



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

ENQUÊTE BEMOB: IMPACT VAN COVID-19 OP DE MOBILITEITS- GEWOONTES VAN DE BELGEN



www.mobilit.belgium.be

.be

Auteurs:

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Directoraat generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid
Directie Mobiliteit – Dienst Studies en Enquêtes
enquetewwv@mobiliteit.fgov.be

Verantwoordelijke uitgever:

Emmanuelle Vandamme, Vooruitgangstraat 56 - 1210 BRUSSEL - Ondernemingsnr. 0 308 357 852

Wettelijk Depot: D/2020/13.831/4 – Juli 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Verplaatsingen in verband met werk of studie.....	3
Gevolgen van de Covid-19-crisis op de arbeidstijden.....	3
Evolutie van de gebruikte vervoermiddelen om zich te verplaatsen naar de werkplaats, school of universiteit.....	4
Evolutie van de gebruikte vervoermiddelen om zich naar de werkplek, school of universiteit te verplaatsen.....	4
3. Het telewerken	6
Evolutie van het aantal telewerkdagen per week	6
Wensen met betrekking tot het aantal telewerkdagen per week na de gezondheidscrisis	6
4. De andere verplaatsingsmotieven	8
Evolutie van de verplaatsingen volgens de meest voorkomende motieven	8
Evolutie van de verplaatsingen voor het aankopen van voedingswaren en non-food artikelen	8
Belangrijkste vervoerswijze voor andere motieven	10
5. Fietsen en wandelen tijdens de lockdown.....	11
6. De impact van de Covid-19-gezondheids crisis op de mobiliteit in de toekomst.....	12
7. Perceptie van de vervoermiddelen vanuit het gezondheids perspectief.....	14
8. Online aankopen en in lokale winkels kopen.....	15
9. De aankoop van voertuigen	16
10. Vakantie, in België en in het buitenland	17

1. Inleiding

De Covid-19-gezondheidscrisis heeft al enkele weken invloed op onze mobiliteit. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een enquête uitgevoerd om gegevens te verzamelen over de mobiliteit van de Belgen voor en tijdens de verschillende fasen van het invoeren en versoepelen van de lockdownmaatregelen. Naast de beschrijvende indicatoren wil dit onderzoek licht werpen op de potentiële impact van deze crisis op het mobiliteitsgedrag op de langere termijn. Dit in verschillende opzichten: reisfrequentie, gebruik en perceptie van vervoermiddelen, telewerken, online winkelen, reizen naar het buitenland of het kopen van voertuigen.

De enquête werd tussen 5 en 14 juni online uitgevoerd door het bedrijf Ivox, onder een panel van 2000 respondenten die als volgt waren verdeeld: geslacht, 54% vrouwen en 46% mannen; leeftijd, 23% jonger dan 34 jaar, 38% 35-54 jaar en 38% ouder dan 55 jaar; woonplaats, 52% Vlaanderen, 34% Wallonië en 13% Brussel; en opleidingsniveau, 53% met een diploma dat niet hoger is dan het secundair onderwijs en 47% met een diploma hoger onderwijs. De gegevens werden gewogen volgens geslacht, leeftijd, woonplaats en opleidingsniveau om representatief te zijn voor de Belgische bevolking.

Om de evolutie van het mobiliteitsgedrag sinds het begin van de gezondheidscrisis te volgen, vroegen we de respondenten om zich te positioneren volgens de volgende periodes:

In de normale situatie, vóór de Covid-19-gezondheidscrisis en de inperkingsmaatregelen.

Tijdens de periode van strikte lockdown, van 18 maart tot 3 mei, toen alleen essentiële reizen werden toegestaan.

Tijdens de afbouwperiode, wanneer de maatregelen werden versoepeld, door de heropening van winkels, scholen, kappers, musea en tentoonstellingen, dierenparken, historische plaatsen; de mogelijkheid om familieleden thuis te ontvangen; enz.

En om het toekomstige, waarschijnlijke (onder voorbehoud van professionele, budgettaire, en andere beperkingen) en gewenste (vrij van deze en andere beperkingen) gedrag te onderzoeken, hebben we de respondenten ook gevraagd welke verplaatsingen ze overwegen zodra de Covid-19-crisis opgelost is en we weer in een normale situatie zijn beland.

Via alle vragen die aan het panel van respondenten werden gesteld, probeerden we een antwoord te geven op deze actuele vragen: In welke mate hebben de Belgen hun mobiliteitsgewoonten veranderd? En wat zijn hun voornemens en/of wensen in deze zaak, wanneer de Covid-19-gezondheidscrisis opgelost zal zijn?

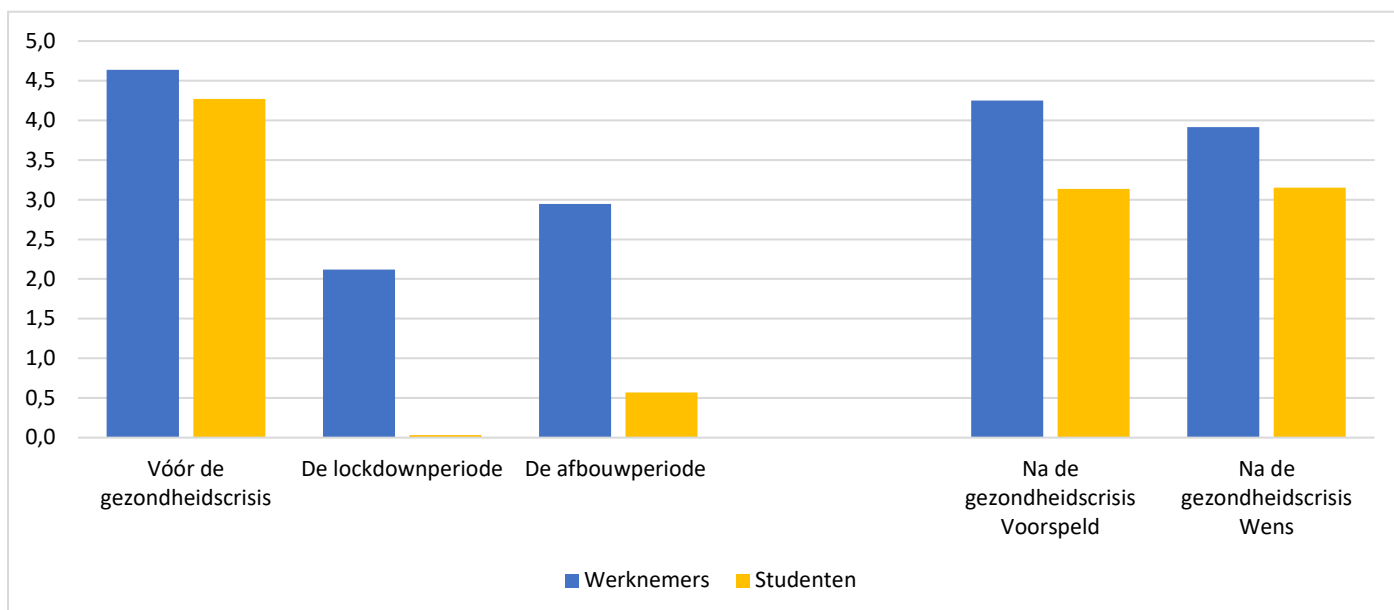
2. Verplaatsingen in verband met werk of studie

Gevolgen van de Covid-19-crisis op de arbeidstijden

Om licht te werpen op de mogelijke gevolgen van de gezondheidscrisis door Covid-19 op de mobiliteit van de beroepsbevolking, hebben we de vraag gesteld in hoeverre hun arbeidstijden werden beïnvloed. Voor een grote meerderheid van de werknemers in het panel van respondenten werd de arbeidstijden niet beïnvloed (79%). Slechts 5,4% van de werknemers gaf aan tijdelijk werkloos te zijn (meestal tussen 1 en 3 dagen).¹

¹ Het panel voor deze enquête bestond uit 4% studenten, 53% werknemers, 4% zelfstandigen en 39% niet-actieven (werklozen, gepensioneerden, enz.).

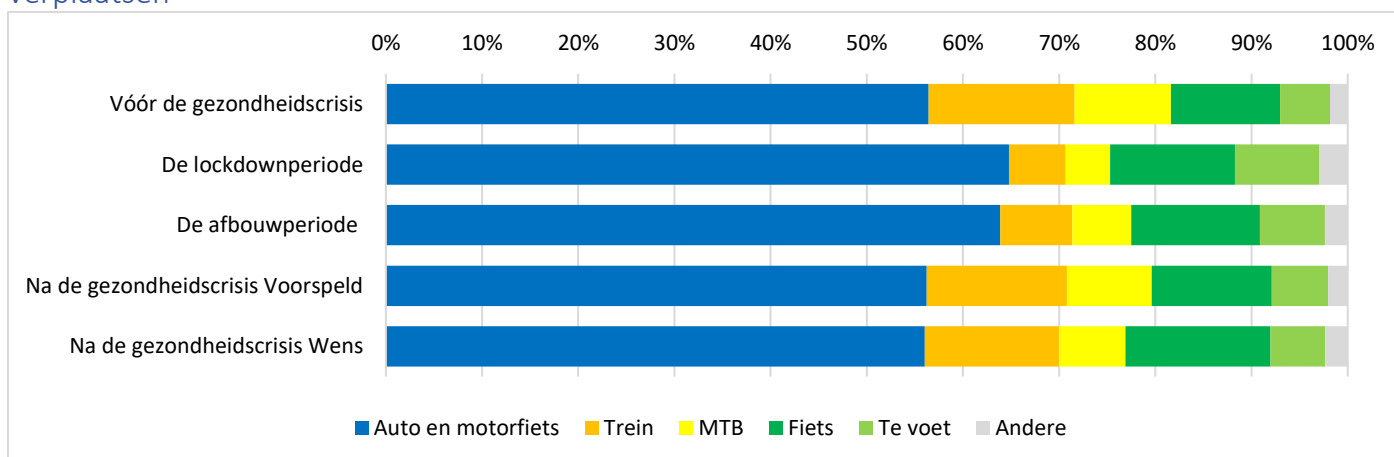
Evolutie van de gebruikte vervoermiddelen om zich te verplaatsen naar de werkplaats, school of universiteit



Figuur 1 Het gemiddelde aantal dagen per week dat de respondenten zich verplaatsten, zullen of willen verplaatsen naar hun werk, school, universiteit of hogeschool

Figuur 1 toont duidelijk de veranderingen in het aantal dagen per week dat werknemers en studenten zich naar hun werk, school of universiteit verplaatsen, volgens de verschillende in acht genomen periodes. Tijdens de strikte lockdown tonen de cijfers een zeer duidelijke vermindering van het aantal verplaatsingen per week tussen woonplaats en werkplek, of tussen woonplaats en school of universiteit. Voor werknemers daalde het aantal dagen dat men zich verplaatste van 4,6 naar 2,1 dagen per week. Tijdens de versoepeling van de lockdownmaatregelen is dit aantal licht gestegen (2,9 verplaatsingsdagen per week), maar het bleef ver onder het gebruikelijke niveau. Na de gezondheidscrisis verwachten werknemers zich iets minder vaak per week naar het werk te hoeven verplaatsen in vergelijking met de beginsituatie (4,3 dagen per week in vergelijking met 4,6 dagen per week eerder). Hoewel dit niet spectaculair is, moet worden opgemerkt dat een dergelijke daling (-8%) al een aanzienlijke impact op het verkeer zou hebben. De wensen van de werknemers zijn ambitieuzer en geven aan dat zij het aantal verplaatsingen willen terugbrengen tot 3,9 dagen per week (-16% ten opzichte van de normale situatie).

Evolutie van de gebruikte vervoermiddelen om zich naar de werkplek, school of universiteit te verplaatsen



Figuur 2 Evolutie van de gebruikte vervoermiddelen voor de verplaatsingen naar de werkplek, school of universiteit

Het gebruik van het openbaar vervoer is tijdens de lockdown aanzienlijk afgenomen. Deze daling was ten voordele van de auto, maar ook in het voordeel van de actieve vervoermiddelen. Het percentage werknemers en studenten dat gebruik maakt van het openbaar vervoer is gedaald van 25% naar 11%, ten gunste van de auto (van 56% naar 65%) en de actieve vervoermiddelen (van 16% naar 22%). Dit kan worden toegeschreven aan verschillende factoren zoals de afname van het aanbod in deze periode of de angst om een gezondheidsrisico te lopen (zie hieronder). Tijdens het versoepelen van de lockdownmaatregelen is het gebruik van het openbaar vervoer terug licht gestegen tot 14%. (Zie figuur 2 voor details).

Toen we aan de respondenten vroegen wat hun vervoermiddel zou zijn als de gezondheidscrisis voorbij was, zei 89% dat ze niet van hoofdvervoermiddel zouden willen veranderen. Dit zijn werknemers die hun auto willen opgeven voor een duurzamer vervoermiddel, maar ook gebruikers van het openbaar vervoer die opnieuw de auto of fiets willen nemen.

Tabel 1 Evolutie van de vervoermiddelen voor de verplaatsingen naar de werkplek, school of universiteit

	Vóór de lockdown	Tijdens de lockdown	De afbouwperiode	Na de gezondheidscrisis Voorspeld	Na de gezondheidscrisis Gewenst
Wagen bestuurder	53 %	62 %	60 %	53 %	52 %
Wagen passagier	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %
Motorfiets	1 %	1 %	2 %	1 %	2 %
Wagen en motorfiets	56 %	65 %	64 %	56 %	55 %
Trein + wagen/motor + fiets	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Trein + wagen/motor + MTB ²	1 %	0 %	0 %	1 %	1 %
Trein + fiets + MTB	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Trein + wagen/motorfiets	2 %	0 %	1 %	2 %	2 %
Trein + MTB	4 %	1 %	2 %	3 %	4 %
Trein + fiets	3 %	1 %	1 %	3 %	2 %
Enkel trein	2 %	1 %	1 %	3 %	3 %
Train en combinaties	15 %	6 %	8 %	15 %	14 %
MTB + fiets	2 %	0 %	1 %	1 %	2 %
MTB + wagen/motorfiets	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %
Enkel MTB	7 %	3 %	5 %	7 %	5 %
Metro tram bus en combinaties	10 %	5 %	6 %	9 %	7 %
Fiets	11 %	13 %	13 %	12 %	15 %
Te voet	5 %	9 %	7 %	6 %	6 %
Andere	2 %	3 %	2 %	2 %	2 %

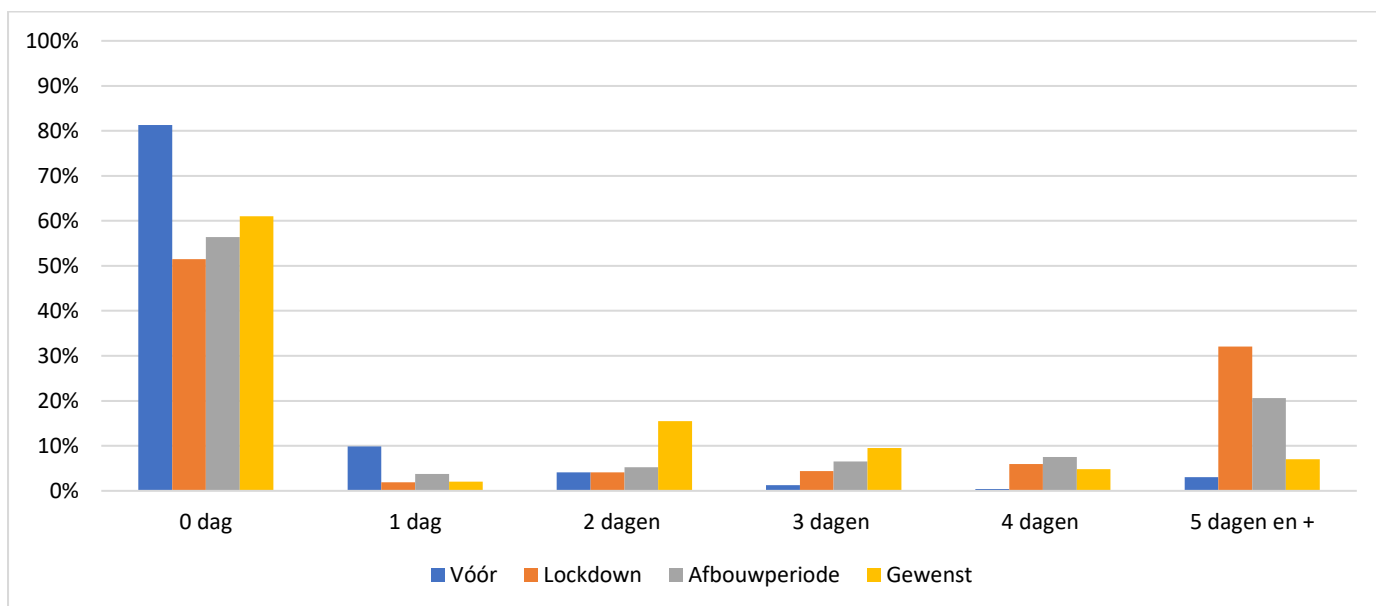
	Brusselaars			Vlamingen			Walen		
	Vóór	Voorspeld	Gewenst	Vóór	Voorspeld	Gewenst	Vóór	Voorspeld	Gewenst
Wagen	35%	36%	38%	55%	55%	54%	66%	65%	66%
Trein	11%	12%	14%	15%	14%	13%	18%	17%	16%
MTB	40%	33%	22%	6%	5%	5%	6%	7%	5%
Fiets	5%	6%	11%	18%	19%	22%	1%	2%	3%
Te voet	8%	13%	14%	4%	3%	3%	7%	8%	7%
Andere	1%	0%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	3%

² Metro, tram, bus

3. Het telewerken

In dit onderzoek werd telewerk als volgt gedefinieerd: Het thuis uitvoeren van professionele taken zonder dat men zich naar de lokalen van de werkgever hoeft te verplaatsen. Thuiswerken voor of nadat men die dag op de gebruikelijke werkplek was, wordt niet beschouwd als telewerk.

Evolutie van het aantal telewerkdagen per week



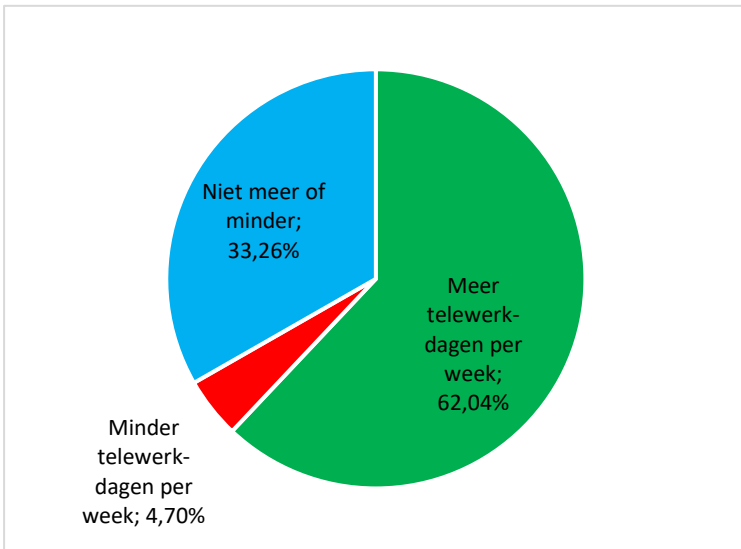
Figuur 3 Evolutie van het aantal telewerkdagen per week (alleen voor werknemers)

Figuur 3 toont de impact van de Covid-19-gezondheidscrisis op het telewerken. Het is duidelijk dat het gemiddelde aantal telewerkdagen per week met de invoering van de lockdown sterk is toegenomen, van 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. Als we kijken naar de verdeling van het aantal telewerkdagen per week, dan zien we dat het aantal werknemers dat 0 dagen aan telewerk doet tijdens de lockdown is gedaald van 81% naar 51% en sinds de versoepeling van de lockdownmaatregelen onder de 60% is gebleven. Bovendien was het percentage werknemers dat vóór de gezondheidscrisis 5 dagen aan telewerk deed minder dan 5%, terwijl dit tijdens lockdown meer dan 30% bedroeg. Bijna 21% van de werknemers deed begin juni 2020 nog steeds 5 dagen per week aan telewerk.

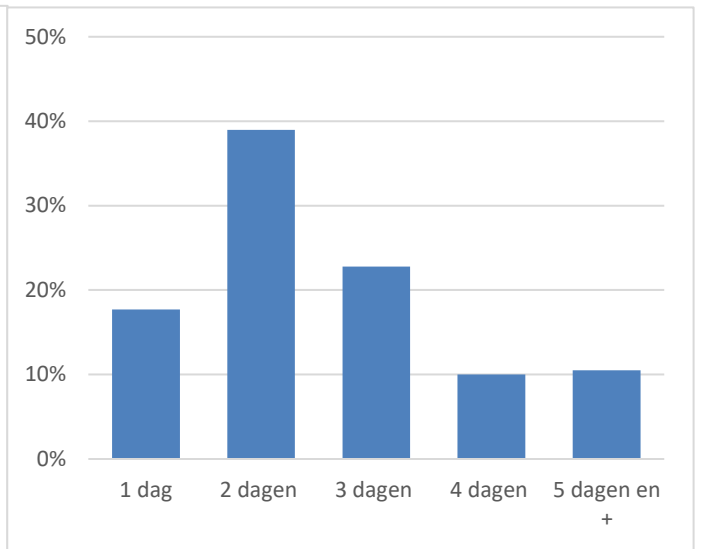
Wensen met betrekking tot het aantal telewerkdagen per week na de gezondheidscrisis

Telewerken is een van de manieren om het aantal werkgerelateerde verplaatsingen te verminderen. Van de werknemers die op deze enquête hebben gereageerd en die al aan telewerk deden of die door de gezondheidscrisis de kans kregen om het telewerken uit te proberen (621 werknemers), zegt 62% dat ze het aantal dagen dat ze telewerken met gemiddeld 2,6 dagen/week willen verhogen (voor details zie figuur 4 en figuur 5). Als de wensen van de werknemers worden gevolgd, zou het gemiddelde aantal telewerkdagen voor alle werknemers met 3 worden vermenigvuldigd, van 0,4 dagen/week tot 1,2 dagen/week (zie figuur 7).

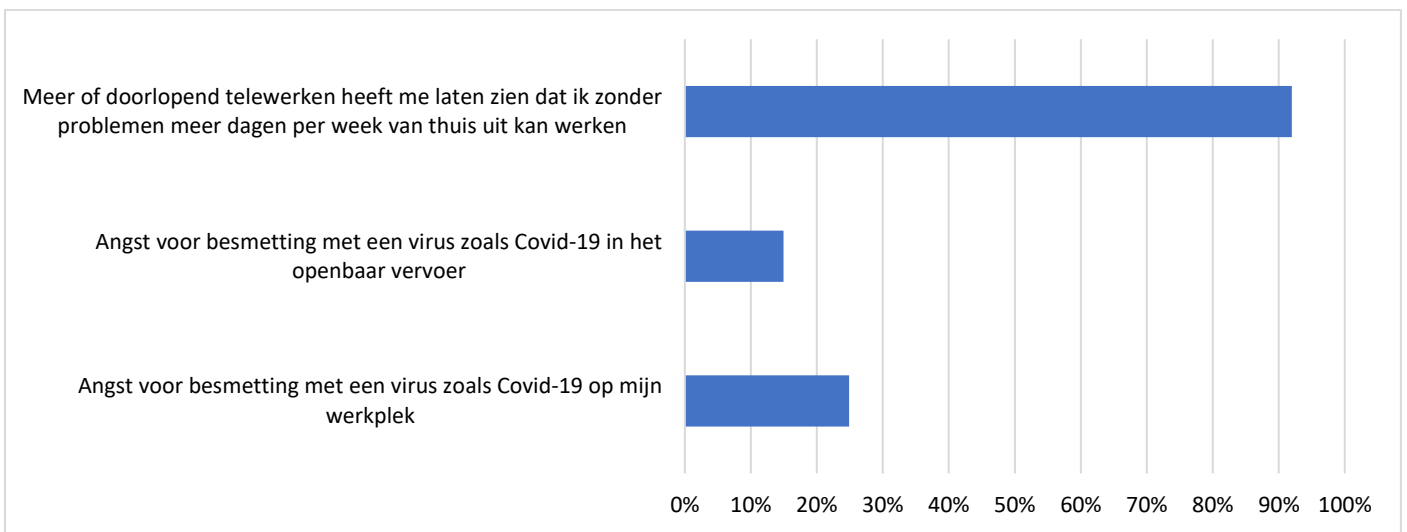
Voor deze respondenten lijkt de positieve ervaring met telewerken een grotere motivatie te zijn om aan telewerken te doen dan de angst voor besmetting in het openbaar vervoer of op de werkplek (zie figuur 6).



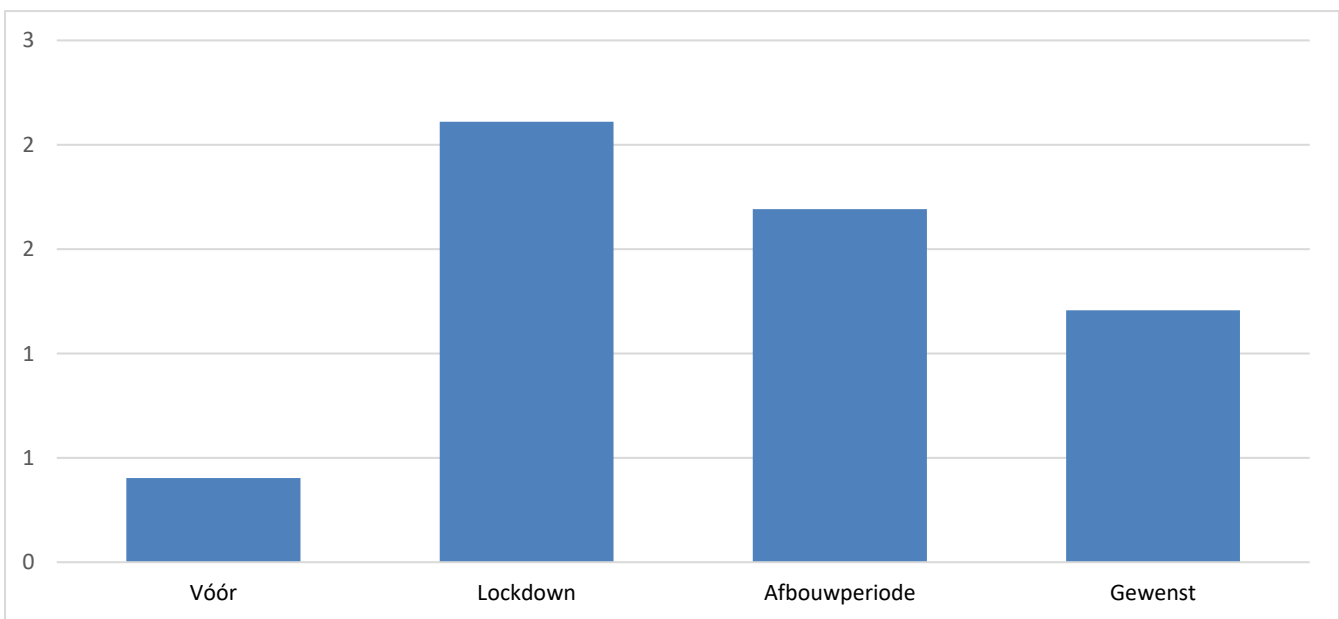
Figuur 4 Wensen in termen van aantal telewerkdagen per week



Figuur 5 Aantal extra gewenste telewerkdagen per week



Figuur 6 Redenen om meer dagen per week te gaan telewerken



Figuur 7 Evolutie van het gemiddelde aantal telewerkdagen per week

4. De andere verplaatsingsmotieven

Voor een aantal veel voorkomende redenen om zich te verplaatsen (buiten woon-werkverplaatsingen, verplaatsingen naar school of universiteit) werd aan de respondenten gevraagd naar de frequentie en de vervoermiddelen.

Evolutie van de verplaatsingen volgens de meest voorkomende motieven

Tabel 2 geeft voor elk vaak voorkomend doel om zich te verplaatsen het gemiddelde aantal verplaatsingen per week en het respectieve aandeel verplaatsingen voor dat doel in het totale aantal verplaatsingen (in procenten) voor de verschillende perioden die in deze enquête in aanmerking worden genomen. De belangrijkste verandering die in deze tabel wordt waargenomen is de evolutie van het motief “een wandeling maken” tijdens de lockdown, waarvan het aandeel verdubbelt. Dit is ook het enige motief waarvoor de frequentie niet is afgenomen met de invoering van de lockdown.

Tabel 2 Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag (vetgedrukt) en het aandeel van de verplaatsingen (cursief gedrukt) volgens de vaak voorkomende motieven (alle bevolkingsgroepen samen: werknemers, studenten en niet-actieven)

Motief	Vóór lockdown		Lockdown		Versoepeling		Na de crisis	
		<i></i>		<i></i>		<i></i>		<i></i>
Woon-werk	2,44	<i>18 %</i>	1,09	<i>16 %</i>	1,52	<i>18 %</i>	2,17	<i>18 %</i>
Woon-school	0,21	<i>2 %</i>	0,00	<i>0 %</i>	0,03	<i>0 %</i>	0,12	<i>1 %</i>
Aankoop voedingswaren	1,98	<i>15 %</i>	1,19	<i>18 %</i>	1,45	<i>17 %</i>	1,81	<i>15 %</i>
Aankoop non-food	0,84	<i>6 %</i>	0,42	<i>6 %</i>	0,56	<i>7 %</i>	0,73	<i>6 %</i>
Administratieve redenen	0,37	<i>3 %</i>	0,21	<i>3 %</i>	0,24	<i>3 %</i>	0,31	<i>2 %</i>
Medische afspraak/gezondheid	0,28	<i>2 %</i>	0,18	<i>3 %</i>	0,23	<i>3 %</i>	0,26	<i>2 %</i>
Afspraak kapper/schoonheidssalon	0,23	<i>2 %</i>	0,08	<i>1 %</i>	0,15	<i>2 %</i>	0,19	<i>2 %</i>
Bezoek vrienden/familie	1,38	<i>10 %</i>	0,34	<i>5 %</i>	0,74	<i>9 %</i>	1,32	<i>11 %</i>
Uitstappen (restaurant, bar, enz.)	0,64	<i>5 %</i>	0,08	<i>1 %</i>	0,17	<i>2 %</i>	0,57	<i>5 %</i>
Ontspanning (gaan sporten, bioscoop, enz.)	0,89	<i>7 %</i>	0,19	<i>3 %</i>	0,29	<i>3 %</i>	0,88	<i>7 %</i>
Een wandeling maken	2,08	<i>16 %</i>	2,16	<i>33 %</i>	2,04	<i>24 %</i>	2,33	<i>19 %</i>
Kinderen naar school/crèche brengen	0,90	<i>7 %</i>	0,16	<i>2 %</i>	0,44	<i>5 %</i>	0,78	<i>6 %</i>
Kinderen naar activiteiten wegvoeren	0,42	<i>3 %</i>	0,10	<i>2 %</i>	0,14	<i>2 %</i>	0,35	<i>3 %</i>
Iemand wegvoeren/ begeleiden	0,33	<i>2 %</i>	0,18	<i>3 %</i>	0,21	<i>3 %</i>	0,28	<i>2 %</i>
Een zieke/ oude persoon helpen	0,27	<i>2 %</i>	0,26	<i>4 %</i>	0,25	<i>3 %</i>	0,25	<i>2 %</i>

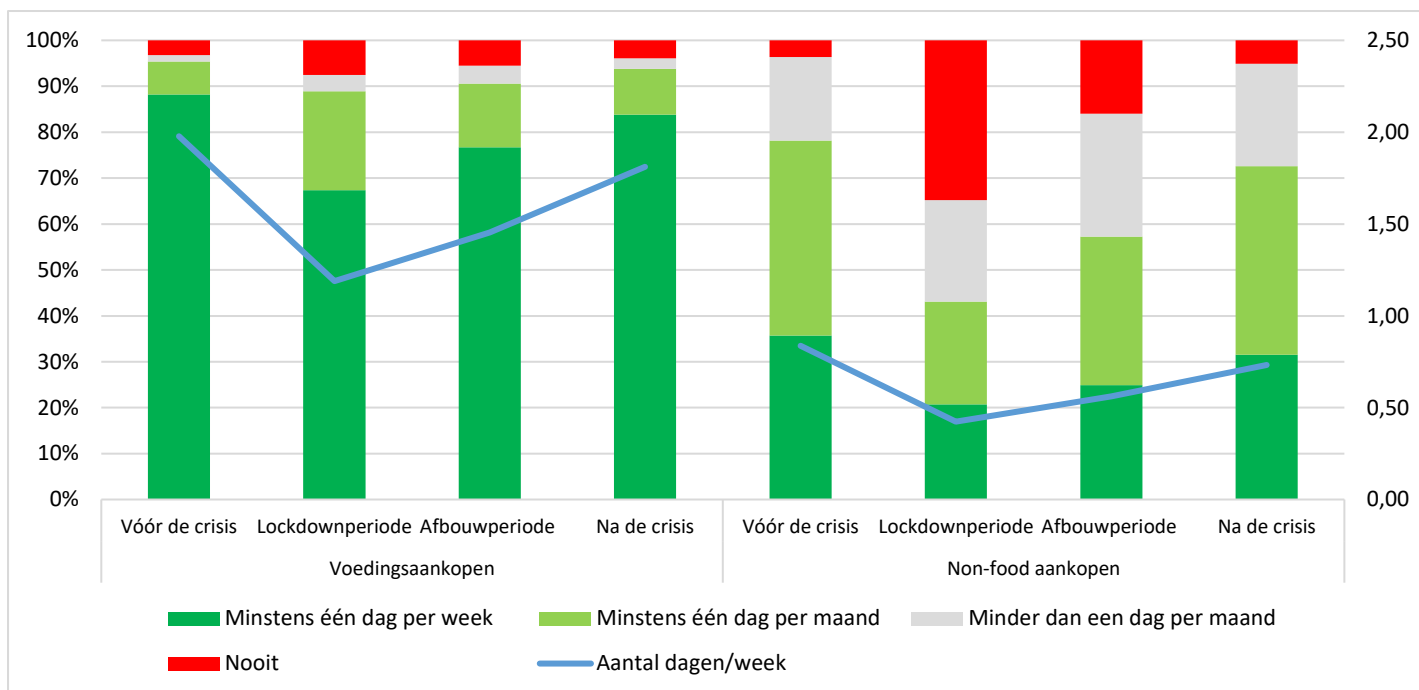
Evolutie van de verplaatsingen voor het aankopen van voedingswaren en non-food artikelen

Hier zijn we vooral geïnteresseerd in de redenen voor aankopen, omdat verplaatsingen in verband met bepaalde aankopen tijdens de lockdown werden toegestaan en mogelijk een groot aantal verplaatsingen uitmaken.

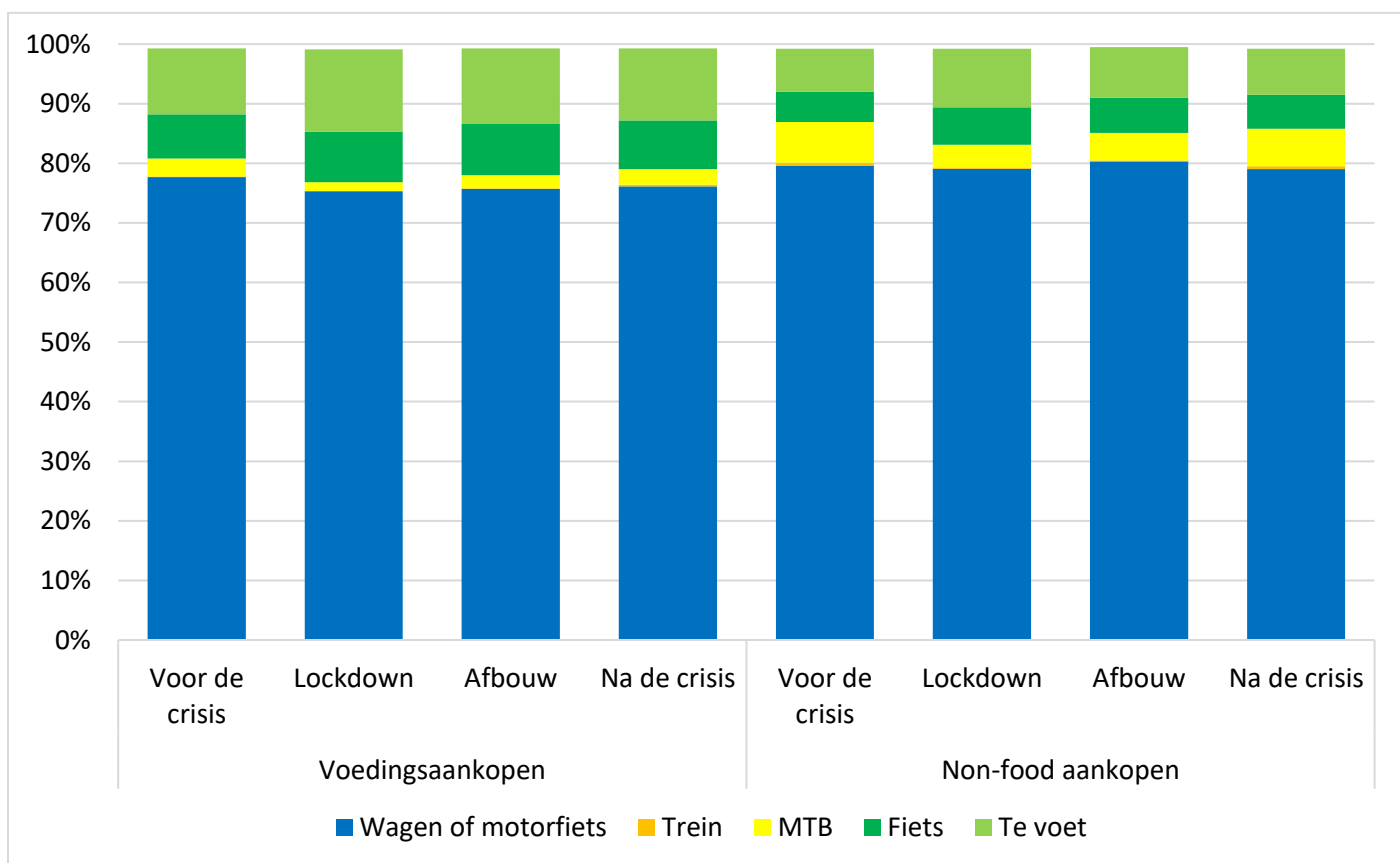
Net als bij de woon-werkverplaatsingen werden verplaatsingen voor aankoopdoeleinden beïnvloed door de Covid-19-gezondheids crisis, inclusief essentiële verplaatsingen, zoals voor voedingsaankopen, die tijdens de inperking met 40% afnamen (zie figuur 8 voor details).

De vervoermiddelen die gebruikt werden voor aankopen zijn weergegeven in figuur 9. De auto is de dominante vervoerswijze voor aankopen (>70% modaal aandeel). De Covid-19-gezondheids crisis lijkt echter te hebben geleid tot

een toename van het aandeel van de actieve vormen van vervoer, met name voor de aankoop van levensmiddelen. De actieve modi (wandelen en fietsen) zijn gestegen van 18% (vóór de crisis) tot 23% (in perioden van de lockdown). De kleinere afstanden van de verplaatsingen is waarschijnlijk één van de verklaringen voor deze verandering.



Figuur 8 Frequentie van verplaatsingen voor food en non-food aankopen



Figuur 9 Vervoermiddelen met betrekking tot verplaatsingen voor food en non-food aankopen

Belangrijkste vervoerswijze voor andere motieven

Wat de andere redenen om zich te verplaatsen betreft, lijkt het openbaar vervoer ook de vervoerswijze te zijn die het zwaarst getroffen is door de Covid-19-crisis. Opnieuw lijken de actieve vervoerswijzen te hebben geprofiteerd van de situatie, met name voor het maken van wandelingen. De volledige resultaten voor het hoofdvervoermiddel, per motief en per periode, zijn weergegeven in tabel 3.

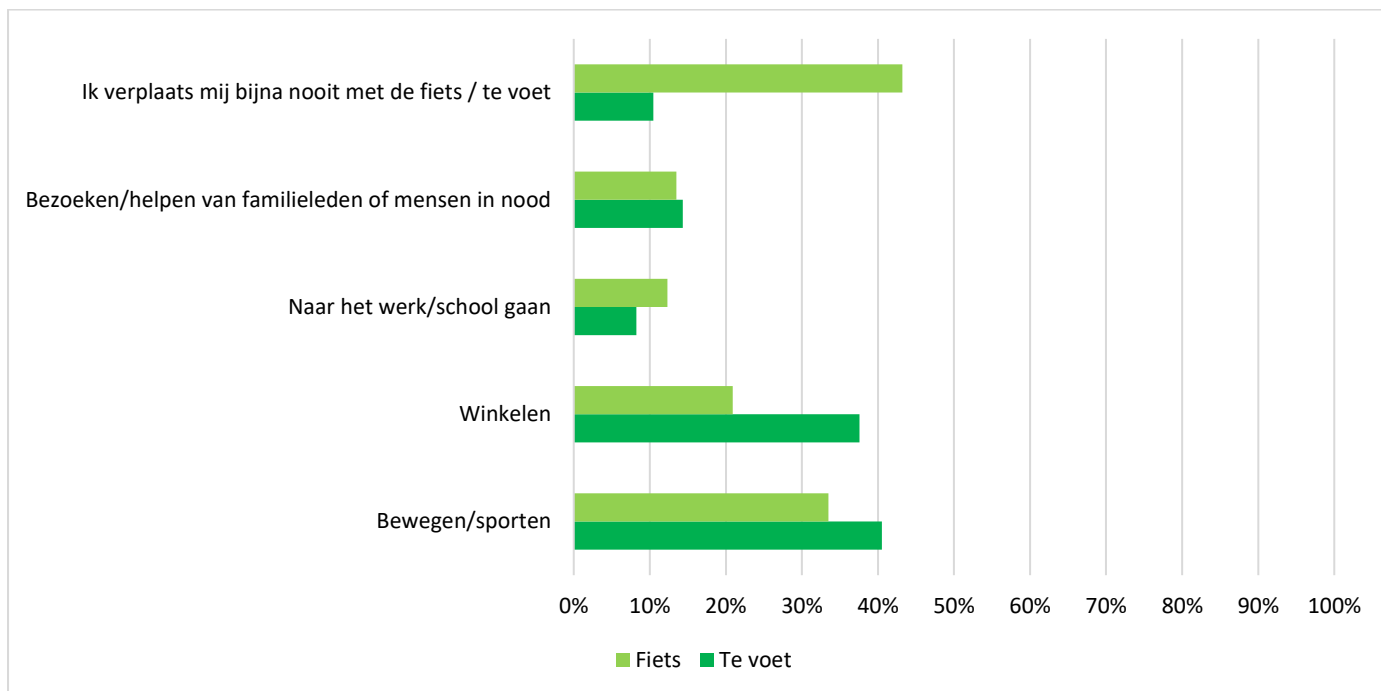
Tabel 1 Hoofdvervoermiddel volgens verplaatsingsmotief en periode

Motief	Periode	Wagen/motor	Openbaar vervoer	Actieve modi	Andere
Administratieve redenen	Vóór de crisis	65,3 %	5,6 %	28,6 %	0,5 %
	Tijdens lockdown	68,4 %	3,2 %	27,4 %	1,0 %
	Afbouwperiode	66,2 %	3,8 %	29,1 %	0,9 %
	Na de crisis	63,2 %	5,0 %	31,3 %	0,6 %
Medische afspraak/ gezondheid	Vóór de crisis	70,0 %	7,0 %	22,2 %	0,7 %
	Tijdens lockdown	72,5 %	5,2 %	21,3 %	1,0 %
	Afbouwperiode	71,7 %	5,8 %	21,7 %	0,8 %
	Na de crisis	69,0 %	7,0 %	23,1 %	0,8 %
Afspraak kapper/ schoonheidssalon	Vóór de crisis	60,8 %	4,6 %	34,5 %	0,3 %
	Tijdens lockdown	66,0 %	2,5 %	29,6 %	1,8 %
	Afbouwperiode	60,7 %	3,6 %	34,7 %	1,0 %
	Na de crisis	58,4 %	4,7 %	36,7 %	0,5 %
Bezoek vrienden/familie	Vóór de crisis	77,3 %	7,7 %	14,0 %	1,0 %
	Tijdens lockdown	68,9 %	4,3 %	26,4 %	0,5 %
	Afbouwperiode	72,8 %	4,7 %	21,3 %	1,1 %
	Na de crisis	74,9 %	7,3 %	16,7 %	1,0 %
Uitstappen (restaurant, bar, enz.)	Vóór de crisis	74,9 %	6,2 %	18,4 %	0,7 %
	Tijdens lockdown	78,8 %	4,3 %	14,8 %	1,9 %
	Afbouwperiode	75,8 %	6,9 %	16,6 %	0,6 %
	Na de crisis	73,3 %	6,3 %	19,6 %	0,8 %
Ontspanning (om te gaan sporten, bioscoop, enz.)	Vóór de crisis	73,3 %	10,4 %	15,3 %	0,9 %
	Tijdens lockdown	67,6 %	8,0 %	23,6 %	0,8 %
	Afbouwperiode	72,7 %	8,0 %	18,5 %	0,9 %
	Na de crisis	71,3 %	10,6 %	17,1 %	0,9 %
Wandeling	Vóór de crisis	27,7 %	2,4 %	69,0 %	1,0 %
	Tijdens lockdown	18,0 %	0,7 %	80,5 %	0,9 %
	Afbouwperiode	22,8 %	1,0 %	75,4 %	0,8 %
	Na de crisis	25,7 %	2,3 %	70,9 %	1,0 %
Kinderen naar school/crèche brengen	Vóór de crisis	76,6 %	2,8 %	20,1 %	0,5 %
	Tijdens lockdown	78,2 %	1,2 %	18,2 %	2,4 %
	Afbouwperiode	74,6 %	3,0 %	20,5 %	1,8 %
	Na de crisis	75,9 %	3,0 %	20,7 %	0,6 %
Kinderen naar activiteiten wegvoeren	Vóór de crisis	87,1 %	2,5 %	8,9 %	1,6 %
	Tijdens lockdown	83,0 %	0,7 %	15,0 %	1,4 %
	Afbouwperiode	78,4 %	4,2 %	16,4 %	0,9 %
	Na de crisis	84,4 %	3,2 %	10,4 %	1,8 %
Iemand wegvoeren/ begeleiden	Vóór de crisis	89,0 %	1,5 %	9,4 %	0,3 %
	Tijdens lockdown	84,7 %	2,1 %	11,9 %	1,2 %
	Afbouwperiode	85,5 %	1,9 %	12,1 %	0,5 %
	Na de crisis	86,2 %	2,1 %	11,5 %	0,3 %

5. Fietsen en wandelen tijdens de lockdown

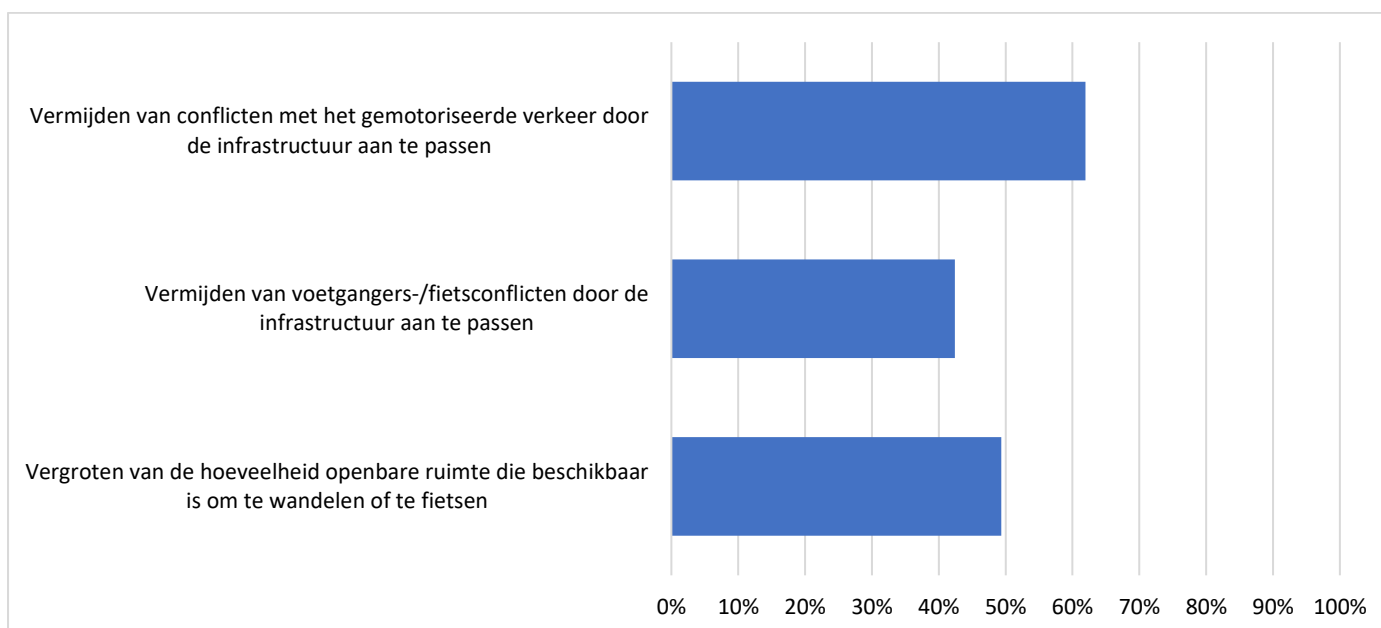
We wilden een deel van ons onderzoek wijden aan de plaats van het fietsen en wandelen tijdens deze Covid-19-gezondheidscrisis. Het is een algemene indruk dat een groter aantal van onze medeburgers momenteel meer bereid is om zich te voet of met de fiets te verplaatsen. Om dit objectief in kaart te brengen hebben we het panel van respondenten rechtstreeks ondervraagd over dit onderwerp. En voor degenen die meer hebben gewandeld en/of gefietst, vroegen we hen welke voorwaarden hen zouden aanmoedigen om deze inspanningen voort te zetten.

Wat het wandelen betreft, geeft 33% van de respondenten aan meer te wandelen dan vóór de Covid-19-gezondheidscrisis. Dit percentage bedraagt 22% voor fietsen. Voor het merendeel van de respondenten is het wandelen of fietsen niet toegenomen of afgenomen als gevolg van de crisis (respectievelijk 65% en 58% van de respondenten).



Figuur 10 Redenen voor het wandelen en fietsen tijdens de gezondheidscrisis

Voor de respondenten die hebben aangegeven dat ze meer gefietst of gewandeld hebben, is het aanpassen van de infrastructuur om conflicten met het gemotoriseerde verkeer te vermijden de meest gekozen voorwaarde om de inspanning die tijdens de lockdown werden geleverd verder te zetten (62% keuze). (Zie figuur 11).

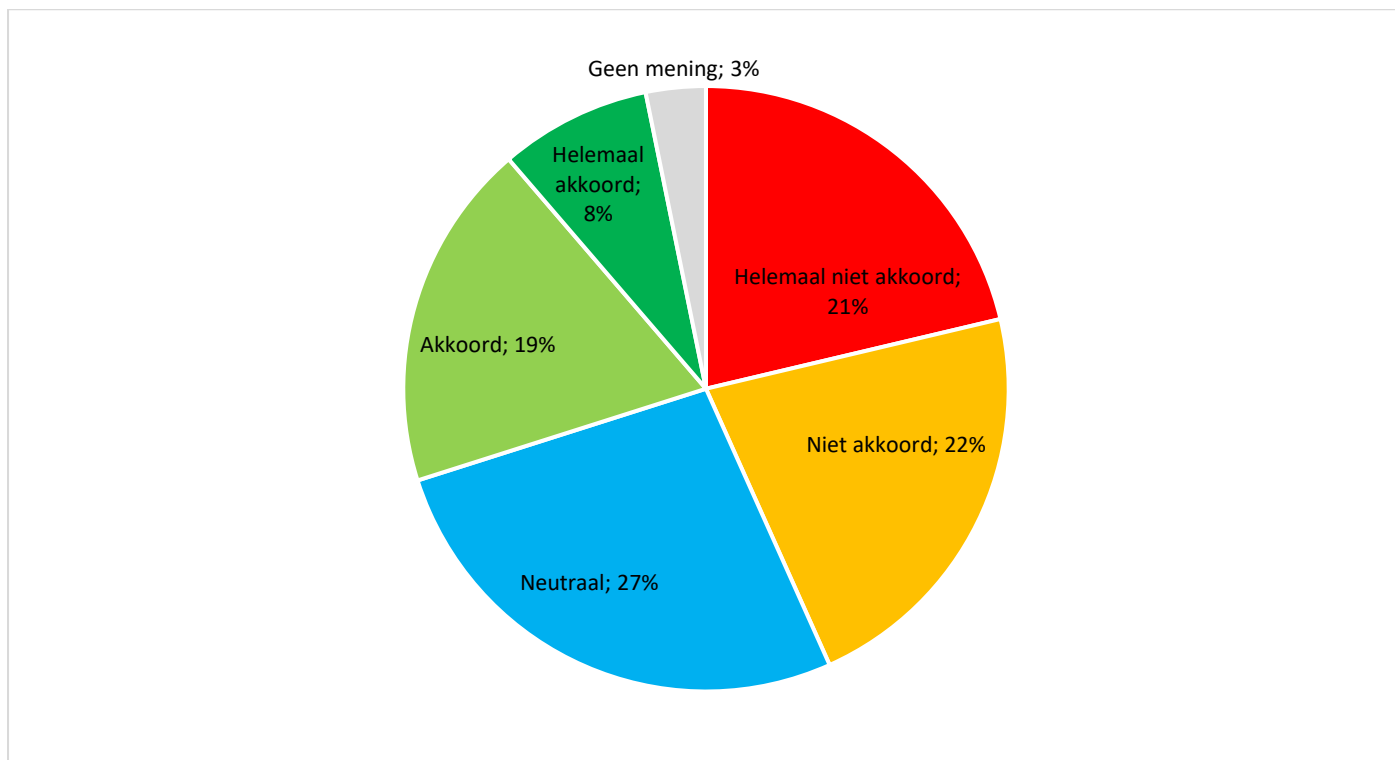


Figuur 11 Voorwaarden voor het handhaven van de toename van de wandel- en/of fietsactiviteiten

6. De impact van de Covid-19-gezondheidscrisis op de mobiliteit in de toekomst

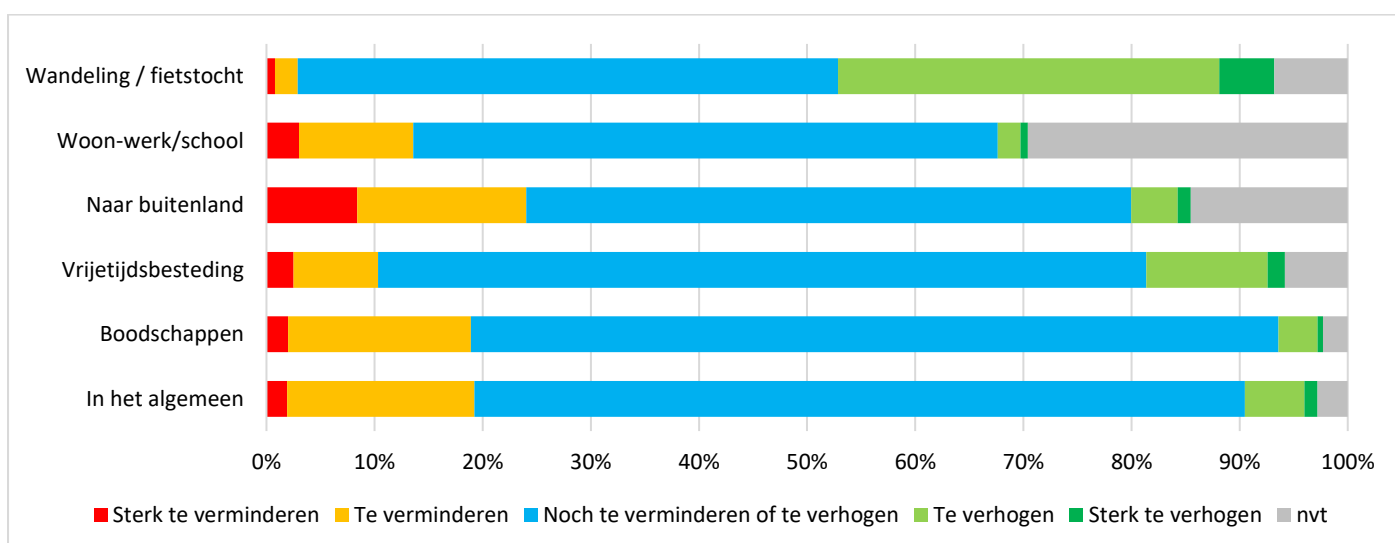
In dit deel van het onderzoek hebben we ons gericht op de impact van de Covid-19 gezondheidscrisis en op de mobiliteitsintenties van de respondenten in de toekomst.

In het algemeen wordt verwacht dat de Covid-19-gezondheidscrisis voor 27% van de respondenten op lange termijn invloed zal hebben op de manier waarop ze zich verplaatsen (zie figuur 12).



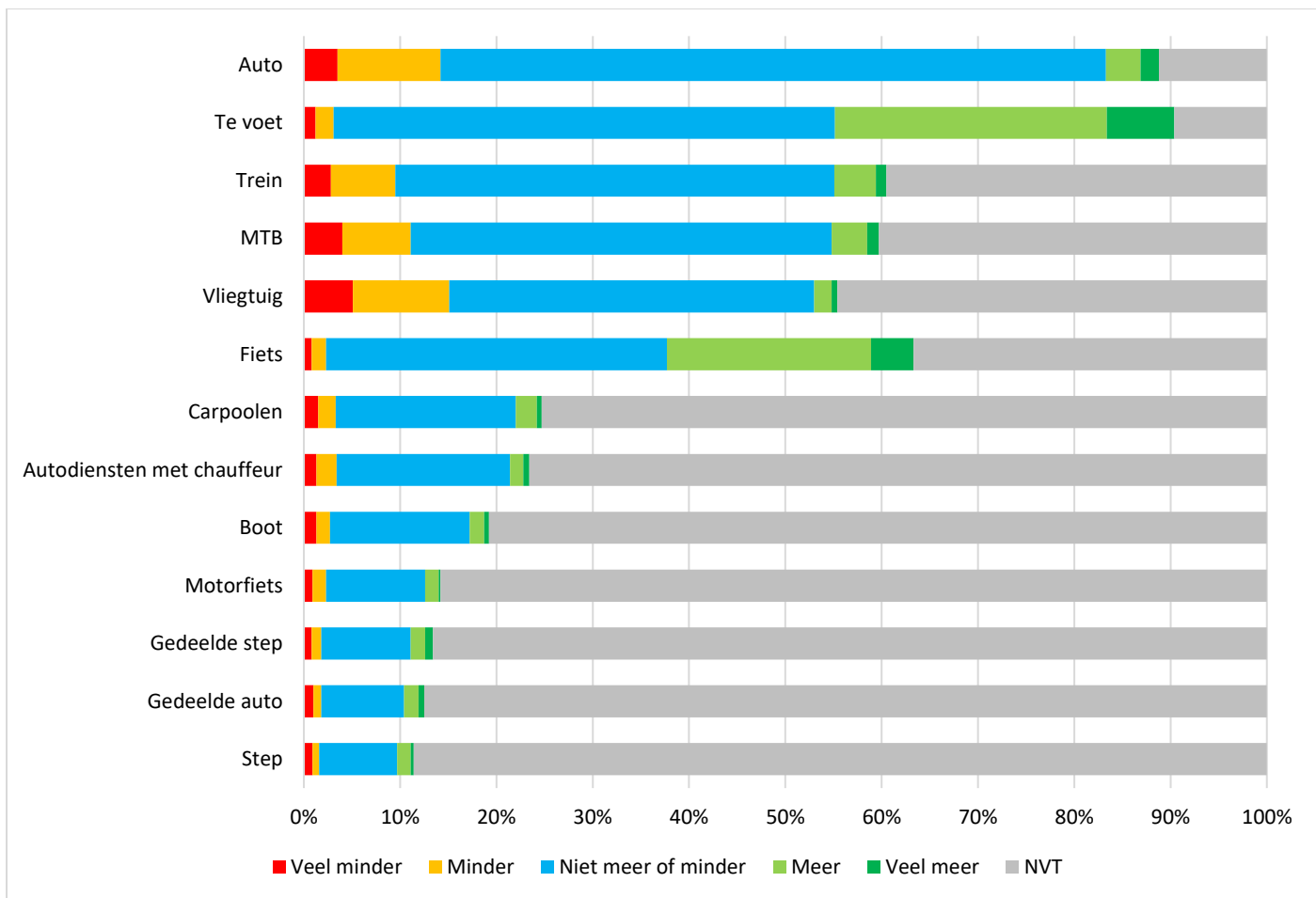
Figuur 12 Gevolgen op lange termijn van de Covid-19-crisis voor de manier waarop men zich verplaatst

Voor een aantal verplaatsingsmotieven en de daarbij gebruikte vervoermiddelen hebben we de respondenten gevraagd of ze de intentie hebben het aantal verplaatsingen te vermeerderen of te verminderen, of dat dit status-quo zou blijven (zie figuur 13).



Figuur 13 Impact van de Covid-19-gezondheidscrisis op het aantal verplaatsingen, voor verschillende motieven

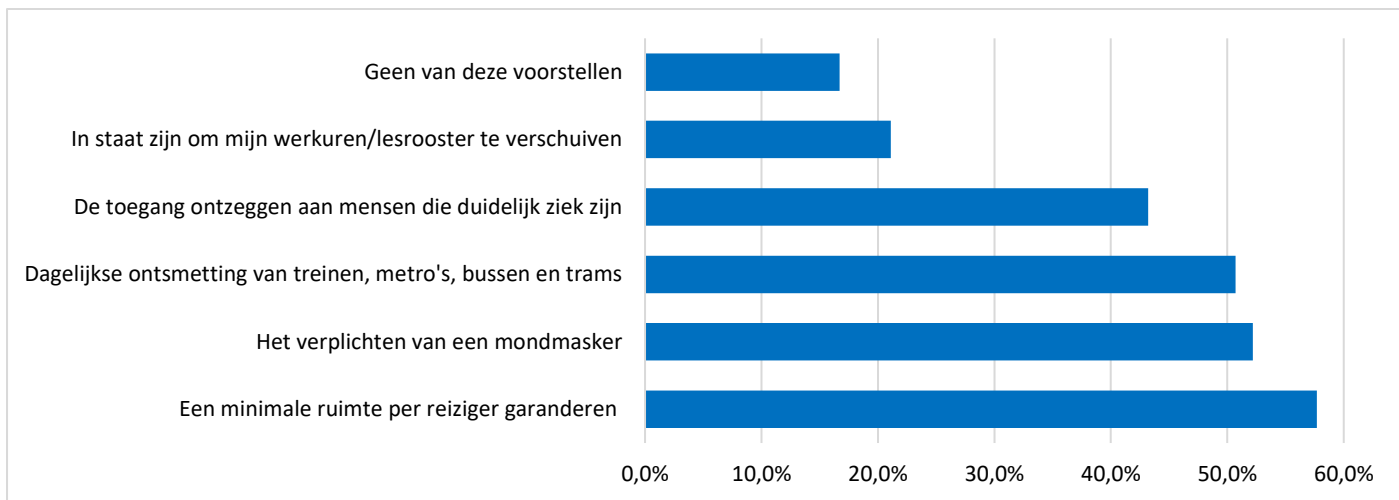
De meerderheid van de respondenten lijkt niet van plan om hun verplaatsingen in de toekomst te verminderen of te verhogen als gevolg van de crisis die we nu doormaken. Tussen 10% en 20% van de respondenten overweegt echter het aantal verplaatsingen te verminderen om verschillende redenen. Wandelen of fietsen is een uitzondering op deze bijna-status-quo. 40% van de respondenten willen meer fietsen of wandelen.



Figuur 14 Voornemens voor het gebruik van de belangrijkste vervoermiddelen, na oplossing van de Covid-19 gezondheidscrisis

Wat betreft de intenties met betrekking tot het gebruik van vervoermiddelen lijken de respondenten hun gewoonten in de toekomst niet massaal te willen veranderen (zie figuur 14). Zoals uit de gegevens blijkt, kan de Covid-19-gezondheids crisis er echter toe leiden dat de respondenten meer willen wandelen of fietsen. De resultaten van dit onderzoek laten geen sterke afname van de intenties om het openbaar vervoer te gebruiken zien, maar eerder een gematigde afname (of zelfs een toename van de gebruiksententies bij sommige respondenten).

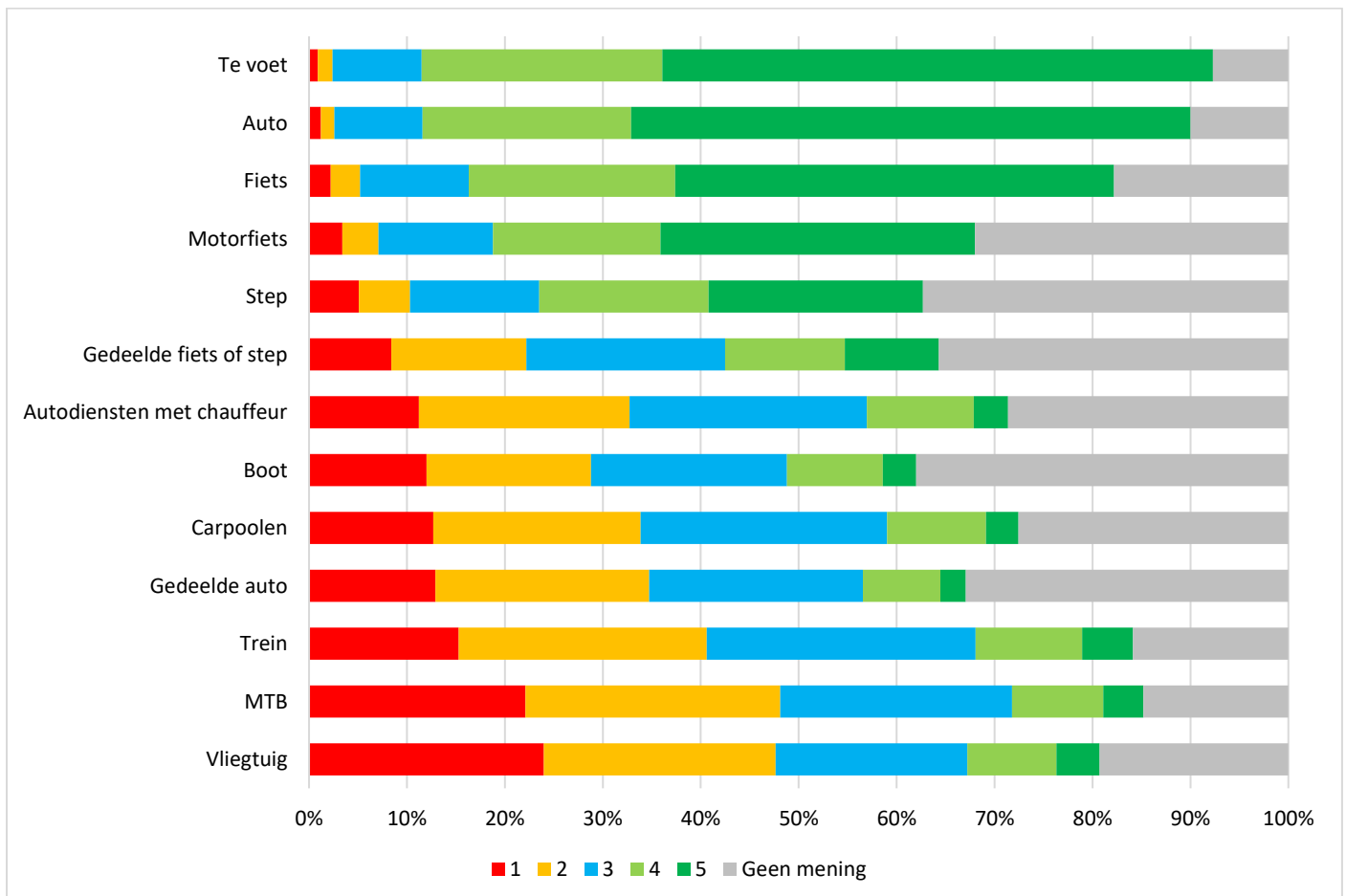
Respondenten die aangaven minder gebruik te willen maken van trein, metro, tram of bus, werd gevraagd een keuze te maken uit een lijst van voorwaarden, die ertoe kunnen leiden dat ze hun voornemens waarmaken. De verdeling van de keuzemogelijkheden is weergegeven in figuur 15.



Figuur 15 Voorwaarden die een stimulans zouden zijn om het gebruik van het openbaar vervoer niet te verminderen

7. Perceptie van de vervoermiddelen vanuit het gezondheidsperspectief

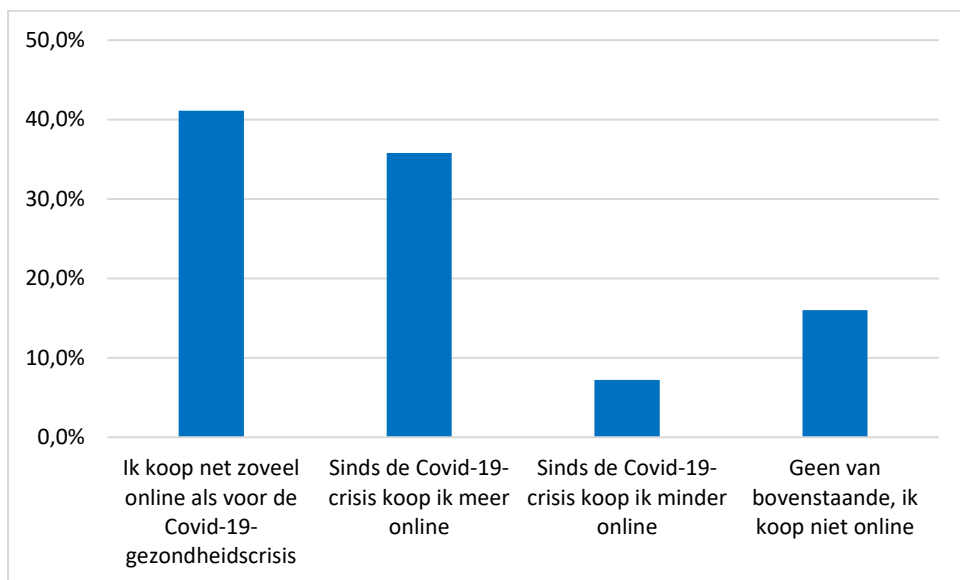
De Covid-19-gezondheidsrisico brengt ons ertoe vraagtekens te zetten bij het gezondheidsrisico dat we mogelijk lopen als we ons verplaatsen. In dit opzicht zijn niet alle vervoerswijzen gelijk en kan het openbaar vervoer een slecht imago hebben, ondanks alle maatregelen die door de verschillende operatoren zijn genomen. Figuur 16 toont de mening van de respondenten over de belangrijkste vervoermiddelen op het gebied van de veiligheid van de gezondheid. Zoals we in het voorgaande deel hebben gezien, blijft de werkelijke impact van dit onveiligheidsgevoel op het gebruik van de verschillende vervoermiddelen eerder beperkt.



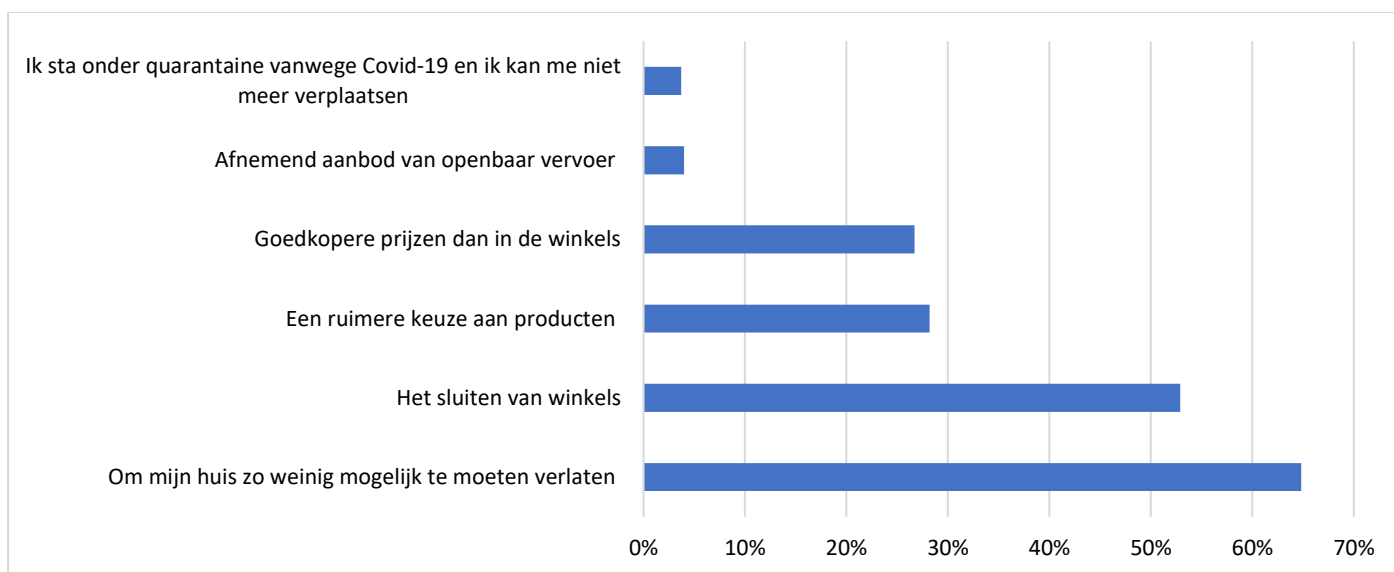
Figuur 16 Veiligheid van de vervoermiddelen vanuit gezondheidsoogpunt (1 = Helemaal niet veilig tot 5 = Zeer veilig)

8. Online aankopen en in lokale winkels kopen

Door de lockdown is het aantal verplaatsingen voor winkeldoeleinden weliswaar afgenomen, maar is het online winkelen voor 36% van de respondenten toegenomen, waarbij kleding het grootste deel van deze internetaankopen uitmaakt (zie figuur 17). Voor respondenten die meer online aankopen deden, lijken vrijwillige beperkingen van het aantal uitstappen en winkelsluitingen de twee belangrijkste verklaringen voor deze stijging te zijn, waarbij meer dan 50% deze redenen opgaf (zie figuur 18).

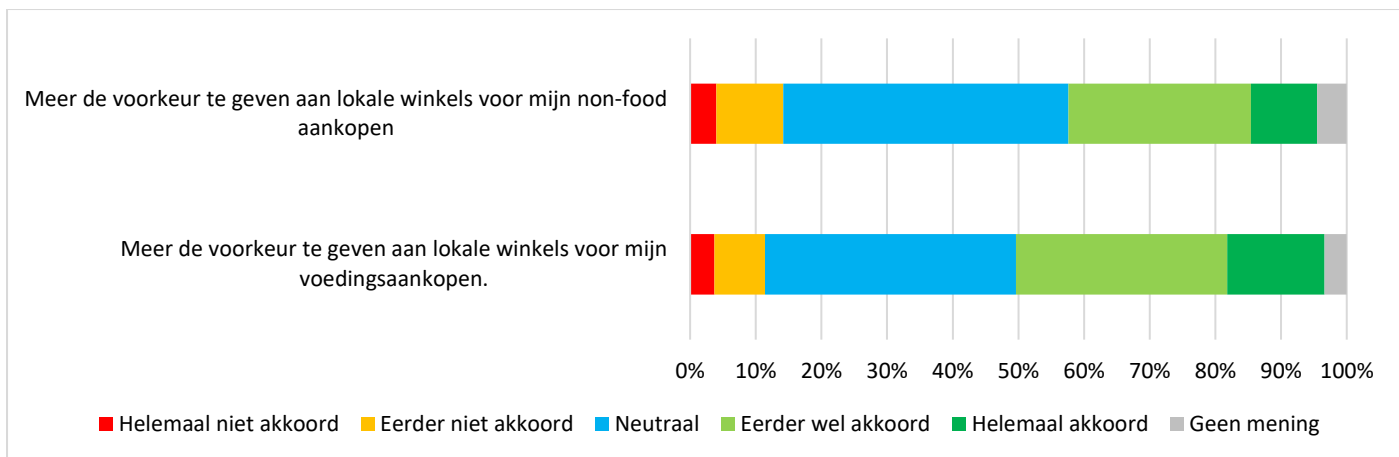


Figuur 17 Trends in online winkelen



Figuur 18 Redenen om meer online te kopen

Er kan ook worden opgemerkt dat de gezondheidscrisis een deel van de bevolking lijkt aan te moedigen om de voorkeur te geven aan buurtwinkels voor de aankoop van voeding en non-food producten (respectievelijk 47% en 38% van de respondenten). Dit nieuwe consumptiegedrag zou een impact kunnen hebben op de afgelegde afstanden voor verplaatsingen met dit motief (zie figuur 19).

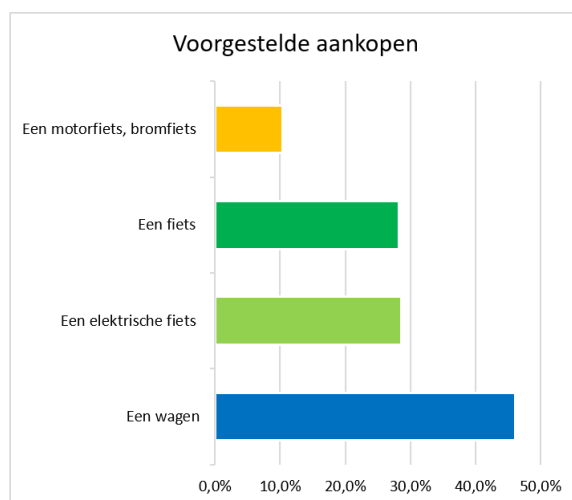
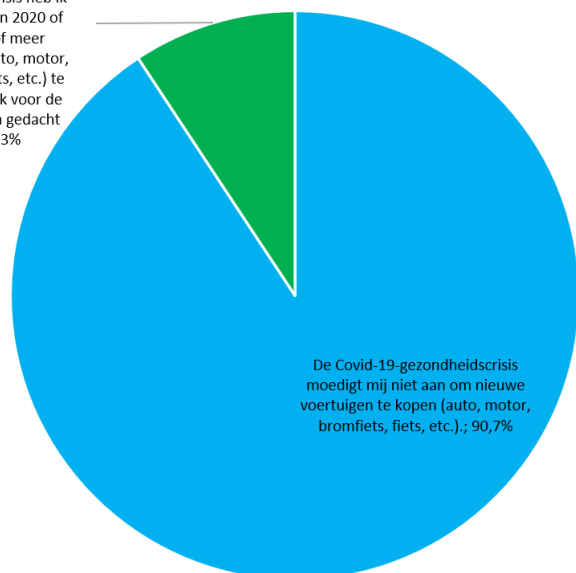


Figuur 19 Impact van de Covid-19-gezondheidscrisis op de aankopen in buurtwinkels

9. De aankoop van voertuigen

De Covid-19-gezondheidscrisis zou 9,3% van de respondenten ertoe aanzetten om de aankoop van een of meer voertuigen te overwegen. Het wantrouwen ten opzichte van het openbaar vervoer draagt waarschijnlijk bij aan deze aankoopintentie. De auto is het meest gekozen voertuig (46%). Dezelfde mensen verklaren echter ook een fiets en/of elektrische fiets te willen aanschaffen, voor respectievelijk 28% en 29% van deze respondenten. (Zie figuur 20)

Omwille van de Covid-19-gezondheidscrisis heb ik besloten om in 2020 of 2021 één of meer voertuigen (auto, motor, bromfiets, fiets, etc.) te kopen, waar ik voor de crisis niet aan gedacht had.; 9,3%

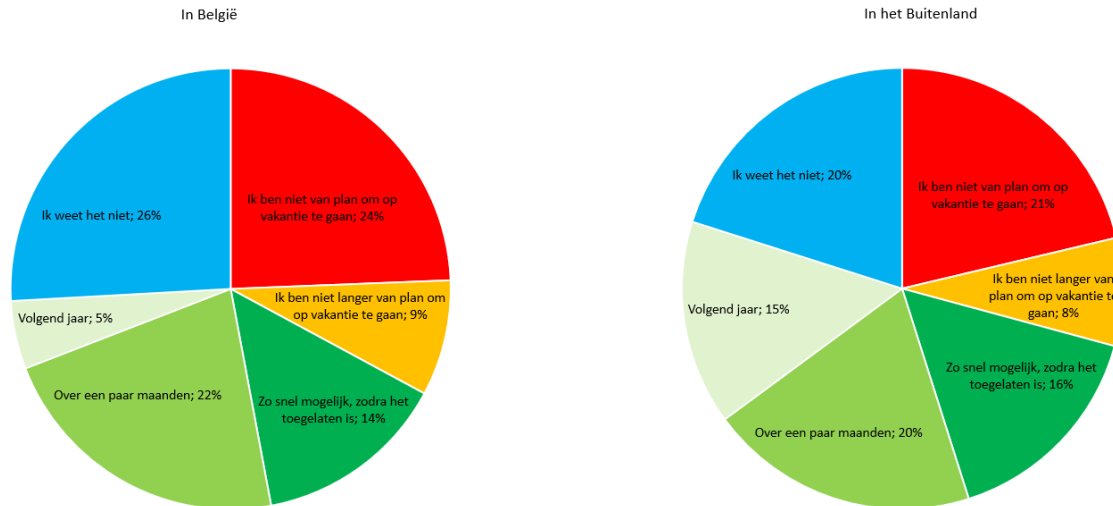


Figuur 20 Voornemen om voertuig(en) aan te schaffen

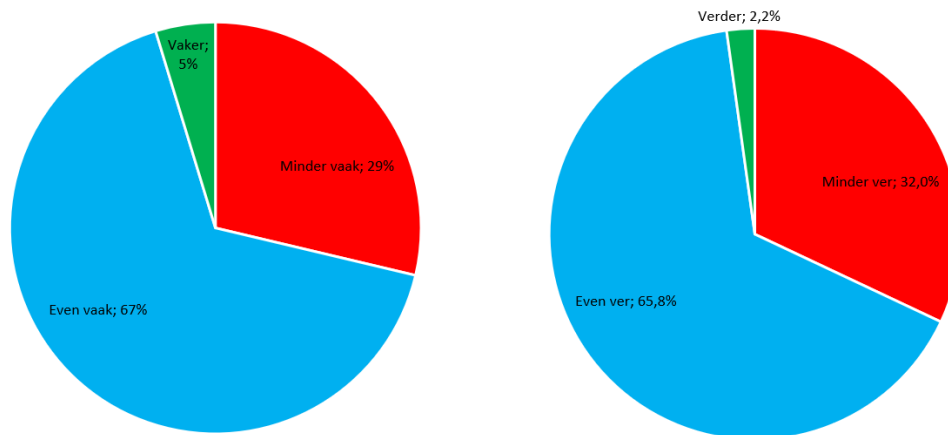
10. Vakantie, in België en in het buitenland

Als de Covid-19-gezondheidscrisis een impact lijkt te hebben op onze dagelijkse verplaatsingen, kan dit ook gevolgen hebben voor onze vakantieplannen, zowel in België als in het buitenland. Willen Belgen nog steeds op vakantie gaan, zo vaak en zo ver weg?

Vóór de Covid-19-gezondheidscrisis had 62% van de respondenten gepland om in 2020 op vakantie te gaan in het buitenland en 32% in België. De voornemens met betrekking tot deze vakantieplannen, naar aanleiding van de gezondheidscrisis, worden in figuur 21 weergegeven. Respondenten hebben verschillende antwoorden op dit onderwerp. Ongeveer 30% is echter niet of niet meer van plan om in het buitenland of in België op vakantie te gaan.

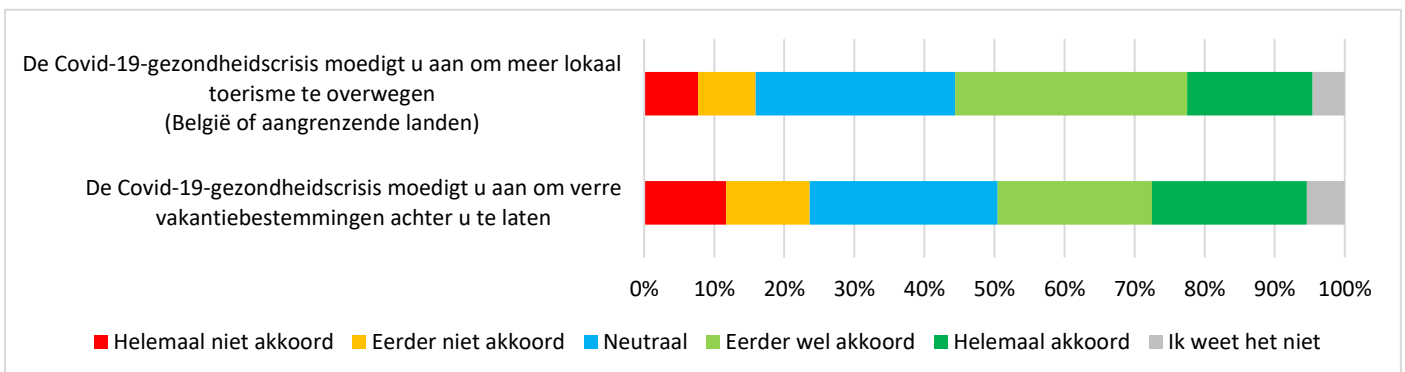


Figuur 21 Intenties voor vakantieplannen ten gevolge van de Covid-gezondheidscrisis-19



Figuur 22 Intenties voor vakantieplannen ten gevolge van de Covid-gezondheidscrisis-19 (frequentie links en afstand, rechts)

De meerderheid van de respondenten geeft aan net zo ver en net zo vaak op vakantie te willen gaan als vóór de Covid-19-gezondheidscrisis (zie figuur 22). De crisis lijkt echter een stimulans te zijn voor de respondenten om rekening te houden met het lokale en nabije toerisme en om minder verre bestemmingen te overwegen (zie figuur 23).



Figuur 23 Perceptie van lokaal toerisme en verre bestemmingen ten gevolge van de Covid-19-gezondheidscrisis



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be

