

Leerplatform MIRT

Verslag sessie Lange termijn Corona effecten

2 februari 2021

Introductie

Dagvoorzitter Huib van der Kolk (WB de Ruimte) opent de sessie en benadrukt dat er nog veel onzekerheden zijn rondom de lange termijn Corona effecten. Het doel van de sessie is dan ook niet om antwoorden te geven, maar om ruimte te bieden om te reflecteren op de cijfers van afgelopen tijd en wat we op basis daarvan kunnen verwachten. Daarnaast wisselen we van gedachten over welke effecten we eventueel vast willen houden en hoe we daarop kunnen sturen. Als bruggetje starten we met een persoonlijke opwarmer; wat wil ieder voor zich in zijn of haar privé situatie vasthouden van de huidige situatie.

Een greep uit de antwoorden:

- Aanzienlijk minder reizen naar werk, maar ook naar congressen en conferenties als die in hybride vorm plaats gaan vinden. Bijkomend voordeel: minder hoge belasting op het milieu en privéleven en makkelijker in te passen in de volle werkagenda's.
- Flexibeler de parttime uren in kunnen delen om te corresponderen met schooltijden.
- Een verrassende! Minder sociale contacten. De huidige situatie is extreem, maar het brengt veel mensen meer rust. Daarin meer balans vinden in de toekomst.
- Boodschappen thuis laten bezorgen is ideaal. Wel met de voorwaarde dat je thuis kan zijn voor ontvangen van de levering. Dat is nu geen probleem natuurlijk.
- Meer wandelen, ook tussen het werk door.

Terugblik op een jaar mobiliteit onder Corona

Henk Taale (senior-adviseur verkeersmanagement bij RWS) van het M&E-team (Monitoring en Evaluatie) trapt af met een terugblik op de mobiliteitscijfers van afgelopen jaar. De intensiteit op de weg is t.o.v. 2019 voor personenvervoer met ongeveer 20% afgenomen, maar vrachtverkeer is wat toegenomen. Dat geldt ook voor het stedenverkeer, daar was een 15-20% daling te zien. Op het hoofdwegennet hebben we gezien dat files oftewel etmaal vertraging met ca. 70% is gedaald. Dat is opmerkelijk, want dat toont aan dat een kleine daling in de verkeersprestatie/intensiteit een exponentiële daling van het aantal files tot gevolg heeft.

Voor wat betreft gebruik van ov was er overeenkomstig de verwachting een sterke daling tijdens de eerste lockdown. Tijdens de vakantieperiode in de zomer toen het beter ging met de besmettingen trok dat wat aan. Over het gehele jaar bekeken zagen we een daling van 60% in het ov-gebruik.

Bij niet-recreatief verkeer zijn de grootste effecten van de lockdown te zien bij het woon-werkverkeer en verkeer met onderwijs-bestemming. In april werkte 70% van de beroepsbevolking thuis. Opvallend is dat dat in oktober terug is gelopen naar 40%.

Voor recreatief verkeer is te zien dat mensen veel meer zijn gaan lopen. Bewegingen met bestemming horeca lopen volledig conform de sluiting/opening/sluiting van horecagelegenheden.

Qua afgelegde afstanden is afstand te voet flink toegenomen. Auto en ov daarentegen zijn qua afstand sterk afgenomen.

Er is ook gekeken naar de verkoop van voertuigen en dat levert enkele interessante inzichten op. De verkoop van het aantal nieuwe personenauto's is teruggelopen. Dit geldt ook voor aantal nieuwe bedrijfswagens. Verder hebben elektrische auto's een vlucht genomen en zijn er relatief meer occasions verkocht. Voornamelijk de verkoop van het aantal 2-wielers is heel sterk gestegen, in het bijzonder ten koste van het ov.

Paneldiscussie over toekomstscenario's

De panelleden Jan Francke, Bert van Wee en Daan Zandbelt kregen ieder de gelegenheid om eerst door middel van een korte presentatie hun perspectieven uiteen te zetten. Dat waren respectievelijk de toekomstramingen gebaseerd op basis van kengetallen van het KiM, inzichten in gedragsverandering en hoe gewoontes tot stand komen en een stedenbouwkundig/sociaalgeografisch perspectief.

Jan Francke (senior onderzoeker bij het KiM)

Het KiM heeft in oktober jl. een middellange termijn verwachting (ca. 5-6 jaar vooruit) opgesteld. Als algemene uitgangspunten zijn daarvoor de economische verkenning van het CPB gebruikt, als ook de twee verdiepende toekomstpaden; basisverkenning en het "dieper dal"-scenario.

In de basisverkenning ging men uit van nog maar 5% economische groei. In het dieper dal scenario werd rekening gehouden met een tweede golf en lockdown en zou de economie pas in 2025 weer op hetzelfde niveau komen. In dat scenario bevinden wij ons nu.

De verwachting is dat het aantal thuiswerkers na corona aanzienlijk blijft. Daar wordt bij opgemerkt dat een vrij rigoureuze definitie van thuiswerken wordt gehanteerd, namelijk meer dan 1 uur per week thuiswerken. De verwachting van voorkeur zegt meer, dat is namelijk van 3,2 uur naar 6,9 uur gegaan. Dit heeft gevolgen voor het aantal verplaatsingen en de verwachte afstand die wordt afgelegd.

Mensen verwachten zelf minder gebruik te gaan maken van trein en bus/tram/metro. Wandelen, fiets en auto liggen hoger in de verwachting.

Meer thuiswerken en online vergaderen en online scholing leidt tot verwachte reducties in afgelegde afstand. De verwachting is dat deze trend ook wordt bestendigd doordat thuiswerken en thuisstudie kunnen leiden tot kostenreducties voor leerinstellingen en organisaties.

Voertuig/verliesuren zijn veel meer afgenomen dan verwacht, maar de prognose is dat die in 2025 weer op hetzelfde niveau zullen liggen als in 2019. Wanneer het verkeer weer toeneemt, neemt ook de congestie toe. Dat bleek al uit het eerdere verhaal. Dezelfde trend verwachten we voor het gebruik van de trein en bus/tram/metro.

Voor wat betreft goederenvervoer wordt bij het dieper-dal scenario een daling verwacht. Dat is niet alleen door corona, maar heeft ook te maken met de al afnemende wereldhandel (autonome ontwikkeling). De energietransitie betekent ook dat er op termijn minder bulkgoederen vervoerd gaan worden, vooral via het spoor, de binnenvaart en buisleidingen. Daarnaast heeft de stikstof crisis ook een impact gehad die nog wel een tijd zichtbaar zal blijven.

Professor Bert van Wee (hoogleraar Transportbeleid bij de TU Delft)

Bert van Wee vertelt over zijn onderzoek over gedragsverandering. Hij legt uit dat je het in onderzoek dan hebt over *stated preference*. Dat blijkt niet erg betrouwbaar, want er kunnen discrepanties zijn met de werkelijke situatie. Daarom wordt ook naar alternatieve factoren gekeken om gedragsverandering te onderzoeken; zoals kijken naar psychologische, economische en sociaalgeografische factoren en 'wetmatigheden' etc.

Zo zie je bijvoorbeeld dat het aanbod van ICT- en Arbo-middelen voor thuis flink zijn verbeterd. Bedrijven hebben hier een slag in gemaakt en mensen hebben thuis een goede werkplek ingericht. Daar raak je aan gewend. Je ontwikkelt thuis nieuwe routines en spaart reistijd uit wat je aan andere bezigheden kan besteden, zoals een wandeling.

Mobiliteitsgedrag wordt gezien als gewoontegedrag. Gewoontes ontwikkelen zich binnen 1 tot enkele maanden. Aangezien de corona-crisis al bijna een jaar duurt is het waarschijnlijk dat dit blijvende effecten tot gevolg heeft.

Daarnaast was het middelmanagement vaak een barrière als het ging om toestaan dat mensen thuis mochten werken en die hebben -noodgedwongen- gezien dat dat ook werkt, waardoor zij

naar verwachting positiever zijn geworden over thuiswerken. De angst voor het kwijtraken van controle en het dalen van productiviteit is over het geheel genomen onterecht gebleken.

De corona-crisis heeft verder ook life-events veroorzaakt die langer effect zullen houden. Huwelijken, scheidingen, geboortes, overlijdens, baanverlies etc. Het "normaal" waar we naar terug gaan zal er voor veel mensen anders uitzien dan waar ze een jaar geleden stonden.

Al met al denkt Bert van Wee dat er meer mensen zullen gaan thuiswerken en dat dat blijvend effect zal houden op de mobiliteit. Bijvoorbeeld in plaats van 5 dagen nog maar 2 of 3 dagen naar kantoor. Dat zie je gelijk op de weg in een reductie van files. Als er 1% mensen minder de weg op gaan heb je al gauw 2-5% minder files. Daar zit zoals we eerder zagen een exponentieel verband. Dus een kleine groep mensen straks niet meer de weg opgaat heeft dat een grote impact op files.

Op basis van de *theory of planned behavior* is gedragsverandering denkbaar doordat als gevolg van Corona mensen andere kennis, ervaring en daarmee samenhangend ook een andere emotionele houding hebben ontwikkeld, bijvoorbeeld ten aanzien van fietsen, reizen met ov, thuiswerken, online aankopen etc. Die vrij langdurig bijgestelde ervaringen en waardering kan tot blijvende gedragsverandering leiden.

De tijd-ruimte geografie geeft aanleiding om te verwachten dat mensen gewend zijn geraakt aan andere beperkingen en mogelijkheden. Gedwongen thuis werken en minder reizen hebben ruimte en flexibiliteit gecreëerd om tijd en ruimte anders in te vullen. Zover dit tot gewaardeerde ervaring heeft geleid kan dit tot blijvend ander gedrag leiden.

Verder is er nog de theorie van de constante reistijdbudgetten. Als mensen meer thuis gaan werken reizen ze minder. Te verwachten is dat dat zeker op langere termijn zal betekenen dat men het acceptabel vindt om langere woon-werk-afstanden te accepteren en meer recreatief te gaan reizen. Het is te eenvoudig om te stellen dat er geen compenserende effecten optreden.

Als conclusie is er reden om te verwachten dat er lange termijneffecten van corona zullen zijn. Hoe die eruit zien is nu nog moeilijk hard te maken. Wel zijn er een aantal manieren om er meer systematisch naar te kijken en die een basis voor verder onderzoek bieden. Voor investeringen die vooral gericht zijn op het verminderen van knelpunten in infrastructuur hoofdwegen en spoor lijkt het zinvol om beslissingen uit te stellen tot er meer zekerheid is over de effecten.

Daan Zandbelt (architect, stedenbouwkundige en partner bij De Zwarte Hond en voormalig Rijksadviseur voor de fysieke leefomgeving)

Daan Zandbelt ziet voornamelijk dat veel trends die al voor corona speelden door corona ontzettend zijn uitgegroot en aan het licht komen.

Zo is volgens hem de mythe van 'verder is altijd beter' nu onderuitgehaald en zie je een herwaardering van het lokale. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt in relatie hiertoe wordt verwacht dat er meer behoefte aan grotere woningen met meer kamers met deuren en tuin zal zijn. Ook wordt verwacht dat winkels steeds meer competitie zullen ondervinden van e-commerce.

We weten dat aanbod vraag creëert en dat betekent dat verkeer in verregaande zin maakbaar is. Als je een weg verbreedt leidt dat tot meer verkeer. Daar moeten we anders naar gaan kijken.

Sinds de jaren '80 zijn we twee keer zo ver van ons werk gaan wonen. Dat heeft effecten gehad op de mobiliteit. Zo zie je dat het *daily urban system* van Amsterdam fors is uitgedijd tot wat we nu de MRA noemen. Je ziet hierbij dat banen sterk gecentreerd zijn in de stad, terwijl in de periferie van de regio de banen zijn afgenomen. Dat is het gevolg van keuzes geweest, onder andere van Rijksinvesteringen in de toegangswegen naar Amsterdam Zuid-as en centrum.

De maximaal acceptabele reistijd is een uur, maar het ideaal is een kwartier. Mensen willen dan ook het liefst dichtbij hun werk wonen, maar vinden tot maximaal een uur ook een prettige tijd om even te ontspannen van werk naar huis. Dat betekent iets voor hoe je gebieden inricht.

Daarnaast telt demografie ook mee. Hoger opgeleiden reizen heel veel, maar kunnen ook makkelijker thuiswerken. Vitale beroepen daarentegen zijn veel minder flexibel. Net als mensen die op locatie werken, zoals schoonmakers, conducteurs, caissières, vrachtwagenchauffeurs.

Mensen met een kleine portemonnee hebben vaak weinig vervoerskeuzes en al helemaal wanneer ze nachtdiensten draaien. Met die mensen moet je ook rekening houden. Hetzelfde geldt voor mensen die slecht ter been zijn. Hoe kan je mensen tot een verandering in het mobiliteitsgedrag bewegen als hun keuzes al beperkt zijn en door nieuw beleid steeds verder ingeperkt worden?

Uit dit soort inzichten is het MIRT-onderzoek Utrecht nabij voortgekomen, waarin ingezet wordt op woon en werk dicht bij elkaar. Covid-19 geeft creëert een setting waarin mensen meer over dit soort zaken nadenken. Dat geeft een klimaat waarin ruimte is deze wijze van denken meer te gaan toepassen.

In discussie

Jan Francke trapt de discussie af met een waarschuwing tegen wensdenken. In de jaren 80 was er de gedachte dat synchroonaal vervoer zou leiden tot betrouwbaar supply chain vervoer en nu zie je hetzelfde met het idee van MaaS. Jan betwijfelt dat mensen dat echt zo willen. Daarnaast spelen ook andere effecten van langetermijnbeleid mee. Afgelopen jaren is zwaar ingezet op concentratie en dat heeft geleid tot onbetaalbare huren en sociale segregatie. Dat leidt weer tot een terugval in de trend.

Daan Zandbelt bevestigt dat, maar benadrukt dat we dat zelf in de hand hebben. Het komt voor een deel doordat het Rijk wel investeert in de publieke infra, maar niet in complexe gebiedsontwikkeling in steden. Dat leidt tot "volksverhuizingen" met een domino-effect. Amsterdammers wijken uit naar Zwolle, Zwollenaren naar Raalte etc. Er zitten perverse prikkels in het huidige systeem. Als we als Rijk daar andere keuzes in zouden maken zouden we die perverse prikkels weg kunnen nemen.

Huib van der Kolk vraagt Bert van Wee daarop te reageren vanuit het oogpunt van de wetmatigheden in ons systeem. Volgens hem moeten we het hebben over bereikbaarheid, niet over het aantal kilometers. Dat zou het centrale thema moeten zijn van het Ministerie, niet het wegnemen van files. Bereikbaarheid van bestemmingen is belangrijker. Het opschuiven van de discussie naar ruimtelijke inrichting zou positief zijn. Hij waarschuwt wel voor een adder onder het gras, want je kan met beleidskeuzes de verplaatsingen naar incidentele bestemmingen zoals huisarts, winkel etc. wel beïnvloeden, maar voor woon-werkverkeer kan dat veel minder.

De vraag wordt gesteld of woon-werkverkeer misschien wel minder relevant wordt door de lange termijn corona effecten?

Jan pleit voor nuchter cijferen en verwacht een vrij geringe lange termijn verandering. Daan wijst erop dat de vraag voorbij gaat aan de sociale kant van de discussie. Laagopgeleiden wonen vaak op scooter-afstand van hun werk en hebben niet de mogelijkheid om thuis te werken. Biedt je hen voldoende modaliteitskeuzes? Zijn die opties gedurende de hele dag en nacht beschikbaar?

Hij waarschuwt ook voor de impact van kosten doorberekenen aan de reiziger. Ja, je kan op spits sturen met spitsheffingen. Maar dat is even plat gezegd een vrij elitaire beleidskeuze, want wie het kan betalen kan doorrijden. Laat die file maar eens staan, dan betaalt men in tijd. Als je betere alternatieven aanbiedt gaan mensen misschien andere keuzes maken. Voor kantoorwerkers zal na corona de keuze wellicht zijn om pas na de spits te gaan reizen. Dan heb je je tijd beter benut.

We moeten kijken naar welke groep er het meest onder corona lijdt. Bert onderschrijft dat er veel meer oog moet zijn voor verschillende groepen. Welk niveau van bereikbaarheid hebben mensen afhankelijk van hun inkomensniveau, flexibiliteit om thuis te werken etc.? Ga op die manier naar bereikbaarheid kijken.

De hoop is dat –nu organisaties en middelmannen hebben gezien dat thuiswerken goed werkt– de acceptatie voor thuiswerken blijvend is en zelfs wordt gestimuleerd. Daar kan je mee sturen. "Never waste a good crisis."

Vragen van de deelnemers

Arie Speulman vraagt hoe de wens om groter te wonen en bereikbaarheid zich tot elkaar verhoudt. Er is volgens Daan geen conflict tussen het hebben van een woning met een tuin en bereikbaarheid van diensten. Dat heeft te maken met hoe je woonbuurten ontwikkelt.

Jan Francke vraagt of Daan nou bepleit om gemengd te bouwen. Volgens Daan hebben we verkeerd gemengd. Er wordt vaak gefocust op microniveau, terwijl je op gebiedsniveau moet kijken waar je bereikbaarheid creëert en waar dat tot banen leidt.

Daan heeft een rapport uitgebracht dat dit illustreert, waarin al pre-corona werd gewaarschuwd voor de kwetsbaarheid van het MRA-systeem met Amsterdam als banenmotor centrum. Corona heeft dat nu bevestigd.

Hoe worden deze inzichten meegenomen in de nieuwe NMCA?

John Spruijt (adviseur verkeers- en vervoersmodellen bij RWS) neemt ons mee in hoe de lange termijneffecten van corona zijn meegenomen in de verbreding van de NMCA.

In lijn met de oproep van Bert en Daan is de discussie omtrent bereikbaarheid en nabijheid nu als nieuw element meegenomen in de NMCA. In de opvolger van de NMCA wordt gebruik gemaakt van een bandbreedte voor de verwachte ontwikkeling naar de toekomst. Naarmate we verder vooruit kijken wordt die bandbreedte groter, en veel onzekerheden worden daarin 'opgevangen'. Een aantal onzekerheden zijn expliciet onderzocht. Is het beeld dat we in de basispaden opstellen robuust? Als de effecten van corona blijvend zijn, blijven die basispaden dan staan?

Hiervoor zijn in samenwerking met het CROW-KpVV 3 verhaallijnen ontwikkeld. 3 verschillende scenario's van hoe corona blijvend effect kan hebben. Een van de verhaallijnen gaat over ruimte. Dat is de basis voor de opvolger van de NMCA.

Voor de korte- middellange termijn zien we een dip in de economische en geografische ontwikkeling. Sinds de vorige crisis zijn we daar bovenop gekomen, maar het is onzeker of dat nu ook weer gebeurt.

In gedragseffecten gaan we uit van een structurele verandering. Op basis van aannames over hoeveel mensen meer gaan thuiswerken en hoeveel dagen mensen thuis gaan werken komen we tot een reductie in woon-werkverkeer. Er wordt uitgegaan van eenzelfde effect voor e-commerce en e-onderwijs. Als deze ontwikkelingen verder doorzetten zullen er minder verplaatsingen gemaakt worden.

Het reistijdbudget als wetmatigheid is ook meegenomen. Minder vaak naar het werk betekent dan men verder weg kan gaan wonen. Langere reizen worden geaccepteerd als die minder frequent zijn. Ook kunnen er meer verplaatsingen voor andere motieven plaats gaan vinden.

Dan de vraag hoe het in de toekomst zit met vervoerskeuzes? De veronderstelling is dat autobezit nog steeds toeneemt, maar wel minder hard. De verwachting is dat bedrijven minder lease-auto's beschikbaar zullen gaan stellen. Dat betekent niet per definitie dat er minder auto gereden zal worden. Voorkeuren ten aanzien van groepsvervoer of individueel vervoer kunnen namelijk ook veranderen. Dat kan te maken hebben met tijdens corona ingesleten gewoontegedrag, risicomijding, angst voor besmettingsgevaar of een verschuiving in autogebruik van niet-recreatief naar recreatief gebruik, zoals nu ook te zien is.

Voor goederenvervoer baseren we onze aannames ook op een aantal trends die in de afgelopen tijd een boost hebben gekregen. De aanname is dat de trend naar meer online bestellen verder versnelt, wat leidt tot meer leveringsverkeer, meer ritten. Wel wordt verwacht dat afstanden korter zullen worden door de trend van lokaal consumeren en dichterbij huis produceren.

De opvolger van de NMCA is in april in hoofdlijnen gereed. De definitieve versie wordt later gepubliceerd.

Na het plenaire deel zijn de deelnemers in groepen uiteengegaan om aan de hand van een systematisch denkmodel door te praten over de lange termijneffecten van corona.

De terugkoppeling

Tijdens de terugkoppeling wordt opgeroepen tot verder verduidelijken wat nou de effecten van corona kunnen zijn op voorgenomen infrastructuur investeringen. Hoe gaan we daar als MIRT-gemeenschap mee om? Gaan we dat ieder voor zich doen? Er is veel behoefte aan meer sturing hierop.

Vragen die blijven hangen zijn:

- Zien we in de toekomst hybride bijeenkomsten; congressen, colleges, meer keuzevrijheid voor deelnemers, of blijft er sociale druk om toch fysiek mee te blijven doen?
- Zien we in de toekomst minder pieken omdat we meer sturing hebben op spreiding en spitsmijding, of gaan we juist allemaal op precies dezelfde dagen reizen (ma, di, do).
- Als mensen in de toekomst meer groen om zich heen wensen hoe richt je mobiliteit daar dan voor in? Stuur je op nabijheid? Richt je je op ov-knooppunten?

De afdronk van de sessie is dat richting geven haast nog niet kan, want er zijn nog te veel onzekerheden. Er is behoefte om met elkaar in gesprek te blijven in dit soort verbanden. Processturing hiervoor vanuit het Rijk zou daarbij heel nuttig zijn, wellicht middels verdiepende gesprekken per landsdeel. Stellen we de juiste vragen? Wat doen we centraal, wat regionaal? Het gaat over inhoud, proces en belangen. Hoe ga je daar binnen de MIRT-projecten mee om en hoe zorg je voor uniformiteit?