

# Amsterdam- Almere: kansen voor telewerken

AUTEURS Maikel Nouws, Marijn Pekaar & Dirk Teesink

FOTOGRAFIE Richard Smith

**De mobiliteit in ons land neemt nog altijd toe en zorgt dagelijks voor lange files. Gelukkig staat de technologie niet stil. Om de mobiliteitsproblemen rond het woon-werkverkeer terug te dringen, werden de laatste decennia de mogelijkheden van telewerken verkend.**

Er worden verschillende termen gebruikt voor het concept telewerken, zoals thuiswerken, mobiel werken, 'telecommuting' en vele andere omschrijvingen van werken op afstand. Een veel gebruikte definitie van telewerken is afkomstig van de Stichting Nederlands EwerkForum: "Telewerken is het flexibiliseren van werk naar plaats en tijd, waarbij gebruik wordt gemaakt van informatie- en communicatietechnologie." De Europese Commissie spreekt in dit verband van 'e-working'. Andere instellingen hebben het over 'business mobility' of 'remote connectivity'.

## Voor- en nadelen

Telewerken heeft zoals elke werkvorm voor- en nadelen. In het rapport *Eindrapportage Telewerkpilot (2004)*, dat werd uitgebracht in het kader van het telewerkonderzoeksproject Domotion van TNO, worden verschillende voordelen genoemd. Allereerst bevordert het de doorstroming op de weg en draagt het bij aan het verminderen van de files. Daarnaast leidt telewerken tot een grotere tevredenheid onder medewerkers en verhoogt het de productiviteit. Telewerkers geven aan effectiever en efficiënter te werken. Een ander voordeel is de kostenreductie, met name via besparing op kantoorruimte en reiskosten. Ook maakt telewerken het mogelijk om werk en zorgtaken te combineren,

waardoor het kan bijdragen aan de arbeidsparticipatie.

In het rapport worden ook nadelige effecten van telewerken genoemd. Er is bijvoorbeeld een organisatieverandering nodig om telewerken mogelijk te maken. Werkgever en werknemer moeten leren op resultaat te sturen in plaats van op aanwezigheid. Daarnaast moeten organisaties kosten maken voor het realiseren en vergoeden van een breedband internetverbinding waarmee werknemers thuis toegang hebben tot hun bestanden en e-mail. Ook kan telewerken leiden tot een vermenging van werk en privé doordat werken buiten kantooruren laagdrempeliger wordt.

Uit het onderzoek van TNO blijkt dat slechts een klein percentage van de werknemers dat zou kunnen en willen telewerken dit ook daadwerkelijk doet. Belemmeringen zijn de onzekerheid en onwetendheid onder leidinggevenden en 'koudwatervrees' van werknemers. Ze zijn terughoudend om met telewerken te beginnen en zijn soms onzeker over het effect dat dit zal hebben op hun relaties met hun werkgever, collega's en familieleden. Ten slotte laat de thuissituatie telewerken vaak niet toe door het ontbreken van een rustige werkplek. Niettemin groeit het aantal telewerkers in Nederland toch in een rap tempo. Volgens gegevens van de Europese Unie kan 26 procent van de werkende bevolking in Nederland als telewerker worden aangeduid. Hiermee is Nederland koploper in Europa en laten we landen als Denemarken, Finland en Zweden achter ons. Toch kan het aantal telewerkers nog sterk groeien. Naar schatting heeft 44 procent van de werknemers een functie die geschikt is voor telewerken, en 31 procent geeft aan niet alleen te kunnen, maar ook te willen telewerken. In de sector financiële dienstverlening is de kloof tussen willen en doen het grootst. Bijna vijftig procent van de werknemers zegt te kunnen en willen telewerken, terwijl nog geen vijf procent het ook daadwerkelijk doet.

## Amsterdam-Almere

Aangezien Nederland koploper is in het telewerken, is de 'dubbelstad' Amsterdam-Almere een goede testcase om na te gaan of telewerken de relatie tussen deze steden gezond houdt, dan wel versterkt. In 2006 presenteerden de gemeenten Amsterdam en Almere plannen om van Amsterdam en Almere één stad te maken. Momenteel ontwikkelt Atelier IJmeer 2030+ plannen voor een dergelijke dubbelstad. Er vertrekken veel huishoudens met middeninkomens uit het dure Amsterdam naar het goedkopere Almere, maar het grootste deel van de werkgelegenheid in de Noordvleugel van de Randstad blijft gevestigd in de omgeving van Amsterdam.

De huidige relatie tussen deze steden komt misschien wel het best tot uiting in de woon-werkbalans tussen Amsterdam en Almere. Uit cijfers

**44 procent van de werknemers kan telewerken, 31 procent wil het graag en slechts weinigen doen het.**



van Rijkswaterstaat blijkt dat dagelijks honderdduizend auto's de Hollandse Brug passeren. De meeste bestuurders zijn op weg om te gaan werken in Amsterdam of rijden terug naar hun huis in Almere. Uit dezelfde cijfers blijkt dat de fileproblematiek op de rijkswegen A6 en A9 grotendeels wordt veroorzaakt door bewoners van Almere die werken in Amsterdam. Met de groeiopgave voor 2030 van 60.000 woningen zal Almere zich nog meer gaan richten op de huisvesting van vele duizenden gezinnen, waarvan het merendeel zijn geld gaat verdienen in Amsterdam. Hierdoor zal de druk op het verkeersnetwerk nog groter worden. Om deze verkeersdruk te reduceren kan gekozen worden voor een vergroting van de verkeerscapaciteit of voor vermindering van het aantal woon-werkverplaatsingen. Door de toename van de beschikbaarheid van verschillende soorten technologie kan thuiswerken hier eventueel een rol in spelen en zo een sleutel tot succes vormen voor de nog te realiseren dubbelstad.

### Geen files meer?

Uit onderzoek van telewerkdeskundige Vincent Kouwenhoven blijkt dat als 3,3 miljoen werknemers één dag per week thuiswerken, een half miljoen mensen later vertrekken naar hun werk en 25 procent van de vergaderingen via telefonische meetings plaatsvindt de files in Nederland zijn opgelost. Inderdaad, een droomscenario. Maar is het levensvatbaar?

Uit het onderzoek van TNO blijkt dat op dit moment al zes procent van de werknemers in de regio Amsterdam één dag per week thuis werkt (dit zijn ongeveer 60.000 telewerkers). Dit is zelfs nog een voorzichtige

schatting, vergeleken met soortgelijke onderzoeken van CBS/SCP (8,5 procent) en SIBIS (9 procent). Per dag betekent dit zesduizend verplaatsingen in de ochtend- en avondspits minder, waardoor er nu al door telewerken op sommige belangrijke verkeersknooppunten twintig procent minder vertraging is. Uit datzelfde onderzoek blijkt tevens dat telewerken in de regio Amsterdam niet veel onderdoet voor andere vormen van filebestrijding. Telewerken zorgt voor een capaciteitsvergroting op de snelwegen van een tot drie procent. Dynamische route-informatie, toeritdosering en een inhaalverbod voor vrachtwagens vergroten de vervoerscapaciteit met twee tot vijf procent. Deze geringe percentages kunnen de dagelijkse reistijd met minuten inkorten.

De gemeente Amsterdam heeft in samenwerking met TNO eind 2003

*Het vierde themanummer van onze vorige jaargang, E-volutie, was gewijd aan de ruimtelijke implicaties van huidige en toekomstige toepassingen van ICT. Zie voor meer informatie <[www.agoraweb.nl](http://www.agoraweb.nl)>.*

een pilot telewerken afgerond. Gedurende de proefperiode heeft een aantal werknemers van de gemeente hun werk thuis uitgevoerd. Om dit mogelijk te maken, kregen zij een vergoeding voor ADSL internet en mobiele telefonie. De pilot werd zowel door de gemeente Amsterdam als door de werknemers als een succes ervaren. De ambtenaren waren

# De files op de A6 en A9 worden grotendeels veroorzaakt door woon-werkverkeer tussen Almere en Amsterdam.

minder op kantoor, maar wel productiever, omdat ze thuis geconcentreerder konden werken. De gemeente Amsterdam heeft dan ook besloten om het telewerken structureel in te voeren.

Desondanks bleek bij deze pilot dat telewerken in dit geval slechts in geringe mate bijdraagt aan het verminderen van het fileprobleem. De werknemers van de gemeente Amsterdam wonen gemiddeld minder dan tien kilometer van hun werkplek. Hierdoor zijn de fiets en het openbaar vervoer ideale alternatieven voor de auto.

## Telewerkkantoren

Een van de nadelen van telewerken is dat de sociale contacten op de werkvloer verloren gaan. Daarnaast kunnen veel mensen niet thuis werken door het ontbreken van een geschikte werkruimte. Telewerkkantoren, waar mensen van verschillende bedrijven terecht kunnen, is een oplossing voor beide problemen. Ze worden ondergebracht in multifunctionele wijkcentra, zodat werknemers in de nabijheid van hun woning kunnen werken en sociale (werk)contacten kunnen onderhouden. Deze kantoren zorgen op die manier ook voor een hogere bedrijvigheid in de wijk. Telewerkkantoren bieden een grote kans voor de nog te realiseren nieuwbouwwijken in Almere. Daarmee zou Almere naast woonstad ook een belangrijke huisvesting kunnen worden van telewerkplaatsen.

In 2005 sloot na een 2,5 jaar durende proefperiode het telewerkcentrum ING Almere zijn deuren. Het centrum bood 160 werkplekken aan mensen die in Almere wonen en buiten Almere werken. Gedurende de proefperiode was de gemiddelde bezetting beneden de vijftig procent. De belangrijkste oorzaak daarvoor bleek dat telewerkers liever thuis of op kantoor werkten. Toch heeft ING een vervolgonderzoek ingesteld om de mogelijkheid te bestuderen om haar werknemers in hun eigen omgeving te huisvesten. De Amsterdamse wethouder Vos ziet ook nog steeds toekomst in deze kantoren en wil voor de in Almere wonende Amsterdamse ambtenaren verschillende gebouwen beschikbaar stellen.

De toekomst voorspellen is moeilijk, maar Rijkswaterstaat erkent dat telewerken een rol kan spelen bij het slagen van de dubbelstad. Het concept biedt zoals aangegeven voordelen die de werkgevers door de toenemende mobiliteit en verkeersdruk niet meer kunnen negeren. De files blijven groeien, waardoor telewerken een steeds aantrekkelijker middel wordt om de kosten voor bedrijven te drukken. Hoewel het telewerken nu nog in zijn kinderschoenen staat, zal het de komende jaren vermoedelijk een steeds vanzelfsprekender deel gaan uitmaken van onze werkcultuur.

Het is bewezen dat telewerken nu al het verkeer reduceert, en de verwachtingen zijn dat dit effect door toekomstige maatregelen verder

versterkt zal worden. Het percentage werknemers dat thuis wil en kan werken, zal hierdoor waarschijnlijk nog verder toenemen. Onderzoeken en proefprojecten hebben aangetoond dat zowel werkgevers als werknemers baat hebben bij thuiswerken. Hierdoor zal de bijna stilstaande rij auto's, die dagelijks tussen Almere en Amsterdam voortkruipt, minder lang worden. Met het oog op de realisering en levensvatbaarheid van dubbelstad Amsterdam-Almere kan telewerken op een meer specifieke wijze een belangrijke rol spelen. Door de komst van telewerkkantoren in Almere kan het verlies van sociale contacten, wat als een belangrijk bezwaar tegen telewerken wordt aangevoerd, gedeeltelijk worden opvangen. Tegelijkertijd kunnen ze de ruimtelijke kwaliteit van Almere verbeteren, waardoor de stad een volwaardige partner in de dubbelstad kan zijn, waar gewoon én gewerkt kan worden.

**Maikel Nouws (040254@nhtv.nl), Marijn Pekaar (042404@nhtv.nl) en Dirk Teesink (041585@nhtv.nl) zijn studenten Ruimtelijke Ordening en Planologie en Verkeerskunde aan de NHTV, internationale hogeschool Breda. Het schrijven van een artikel voor een vaktijdschrift was onderdeel van hun laatste studiejaar.**

## Literatuurselectie

(2006) Dubbelstad rond IJmeer. NRC Handelsblad, 278 juni 2006.

Algra, W. (2006) Naardermeer / Weer even vooruit. Trouw, 23 mei 2006.

Heres, J. (2004) Door telewerken beter bereikbaar. Delft: TNO.

Ligtenberg, L. (2005) Telewerkcentrum ING in Almere te huur aangeboden.

PropertyNL Magazine, 16, p.11.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006) Supplement alternatieven- en variantennota planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ponsioen, A., M. van Staden & J. Heres (2004) Eindrapportage Telewerkpilot. Bestuursdienst gemeente Amsterdam. Delft: TNO.

Schoemakers, I. (2004) Gemeente Amsterdam voert telewerken in. Binnenlands Bestuur, 10, p.17.

Steyaert, J. & J. de Haan (2007) Gewoon digitaal. Jaarboek ICT en samenleving 2007. Amsterdam: Uitgeverij Boom.

Stichting Nederlands EwerkForum (2008) EwerkForum. <www.telewerkforum.nl> Laatst bezocht april 2008.