

# HET CORONAVIRUS EN ONS MOBILITEITSGEDRAG – INTERVIEW MET PROFESSOR STEF PROOST

Stef Proost is professor aan de KU Leuven.

Begin dit jaar sloeg het coronavirus toe in ons land. In maart werden de eerste van een reeks inperkingsmaatregelen van kracht. Sociale contacten werden beperkt, mensen werden aangemaand om thuis te werken, horeca en winkels moesten de deuren sluiten.

## Het groeiende succes van de fiets bestendigen

Ook voor de coronacrisis was de fiets al een tijdje aan een opmars bezig. Tijdens en na de inperkingsmaatregelen zagen we het fietsgebruik nog verder toenemen. Wat verklaart volgens u het groeiende succes van de fiets?

Stef Proost (S. P.): *Vooraf voor recreatieve activiteiten merken we een forse toename van het fietsgebruik. Het mooier weer kan hiervoor een belangrijke verklaring vormen volgens mij. Ook voor het woon-werkverkeer laten nu heel wat individuen het openbaar vervoer links liggen als ze beschikken over alternatieven omwille van het besmettingsrisico. Denk bijvoorbeeld aan mensen die voordien de bus, de tram of de metro namen, maar op een relatief korte afstand wonen en nu te voet of met de fiets pendelen. In de periode van maart tot juni waren er zelfs quasi-lege bussen en treinen, terwijl de frequentie van het openbaar vervoer quasi identiek was als vóór de uitbraak van het coronacrisis. Mensen hebben nu schrik om het openbaar vervoer te nemen.*

Wat zal er volgens u nodig zijn om deze trend verder te zetten?

S. P.: *Het weer zal tijdens de herfst en de winter kouder en natter zijn, en in combinatie met de duisternis zal het minder aangenaam worden om de fiets te nemen. Mogelijks zal de opgang van de fiets dus weer wat achteruit gaan. Echter, dat wil niet zeggen dat we niets kunnen doen om deze toename verder te zetten. Goede fietsinfrastructuur is essentieel. We verbeteren continu onze fietspaden en ik spreek hier niet enkel over de fietsostrades. We moeten volgens mij nog veel meer inzetten op fietsgebruik binnen onze steden. Ook moeten we meer prioriteit geven aan fietsers op drukke kruispunten zoals bijvoorbeeld al gebeurt in Leuven of Gent. Vaak zijn verplaatsingen binnen de stad immers afstanden onder de vijf kilometer. Volgens mij zijn de fietsostrades goed voor het toerisme en recreatie, maar zijn er relatief weinig fietspendelaars die lange afstanden afleggen.*

*Er bestaat in ons land nog een ongebruikt potentieel van fietsgebruik dat moet worden benut.*

*Voor trips naar de stadscentra wordt in Nederland tweemaal zo veel de fiets gebruikt als het openbaar vervoer. In België merken we het tegenovergestelde. Het aanbieden van gratis busritjes zal niet helpen om de verhouding fietsgebruik/openbaarvervoergebruik voor dat soort trips in ons land om te buigen.*

*Ook voor woon-schoolverkeer wordt er in België echter nog te weinig ingezet op de fiets. Voor kortere verplaatsingen, zouden onze scholieren meer dan nu aangemoedigd moeten worden om met de fiets naar school te gaan. Voor langere verplaatsingen blijft het openbaar vervoer echter een goed alternatief.*

Hoe staat u tegenover vermindering weginfrastructuur van de wagen of de bus ten voordele van de fiets of voetpaden?

S. P.: *Dit zal volgens mij in de toekomst in steeds meer steden gebeuren om de leefbaarheid van de inwoners te vergroten en stadsvlucht tegen te gaan. Het betekent echter niet dat er geen plaats meer is voor het openbaar vervoer in de stad. Wagens zullen er vooral gebruikt worden door minder mobiele mensen en voor het vervoer van bijvoorbeeld kleine kinderen. Momenteel hebben we nog een aantal steden waar er zich conflicten voordoen tussen het openbaar vervoer en de fiets. Zo merk ik in Leuven bijvoorbeeld dat er in sommige drukke straten honderden bussen per dag rijden en dat dit moeilijk samengaat met het hoge aantal fietsers. Maar als je in Leuven een grotere rol weglegt voor de fiets, zullen andere kleinere steden dit voorbeeld wellicht volgen. In sommige steden worden de busbanen momenteel relatief weinig gebruikt. Als je de fiets prioriteit wilt geven, kan je overwegen om busbanen om te vormen tot fietsstroken en de bussen samen te zetten met de wagens.*

## De hernieuwde populariteit van de wagen ombuigen

Net als de fiets won de wagen tijdens de coronacrisis aan terrein, onder meer vanwege de perceptie dat het risico op besmetting er lager in ligt dan in sommige andere modi. Bij de eerste versoepelingen in mei ontstonden op verschillende plaatsen opnieuw verkeersfiles, terwijl er voor de crisis net een debat woedde over het verminderen van het modale aandeel van de auto, onder meer in het kader van de klimaatdoelstellingen waartoe ons land zich heeft geëngageerd. Hoe kan die hernieuwde populariteit van de wagen omgekeerd worden en een omgekeerde modal shift worden vermeden?

*S. P.: Als je minder wagens in de stad wenst, moet je evolueren naar minder autowegen en/of naar een herlokalisering van de parkeergelegenheid voor wagens in de steden. Als je een fietsstraat wilt installeren, moet je misschien een autobaan opofferen ; als je een fietsstrook wilt installeren, moet je misschien een van de twee zijden van de straat waar je nu met de wagen mag parkeren, vervangen door een fietsstrook. Automobilisten zullen hun wagens in de toekomst meer ondergronds en in de rand van de steden moeten parkeren.*

Ziet u heil in pistes zoals de invoering van lage snelheids- of emissiezones en een variabel gebruik van de publieke ruimte (bv. de auto wel toelaten tijdens de week, maar niet in het weekend)? Waarom?

*S. P.: Ik denk dat dit onder bepaalde randvoorwaarden goede maatregelen kunnen zijn. Wat betreft de lage emissiezones, dient te worden opgemerkt dat de meest recente emissiestandaard voor auto's dateert van 2016. Eens die standaard bereikt is, hebben lage emissiezones geen zin meer, tenzij de emissiestandaard wordt gewijzigd. Opdat lage emissiezones zinvol blijven, moeten de emissiestandaarden dus actief gemonitord worden en moeten de emissienormen voor auto's gaandeweg verstrengd worden. Wagens moeten bovendien correct worden geïnspecteerd. De vorige Vlaamse minister van Mobiliteit had de automobielinspectiecentra goed uitgerust met apparatuur om te testen of wagens die rondrijden aan de emissienormen voldoen, maar van de nieuwe minister mag deze apparatuur niet gebruikt worden. Het betreft hier een politieke keuze die in mijn ogen moet worden herzien.*

Lijkt het u opportuun om een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren?

*S. P.: De invoering van rekeningrijden voor personenwagens is zeker zinvol. De meeste werknemers die dagelijks in de file staan, werken in Antwerpen of Brussel. In deze steden werken er echter veel mensen waarvoor flexibele arbeidstijden mogelijk zijn. Deze mensen kunnen hogere tarieven ontlopen. Voor mensen die wél stipte uren hebben (bv. arbeiders die werken in fabrieken die gelegen zijn op plaatsen die niet of moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer) en die wel afhankelijk zijn van hun wagen voor hun woon-werkverplaatsingen, blijft een compensatie van de werkgever echter op zijn plaats. In verschillende landen zijn er al succesvolle experimenten met rekeningrijden geweest. Kijk bijvoorbeeld naar Stockholm en Göteborg. Vóór de invoering van een dergelijk maatregel is de publieke opinie er vaak tegen gekant, maar na de invoering zien de meesten er de voordelen van in.*

In deze coronaperiode staan de inkomens van heel wat burgers onder druk. Moet de hoogte van de kilometerheffing bepaald worden rekening houdend met het inkomen van de mensen?

*S. P.: Neen, een inkomenstest is hier niet aan de orde.*

## Het openbaarvervoergebruik weer aanmoedigen

De grote verliezer op het vlak van mobiliteit lijkt het openbaar vervoer te worden. Op dit moment ligt het openbaarvervoergebruik nog steeds lager dan vóór de uitbraak van de coronacrisis. Nochtans zijn er heel wat voordelen verbonden aan het openbaar vervoer.

*S. P.: Door de terugval van het openbaarvervoergebruik ten gevolge van corona werden de openbaarvervoermaatschappijen geconfronteerd met grote minderinkomsten. De overheid moet mijns inziens op korte termijn bijspringen om deze minderinkomsten te compenseren.*

*Het openbaar vervoer biedt zeker voordelen. In de steden zal het een belangrijke rol blijven spelen voor minder mobiele burgers. Het is een duurzame verplaatsingswijze, maar ook een heel dure want het openbaar vervoer wordt in ons land fors gesubsidieerd, en zoals u weet, worden subsidies betaald met*

*ons belastinggeld. Moeten we het openbaar vervoer in ons land blijven subsidiëren? Subsidies voor het openbaar vervoer vormen een incentive om mensen te laten wonen waar ze willen, op kosten van de maatschappij. Is dit de incentive die we willen geven? Willen we mensen niet eerder aanmoedigen om dichterbij hun werk te gaan wonen?*

*Alle werknemers van wie de werkgever 80% van de prijs van het treinabonnement voor zijn rekening neemt, genieten vandaag gratis woon-werkverkeer per trein omdat de overheid in voorkomend geval de resterende 20% van de abonnementsprijs bijpast. Een groot deel van deze werknemers pendelt elke dag naar Brussel. Dit systeem van subsidiëring van het woon-werkverkeer per trein (systeem dat ik ook wel het systeem van salaristreinen noem) zorgt niet voor de juiste lokalisatie van werknemers. Het leidt tot een scheeftekening van de huizenmarkt en verklaart mede waarom er te weinig mensen zijn die in onze hoofdstad willen wonen.*

Zou het voor onze mobiliteitssituatie kunnen lonen om bedrijven incentives te geven om zich elders te vestigen?

*S. P.: Ik denk dat dit niet zinvol zou zijn. Door het agglomeratie-effect liggen de productiviteit en dus ook de lonen in grote agglomeraties hoger. Het zou, voor de meeste activiteiten niet zinvol zijn andere vestigingspatronen op te dringen.*

Welke acties zou u ondernemen om het openbaarvervoergebruik weer aan te moedigen?

*S. P.: Mensen moeten zelf beslissen of ze het openbaar vervoer veilig vinden en er gebruik van willen maken. Als ze dat doen, moeten ze ervoor betalen (systeem van "betaling per gebruik" zoals in Nederland). Vanuit die optiek hebben professor De Borger en ikzelf in onze adviestekst t.a.v. de GEES (expertengroep die onze beleidsmakers adviseert over het crisismanagement) geadviseerd om abonenthouders een bedrag uit te keren voor de periode tijdens welke ze hun abonnement door de inperkingsmaatregelen niet hebben kunnen gebruiken. Met de uitgekeerde som kunnen ze desgewenst verplaatsingen met het openbaar vervoer betalen.*

*Als het de bedoeling is het openbaarvervoergebruik aan te moedigen, zijn er een aantal acties die ik afraad of waar ik bedenkingen bij heb.*

*Een combinatie van hogere frequentie en lagere tarieven is volgens mij een dure en inefficiënte strategie om mensen terug in het openbaar vervoer te krijgen. Deze strategie zal misschien wel leiden tot meer openbaarvervoerreizigers, maar slechts enkele van die extra reizigers zullen uit de wagen komen.*

*Het verhogen van de openbaarvervoertarieven voor kinderen/scholieren lijkt me ook niet verstandig want zij kiezen niet waar hun ouders (gaan) wonen.*

*De voordeeltarieven en kortingen die bepaalde doelgroepen thans genieten, moeten volgens mij geëvalueerd/herzien worden. Momenteel kunnen alle gepensioneerden aan een voordelig tarief een abonnement kopen waarmee ze een heel jaar lang gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Volgens mij is dit geen faire maatregel omdat er ook veel pensioenongelijkheid bestaat tussen gepensioneerden. Niet alle gepensioneerden zijn immers arm.*

*Dit geldt trouwens ook voor kortingen voor grote gezinnen, die geen rekening houden met het inkomen. Het is niet omdat je deel uitmaakt van een groter gezin dat je minder welvarend bent en dus een korting nodig hebt om gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer. Het zou efficiënter zijn om dergelijke kortingen te onderwerpen aan inkomenstests. Hiermee bedoel ik dat we kortingen dus zouden moeten baseren op de hoogte van het inkomen van de mensen in plaats van op de grootte van het gezin of op de leeftijdscategorie van de reiziger. Zo zouden de mensen die effectief minder welvarend zijn, recht krijgen op kortingen op het openbaar vervoer. De informatie uit de personenbelasting zou ons kunnen helpen om de inkomenstesten in de praktijk te brengen. Er bestaan reeds mechanismen zoals de personenbelasting om de inkomens te herverdelen van de meer welgestelden naar de minder welgestelden. Als ons belastingstelsel correct herverdeelt, hoef je volgens mij geen extra korting meer te geven voor openbaar vervoer. Echter, de personenbelasting is niet altijd perfect en er treedt in sommige gevallen mogelijks fraude op. Correcties op de prijs van openbaar vervoer kunnen dan gezien worden als een mogelijke tweedebestmaatregel. Eerstebest blijft volgens mij een correcte herverdeling van de inkomens via ons belastingstelsel.*

*Met de bedoeling het openbaarvervoergebruik weer aan te moedigen, wordt op dit moment vaak een pleidooi gehouden voor overheidsinvesteringen in bijkomende openbaarvervoercapaciteit. Maar zijn die*

*investeringen echt wel nodig? Nu wordt de capaciteit van de spoorwegen bv. bepaald door de capaciteit tijdens de spits. Het piekverkeer per trein organiseren is heel duur want er is een aanzienlijke hoeveelheid rollend materiaal (bv. langere treinen) en personeel nodig om de vraag naar treinvervoer tijdens de spits te kunnen voldoen. Nu betaalt de treinreiziger evenveel voor reizen in de spits als voor reizen buiten de spits. Aan de bevolking moet gesignaleerd worden dat het duurder is om piekverkeer per trein te organiseren dan dalverkeer en dat daarom spitsreizen duurder worden dan dalreizen. Omdat ze getroffen worden in hun portemonnee (door de spitsheffing) indien ze zich tijdens de spits blijven verplaatsen, zullen spitsreizigers bekijken of ze zich niet op andere tijdstippen kunnen verplaatsen. Indien (zoals in Nederland en Groot-Brittannië) een spitsheffing wordt toegepast bij gebruik van de trein tijdens de piekuren en telewerk wordt aangemoedigd, is er misschien geen nood aan extra openbaarvervoercapaciteit en dus aan overheidsinvesteringen daarin. Als je tegelijkertijd zo'n spitsheffing en rekeningrijden voor personenwagens invoert, verwacht ik automatisch meer verkeer tijdens de daluren omdat de mensen hun mobiliteitsgedrag zullen aanpassen.*

Of scholieren/studenten en werknemers buiten de spits kunnen reizen, hangt af van hun les- of werkuren. Is het niet raadzaam om, wanneer in ons land zo'n spitsheffing wordt ingevoerd, afspraken te maken met werkgevers en scholen over werk- en lesuren?

*S. P.: Jazeker. Werkgevers zouden een zekere flexibiliteit kunnen inbouwen in de aankomst- en vertrekuren van hun personeel. Scholen zouden hun lesroosters op een zodanige manier kunnen aanpassen dat niet al hun scholieren op dezelfde momenten aankomen en vertrekken. Een aanpassing van de lesroosters zou een groot verschil kunnen maken voor de bezettingsgraad in de Brusselse metro's: nu zijn ongeveer de helft van de metrogebruikers tijdens de spits studenten en scholieren.*

## **De multimodaliteit en deelmobiliteit bevorderen**

Als het openbaar vervoer lijdt onder het coronavirus, dan zou men kunnen vermoeden dat dat bij uitbreiding geldt voor multimodale verplaatsingen en deelmobiliteit. Maar is dit wel zo? Wat is volgens u de impact van de gezondheidscrisis op deze types van verplaatsingen?

*S. P.: Net zoals voor het openbaar vervoer merken we hier een terugval tijdens de crisis. Er zijn heel wat aanbieders van deelmobiliteit die volgens mij niet of zeer moeilijk uit hun kosten geraken. Een aantal van hen zal verdwijnen. De enkele spelers die overblijven, zullen een grotere densiteit aanbieden. De NMBS biedt al de combinatie trein/deelfiets aan, maar ze subsidieert dat en verliest er dus aan. De NMBS biedt eveneens de combinatie trein/parking voor auto's aan. Mocht de NMBS de parkeerplaatsen aan de stations verkopen aan vastgoedontwikkelaars om er kantoorgebouwen op te richten, zou ze er veel meer aan verdienen.*

## **De rol van de sociale partners**

Ook de interprofessionele sociale partners vormen een belangrijke schakel in de beleidscyclus. Ze maken bijvoorbeeld zelf afspraken rond de terugbetaling van het woon-werkverkeer en geven ook advies over mobiliteitsbeleid. Hoe kunnen zij zelf volgens u de coronacrisis aangrijpen om de mobiliteitssituatie op termijn te verbeteren in de richting van een meer duurzame en multimodale mobiliteit?

*S. P.: De sociale partners moeten volgens mij pleiten voor meer fietsverkeer.*

*Ik ben van oordeel dat we moeten evolueren naar een regime waarin de verschillende vormen van mobiliteit minder gesubsidieerd worden dan nu. We moeten immers naar minder verplaatsingen en we mogen niet vergeten dat subsidies betaald worden met belastinggeld.*

*Nu worden er veel subsidies gegeven voor bedrijfswagens (salariswagens) en voor het treinverkeer (salaristreinen). Als je deze twee modi subsidieert, moet je ook de fiets subsidiëren. Elektrische fietsen vormen volgens mij een goede oplossing voor trajecten van een iets langere afstand of een parcours met een intensiever reliëf, maar als je de aankoop van zo'n fiets goedkoper maakt via een aankooppremie, kan het zijn dat mensen een fiets kopen die duurder is dan nodig.*

*De overheid moet meer laadpalen voorzien voor die wagens maar geen premies om de aankoop van een elektrische wagen mogelijk te maken. Het is in mijn ogen aan de autoconstructeurs om elektrische wagens op de markt te brengen die voldoen aan de normen en die betaalbaar zijn (lees: goed geprijsd zijn t.o.v. andere wagens)."*

## **Wat de coronacrisis ons leert voor het mobiliteitsbeleid**

Zal de coronacrisis blijvende gevolgen hebben (op ons mobiliteitsgedrag)? En zo ja, welke?

*S. P.: We zullen wellicht niet blijven in het huidige mobiliteitsregime. Echter, eenmaal de coronaproblemen verholpen zijn (lees: er een vaccin bestaat), zal het volume van het woon-werkverkeer waarschijnlijk 10 à 20% lager zijn dan voor crisis door meer telewerk. Telewerk zal toegenomen zijn met 10 à 20%, maar niet met 50% want bedrijven gaan kijken naar de productiviteit van hun werknemers. Voor de productiviteit is het nu eenmaal beter om mensen af en toe samen te zetten dan om ze steeds thuis te laten werken.*

*Als de tarieven niet aangepast worden, zullen mensen terugkeren richting hun vorige modale patroon wanneer het risico op besmetting zeer klein wordt door onder andere immuniteit en vaccinaties. Tarieven vormen volgens mij een belangrijke hefboom om de modale verdeling te bespelen.*