

HET CORONAVIRUS EN ONS MOBILITEITSGEDRAG – INTERVIEW MET PROFESSOR DIRK LAUWERS

Dirk Lauwers is mobiliteitsexpert en gastprofessor aan de [Universiteit Antwerpen](#) en de [Universiteit Gent](#).

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?

Dirk Lauwers (D. L.): *Deze maatregelen hadden 4 waarneembare effecten op het mobiliteitsgedrag in het algemeen.*

1° Een vermindering van de hoeveelheid mobiliteit, zowel in aantal verplaatsingen als in aantal afgelegde km. Dat is te verklaren door het feit dat mobiliteit gebonden is aan activiteiten. Indien bepaalde activiteiten niet kunnen doorgaan of enkel mits restricties, dan vermindert de hoeveelheid mobiliteit. De mate waarin de mobiliteit verminderde, was verschillend per vervoermiddel: het autogebruik werd gereduceerd tot 40%; de bezettingsgraad in de treinen en in de bussen van de Lijn viel terug tot resp. 10% en 5% ; fietsgebruik en wandelen kenden geen terugval, enkel wat fluctuaties.

2° Een wijziging van de verplaatsingsmotieven: er werden meer recreatieve verplaatsingen gemaakt, minder woon-werkverplaatsingen. Dat laatste heeft te maken met het feit dat de organisatie van het werk obligatoir anders was door verplicht telewerk of tijdelijke werkloosheid.

3° Een verandering van de verplaatsingsafstanden: er werden meer verplaatsingen op korte afstanden gemaakt, onder meer omdat er meer recreatieve verplaatsingen gebeurden.

4° Mobiliteit als doel trad meer op de voorgrond. Mensen verplaatsten zich meer om sportief in beweging te zijn of gewoon even buiten te zijn in de natuur of in hun omgeving. Voorheen was dat minder het geval: toen werd mobiliteit voornamelijk gezien werd als een middel om aan maatschappelijke activiteiten (zoals werk) te kunnen deelnemen.

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?

D. L.: *Onder meer in het woon-werkverkeer trad er een modale verschuiving op van openbaarvervoergebruik (niet of nauwelijks van autogebruik) naar fietsgebruik. Maar de toename van het fietsgebruik houdt vooral verband met het feit dat de motieven en de afstand van onze verplaatsingen veranderd zijn: we maken meer korte verplaatsingen voor recreatieve doeleinden.*

In België met uitzondering van Brussel, werd – anders dan in andere landen- niet of nauwelijks ingespeeld op de opportuniteiten die de coronacrisis bood om het fietsgebruik te promoten. Ons land heeft wat dat betreft een kans gemist. Op het moment dat er weinig autoverkeer was en vraag naar meer ruimte voor de fiets, hadden we daar overal in het land kunnen op inspelen, bv. met pop-upexperimenten (zoals de aanleg van tijdelijke fietspaden) die bij succes een permanent i.p.v. een tijdelijk karakter zouden krijgen, maar dat gebeurde niet.

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?

D. L.: *Vanuit het mobiliteitsbeleid kan het fietsgebruik bevorderd worden op twee manieren. Enerzijds door de uitbouw van een hoogwaardig fietsroutenet (fiets snelwegen, veilige fietspaden) zoals in Groot-Brittannië, en dus verdere investeringen in fietsinfrastructuur. Anderzijds is het beste fietsplan een autoplan, nl. een plan dat wijken, dorpskernen, steden en schoolomgevingen autoluw maakt en dat ervoor zorgt dat autorijden langzamer en moeilijker wordt. In bebouwd gebied zou de toegelaten snelheid in straten zonder apart fietspad maximaal 30 km/u mogen bedragen, in straten met een apart fietspad maximaal 50 km/u. In sluiptwegen zou de doorgankelijkheid voor de wagen bemoeilijkt moeten*

worden. Deze beperkingen zijn ook van groot belang voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers en wandelaars. De 30km/u limiet in straten zonder fietspad binnen bebouwde kom is trouwens een aanbeveling opgenomen in een UN resolutie, de 'Stockholm declaration' die ook door ons land ondertekend werd.

Vanuit de bedrijfswereld kan het fietsgebruik ook op diverse manieren bevorderd worden. Een eerste manier bestaat erin fietsen (leasefietsen of zelf aangekochte fietsen) ter beschikking te stellen van werknemers voor woon-werkverplaatsingen en verplaatsingen tijdens de werkuren. Dit kan het fietsgebruik een duw in de rug geven want de aankoopprijs van een goeie fiets is vandaag niet verwaarloosbaar. Een tweede manier bestaat erin fietsenstallingen te voorzien waar werknemers hun fiets veilig kunnen stallen. Werkgevers zouden ook tegemoet kunnen komen in de fietsonderhoudskosten van hun werknemers en zouden mee kunnen investeren in de aanleg van fietsinfrastructuur in bedrijvzones die vaak niet fietsvriendelijk zijn en/of niet veilig voor fietsers (o.m. omdat er vrachtverkeer passeert). Dat laatste gebeurt bv. al in het Mechelse.

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?

D. L.: *De hernieuwde populariteit van de wagen terugdringen kan op verschillende manieren, waaronder de volgende drie. Steden en gemeenten kunnen werk maken van (meer) autoluwe gebieden. Via parkeerbeleid kan het wagengebruik ontmoedigd worden: zo kan men zich bv. afvragen of het een goed idee is om in bepaalde gebieden gratis parkeerplaatsen te blijven aanbieden aan bewoners. Meer inzetten op deelmobiliteit bij nieuwbouwprojecten van enige omvang kan de populariteit van de wagen ook verminderen.*

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?

D. L.: *Ja, omdat ook zij het wagengebruik kunnen terugdringen en betere condities creëren voor fietsers en voetgangers.*

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

D. L.: *De invoering van rekeningrijden voor personenwagens kan zinvol zijn in Brussel. Maar voorafgaand aan die invoering zou rekeningrijden voor vrachtwagens verruimd moeten worden naar bestelwagens (gegeven de toename van het afstandswinkelen) en pick-ups (4x4).*

In ons land wordt vaak een "kip en ei" - discussie gevoerd "eerst alternatieven voor personenwagens uitbouwen, dan pas rekeningrijden voor personenwagens invoeren". Je kan niet zeggen "eerst het openbaar vervoer, en dan pas de rest" want ons land heeft het dichtste spoorwegnet van Europa, onze hoofdstad heeft een performant metronet enz. Er is al een solide basis openbaar vervoer, die misschien versterkt moet worden, maar het is niet zo dat er geen basis is.

Het is belangrijk ervoor te zorgen dat autorijden voordeliger wordt voor wie de auto weinig gebruikt. Bovendien zou autorijden niet duurder mogen zijn op snelwegen dan op secundaire wegen want het is op de secundaire wegen dat wagens fietsers in gevaar brengen, geluidsoverlast e.d. veroorzaken. Dat geldt ook voor het vrachtverkeer: de kilometerheffing voor vrachtwagens zou daarom best uitgebreid worden over het ganse wegennet, met de hoogste tarieven waar we ze liefst zo weinig mogelijk hebben: in dorpskernen, op lokale wegen.

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 beveelt u om

het openbaarvervoergebruik weer aan te moedigen?

D. L.: Het openbaarvervoergebruik bevorderen, kan op verschillende manieren.

1° Inzetten op de combinatie trein/fiets, in Nederland momenteel de snelst groeiende vervoerswijze. De NMBS is daar al mee bezig, wat positief is. De combinatie trein/fiets promoten impliceert dat er deelfietsen beschikbaar moeten zijn aan de stations, dat de fietsenstallingen aan de stations opgeschaald (vergroot) moeten kunnen worden bij succes, alsook dat de parkeermogelijkheden voor fietsen op parkings uitgebreid moeten kunnen worden, die voor auto's verminderd. In Sint-Niklaas bv. is het stationsplein één grote fietsenstalling geworden.

2° Het stigma dat het openbaar vervoer gekregen heeft de wereld uit helpen. Openbaarvervoermaatschappijen, beleidsmakers en bedrijven zouden duidelijk moeten zeggen dat het openbaar vervoer geen besmettingshaard is van corona. Het stigma dat het openbaar vervoer gekregen heeft – nl. in het openbaar vervoer loop je een grote kans om besmet te worden met het coronavirus – is immers niet bewezen. Onderzoek in Nederland en Frankrijk op basis van tracingcijfers toont aan dat amper 1% van de coronabesmettingen in het openbaar vervoer gebeuren.

3° In de protocollen die beleidsmakers uitwerken in het kader van de exit- of relancestrategie zouden ze het gebruik van het openbaar vervoer en van deelmobiliteit niet mogen afraden.

4° Ervoor zorgen dat de verplaatsingen met het openbaar vervoer zo veilig mogelijk verlopen. Het respecteren van de veiligheidsmaatregelen impliceert dat slechts 40 à 60% van de openbaarvervoercapaciteit benut mag worden en dat overbezetting (> 100%) vermeden moet worden. Dit betekent dat in sommige gevallen extra treinen of bussen en trams moeten ingezet kunnen worden.

De openbaarvervoermaatschappijen zouden mijns inziens nog meer werk moeten maken het “coronaproof” organiseren van reizen met het openbaar vervoer. Zoals in andere landen zouden ze afstandscirkels kunnen aanduiden in de stations, bepaalde zetels onbruikbaar kunnen maken of er een sticker op kunnen plakken enz.

In samenwerking met de bedrijfswereld en de onderwijsinstellingen kunnen de openbaarvervoermaatschappijen ervoor zorgen dat pieken (overbezetting) tijdens de spitsuren vermeden worden, bv. door meer telewerk dan vóór de coronacrisis toe te staan, door werknemers de toelating te geven om een aantal uren te telewerken alvorens ze naar kantoor reizen enz.

Ook informatie en begeleiding van reizigers zijn belangrijk. Zo zou de NMBS bv. tijdig versterkt kunnen worden met coaches (naar het voorbeeld van de coaches in Plopsaland) die de reizigers begeleiden om overbezetting op bepaalde momenten te vermijden. Ook het informeren van reizigers over de drukte op de treinen via de drukte-app van de NMBS die eraan komt, is een goede zaak.

De druktemeting verschaft informatie over de treinen waarin er gevaar is voor overbezetting, over plaatsen waar de capaciteit opgevoerd moet worden, alsook over momenten tijdens welke mensen afgeraden moeten worden om gebruik te maken van de trein. Het is belangrijk dat het management van de NMBS de resultaten van de druktemeting gebruikt om de capaciteit of de frequentie (lees: de samenstelling van de treinen of het aantal treinen) waar nodig te verhogen.

De coronacrisis heeft ons geleerd dat de mobiliteitsvraag veranderlijk kan zijn. Wat vóór de coronacrisis de normale werkdag was, zal niet meer de unieke werkdag zijn. Er zijn verschillende soorten werkdagen en verschillende omstandigheden waarin gewerkt wordt en waaraan de mobiliteit aangepast zou moeten zijn. Het is belangrijk dat de openbaarvervoermaatschappijen rekening houden met meer scenario's dan vóór de crisis en dat ze dus in meer soorten aanbod voorzien om op de vraag in te spelen. Sommige scenario's nopen tot het opschalen van de mobiliteit (een hogere frequentie of capaciteit), andere tot het afschalen ervan. Op evenementen zoals voetbalmatches of muziekfestivals is de NMBS bv. wel al voorbereid, op nieuwe crisissen (zoals hittetoestanden) die gaan ontstaan als gevolg van de klimaatopwarming daarentegen nog niet.

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?

D. L.: Een capaciteitsverhoging van het openbaar vervoer is net als een capaciteitsuitbreiding voor het autovervoer een probleem naar overheidsbudgetten toe. Enerzijds is heel wat auto-infrastructuur (nl.

niet de goedkoopste, waaronder bruggen) aan onderhoud toe. Anderzijds verhogen de files die her en der opduiken de druk voor capaciteitsuitbreiding van de auto-infrastructuur. Voor het treinverkeer werden de kosten voor de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem met de trein verrekend via de Diaboloheffing in de prijs van het treinbiljet. In Londen worden de opbrengsten van de congestion charge gebruikt om te investeren in openbaar vervoer. Voordat de congestion charge werd ingevoerd, werd op basis van een voorafname van de voorziene inkomsten ervan de busvloot in Londen fors uitgebreid.

Een mogelijk alternatief voor investeringen in een capaciteitsuitbreiding van het openbaar vervoer bestaat erin de piekvraag naar dat vervoer af te vlakken. Dat kan op verschillende manieren.

1° Er kan een positieve incentive worden gegeven voor openbaarvervoergebruik buiten de spitsuren. 65+ers genieten nu al een gunsttarief indien ze zich buiten de spitsuren verplaatsen. Er zou ook een gunsttarief kunnen worden toegepast voor recreatieve verplaatsingen buiten de spitsuren. Er dient wel te worden opgemerkt dat het ontmoedigen van het gebruik van een vervoermiddel tijdens de spitsuren voor andere motieven dan woon-werk, impliceert dat mensen zich flexibeler moeten opstellen in de tijd. Bovendien rijst de vraag wat werkgevers precies moeten verstaan onder "spitsuren": duurt de ochtendspits de hele voormiddag? enz.

2° Er kan meer telewerk dan vóór de coronacrisis toegestaan worden in de woon-werksfeer.

3° Er kan voor gezorgd worden dat niet alle scholen op hetzelfde moment beginnen en eindigen.

Van een tariefdifferentiatie van het openbaar vervoer ben ik persoonlijk geen voorstander. Waarom woon-werk en woon-schoolverkeer duurder maken tijdens de spitsuren? Als je de mensen die tijdens de lockdown gebruik maakten van het openbaar vervoer (o.a. winkelpersoneel en verzorgend personeel) zwaarder zou treffen in hun portemonnee, dan bestaat de kans dat ze zich een goedkope tweedehandswagen aanschaffen. Eens die wagen betaald is, is de kans klein dat ze teruggrijpen naar het openbaar vervoer. Alvorens de tariefstelling van het openbaar vervoer aan te passen, moet goed nagedacht worden over de gevolgen van de aanpassing voor de modale keuze.

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?

D. L.: Deelmobiliteit kende net als het regulier openbaar vervoer een terugval. Wat betreft de multimodaliteit, is het zo dat de basis van MaaS (Mobility as a Service), nl. het regulier openbaar vervoer en deelmobiliteit, aan het wegsmelten is; Het komt erop aan het vertrouwen van vroegere klanten van die systemen te herstellen.

Hoe kan de multimodaliteit in ons land volgens u bevorderd worden?

D. L.: Om de multimodaliteit in ons land te bevorderen, is het belangrijk het openbaar vervoer – d.i. de ruggengraat van MaaS - opnieuw aantrekkelijk te maken en ervoor te zorgen dat ook deelmobiliteit een belangrijke rol kan blijven spelen. Deelmobiliteit heeft een belangrijke rol te vervullen als vervoerwijze om de last mile van de woon-werkverplaatsingen te overbruggen. In de (grotere) steden vormt deelmobiliteit een duurzaam alternatief voor het stedelijk openbaar vervoer.

Voor het opnieuw aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer heb ik reeds een aantal pistes voorgesteld (zie supra).

Om ervoor te zorgen dat deelmobiliteit een rol kan blijven spelen, is het belangrijk er promotie voor te maken. Na opheffing van de lockdownmaatregelen hebben steden zoals Parijs en Londen deelmobiliteit sterk gepromoot. Het gebruik van elektrische deelfietsen bevorderen zoals in Parijs, zou interessant kunnen zijn voor onze hoofdstad waar veel hellingen zijn.

Bovendien is het belangrijk een subsidie of promotievoordeel te verbinden aan deelmobiliteit, want deze vorm van mobiliteit is niet kostendekkend of winstgevend.

Ook is het belangrijk dat deelmobiliteit - een deelmarkt van de mobiliteitsmarkt- gereguleerd wordt. Dat gebeurt bv. al in Antwerpen waar aanbieders van deelfietsen slechts een licentie krijgen indien ze aan bepaalde criteria (bv. maximaal aantal deelfietsen, bedrijfsbetrouwbaarheid...) voldoen.

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?

D. L.: *Telewerk aanmoedigen blijft belangrijk om de piekvraag naar mobiliteit af te vlakken.*

Meer telewerk kan twee perverse effecten sorteren: enerzijds een toename van het aantal recreatieve verplaatsingen, anderzijds een vlucht uit de steden. Als men meer telewerkt, behoudt men meer tijd voor recreatieve verplaatsingen. Op dit moment zijn er nog een aantal locks op recreatieve verplaatsingen, maar naarmate die locks wegvallen, zal dit effect groter zijn. Als je maar 1 of 2 dagen per week naar het werk moet, is het misschien minder erg dat je wat langer onderweg bent als je de andere dagen van de week in een aantrekkelijke groene omgeving buiten de stad en verder van het werk vertoeft. Via ruimtelijk beleid kan getracht worden om het effect van stadsvlucht zo veel mogelijk te voorkomen, bv. door de steden aantrekkelijker te maken (meer groen in de steden, aantrekkelijke groene routes in de stad, appartementen met een balkon enz.) en/of door bouwen op het platteland minder aantrekkelijk te maken.

Deze twee perverse effecten van telewerken moeten in het oog worden gehouden, maar mogen zeker geen reden zijn om telewerk niet te bevorderen. Het is ook belangrijk om telewerk te koppelen aan mobiliteit. Er zou aandacht moeten worden besteed aan de mobiliteitseffecten van beleidsmaatregelen die voorgesteld worden in het kader van de relancestrategie: in de lockdown- en exitstrategie was mobiliteit een blinde vlek”.

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?

D. L.: *Om deze vraag te beantwoorden, verwijs ik naar de vier basisprincipes (V's) van het “sustainable mobility paradigm”, waarvan David Banister de grondlegger is: verminderen van verplaatsingen, verkorten van verplaatsingen, veranderen van vervoerswijze en verschonen van verkeer. De sociale partners leveren een belangrijke bijdrage tot de realisatie van de 4 V's.*

Bij de eerste V, die van verminderen van verplaatsingen, denken we aan mobiliteitsvervangende technieken zoals telewerk, aan flexibelere werktijden via welke verplaatsingen tijdens de spitsuren (wanneer de kans op overbezetting op het openbaar vervoer het grootst is) vermeden kunnen worden, alsook aan kinderopvang die bedrijven zelf organiseren of uitbesteden.

De tweede V is die van verkorten van verplaatsingen. Wat dit betreft, kan gedacht worden aan satellietkantoren niet ver van de woonplaats van werknemers. Sommige van deze kantoren worden door bedrijven zelf voorzien, andere door groepen van bedrijven.

Bij de derde V, die van veranderen van vervoerswijze, denken we o.a. aan de geleidelijke verhoging van de werkgeverstegemoetkoming in de kosten van het openbaar vervoer van werknemers, aan fietsvergoedingen die steeds meer werknemers toegekend krijgen enz.

De vierde V is die van verschonen van het verkeer. In dit verband kan gedacht worden aan het vergroenen van de bedrijfswagenvloot.

Het is belangrijk dat de sociale partners inspanningen blijven leveren die bijdragen tot de realisatie van de 4 V's, en op die manier ook tot de evolutie naar een duurzamere mobiliteit.”

Wat de coronacrisis ons leert voor het mobiliteitsbeleid

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

D. L.: Bepaalde dingen die we ontdekt hebben tijdens de lockdown (bv. dat bepaalde fietspaden te smal zijn of dat er gebrek is aan groen) zullen blijvend zijn.

Wat de pandemie zelf betreft, is het moeilijk te zeggen wat de toekomst zal brengen: mogelijk verdwijnt ze, maar of ze dan definitief verdwenen is, is de vraag. Misschien komt er een nieuwe pandemie enz.

Of de coronacrisis een blijvend gevolg zal hebben op ons mobiliteitsgedrag, hangt in grote mate af van het beleid dat gevoerd zal worden. Dat was trouwens ook het geval na de oliecrisis. Tijdens die crisis was de fietsverkoop in de Verenigde Staten groter dan in Nederland. Toch vond in de Verenigde Staten geen shift naar het fietsverkeer plaats en in Nederland wel, omdat het beleid in de Verenigde Staten (anders dan in Nederland) niet inspeelde op de toenemende fietsverkoop en het veranderd mobiliteitsgedrag tijdens de crisis.

Tijdens de lockdown hebben veel mensen de voordelen van mobiliteitsvervangende technieken (bv. telewerken, afstandsleren, webinars enz.) leren kennen. We zullen deze technieken in de toekomst blijven gebruiken, zij het waarschijnlijk in mindere mate dan tijdens de lockdown.

Veel mensen zijn tijdens de lockdown meer belang gaan hechten aan de kwaliteit van de buurt – de nabijheid van groen, van attracties en diensten enz. Mogelijk zal dit effect tijdens de toekomst blijven doorwerken. Het zal dus zaak zijn om daarop in te spelen via het ruimtelijk orderingsbeleid (bv. de stadsvlucht tegengaan, zoals in Parijs inzetten op het concept van de 15-minutenstad (attractieve buurten met voldoende voorzieningen voor de dagelijkse activiteiten als sport, winkelen, diensten), flexibeler omgaan met de publieke ruimte enz.)

In de context van corona werd een goede luchtkwaliteit belangrijker dan ooit tevoren. Uit eerste studies blijkt nl. dat in gebieden met een betere luchtkwaliteit relatief minder coronabesmettingen voorkomen. Maatregelen om de uitstoot van het (auto)verkeer te beperken, zeker in dichtbevolkte gebieden, zullen belangrijk blijven.

Tijdens de lockdown veranderden tal van mensen van vervoerswijze. Of deze verandering in modale keuze blijvend zal zijn, hangt af van hoe het beleid hierop zal inspelen. Voorbeeld: Nu fietst men meer en neemt men er de ongemakken (waaronder onveilige fietspaden) bij in het perspectief van “het zal verbeteren, de overheden gaan iets doen voor de fiets”. Maar in de mate dat overheidsactie uitblijft, zal men teruggrijpen naar de vervoerwijze(n) die men vóór de crisis gewoon was te gebruiken. Een modal shift-beleid moet steunen op een push-pullstrategie, d.i. een mix van push-maatregelen om de autogebruiker naar duurzamere modi te duwen (bv. autogebruik minder gemakkelijk/aantrekkelijk maken) en pull-maatregelen om de duurzamere modi te bevorderen. Autogebruik faciliteren bv. bemoeilijkt een modal shift ten voordele van de duurzamere modi.

De mate waarin we de 4 V's zullen blijven volhouden en dus tot een duurzamere mobiliteit kunnen komen, zal verschillen van stad/regio tot stad/regio, afhankelijk van het beleid dat er wordt gevoerd : in sommige steden/regio's zal het “oude normaal” bestendig worden en zal er dus teruggekeerd worden naar de situatie precorona (t.t.z. met mogelijk een kleiner aandeel van het openbaar vervoer) ; in andere steden/regio's zal het “nieuwe normaal” de norm worden en het “oude normaal” voltooid verleden tijd.

Voor kortere verplaatsingen verwacht ik dat fietsen en wandelen aan terrein zullen winnen, voor langere verplaatsingen verwacht ik dat de wagen aan populariteit zal winnen. Voor de kortere verplaatsingen (lokaal en stedelijk) bestaat er immers een alternatief voor de wagen (nl. de fiets) dat populair is geworden en dat met beperkte maatregelen/investeringen verder bevorderd kan worden. Voor langere verplaatsingen (interstedelijk/internationaal) daarentegen, is dat niet het geval. De mate waarin het scenario voor de langere verplaatsingen zich zal voltrekken, hangt af van de mate waarin mensen het gevoel hebben dat ze veilig zijn in het openbaar vervoer. Dat gevoel wordt mede vorm gegeven door het beleid dat ten aanzien van het openbaar vervoer wordt gevoerd (cf. supra: overbezetting vermijden, het stigma dat het openbaar vervoer gekregen heeft de wereld uit helpen enz.). Afhankelijk van het openbaarvervoerbeleid dat er gevoerd wordt, zal de bezettingsgraad van het openbaar vervoer in sommige steden/regio's sneller weer in stijgende lijn gaan dan in andere.

Vandaag de dag stellen we vast dat stedelijke gebieden alsmaar autoluwer worden, terwijl buitenstedelijke gebieden gekenmerkt worden door steeds meer autogebruik. Om beide scenario's op elkaar te laten inspelen, kan het zaak zijn om meer park-and-ride parkings te voorzien, alsook om in te zetten op deelmobiliteit.

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?

D. L.: Zoals reeds eerder gezegd, vind ik dat ons land (met uitzondering van Brussel) al een momentum gemist heeft. Op het moment dat er weinig autoverkeer was en vraag naar meer ruimte voor de fiets, hadden we daar overal in het land moeten op inspelen, bv. met pop-upexperimenten (zoals de aanleg van tijdelijke fietspaden), maar dat was helaas niet het geval. Uitzondering in Vlaanderen zijn de schoolomgevingen waar wel veel Vlaamse gemeenten op basis van een toolbox en subsidies van de Vlaamse minister van Mobiliteit initiatieven hebben genomen. Ook zijn er meer en meer steden die door fietsstraten en zelfs fietszones de positie van de fiets trachten te versterken.

In ons land is het gebruikelijk om veranderingen op het vlak van mobiliteit planmatig op lange termijn aan te pakken. Men zou in ons land meer moeten durven experimenteren en experimenten moeten terugschroeven wanneer ze niet succesvol blijken te zijn. Maar zo'n pop-up benadering druist wel in tegen onze huidige beleidscultuur. Behalve een pop up-benadering ontbreekt in ons land ook een kader om sneller te kunnen inspelen op knelpunten en/of behoeften die gesignaleerd worden. In Nederland en Frankrijk bv. bestaat er wel zo'n kader, een menu eigenlijk met mogelijke strategieën die gevolgd kunnen worden indien er zich knelpunten of nieuwe behoeften aandienen.

De coronacrisis heeft ons geleerd dat er verstoringen in het vroegere normaal mogelijk zijn waar je als maatschappij en in de werkorganisatie op voorbereid zou moeten zijn. Nu heeft de COVID-19-crisis ons overvallen en hebben we geïmproviseerd en soms buitensporige maatregelen genomen. Om dat te vermijden, is het zaak om in de toekomst rekening te houden met meer extreme scenario's dan nu. Ook is het belangrijk om onze systemen robuuster te maken en ze voor te bereiden op nieuwe extreme situaties (waaronder crisissen die verband houden met de klimaatopwarming) die op ons afkomen.