

Ministerie van Volksgezondheid,
Welzijn en Sport

SG
Dir. Macro-Eco. Vraagst. en
Arbeidsmarkt
Team AEB

Ontworpen door

Datum
09 oktober 2020

Kenmerk
Zaaknummer

nota

(ter informatie)

CEC oktober

Paraaf directeur

1 Aanleiding voor deze nota

Op woensdag 14 oktober van 11:00 – 12.30 vindt er een CEC-vergadering plaats via Webex.

2 Agenda

De volgende onderwerpen staan op de agenda:

buiten verzoek

- 3 Mobiliteit in relatie tot de coronacrisis (*Notitie I&W*)

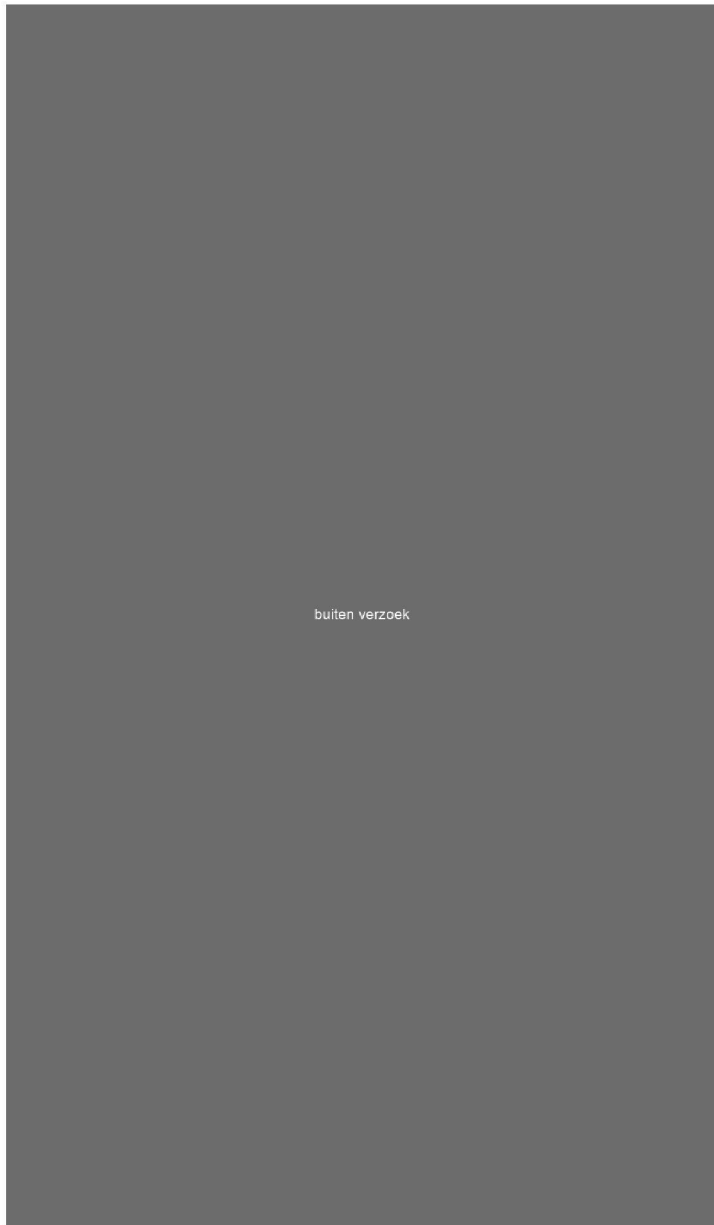
3 Toelichting

buiten verzoek

SG
Dir. Macro-Eco. Vraagst. en
Arbeidsmarkt
Team AEB

Kenmerk

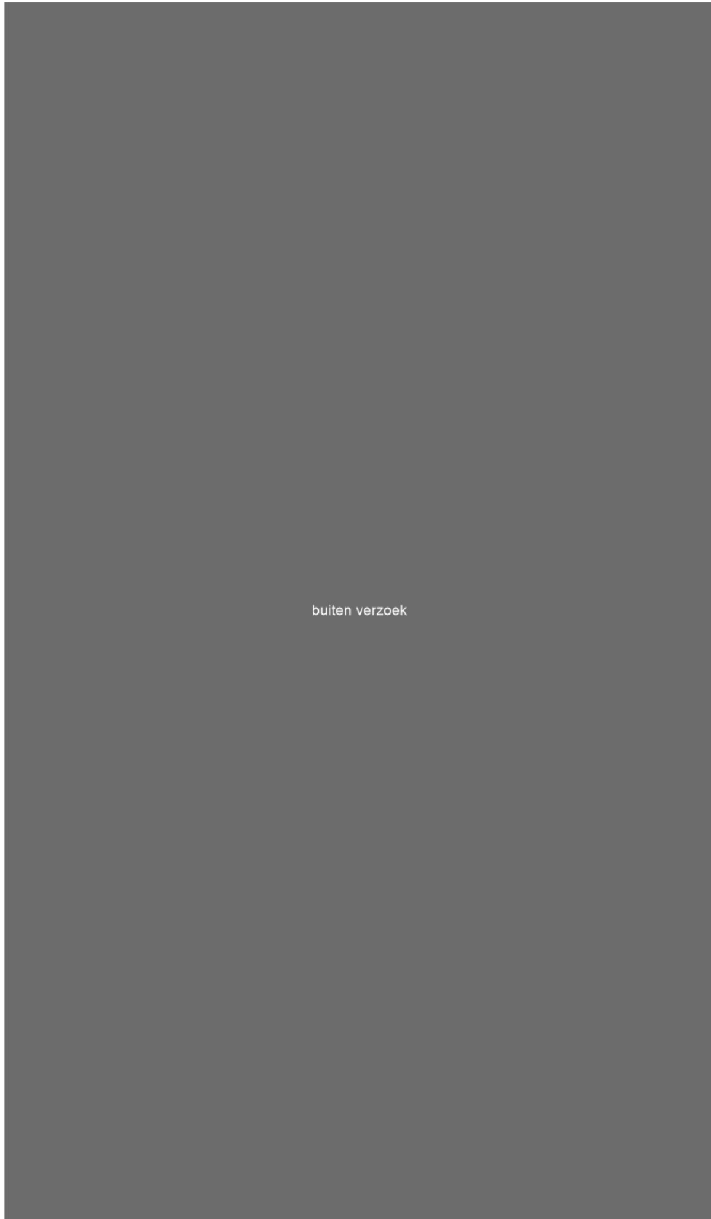
buiten verzoek



SG
Dir. Macro-Eco. Vraagst. en
Arbeidsmarkt
Team AEB

Kenmerk

buiten verzoek



SG
Dir. Macro-Eco. Vraagst. en
Arbeidsmarkt
Team AEB

Kenmerk

buiten verzoek

SG
Dir. Macro-Eco, Vraagst. en
Arbeidsmarkt
Team AEB

Kenmerk

buiten verzoek

Mobiliteit in relatie tot de coronacrisis

Korte samenvatting

- De notitie gaat in op de gevolgen die de coronacrisis op de korte en lange termijn heeft op de mobiliteit in Nederland. Daarnaast worden enkele maatregelen voorgesteld die tot doel hebben om de negatieve gevolgen van mobiliteit zoals CO₂-uitstoot en congestie te beperken.
- Op de korte termijn leidt de coronacrisis tot een forse toename van het aantal mensen dat thuiswerkt en een forse afname van woon- werkverkeer. Het gebruik van het openbaar vervoer is fors afgenomen en het gebruik van individuele vervoersopties (voet, fiets, auto) is toegenomen. Ook is het aantal (zakelijke) vluchten fors afgenomen.
- In de notitie wordt aangegeven dat het te vroeg is om te voorspellen in hoeverre de trends die op de korte termijn waargenomen worden, structurele effecten op mobiliteit zijn. Over het algemeen is de kans op structurele gedragsverandering waarschijnlijk groter als de situatie langer duurt, omdat er meer gelegenheid is geweest om nieuwe gewoontes op te bouwen, en de norm over wat 'normaal' is verschoven is.
- Tot slot wordt in de notitie ingegaan op verschillende maatregelen om mobiliteit op de lange termijn te beperken. Zo kan (gedeeltelijk) thuiswerken worden gestimuleerd, een kilometerheffing (spitsheffing of vlakke heffing) worden ingevoerd, de CO₂-uitstoot van luchtverkeer worden beprijsd of (internationaal) treinreizen worden gestimuleerd.

Discussievragen en mogelijke inbreng

1. Door de coronacrisis zijn veel meer Nederlanders thuis gaan werken. Acht u het wenselijk om thuiswerken na de coronacrisis te bevorderen, te bestendigen of juist af te remmen? Hoe kunnen we dit realiseren?
 - Je kunt aangeven dat het te vroeg is om een conclusie over de wenselijkheid van op grote schaal thuiswerken te trekken en dat nader onderzoek nodig is. Het afgelopen half jaar is gebleken dat thuiswerken voor veel werkzaamheden goed mogelijk is. De (indirecte) gevolgen zijn echter nog onvoldoende in beeld en het is niet duidelijk of deze per saldo positief of negatief uitpakken.
NB. Hierbij gaat het om economische effecten zoals op de productiviteit (bijvoorbeeld doordat werknemers door thuis te werken minder van elkaar leren of moeilijker samenwerken of doordat werknemers zich beter kunnen concentreren thuis of juist op kantoor), maar ook om sociale en psychologische effecten (zoals eenzaamheid of de binding met de werkplek en loyaliteit aan collega's). Wanneer thuiswerken 'het nieuwe normaal' wordt zullen er ook andere effecten optreden, bijvoorbeeld op de huizenmarkt (mogelijk treedt een verschuiving van vraag in de Randstad naar de regio op doordat de afstand naar werk minder relevant wordt en de grootte van een huis juist relevanter). Ook is het effect op klimaat niet eenduidig, tegenover een afname van CO₂-uitstoot door minder woon-werkverkeer staat immers een toename van gas- en elektriciteitsgebruik door een toename van individuele stookkosten.
 - Je kunt voorstellen om een SER-advies over dit onderwerp aan te vragen, aangezien werkgevers en werknemers zelf het beste in staat zijn om over de wenselijkheid van thuiswerken te oordelen.
2. Als mensen in de toekomst meer thuis gaan werken heeft dat directe gevolgen voor de mobiliteit in Nederland. Waarschijnlijk zal het gebruik van de weg (vooral in de spits) afnemen. Wat betekent dit voor de voortdurende discussie over 'betalen naar gebruik'? Wordt het makkelijker om prijsbeleid in te voeren of juist minder urgent?
 - Je kunt aangeven dat het doel van een kilometerheffing (betalen naar gebruik) is om de CO₂-uitstoot door de mobiliteitssector te verminderen - de maatregel volgt immers uit het Klimaatakkoord. Aangezien uit de notitie blijkt dat de verkeerintensiteit in de zomer snel terugveerde tot het pre-corona niveau, lijkt de urgentie van prijsbeleid onveranderd.
 - Hierbij kun je aangeven dat het van belang is om hierbij oog te hebben voor de effecten van deze maatregelen op de groepen die niet kunnen thuiswerken (veelal lager opgeleiden) en veel moeten reizen voor hun werk. Als gevolg van de coronacrisis is het aannemelijk dat mensen die mogelijkheden hebben tot thuiswerken hun gedrag sneller kunnen aanpassen als gevolg van de heffing, en zullen de verschillen tussen groepen dus toenemen.
3. Voor de coronacrisis is de vliegtaks behandeld in de Tweede Kamer. In de Kamer was grote steun voor de vliegbelasting. Het luchtverkeer wordt door de coronacrisis echter hard geraakt. Veel luchtvaartmaatschappijen worden momenteel geconfronteerd met een veel lagere vraag en moeten zich aanpassen aan een nieuwe realiteit. Is deze transitiefase een goed moment om een vliegtaks in de luchtvaart in te voeren of moeten we de al zwaar getroffen luchtvaartsector op dit moment niet opzadelen met hogere kosten?
 - Je kunt aangeven dat de luchtvaartsector zwaar getroffen wordt door de coronacrisis. De sector zal de hogere kosten door de vliegtaks door berekenen aan passagiers. Dit leidt er mogelijk toe dat de vraag naar vluchten nog verder afneemt. Hierdoor neemt het risico dat luchtvaartmaatschappijen in moeten teren op hun reserves of omvallen toe. Dit zijn echter tijdelijke effecten en je kunt aangeven dat de overheid een steunpakket heeft getroffen om de negatieve effecten op de luchtvaart voor de korte termijn te mitigeren.

SG
Dir. Macro-Eco. Vraagst. en
Arbeidsmarkt
Team AEB

Kenmerk

- Op de lange termijn is het vanuit maatschappelijk oogpunt niet onwenselijk dat het aantal vluchten afneemt. De luchtvaart gaat gepaard met forse externe effecten (CO₂-uitstoot, geluidsoverlast, congestie). Door het invoeren van een vliegtaks wordt gepoogd de kosten voor deze externe effecten bij de luchtvaartsector te leggen, in plaats van de maatschappij.

SG
Dir. Macro-Eco. Vraagst. en
Arbeidsmarkt
Team AEB

Kenmerk