

Redactionele introductie:

Mobiliteit gedurende en na Corona Lockdowns: “Mocolodo”

Erik Verhoef
VU Amsterdam¹

Nieuw virus met ongekende gevolgen

In het voorjaar van 2020 werd de wereld getroffen door een pandemie van het soort en omvang waarvan natuurlijk niet onbekend was dat het zou kunnen optreden, maar waar vrijwel iedereen zich toch enorm overvallen door voelde. Met de corona epidemie belandden we vrijwel van het ene op het andere moment in een situatie waarin ons hele dagelijkse leven, en daarmee ook ons ruimtelijke- en mobiliteitsgedrag, drastisch veranderde. Officiële lockdowns perkten de de actieradius van burgers dramatisch in, thuiswerken werd in grote delen van de economie de norm, en het gebruik van openbaar vervoer werd gedecimeerd, logischerwijs nog meer dan in anderen vervoerswijzen omdat in collectief vervoer besmettingsrisico's nu eenmaal groot zijn.

Naast alle dramatische gevolgen die de pandemie en de lockdowns hadden, voor mensen persoonlijk, voor gemeenschappen, en voor grote delen van de economie, leverde het als bescheiden lichtpuntje ook veel informatie op voor academisch onderzoek. Zeker ook voor verkeers- en vervoerswetenschappers gaf het de gelegenheid om de effecten van drastische schokken in en aan het vervoerssysteem empirisch te onderzoeken. Dit is sowieso waardevol voor het beter kunnen identificeren van empirische verbanden die voor modellering en andere onderzoeksdoeleinden worden gebruikt. Dit krijgt echter extra waarden doordat we in Nederland, net als in landen om ons heen, staan voor een aantal grote transitie die ongetwijfeld ook tot grote veranderingen in mobiliteitsgedrag zullen leiden. De energietransitie, circulaire economie, vergrijzing, en de grootschalige woningbouwopgave zijn aansprekende voorbeelden. De vraag hoe mensen reageren op grote schokken, naast hoe ze reageren in veranderende omstandigheden in het algemeen, is een belangrijke voor beleidsvoorbereiding en -vorming ten aanzien van die transitie.

¹ VU Amsterdam, E: e.t.verhoef@vu.nl

Vanuit die gedachte is het onderzoeksconsortium Mocolodo – Mobility during and after Covid Lock-Downs – in september 2020 van start gegaan. Vijf Nederlandse universiteiten waren betrokken in dit 18-maanden durende ZonMW project² en er was samenwerking met een groot aantal maatschappelijke partners.³ Het project was gekoppeld aan het door de TU Delft geleide NWO-Groot project UMO, Urban Mobility Observatory, en maakte gebruik van de datafaciliteiten die dit project biedt. Dit special issue van Tijdschrift Vervoerwetenschap presenteert 5 artikelen gebaseerd op het onderzoek dat binnen Mocolodo heeft plaatsgevonden.

Artikelen in het themanummer

[Het eerste artikel](#), van Yuan, Gavriilidou en Daamen (2023), geeft een breed overzicht van de effecten van Covid-19 op de verkeersvraag voor de modaliteiten auto, fiets en OV; gebruikmakend van dataverzameling middels UMO-faciliteiten. De patronen laten zien in welke mate de verkeersvraag meebeweegt met de striktheid van lockdown maatregelen. Voor de periode na maart 2022 bevestigen de cijfers het beeld dat het autoverkeer terugkeert na pre-corona niveaus, het fietsverkeer daar soms iets onder blijft en soms overheen gaat, en vooral het OV zich nog niet volledig hersteld heeft. Verder is de verblijfsduur op de bestemming afgenomen, wat kan wijzen op betere mogelijkheden om delen van de dag thuis te werken.

[Het tweede artikel](#), van Mayland Nielsen, Bahamonde-Birke en Ettema, maakt gebruik van twee “waves” van het UMO panel om beter inzicht te krijgen in de veranderingen van mobiliteitsgedrag maar ook verwachtingen daarover voor de toekomst. De resultaten laten onder meer zien hoe auto- en (elektrische-)fietsbezit zijn veranderd tijdens de pandemie, en in welke mate thuiswerken, online winkelen en verminderd OV gebruik als gedragsreacties zijn opgetreden, en verwacht worden blijvend te zijn voor de toekomst.

Aanpassingen van OV-gedrag zijn dus belangrijk geweest en gebleven, en de volgende twee bijdragen gaan daar dieper op in. [Van der Werff, Vrieling en Veldstra](#) gaan in op de vraag in welke mate mensen verachten weer terug te keren naar het OV, en welke rol de waarden van mensen daarbij een rol spelen. Een deel van de reizigers die zijn overgestapt op niet-duurzame vervoerswijzen geven aan te verwachten minder te blijven reizen met OV; een verwachting die voornamelijk door de blijvend tegenvallende reizigersaantallen in het OV bevestigd lijkt te worden. Waarden spelen hierbij inderdaad een rol: mensen die verwachten terug te keren naar het OV hebben iets sterkere biosferische waarden dan degenen die dat niet verwachten.

Ook [het vierde paper](#), van Eikenbroek, Luan, Corman en van Berkum, gaat over het OV, maar richt zich op de sturingsvraag: hoe kunnen reizigers via “sociaal reisadvies” bewogen worden om zich beter over OV routes te verdelen, zodat drukte beter verdeeld wordt? Dit is zowel relevant wanneer besmettingsrisico's hoog zijn, als wanneer OV toch weer voller wordt en capaciteitsgrenzen bereikt of overschreden worden. Het paper ontwikkelt een optimaliseringsraamwerk dat rekening houdt met terugkoppel-effecten, dus waarbij reizigers niet alleen op reisadviezen maar ook op drukte reageren. Modelresultaten laten zien dat slechts een

² De partners uit hun dank voor de financiering van het project (ZonMW project nummer 10430032010024).

³ De betrokken universiteiten waren VU, TU Delft, RuG, UT en UU. De maatschappelijke partners waren Achmea, NS en Keolis; de gemeentes Alkmaar, Almelo, Amsterdam, Groningen en Utrecht; en de Provincie Utrecht en de Vervoerregio Amsterdam.

klein gedeelte van de reizigers een omweg hoeft te nemen om tot een flinke verbetering van de efficiëntie van het gebruik te komen; een hoopgevende conclusie dus.

[Het laatste paper](#), van Yu, Knockaert en Verhoef, richt zich op de vraag hoe de veranderingen in mobiliteitsgedrag zich hebben vertaald in veranderingen in snelheden. Juist omdat de schokken groot waren, laten deze effecten zich goed meten, en dit biedt inzicht in mogelijke effecten die zullen optreden als bij toekomstige beleidsmaatregelen grote veranderingen worden nagestreefd, en bereikt. Het paper richt zich op OV en autogebruik. Voor beide modaliteiten leidt de afname van reisafstanden tot een verlaging van snelheden omdat langere verplaatsingen doorgaans sneller zijn - vanwege bijvoorbeeld het gebruik van snelwegen met de auto, en intercities in het OV. Tegenover die afname staat een enigszins compenserend effect voor de auto, doordat congestie minder is geworden. Voor het OV wordt juist een extra vertraging waargenomen, vermoedelijk veroorzaakt doordat de aanpassingen van de dienstregelingen overstappen minder gunstig maken. Voor het voorspellen van de effecten van beleid gericht op verduurzaming zijn dit soort effecten van belang, aangezien ze de relatieve aantrekkelijkheid van beide vervoerswijzen beïnvloeden.

Al met al geven de vijf artikelen een rijkgeschakeerd beeld van de mobiliteitseffecten die de pandemie en de bijbehorende lockdowns hebben gehad, met leerpunten voor zowel de wijze waarop we in de toekomst de effecten van schokken beter kunnen begrijpen, modelleren, en voorspellen; als aandachtspunten bij het formuleren van mobiliteitsbeleid in dienst van het realiseren van de grote maatschappelijke transitities.

Referenties: artikelen in het themanummer

- Eikenbroek, O. van, Luan, X., Corman, F. & van Berkum, E. (2023). [De potentie van sociaal reisadvies als sturingsmaatregel in het openbaar vervoer](#). *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 59 (3), 66 - 82.
- Mayland Nielsen, V., Bahamonde-Birke, F. & Ettema, D. (2023). [De dynamiek van reisgedrag en toegang tot voertuigen tijdens en na de coronacrisis](#). *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 59 (3), 24 - 47.
- Werff, E. van der, Vrieling, L. & Veldstra, J. (2023). [Keren mensen terug naar het openbaar vervoer na corona? De rol van waarden](#). *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 59 (3), 48 - 65.
- Yu, X., Knockaert, J. & Verhoef, E. (2023). [Mobiliteitsgedrag in OV en auto tijdens de Covid-19 pandemie](#). *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 59 (3), 83 - 99.
- Yuan, Y., Gavriilidou, A. & Daamen, W. (2023). [Invloed van COVID-19 op de verkeersvraag in Nederland](#). *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 59 (3), 4 - 23.