

Memo mobiliteitscijfers en effecten afschaling COVID-19 maatregelen.

Sinds de COVID-19 maatregelen van kracht zijn worden verschillende cijfers gepresenteerd die het effect weergeven van de maatregelen en hun licht schijnen op verdere afschalingsscenario's. In dit memo wordt inzicht gegeven in de hoofdlijn van deze onderzoeken, met onderscheid naar:

- Inzicht in regulier verplaatsingspatroon (pre-COVID-19)
- Monitoring effecten COVID-19 maatregelen
- Analyse afschalingsscenario's A en B sectoren.

Algemene indruk is dat alle cijfers vanuit verschillende bronnen en departementen in dezelfde richting wijzen. Het landelijke beeld is dat op de korte termijn knelpunten kunnen ontstaan door het opstaren van onderwijs en verdere autonome groei. Het is belangrijk om specifieke knelpunten te identificeren en oog te hebben voor regionale verschillen en verschillen tussen spits en dal.

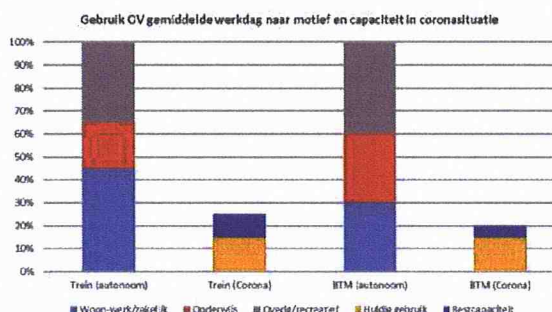
Inzicht in regulier verplaatsingspatroon (pre-COVID-19)

- Dagelijks worden circa 50 mln verplaatsingen gemaakt (pre-corona). In totaal zijn er dagelijks circa 1,2 miljoen unieke reizigers (50% trein, 50% bus, tram of metro (hierna BTM)).
- De mobiliteit is niet gelijkmatig over de dag verdeeld. De drukte in de ochtend en avondspits (07:00-09:00 – 16:00-18:00) zorgen voor files en drukte in het OV en op de fietspaden. Circa 40-45% van het ov-gebruik vindt in de spitsen plaats, tegen 30% voor bijvoorbeeld de auto, of het totaal van alle vervoerwijzen¹
- Het gebruik van OV niet gelijkmatig over het land verdeeld, voornamelijk in de Randstad is het OV gebruik hoog. Circa 70% van het BTM verkeer vindt plaats in de Randstad² en tussen de 7 grote steden in de randstad speelt OV een grote rol, soms zelfs groter dan het aandeel van de auto (bijv. Amsterdam – Utrecht, Den Haag –Utrecht)³. Op specifieke (regionale) lijnen in Nederland kan het gebruik van OV erg hoog zijn, bijv. richting studentencolleges.

Effecten COVID-19 maatregelen

- De vraag naar personenmobiliteit is door de coronamaatregelen sterk gedaald (OV 85-90%⁴, auto 30-40%⁵). Het vrachtverkeer blijft stabiel.
- De capaciteit in het OV is als gevolg van de 1,5m maatregelen beperkt tot 20-25%. Er is daarom t.o.v. het huidige gebruik beperkte restcapaciteit. Deze wordt naar verwachting grotendeels gevuld met het deels opstarten van het onderwijs en mogelijke autonome groei.
- Mensen beginnen zich weer meer te verplaatsen, met name voor de auto neemt het gebruik de afgelopen weken toe (+10%)⁶. Deze autonome groei zal naar verwachting toenemen wanneer A sectoren langzaam weer open gaan (zoals IKEA en Bijenkorf)
- In een modelstudie⁷ naar de effecten van de coronacrisis is berekend dat een capaciteitsbeperking van het OV tot 25% van het normale niveau, leidt tot een toename van 100 tot 200% van het aantal voertuigverliesuren t.o.v. de pre-corona situatie.

	1	2	3	4	5
Afgelegde auto-kms	+2%	-8%	-14%	+8%	+20%
Voertuig verliesuren	+42%	-45%	-62%	+106%	+235%
Tijd in de file	+73,2%	-57%	-73%	+210%	+488%



¹ KiM&CPB (2009), *Het belang van openbaar vervoer*, p.27.

² CROW (2019) De staat van het OV 2018

³ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2017) Mobiliteitsbeeld 2016

⁴ Translink (2020) aantal instappers per dag met OV-chipkaart

⁵ Nationale Databank Wegverkeersgegevens (2020) ontwikkeling wegverkeer

⁶ Nationale Databank Wegverkeersgegevens (2020) ontwikkeling wegverkeer

⁷ Nb. er is gebruik gemaakt van het Landelijk Modelsysteem (LMS) zoals gebruikelijk is voor nationale mobiliteitsstudies (bijv. Nationale Markt en Capaciteitsanalyse NMCA)

Inzichten afschalingsscenario's

- Er wordt onderscheid gemaakt naar twee soorten sectoren bij de verdere afschaling:
 - **A-sectoren** die niet zijn gesloten van overheidswege (zoals kantoorbanen). Deze zijn verantwoordelijk voor circa 2/3 van het OV-gebruik⁸
 - **B-sectoren** die van overheidswege nu zijn gesloten (zoals onderwijs, horeca etc.). Deze zijn verantwoordelijk voor circa 1/3 van het OV-gebruik⁹
- Sectoren met grote effecten op het Openbaar vervoer zijn:
 - Onderwijs: MBO/HBO/Universiteit, het voortgezet onderwijs heeft met name een effect op BTM
 - Zakelijk en Woon-Werk verkeer
 - Recreatief verkeer: voornamelijk visite en bezoek horeca, evenementen etc.

Conclusie

- Het verder openen van de 1,5m samenleving heeft grote effecten op het mobiliteitssysteem. De hoeveelheid mobiliteit die kan worden geacommodeerd is beperkt. Nu kiezen voor groep x of y, betekent later niet kiezen voor z.
- Het effect is breder dan alleen Openbaar Vervoer. Door de beperkingen in het OV ontstaan ook knelpunten bij de fiets en het autoverkeer
- Er is een noodzaak om bindende afspraken te maken over mobiliteitsgedrag bij zowel A als B sectoren om de mobiliteit op een verantwoorde en gefaseerde manier te laten verlopen. De hoofdboodschap hierbij is
 - Blijf zoveel mogelijk thuis
 - Go Local: blijf zoveel mogelijk in je buurt, loop, of gebruik hiervoor de fiets/auto.
 - Het OV is alleen voor essentiële reizen
 - Mijd de spits:
- Monitoring is noodzakelijk om de gevolgen van afschalingsscenario's te volgen en een inschatting te kunnen maken van vervolgstappen. Dit wordt door IenW uitgewerkt in samenwerking met o.a. het KiM en de TU Delft.

⁸ Analyse EZK/McKinsey (2020)

⁹ Analyse EZK/McKinsey (2020)