

# Gaat COVID-19 ons mobiliteitsgedrag blijvend veranderen?

Gepubliceerd 03-mrt-21 10:40 door [Caroline De Cristofaro](#)

**De invloed van COVID-19 op mobiliteitsgedrag staat volop in de belangstelling, met name de vraag of er langetermijneffecten zijn, nadat de pandemie over is. Empirische literatuur hierover is er nog niet, daarvoor moet eerst de pandemie geruime tijd over zijn. Wel zijn er diverse onderzoeken die mensen ondervragen naar hun langetermijngedrag, maar wat mensen zeggen te gaan doen wijkt nogal eens af van wat ze werkelijk doen.**

Een alternatief is te kijken naar eerder onderzoek naar ingrijpende gebeurtenissen. Van Cranenburgh et al. (2012) hebben de literatuur hierover op een rij gezet, en gekeken naar bijvoorbeeld de oliecrises, 9-11, en ICT-ontwikkelingen. Ze concluderen dat langeretermijneffecten in het algemeen maximaal 5-10% bedragen, afhankelijk van de indicator voor mobiliteitsgedrag. De meeste gebeurtenissen die ze in hun studie hebben meegenomen waren veel korter dan de huidige pandemie, en daarmee is het moeilijk op basis van dergelijke onderzoek nu conclusies over COVID-19 te trekken.

In dit artikel kies ik voor een alternatief: reflectie vanuit theorie, en wel theorieën uit de economie, psychologie en geografie. Ik veronderstel dat een belangrijke invloed van COVID-19 is dat mensen gewend zijn geraakt aan online activiteiten, bijvoorbeeld telewerken en e-learning, ter vervanging van on site activiteiten. Verder zijn er mensen die van vervoerwijze zijn veranderd, met name van openbaar vervoer naar individueel vervoer (vooral: auto, lopen, fiets), vanwege capaciteitsbeperkingen in het openbaar vervoer, en vanwege de angst op besmetting met het COVID-19 virus. Ten derde zijn er mensen die andere keuzes hebben gemaakt ten aanzien van de bestemmings- en vervoerwijzekeuze. Bijvoorbeeld: mensen hebben een geplande vakantie per vliegtuig naar Zuid-Europa of verder vervangen door een vakantie in Nederland met de auto. Ten vierde hebben sommige mensen het tijdstip van reizen aangepast, bijvoorbeeld om de drukke periodes in de trein te vermijden. Tenslotte hebben mensen bepaalde activiteiten waarvoor ze moesten reizen, niet meer gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan een afgelast congres waarvoor mensen zouden moeten vliegen, zonder dat er een online alternatief is aangeboden.

## Wat leren theorieën ons?

### *Nutstheorie*

Deze economische theorie (Varian, 1992) veronderstelt dat mensen volledig geïnformeerd

zijn over keuze-opties voor gedrag en hun kenmerken, en een afweging maken van voor- en nadelen van gedragsopties. Meer specifiek: ze wegen het nut van een activiteit af tegen het disnut (tijd, kosten, moeite, gepercipieerde veiligheid, ...) van (opties voor) reizen. Nutstheorie is dominant in de bestudering van mobiliteitsgedrag.

COVID-19 heeft ertoe geleid dat veel mensen meer kennis en ervaring hebben ten aanzien van online manieren van communiceren, met twee of met meerdere personen (groepsvergaderingen, colleges, congressen, ...). Door die ervaringen is het aannemelijk dat mensen positiever zijn gaan denken over online activiteiten, in plaats van on site. Ook is het denkbaar dat ze anders zijn gaan denken over reismogelijkheden. Bijvoorbeeld: mensen die van het openbaar vervoer zijn overgestapt op de fiets, zijn de flexibiliteit en gezondheid van fietsen mogelijk meer gaan waarderen, waardoor het disnut van fietsen nu wellicht lager is, of het nut hoger. Dergelijke veranderingen in (dis)nut zijn niet verdwenen als het COVID-19 virus weg is, en daarom zijn lange termijn effecten op verplaatsingsgedrag goed denkbaar.

### *Gewoontegedrag*

Psychologen benadrukken dat veel gedrag repetitief is en in dergelijke gevallen ontstaat gewoontegedrag. Verplaatsingsgedrag, zeker bijvoorbeeld woon-werkverkeer, is in hoge mate gewoontegedrag (Verplanken et al., 1997). Ten tijde van het schrijven van dit paper, februari 2021, duurt de Covid-19 crisis al bijna een jaar, hoogstwaarschijnlijk lang genoeg nieuw gewoontegedrag te hebben ontwikkeld, en dat nieuwe gewoontegedrag is niet zomaar weg als het virus is verdwenen.

### *De theory of planned behaviour*

Deze psychologische theorie (Ajzen, 1991) stelt dat gedrag afhangt van intenties en gepercipieerde uitvoerbaarheid van gedrag. Die intenties hangen af van gepercipieerde mogelijkheden om gedrag uit te oefenen, attitudes en sociale normen.

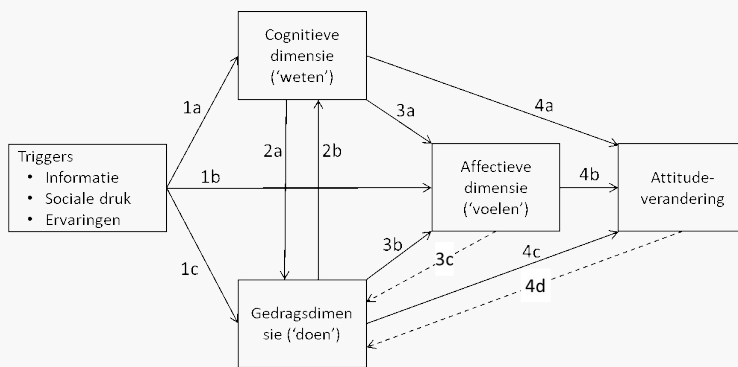
COVID-19 beïnvloedt sociale normen. Bijvoorbeeld: werkgevers kunnen aangeven dat de norm is dat werknemers zoveel mogelijk thuiswerken, ook al verbieden ze werken on site niet. En mensen kunnen kritische opmerkingen uit hun omgeving verwachten als ze zaken doen die onnodige besmettingsrisico's met zich meebrengen. Dergelijke sociale normen kunnen gedragsintenties, en vervolgens gedrag beïnvloeden. Verder is het denkbaar dat gepercipieerde gedragsmogelijkheden zijn veranderd ten aanzien van het gebruik van online tools. Mensen kennen ze beter, en hebben meer ervaringen opgedaan.

Het is denkbaar dat de sociale normen rond thuiswerken en andere online activiteiten blijvend veranderen. En ook de gepercipieerde mogelijkheden van online activiteiten zullen blijvend veranderd zijn door de veelvuldige ervaring die mensen met online activiteiten (ondersteund door tools) hebben opgedaan. Daarom zijn lange termijn effecten te

verwachten, ook in de post COVID-19 periode.

### Attitudeveranderingen

De Theory of Planned Behaviour veronderstelt dat attitudes niet veranderen, of hooguit door interacties tussen attitudes, sociale normen en gepercipieerde gedragmogelijkheden. Maar dat kan wel. Figuur 1 toont een model voor attitudeveranderingen zoals voorgesteld door Van Wee et al. (2019), gebaseerd op een oud model van Eagly and Chaiken (1993).



Figuur 1: een conceptueel model voor gedragsveranderingen (Van Wee et al., 2019)

### ***"Langetermijn effecten van COVID-19 op verplaatsingsgedrag zijn waarschijnlijk."***

Attitudes kunnen veranderen door meer kennis (cognitieve dimensie), door ervaringen (gedragsdimensie) en door emoties (affectieve dimensie). Door triggers kunnen deze dimensies veranderen (pijlen 1a,b,c) en alle drie de dimensies interacteren op complexe wijzen (pijlen 2a,b en 3a,b,c). COVID-19 is een trigger die alle drie de dimensies beïnvloedt. Bijvoorbeeld: mensen hebben meer kennis opgedaan over online tools (cognitieve dimensie) en door hun ervaringen ermee zijn ze meer bedreven geworden in het gebruik ervan (gedragsdimensie). En door het gebruik ervan kunnen ze emotioneel geraakt zijn (affectieve dimensie). Misschien hebben ze ervaren dat ze online contacten veel prettiger (of minder onprettig) vinden dan gedacht. Of ze merken dat ze online winkelen minder prettig vinden dan gedacht omdat ze persoonlijk contact missen. Een andere trigger betreft de sociale druk rond reizen en activiteiten, zoals hierboven al is aangegeven. Mensen kunnen zich bijvoorbeeld onprettig voelen na negatieve reacties van anderen op hun risicovolle gedrag.

Als attitudes veranderen door COVID-19, mogen we langetermijneffecten op verplaatsingsgedrag verwachten, want eenmaal nieuw ontwikkelde attitudes beklijven in het algemeen lang.

## *Tijd-ruimte geografie*

De tijd-ruimtegeografie, met als grondlegger Hägerstrand (1970), conceptualiseert hoe mensen keuzes maken ten aanzien van wat ze waar doen, rekening houdend met drie soorten beperkingen: capability constraints (biologische, mentale en instrumentale beperkingen; denk bijvoorbeeld aan iemand die blind is, en dus niet kan autorijden), coupling constraints (mensen doen sommige activiteiten samen, tenminste in tijd, vaak ook in ruimte; denk aan eten, of vergaderen, wat beperkingen met zich meebrengt ten aanzien van wat ze doen en vaak ook waar) en authority constraints (door autoriteiten opgelegde beperkingen, denk bijvoorbeeld aan de wetgeving rond openingstijden van winkels).

Door de verschuiving van online naar on site activiteiten zijn mensen flexibeler geworden en zijn ze minder tijd kwijt voor reizen. Het zou goed kunnen dat mensen de toegenomen flexibiliteit in activiteitenpatronen waarderen, en ze in de post COVID-19 situatie meer online activiteiten blijven uitvoeren, om de extra flexibiliteit (deels) te behouden, waardoor langetermijneffecten goed denkbaar zijn.

## *De theorie van constante reistijdbudgetten*

De theorie van constante reistijdbudgetten leert dat, gemeten over een grote groep (bijvoorbeeld: alle Nederlanders) mensen gemiddeld 60-75 minuten per persoon per dag besteden aan reizen (Mokhtarian and Chen, 2004). Volgens die theorie is het onwaarschijnlijk dat COVID-19 gaat leiden tot minder tijd besteed aan reizen. Als mensen bijvoorbeeld nog maar twee dagen per week naar het werk hoeven, accepteren sommigen een grotere woon-werkafstand als ze gaan verhuizen of van baan veranderen. Of als ze de hele dag thuis hebben gewerkt, gaan ze 's avonds recreatief fietsen of wandelen. Ieder scenario voor het post-COVID-19 reisgedrag dat veronderstelt dat mensen minder tijd gaan besteden aan reizen, moet daarom sceptisch worden benaderd.

## **Discussie en conclusies**

Gebaseerd op de bovenstaande theorieën veronderstel ik dat langetermijneffecten van COVID-19 waarschijnlijk zijn, om meerdere redenen, variërend van het doorbreken van gewoontegedrag, het veranderen van attitudes, het vergroten van de woon-werkafstand door verhuizingen of baanveranderingen en het aanpassen van de thuiswerkplek, tot het ontstaan van een nieuw evenwicht in kosten en baten van reizen versus online activiteiten etc. Maar de theorie van constante reistijdbudgetten maakt dat we niet moeten verwachten dat mensen minder tijd gaan besteden aan reizen: op geaggregeerd niveau (grote groep mensen) geldt dat directe effecten die leiden tot minder reistijd worden opgevolgd door indirecte effecten die weer leiden tot langere reistijden. Wel vullen ze die reistijd anders in.

## ***"Vermoedelijk zullen mensen minder in de spits gaan reizen."***

Wat betekent deze beschouwing voor beleid? Het zou me niet verbazen als de verschuiving van on site naar online activiteiten de belangrijkste verandering is. Veranderingen in de tijd liggen ook voor de hand: vermoedelijk zullen mensen minder in de spits gaan reizen, en bijvoorbeeld eerst thuis een of enkele uren online werken om files of drukte in het openbaar vervoer te verminderen.

Investerings in de hoofdwegeninfrastructuur en het spoor zijn in toenemende mate gericht op het verminderen van knelpunten op al aanwezige verbindingen. Als de druk op de spitsen minder groot wordt, zijn dergelijke investeringen minder rendabel, ervanuit gaande dat 'rendement' wordt uitgedrukt in termen van (verhouding tussen) baten en kosten. Het valt te overwegen voor nog niet genomen besluiten over infrastructuuruitbreidingen te checken of die nog rendabel zijn in geval van langetermijneffecten. Afhankelijk van de uitkomsten is het denkbaar ze (1) volgens plan door te laten gaan (no regret, zelfs bij meer dan marginale vermindering van reizen in de spits), (2) uit te stellen, (3) door te laten gaan in afgeslankte vorm, of (4) af te stellen (of een combinatie van 2 en 3). In afwachting van de werkelijke ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag nadat de pandemie is verdwenen, lijkt het verstandig beslissingen over knelpuntverminderende infrastructuur zo mogelijk uit te stellen.

### **Dankwoord**

ZonMw, de Nederlandse organisatie die gezondheidsonderzoek en zorginnovaties stimuleert, heeft het project waar dit paper uit voort is gekomen, financieel gesteund.

Bron: dit artikel is een ingedikte versie van: Wee, B. van (2020), Covid-19: langetermijneffecten mobiliteit? Een discussie. Tijdschrift Vervoerswetenschap 56(4) 13-21

Tags : covid, dmi, mobiliteit, zonmw