

Een nieuwe duurzame normaal: leidt de Coronacrisis tot blijvende veranderingen in reis- en werkgedrag?

PAUL PLAZIER, SWECO paul.plazier@sweco.nl

WILLEM SCHEPER, SWECO willem.scheper@sweco.nl

NATIONAAL VERKEERSKUNDECONGRES 2020

PRESENTATIEPAPER

Het Coronavirus heeft onze manier van werken en communiceren met collega's, opdrachtgevers en andere relaties zijn door het virus en de bijbehorende maatregelen van de ene op de andere dag volledig op hun kop gezet. En dit biedt kansen. Het op lange termijn vasthouden van (een deel van) het nieuwe gedrag kan leiden tot minder CO-2 uitstoot, minder autokilometers, minder files, minder druk op het OV, en gelukkigere en gezondere medewerkers. Om de effecten van Corona op reis- en werkgedrag te inventariseren hebben we kort nadat de nieuwe Coronarichtlijnen van kracht werden een bedrijfsbrede enquête uitgezet, waarin medewerkers van Sweco-vestigingen in 5 landen zijn bevroegd over hun werk- en reisgedrag. De internationale resultaten van deze analyse worden in dit paper gepresenteerd. Zo waren we in Nederland voor de crisis het meest mobiel, en hebben we ten opzichte van de Scandinavische landen de grootste inhaalslag gemaakt in het gebruik van videoconferencing tools. Ook maken we inzichtelijk wat meer thuiswerken verder kan opleveren. Door middel van een tweede enquête in september 2020 maken we inzichtelijk of veranderingen in reis- en werkgedrag, percepties en attitudes als gevolg van corona al dan niet van blijvende aard zijn. De resultaten van beide enquêtes zullen op het Nationaal Verkeerskundecongres worden gepresenteerd en bediscussieerd.

1. INLEIDING

a. Aanleiding

2020 is het jaar van het coronavirus. In de afgelopen maanden hebben we hier allemaal de gevolgen van ondervonden. Onze oude manieren van werken en communiceren met collega's, opdrachtgevers en andere relaties zijn door het virus en de bijbehorende maatregelen van de ene op de andere dag volledig op hun kop gezet.

Tegelijkertijd biedt deze nieuwe situatie ook kansen. Want hoewel dit een crisis is van ongekeerde omvang, met vele grote en kleine drama's tot gevolg, is het een uitgelezen mogelijkheid om onze reis- en werkgewoonten te heroverwegen. Een vraag die velen in het domein van de mobiliteit en verkeerskunde zich nu stellen, is of we bij de geleidelijke teruggang naar een "nieuwe normaal" de juiste omstandigheden kunnen creëren voor een nieuwe balans tussen werk en privé, forenzen en thuiswerken, en fysieke afspraken en *videoconferencing*.

Ook bij Sweco speelt deze kwestie nadrukkelijk. We vinden het van belang dat onze medewerkers veilig en duurzaam reizen. Daarom hebben we kort nadat de nieuwe Coronarichtlijnen van kracht werden een bedrijfsbrede enquête uitgezet, waarin medewerkers van Sweco-vestigingen in 5 landen zijn bevroegd over hun werk- en reisgedrag. Zo zijn de effecten van de coronacrisis direct na de afkondiging van de coronamaatregelen in kaart gebracht. Nadat de richtlijnen worden versoepeld, op moment van schrijven vermoedelijk rond de zomer van 2020, zijn we voornemens om in een tweede ronde de

respondenten opnieuw te bevragen. In deze paper presenteren we alvast enkele resultaten van meting 1 uit maart 2020 en blikken we vooruit. Tijdens de presentatie op het Nationaal Verkeerskundecongres 2020 koppelen we de resultaten die in dit paper worden besproken aan de resultaten van meting 2, een halfjaar later [september 2020]. Hiermee krijgen we zicht op de al dan niet blijvende veranderingen in reis- en werkgedrag, percepties en attitudes als gevolg van corona. Ook krijgen we zicht op de verschillen in enkele Europese landen (UK, Zweden, Finland en Denemarken). Leidt een ander Coronabeleid ook tot ander mobiliteitsgedrag. Juist omdat de populatie specifiek is (ingenieurs/adviseurs) leidt dit tot een interessante vergelijking.

b. Achtergrond

“Gewoontedieren”

Mensen zijn gewoontedieren. In de afgelopen decennia heeft onderzoek uitgewezen dat de rol van gewoonten in het reisgedrag veel belangrijker is dan gedacht. Zo is mobiliteit minder vaak dan gedacht het gevolg van actief en rationeel keuzegedrag, maar dikwijls een som van routines en gewoontesⁱ: we reizen dagelijks vaak op ongeveer hetzelfde tijdstip met hetzelfde vervoermiddel via dezelfde route van huis naar kantoor. En hoewel we hier op de eerste werkdag ongetwijfeld goed over na hebben gedacht, vervallen we gaandeweg in patronen waar we na verloop van tijd nog maar moeilijk uit komen.

In het domein van mobiliteitsmanagement is in de afgelopen jaren veel inzet gepleegd op het doorbreken van deze gewoonten. Dit met als doel de verduurzaming en het stimuleren van gezondere mobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn legio: gepersonaliseerde acties gericht op gedragsverandering, bijvoorbeeld via apps (zie b.v. de campagne *Ik fiets* van provincie Utrechtⁱⁱ); algemene bewustwordingscampagnes, zoals de campagne *“Wees geen filedier, doe het op jouw manier”*ⁱⁱⁱ; en het stimuleren van alternatieven (b.v. via e-bike uitprobeerpilots^{iv}). Zulke inspanningen zijn er op gericht om het gewoontegedrag te doorbreken. Het doorbreken van een patroon lijkt immers vaak tot bezinning, dikwijls gevolgd door een heroverweging van keuzes, opties en (nieuwe) alternatieven.

“Never waste a good crisis”

Het is niet voor niets dat deze initiatieven hierop aansturen. Eerder is aangetoond dat belangrijke levensgebeurtenissen op een vergelijkbare manier een katalysator kunnen zijn voor verandering. Verhuizen, veranderen van baan, veranderingen in de gezinssituatie: het zijn allemaal factoren die kunnen leiden tot een heroverweging van het reisgedrag en het gebruikte vervoermiddel^v. Of je nu verhuist en een andere route naar werk moet uitzoeken, of dat je als automobilist twee weken een e-bike op proef krijgt: de mechaniek is hetzelfde.

Het coronavirus en de daaropvolgende maatregelen vormen in die zin een experiment dat zijn weerga niet kent. Op ongekende schaal zijn Nederlanders gedwongen geweest te breken met gewoonten: liefst zo veel mogelijk thuiswerken, alleen naar buiten als het echt niet anders kan, niet meer naar kantoor, niet meer met het OV, etc.

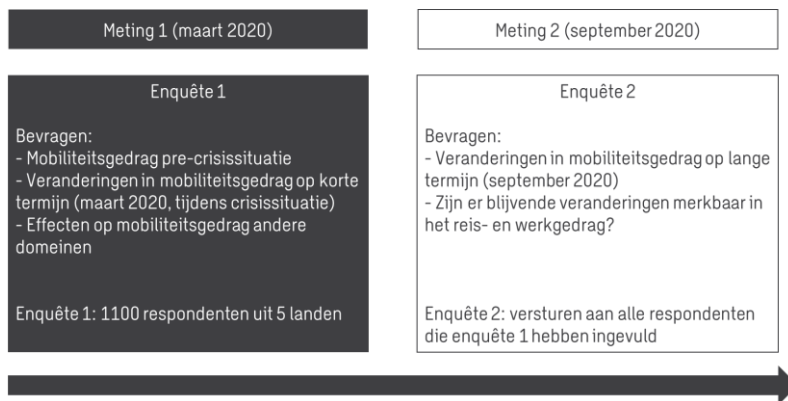
En dit biedt kansen. Want hoewel we werken aan een situatie waarin fysiek contact met collega's, klanten, relaties en het werken op kantoor enigszins zullen worden genormaliseerd, is er ook de roep om bepaalde veranderingen vast te houden. Vaker thuiswerken biedt voordelen, zoals het vervallen van reistijd en een flexibelere dagindeling. Zo kan werk naar keuze beter worden gecombineerd met bijvoorbeeld zorgtaken of vrije tijd. Meer digitaal overleg zorgt ook dat er minder hoeft te worden gereisd, waardoor de druk op het wegennet en het OV verder afneemt. Als werkgever kun je dit stimuleren, bijvoorbeeld door vaste thuiswerkdagen in te stellen.

De gedachte is dat het op lange termijn vasthouden van (een deel van) het nieuwe gedrag leidt tot minder CO-2 uitstoot, minder autokilometers, minder files, minder druk op het OV, en gelukkigere en gezondere medewerkers. Het “nieuwe normaal” kan zo in potentie het “nieuwe *duurzame* normaal” worden. Daarbij is het nuttig om te kijken naar de effecten van corona op korte en lange termijn, en te leren van anderen door ook over de landsgrenzen heen te kijken.

2. METHODE

De afdeling Sweco Mobiliteit heeft in 2020 een bedrijfsbrede enquête uitgezet op Sweco vestigingen in Nederland, het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Finland en Denemarken (zie figuur 1). De onderzoeksvraag was hierbij als volgt:

Wat is het effect van de coronacrisis op reis- en werkgedrag op de korte en lange termijn, en hoe verschilt dit tussen verschillende Noord Europese landen?



Figuur 1 - onderzoeksopzet

Meting 1 vergeleek de “normale” situatie pre-corona met de veranderingen op korte termijn, direct na ingang van de coronamaatregelen in maart 2020. In totaal beantwoordden 1.100 medewerkers vragen over reis- en werkgedrag voor- en tijdens de crisis, ervaringen met thuiswerken, en de veranderingen in hun dagelijkse activiteiten en vervoermiddelengebruik. De resultaten van meting 2, verwacht in september 2020, worden tijdens de presentatie besproken.

3. RESULTATEN

“Klantbezoek in trek”

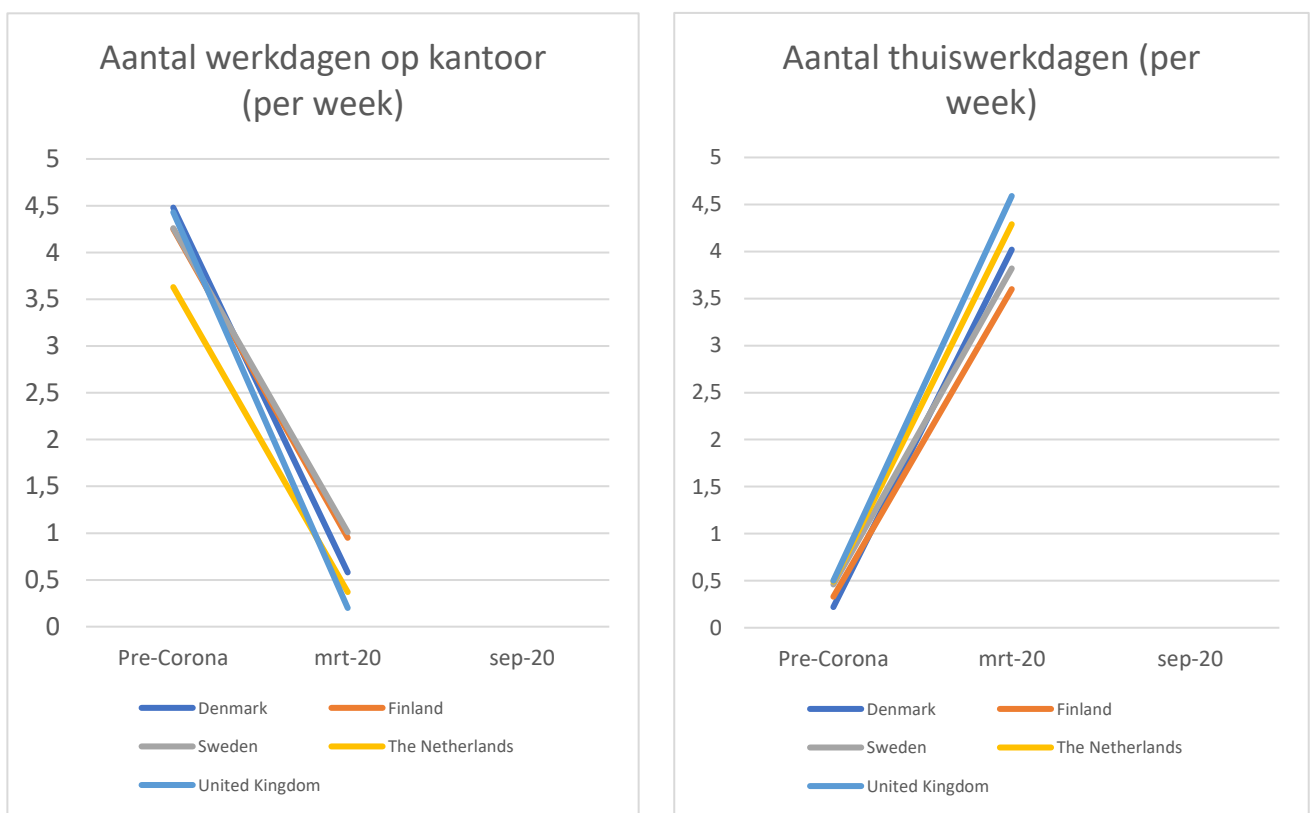
Ten eerste keken we naar de “nulsituatie”, ofwel hoe collega’s reisden en werkten voor uitbraak van de coronacrisis. In deze fase werd duidelijk hoe mobiel we in Nederland zijn, ondanks – of misschien wel dankzij de relatief geringe reisafstanden. Zo bleken de Nederlandse collega’s veruit het meeste onderweg te zijn naar klanten. Gemiddeld legden ze per week bijna 200 kilometer af voor gemiddeld twee klantbezoeken. Een groot verschil met de andere vier landen, waar minder dan een derde van deze kilometers werd afgelegd voor gemiddeld 1 klantbezoek.

Zoals een Nederlandse respondent aangaf: goede verbondenheid met infrastructuur en een gevoel van nabijheid zorgde er voor dat er ook daadwerkelijk veel werd gereisd. De centrale ligging van het hoofdkantoor in de regio Utrecht draagt hier vermoedelijk aan bij. In de andere landen zoals Zweden en Finland zijn de afstanden tussen kantoren, collega’s, relaties en opdrachtgevers groter, wat veel reizen ontmoedigt.

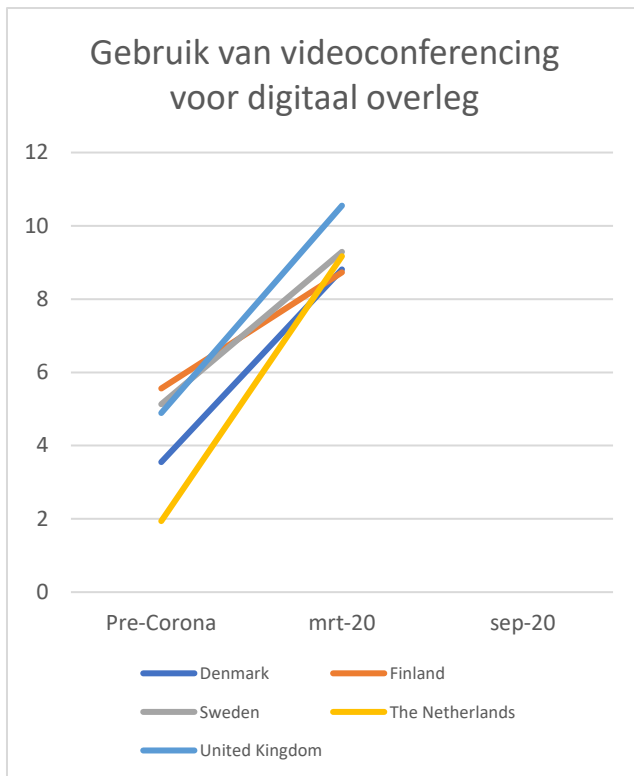
“Videoconferencing”

Het mag geen verrassing heten dat er tijdens de eerste fase van de Coronacrisis veel is veranderd. Van gemiddeld drieënhalve dag op kantoor en een halve dag thuiswerken voor de crisis, kwam van de ene op de andere dag 85% van Nederlandse collega's helemaal niet meer naar kantoor. Inmiddels werken wij samen met het Verenigd Koninkrijk het meeste thuis (figuur 2). Meer dan Finland, Zweden en Denemarken, waar de lockdown minder stringent was.

Wat opvalt is dat in Nederland de hoeveelheid digitaal overleg via videoconferencing het sterkst groeide (b.v. overleggen via Skype en Microsoft Teams, of Zoom (figuur 3)). Voor de crisis werd dit twee keer per week gedaan; tegenwoordig gemiddeld meer dan twee keer per dag. De groei is met name in Nederland sterk, omdat in de andere landen al veel meer gebruik werd gemaakt van *videoconferencing*. Met name Finland was hier al bedreven in met bijna 6 digitale overleggen per persoon per week.



Figuur 2 – Werkdagen thuis en op kantoor



Figuur 3 – gebruik van videoconferencing voor digitaal overleg

“Nieuw gedrag vasthouden”

Of deze patronen op de lange termijn standhouden zal de tweede enquête in september 2020 moeten uitwijzen. Hier komen we in de presentatie op het Nationaal Verkeerskundecongres 2020 uiteraard uitgebreid op terug. Maar de vooruitzichten bieden voorzichtig hoop. Zo geeft gemiddeld meer dan 80% van de ondervraagden uit alle landen aan tevreden tot zeer tevreden te zijn met de mogelijkheden tot digitaal werken. Van de Nederlandse collega's heeft meer dan 80% ook beter leren werken met deze digitale tools, het meeste van alle landen.

Bovendien geeft meer dan 40% van hen aan in de toekomst meer te willen gaan thuiswerken. Een eerste inventarisatie van de effecten van een extra dag thuiswerken leert dat hier in potentie belangrijke voorbeelden aan kleven (zie kader). Dit biedt handvaten om het thuiswerken, waar mogelijk en nuttig, ook in de toekomst verder te blijven stimuleren.

Opvallend is de verwachting met betrekking tot het gebruik van videoconferencing: bijna 70% van de Nederlandse collega's gaat ook in de toekomst meer gebruik maken van digitaal vergaderen met collega's. Dit ligt anders als het gaat om klantencontact: in deze context geeft minder dan de helft van de collega's aan vaker digitaal te willen

Één dag EXTRA thuis werken per week t.o.v. de periode voor corona levert ons op:

- Minder reiskosten (ongeveer 15-20K per week)
- Minder CO2-uitstoot (ongeveer 15-20 ton per week)
- Minder autokilometers (ongeveer 80.000 – 100.000 km per week)
- Minder files (ongeveer 150-200 uur per week)
- Gelukkigere en gezondere medewerkers (minder ziekte, minder vertrekkende collega's)

Bron: mobiliteitsscan medewerkersbestand Sweco Nederland

gaan overleggen met de klant. Dit is in lijn met de bevindingen in de situatie voor Corona: persoonlijk en fysiek contact met de klant wordt nog altijd erg belangrijk geacht. De verwachting is dan ook dat hierin in de “duurzame nieuwe normaal” de minste concessies zullen worden gedaan.

“Ander reisgedrag”

In de enquête is navraag gedaan naar het effect van Corona op de dagelijkse activiteiten en het bijbehorende vervoermiddelengebruik. In alle landen geeft de overweldigende meerderheid aan minder het huis uit te gaan (>80%). Ook supermarktbezoek is sterk verminderd. Opvallend is de toename van actief vervoer. Tussen de 40 tot 60% van de ondervraagden geeft aan meer te zijn gaan lopen tijdens de crisis, en tussen 15 tot 25% geeft aan (veel) meer te zijn gaan fietsen. Het zijn de enige vervoermiddelen die meer in trek zijn geraakt. Openbaar vervoer is de grote verliezer. Meer dan 70% van de ondervraagden geeft aan minder met de bus te zijn gaan reizen, en maar liefst meer dan 90% gaat minder vaak met de trein.

Voorlopig leidt dit nog niet overal tot een toename in het gebruik van de auto. In Nederland en het Verenigd Koninkrijk, waar de maatregelen relatief beperkend waren en ook de totale mobiliteit het sterkst verminderde, liet meer dan 80% ook de auto vaker staan. Dit lag anders in de Scandinavische landen: in Zweden, waar de Coronamaatregelen nog relatief veel toelieten, gaf 34% aan de auto juist meer te zijn gaan gebruiken. Hier bleek de potentie voor substitutie van lopen, fietsen en OV door de auto het grootst.

4. VOORLOPIGE CONCLUSIES EN VOORUITBLIK

De Corona-crisis leidt tot een grote verandering van onze wereld in het algemeen en het mobiliteitsgedrag in het bijzonder. Op basis van de voormeting zien we een heel ander woon-werkpatroon en mobiliteitskeuze. Er wordt veel meer thuis gewerkt en minder met het openbaar vervoer gereisd. De vraag is echter of deze gedragsverandering structureel wordt en hoe je als organisatie hierin kan sturen.

In de vergelijking tussen de Europese landen zien we dat we in Nederland relatief veel reizen en grotere afstanden afleggen. Relatief korte reisafstanden en een goede infrastructuur leiden tot een hoge bereikbaarheid, en lijken daarmee uit te nodigen om ook daadwerkelijk veel te reizen. Het lijkt er echter ook op dat het met onze cultuur te maken heeft. We willen elkaar graag ontmoeten. De ervaring van nu bij veel mensen is echter dat thuis werken veel positieve effecten heeft. Minder reistijd, efficiënter overleggen.

Een vraag die je op basis hiervan kunt stellen is of de Corona crisis leidt tot een aanpassing van de Wet van Brever? We reizen al decennialang over de gehele wereld zo'n 70 tot 90 minuten per dag (verdeeld over verschillende verplaatsingen en vervoermiddelen) zonder dat dit reistijdbudget veel verandert in tijd. Als we minder tijd aan woon-werkverkeer besteden, leidt dat dan tot een toename van mobiliteit in onze vrije tijd? Vragen waar we in de vervolg enquête meer zicht op willen krijgen.

Ook gaan we dan in op de mogelijkheid die je als bedrijf hebt om te sturen in duurzame mobiliteit. Kunnen we minimaal 1 dag per week thuis werken verplicht stellen en zo ja, wat betekent dat dan voor de thuiswerkfaciliteiten? Interessante vragen waar we de komende maanden mee aan de slag gaan en tijdens het Nationaal Verkeerskundecongres graag meer over vertellen.

ⁱ <https://link.springer.com/article/10.1023/A:1021230223001>

ⁱⁱ <https://www.ikfiets.nl/>

ⁱⁱⁱ <https://www.beterbenutten.nl/nieuws/153/nieuwe-campagne-houdt-filerijders-spiegel-voor-filerijders-zijn-gewoontedieren>

^{iv} <https://www.tudelft.nl/mobility/acties/probeerweken/>

^v [https://www.rug.nl/research/portal/publications/power-to-the-pedals\(32b5bbc1-97e9-4c27-ba5b-b1729fda04ef\).html](https://www.rug.nl/research/portal/publications/power-to-the-pedals(32b5bbc1-97e9-4c27-ba5b-b1729fda04ef).html)