



# Verplaatsingspatronen voor, tijdens en na de covidcrisis: welke kansen zijn er (niet) gegrepen?

Eva Van Eenoo

## Samenvatting

*Ondanks het initiële enthousiasme over de mogelijke kansen die de covidcrisis bracht, lijkt het nieuwe normaal verdacht veel op het oude normaal. In dit commentaar, met als geografische focus het Vlaams gewest, buig ik me over beleidsinterventies die verplaatsingspatronen trachtten te wijzigen tijdens en na de opeenvolgende lockdowns. Ik hou daarbij onder andere de rapporten van zowel het economisch als het maatschappelijk adviescomité tegen het licht, en sta ook stil bij sensibiliserende campagnes voor fietsgebruik. Ik betoog dat de business-as-usual het resultaat is van een op het individu gerichte kijk op gedragsverandering, het zogenaamde libertair paternalisme, waarin de Vlaamse regering de lockdown heeft geframed als marketingcampagne voor fietsen en thuiswerken. Tegelijkertijd ontwikkelde de regering een neoliberale kijk op het individu. Als alternatieve benadering schuif ik Social Practice Theory (SPT) naar voren die uitgaat van een wisselwerking tussen maatschappij en individu als verklaring voor gedrag. SPT is daarmee een interessant kader om naar de werkelijkheid te kijken, maatschappelijke verandering te analyseren en te gaan detecteren hoe transitieprocessen in gang kunnen worden gezet, en legt een breed veld aan beleidsinterventies open. SPT biedt daarom ook kansen om de klimaatcrisis te beheersen.*

## Sleutelwoorden

Covid-19, verplaatsingspatronen, libertair paternalisme, Social Practice Theory, mobiliteitsbeleid

## Auteursinfo

Eva Van Eenoo is een doctoraatsonderzoeker bij Cosmopolis Centre for Urban Research, met een achtergrond in geschiedenis en stedelijke planning. Ze is ook een onderwijsassistent bij SteR\*, master Stedenbouw en Ruimtelijke Planning aan de VUB. Haar onderzoek focust op wat er auto-afhankelijkheid bepaalt. In haar doctoraat bestudeert ze auto-afhankelijke plekken, praktijken en mensen. Ze koestert de ambitie om kennis en inzichten te genereren die bijdragen aan de verwezenlijking van een rechtvaardige en gelijke transitie naar koolstofarme vormen van mobiliteit.

# Travel patterns before, during and after the covid crisis: which opportunities were (not) seized?

Eva Van Eenoo

## Abstract

*Despite the initial enthusiasm about the potential opportunities brought by the covid crisis, the new normal looks suspiciously like the old normal. In this commentary, with a geographical focus on the Flemish region, I examine policy interventions that sought to change travel patterns during and after the successive lockdowns. Among other things, I review the reports of the Economic and Social Advisory Committees, and consider awareness-raising campaigns for bicycle use. I argue that the current business-as-usual results from an individual-centred view on behaviour change, characterised by libertarian paternalism. The Flemish government framed the lockdown as a marketing campaign for cycling and remote working. At the same time, the government developed a neoliberal view of the individual. As an alternative approach, I propose Social Practice Theory (SPT), which moves away from individual methodologism, but looks at practices – what people do - as an interaction between society and the individual. SPT is thus an interesting framework to study reality, analyse social change and start to detect how transition processes can be initiated. It opens up a wide field of policy interventions. SPT therefore also offers opportunities to manage the climate crisis.*

## keywords

Covid-19, travel patterns, libertarian paternalism, Social Practice Theory, mobility policy

## About the author

Eva Van Eenoo is a PhD-researcher at Cosmopolis Centre for Urban Research, with a background in history and urban planning. She is also a teaching assistant in the SteR\* (Urbanism and Spatial Planning) master programme at VUB. Her main interest is in what constitutes car dependence. In her PhD, she studies car-dependent places, practices and people. She values the aspiration to produce knowledge and insights that assist in realising a just and equitable mobility transition towards low-carbon modes.

## Contactgegevens/Corresponding author

Eva.van.eenoo@vub.be

# 1 Inleiding

De covidcrisis bracht verdriet, eenzaamheid en onzekerheid. Desondanks verschenen er ook hoopvolle commentaren rond thema's als duurzaamheid, gelijkheid en rechtvaardigheid (Beeckmans & Oosterlynck, 2021). Dat optimisme ontkiemde doordat dat verdomde virus voor elkaar kreeg wat tot voor kort onmogelijk werd geacht: een pijlsnelle toename van fietsen en wandelen, gevoelig minder autoverkeer en vliegtuigen als bevroren aan de grond. Straten werden stiller en rustiger, de luchtkwaliteit verbeterde, zelfs die eeuwigdurende files verdwenen. Het zorgpersoneel herorganiseerde zich in een razend tempo om de vele zieken op te vangen, mensen toonden zich weerbaar, sterk en solidair. De samenleving bleek tot veel in staat. Er groeide hoop. Immers, het verleden toont duidelijk aan dat crisissen kunnen leiden tot maatschappelijke omwentelingen.

De sector transport was, zeker bij het begin van de pandemie, één van de sectoren met de sterkste terugval in broeikasgasemissies: wereldwijd werd naar schatting 36% minder uitgestoten in april 2020 in vergelijking met diezelfde periode in 2019 (Le Quéré et al., 2020). Dit is van belang, omdat transport binnen de Europese Unie één van de sectoren is die er sinds 1990 niet in is geslaagd om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren. 72% van de transportemissies vallen voor rekening van het wegverkeer. Binnen het wegverkeer is het autogebruik goed voor 70% van de uitstoot (EU Environmental Agency, 2022). Vliegverkeer staat "slechts" in voor 15% van de Europese transportemissies, maar nam tussen 1990 en 2018 wel met 150% toe (EU Environmental Agency, 2022) en naar verwachting zal het wereldwijde vliegverkeer tussen 2005 en 2050 bijna verviervoudigen (Kantenbacher et al., 2018).

Het is geen toeval dat tijdens de covid-crisis de brug naar de klimaatcrisis werd gelegd: op basis van schattingen zouden globale broeikasemissies in 2020 6% lager liggen dan in 2019 (Stoll & Mehling, 2020). De afname van transportemissies tijdens de pandemie biedt een interessante casestudy voor toekomstig klimaatbeleid. Hoe heeft het beleid getracht de geobserveerde positieve veranderingen structureel te verankeren? Ik beperk me in deze commentaar tot een beleidsanalyse binnen één regio, namelijk het Vlaams gewest. Net zoals elders in de wereld, zorgden de lockdown en de beperkende maatregelen voor een flinke verschuiving in zowel het aantal als de afstand van de verplaatsingen. In België werden in de periode maart tot en met april 2020 65,4% minder verplaatsingen gemaakt ten opzichte van diezelfde periode in 2019. De gemiddelde lengte van de reis daalde van 24,4 km naar 15,8 km (VIAS & FOD Mobiliteit en Vervoer, 2022). Maar, zo disruptief de pandemie was, zo weinig blijkt er achteraf veranderd. Radio-uitzendingen worden opnieuw onderbroken door lange opsommingen van waar er files staan. Hoe structureel de toename van fietsen is, moet nog blijken. Brussels Airlines kondigde in oktober 2022 dat ze de 290 miljoen euro staatssteun voor het eind van het jaar zal hebben terugbetaald, onder andere door een sterke stijging van de vraag. De buurt en het reizen in eigen land heeft veel aantrekkingskracht verloren. Het nieuwe normaal lijkt verdacht veel op het oude normaal.

Achteraf, na de feiten, is het natuurlijk gemakkelijk praten. Maar hadden we sowieso niet kunnen voorspellen dat de pandemie niet de verhoopte structurele verschuivingen in mobiliteit ging veroorzaken? In wat volgt ga ik eerst na welke kansen de pandemie creëerde en hoe de Vlaamse regering die heeft opgepikt. Vervolgens hou ik dit beleid kritisch tegen het licht door gebruik te maken van Social Practice Theory, en verklaar ik aan de hand daarvan waarom de gewenste verandering is uitgebleven. Ik sluit het commentaar af met enkele suggesties voor een klimaatbeleid dat zowel sociaal en ecologisch transformatief kan zijn.

## 2 De toename van fietsen en thuiswerk als kans

Tal van commentaren, artikels en berichten identificeerden de toename van fietsen en thuiswerk als belangrijke kans om mobiliteit duurzamer, gezonder en vlotter te organiseren. Zowel het Economisch als het Maatschappelijke Advies Comité (EAC en MAC) kwamen tot een gelijkaardige conclusie.

Beide comités stelden vast dat de fysieke activiteit in de vorm van fietsen en wandelen stevig was gestegen, dat verkopers de vraag naar (elektrische) fietsen amper konden bijhouden, dat het belang van de buurt weer was toegenomen en dat thuiswerk een stevige boost had gekregen. Hieruit volgden een aantal aanbevelingen. Het EAC toonde zich bezorgd over “productiviteitsverlies” door de “gestolde mobiliteit”, resulterend in een oproep om investeringen te verschuiven van auto en openbaar vervoer naar stappen en fietsen (Economisch Advies Comité, 2020). In combinatie met een nieuwe arbeidsorganisatie, gesteund op onder meer thuiswerk, zou dit bijdragen aan het oplossen van de fileproblematiek en tegelijk onze ecologische voetafdruk verkleinen. Ook het MAC pleitte voor een omslag naar “actieve en duurzame mobiliteit” en het terugdringen van de dominantie van de auto, onder andere door het verschuiven van investeringen naar fietsinfrastructuur (Maatschappelijk Advies Comité, 2020). Het MAC hield ook een pleidooi voor de 15-minutenstad, omdat dergelijke kernversterking zou leiden tot een leefomgeving die de gezondheid beschermt en bevordert.

Beide rapporten dienden als inspiratie voor het Vlaamse herstelplan Vlaamse Veerkracht, Relanceplan Vlaamse Regering (2020). De Europese Unie verstrekke via het herstellfonds NextGeneration.eu middelen aan de lidstaten. België verdeelde het beschikbare budget onder de federale en regionale overheden. De Vlaamse regering voorzag 4,3 miljard euro voor haar relanceplan, waarvan 2,25 miljard uit de Europese pot. De Vlaamse regering doopte het plan “*Vlaamse veerkracht*”, met als baseline “*een investering van 4,3 miljard in elke Vlaming*”. De overheid reserveerde voor twee jaar telkens 75 miljoen euro voor bijkomende fietsinfrastructuur. Dit zogenaamde Plan Kopenhagen is een financiële incentive richting lokale besturen om te investeren in de fietsveiligheid van gemeentewegen. Voor elke twee euro die een lokale overheid investeert, legt de Vlaamse er één euro bij. Daarnaast worden de relancemiddelen gebruikt om extra te investeren in het aanleggen en verbeteren van de fietspaden langs gewestwegen. Verder wil de regering “*investeren in kernversterking via projectoproepen*” om leegstaande of onderbenutte handelspanden te activeren. Hiervoor werd 25 miljoen euro begroot. Wat betreft thuiswerk doet het plan niet veel meer dan uitspreken dat “[we] van telewerk een duurzaam onderdeel [maken] in de bedrijfsorganisatie” (Vlaamse Regering, 2020:24). Dat is op zich niet zo vreemd, omdat arbeidsorganisatie in hoofdzaak een federale bevoegdheid is.

## 3 Covidcrisis als marketingcampagne voor fietsen en thuiswerk

Om te begrijpen hoe de Vlaamse regering gebruik wilde maken van het corona-momentum, is het van belang om, naast speerpunten en budgetten, ook de onderliggende logica's te belichten. We kunnen dit doen aan de hand van de aanzienlijke communicatiemachine die de lancering van het relanceplan begeleidde. Er verschenen onder andere affiches met “*Fietspaden, meer dan ooit*”. Daarnaast klonk het dat de Vlaamse regering “*deze kans [grijpt] om iedereen aan te moedigen om te blijven fietsen*” (Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 2020). In mei 2020 gaf minister Lydia Peeters de aftrap van “*de eerste grootschalige fietscampagne in Vlaanderen*” met slogans als “*Blijven fietsen allemaal*”, of “*Met z'n allen op de fiets. Goed bezig!*” (ibid.). In 2021 volgde nog een campagne met als doel “*op een positieve manier de vele voordelen die fietsen biedt in de kijker zetten. [...] Ook hier klonk de teneur van geen kansen te laten liggen, immers: “[d]e Vlaming heeft tijdens deze coronaperiode massaal de fiets (her)ontdekt. [...] Fietsen is goed voor de gezondheid, voor de mobiliteit en voor het milieu*”

(Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 2021). Er verschenen affiches waarin fietsen werd geassocieerd met strakke billen, spannende dates en een natuurlijke haar-styling.

Is hier veel nieuws onder de zon? Eigenlijk niet. Dergelijke campagnes zijn typisch voor een beleid dat voornamelijk inzet op individuele gedragsverandering en de individuele voordelen van die gedragsverandering benadrukt. Als we de beleidsinterventies van tijdens en na de pandemie beschouwen, zien we dat de Vlaamse regering twee logica's omarmt waarin individuele gedragsverandering centraal staat.

Ten eerste zien we dat de Vlaamse regering zich laat inspireren door wat in de wetenschappelijke literatuur "libertair paternalisme" wordt genoemd. Een afgeleide hiervan is het zogenaamde *nudging*, wellicht een bekender begrip. Nudging beoogt om mensen op subtiele wijze te sturen. Door de fruitschaal een prominentere plaats te geven dan de koekjes, of de trap zichtbaarder te positioneren dan de lift, worden mensen impliciet naar de optimale keuze geleid. Nudging wordt naar voor geschoven als wenselijk en noodzakelijk, vanuit de vaststelling dat mensen erg slecht zijn in het maken van logische of rationele keuzes (Thaler & Sustein, 2003). Beleid dat steunt op libertair paternalisme zien we in Europa onder andere bij mobiliteitsbeleid, maar ook bij het promoten van duurzame consumptie (zie oa andere Jones et al., 2011 voor een illustratie uit het Verenigd Koninkrijk; Reigner, 2016 voor Frankrijk; voor een analyse voor Vlaanderen, zie Van Eenoo, 2021). Ik verduidelijk dit aan de hand van het voorbeeld van autorijden. Al dat autorijden veroorzaakt slechte luchtkwaliteit, verkeersonveiligheid, broeikasemissies, congestie etc. Libertair paternalisme legt de oorzaak van die problemen bij individuen die de "foute" keuze maken, namelijk voor hun verplaatsingen de auto nemen. Individuen kunnen echter ook een andere "positieve" keuze maken, bijvoorbeeld fietsen naar het werk, of thuiswerken. Individuen zijn dus niet enkel de bron van de problemen, ze hebben tegelijkertijd de sleutel vast om uit de problemen te geraken én ze zullen er ook nog eens gelukkiger van worden (Reigner, 2016). De overheid tracht vervolgens om met behulp van marketingtechnieken, zoals campagnes, individuen aan te moedigen en te sturen (Cass & Falcounbridge, 2016; Walker, 2014). De campagnes zijn paternalistisch van aard omdat ze via educatie en informatie het menselijk gedrag willen beïnvloeden, zodat mensen op die manier langer, gezonder en gelukkiger zullen leven (Jones et al., 2011) – in ons geval: "*Fietsen heeft alleen maar voordelen voor je humeur, je gezondheid, je portemonnee, je stresslevel én je haarvolume*" (Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 2021). Tegelijkertijd houden de campagnes ook een element van vrije keuze in, en zijn ze daarom libertair (Jones et al. 2011). Zo wil de regering voornamelijk aanmoedigen en beïnvloeden, weliswaar zonder andere opties uit te sluiten. Hoewel de investering in fietsinfrastructuur niet min is, voorzien de relanceplannen ook budget voor autoinfrastructuur, namelijk laadpalen (30 miljoen) en led-verlichting langs snelwegen (84,5 miljoen). Ook het afschermen van de PFOS-vervuiling, noodzakelijk voor de realisatie van de Oosterweelverbinding - een gigantisch project gericht op individueel en logistiek fossiel transport - is opgenomen (23 miljoen). De Vlaamse Veerkracht hinkt op twee benen.

Ten tweede zien we dat de Vlaamse regering een neoliberale kijk op het individu ontwikkelt. Daarbij wordt het individu geframed als "ondernemer van het eigen leven". Hier vertrekt de Vlaamse regering net van de assumptie dat betere kennis gaat leiden tot ander gedrag. Tijdens de pandemie hebben we (her)ontdekt dat fietsen "leuk" is. Hetzelfde voor thuiswerk: gedaan met dat tijdverlies in de files. Opdat we niet zouden vergeten wat we tijdens de lockdown hebben geleerd, communiceert de Vlaamse regering die boodschap verder via zogenaamde ludieke campagnes. En, om de terminologie van de Vlaamse veerkracht te gebruiken, "met een investering van 4,3 miljard in elke Vlaming: nu is het aan ons om onze veerkracht te tonen en hier sterker/beter/duurzamer uit te komen! Onderliggend: dat we het als individu waar moeten maken. Daarbij wordt verplaatsingsgedrag

geëvacueerd uit het domein van de politiek en verschaalt de ruimte om collectieve antwoorden te formuleren op maatschappelijke problemen.

De Vlaamse regering bedient zich dus enerzijds van libertair paternalisme en depolitiseert anderzijds maatschappelijke vraagstukken door ze te individualiseren. Die focus op individuele gedragsverandering circuleert niet enkel bij beleidsmakers. Dat een “verkeerde” mentaliteit en vastgeroeste denkpatronen aan de basis liggen van weinig duurzame verplaatsingspatronen gaat het laatste decennium zeer hardnekkig rond. Media spelen in op deze tendens (zie bijvoorbeeld de lijstjes om je persoonlijke klimaatimpact te verkleinen) en ook het middenveld lanceert regelmatig campagnes waarin, bijvoorbeeld, mensen die overstappen van auto naar fiets op één of andere manier worden beloond voor hun “goed gedrag”. De logica zien we ook bovendien in enkele passages in de rapporten van de adviescomités. Het EAC legt uitgesproken de link tussen de ervaring van het fietsen en thuiswerken en hoe die aan te wenden in de toekomst. Het MAC is nog explicieter door te stellen dat “[h]et [...] nu van belang [is] om blijvend bewust om te gaan met verplaatsingen” en dat “[d]eze gedragswijziging [...] een opportuniteit [biedt] om op verder te bouwen” (Maatschappelijk Advies Comité, 2020: 36 & 92). Maar, er loopt helaas geen rechtstreekse rechte lijn tussen waarden en gedrag (McMeekin & Southerton 2012). Het bestaan van de zogenaamde *value-action gap* of *green gap* werd al overtuigend aangetoond (Shove, 2010). Mensen handelen niet noodzakelijk volgens hun waarden en normen, en zelfs al mochten ze hun gedrag in lijn willen plaatsen met hun waardenkader, dan is consequent handelen ook niet altijd mogelijk. Niet iedereen is even vrij om voor een bepaalde vervoerswijze te kiezen (Reigner, 2016).

#### 4 Van focus op het individu naar focus op de sociale praktijk

In de wetenschappelijke literatuur wordt de visie op verplaatsingsgedrag en individuele verantwoordelijkheid vanuit verschillende hoeken sterk bekritiseerd (zie oa Cairns et al., 2014; Schwanen et al., 2012; Shove, 2010; Webb, 2012). Wat de kritieken gemeenschappelijk hebben, is dat ze verwerpen dat individuen, meer dan maatschappelijke structuren, verantwoordelijk zijn voor de schadelijke effecten van verplaatsingspatronen. Als we willen begrijpen waarom de pandemie niet heeft geleid tot structurele verduurzaming, dan is het nuttig om de focus op het individu los te laten. Een mogelijke benadering die daaraan kan bijdragen is geworteld in de Social Practice Theory (SPT). SPT legt de focus niet op individueel gedrag, maar op “*practices*”, die ik hier verder vertaal als “sociale praktijken”. SPT beschouwt de samenleving als het resultaat van recursief en collectief uitgevoerde sociale praktijken. Sociale praktijken zijn geworteld in het dagelijkse leven (Shove et al., 2012). Het gaat om eenvoudige alledaagse handelingen zoals tuinieren, koken, boodschappen doen, pendelen naar het werk etc. Sociale praktijken worden geproduceerd en gereproduceerd en geven op die manier het dagelijkse leven vorm. Door die herhaling ontstaan maatschappelijke sociale structuren. Die structuren beïnvloeden vervolgens weer de individuele actie. Vanuit dit perspectief is wat mensen doen nooit te herleiden tot iets louter individueels (Watson, 2012; Webb, 2012). Daarom pleit SPT ervoor om niet het individueel gedrag te bestuderen, maar om te focussen op hoe sociale praktijken ontstaan, hoe ze zijn opgebouwd, en hoe ze evolueren.

Er circuleren verschillende analysekaders die gebruik maken van SPT. In mobiliteitsstudies, maar ook in onderzoek rond duurzame consumptie, wordt vaak gebruik gemaakt van het zogenaamde “drie elementen framework” van Shove et al. (2012). Zij beschrijven een sociale praktijk als opgebouwd uit drie elementen die in elkaar haken: “*materials*” (objecten, infrastructuur, gereedschappen, alle hardware), “*competences*” (kennis en capaciteiten noodzakelijk om een sociale praktijk uit te voeren) en “*meaning*” (maatschappelijke en symbolische betekenissen die aan sociale praktijken worden gegeven, de zogenaamde *tacit knowledge* die circuleert in een samenleving over wat correct of

normaal gedrag is). Ik verduidelijk opnieuw aan de hand van het voorbeeld van autorijden. Wat betreft *materials* gaat het hier onder meer om – uiteraard - een auto, autoinfrastructuur en een netwerk van tankstations, parkeerplaatsen etc. Noodzakelijke competenties om de sociale praktijk van autorijden uit te voeren zijn het hebben van de vaardigheden om een auto te besturen, te navigeren in verkeer, parkeren, maar bijvoorbeeld ook een huishoudbudget dat de aankoop/huur van een wagen toelaat. Meanings, ten slotte, kunnen te maken hebben met de waarden en normen die de maatschappij associeert met autorijden, bijvoorbeeld vrijheid, comfort, gemak, gevoel van veiligheid, maar ook ruimteverslindend, vervuilend of gevaarlijk. Hoewel de focus op de sociale praktijk ligt en niet op het individu, doet het individu er wel toe. SPT beschouwt individuen als drager (*carrier*) van een sociale praktijk, cruciaal om de sociale praktijk te laten voortbestaan. Hoe meer dragers een sociale praktijk heeft, of, met andere woorden, hoe vaker de sociale praktijk wordt uitgevoerd, hoe dominanter. Sommige sociale praktijken moeten na verloop van tijd de plaats ruimen voor andere (bijvoorbeeld de verschuiving van vaste telefonie naar gsm). Voor ons verhaal is het van belang om aan te stippen dat autorijden vanaf de jaren '60 en '70 de praktijk van fietsen en openbaar vervoer gebruiken is gaan verdringen, en nu maatschappelijk domineert. Het is daarom ook niet vreemd om onze samenleving autoafhankelijk te noemen. Immers, veel sociale praktijken leunen voor het uitvoeren ervan op de sociale praktijk van het autorijden. Denk bijvoorbeeld aan de wekelijkse supermarktboodschappen voor een gezin, of een weekendtripje naar de Ardennen.

Als we sociale praktijken bestuderen dan kunnen we de afzonderlijke drie elementen (materials, competences, meaning) bestuderen, op welke manier ze bijdragen aan het bestendigen van de sociale praktijk, en de wijze waarop ze elkaar versterken. Maar we kunnen ook nagaan hoe verschillende sociale praktijken met elkaar zijn geïntegreerd. Sociale praktijken staan immers niet op zichzelf. Autorijden gaat meestal niet over het ritje puur omwille van het ritje, maar is geïntegreerd met andere sociale praktijken: zo doen we boodschappen met de auto, klikken we kinderen vast in een kinderstoeltje om ze naar school te voeren, of rijden we met de auto naar een ziekenhuis om een ziek familielid te bezoeken.

Sociale praktijken zijn uiteraard niet in steen gebeiteld. Die dynamiek kan op verschillende manieren ontstaan (Shove et al., 2012). De elementen waaruit de praktijk bestaat kunnen wijzigen, de mensen of dragers van de praktijk kunnen veranderen, en de manier waarop bepaalde praktijken zich integreren met andere kan evolueren (Watson, 2012). Zo wordt maatschappelijk steeds minder aanvaard dat er jaarlijks vele mensen sterven in het verkeer. Deze verschuiving in *meanings* heeft geleid tot het ingrijpen in *materials* (bijvoorbeeld het inrichten van zone 30's, het aanleggen van afgescheiden fietspaden, het implementeren van technische veiligheidssystemen in auto's), *competences* (een rijbewijs haal je nu niet zomaar meer af aan het gemeentehuis, en ook de voorwaarden om een rijbewijs te halen zijn verstrengd). *Meanings* zijn intussen ook opgeschoven, denk aan de impliciete verwachting dat fietsers best een helm of reflecterende kledij dragen of aan het niet langer aanvaarden van alcohol achter het stuur.

## 5 Sociale praktijken op anderhalve meter afstand

Als we vanuit SPT naar de covidcrisis kijken, dan wordt snel duidelijk dat toename van thuiswerk en fietsgebruik niet in een vacuüm ontstonden of als vanzelf ontdekt werden, maar het resultaat waren van gedwongen wijzigingen in tal van sociale praktijken. Om de nieuwe praktijken vorm te geven werd gebruikt gemaakt van recepten en voortgebouwd op strategieën die al circuleerden, zij het voorheen eerder in beperkte mate of zonder brede maatschappelijke aanvaarding. De covidcrisis versnelde hun uitrol. Met behulp van SPT kunnen we ook verklaren waarom het fietsgebruik al over zijn hoogtepunt heen lijkt te zijn, en er vandaag weer lange files staan.

De maatregelen om de verspreiding van het virus tegen te gaan, verboden een hele reeks aan dagelijkse sociale praktijken. Elke sociale praktijk die niet aan de voorwaarde van anderhalve meter afstand houden kon voldoen, of zich binnen afspeelde, werd lange tijd gewoonweg verboden. Volgens de logica van SPT vielen sociale praktijken uit elkaar omdat één van de elementen fundamenteel en radicaal wijzigde: de materiële voorwaarde van afstand houden en buitenlucht. Dit ging gepaard met ruimtelijke interventies van sommige lokale overheden, die tijdelijk woonerven of fietsstraten inrichtten, of bestaande plannen versneld door voerden (met de Brusselse “coronafietspaden” wellicht als meest gekende voorbeeld). De noodzaak om afstand te houden en letterlijk meer ruimte te creëren, was een stevige hefboom om deze ingrepen, al dan niet tijdelijk, maatschappelijk te kunnen verantwoorden (*meaning*).

Het scala aan mogelijk uit te voeren sociale praktijken werd erg beperkt waardoor andere sociale praktijken ook overbodig werden of veranderden. Pendelen was voor veel kantoorwerkers bijvoorbeeld niet meer van toepassing, omdat kantoren gesloten werden. Daardoor losten de files als vanzelf op. Wanneer elkaar ontmoeten enkel kan onder de materiële voorwaarde van anderhalve meter en in open lucht, dan blijft er niet veel anders over dan fietsen of wandelen. De sterke wijziging van het element *material* leidde ook tot evoluties in andere elementen. Zo namen de digitale competenties toe, door de ervaring met het organiseren en bijwonen van online vergaderingen en de introductie van nieuwe digitale toepassingen. De veronderstelling dat thuiswerk zou leiden tot ongedisciplineerde werknemers werd onderuit gehaald. Wandelen zorgde voor een kennismaking met tot dan toe onbekende trage wegen in de buurt en een mogelijk grotere appreciatie ervan.

Maar, de integratie, productie en reproductie van de gewijzigde sociale praktijken bleek niet sterk genoeg om ook structureel verankerd te geraken. Zodra de maatregelen versoepelden, groeide ook de opname van oude vertrouwde sociale praktijken zoals met de auto naar de doe-het-zelf-zaak of het tuincentrum gaan, of werd het natuurgebied in de buurt ingeruild voor eentje verderop - wat een autoverplaatsing noodzakelijk maakte. Praktijken die voordien heel erg met de auto werden geassocieerd, of afhankelijk waren van de auto, zijn dat vandaag nog steeds. Als het dagelijkse leven weer in de vertrouwde plooi valt, is het niet vreemd dat oude sociale praktijken - die op zich niet fundamenteel wijzigden maar louter voor een bepaalde periode werden bevroren – weer in gebruik worden genomen.

Als we nu terugkijken op deze tijdelijke verandering en de reactie van de overheid erop, kan gesteld worden dat de Vlaamse overheid hier een kans gemist heeft om grondig te analyseren op welke manier en welke sociale praktijken sterk geassocieerd zijn met autogebruik. Had ze dat wel gedaan, dan had ze sterker de elementen kunnen identificeren waarop interventie mogelijk was. Een degelijke analyse had ook verder in kaart kunnen brengen wie er al dan niet toegang heeft tot bepaalde sociale praktijken, bijvoorbeeld omdat bepaalde competenties ontbreken. Thuiswerk is vermoedelijk als sociale praktijk wel een stuk dominanter geworden dan in 2019. Er zijn met andere woorden meer dragers van de praktijk. Maar, om thuiswerk mogelijk te maken, zijn er een aantal materiële voorwaarden noodzakelijk, zoals een aparte, rustige ruimte, een ergonomisch ingerichte bureau, een stabiele wifiverbinding en ICT-benodigdheden. Wat betreft *competences*, moet de aard van het werk toelaten dit thuis te kunnen uitvoeren. Hieruit blijkt al dat de sociale praktijk van thuiswerken voorbehouden is aan een beperkte groep. In 2020, op het moment dat thuiswerken verplicht dan wel sterk werd aangeraden, werkte ongeveer 30% van de werknemers thuis (met een oververtegenwoordiging van hooggeschoolden) (VIAS & FOD Mobiliteit en Vervoer, 2022). Ook *meanings* doen er toe: wat is de heersende bedrijfscultuur, welke impliciete en expliciete verwachtingen circuleren er? Thuiswerk komt dus niet als vanzelf omdat mensen dat graag willen, maar veronderstelt de realisatie en integratie van verschillende elementen. Die zijn niet noodzakelijk



voorhanden. Wat betreft fietsen heeft de Vlaamse regering weliswaar ingegrepen op het materiële element door de aanleg van fietsinfrastructuur, maar omdat ze tegelijkertijd autoinfrastructuur blijft aanleggen, kan autorijden als sociale praktijk dominant blijven dan fietsen. Misschien kan een campagne de maatschappelijke betekenis van fietsen enigszins wijzigen, maar we kunnen die campagne toch ook lezen als het doorschuiven van verantwoordelijkheid naar individuen die nog niet hebben begrepen hoeveel voordelen fietsen wel niet biedt.

## 6 De klimaatcrisis vanuit het perspectief van sociale praktijken

Hoe ingrijpend ook, tijdens de pandemie was het nog relatief eenvoudig om sociale praktijken die viruscirculatie vrij spel gaven te verbieden of aan bepaalde regels te onderwerpen – ook al werden er omwille van de hoogdringendheid hier en daar wat democratische bochten afgesneden. De klimaatcrisis is minstens even urgent, zo niet urgenter, en vele malen complexer. De CO<sub>2</sub> veroorzaakt door wegtransport stijgt nog steeds (European Environmental Agency, 2022). De ingrepen die nodig zijn om de klimaatcrisis op te lossen, kunnen echter niet tijdelijk zijn, en moeten een democratische basis hebben. Focussen op individuele gedragswijziging zal ons daarom niet uit de diepe crisis helpen. SPT biedt als bril om naar de werkelijkheid te kijken geen rechtstreekse handvaten voor het beleid. Maar, beleid dat zich baseert op SPT kan er fundamenteel anders uitzien dan een beleid dat een libertair paternalistische logica volgt. Als we aanvaarden dat de totstandkoming van gedrag niet autonoom door het individu wordt bepaald, maar dat de alledaagse acties van individuen de maatschappij vorm geven en dat die structuren vervolgens opnieuw het individu beïnvloeden, dan ligt een veel breder veld aan beleidsinterventies open. Dan kunnen we nadenken over collectieve ingrepen in plaats van elk individu apart te overtuigen. Het leidt ons ook weg van een culpabiliserend of moraliserend discours dat zich toch weer op individueel gedrag ent, daardoor polariseert en vooral tot meer weerstand leidt. Het maatschappelijk debat kan dan gaan over het expliciteren en kritisch reflecteren over *meaning*: welke sociale praktijken vinden we van maatschappelijk belang? In het licht van de klimaatcrisis kan een evaluatiecriterium hiervoor de gegeneerde uitstoot van een sociale praktijk zijn, waarbij de meest CO<sub>2</sub>-verslindende praktijken als eerste in het vizier kunnen komen. Denk bijvoorbeeld aan pendelen over lange afstand waarin de salariswagen één van de materials vormt, of vliegverkeer. Als we vliegen als sociale praktijk beschouwen in plaats van als een optelsom van onduurzame individuele keuzes, zal een beleidsuitkomst waarschijnlijk geen generieke vliegtaks zijn. Er zal eerder ruimte worden gemaakt voor een maatschappelijk debat dat onder andere het element *meaning* centraal stelt. Dan kan worden blootgelegd hoe vliegen wordt genormaliseerd door processen van sociale en culturele aanmoediging (Cass, 2022) én kunnen we een discussie starten om deze normalisatie af te remmen. Wat betreft het materiële element van vliegen, zou een debat kunnen worden gevoerd over beperkingen en quota - voor zowel vliegreizen als luchthavens (Cass, 2022), en worden ontrafeld hoe dit materiële element zich verhoudt tot het element *meaning*.

Het is ook duidelijk dat het weinig zin heeft om autorijden als geïsoleerde sociale praktijk te beschouwen, maar dat deze in relatie tot andere sociale praktijken moet worden aangepakt. Zo kan er ook een discussie ontstaan over welke met de auto geassocieerde praktijken prioriteit mogen krijgen: er is een verschil tussen een bezoek aan de dokter of instaan voor de zorg van een ziek familielid en een daguitstapje naar het pretpark. In het kader van verplaatsingspatronen komt het er dus op aan in kaart te brengen welke sociale praktijken sterk geassocieerd zijn met de auto, en waar en op welke manieren we die in snel tempo auto-onafhankelijk kunnen maken, of gewoon niet langer wenselijk achten. Zo trekken we de discussie over autorijden en verplaatsingspatronen weg van enkel mobiliteitsbeleid, maar betrekken we ook andere sectoren, doordat veel sociale praktijken mee zullen moeten veranderen. Door de lens van sociale rechtvaardigheid kunnen we nagaan op welke manier een sociale praktijk bepaalde groepen uitsluit, bijvoorbeeld door een gebrek aan noodzakelijke

competenties. Steunmaatregelen kunnen zich dan prioritair op die groep richten. SPT leidt niet noodzakelijk tot de meest vernieuwende ingrepen of hightech innovaties. De waarde ligt vooral in het aanreiken van een analysekader dat integraal denken en handelen mogelijk maakt, een minimumvoorwaarde om de klimaatcrisis beheersbaar te houden.

## Referenties

Beeckmans, L. & Oosterlynck, S. (2021), Corona als lens op de ongelijke stad. In: Beeckmans, L., Oosterlynck, S. & Coryn, E. (red.), (2021). *De stad beter na corona? Reflecties over een gezondere en meer rechtvaardige stad*. Uitgeverij ASP: Brussel, 11-15.

Cairns, S., Harmer, C., Hopkin, J., & Skippon, S. (2014). Sociological perspectives on travel and mobilities: A review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 63, 107–117.

Cass, N., & Faulconbridge, J. (2016). Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice. *Transport Policy*, 45, 1–14.

Cass, N. (2022). Hyper-aeromobility: The drivers and dynamics of frequent flying. *Consumption and Society*, 1–23.

Economisch Advies Comité (2020), Vlaanderen: welvarender, weerbaarder en wervender. Rapport raadpleegbaar op <https://www.vlaanderen.be/publicaties/rapporten-economisch-en-maatschappelijk-relevancecomite>.

European Environmental Agency (2022), *Transport and environment report 2021. Decarbonising road transport — the role of vehicles, fuels and transport demand*. EEA Report No 02/2022, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Jones, R., Pykett, J., & Whitehead, M. (2011). Governing temptation: Changing behaviour in an age of libertarian paternalism. *Progress in Human Geography*, 35(4), 483–501.

Kantenbacher, J., Hanna, P., Cohen, S., Miller, G., & Scarles, C. (2018). Public attitudes about climate policy options for aviation. *Environmental Science & Policy*, 81, 46–53.

Le Quéré, C., Jackson, R. B., Jones, M. W., Smith, A. J. P., Abernethy, S., Andrew, R. M., De-Gol, A. J., Willis, D. R., Shan, Y., Canadell, J. G., Friedlingstein, P., Creutzig, F., & Peters, G. P. (2020). Temporary reduction in daily global CO<sub>2</sub> emissions during the COVID-19 forced confinement. *Nature Climate Change*, 10(7), Art. 7.

Maatschappelijk Advies Comité (2020), 'Vlaanderen herleeft'. Aanbevelingen voor maatschappelijke relance naar aanleiding van COVID-19. Rapport raadpleegbaar op <https://www.vlaanderen.be/publicaties/rapporten-economisch-en-maatschappelijk-relevancecomite>.

McMeekin, A. & Southerton, D. (2012), Sustainable transitions and final consumption: practices and socio-technical systems. *Technology, Analysis and Strategic Management*, 24(4), 345-361.

Reigner, H. (2016), Neoliberal Rationality and Neohygienist Morality. A Foucauldian Analysis of Safe and Sustainable Urban Transport Policies in France. *Territory, Politics, Governance*, 4 (2), 196-215.

Schwanen, T., Banister, D., & Anable, J. (2012). Rethinking habits and their role in behaviour change: The case of low-carbon mobility. *Journal of Transport Geography*, 24, 522–532.

Shove, E. (2010). Beyond the ABC: Climate Change Policy and Theories of Social Change. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 42(6), 1273–1285.

Shove, E., Pantzar, M. & Watson, M. (2012), *The dynamics of social practice. Everyday life and how it changes*. Sage Publications.

Stoll, C. & Mehling, M.A. (2020). Commentary: COVID-19: Clinching the Climate Opportunity. *One Earth*, 3.

Thaler, R. H., & Sunstein, C. R. (2003). Libertarian Paternalism. *American Economic Review*, 93, 175–179.

Van Eenoo, E. (2021), Verbeter de wereld, begin bij je mobiscore? Collectieve versus individuele verantwoordelijkheid in de ruimtelijke planning. *Ruimte & Maatschappij*, 12(3), 41-53.

VIAS & FOD Mobiliteit en Vervoer (2022), [www.telewerken.be](http://www.telewerken.be), geraadpleegd op 30 november 2022.

Vlaamse Regering (2020), Vlaamse Veerkracht. Relanceplan Vlaamse Regering. Rapport raadpleegbaar op <https://www.vlaanderen.be/publicaties/relanceplan-vlaamse-regering-vlaamse-veerkracht>.

Vlaamse Stichting Verkeerskunde (2020), Minister Lydia Peeters moedigt Vlaming aan om te blijven fietsen. Retrieved from <https://www.vsv.be/pers/minister-lydia-peeters-moedigt-vlaming-aan-om-te-blijven-fietsen/>.

Vlaamse Stichting Verkeerskunde (2021), Altijd met de ramen open rijden? Fiets. Retrieved from <https://www.vsv.be/pers/minister-lydia-peeters-start-grootschalige-fietscampagne/>

Walker, G. (2014), Beyond individual responsibility. Social practice, capabilities and the right to environmentally sustainable ways of living (45-59) in Strengers, Y. & Maller, C. (2014) *Social Practices, Intervention and Sustainability. Beyond behaviour change*, Routledge.

Watson, M. (2012). How theories of practice can inform transition to a decarbonised transport system. *Journal of Transport Geography*, 24, 488–496.

Webb, J. (2012). Climate Change and Society: The Chimera of Behaviour Change Technologies. *Sociology*, 46(1), 109–125.