

HET CORONAVIRUS EN ONS MOBILITEITSGEDRAG – INTERVIEW MET PROFESSOR IMRE KESERU

[Imre Keseru](#) is professor aan de Vrije Universiteit Brussel.

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?

Imre Keseru (I. K.): Een belangrijk effect van de maatregelen die genomen zijn in het kader van corona was het sterk inperken van onze mobiliteit. Winkels waren gesloten, telewerken werd sterk aangeraden, en men shopte veel online. Dit alles heeft geleid tot een forse vermindering in verplaatsingen gedurende de lockdown. De eerste week van de lockdown was er vermindering met 66% van verkeer op de Vlaamse snelwegen, in vergelijking met diezelfde week in 2019. Het weekend van 4-5 april zagen we zelfs een vermindering van 86,1%.

Hetzelfde fenomeen werd waargenomen door de maatschappijen voor openbaar vervoer. In Brussel zag de MIVB een daling in gebruikers gaande van 83,6% op 12 maart (dus voor de lockdown al) naar 68,8% op 13 maart, toen de sluiting van de scholen aangekondigd werd. De bezettingsgraad viel zelfs tot 12,7% een week later. De Lijn en de NMBS zagen soortgelijke gebeurtenissen: de Lijn zag een daling van haar gebruikers met 87% over de periode van de lockdown, en de NMBS zag de eerste week van de lockdown slechts 9000 gebruikers, in vergelijking met de 900 000 dagelijkse gebruikers ervoor.

Een vragenlijst georganiseerd door MOBI toonde wel aan dat wandelen of fietsen fors gestegen was tijdens de lockdown. Gegevens van Google toonden aan dat er een kleinere daling was van bezoeken aan parken dan aan andere openbare plekken. Gegevens van Apple toonden aan dat, ook al werd er minder gewandeld dan voor de lockdown, die daling relatief gezien kleiner was dan de daling in autorijden of het gebruik van openbaar vervoer”.

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? En hoe kan ervoor gezorgd worden dat het fietsgebruik na de gezondheids crisis groter blijft dan voordien, rekening houdend met de klimaatdoelstellingen die ons land moet realiseren?

I.K.: In Brussel kan het groeiend gebruik van de fiets gedurende de lockdown door verschillende elementen verklaard worden. Een eerste verklaring is de aanmaning, van de overheid uit, om het openbaar vervoer over te laten aan zij die het echt nodig hadden, zodat de trams, bussen, en metro's, niet vol zouden zijn. Dit speelde ook in op een element van angst, omdat mensen vermeden om het openbaar vervoer te gebruiken, uit angst voor besmetting. Dit heeft geleid tot een herontdekking van de fiets als verplaatsingsmodus bij veel Brusselaars, waardoor aankooptermijnen voor nieuwe fietsen of wachttijden voor opknopbeurten snel opliepen. Wat wel niet vergeten mag worden, is het feit dat het in maart en april uitzonderlijk warm en zonnig was, wat mensen naar actieve modi kan gedreven hebben.

Wat nu belangrijk wordt, is het gebruik van de fiets dat gestart is om het openbaar vervoer te vermijden, te ondersteunen met structurele aanpassingen. Uit onze vragenlijst konden we opmaken dat de elektrische fiets als grote winner uit de lockdown zou komen (5,54% voor de lockdown, 9,23% erna). Zoals aangegeven door respondenten zou ook de normale fiets licht in aantal gebruikers winnen (van 27,66% voor de lockdown naar 29,52% erna). Deze gegevens zijn gebaseerd op wat respondenten zelf aangaven als vervoersmiddel te willen gebruiken na de lockdown, dus werkelijke cijfers kunnen hier mogelijks nog van verschillen. Hoedanook, het blijft belangrijk om deze veranderingen te ondersteunen. Deze trend werd trouwens ook bevestigd in de Mobiliteitsbarometer van VIAS van juni.

Uit onze analyses zagen we dan ook dat het merendeel van de maatregelen die tijdens de lockdown genomen zijn, als doel hadden om fietsers aan te moedigen de fiets te blijven gebruiken. In Brussel ziet

men hier bijvoorbeeld al een verandering in, met de aankondiging van 40 km nieuwe fietspaden doorheen de stad, maar ook elders in het land werden soortgelijke maatregelen ingevoerd”.

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?

I.K.: “Het is nu zeker belangrijk om te blijven inspelen op de alternatieven die tijdens de lockdown naar voren zijn gekomen. Veel van de genomen maatregelen om alternatieve mobiliteit aan te moedigen zijn tijdelijk; deze zouden nu, in samenspraak met alle betrokken partijen en alle belanghebbenden, permanent gemaakt kunnen worden, om zo de publieke ruimte te herverdelen met het belang van alle weggebruikers in gedachte. Het is moeilijk om de wagen af te raden als de frequentie van het openbaar vervoer te laag ligt, of als er geen veilige fietsinfrastructuur bestaat. Maar dit moet in samenspraak met alle belanghebbenden (weggebruikers, transportoperatoren,...) gebeuren, omdat zij mee helpen bepalen hoe duurzaam veranderingen en aanpassingen kunnen zijn.

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

I.K.: “De invoering van een kilometerheffing in en rond grootsteden is onvermijdelijk. Het kan een zeer effectieve manier zijn om niet-essentieel vervoer te vermijden en reizigers te overtuigen om naar andere modi over te schakelen. Maar opdat de uitslag van zo’n maatregel gunstig zou zijn, is het nodig om een breed draagvlak te hebben onder de belanghebbenden (en, in het bijzonder, onder de burgers). Omdat het onvermijdelijk is dat een kilometerheffing aanzienlijke extra kosten voor veel mensen zou meebrengen, is de invoering ervan gedurende een economische crisis misschien niet de beste optie. Desalniettemin is het belangrijk dat de voorbereidingen ervan en de maatschappelijke discussie worden verdergezet”.

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

I.K.: Om gebruikers van hun angst af te krijgen wat het openbaar vervoer betreft, is een goede oplossing het verhogen van de frequentie ervan, om gebruikers beter te spreiden. Als men weet dat men niet in een volgepropte trein- of metrowagon komt te staan en dat voldoende afstand tussen gebruikers behouden kan worden, is de kans groter dat er opnieuw meer gebruik zal worden gemaakt van het openbaar vervoer.

Om de drukte in de voertuigen van het openbaar vervoer te verminderen, kunnen smartphone apps ook hulp verlenen. Als passagiers op de hoogte zijn van de bezettingsgraad van voertuigen, kunnen ze een bewuste keuze maken over wanneer en op welk voertuig ze willen reizen.

Het openbaarvervoeraanbod verhogen vraagt investeringen op een moment dat middelen schaars zijn. Zouden volgens u initiatieven zoals een betere spreiding van de openbaarvervoerverplaatsingen 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?

I.K.: Omdat de grootste drukte op het openbaar vervoer tijdens de ochtendspits waargenomen wordt, zou een uitgestelde aanvang van de schooldag (d.w.z. niet alle scholieren moeten om 9:00 op school zijn) een oplossing kunnen bieden. Inderdaad zou een gelijksoortige oplossing ook in verband met grote bedrijven kunnen worden ingevoerd.

Met een reservatiesysteem voor openbaar vervoer zou ik maar voorzichtig zijn. Een verplichte reservatie kan een verdere drempel worden om reizigers naar het openbaar vervoer terug te lokken. Het werkt zeker in landen waar langeafstandstreinen of bussen met weinig haltes gebruikelijk zijn. In België zou dat echter maar op enkele trajecten kunnen werken en waarschijnlijk niet op die trajecten die het drukst bezet zijn (bijvoorbeeld het S-netwerk)”.

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?

I.K.: Een onderzoek gedaan door Espace-Mobilité naar verplaatsingsgedrag na de crisis gaf weer dat slechts een kleine minderheid van de respondenten minder gebruik ging maken van gedeelde mobiliteit. Het merendeel van de gebruikers gaf weer er zo veel als vroeger van gebruik te zullen maken, en een klein deel liet zelfs weten ze meer te willen gebruiken. Onderzoek door Skipr gaf ook aan dat het merendeel van werknemers na de crisis meer gebruik wilt maken van alternatieve verplaatsingsmodi na de crisis. In tegenstelling tot het openbaar vervoer lijkt deelmobiliteit net een duwtje in de rug te krijgen dus, wat misschien ook kan liggen aan het feit dat gebruikers het openbaar vervoer liever vermijden.

Nog altijd volgens Skipr ziet bijna 1 bedrijf op 5 hun ideale mobiliteitssituatie als ‘multimodaal’, wat aantoont dat er wel degelijk een vraag naar verandering is”.

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?

I.K.: Onderzoek heeft aangetoond dat telewerk de externe kosten van transport (van pendelverkeer) aanmerkelijk kan verminderen. Het is waar dat telewerkende werknemers meer kortere trajecten (met de auto) in de omgeving van hun woonplaats afleggen (bijvoorbeeld om naar de supermarkt te gaan). Maar het grootste voordeel van telewerk ligt in de vermindering van pendelverkeer tijdens de drukste periodes (’s morgens en ’s avonds), wanneer de meeste congestie en luchtvervuiling plaatsvindt. De eventuele extra vrijetijdsverplaatsingen zullen die vermindering vermoedelijk niet tegenwerken. Tegelijkertijd is het ook belangrijk dat, waar extra capaciteit op de wegen vrijkomt, die capaciteit aan alternatieve verkeersmodi wordt overgelaten (d.w.z. fietspaden, OV rijstroken, voetgangerszones) om te vermijden dat de vrijgekomen wegcapaciteit weer met auto’s wordt verzadigd.

Wat de coronacrisis ons leert voor het mobiliteitsbeleid

De hamvraag bij dit alles blijft: zal het virus blijvende gevolgen hebben op ons mobiliteitsgedrag, of keren we na de uitrol van een vaccin snel weer terug naar de situatie van voor de crisis? Is het überhaupt opportuun om terug te keren naar de situatie precorona?

I.K.: “Met het einde van de maatregelen in mei hebben we al een trage terugkeer naar een business-as-usual situatie gezien op vlak van mobiliteit, met meer verkeer op de wegen en meer gebruikers op het openbaar vervoer. We zien ook dat het wagenverkeer sneller is toegenomen, omdat er een angst voor besmetting is op het openbaar vervoer. Maar onze analyses hebben ook aangetoond dat de bevolking er zich bewuster van geworden is wat het effect van verkeersvermindering kan zijn op onze omgeving. Burgers hebben de positieve effecten op luctwaliteit en geluidshinder opgemerkt, en hebben een alternatieve en socialere stad kunnen meemaken gedurende de maanden van de lockdown. Onze analyses hebben ook duidelijk gemaakt dat de genomen mobiliteitsmaatregelen (extra fietspaden, lagere maximumsnelheid,...) grotendeels heel positief onthaald zijn, vooral aan de kant van burgers en onderzoeksorganisaties. Het zou dus ideaal zijn om op deze vlag van positiviteit verder te zetten en niet terug te keren naar wat de mobiliteitssituatie was precorona. Crisissen scheppen vaak

de condities die nodig zijn voor gedragsveranderingen, en corona kan in dit geval mogelijk de rol van katalysator spelen voor het veranderen van onze mobiliteitsgewoontes naar meer duurzame”.

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 politici moeten wachten tot het duidelijk is of deze mobiliteitsgevolgen een permanent karakter hebben?

I.K.: De opportuniteit voor verandering is er nu, dus politici zouden de kans nu moeten grijpen om de positieve kanten van de ervaringen van burgers en werkgevers tijdens de coronacrisis (met telewerk, minder mobiliteit enz., fietsen) te valoriseren.