

Belgen leggen 60 % minder kilometers af in april 2020

De gezondheidsmaatregelen die genomen zijn door de overheden om de risico's van de COVID-19-epidemie te beperken hebben tot een forse daling geleid van de transportvraag in België. Die daling heeft verschillende oorzaken die gaan van aanzienlijke beperkingen op de individuele verplaatsingen tot de onrechtstreekse impact via de economie. Tijdens de strikte lockdown van april 2020 wordt het aantal afgelegde kilometers door personen (reizigerskilometers of rkm) 60 % lager geschat dan tijdens een normale aprilmaand. De geraamde daling is minder groot voor het goederenvervoer, waarvoor ongeveer een derde van het normale aantal tonkilometers (tkm) afgelegd in België niet werd gerealiseerd. Tijdens de maand mei zorgde de geleidelijke versoepeling van de maatregelen ervoor dat de verplaatsingen opnieuw toenamen, met een kleinere daling van de afgelegde afstanden: -37 % rkm voor het personenvervoer en -20 % tkm voor het goederenvervoer ten opzichte van een normale meimaand.

Voor de niet-pendelverplaatsingen (bank, dokter, shoppen, cultuur, ontspanning, uitstappen, enz.) kunnen met de vinger worden gewezen voor de daling van het personenvervoer ...

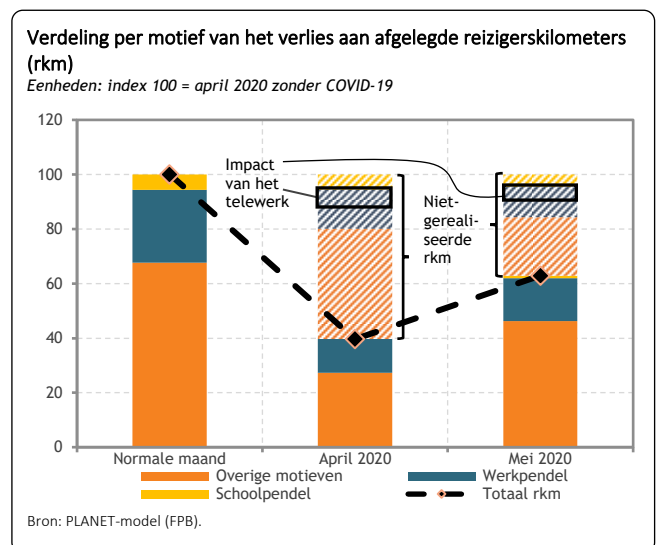
Zoals blijkt uit de figuur, kan twee derde van de niet-gerealiseerde rkm worden toegeschreven aan die niet-pendelmotieven. Voor de maand april houdt dat een daling van 60 % in ten opzichte van een normale situatie. Hoewel de werkpendel ook sterk daalt tijdens die maand (-54 %) door het grote aantal tijdelijk werklozen en het massale telewerk, vertegenwoordigt die daling minder dan een vierde van het totale verlies aan rkm. Het volledig wegvallen van de schoolpendel verklaart de rest van het verlies ten opzichte van een normale maand april.

... terwijl de impact van telewerk minder groot is.

Ondanks het massale beroep op telewerk (meer dan een derde van de werknemers zou tijdens de lockdown hun activiteit volledig hebben uitgeoefend in telewerk), wordt geschat dat dit slechts 12 % van het totale verlies aan afgelegde kilometers verklaart. Op basis van die waarneming kan een beter inzicht worden verkregen in het potentieel van telewerk als hulpmiddel om de transportvraag te sturen. Zelfs wanneer telewerk in de meest uitgebreide vorm wordt toegepast (overall verplicht telewerk waar mogelijk, alle dagen van de week), leidt een dergelijke extreme toename ervan volgens die waarnemingen tot een daling van slechts ongeveer 7 % van het totale aantal afgelegde kilometers in België ten opzichte van een normale situatie.

Doordat het uitgebreide gebruik van telewerk tijdens de geleidelijke uitstap uit de lockdown in mei 2020 werd verlengd, blijft het verlies aan afgelegde kilometers voor het

woon-werkverkeer groot, terwijl dat met de helft daalt voor de overige motieven. In mei 2020 draagt de werkpendel slechts voor 30 % bij tot de niet-gerealiseerde reizigerskilometers ten opzichte van een normale situatie.



Het aantal afgelegde rkm voor collectief vervoer daalt met ongeveer drie vierde.

In termen van modal shift blijkt uit de tabel dat het particuliere wegvervoer in april het minst werd getroffen, en ook het snelst naar een normale situatie in mei terugkeerde, zowel voor het personenvervoer (auto, motor) als voor het goederenvervoer (vrachtwagen, bestelwagen). Bij een dalende totale vraag maken de uitzonderlijk lage congestieniveaus het wegvervoer aantrekkelijk voor personen en goederen die nog steeds circuleren. Bovendien zijn de beperkingen van het openbaar vervoersaanbod (sociale afstandsmaatregelen) vaak ook een stimulans om over te schakelen op particulier vervoer (auto en actieve vervoerswijzen).



Belangrijkste resultaten van de impact van COVID-19 op de transportvraag in april en mei 2020

Relatief verschil ten opzichte van een normale maand

		April	Mei
Reizigers (Rkm)			
	Totaal	-60%	-37%
	Woon-werk	-54%	-41%
Motief	Woon-school/studies	-100%	-82%
	Overige	-60%	-32%
	Wagen, motor	-58%	-33%
Modus	Trein	-75%	-60%
	Bus, tram, metro	-70%	-47%
	Actieve modi (te voet, fiets)	-69%	-45%
Goederen (Tkm)			
	Totaal	-33%	-20%
	Weg	-32%	-19%
Modus	Binnenvaart	-35%	-23%
	Spoor	-36%	-27%
	Vrachtwagens op de weg die onder een heffing vallen	-31%	-17%

Bron: PLANET-model (FPB).

Lessen voor de toekomst

De periode van lockdown in april en mei 2020 is door de omvang van de gevolgen op mobiliteit en vervoer, een belangrijke casestudy waaruit tal van nuttige lessen kunnen worden getrokken voor de uitbouw van het transportbeleid. Meer in het bijzonder de doelstellingen om de transportvraag te verminderen via veralgemeend telewerken moeten realistisch worden afgestemd op de ervaring van april 2020. Het vooruitzicht dat het collectief vervoer blijvend aan aantrekkelijkheid verliest door het aantal mensen dat het samenbrengt, en mogelijke capaciteitsverminderingen in verband met preventieve gezondheidsmaatregelen, moeten ook worden opgenomen in de modal-shift-doelstellingen. Als met die elementen rekening wordt gehouden, zullen de beoogde maatregelen om congestie en emissies door transport voor onze samenleving in de toekomst te verlichten, geloofwaardig blijven.