

10 jul 2020 -06:00

## BeMob | Impact van Covid-19 op de mobiliteitsgewoontes van de Belgen

Covid-19 heeft al verschillende weken een invloed op onze mobiliteit. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft daarop een enquête georganiseerd die de mobiliteitsgegevens van de Belgen voor en tijdens de lockdown en de relance verzamelt.

Hoe heeft de Belg zijn mobiliteitsgewoonte aangepast sinds het begin van de crisis, maar bovenal welke intenties of wensen heeft hij omtrent zijn mobiliteit eens de pandemie achter de rug is? Doorheen de vragen die gesteld werden aan het panel brengt de FOD Mobiliteit een aantal elementen van antwoord op deze actuele vraag.

### Het aantal verplaatsingen daalt tijdens de lockdown

Zoals verwacht heeft de lockdown een daling van het aantal verplaatsingen veroorzaakt en dat voor om het even welk motief, behalve recreatieve fietsritjes of wandelingen. Het gemiddelde aantal dagen waarop een werknemer zich naar zijn werkplek begeeft, ging van 4,6 naar 2,1 dagen per week (- 46 %). In deze periode van relance is dit cijfer al terug gestegen tot 2,9. Een zelfde tendens zien wij voor verplaatsingen voor andere - zelfs essentiële - motieven, zoals uitstappen voor boodschappen waarvoor het aantal met 40% gedaald is tijdens de lockdown.

### Na de crisis: iets minder verplaatsingen

Wanneer we de leden van het panel vragen of zij denken dat de crisis een effect op lange termijn zal hebben op hun mobiliteit, antwoordt 27 % onder hen ja. Bovendien stelt 20 % dat zij hun aantal verplaatsingen willen verminderen en dan vooral reizen naar het buitenland (24 %) of om aankopen te doen (19%). Niettemin zou dit een relatief zwakke vermindering kunnen zijn. Als we hen bevragen over het precieze aantal verplaatsingen die zij denken te zullen doen na de crisis, geeft de meerderheid een gelijkaardig cijfer op of een cijfer dat iets lager ligt dan voor de crisis. Het enige verplaatsingsmotief dat geen last ondervindt van de crisis is dat van de recreatieve tochtjes (per fiets of te voet).

Sommige werknemers denken dat het aantal dagen dat zij zich naar hun werk zullen begeven zal dalen van 4,6 naar 4,3. Deze daling lijkt niet spectaculair (- 8%), maar het zou toch een niet te onderschatten impact op het verkeer betekenen. De wensen van de werknemers zijn nog ambitieuzer. Zij zouden graag het aantal dagen waarop ze zich verplaatsen naar hun werkplek laten dalen naar 3,9 (-16% ten opzichte van de huidige situatie).

## Telewerk om het aantal verplaatsingen te laten dalen

Telewerk is één van de manieren die voor de verlaging van het aantal werkgerelateerde verplaatsingen kan zorgen. Van de werknemers die al aan telewerk doen of zij die deze mogelijkheid hebben kunnen uittesten ten gevolge van de pandemie, zegt 62 % dat zij het aantal dagen telewerk per week willen verhogen (gemiddeld 2,6 dagen per week meer). Voor hen lijkt de positieve ervaring met deze manier van werken een belangrijkere beweegreden voor hun antwoord dan de schrik om eventueel besmet te worden op openbaar vervoer of op de werkplek. Mochten de wensen van de werknemers gevolgd worden, zou het gemiddelde aantal telewerkdagen vermenigvuldigd worden met 3, namelijk van 0,4 naar 1,2 voor het geheel aan werknemers.

## Welk effect op de gebruikte vervoermiddelen?

De Covid-19-crisis heeft niet alleen een invloed op het aantal verplaatsingen, maar eveneens op de gebruikte vervoermiddelen. Zoals verschillende mobiliteitsactoren in België al konden vaststellen, is het aantal fietsers en voetgangers op veel plaatsen toegenomen tijdens de lockdown.

De enquête van de FOD toont aan dat er een dubbel effect is. Aan de ene kant zijn er veranderingen in de motieven voor de verplaatsingen. Aangezien de niet-essentiële verplaatsingen sterk beperkt werden, namen de recreatieve tochtjes een veel groter aandeel van het totale aantal verplaatsingen in. Aan de andere kant hebben de Belgen zelfs voor eenzelfde motief, hun manier van verplaatsen aangepast. Het percentage werknemers die hun woon-werkverkeer met het openbaar vervoer deden, is gedaald van 25 % naar 11% en dit ten voordele van de personenwagen (van 56% naar 65%) en actieve modi (van 16 % naar 22 %).

## Gaan we terug naar de oude situatie voor wat betreft de vervoermiddelen?

Zal dit effect duurzaam zijn? De resultaten lijken aan te tonen dat het langetermijneffect niet spectaculair zal zijn. Het is zeker zo dat veel Belgen zich voorgenomen hebben om meer te fietsen of te wandelen, maar dit vertaalt zich vooral in nieuwe recreatieve verplaatsingen. Voor de meer essentiële verplaatsingen zullen de gebruikte modi globaal gezien dezelfde zijn als voor de crisis. Voor het woon-werkverkeer zullen wij op nationaal vlak een lichte stijging van het aandeel van de fiets of te voet zien ten nadele van het openbaar vervoer.

Het effect is iets duidelijker als we de ondervraagden naar hun wensen vragen, eerder dan naar hun voorspellingen. Het aandeel fietsers volgens deze vraag zou stijgen naar 15 % (tegenover 11 % fietsers voor de crisis), waarschijnlijk om op die manier het gebruik van het openbaar vervoer te vermijden.

Deze veranderingen zouden in alle drie de gewesten plaatsvinden, maar zouden meer uitgesproken zijn bij de inwoners van Brussel dan bij de Vlamingen en Walen. Dit voor zowel wat betreft de mogelijke daling van het gebruik van het openbaar vervoer, als wat betreft de toename van het gebruik van de fiets.

## Openbaar vervoer wordt als minder veilig beschouwd

Wij kunnen deze wens om meer te fietsen eenvoudig koppelen aan het gevoel van de gebruikers van de verschillende vervoermiddelen op het gebied van gezondheid. Het is niet verrassend dat vooral het openbaar vervoer niet zo veilig wordt beschouwd (41 % voor de trein en 48 % voor metro, tram en bus). De individuele vervoersmiddelen worden daarentegen veel beter gepercipieerd, zowel de actieve modi als de personenwagen.

## Methodologie

Deze enquête werd online uitgevoerd door het bedrijf Ivox en dit tussen 5 en 14 juni bij een panel van 2000 personen, representatief voor de Belgische bevolking op het gebied van geslacht, leeftijd, gewest van de woonplaats en onderwijsniveau.

FOD Mobiliteit en Vervoer  
City Atrium  
Vooruitgangsstraat 56  
1210 Brussel  
België  
+32 2 277 31 11  
<http://www.mobilit.belgium.be>

Charlotte Van den Branden de Reeth  
Woordvoester  
+32 474 41 37 47  
[presse@mobilit.fgov.be](mailto:presse@mobilit.fgov.be)