

Zo zal de ‘economie op anderhalve meter’ eruitzien: tijdslots voor de trein, vast traject in de supermarkt

Het Laatste Nieuws - 10 Apr. 2020

Exclusief voor abonnees Ann De Boeck Op het werk: bye bye landschapskantoor

Een ratelende koffiemachine, een airco die op volle toeren blaast en collega's die eindeloos discussiëren over de vraag of die penalty van gisteravond terecht was of niet. De hype van het landschapskantoor is al langer op zijn retour, en door het coronavirus wordt het binnenkort misschien compleet not done om met zijn allen in één open ruimte te werken.

“Als het coronavirus een positieve kant heeft, dan is het dat”, zegt professor arbeidsgeneeskunde Lutgart Braeckman (UGent). Zij doet al jaren onderzoek naar de negatieve effecten van grote werkruimtes, zoals stress, hoofdpijn en concentratieverlies. “Met corona hebben we een extra reden om daar iets aan te doen, want in de meeste landschapskantoren is het bijzonder moeilijk om anderhalve meter afstand te houden.”

Denk nu niet dat we plotseling weer in kleine hokjes gaan werken. Wel hebben sommige bedrijven al plexischermen geïnstalleerd tussen werkplaatsen, een relatief goedkope oplossing om afstand te creëren. En hoe zit dat met flexplekken? “Die moeten na elke shift volledig ontsmet worden”, zegt Braeckman. “Bovendien heeft elke werknemer zijn eigen werkmateriaal nodig.”

Op plekken waar mensen automatisch samentroepen, zoals de ingang of de lift, is het volgens werkgeversorganisatie Voka nuttig om mensen te sturen met linten of tape. En hoe meer telewerk, hoe beter. In sectoren waar dat onmogelijk is, zoals de bouw, is het advies om mensen zoveel mogelijk te spreiden, bijvoorbeeld door de werkuren of de pauzes te variëren.

In de winkel: vast traject zoals bij Ikea

Een per een naar binnen met een ontsmette winkelkar. Wie vandaag naar de supermarkt gaat, krijgt al een preview van de anderhalvemeter-economie. Dat begint aan de ingang, waar een bewaker erop toeziet dat er niet te veel mensen tegelijk naar binnengaan. In de winkel zelf zijn broden voorverpakt, geven grondstickers aan hoeveel afstand u houdt van uw voorganger, en beschermt plexiglas de man of vrouw achter de kassa tegen rondvliegende coronadruppeltjes.

“In welke mate wij die maatregelen zullen aanhouden, hangt af van wat wettelijk wordt opgelegd, en wat de klant nodig heeft om een veilig gevoel te hebben”, zegt Roel Dekelver, woordvoerder van Delhaize. Vooral dat laatste wordt een uitdaging. “Zo merken we nu al dat mensen heel erg gerustgesteld moeten worden over de veiligheid van hun voedsel. Die trend zal zich doorzetten.”

Hier en daar is er nog marge voor verbetering. Zo lukt het nog niet goed om de klantenstromen te spreiden. 's Ochtends staan mensen vaak te drummen aan de ingang omdat ze vrezen dat de rekken in de namiddag leeg zullen zijn. Een mogelijke oplossing zijn erg tijdelijke promoties, bijvoorbeeld tussen 14 en 15 uur, om in die periode meer volk te lokken. Of door een vast traject in de winkel in te voeren, zoals bij Ikea.

Bij Delhaize merken ze nu al dat het moeilijk wordt om de bestaande maatregelen af te dwingen. “Klanten komen soms agressief en onbeleefd uit de hoek.” Daarom zijn verplichte looplijnen voorlopig niet aan de orde. In winkels waar mensen graag kuieren, zoals kledingwinkels, lijkt een vast traject al helemaal uitgesloten. Daar kunnen kopers mogelijk alleen in kleine groepjes worden toegelaten.

In de horeca: zelf pintjes tappen

Aan de vooravond van Pasen doen sommige restaurants gouden zaken met afhaalmenu's die thuis nog een beetje afwerking nodig hebben. Een concept dat de voorbije jaren in zwang raakte tijdens de kerstperiode. Maar met alleen takeawaymaaltijden zullen ze het niet redden. Cafés en restaurants moeten daarom vandaag al nadenken over hoe ze straks die anderhalve meter zullen garanderen.

De helft van de tafeltjes leeg laten zodat gasten verder uit elkaar zitten, is een logische maar geen evidente oplossing. “Je moet voldoende klanten hebben om de kosten van je zaak te kunnen dragen”, zegt Matthias De Caluwe, CEO van Horeca Vlaanderen. “Als de helft van de stoelen leeg blijft, dan zullen er vanuit de overheid bijkomende steunmaatregelen nodig zijn.”

Gasten zelf de pintjes laten tappen, zelf de drank aan de toog laten afhalen of het gebruikte servies naar de keuken laten brengen: het zijn allemaal manieren om het besmettingsgevaar te verkleinen. Maar is het sop de kool wel waard? “Het lijkt me niet zo gezellig om in een halfleeg restaurant te zitten”, zegt De Caluwe. “Zeker niet als je zelf je drank moet afhalen.”

De horeca staat voor een dilemma. Ze moet mensen overtuigen dat het veilig is om te komen pintelieren, maar het moet ook gezellig en rendabel blijven. De Caluwe: “Als cafés of clubs een cloud clubbing-feestje organiseren (waarbij mensen via internet naar dj-sets kijken, ADB), dan is dat bijvoorbeeld leuk, maar het brengt hen niet veel op.”

Op de trein: elke reiziger een tijdslot

Een Treindienst van Nationaal Belang. Bij de spoorwegen weten ze hoe ze een afslanking van het treinaanbod moeten verpakken. Sinds 23 maart rijden er nog maar één à twee treinen per uur op de snelle verbindingen tussen de grote steden. Op lokale lijnen is het aanbod alleen gegarandeerd tijdens de piekuren.

Voorlopig volstaat dat, want bijna niemand waagt zich op de trein. Maar wat als de coronamaatregelen worden afgebouwd en de reizigers weer toestromen? “Uiteraard zullen we dan de aanbevelingen van de regering volgen”, zegt NMBS-woordvoerder Bart Crols.

Maar hoe? Veel opties zijn er niet. Zitjes uitbreken is onmogelijk, net zoals controleren of reizigers afstand houden. Plaatsen online laten reserveren, zoals experts in de Nederlandse krant NRC Handelsblad suggereren, is volgens Belgische deskundigen dan weer te complex. Uiteindelijk is het niet de bedoeling dat treinreizigers hun toevlucht nemen tot de auto.

Tijdslots kunnen wel een oplossing zijn. “Spitstreinen richting Brussel worden voor een groot deel gevuld met ambtenaren en bankpersoneel”, zegt transporteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen). “We zouden afspraken kunnen maken over hun werkuren. Zij mogen dan louter in bepaalde blokken reizen: tussen 6 en 7 uur, tussen 7 en 8 uur, of tussen 8 en 9 uur.”

In de luchtvaart: geen drankje meer

Lekker dicht op elkaar in een afgesloten ruimte. Het idee om het vliegtuig te nemen, is op dit moment niet aantrekkelijk. Luchtvaartexperts gaan ervan uit dat de sector geen maanden, maar jaren nodig zal hebben om hiervan te bekomen. En dan nog zal de sector er hoogstwaarschijnlijk nooit meer hetzelfde uitzien.

“In een Boeing 737 of een Airbus 320 heb je meestal twee rijen van drie stoelen. Luchtvaartmaatschappijen laten die middelste stoel nu meestal vrij”, zegt luchtvaartspecialist Luk De Wilde. Een maatregel die post-corona wellicht nog een hele tijd wordt verlengd, net zoals de beslissing om op korte vluchten geen voedsel of drankjes meer uit te delen.

Ook in- en uitstappen wordt anders. Als passagiers op Brussels Airport aankomen, worden ze nu al in kleine groepjes van het vliegtuig gelaten. In de toekomst zal dat wellicht ook bij de check-in gebeuren. De kans is reëel dat de IKO, de internationale waakhond voor de luchtvaart, een advies zal geven om aan boord mondklappers uit te delen.

Hoe dan ook zullen luchtvaartmaatschappijen hemel en aarde moeten bewegen om burgers weer aan het reizen te krijgen. Weliswaar zonder hun ‘yield’, de gemiddelde opbrengst per zetel, onder nul te laten zakken. En dat is moeilijk als je een deel van de zitjes niet kan verkopen.

“Als ik prijsmanager zou zijn, dan zou ik de eerste zetels heel goedkoop in de markt zetten. Zodra 20 procent verkocht is, zou ik dan de prijs opdrijven”, zegt Van de Voorde. De Ryanair-tactiek, zeg maar. “Het laatste zitje is dan wellicht voor een zakenman of zakenvrouw die bereid is veel te betalen.”