

Experiment bij ministerie reden tot optimisme

TELEWERK: EEN GESCHIKT INSTRUMENT IN DE STRIJD TEGEN VERKEERSCONGESTIE?

JETSKE JONGERIUS

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2) wordt een somber beeld geschetst van wat ons te wachten staat als de mobiliteitsgroei niet wordt ingedamd. Het ontlasten van de spits en het bevorderen van een gelijkmatiger gebruik van het vervoerssysteem worden steeds noodzakelijker. In de lijst van mogelijke instrumenten komt 'telewerk' steeds vaker voor. In dit artikel wordt de mogelijke rol van telewerk in de strijd tegen de verkeerscongestie belicht.

De toename van de verkeers- en vervoersstromen en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor energie en milieu zijn een toenemende bron van zorg. In het SVV-2 wordt de toename van de automobilititeit (in reizigerskilometers), bij ongewijzigd beleid, in het jaar 2010 geschat op maar liefst 72 procent. In de spits in de verste-

delijkte gebieden wordt eveneens een groei van 72 procent verwacht. Actie lijkt dus geboden. Als één van de instrumenten om de dagelijkse spits af te vlakken wordt telematica genoemd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft zich onder meer tot doel gesteld door middel experimenten actief te zijn op het gebied van telewerk. Dit voornemen heeft geleid tot een negen maanden durend telewerk-experiment bij een van de diensten van dit ministerie.

TELEWERK

Telewerk kan gedefinieerd worden als het werken op geografische afstand van de werkgever, waarbij voor het overbruggen van de afstand gebruik wordt gemaakt van (moderne) telecommunicatie- en informatietechnieken. Bij telewerk gaat het altijd om informatie-arbeid: arbeid waarbij het creëren, bewerken, verwer-

ken, invoeren en opslaan van gegevens centraal staat. De locatie kan verschillen. In theorie kan er op iedere denkbare plaats 'getelewerkt' worden, in de praktijk gaat het meestal om telewerk vanuit de woning (telethuiswerk) of vanuit een decentrale werkeenheid.

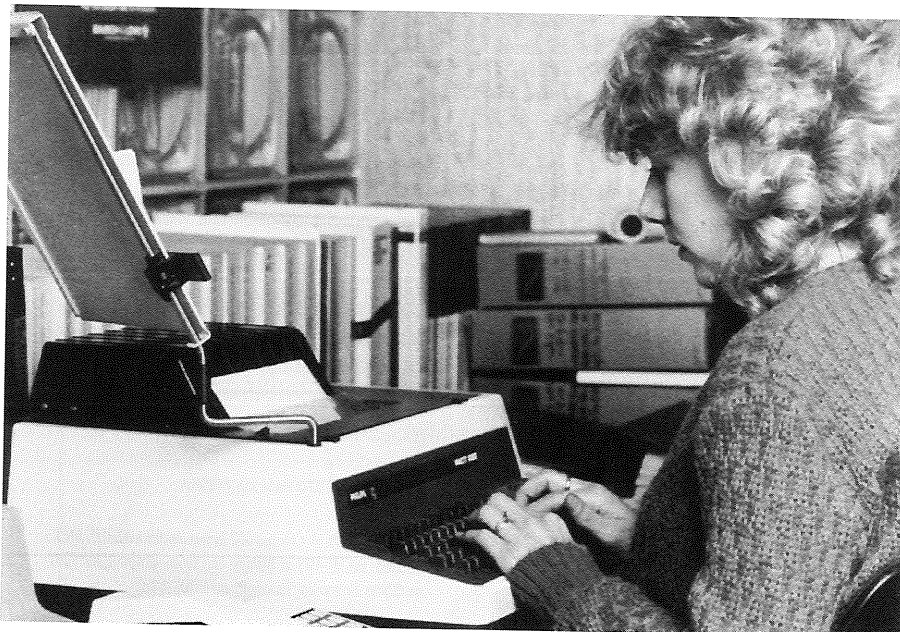
Al in 1976 beschrijft Nilles de noodzaak van alternatieven voor de traditionele wijze van transport vanuit congestie-, energie- en milieuoogpunt'. Het alternatief wordt gevonden in de mogelijkheden die de informatiemaatschappij en de telematica ons bieden. Steeds meer mensen werken met informatie en de ontwikkelingen in de telecommunicatie gaan snel. Gegeven deze ontwikkelingen wordt fysieke nabijheid steeds minder belangrijk. In de huidige en de toekomstige maatschappij is het mogelijk niet de mensen, maar de informatie te laten reizen. In dit verband wordt vaak gesproken over teleforensen.

De invloed van telematica-ontwikkelingen op fysieke verplaatsingen is uiteraard afhankelijk van veel factoren. In eerste instantie is van belang in hoeverre de mogelijkheden die de techniek biedt ook daadwerkelijk benut worden. In de tweede plaats is van belang hoe het aandeel informatie-arbeid zich in de toekomst gaat verhouden tot de overige arbeid.

GENEREREN

Misschien wel de belangrijkste factor in de relatie tussen telematica en verkeer en vervoer, naast de mate waarin fysieke verplaatsingen gesubstitueerd worden, is de mate waarin door deze ontwikkelingen nieuwe verplaatsingen gegenereerd worden.

Over de mate van generatie en substitutie is veel gespeculeerd, omdat tot voor kort geen onderzoeksresultaten voorhanden waren. Naar aanleiding van eerder onderzoek lijkt het aannemelijk dat de



Het verwerken van informatie is niet langer aan één plaats gebonden. Bron: PTT

woon-werksubstitutie als gevolg van telewerk zal leiden tot alternatieve verplaatsingen. In een TNO-rapportage² wordt aan de hand van drie scenario's een aanzienlijke generatie van verplaatsingen onder invloed van telecommunicatie in de nabije toekomst becijferd. De generatie is zodanig dat de substitutie-effecten nagenoeg teniet worden gedaan. Hierdoor worden de hooggespannen verwachtingen van telewerk op het vlak van verkeer en vervoer aanzienlijk getemperd. Het eerdergenoemde telewerkexperiment zou een eerste indicatie kunnen geven voor de werkelijke mobiliteitseffecten van telewerk.

EXPERIMENT

In mei 1990 ging bij de Rijksinspectie voor het Vervoer (RIV), een dienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, een experiment telewerken van start. Het experiment is opgezet om antwoord te krijgen op de vragen of telewerk het verplaatsingsgedrag van de telewerker en diens huisgenoten beïnvloedt, en of tele-

werk het functioneren van de organisatie en haar werknemers beïnvloedt. Voor de begeleiding van het onderzoek werden de projectbureau's Wierda, Overmars & Partners en Hague Consulting Group ingeschakeld.

Om een indruk te krijgen van de mogelijke secundaire effecten zijn voor zowel de deelnemers aan het experiment zelf als voor de huisgenoten van achttien jaar en ouder de verschuivingen in de mobiliteit onderzocht. Het onderzoek is uitgevoerd in de vorm van één voor- en drie nametingen. Voor ieder meting hebben de respondenten gedurende zeven opeenvolgende dagen een rittenboek bijgehouden, waarin alle ritten werden geregistreerd.

EFFECTEN

Naar aanleiding van de gehouden metingen zijn voor de telewerkers onder andere de volgende effecten geconstateerd:

- in het totale aantal ritten trad een daling op van gemiddeld zeventien procent;

- deze daling is het sterkst tijdens de spitsuren;
 - het reismotief 'zakelijk' vertoont de grootste daling in het aantal ritten, gevolgd door 'woon-werkverkeer'.
- Voor de huisgenoten zijn de volgende effecten geconstateerd:
- in het totale aantal ritten trad een daling op van gemiddeld tien procent;



Telewerken kan een belangrijke bijdrage leveren in de strijd tegen de groeiende automobiliteit. Bron: BOVAG.

- de daling is geconcentreerd in de daluren;
- de belangrijkste daling trad op in andere reismotieven dan 'zakelijk' en 'woon- en werkverkeer'.

Geconcludeerd kan worden dat tijdens het experiment het nagestreefde mobiliteitseffect, afvlakking van de spits, gehaald is. Ook de resultaten van een experiment in Californië, het eerste experiment waarbij de gevolgen van telewerk op verkeer en vervoer zijn onderzocht, zijn bemoedigend. Tijdens dit experiment, dat in 1988 werd gehouden, bedroeg de reductie in woon-werkverplaatsingen dertig procent, terwijl door de telewerkers en de huisgenoten geen nieuwe verplaatsingen gegenereerd werden. Het aantal verplaatsingen van de controlegroep bleef nagenoeg op hetzelfde niveau.

De experimenten geven slechts een indicatie van de mogelijke effecten. In de eerste plaats is gemeten bij vrijwilligers die zich bewust waren van het feit dat hun mobiliteitsgedrag geregistreerd werd. Voorts zijn alleen de effecten op korte termijn zichtbaar. Zo zou het goed mogelijk zijn dat onder invloed van telewerk op langere termijn weliswaar minder woon-

werkverplaatsingen plaatsvinden, maar wel over langere afstand. Ook zou het draagvlak voor het openbaar vervoer door telewerk verkleind, of het carpoolen bemoeilijkt kunnen worden.

OPTIMISME

Toch geven de resultaten van de experimenten reden tot optimisme. Telewerk kan een belangrijk instrument zijn in de strijd tegen de mobiliteitstoename, zeker in combinatie met additionele maatregelen als het beperken van vrijetijdsverplaatsingen en het bevorderen van carpoolen en openbaar vervoer.

Zelfs als er op langere termijn tegenover de substitutie van verplaatsingen een generatie zou staan, is tele-

werk van belang op het gebied van verkeer, vervoer en milieu. Doordat een eventuele generatie van nieuwe (vrijetijds)verplaatsingen zich niet noodzakelijkerwijs in de piekuren voordoet, vinden de verplaatsingen meer gespreid over de dag plaats. Telewerk is dus op zijn minst een belangrijk instrument om de verkeerscongestie te bestrijden.

Jetske Jongerius is als economisch-geograaf afgestudeerd aan de Universiteit van Amsterdam en is als onderzoeksmedewerker werkzaam bij Wierda, Overmars & Partners. Dit artikel is gebaseerd op haar doctoraalscriptie *Telewerk: doel of middel?* Deze scriptie is te leen bij de bibliotheek van het Sociaal-Geografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam.

NOTEN:

1. Nilles, J.M. et al.: *The telecommunications-transportation tradeoff-options for tomorrow*, New York, John Wiley & Sons, 1976.
2. Clerx, W.C.G. et al.: *De invloed van telecommunicatie op verkeer en vervoer; gevolgen voor energie en milieu*, Hoofdgroep Maatschappelijke Technologie TNO, 1989.