

DE CORONACRISIS EN ONS MOBILITEITSGEDRAG: HEDEN EN TOEKOMST

Begin dit jaar sloeg het coronavirus toe in ons land. Het virus en de maatregelen die genomen werden om de verspreiding ervan in te dijken, zorgden voor veranderingen in ons mobiliteitsgedrag. Belgen begonnen zich minder en op andere manieren te verplaatsen. Dat was onder meer zichtbaar op de autowegen en in het openbaar vervoer, maar het heeft een tijd geduurd voor die effecten in kaart werden gebracht. De Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer verzamelde in juni 2020 gegevens bij 2000 respondenten over de mobiliteit voor en tijdens de verschillende fasen van het invoeren en versoepelen van de inperkingsmaatregelen.

Om academische duiding te krijgen bij de antwoorden van die respondenten en na te gaan welke lessen beleidsmakers hieruit zouden kunnen trekken, heeft het secretariaat van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven zeven universiteitsprofessoren geïnterviewd die de mobiliteit vanuit verschillende invalshoeken onderzoeken. Aan die professoren werd eveneens gevraagd om hun blik naar de toekomst te richten. In dit artikel vatten we hun inzichten samen en bekijken we hoe beleidsmakers volgens hen de huidige crisis zouden moeten aangrijpen om de ambitieuze modal shift te realiseren die ze nastreven. De sociale partners kunnen de raadgevingen van de professoren gebruiken als input voor hun toekomstige mobiliteitsadviezen t.a.v. beleidsmakers. Het artikel kan gelezen worden als een vervolg op "[Het woon-werkverkeer in België](#)", dat verscheen in mei 2020, en dat de mobiliteitssituatie schetste van voor de coronacrisis.

Het secretariaat van de CRB wenst de professoren [Cornelis](#), [De Borger](#), [Dobruszkes](#), [Hubert Keseru](#), [Lauwers](#) en [Proost](#) te bedanken voor hun deelname aan de interviews. U kan de integrale verslagen van de interviews met elk van hen terugvinden op de website van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven of door te klikken op hun naam.

Coronavirus heeft aanzienlijk effect op mobiliteitsgewoonten van de Belgen

In maart 2020 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. Dat had gevolgen voor het verplaatsingsgedrag van de Belgen, en meer in het bijzonder voor werknemers. De FOD Mobiliteit en Vervoer (2020) stelde vast dat het aantal dagen waarop werknemers zich verplaatsten tijdens de strikte lockdown in het voorjaar terugliep van gemiddeld 4,6 naar 2,1 dagen per week. Nadat de meest verregaande maatregelen in juni werden teruggedraaid, steeg het aantal verplaatsingsdagen opnieuw, naar 4,3 dagen per week. Volgens de FOD heeft die lichte daling (van 4,6 naar 4,3 dagen per week) ten opzichte van de beginsituatie echter al een noemenswaardige impact op de mobiliteitssituatie in ons land.

De professoren die het CRB-secretariaat bevroeg, zagen niet alleen het aantal verplaatsingen afnemen onder invloed van de sterke inperking van de economische en sociale bedrijvigheid, maar ook de afgelegde kilometers. Mensen verplaatsten zich met andere woorden minder en lokaler. Verschillende professoren merkten overigens op dat ook onze houding ten aanzien van mobiliteit veranderde: voor veel mensen was mobiliteit niet langer een middel om aan maatschappelijke activiteiten te kunnen deelnemen, maar werd het een doel op zich.

Vooral tijdens de periode van strenge maatregelen in maart en april herontdekten heel wat landgenoten de geneugten van het fietsen, wandelen of joggen.

Die veranderingen in het verplaatsingsgedrag gingen volgens de professoren vaak gepaard met een andere vervoerswijzekeuze dan voor de coronacrisis. Sommige vervoersmodi wonnen aan populariteit, terwijl andere net minder gebruikt werden. Maar welke modi werden precies vaker gebruikt? En wat kunnen beleidsmakers doen om bepaalde tendensen te versterken en andere tegen te gaan om na de coronacrisis tot een vlottere en duurzamere mobiliteit te komen?

Populariteit fiets krijgt extra boost

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. Bij de bevraging die de FOD Mobiliteit en vervoer in juni 2020 organiseerde, gaf 22% van de respondenten aan meer te fietsen dan voor de lockdown. De populariteit van de fiets lijkt met andere woorden nog een duwtje in de rug te hebben gekregen door de coronacrisis en de maatregelen die ermee gepaard gaan.

Maar wat verklaart het toegenomen gebruik van de fiets? Volgens de professoren kan die toegeschreven worden aan een combinatie van factoren. Enerzijds verplaatsten mensen zich vanwege de inperkingsmaatregelen gemiddeld over kortere afstanden dan voor de crisis, en de fiets is nu eenmaal een vervoermiddel dat zich perfect leent voor het overbruggen van kortere afstanden. Het is bovendien een vervoermiddel waarbij de kans op besmetting relatief laag is. Anderzijds zetten een aantal trends op langere termijn zich door. Met name de steile opmars van de elektrische fiets heeft ervoor gezorgd dat fietsen steeds comfortabeler wordt, ook voor langere afstanden. Ook dat heeft zeker een rol gespeeld.

Al nuanceren sommige professoren het toegenomen fietsgebruik. Het was uitzonderlijk zacht en mooi weer in het voorjaar en het is nog maar de vraag of de fietstrend zich ook zal doorzetten wanneer de dagen kouder en natter worden. Bovendien waren nogal wat fietsritten recreatief en is het niet zeker of mensen ook voor andere motieven zoals het woon-werverkeer hun fiets meer zullen (blijven) gebruiken.

Meer mensen op de fiets krijgen, begint bij een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur

Wat wel buiten kijf staat: fietsen veroorzaakt geen luchtvervuiling, draagt niet bij tot de klimaatverandering, en het is gezond, waardoor werknemers minder vaak ziek worden en productiever zijn. Het zal dus zaak zijn om het positieve momentum dat momenteel rond de fiets hangt ook na de coronacrisis door te trekken. Hoe kunnen beleidsmakers dat doen?

Nagenoeg alle ondervraagde professoren zetten de uitbouw van een degelijke fietsinfrastructuur, zoals fietspaden en fietsenstallingen, bovenaan hun lijstje met beleidsmaatregelen. Het voorbeeld van Brussel, waar de openbare ruimte op bepaalde plaatsen opnieuw werd ingedeeld ten voordele van de fiets door de aanleg van tijdelijke fietspaden, wordt meermaals aangehaald. Waar dat kan, moeten dat soort tijdelijke ingrepen volgens de professoren structureel gemaakt worden en ook elders moet worden nagedacht

over de verdere ontwikkeling van goede fietsinfrastructuur. Dat gaat zowel over de uitbouw van een hoogwaardig fietsroutenet met onder meer fietsostrades, als over een fietsvriendelijke inrichting van dorps- en stadskernen.

Die vaststelling wordt bevestigd door de FOD Mobiliteit en Vervoer (2020). De infrastructuur aanpassen om conflicten met het gemotoriseerde verkeer te vermijden, is voor respondenten die meer hebben gefietst en gewandeld de belangrijkste voorwaarde om ook na de inperkingsmaatregelen actief te blijven bewegen (62% van de respondenten). Het vergroten van de hoeveelheid openbare ruimte die beschikbaar is om te wandelen of te fietsen is een andere belangrijke voorwaarde.

Sommige professoren gaan nog een stapje verder en menen dat ook financiële aanmoedelingen zoals een fietsvergoeding, een aankooppremie voor (elektrische) fietsen, of een systeem waarbij (elektrische) fietsen naar het voorbeeld van de bedrijfswagen ter beschikking worden gesteld aan werknemers meer mensen zouden overtuigen om voor de fiets te kiezen.

Tot slot speelt ook de perceptie die rond de fiets hangt een belangrijke rol. Het Belgische weer heeft geen al te beste reputatie en dat weerhoudt sommige mensen ervan om de fiets te nemen. Het kan lonen om met informatiecampagnes potentiële fietsgebruikers ervan te overtuigen dat het weer de overgrote meerderheid van de tijd wel meevalt of dat er oplossingen zijn om te fietsen bij regen of koude. Daarbij kan eveneens de nadruk worden gelegd op de voordelen van de fiets op gebied van comfort, flexibiliteit en gezondheid. Ook acties die werkgevers werknemers kennis laten maken met de elektrische fiets of initiatieven waarbij mensen begeleid worden om te leren fietsen, zoals Bike Experience, kunnen nuttig zijn.

Coronavirus duwt meer pendelaars in de wagen

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. De FOD Mobiliteit en Vervoer (2020) stelde vast dat het aandeel respondenten dat met de auto naar het werk of naar school pendelde, steeg van 56% voor de lockdown naar 65% tijdens de strengste maatregelen. Na de initiële versoepelingen lag het aandeel nog steeds op 64%. Bij die eerste versoepelingen in mei ontstonden zo 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 tenietgedaan?

Zolang het coronavirus circuleert, zal het volgens professoren moeilijk zijn om het elan van de wagen te keren. De professoren wijzen erop dat we moeten hopen dat de situatie waarin we ons vandaag bevinden een tijdelijk karakter heeft. Het zou volgens hen onverstandig zijn om niet langer te zoeken naar langetermijnoplossingen voor het urgente file- en milieuprobleem waar het wagengebruik toe bijdraagt.

Een combinatie van maatregelen om een omgekeerde modal shift tegen te gaan

Dan wordt er al gauw gekeken naar een maatregel die autorijden duurder maakt, met name een kilometerheffing voor personenwagens, naar het voorbeeld van de kilometerheffing voor vrachtwagens. De meerderheid van de ondervraagde professoren ziet wel heil in zo'n kilometerheffing. Een belangrijke voorwaarde is wel dat de doelstelling van de heffing helder geformuleerd is: de verkeersdrukke (en de milieu- en ongevallenschade) veroorzaakt door het wagengebruik terugdringen. De kilometerheffing moet ervoor zorgen dat autorijden voordeliger is voor wie minder rijdt. Bovendien zou autorijden niet duurder mogen zijn op snelwegen dan op secundaire wegen, want het is vooral op de secundaire wegen dat wagens fietsers in gevaar brengen en voor geluids- en milieuoverlast zorgen bij omwonenden.

Daarbij aansluitend argumenteren sommige professoren dat het wijzer zou zijn om een tolheffing in te voeren in de zones die het meest gebukt gaan onder de verkeersdrukke en waar een frequent en kwaliteitsvol openbaarvervoeraanbod aanwezig is, in plaats van een kilometerheffing op het gehele wegennet. Als gekozen wordt voor een dergelijke tolheffing, wijst één van de professoren naar een goede praktijk uit Duitsland. Daar werden ontradingsparkings voorzien waar een aantal diensten worden aangeboden, zoals een carwash of kluisjes om een pakket te laten leveren. Op die manier bied je automobilisten iets aan in ruil voor het ongemak dat ze ondervinden bij het onderbreken van hun reis en moedig je hen aan hun reis verder te zetten met een ander vervoermiddel dan de auto.

Heel wat professoren wijzen ook op mogelijke valkuilen bij de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens. Zo'n heffing weegt relatief zwaarder door in het budget van bestuurders met een laag inkomen en kan zo hun mobiliteit belemmeren. Dit zou de sociale ongelijkheid in de hand kunnen werken. Dat politici twijfelen om te handelen vanwege een vermeend gebrek aan draagvlak bij de bevolking is een tweede mogelijke valkuil. Dit kan enkel worden weggenomen door een systeem uit te werken dat doeltreffend is en waarvan de resultaten voelbaar zijn. In Londen en Stockholm was er bv. weinig enthousiasme voor de invoering van zo'n systeem, maar na de invoering bleek zo'n systeem plots wél populair bij pendelaars. Een andere potentiële moeilijkheid is de nood aan een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten. Sommige experts wijzen er ten slotte op dat het coronatijdperk qua timing een moeilijk moment is om te spreken over de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens omdat de inkomens van heel wat burgers thans onder druk staan. Anderzijds is het geen goed idee om de heffing nu volledig van tafel te vegen, omdat de implementatie ervan een werk van lange adem belooft te worden. Eén professor suggereert daarom om stapsgewijs te werk te gaan en voorafgaand aan een algemene invoering het rekeningrijden voor vrachtwagens te verruimen naar bestelwagens en pick-ups.

Het argument dat er eerst valabele alternatieven voor de wagen voorhanden moeten zijn alvorens een kilometerheffing voor personenwagens wordt doorgevoerd, is volgens verschillende professoren overigens niet meteen gegrond. Ons land heeft het dichtste spoorwegennet van Europa en onze hoofdstad heeft een goed uitgebouwd metronetwerk. Er is met andere woorden een solide basis aan openbaar vervoer aanwezig. Die basis moet

weliswaar misschien nog versterkt worden, maar dat kan volgens de professoren dan weer met de inkomsten die uit de kilometerheffing gehaald zouden worden. Tegelijk zal een kilometerheffing op zich niet volstaan om een omgekeerde modal shift te beletten. Een modal shift-beleid moet immers kunnen steunen op een push-pullstrategie. Dat is een mix van zgn. push-maatregelen om de autogebruiker naar duurzamere modi te duwen en pull-maatregelen om de duurzamere modi te bevorderen.

Autorijden kan financieel minder aantrekkelijk worden gemaakt via een kilometerheffing of tolheffing. Het kan ook praktisch minder aantrekkelijk worden gemaakt via maatregelen zoals lage emissie- en snelheidszones en het variabel gebruik van de openbare ruimte. Denk bij dat laatste bijvoorbeeld aan een regeling waarbij bepaalde straten toegankelijk zijn voor auto's tijdens de werkweek, maar niet in het weekend.

Lage snelheidszones en een variabel gebruik van de publieke ruimte kunnen rekenen op de goedkeuring van zowat alle professoren die werden ondervraagd. Ze verhogen immers ontegensprekelijk de veiligheid op onze wegen, zorgen voor een betere verdeling van het openbare domein tussen verschillende mobiliteitsgebruikers en voor minder lawaai.

Over de lage emissiezones daarentegen bestaat er onder experts meer voorzichtigheid: in de praktijk treffen zij voornamelijk minder kapitaalkrachtige autobestuurders, die zich vaak geen nieuwe en schonere wagen kunnen aanschaffen, en oudere autobestuurders, die het vaak niet nodig vinden om hun wagen nog te vervangen.

Openbaar vervoer lijdt onder negatieve gezondheidsperceptie

De hierboven beschreven winst voor de auto en fiets ging vooral ten koste van het openbaar vervoer. Tijdens de lockdownperiode nam het aandeel van de werknemers die met het openbaar vervoer pendelden af van 25% naar 11%, om vervolgens opnieuw licht te stijgen na de versoepelingen (tot 14%; FOD Mobiliteit en Vervoer, 2020). De afname van het openbaarvervoeraanbod tijdens de eerste lockdown en de angst voor gezondheidsrisico's zouden hiervoor mogelijke verklaringen kunnen zijn.

Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de professoren vinden dat veiligheid de voornaamste prioriteit van de overheden en de openbaarvervoeroperatoren moet zijn om het openbaarvervoergebruik opnieuw aan te moedigen. Openbaarvervoeroperatoren moeten er mede voor zorgen dat reizigers zo min mogelijk risico lopen om besmet te raken wanneer ze zich met het openbaar vervoer verplaatsen, bijvoorbeeld door overbezetting te vermijden of door extra openbaarvervoermiddelen in te zetten. Beleidsmakers moeten inspanningen leveren om het idee dat het openbaar vervoer een grote besmettingshaard is van corona weg te werken. Dat kan bijvoorbeeld met informatie- en sensibiliseringscampagnes of door in de protocollen die ze uitwerken in het kader van de relancestrategie het openbaarvervoergebruik niet af te raden.

Voortdurende kwaliteitsverbetering moet gebruik openbaar vervoer stimuleren

Om op langere termijn meer reizigers te doen kiezen voor het openbaar vervoer, zijn ingrijpendere stappen nodig. Het sleutelwoord volgens de professoren is hier kwaliteitsverbetering. Een betere integratie tussen verschillende modi zou een manier zijn

om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten. Zo vinden verschillende professoren dat het de moeite zou lonen om te profiteren van het positieve momentum van de fiets om ook meer mensen op het openbaar vervoer te krijgen. Dat kan door in te zetten op de combinatie trein-fiets, wat impliceert dat er deelfietsen beschikbaar moeten worden gesteld aan de stations, dat de fietsenstallingen aan de stations opgeschaald kunnen worden bij succes, en dat de parkeermogelijkheden voor fietsen op parkings uitgebreid kunnen worden. De NMBS onderneemt al enkele stappen in die richting en dat juichen de professoren toe.

Over wat die kwaliteitsverbetering voorts nog zoal inhoudt, bestaat echter geen consensus. Sommigen zien die verbetering voor de reiziger vooral in een verhoging van het aanbod en de frequentie, maar anderen vinden dit een te dure en inefficiënte strategie om mensen weer in het openbaar vervoer te krijgen.

In plaats van grote investeringen in capaciteitsuitbreiding door te voeren, suggereren professoren dat een betere spreiding van het openbaar vervoer doorheen de dag al een hele kwaliteitsverbetering zou betekenen. In Nederland maakten scholen en grote bedrijven afspraken met openbaarvervoeroperatoren om hun les- en openingstijden aan te passen en zo de drukte tijdens de spits te verminderen. Dat zou ook in België moeten kunnen. Daarnaast kunnen telewerk (zie verder) en glijdende uurroosters ons verplaatsingsgedrag minder gebonden maken aan vaste uren, en op die manier de vraag naar vervoer tijdens de spits mee doen afvlakken.

De piekvraag bijsturen aan de hand van tariefdifferentiatie kent onder mobiliteitsexperts zowel voor- als tegenstanders. Volgens sommige professoren zou een prijsverhoging tijdens de piekuren een doeltreffende manier zijn om de vraag naar openbaar vervoer te spreiden doorheen de dag. Zo'n verhoging zou, in combinatie met andere maatregelen zoals een slimme kilometerheffing voor personenwagens, kunnen leiden tot een vermindering van de drukte op het hele vervoersnetwerk. Anderen menen dat een dergelijke tariefdifferentiatie, net zoals een systeem van verplichte reservatie, vooral een drempelverhogend effect zou hebben voor het gebruik van het openbaar vervoer of dat het een bron is van sociale ongelijkheid: werknemers die zich niet buiten de spitsuren kunnen verplaatsen en werkgevers die het zich niet kunnen permitteren om enkel buiten de spitsuren te functioneren, zouden ongewild een tariefverhoging opgelegd krijgen. Daarom vinden ze dat tariefdifferentiatie onwenselijk is. Nog een derde groep experts ziet een mogelijke uitweg uit deze discussie in een tariefverlaging tijdens de daluren, eerder dan een verhoging ervan tijdens de spitsuren op voorwaarde dat lagere tarieven tijdens de daluren gepaard gaan met een kwaliteitsvol (frequent en betrouwbaar) openbaarvervoeraanbod tijdens de daluren.

Multimodaliteit aanmoedigen, deelmobiliteit omkaderen

Met het openbaar vervoer dat lijdt onder het coronavirus hoeft het niet te verwonderen dat ook multimodale verplaatsingen – waarbij openbaar vervoer gecombineerd wordt met andere modi - en deelmobiliteit een terugval hebben gekend. De professoren bevestigen dat. Nochtans kenden deze verplaatsingsmanieren voor de crisis een groeiend succes, en het valt dus te verwachten dat ze opnieuw aan populariteit zullen winnen zodra de pandemie achter de rug is en het openbaar vervoer het vertrouwen van de reizigers heroverft.

Dat de multimodale verplaatsingen opnieuw meer succes kennen na de crisis zou volgens de ondervraagde professoren alvast een goede zaak zijn. De overheid moet dat type verplaatsingen blijven aanmoedigen, onder meer door ervoor te zorgen dat overstappen van de ene modus op de andere zo naadloos mogelijk kan gebeuren.

Daarentegen juichen niet alle professoren de opkomst van de deelmobiliteit toe. Vooral elektrische deelsteps worden daarbij soms bekritiseerd. Dergelijke systemen doen volgens de experts vragen rijzen over de veiligheid van de gebruikers en de mensen die ze op hun pad kruisen, en de werkomstandigheden van de personen die de steps tegen een vergoeding opladen. Ook vanuit milieuoogpunt wordt hun waarde in twijfel getrokken. De steps hebben doorgaans immers een korte levensduur en het blijkt moeilijk om ze te herstellen of te recyclen.

Toch valt het niet uit te sluiten dat deelmobiliteitssystemen hun waarde hebben, zeker gegeven de stijgende trend van mobility as a service (MaaS) die zich al een tijdje manifesteert. Een professor geeft aan dat een manier om het openbaar vervoer te dynamiseren en zijn marktaandeel weer op te krikken erin zou kunnen bestaan dat openbaarvervoeroperatoren ter aanvulling van hun aanbod, met personeel dat geen precair statuut heeft en indien nodig met overheidssteun, deelmobiliteitsoplossingen zouden aanbieden.

De professoren stellen vast dat overheden deelmobiliteit wel graag zouden willen aanmoedigen, maar dat het hun ontbreekt aan een duidelijk beleidskader of objectieven om dat te doen. Heel wat aanbieders van deelmobiliteit kunnen financieel momenteel enkel het hoofd boven water houden dankzij subsidies. Alvorens ze kunnen antwoorden op de vraag of deelmobiliteitssystemen gesubsidieerd moeten worden, vinden de professoren dan ook dat beleidsmakers een duidelijk beeld moeten scheppen over de doelstellingen die ze met hun mobiliteitsbeleid voor ogen hebben. Zoals één professor aanhaalt, dreigt elke subsidie voor mobiliteit immers verplaatsingen aan te zwengelen.

Telewerk: zowel voor- als nadelen

Bij de uitbraak van het coronavirus nam telewerk al snel een hoge vlucht. Uit cijfers van de FOD Mobiliteit en Vervoer (2020) blijkt dat het gemiddelde aantal telewerkdagen per week met de invoering van de lockdown sterk is toegenomen, van gemiddeld 0,4 dagen tot 2,1 dagen per week. Tijdens de versoepeling van de lockdownmaatregelen werd er gemiddeld 1,7 dagen per week aan telewerk gedaan. Opvallend: 21% van de werknemers deed begin juni 2020 nog steeds 5 dagen per week aan telewerk. Een meerderheid van de werkenden (62%) geeft bovendien aan ook na de coronacrisis meer aan telewerk te willen doen.

Dat zou goed nieuws zijn voor de mobiliteit, zeggen de professoren. Onderzoek heeft aangetoond dat telewerk positieve externe effecten genereert, met name door een vermindering van pendelverkeer tijdens de drukste periodes die gepaard gaan met de meeste congestie en luchtvervuiling.

De ondervraagde professoren erkennen wel dat telewerk ook een aantal perverse mobiliteitseffecten zou kunnen veroorzaken. Zo is het mogelijk dat werkenden de tijd die ze

winnen door minder te moeten pendelen, zullen invullen met meer recreatieve verplaatsingen, en op die manier toch weer meer drukte creëren in het mobiliteitssysteem. Een belangrijke kanttekening hierbij is echter dat recreatieve verplaatsingen doorgaans korter zijn dan woon-werkverplaatsingen, en dat ze vaak te voet of met de fiets worden afgelegd.

Stadsvlucht geldt als een tweede, meer reëel gevaar dat schuilt in meer telewerk. Als mensen minder frequent naar het werk pendelen, zijn ze misschien geneigd om een woonplaats te zoeken omringd door groen en open ruimte, met als gevolg langere pendeltijden op de dagen waarop ze toch naar hun werk moeten reizen. In de VS werd een gelijkaardig effect al opgetekend, maar in België werd hier vooralsnog weinig onderzoek naar gevoerd. Volgens de professoren is de remedie tegen zo'n stadsvlucht echter duidelijk: een doordacht ruimtelijk ordeningsbeleid dat erop gericht is wonen in de steden aantrekkelijk te maken en woon-werkafstanden zo kort mogelijk te houden.

De stadsvlucht en de eventuele toename in recreatieve verplaatsingen wegen echter lang niet op tegen de mobiliteitswinsten die met werken op afstand geboekt kunnen worden. Telewerk aanmoedigen vinden de experts dan ook verstandig vanuit mobiliteitsoogpunt.

Toch is de mobiliteitsimpact niet de enige factor die in overweging genomen moet worden in het vraagstuk of telewerk aangemoedigd moet worden. Zo heeft de keuze voor meer telewerk onder meer ook gevolgen voor onder meer het energieverbruik, het psychosociaal welzijn en de privé-werkbalans van werknemers, en zelfs de sociaal-economische bedrijvigheid in steden. Sommige professoren wijzen er bovendien op dat niet elke functie zich leent tot telewerk en dat dus niet alle werknemers aan telewerk kunnen doen. Het is volgens hen aan werkgevers en werknemers om de juiste balans te vinden en duidelijke telewerkafspraken te maken waarin ze zich beiden kunnen vinden.

Wat na de coronacrisis?

Het coronavirus houdt onze samenleving intussen al een tijd in zijn greep. Maar 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?

De FOD Mobiliteit en Vervoer legde dezelfde vraag voor aan de respondenten van zijn onderzoek. 27% van hen verwacht dat de Covid-19-gezondheids crisis op lange termijn invloed zal hebben op de manier waarop ze zich verplaatsen. En hoewel respondenten niet massaal aangeven dat ze de intentie hebben hun keuzes voor een bepaald vervoermiddel te veranderen, zeggen werknemers wel dat ze hun aantal verplaatsingen per week willen terugbrengen, tot 16% minder dan in de situatie precorona. Dit laatste komt overeen met de verwachting van een van de ondervraagde professoren dat het woon-werkvolume na de crisis 10 à 20% lager zal liggen dan ervoor door meer telewerk. Wandelen of fietsen is overigens een uitzondering op deze bijna-status-quo. 40% van de respondenten geeft aan dit vaker te willen doen.

Een volledige terugkeer naar de precoronasituatie op het vlak van mobiliteit met veel files, luchtvervuiling en broeikasgasuitstoot is volgens de ondervraagde professoren niet wenselijk. Zo'n terugkeer zal zich volgens hen ook niet voordoen: tijdens de lockdown leerden

veel mensen immers de voordelen van mobiliteitsvervangende technieken zoals telewerken en afstandslernen kennen. Die technieken zullen ze ook na de crisis blijven gebruiken, zij het waarschijnlijk in mindere mate. Bovendien hebben burgers, vooral in de steden, de positieve effecten van een verminderde mobiliteit op de luchtkwaliteit en de geluidshinder opgemerkt. Het valt te verwachten dat ze ook na de coronacrisis willen blijven genieten van die verbeteringen in hun leefomgeving.

Zorgt de crisis voor een omslag in het mobiliteitsbeleid?

Tot slot werpt zich de vraag op of politici de crisis moeten aangrijpen om op korte termijn het mobiliteitsbeleid te hertekenen dan wel of ze beter wachten tot het duidelijk is of de mobiliteitsveranderingen die we tijdens de crisis zagen een permanent karakter hebben.

Het antwoord van verschillende professoren op deze vraag is glashelder: zij vinden de gezondheids crisis een uitgelezen kans om in te grijpen in het mobiliteitsbeleid. Crisissen scheppen immers vaak de condities die nodig zijn voor gedragsverandering, en de coronacrisis zou een katalysator kunnen zijn om mobiliteitsgewoontes duurzamer te maken. De aandacht gaat op dit moment vooral – en terecht – naar de gezondheidsaspecten van de crisis, maar politici richten best hun blik ook al op de toekomst, waar het mobiliteitsbeleid volgens de experts een centrale rol moet spelen om de leefbaarheid van onze steden en dorpen te verbeteren, de CO₂-uitstoot terug te dringen, en onze welvaart te vergroten.

Beleidsmakers hebben hierin een cruciale rol te spelen. Of burgers na de coronacrisis terug zullen grijpen naar hun modale patroon van voor de crisis, hangt volgens verschillende professoren immers in grote mate af van het beleid dat gevoerd zal worden. Ter illustratie hiervan verwijst een van de ondervraagde professoren naar de oliecrisis in de jaren 1970. Tijdens die crisis was de fietsverkoop in de Verenigde Staten groter dan in Nederland. Toch vond nadien in de VS geen shift naar het fietsverkeer plaats en in Nederland wel omdat beleidsmakers in de VS niet inspeelden op de toenemende fietsverkoop en het veranderde mobiliteitsgedrag tijdens de crisis, terwijl dat in Nederland wel gebeurde.

De professoren betreuren daarom dat ons land in zekere zin het momentum gemist heeft. Op het moment dat er weinig autoverkeer was en vraag naar meer ruimte voor wandelaars en fietsers, hadden politici hierop kunnen inspelen met mobiliteitsexperimenten zoals de aanleg van tijdelijke fietspaden. Met uitzondering van Brussel en een aantal andere steden en gemeenten hebben beleidsmakers daar volgens het merendeel van de professoren een uitgelezen kans laten liggen. Een van de professoren vindt dat exemplarisch voor het ietwat rigide mobiliteitsbeleid in ons land, waar veranderingen op vlak van mobiliteit planmatig en op lange termijn worden aangepakt, met weinig ruimte voor experimenten. Nochtans loont het volgens hen om te experimenteren met mobiliteitsinitiatieven, tenminste als men de moed heeft om ze terug te schroeven wanneer ze niet succesvol blijken. Maar zo'n experimentele benadering druist wel in tegen onze huidige beleidscultuur. Behalve een 'pop up-benadering' ontbreekt het in ons land ook aan een continue monitoring van de verplaatsingen en een kader om sneller te kunnen inspelen op knelpunten of behoeften die signaleerd worden. In Nederland en Frankrijk bestaat dat kader wel, in de vorm van een soort menu met mogelijke strategieën die gevolgd kunnen worden indien er zich knelpunten of nieuwe behoeften aandienen.

Ook vinden de professoren dat de gezondheidscrisis hoegenaamd geen reden mag zijn om ingrepen die broodnodig zijn voor een verbetering van de mobiliteitssituatie in ons land op de lange baan te schuiven. Hierbij kan gedacht worden aan een vernieuwd prijsbeleid t.a.v. de wagen en het openbaar vervoer, aan investeringen in de verdere ontwikkeling van de fietsinfrastructuur, en in een kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. Om de vruchten van die ingrepen later te plukken, moet er vandaag mee gestart worden.

Bronnen

FOD Mobiliteit en Vervoer (2020). Enquête Bemob: Impact van covid-19 op de mobiliteitsgewoontes van de Belgen.

Interviews met zeven mobiliteitsprofessoren, te raadplegen via: [De coronacrisis en ons mobiliteitsgedrag](#).