

Uitgekiend op zakenreis

Als jong journalist in de reiswereld associeerde ik vroeger elke zakenreis meteen met een vertrek vanaf Schiphol. Zo'n businessstrip voltrok zich in mijn beleving in een wolk van avontuur en glamour. Gevlogen werd naar de businessworld van Peter Stuyvesant in bruisende cities als Parijs, Rome, Madrid, wat zeg ik, nog grootser in New York, Bangkok, Hong Kong en Rio de Janeiro. KLM's zilveren Superconnies met hun blauw-wit gestreepte staarten waren daar immers kind aan huis. Ontgoocheld was ik toen destijds een kil onderzoeksresultaat die fantasiewereld opblies met de mededeling dat meer dan de helft van de zakenreizigers in een auto of trein de grens overtrok naar zakelijke bureaus... Weg avontuur, romantiek en doing business in de wolkenkrabbers, gewoon in een Opel of Ford de E35 op naar Bonn of Brussel. Het is vandaag de dag niet anders. Auto en snelle ICE en straks de HSL 'af' Amsterdam, verdienen ten opzichte van de gebruikelijke focus op de businessclass aan boord van een vliegtuig eigenlijk veel meer aandacht. De trend in de service van de (grote) zakenreis-bureaus richt zich steeds meer op de werkelijkheid van een geïntegreerd vervoersbeeld. Er dient zich een nieuw fenomeen aan: het mobility management. Hoe, waar, wanneer er naar toe en tegen welke (laagst mogelijke) kosten? Dat is een nieuwe service van een mobiliteitsmanager. Het begint al simpel met de vraag of je per taxi, trein, leaseauto vanaf je woonadres naar Schiphol of een

andere luchthaven moet vertrekken. In dezelfde sfeer is straks niet alleen de vlucht naar Hong Kong, Johannesburg of New York onderdeel van dit travelmanagement, maar alle zakelijke verplaatsingen van voordeur naar afspraak, waar ook in de wereld. Kostenreducties door mobiliteits-efficiency betalen zich terug en nemen karrenvrachten werk uit handen van internationaal georiënteerde bedrijven. Outsourcing is sowieso populair tegenwoordig: core business zelf doen en de rest buiten de deur.

Dat het spoor meer dan ooit scoort in de vervoersmix, is het resultaat van zijn eigen product vernieuwing en snellere verbindingen. Het comfort van businessclass op de rails, niet gehinderd door vertragingen op airports en tijdrovende transfers naar citycentra, is zeer aantrekkelijk. Zeker ook omdat samen reizende collega's al in de trein beter voorbereidende gesprekken kunnen voeren dan aan boord van een vliegtuig. Afgezien van privé-jets en 'kleine' businesscharters, is dat nog steeds onmogelijk: seats 18a+b converseren nu eenmaal wat moeilijk met 24c+d achter hun en stewardessen houden er niet van als je langdurig bij de pantry samenschuolt, nog los van het dwingende 'fasten your seatbelts'. Conference rooms aan boord? Lijkt me geen verkeerde gedachte: mobile conferencing... Waarom niet in de trein én de (toekomstige) superjumbo's?
Jan Lokhoff



Jan Lokhoff is uitgever en algemeen hoofdredacteur van diverse tijdschriften op het gebied van reizen.