

Opinie: Dankzij de corona-epidemie kan de leasebak met pensioen

Gepubliceerd 10-apr-21 13:45 door [Caroline De Cristofaro](#)

Met een uitweg voor de coronacrisis in zicht is dit het moment om nieuwe mobiliteitsvormen in te voeren, betoogt Greenwheels-directeur Andrew Berkhout.

De auto van de zaak is op zijn retour. Daar waar tot voor kort werkgevers massaal hun werknemers lekker maakten met een leasebak, is het de verwachting dat deze op korte termijn uit het straatbeeld verdwijnt. Als de coronacrisis iets duidelijk heeft gemaakt, is het wel dat we vandaag nog op zoek moeten naar nieuwe mobiliteitsvormen. Naar flexibelere vormen die goedkoper - en vooral duurzamer zijn.

Files en klimaatdoelstellingen zorgden er voor de coronacrisis al voor dat organisaties mobiliteit onder de loep namen. Kijken we naar de wereld na corona, dan zien we belangrijke verschuivingen in de verhoudingen tussen werkgevers en werknemers. Veel bedrijven sorteren daar al op voor door vierkante meters kantoorruimte te schrappen. Maar liefst 40 tot 60 procent van de Nederlanders verwacht vaker thuis te werken als de pandemie achter de rug is. Dat heeft grote positieve gevolgen voor de mobiliteit in ons land.

Online vergaderen

Van de medewerkers met een auto als hoofdvervoermiddel verwacht 46 procent minder externe afspraken in de toekomst. Dankzij het thuiswerken en online vergaderen neemt de noodzaak van de leaseauto verder af. Dit zorgde in 2020 voor een afname van het aantal zakelijk gereden kilometers met 25 procent ten opzichte van 2019. Dit is hét moment voor werkgevers om deze signalen serieus te nemen.

We moeten af van het idee dat een auto van de zaak een belangrijke secundaire arbeidsvoorwaarde is. Slechts 10 procent van de medewerkers neemt een leaseauto mee in de keuze om ergens te (blijven) werken. De jongere werknemer (26-35 jaar) heeft liever een soepelere vorm van mobiliteit, zodat men de vorm van vervoer kan aanpassen aan wat op dat moment het beste uitkomt.

Deelvervoer

Daarnaast kost een leaseauto per medewerker al snel bijna twintigduizend euro per jaar. Dat zijn bedragen die in deze ontwrichtende economische tijden beter kunnen worden besteed.

Een groot wagenpark zorgt bovendien voor een hoge CO₂-uitstoot, waardoor bedrijfsdoelstellingen op duurzaamheidsvlak lastiger te behalen zijn. Steeds meer bedrijven kiezen voor deelvervoer en lopen daarmee voorop in de nieuwe wereld van de post-corona mobiliteitsvraagstukken.

Het is een teken van goed werkgeverschap en maatschappelijke verantwoordelijkheid om een eenduidig beleid met een flexibel mobiliteitsbudget in te richten. Zodoende kan de werknemer zelf uit verschillende mogelijkheden kiezen hoe die zakelijke kilometers aflegt. Gelukkig is Nederland een land met een enorm aanbod van alternatieven, variërend van openbaar vervoer en deelvervoer tot scooters en elektrische fietsen.

Nieuw tijdperk

Hoewel de teugels nu weer wat strakker aangetrokken zijn, komt het einde van de coronacrisis wél in zicht. Een nieuw tijdperk volgt. Onze manier van werken zal anders zijn dan voor de coronapandemie. We zullen nog steeds van A naar B gaan, maar een stuk minder - en met het vervoersmiddel dat ons op dat moment past.

Er vindt een interessante kentering plaats binnen zakelijk Nederland; er staan bedrijven op die meebewegen met deze trend, die zich tonen als flexibele spelers en die luisteren naar hun werknemers. Werken op kantoor zal nooit meer hetzelfde zijn. En zakelijk reizen ook niet.

Bron: Volkskrant - Andrew Berkhout, directuer van Greenwheels

Tags : coronacrisis, deelvervoer, dmi, greenwheels, klimaat, leaseauto, mobiliteitsvormen