

HET CORONAVIRUS EN ONS MOBILITEITSGEDRAG – INTERVIEW MET PROFESSOR BRUNO DE BORGER

[Bruno De Borger](#) is professor aan de Universiteit Antwerpen.

Hoe het coronavirus ons mobiliteitsgedrag beïnvloedde

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.

Wat waren volgens u de belangrijkste effecten van die eerste reeks maatregelen op ons mobiliteitsgedrag?

Bruno De Borger (B. D.B.): *De maatregelen hebben verschillende effecten gehad die zowel tijdens de lockdown als erna aanzienlijk waren. Enerzijds merken we een drastische daling in het aantal verplaatsingen. Zeker tijdens de lockdownperiode omdat mensen zich toen niet mochten verplaatsen. Ook na de versoepelingen merken we een sterke daling van het aantal verplaatsingen in vergelijking met de situatie voor de crisis. Door telewerk en een toename van de tijdelijke werkloosheid zijn de werkgerelateerde verplaatsingen afgenomen. Ook de vrijetijdsverplaatsingen zijn verminderd, aangezien we ons met de bubbels van 5 of 15 ook minder verplaatsten, zelfs als de mensen de maatregelen slechts gedeeltelijk respecteerden.*

Anderzijds merken we ook een significante verschuiving in de modale keuze. Over het algemeen zijn de fiets en de auto er qua aandeel op vooruit gegaan; het publiek transport is de grote verliezer.

De effecten op ons aankoopgedrag van transportmiddelen mogen ook niet onderschat worden. Zo zijn de verkoopcijfers van elektrische fietsen en speed pedelecs toegenomen. Deze trend was in feite al bezig voor de aanvang van de crisis maar ze is in een stroomversnelling geraakt.

Ik denk dat algemeen ook het milieubewustzijn is toegenomen. Vroeger was milieu voornamelijk een prioriteit voor de groene partijen maar nu maken alsmaar meer partijen er een politieke prioriteit van. Politici voelen immers aan dat de mensen hier meer mee bezig zijn.

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?

B. D.B.: *Zelfs voor de crisis merkten we een zekere stijging in fietsgedrag. Fietsen is gezond en wordt reeds actief aangemoedigd door werkgevers via tegemoetkomingen in de kosten verbonden van het woon-werkverkeer. Het comfort is bovendien enorm toegenomen door de intrede van elektrische modellen. Er kan echter nog meer gedaan worden om de groei van het fietsgebruik verder te stimuleren.*

In de nabije toekomst zal er minder woon-werkverkeer zijn in het algemeen en mogelijk zal dit het groeipotentieel van de fiets ietwat temperen. Anderzijds wordt de fietsinfrastructuur stelselmatig verbeterd, denk aan de fietsostrades. Er is ook een verschuiving in het soort van fietsen. We zien alsmaar meer variatie in de modellen van de fietsen op de fietspaden: allerlei koersfietsen, elektrische fietsen, deelfietsen, speed pedelecs... Dit kan nieuwe mensen motiveren. Als zowel het aanbod, de kwaliteit en de infrastructuur voor de fietsen verbeteren, kan het marktaandeel van de fiets nog behoorlijk stijgen.

In België regent het wel eens en dit kan sommigen demotiveren om de fiets te nemen naar het werk. Bij regenachtig of koud weer fietsen de meeste werknemers liever niet. Hier is weinig aan te doen, alhoewel het dikwijls kwestie van perceptie is. Mogelijks zou het kunnen lonen om mensen te overtuigen dat het eigenlijk best wel meevalt. Je wordt zelden kleddernat en het gaat zelden onder de 0 graden. Daarnaast zou je bijvoorbeeld via flexibele arbeidstijden je fietstraject kunnen plannen op momenten dat de regenbuien overgewaaid zijn. Mensen beslissen uiteraard op basis van perceptie en niet op basis van de harde cijfers. Hier ligt een communicatierol voor de overheid.

Denkt u dat er mogelijk een wijziging plaatsvindt in het profiel van de fietsers? Hoe kunnen we nieuwe

categorieën van werkenden motiveren om de fiets te nemen in de toekomst?

B. D.B.: Afgezien van wat net gezegd is heb ik hier geen duidelijke mening over. Ik heb de indruk dat het fietsgebruik is doorgedrongen in alle lagen van de bevolking. Zo zijn er heel wat topfiguren in de politiek en het bedrijfsleven waarvan geweten is dat ze geregeld fietsen, en ook in de media zie je dat allerlei bekende mensen de fiets gebruiken. Fietsen kan uitgroeien tot een soort van statussymbool.

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.

B. D.B.: Tot op zekere hoogte hebben sommige beleidsmakers automobilisten proberen stigmatiseren. Dit is geen goed idee. Wel is het zo dat automobilisten helaas nogal gemakkelijk zeggen dat ze geen alternatief hebben. Soms is dit ook zo door de combinatie van bepaalde niet-professionele activiteiten waardoor de wagen de meest evidente keuze blijft. Wagengebruikers stigmatiseren leidt mijns inziens nergens toe.

Hoe kan die hernieuwde populariteit van de wagen omgekeerd worden en dus een omgekeerde modal shift worden vermeden?

B. D.B.: Allereerst moet er volgens mij het een en ander verduidelijkt worden. Wil men het aantal ritten of het aantal autokilometers terugdringen, of wil men het modaal aandeel van de auto verminderen? Zo zijn vb. tijdens de crisis de afgelegde kilometers met de auto gedaald, maar het modaal aandeel van de auto is toegenomen. De doelstelling moet helder gedefinieerd worden. In allerlei beleidsnota's, zowel in België als op Europees vlak, zegt men dat het modaal aandeel van de wagen naar beneden moet; dit kan door een 'modal shift' te realiseren. De milieuschade, het aantal ongevallen en de files hangen echter niet zozeer af van het aandeel van de auto maar wel van het aantal gereden kilometers (en waar en wanneer gereden wordt). De nadruk op de modal shift is wat misleidend. De essentie is om de verkeersdrukte (en de milieu- en ongevallenschade) veroorzaakt door de auto terug te dringen. Een modal shift waarbij de totale mobiliteit toeneemt is geen oplossing. Omgekeerd is het niet noodzakelijk erg dat het modaal aandeel van de auto toeneemt als de totale mobiliteit afneemt.

Momenteel zou je vanuit gezondheidsoverweging kunnen argumenteren dat het huidige hoge modale aandeel van de wagen in feite zelfs iets goeds is. In New York is er een studie¹ uitgevoerd over de verspreiding van het virus. De metro lijkt een van de plaatsen geweest te zijn waar het virus zich het meest verspreidde. Eenmaal het openbaar vervoer weer veilig is, lijkt het me wel weer verantwoord om het opnieuw te promoten.

Lijkt het u opportuun om een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren, in een periode waarin de inkomens van burgers onder druk staan?

B. D.B.: Op dit moment is de kilometerheffing wellicht geen goed idee. Veel mensen zijn momenteel immers – al dan niet tijdelijk – werkloos en verschillende anderen vrezen voor hun job. Er zal momenteel zeer weinig aanvaarding zijn als je op dit moment ook nog eens laat betalen voor autoverplaatsingen. Maar moesten we vandaag beslissen om een kilometerheffing in te voeren, zou het wellicht nog enkele jaren duren voor het veralgemeend in de praktijk gebracht zal worden. De huidige crisis zou eigenlijk weinig invloed op de beslissing mogen hebben, maar ik vrees dat dit vandaag wél zo is. Rekeningrijden is bij wijze van spreken bij het oud papier gezet door onze politici en andere beleidsmakers.

De kilometerheffing stond in het vorige regeerakkoord maar ex-minister van mobiliteit Ben Weyts heeft het voorstel tijdens de vorige legislatuur teruggetrokken. Toch moeten we erover blijven discussiëren, want in principe blijft het een goed idee. Ik denk dat er vandaag geen enkele politieke partij voorstander van rekeningrijden is maar we moeten een onderscheid maken tussen wat vandaag mogelijk is onder de huidige moeilijke economische omstandigheden en wat we wenselijk achten binnen enkele jaren."

Wat is uw mening over een inkomensafhankelijke kilometerheffing waarbij de mensen met hogere

¹ Zie Harris J. E. (2020), *The Subways Seeded the Massive Coronavirus Epidemic in New York City*. Beschikbaar via deze link: http://web.mit.edu/jeffrey/harris/HarrisJE_WP2_COVID19_NYC_24-Apr-2020.pdf

inkomens meer betalen dan de mensen met een lager inkomen?

B. D.B.: Hieromtrent bestaan verschillende visies. Langs de ene kant zijn er mensen die zeggen dat de overheden al over voldoende andere instrumenten beschikt om inkomensongelijkheid te reduceren en zwakkere groepen te beschermen, zoals de inkomstenbelastingen en de sociale zekerheid. Langs de andere kant zijn er mensen die argumenteren dat dergelijke mechanismen niet altijd perfect werken en dat er dus nog bijkomende maatregelen nodig zijn, ook qua mobiliteit.

In de praktijk zijn er zowel experimenten als concrete voorbeelden van verschillende vormen van rekeningrijden. Hieruit blijkt dat het in feite niet zo moeilijk is om dit op een aanvaardbare manier te organiseren. Zonder rekening te houden met het gebruik van de inkomsten zou de zwaarste last van een slimme vorm van rekeningrijden vallen op het woon-werkverkeer aangezien daar de verkeersdruk het hoogste is. Het gaat daarbij vooral over autopendelaars met gemiddelde en hoger dan gemiddelde inkomens. Er zijn ook echt relatief arme autopendelaars die zich enkel per auto kunnen of moeten verplaatsen maar dit is slechts een minderheid. Er bestaan relatief eenvoudige systemen om een deel terugbetalingen te organiseren voor de laagste inkomensklassen.

Bovendien genereert rekeningrijden ook nieuwe inkomsten. Wat zullen we doen met deze inkomsten? We zouden het deels kunnen gebruiken om zwakkere groepen tegemoet te komen. We hoeven zeker niet alles opnieuw te steken in het autoverkeer. We zouden er ook duurzamere modi mee kunnen stimuleren via investeringen in het openbaar vervoer en nieuwe fietsinfrastructuur. In verschillende Scandinavische steden is een vorm van beprijzing ingevoerd en daar werd er geconcludeerd dat rekeningrijden niet ten koste gaat van de zwakkere groepen, integendeel: zij konden mee profiteren van de verbeteringen in de vervoersinfrastructuur die door het rekeningrijden gefinancierd werden.

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?

B. D.B.: Dergelijke maatregelen hebben veeleer als doelstelling om de milieuschade van en ongevallen door het autoverkeer te verminderen. Ze hebben ook een positief maar relatief klein effect op de verkeersdruk. Om de files aan te pakken heb je bijkomende maatregelen nodig. Je kan niet via één maatregel alle problemen oplossen. Lage emissiezones en snelheidsbeperkingen zijn meer gericht op de verbetering van het milieu en het terugdringen van ongevallen en minder op de vermindering van de verkeersdruk. Zo'n maatregelen hebben minder effect op het wagengebruik op zich. Zo heeft bv. een lage emissiezone enkel effect op mensen waarvan de wagens niet aan de vereisten voldoen.

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 beduidend lager dan vóór de uitbraak van de coronacrisis. Nochtans zijn er heel wat voordelen verbonden aan het openbaar vervoer.

Vindt u het een goed idee om het openbaar vervoer opnieuw aan te moedigen?

B. D.B.: We moeten vanuit gezondheidsoverweging eerst verzekeren dat het veilig is en de mensen hier dan van overtuigen. Vanuit de GEES werd op een bepaald moment gesignaleerd dat hun belangrijkste bekommernis was dat er niet te veel mensen op het openbaar vervoer mogen zitten. Zo lang we het virus niet onder controle hebben, zouden mensen overvolle treinen, bussen, metro's en trams beter vermijden. De studie uit New York toont immers aan dat er daar veel besmettingen plaatsvonden in de metro. Tot we een oplossing hebben vind ik dus dat we het openbaar transport niet te hard mogen stimuleren. Eenmaal we een oplossing hebben, kunnen we weer inzetten op het openbaar vervoer.

Welke acties beveelt u aan om het openbaarvervoergebruik weer aan te moedigen?

B. D.B.: Volgens mij vormt kwaliteitsverbetering dé sleutel om meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Hiermee bedoel ik de frequentie, het wegwerken van missende verbindingen en haltes, en een betere integratie met de andere modi, ook andere vormen van openbaar vervoer. De integratie van transportmodi is in België nog onderontwikkeld. In Nederland gebeurt het veel efficiënter en ook in verschillende Scandinavische landen. We zouden bij hen dus in de leer kunnen gaan. In Kopenhagen en Stockholm heb je een dagje nodig om vertrouwd te geraken met hun mobiliteitssysteem, maar daarna pendel je zeer vlot van de ene naar de andere plaats. Zowel qua infrastructuur als aansluitingen lopen zij voor."

Het openbaarvervoeraanbod verhogen vraagt investeringen op een moment dat middelen schaars zijn. Zouden volgens u initiatieven zoals een betere spreiding van de openbaarvervoerplaatsingen via tariefdifferentiatie of via een systeem van verplichte reservatie, of afspraken tussen openbaarvervoeroperatoren en grote bedrijven over de werkorganisatie een valabel alternatief kunnen zijn voor investeringen in openbaarvervoeraanbod?

B. D.B.: Het prijsbeleid is ontzettend belangrijk. In het openbaar vervoer moet de prijszetting herbekeken worden. Heel veel Belgen hebben de indruk dat ze gratis reizen. Woon-werkabonnementen zijn immers veelal 'gratis' voor werknemers door een tussenkomst van hun werkgever en de overheid. Dit creëert een situatie waarin het gedrag niet gestuurd wordt door correcte prikkels.

Uit studies blijkt dat een combinatie van maatregelen het beste resultaat kan opleveren. Tegelijkertijd moet enerzijds de frequentie tijdens de piekuren worden verhoogd wat bijkomende investeringen vereist en anderzijds een prijsdifferentiatie worden doorgevoerd waarin een ander tarief van toepassing is tijdens de piek- en daluren. We zouden moeten evolueren naar een situatie waarbij niet alleen de werkgever de kost van openbaar vervoer merkt. Ook de werknemer zou door prijsprikkels de hoge kost tijdens de piekuren moeten aanvoelen en zo maatschappelijk gezien betere beslissingen nemen.

Tariefdifferentie in combinatie mét rekeningrijden voor het autoverkeer zou nog sterker zijn aangezien er dan een gelijkaardig signaal gegeven wordt ongeacht de gekozen modus. Met name dat we minder verkeersdrukten willen, in het bijzonder tijdens de spitsuren, onder andere door een betere spreiding van de verplaatsingen.

De voor- en nadelen van telewerk voor de mobiliteit

Bij de uitbraak van het virus nam telewerk al snel een hoge vlucht. Uit verschillende enquêtes blijkt bovendien dat telewerk een blijver zal zijn in het postcoronatijdperk. Dat zal de vraag naar woon-werkmobiliteit doen afnemen, maar kan er evengoed toe leiden dat mensen verder van hun werk gaan wonen en langer zullen pendelen, of dat de vrijgekomen wegcapaciteit zal worden gevuld met vrijetijdsverplaatsingen.

Welke van die effecten zal volgens u het zwaarste doorwegen? En moeten we, in het licht daarvan, telewerk meer aanmoedigen?

B. D.B.: Telewerk zal volgens mij een blijver zijn, maar wellicht niet op hetzelfde niveau als vandaag. Wellicht zal telewerk terug wat afnemen als de pandemie onder controle is.

Telewerk moet vanuit een mobiliteitslogica verder worden aangemoedigd aangezien het een hefboom kan zijn die de verkeersdrukten vermindert. Veel verdere expliciete stimulatie is echter niet per se nodig. De zoektocht naar een langetermijnevenwicht van telewerk is voer voor onderhandelingen tussen werknemers en werkgevers. Werkgevers en werknemers kunnen allebei voordeel halen uit een bepaald niveau van telewerk. Er zijn zeer weinig werknemers die iedere dag willen telewerken omdat ze anders sociaal geïsoleerd geraken. Werknemers hebben nood aan sociaal contact. Werkgevers op hun beurt kijken naar de productiviteit van hun werknemers. Studies tonen aan dat er een telewerk-optimum bestaat in termen van productiviteit. Alle dagen telewerk zou in de meeste beroepen geen goed idee zijn. Voor veel functies is aanwezigheid in het bedrijf immers cruciaal. De verhouding tussen tele- en kantoorwerk moet worden onderhandeld. De uitkomst zal bovendien afhangen van de sector, van de interne organisatie, en van de functie in het bedrijf.

Een bijkomende overweging is dat de woonvoorkeuren van mensen mogelijk door telewerk worden beïnvloed. Mensen willen wat natuur hebben in de nabije omgeving van hun woonst en dit resulteert soms in een verhuis naar een woonst verder van de werkplaats. In combinatie met telewerk is er op de korte termijn weliswaar minder verkeer maar op langere termijn kan dit effect mogelijk worden opgeheven aangezien verder gaan wonen terug meer verkeer impliceert. Het langetermijneffect hiervan is minder goed gekend. Het is zeer moeilijk te achterhalen aangezien de data niet altijd voorhanden. In de Verenigde Staten is er reeds aangetoond dat iedere maatregel die de kosten van het woon-werkverkeer verhoogt een effect teweegbrengt op het verhuisgedrag. Over de precieze omvang van dit effect is nog veel onduidelijkheid. Wel hebben de Belgen in tegenstelling tot de Amerikanen niet de gewoonte om regelmatig te verhuizen.

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?

B. D.B.: Voor mobiliteitsaangelegenheden ligt de eindbevoegdheid veelal bij de overheden. Het ganse vergoedingssysteem binnen de reizigertransportsector moet grondig tegen het licht gehouden worden. Zo mag in het algemeen bekeken worden hoe efficiënt terugbetalingen voor de kosten van het woon-werkverkeer zijn.

Voor het systeem van de bedrijfswagens zou ik de sociale partners willen vragen er eens objectief naar te kijken vanuit efficiëntie- en duurzaamheidsoogpunt. Er zijn bedrijfswagens die effectief bijdragen aan de productiviteit en deze mogen volgens mij gerust behouden blijven. Maar voor velen is een bedrijfswagen puur een vervangend salaris. Hierover moet worden nagedacht. Het systeem kost de samenleving enkele miljarden per jaar. Het is voor bepaalde categorieën van werknemers een heilig huisje dat op termijn moet kunnen worden afgebouwd.

In het bedrijfsleven en de politiek wordt er vandaag ook veel ingezet op de elektrificatie van wagenpark. Er zijn echter enkele economen die niet overtuigd zijn van het nut van eenzijdig in te zetten op volledige elektrificatie. Dit draagt bijvoorbeeld niets bij aan de oplossing van ons fileprobleem aangezien er zonder bijkomende maatregelen nog steeds evenveel wagens zullen zijn. De bijdrage aan het milieuprobleem is wellicht positief maar er is nog discussie over hoe groot dit effect is. Uit studies blijkt dat als je autoconstructeurs onder druk zet om veel te investeren in elektrische wagens de technologie voor andere duurzaamheidswinsten binnen de autoproduktie zoals bijvoorbeeld duurzamere diesel- en benzinewagens gedeeltelijk wordt stilgelegd. Momenteel zijn benzinewagens uiteraard meer vervuilend dan elektrische wagens. Het verschil in termen van vervuiling tussen elektrische wagens en hun diesel- en benzinevarianten zal verkleinen eenmaal de meest vervuilende types van vandaag uit de markt worden gehaald en worden vervangen door modernere modellen. Een verschuiving naar meer elektrische wagens is niet slecht, maar alleen inzetten op de volledige elektrificatie van het wagenpark is volgens mij geen goed idee.

Wat denkt u van een uitbreiding van het systeem van de fietsvergoeding?

Bruno De Borger: Als we de andere voorgestelde verbeteringsmaatregelen zoals rekeningrijden en tariefdifferentiatie tussen piek- en daluren doorvoeren, is een fietsvergoeding zelfs niet nodig. We moeten immers mobiliteitsgedrag sturen via correcte prijsincentives. Momenteel is een fietsvergoeding nog verantwoord omdat wagens veel meer externe kosten impliceren (files, milieuschade en ongevallen) dan de belasting die werknemers betalen per afgelegde kilometer. Zolang de wagen niet correct geprijsd wordt, is een fietsvergoeding volgens mij dus een goed idee.

Het huidige systeem van de fietsvergoeding is ook ietwat eigenaardig door de verschillen die van toepassing zijn in de tarieven tussen sectoren en bedrijven. Het uniformiseren van de fietsvergoeding over organisaties is een tweedebestmaatregel als de andere voorgestelde maatregelen niet worden doorgevoerd.

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 gezondheids crisis op deze types van verplaatsingen?

B. D.B.: Volgens mij zijn de effecten afgeleide effecten van de wijzigingen in de omgang met de andere vervoersmodi. Iemand die vroeger met het openbaar vervoer of de wagen ging, schakelt soms over op andere mobiliteitsgewoonten als het makkelijker wordt om de modi te combineren. Deze verschuivingen zijn complexe fenomenen aangezien er verschillende bewegingsredenen zijn. Zo doen sommigen nu bijvoorbeeld een langer voor- of natraject per fiets om de trein te nemen op een station waar ze een minder drukke trein kunnen nemen.

In de toekomst zal de integratie van vervoerssystemen zich verderzetten. In de lectuur wordt er veel gesproken over Mobility as a Service (MaaS, dit impliceert dat mobiliteit veeleer een te consumeren dienst wordt als een product). Dit zit in de lift. Blijft de vraag nog wat hier allemaal onder valt en hoe het wordt georganiseerd. Privéondernemingen bieden vandaag bepaalde componenten aan naast publieke actoren aangezien ze niet alles zelf kunnen aanbieden. Wat zit er in het aanbod? Hoe wordt het geprijsd? Hoe zit het met de eenvoud van het gebruik. Er bestaan al verschillende modellen. In het Nederlandse Groningen hebben ze een MaaS-platform waarbij gebruikers openbaar vervoer, elektrische fietsen, deelauto's en veel meer kunnen gebruiken door één app te raadplegen. Het is er razend populair en wordt vaak als prototype gebruikt. Het Groningse MaaS-platform is een uitloper van een groot onderzoeksproject.

Beleidsmakers zijn vaak laaiend enthousiast over dergelijke initiatieven, maar ze moeten oppassen om ze niet halsoverkop financieel te gaan ondersteunen. We moeten erover blijven waken dat we de totale verkeersdrukte terugdringen vanuit milieu- en fileoverwegingen. Een groot probleem in België en andere Europese landen is immers dat er te veel verplaatsingen zijn. Elke subsidie voor mobiliteit zwengelt verplaatsingen aan. Daarnaast zit er in verschillende MaaS-platformen vaak ook deels de mogelijkheid tot wagengebruik in. De uiteindelijke effecten op de verkeersdrukte zijn moeilijk in kaart te brengen.

Wat de coronacrisis ons leert voor het mobiliteitsbeleid

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

B. D.B.: Ik denk dat we niet zullen terugkeren naar het pre-coronatijdsperk. Bij de grote meerderheid van de mensen is ondertussen doorgedrongen dat we niet naar het oude normaal kunnen terugkeren. De opmars van de fiets zal wellicht verdergezet worden. Op termijn zullen we hopelijk gezamenlijk inzien dat we in het autoverkeer mogen en zelfs moeten ingrijpen. Het is geen goed idee zijn om terug te keren naar het oude normaal omwille van de klimaatopwarming en de fileproblemen.

Vindt u dat het mobiliteitsbeleid op korte termijn zou moeten worden hertekend op basis van de gevolgen die werden vastgesteld sinds de coronacrisis of zouden beleidsmakers volgens u moeten wachten tot het duidelijk is of deze mobiliteitsgevolgen een permanent karakter hebben?

B. D.B.: Bij beleidsmaatregelen draait het veeleer over de perceptie van de bevolking. De media hebben hier ook een belangrijke rol in. Degene die het hardste roept, krijgt vaak gelijk. Een oplossing moet niet populair zijn om effectief te zijn. Kijk naar de Scandinavische landen, Londen en Milaan waar beleidsmakers moeilijke mobiliteitskeuzes hebben durven maken, en een vorm van rekeningrijden hebben ingevoerd. Op voorhand was een meerderheid tegen dit beleid, maar zodra het ingevoerd was werden mensen er voorstander van omdat ze inzagen dat het verkeer inderdaad veel vlotter verliep en de luchtkwaliteit verbeterde.

Moeten beleidsmakers nu al drastisch ingrijpen om het mobiliteitsgedrag zowel tijdens als na de crisis bij te sturen of wachten ze beter nog even af om te bekijken hoe het nieuwe normaal er zal uitzien?

B. D.B.: In feite moeten beleidsmakers het allebei doen. We moeten nadenken over de langere termijn want de huidige situatie zal niet blijven duren. Er zijn anderzijds al signalen dat er bijvoorbeeld op de metro in Brussel te veel volk zit tijdens de spitsuren. Op korte termijn moet er dus beleid worden gevoerd waarbij minder mensen de metro nemen maar op langere termijn, wanneer het gezondheidsrisico verkleind is, moeten er weer meer mensen in de metro. Beleidsmakers moeten de doelstelling van korte en lange termijn durven aan te passen. De moeilijkheid ligt erin om dit helder aan de mensen uit te leggen. Duidelijk beleidscommunicatie behoort ook tot hun takenpakket.

De aandacht gaat nu terecht naar de gezondheidsaspecten van onze huidige crisis, maar ook de mobiliteit van de toekomst moet voldoende aandacht krijgen. Op termijn zullen er nieuwe investeringen nodig zijn in openbaar vervoer en fietspaden, gecombineerd met een vernieuwd prijsbeleid ten aanzien van de auto en het openbaar vervoer. De vruchten zullen we er later van plukken maar we moeten er vandaag wel mee starten.