



Position paper: Zakelijke mobiliteit na Corona

Betreft : Na de crisis. Wat nu met de zakelijke mobiliteit?
Datum : juni 2020

Inleiding

Tot het begin van de Coronacrisis in Nederland werd op overheidsniveau (lokaal, provinciaal en landelijk) koortsachtig nagedacht over en gewerkt aan de bereikbaarheid van de economische centra. Denk daarbij aan het oplossen van de toenemende filedruk, het doseren van het verkeer in het algemeen, het propageren van het OV, het vergroten van de leefbaarheid in de binnensteden etc.

Onder druk van de toenemende noodzaak om milieumaatregelen te nemen (ref. Klimaatakkoord, CO₂-, fijnstof- en stikstofreductie), zijn bereikbaarheidsideeën en -plannen duurzaam doordacht.

Aanleiding

Vereniging Zakelijke Rijders (VZR) heeft als hoofddoel het behartigen van de belangen van de zakelijke rijders in Nederland. Dit is een grote groep: 700.000 leaserijders, 600.000 rijders van eigendomsauto's van 'de baas' en vergeet daarbij ook niet de groep van circa 4,3 miljoen rijders die hun privéauto voor zakelijke ritten gebruiken. Opgeteld dus circa 5,6 miljoen werkende Nederlanders.

Ter invulling van haar hoofdoelstelling - belangenbehartiging van die 5,6 miljoen zakelijke rijders - probeert VZR het berijdersgeluid in Den Haag e.o. te laten horen. Dit is absoluut nodig omdat bij al die plannenmakerij de belangen van de aanbieders van diensten (importeurs, leasemaatschappijen, openbaarvervoersbedrijven en betrokken overheidsinstanties) geneigd zijn om vanuit hun eigen belang en visie te denken en te handelen. De mensen die straks de gevolgen van die vaak mooie plannen moeten ervaren en invullen - de gebruikers, de rijders dus - worden vaak over het hoofd gezien. Om dit te voorkomen, is VZR op veel fronten actief. Een goed voorbeeld van deze actieve betrokkenheid is bijvoorbeeld het lidmaatschap van VZR van de Mobiliteitsalliantie.

Maar toen kwam de Coronacrisis.....

Corona

Nagenoeg van de ene op de andere dag zag de mobiliteitswereld er anders uit. Scholen gingen dicht, veel Nederlanders (meer dan 60% van de beroepsbevolking) gingen thuis werken en ervoeren de mogelijkheden van e-werken, het openbaar vervoer verkleinde haar capaciteit, dienstregelingen etc.

Bedrijven en overheden kwamen daardoor in een compleet andere realiteit. 'Oude' waarheden als *Werken doe je op kantoor, of Reizen doe je per auto, of Gesprekken voer je in persoon*, bleken ineens niet meer zo vanzelfsprekend te zijn.



Op het gebied van zakelijke mobiliteit had dit tot gevolg dat er veel minder zakelijke kilometers werden gereden, dat er lange tijd van files geen sprake meer was, dat binnensteden heerlijk stil waren geworden en de luchtkwaliteit met sprongen vooruit ging.

Vraagstelling

Nu we in de komende tijd weer in een fase lijken te komen waarin de door overheid en werkgevers opgelegde beperkingen aan de mobiliteit worden versoepeld, is de vraag: wat nu?

- Wat gebeurt er nu met de zakelijke mobiliteit?
- Zijn de gesignaleerde veranderingen blijvend?
- En voor hoe lang?

Drie belangrijkste trends in mobiliteit na Corona

In deze notitie probeert VZR antwoord te geven op deze vragen. Dit vertaald in een visie op zakelijke mobiliteit. Te beginnen met drie belangrijke blijvende trends zoals wij die voor ons zien.

De drie belangrijkste blijvende trends/inzichten uit en na de Coronacrisis:

1. *Thuiswerken is niet weer weg te denken.*

Door het gedwongen thuiswerken is de kennis en bereidheid om door middel van e-working het werk toch doorgang te laten vinden enorm vergroot. Voor de Coronacrisis werkte ongeveer 5% van de beroepsbevolking regelmatig of altijd thuis. Tijdens de crisis liep dit op piekmomenten op tot ongeveer 60%. Dit bevalt blijkbaar zo goed dat in het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid naar de effecten van de Coronacrisis op het mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving, 27% van de respondenten heeft aangegeven dit patroon regelmatig blijvend te willen doorzetten. We hebben ervaren dat fysiek op kantoor aanwezig zijn niet noodzakelijk is om te vergaderen of klant- en collegacontact te hebben. Technisch kunnen we op iedere plaats met een netwerk en een goede werkplek onze taken vervullen.

2. *We bepalen graag zelf hoe we ons zakelijk verplaatsen en wanneer*

Niet alleen om files of grote mensenconcentraties te vermijden, maar ook om de work-life balans goed te verdelen, hebben we behoefte aan meer flexibiliteit in ons zakelijke mobiliteit. Auto, motor, fiets, OV, flex-workspot en thuiswerken zullen we afwisselend gebruiken om zo onze individuele mobiliteitswensen in te vullen. De agenda voor de dag en week bepaalt hoe en of we ons zakelijk verplaatsen. Door dit slim en goed afgestemd te doen, al was het maar twee dagen in de week per werkende Nederlander, zal de filedruk naar verwachting zo afnemen dat de eerstkomende jaren onze bereikbaarheid over de hele dag en week genomen gewaarborgd lijkt.

3. *We hebben geleerd en ervaren dat minder autoverkeer een grote milieuwinst oplevert*

De luchtkwaliteitsfoto's, overigens niet alleen in Nederland maar overal, zelfs ook in China, hebben aangetoond dat als de intensiteit van het wegverkeer (ook het luchtverkeer niet te vergeten) afneemt, de kwaliteit van de lucht in en boven steden in no-time verbetert (minder fijn- en stikstof en CO₂). Minder zakelijke kilometers betekent minder uitstoot, minder files. Worden die kilometers ook nog eens elektrisch gemaakt, mits echte groene stroom daarvoor wordt gebruikt natuurlijk, dan zijn we goed bezig voor onze kinderen, kleinkinderen etc.

Deze drie, naar onze mening blijvende, trends en inzichten hebben alles met elkaar te maken en werken daarmee elkaar versterkend. Als we dit inzien en toepassen dan zijn dit blijvende ontwikkelingen die de zakelijke mobiliteit en de kwaliteit van leven in ons land, Europa en grote delen van de wereld de komende decennia positief zullen blijven beïnvloeden.



Wat de mobiliteitspartijen in Nederland feitelijk al jaren proberen te realiseren (thuiswerken, minder files, minder CO2, hogere efficiency voor personeel), was in maart 2020 in drie weken geregeld. In die zin heeft Corona, ondanks dat het in aanzet een verschrikkelijk virus is, ook een heel positief effect. De overheidsmaatregelen tegen het Coronavirus dragen (onbedoeld) bij aan een groot aantal landelijk gedragen strategische doelstellingen op het gebied van mobiliteit. De vraag is nu: “hoe houden we deze ontwikkeling vast”?

Visie op deze trends vanuit de gebruiker

VZR herkent de toenemende behoefte bij zakelijk mobiliteit aan flexibiliteit, individualiteit en connectiviteit. Deze elementen zullen in de komende decennia verder aan belang winnen waardoor de effectiviteit en concurrentiekracht van de Nederlandse economie kan worden gewaarborgd en versterkt. Tegelijkertijd zullen deze ontwikkelingen in balans moeten komen en blijven met de milieutechnische eisen die wereldwijd worden gesteld. Het belang, het geluid van de dagelijkse gebruiker van die mobiliteit, zal in deze ontwikkeling met het oog op het draagvlak nadrukkelijk moeten worden betrokken.

Veranderprogramma om voordelen vast te houden

Om de bereikte voordelen een duurzaam karakter te geven, moet er wel een aantal zaken in de wet- en regelgeving veranderen. Dit geldt ook voor de faciliteiten geboden door werkgevers en de contracten tussen werkgevers en werknemers over mobiliteit.

Naar mening van VZR zijn er vier belangrijke praktische elementen die aangepakt moeten worden om het positieve effect van Corona op de mobiliteit een duurzaam karakter te geven:

1. Aanpassen van de bijtelling en andere fiscale wetgeving zodat thuiswerken en de flexibele keuze en gebruik van alle modaliteiten worden gestimuleerd en mogelijk gemaakt. De huidige wijze van bijtellen vormt een star obstakel in de weg naar flexibiliteit en individualiteit.
2. Werkgevers dienen de digitale infrastructuur van hun medewerkers thuis, onderweg en op het werk continu te verbeteren, uit te breiden en veiliger te maken.
3. Traditionele autoregelingen dienen vervangen te worden door ‘Mobiliteits- en e-work-’ reguleringen. Hierdoor verdwijnt de gebruikelijke focus op alleen de auto en wordt ruimte gemaakt voor e-working en gebruik van alle beschikbare modaliteiten (auto, fiets, motor, OV, flex-werkplekken onderweg etc.).
4. De milieueffecten van ons handelen en onze mobiliteit worden even belangrijk in de afweging van onze keuzes als kostenbeheersing. Daarnaast zullen overheden, werkgevers en investeerders er voor zorgen dat flexibele mobiliteitskeuzes worden vergemakkelijkt. De wissel in modaliteiten dient zo efficiënt en gemakkelijk mogelijk te geschieden. Het inrichten van zogenaamde hubs - uitwisselpunten, flex-werkplekken etc. - in en rond de economische centra lijkt daarvoor zeer geschikt.

Tot slot

VZR zal zich hard maken voor het realiseren van de genoemde punten. Dit door belangenbehartiging voor de zakelijke rijders, of beter gezegd de zakelijke reizigers. Hiervoor zullen we onze volledige lobby- en overtuigingskracht en beschikbare energie inzetten. Wij roepen verder partijen op om hierbij aan te haken en samen deze handschoen op te pakken.