

## CORONA ALS KANS VOOR EEN NIEUWE MOBILITEIT

# Nooit meer in de file

Luidt de coronacrisis het einde in van de files op onze wegen? Of gooit angst voor het openbaar vervoer roet in het eten? In ieder geval boemde telewerken de voorbije weken als nooit tevoren en zien overheden een momentum voor de fiets. ‘We moeten ons blijven afvragen welke verplaatsingen essentieel zijn.’

### JEF POPPELMONDE

BRUSSEL De allereerste Nationale Thuiswerkdag, op 28 oktober 2010, draaide uit op een sisser. De boodschap van de bedrijven die er hun schouders onder zetten, was nochtans aantrekkelijk. Ze wilden zo veel mogelijk mensen de voordelen van thuiswerken ‘aan den lijve’ laten ervaren: weg met verloren tijd in de file, weg met onnodige luchtvervuiling, welkom betere balans tussen werken en vrije tijd. Amper 2.000 werknemers deden eraan mee.

Sindsdien vindt elk jaar zo’n Nationale Thuis- of Telewerkdag plaats. Maar ondanks de vele pogingen deed in 2018 slechts 17 procent van de werkende Belgen aan telewerk, van wie de grote meerderheid één dag per week. Een gezondheids crisis bracht daar de afgelopen weken met een schok verandering in.

‘Jarenlang hebben we gebrainstormd, teksten geschreven en debatten georganiseerd over digitalisering en “het nieuwe werken”, zegt Danny Van Assche van ondernemersorganisatie Unizo. ‘Nu hebben we in heel korte tijd alle *woulds*, *shoulds* en *coulds* losgelaten – omdat het moest. We hebben het gewoon gedaan. En zo ontdekt dat het kan.’

### Pauzeknop

‘Deze crisis zal onze manier van werken blijvend beïnvloeden: de vooroordelen tegenover telewerk zijn weg’

DANNY VAN ASSCHE Unizo

Sinds het begin van de coronacrisis is het verkeer op onze wegen onherkenbaar veranderd. De dagelijkse files rond Brussel en Antwerpen zijn nog een vage herinnering. Aanschuiven gebeurt voorlopig nog alleen aan grenscontroles – die binnenkort ook weer verdwenen zijn – en waar een ongeval is gebeurd. De impact van het virus op ons leven en werken is enorm – maar is hij ook blijvend? Cathy Macharis, professor Duurzame Mobiliteit aan de Vrije Universiteit Brussel, gelooft alvast dat de ervaringen en inzichten die de afgelopen weken zijn opgedaan bij bedrijven, overheden en in ieders hoofd, ‘een kantelpunt in onze mobiliteit’ kunnen voortbrengen.

‘We hebben de pauzeknop ingedrukt’, zegt ze. ‘Alles is stopgezet en dat is hét moment om bij te leren. Om na te denken over hoe we het, als dit voorbij is, anders kunnen doen.’ Ze verwijst naar ingrijpende wegenwerken: de heraanleg van de Leien in Antwerpen, de werken aan de tunnels in Brussel. ‘Telkens gaven die aanleiding tot een grondige, lokale hertekening van de mobiliteit. En wat we nu meemaken, is nog vele malen ingrijpender.’

Als de economie weer aantrekt, de scholen (verder) openen en de epidemie achter ons ligt, zal het verkeer weer aanzwellen. Dat doet het nu al. Maandag, bij de heropening van de winkels, was er 30 procent meer zwaar verkeer onderweg dan de week ervoor en nog maar 10 procent minder dan in precoronatijden, tonen data van het Telraam-project van Transport&Mobility Leuven en Mobiel 21. Zondag al deden soepelere regels voor sociaal contact het autoverkeer toenemen. Maar kunnen we

voorkomen dat het dagelijkse file-overzicht op de radio die tendens volgt? Kan het coronavirus het einde betekenen van de structurele files op onze wegen?

### **Minder 'verliesuren'**

**Raakt het openbaar vervoer in het verdomhoekje? Een derde van de reizigers van De Lijn geeft aan bus en tram minder te zullen gebruiken**

Zo erg veel is daar eigenlijk niet voor nodig. 'Een klein percentage minder auto's op de weg zou volstaan om de druk op het wegennet fors te verminderen', zegt Thomas de Spiegelaere, de woordvoerder van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit. Net zoals dat vaak gaat bij de verspreiding van een virus, vertoont filevorming een exponentiële curve. Het aantal auto's kan lang zonder problemen toenemen – tot de beschikbare ruimte op de weg het verzadigingspunt nadert en de vertragingen plots snel beginnen aan te dikken.

Dat geldt gelukkig ook in de andere richting. Transport&Mobility Leuven berekende dat 10 procent minder auto's in de ochtendspits naar Brussel goed zou kunnen zijn voor 40 procent minder 'verliesuren'.

Niet alleen zou dat ons collectief veel tijd – en dus ook geld – besparen, ook voor de luchtkwaliteit zou het een zegen zijn. Sinds het begin van de coronacrisis is de uitstoot van stikstofdioxide volgens berekeningen van het Centre for Research on Energy and Clean Air in België met 35 procent afgenomen, die van fijn stof (PM10) met 11 procent. Die trend is niet alleen aan het afgenomen verkeer te wijten, 'maar minder auto's onderweg betekent natuurlijk minder uitstoot', zegt Frans Fierens van de Vlaamse Milieumaatschappij, die momenteel ook zelf aan een analyse werkt.

### **Koudwatervrees**

**'Nu iedereen ziet wat minder autoverkeer betekent, is dit hét moment om de kilometerheffing weer uit de koelkast te halen'**

GRIET DE CEUSTER Transport&Mobility Leuven

Mobiliteitsdeskundigen, maar ook de FOD Mobiliteit, stellen hoge verwachtingen in een toename van het aantal telewerkers. 'Elke werknemer die thuis werkt en elke conferentie of vergadering die digitaal plaatsvindt, betekenen een verplaatsing minder', zegt Macharis. Veel werknemers lijken er alvast voor open te staan. Afgaande op een bevraging door de Odisee Hogeschool bij ruim 5.000 Belgen zou maar liefst 84 procent van de werknemers ook als deze epidemie voorbij is, aan telewerk willen blijven doen.

Dat initiatieven als de Nationale Thuiswerkdag nooit een doorbraak brachten, was te wijten aan koudwatervrees bij werkgevers. Maar die lijkt definitief overwonnen, blijkt uit een rondvraag van *De Standaard*.

Bij telecomoperator Proximus kunnen werknemers al sinds 2013 tot twee dagen per week thuiswerken. 'Toen we begonnen, kwam er veel weerstand van de teamverantwoordelijken', zegt Ilse Diependaele, die mee het telewerkbeleid bij het bedrijf uitzet. 'Zal iedereen zijn werk wel doen? Zullen ze zich niet met privé-zaken bezighouden? Dat was de vrees.' Nu sinds midden maart plotseling 85 procent van de werkvloer – goed voor 10.000 mensen – elke dag thuis is, 'zien diezelfde teamverantwoordelijken in dat dit de nieuwe manier van werken wordt. De ervaringen zijn heel positief. De voorzichtige cultuuromslag heeft door deze crisis zijn definitieve doorslag gekregen.'

### **Iedereen op de digitale kar**

Diependaele is er zeker van dat werknemers van Proximus ook als de epidemie voorbij is, meer zullen telewerken dan voorheen. 'We bekijken hoe we het aantal telewerkdagen kunnen uitbreiden en stellen ons de vraag of we er als bedrijf nog wel een limiet op moeten zetten. Op voorwaarde dat er duidelijke afspraken zijn, gebeurt al het werk dat moet gebeuren. Waar dat gebeurt, maakt dan niets uit.'

Tot gelijkaardige conclusies komen ook andere grote werkgevers in ons land, zoals BNP Paribas Fortis – ‘Iedereen is het erover eens dat telewerk zijn doeltreffendheid bewezen heeft en steeds meer toegepast zal worden’ – of de FOD Financiën – ‘Voornaamste les uit deze periode? Dat wij zo goed als volledig normaal kunnen functioneren met iedereen thuis’, zegt directeur Personeel en Organisatie Arnaud Vajda.

Bij De Lijn klopte de ICT-dienst overuren om elke bediende op de digitale kar te krijgen. Er werden handleidingen gemaakt om de nodige technologie in elke huiskamer te krijgen. ‘Deze periode leerde ons dat het vaak geen meerwaarde biedt om in de auto naar het bedrijf te rijden om daar achter een computer te kruipen, zegt HR-directeur Filip Claes. Hij noemt de ervaringen van de voorbije weken ‘een katalysator om nog meer aan telewerken te gaan doen’ – uiteraard voor de functies die daarvoor in aanmerking komen.

### **Bang voor de bus**

Er zijn ook mindere kanten aan telewerk, zeggen de bedrijven. Gebrek aan sociaal contact tussen de collega’s en een vervagende grens tussen werk en vrije tijd worden het vaakst aangehaald. ‘Maar de terughoudendheid is weg en vooroordelen zijn doorgeprikt’, leert Danny Van Assche van Unizo uit een bevraging bij kleinere kmo’s. ‘Deze crisis zal onze manier van werken’ – en zo ook onze mobiliteit – ‘blijvend beïnvloeden. Er is geen weg terug.’

Maar de kennismaking met het coronavirus kan ook andere mobiliteitseffecten sorteren – met minder hoopgevende vooruitzichten voor de drukte op de weg. De vrees is groot dat het openbaar vervoer in het verdomhoekje verzeilt – omdat afstand houden er moeilijk is en mensen bang zijn er besmet te worden. In Chinese steden als Peking, Shanghai en Guangzhou, waar het leven intussen stilaan hernomen is – rijden in de ochtendspits nu al meer auto’s dan tijdens dezelfde periode vorig jaar, schrijft *Bloomberg*. Het gebruik van de metro in hoofdstad Peking is dan weer met 53 procent afgenomen.

In ons land vrezen De Lijn en de NMBS gelijkaardige scenario’s. In een bevraging onder haar reizigers die De Lijn liet uitvoeren, zegt een derde van de bevragden dat ze bus en tram na de coronacrisis minder zal gebruiken. 6 procent zegt dat zelfs nooit meer te willen doen. Ook van de ouders die hun kinderen tot voor kort nog met het openbaar vervoer naar school lieten gaan, zegt een derde dat ze dat in de toekomst niet meer zien gebeuren. ‘We houden rekening met een blijvende daling van het aantal passagiers’, zei directeur-generaal Roger Kesteloot woensdag tijdens een webinar over ‘Mobiliteit na corona’, georganiseerd door de Vlaamse vereniging voor Ruimte en Planning.

### **#blijvenfietsen**

Om te voorkomen dat angst om het openbaar vervoer te gebruiken, resulteert in een toeloop naar de auto – wat alle eventuele voordelen van meer telewerken teniet zou kunnen doen – wordt veel van de fiets verwacht. Die deed het opvallend goed tijdens de lockdown: volgens metingen van Telraam reden er 10 procent meer fietsers rond dan voor de crisis intrad. Bij een bevraging door mobiliteitsorganisatie VAB zei dan weer één op de tien pendelaars die voor de coronacrisis nog de auto namen, te zijn overgestapt op een (elektrische) fiets.

Ook de Vlaamse regering geeft aan die trend te willen bestendigen. Het is geen toeval dat de -minister van Mobiliteit, Lydia Peeters (Open VLD), deze week een nieuwe campagne lanceerde: #blijvenfietsen. ‘*Never waste a good crisis*’, zei de minister na de voorstelling ervan. Lokale besturen zullen ook subsidies kunnen krijgen voor ingrepen die de fiets ruimte geven, zoals fietsstraten, fietsstallingen of bredere fiets-, wandel- en zebrapaden, zodat iedereen de nodige anderhalve meter afstand kan houden.

‘*Build it and they will come*’ luidt een vaak geciteerd adagium van mobiliteitsprofessionals. ‘Investeer in goede, veilige fietsroutes en er zal meer gefietst worden’, zegt professor en mobiliteitsdeskundige Dirk Lauwers (UAntwerpen en UGent).

## **'Bomeffect'**

In Brussel werd twee weken geleden vanuit dezelfde filosofie de ruimte alvast herverdeeld (*DS 29 april*). Op een aantal iconische invalswegen, waarvan de Wetstraat de bekendste is, ging ruimte van de auto naar de fiets. Een kwestie van noodzakelijkheid, volgens een honderdtal Bouwmeesters, mobiliteitsverenigingen en academici in een opiniestuk in *De Standaard* (*DS 12 mei*). 'In een stad als Brussel zijn er dagelijks gemiddeld 5,4 miljoen verplaatsingen, waarvan 35 procent met het openbaar vervoer', schreven ze. 'Op een normale werkdag staat het autoverkeer er al stil. Als na de exit 1,9 miljoen extra verplaatsingen met de auto gebeuren, dreigt een totaal verkeersinfarct.'

Die angst – dat een crisis het openbaar vervoer zou doen leeglopen – was er ook na de aanslagen in de Brusselse metro, op 22 maart 2016. Ook toen probeerde de overheid dat op te vangen met forse investeringen in infrastructuur voor de fiets. En het fietsverkeer boemde. Iedereen sprak van het 'bomeffect'. Enkele jaren later krabbelde het openbaar vervoer weer recht, maar het fietsverkeer verdween niet meer (*DS 20 januari 2018*). Het is de auto die zich sindsdien minder in de straten van de hoofdstad laat zien.

## **Schone lei**

Eén ding is zeker. Door het nieuwe coronavirus en de lockdown hebben de afgelopen weken meer mensen dan ooit stilgestaan bij de vraag wat een essentiële verplaatsing is. Voor het antwoord keek iedereen naar de regels en richtlijnen die de regering had opgesteld. Die zullen verdwijnen, maar het concept van de 'essentiële verplaatsing' mag van mobiliteitsplanners nog lang in ieders hoofd blijven hangen.

'Is het echt noodzakelijk dat ik deze verplaatsing maak, of kan ik ze op een of andere manier vermijden? Het zou goed zijn als we onszelf die vraag blijven stellen', zegt Griet De Ceuster, gedelegeerd bestuurder van Transport&Mobility Leuven. 'Om de druk op de wegen – en de vervuiling, files en onveiligheid die eruit voortvloeien – te doen afnemen, zijn vooral minder autoverplaatsingen nodig. En dus zou het goed zijn er twee keer over na te denken.'

In één beweging legt De Ceuster, net als Lauwers en Macharis, de kilometerheffing weer op tafel, als fiscale stimulans om dat te doen. De vorige Vlaamse regering bestelde een studie die bewees dat de impact daarvan op de files groot kan zijn, maar stopte die vervolgens in de koelkast. 'Nu iedereen ziet wat minder autoverkeer betekent, is dit hét moment om de kilometerheffing er weer uit te halen en om onze mobiliteit met een schone lei te hertekenen', zegt De Ceuster.