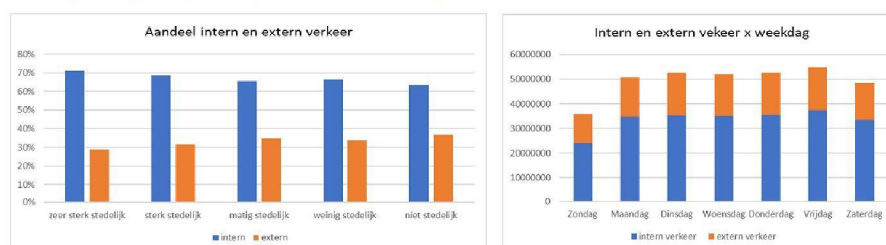


Bijlage Cijfers stedelijke mobiliteit

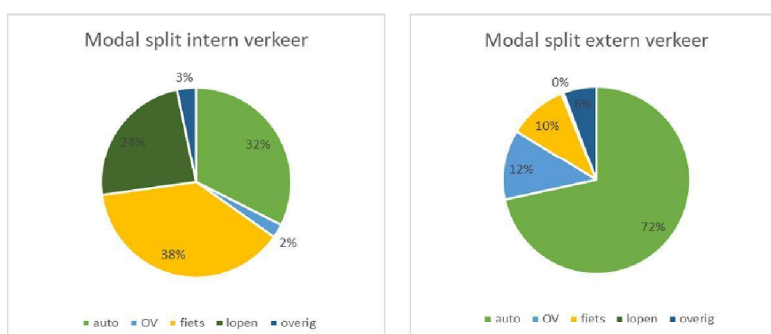
Bron: CBS, ODIN 2018 / Nederlands Verplaatsingspanel (NVP), maart-mei 2020

Deel A: Intern en extern verkeer

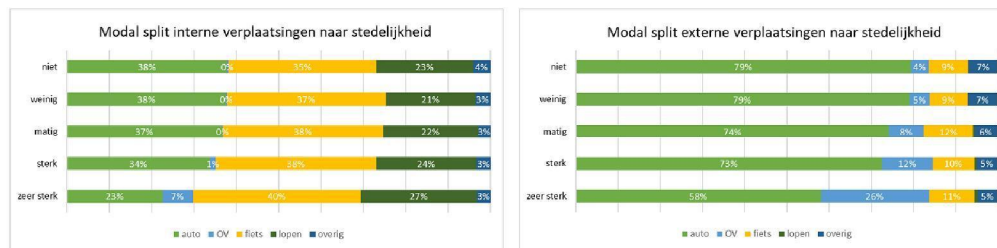
1. Dagelijks worden ongeveer 50 mln. verplaatsingen gemaakt. Twee derde (68%) van alle verplaatsingen is intern verkeer (=herkomst en bestemming in dezelfde gemeente). Dagelijks gaat het om ongeveer 33 mln. interne verplaatsingen en 17 mln. externe verplaatsingen (=tussen twee gemeenten). In zeer sterk stedelijke gebieden is het aandeel interne verplaatsingen hoger (71%) dan in niet stedelijke gebieden (63%).



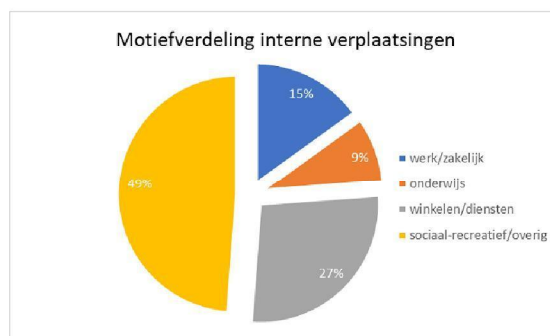
2. Van alle interne verplaatsingen gaat 32% met de auto, 2% met het OV, 38% met de fiets, 24% te voet. Voor extern verkeer geldt dat het merendeel van de verplaatsingen met de auto gaat (72%). Fietsen heeft een aandeel van 10%, terwijl lopen niet voorkomt.

3. D
e
m
o
d
a
l
s
p
l
i
t
v
a

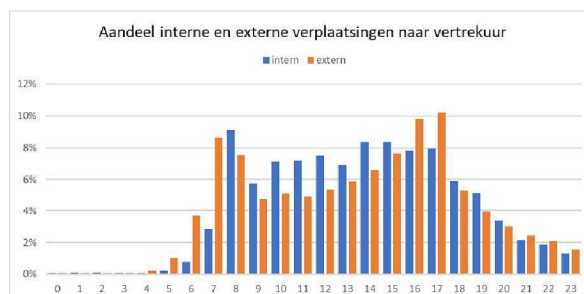
n zowel het interne als het externe verkeer verschilt naar stedelijkheidsgraad. In de zeer sterk stedelijke gebieden heeft het OV zowel voor interne als externe verplaatsingen een relatief hoog aandeel. In de minder sterk stedelijke gebieden heeft de auto een relatief hoger aandeel: 38% voor interne verplaatsingen en 79% voor externe verplaatsingen. Fietsen en lopen verschilt niet heel sterk naar stedelijkheidsgraad. In de sterk stedelijke gebieden wordt voor interne verplaatsingen iets vaker gefietst of gewandeld.



4. Het merendeel van de interne verplaatsingen heeft een verplaatsingsafstand van minder dan 7,5 kilometer (90%). Voor externe verplaatsingen is het aandeel korte verplaatsingen 18%.
5. Van alle interne verplaatsingen is 15% werk gerelateerd (woon-werk of zakelijk). Bijna de helft van alle interne verplaatsingen heeft een sociaal-recreatief of overig motief (49%) en ruim een kwart onderwijs (27%). Externe verplaatsingen zijn veel vaker werk gerelateerd (39%).

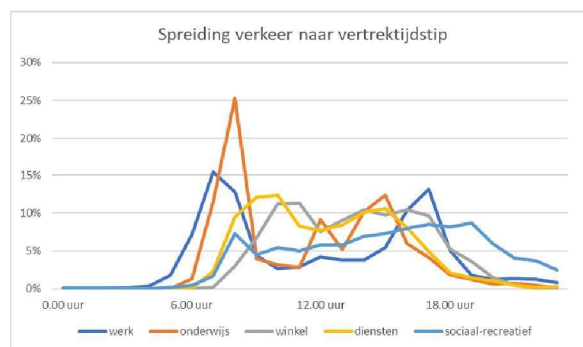


6. Niet alle verplaatsingen vinden op hetzelfde moment plaats. De meeste interne verplaatsingen vinden plaats tussen 8 en 9 uur in de ochtend (9%). De meeste externe verplaatsingen vinden plaats tussen 7 en 9 uur ochtend en tussen 16 en 18 uur in de avond.

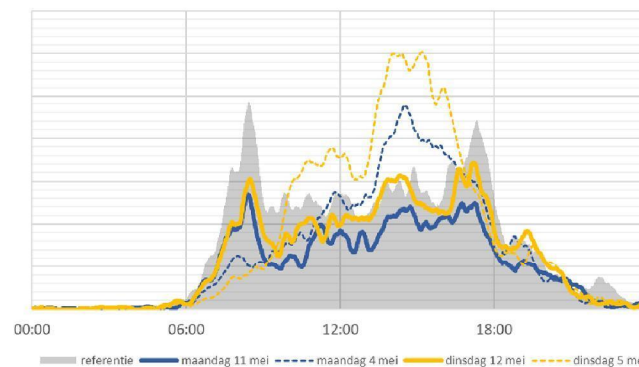


Het merendeel van de verplaatsingen met bestemming werk of onderwijs vindt plaats tussen 7.00 en 9.00 uur 's ochtends. Verplaatsingen met motief 'diensten' (waaronder persoonlijke

verzorging zoals kapper, huisarts, tandarts) vinden het meest plaats tussen de ochtend- en avondspits. Dat geldt ook voor winkelen en boodschappen doen, met het verschil dat ook nog relatief veel winkel verplaatsingen tussen 17.00-18.00 uur plaatsvinden. Het aandeel sociaal-recreatieve verplaatsingen is redelijk gespreid, maar neemt gedurende de dag wel toe, waarbij een kwart van de verplaatsingen tussen 17.00-20.00 uur plaats vindt.

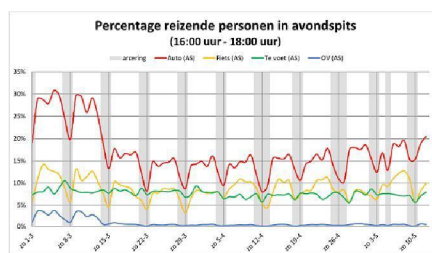
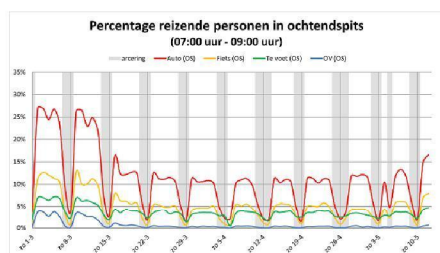


Zoals in onderstaande grafiek te zien is, zien we in de spreiding van het fietsverkeer over de dag op maandag en dinsdag de piekmomenten weer langzaam terugkomen. Dit is mede een gevolg van de gedeeltelijke heropening van de basisscholen en het weer op gang komen van het woon-werkverkeer. De “rondjes om” per fiets, die vooral in de namiddag plaatsvonden zullen langzaam weer verdwijnen.



Kijken we naar het aantal reizende personen in de ochtend- en avondspits dan zien we ook hier de afgelopen weken een stijging van het aantal mensen dat onderweg is. Het aantal mensen dat onderweg is met de auto in de spits zit nog niet op het niveau van begin maart, maar er is de

afgelopen weken wel een duidelijke toename zichtbaar. Hetzelfde geldt voor het aandeel fietsers, dat bijna weer op het niveau van begin maart zit.



Deel B: Impact afschalingsscenario's op capaciteit fietsnetwerk

Bovenstaande cijfers geven inzicht in het aantal interne en externe verplaatsingen die in 2018 gemaakt werden, met welk vervoermiddelen voor welke motieven en op welke tijdstippen, uitgesplitst naar stedelijkheidsgraad.

Op basis van deze cijfers en enkele aannames is per stedelijkheidsgraad een inschatting gemaakt van het aantal extra verplaatsingen per modaliteit in de verschillende afschalingsscenario's en wat dit betekent voor de capaciteit van het fietsnetwerk. Uitgangspunten voor de versoepeling van de maatregelen per 11 mei is dat interne verplaatsingen met een afstand korter dan 7,5 kilometer zoveel mogelijk per fiets of lopend worden gedaan, dat 25% van het OV beschikbaar is en het OV alleen voor werk gerelateerde verplaatsingen (vitale beroepen) gebruikt mag worden. Uitgangspunten voor de versoepeling van de maatregelen per 1 juni is dat nog steeds zoveel mogelijk korte verplaatsingen per fiets of lopend worden gedaan, dat 40% van het OV beschikbaar is, het OV alleen gebruikt wordt indien het echt niet anders kan en mensen zoveel mogelijk buiten de spits reizen.

In 2018 werden ongeveer 13 miljoen fietsverplaatsingen gemaakt per dag, op doordeweekse dagen waren dit er dagelijks 15 mln. Van deze 15 mln. had 26% het motief onderwijs of halen/brengen personen. Het drukste moment op een gemiddelde werkdag was in 2018 tussen 8 en 9 uur 's ochtends met bijna 2 mln fietsverplaatsingen (13%). Dit drukste moment hanteren we als maatgevend voor de capaciteit van het fietsnetwerk.

Onderwijsverplaatsingen, en daarmee ook het halen/brengen van personen, zijn sinds de coronamaatregelen vrijwel helemaal stilgevallen. Het overige fietsgebruik is ongeveer gehalveerd. Op een gemiddelde werkdag worden nu nog ongeveer 5,6 mln fietsverplaatsingen gemaakt, en tussen 8 en 9 uur 400 duizend.

Scenario 1: heropening basisscholen + kinderopvang + sport t/m 12 jaar**Aannames:**

- alle leerlingen wonen op minder dan 7,5 km van bestemming
- leerlingen gaan gemiddeld 2 dagen per week naar school
- alle verplaatsingen zijn interne verplaatsingen
- pre-corona: 25% lopen, 50% fiets, 25% auto
- na heropening: 30% lopen, 60% fiets, 10% auto
- leerlingen gaan helft van de tijd naar school

Als de basisscholen en kinderopvang weer gedeeltelijk opengaan en leerlingen gemiddeld 2 dagen in de week naar school gaan, leidt dat in de ochtendspits tot ongeveer 0,7 miljoen extra fietsverplaatsingen. Vanaf 11 mei zijn er dan $0,7 + 0,4 = 1,1$ mln. fietsverplaatsingen op doordeweekse dagen in de ochtendspits. We veronderstellen dat elk fietser 1,5x zoveel ruimte inneemt agv de 1,5 meter samenleving¹. Fysiek gaat het dus om $1,1 * 1,5 = 1,7$ mln. fietsverplaatsingen. Dit is 86% van het fietsgebruik voor COVID-19. Verplaatsingen van en naar sportverenigingen vinden niet in de ochtendspits plaats, dus zijn hierin niet meegenomen.

Omdat het merendeel van de werkzame beroepsbevolking nog steeds thuis werkt, verwachten we binnen dit scenario geen fietsinfra knelpunten op het drukste moment van de dag. Maatregelen zijn dan ook voornamelijk gericht op het haal- en brenggedrag van de ouders en hoe gemeenten, scholen en sportverenigingen hiermee om moeten gaan (communicatie).

¹ Dit is een eerste aanname. Op basis van de landelijke en stedelijke monitoring van de mobiliteitsontwikkelingen en het reisgedrag in de 1,5 meter samenleving proberen we hier op korte termijn een zo betrouwbaar mogelijke inschatting voor te leveren

Scenario 2: heropening voortgezet onderwijs, inclusief versoepeling maatregelen horeca en culturele instellingen

We verwachten in dit scenario het grootste effect van de openstelling van het voortgezet onderwijs. Ook voor het voortgezet onderwijs geldt dat er een piekmoment is van verplaatsingen in de ochtendspits. Omdat voor horeca en culturele instellingen een maximum van 30 bezoekers geldt en het verkeer naar deze bestemmingen veel meer over de dag verspreid is, verwachten we hier (nog) geen extra knelpunten.

In dit scenario is het belangrijk onderscheid te maken naar type stedelijk gebied. In de (zeer) sterk stedelijke gebieden wordt vaker gebruik gemaakt van het OV door leerlingen van het voortgezet onderwijs. Deels omdat ze op grotere afstanden wonen, deels doordat het aanbod OV in sterk stedelijk gebied groter is (denk aan BTM).

Op doordeweekse dagen werden in 2018 ongeveer 2 mln. verplaatsingen gemaakt met het motief onderwijs door 12-17 jarigen, tussen 8 en 9 uur betrof het ruim 400 duizend verplaatsingen. Hier zitten ook deels MBO-leerlingen tussen. De verdeling van deze onderwijsverplaatsingen tussen 8 en 9 uur naar stedelijkheidsklasse (op basis van aankomstgemeente) en vervoermiddel is:

pre-corona:

	aandeel	abs. (x1000)	auto	OV	Fiets	lopen	overig	abs. fiets (x1000)
zeer sterk	26%	116	3%	37%	52%	6%	2%	61
Sterk	31%	140	4%	24%	67%	4%	2%	93
matig	17%	78	5%	21%	69%	3%	3%	54
weinig	20%	90	5%	23%	68%	2%	2%	61
niet	7%	30	4%	24%	66%	4%	3%	20

aannames heropening voortgezet onderwijs

- na heropening: verdubbeling auto gebruik (leerlingen worden vaker gebracht door ouders), lichte toename lopen, en overige OV-gebruikers stappen over naar de fiets of maken gebruik van vervangend vervoer, i.e. inzet touringcars
- we gaan er dus van uit dat leerlingen van het voortgezet onderwijs dus helemaal geen gebruik meer maken van het OV
- leerlingen gaan alle dagen weer naar school
- 85% betreft voortgezet onderwijs, 15% MBO

	aandeel	abs. (x1000)	Auto	OV	Fiets	lopen	overig	abs. fiets (x1000)
zeer sterk	26%	116	6%	0%	83%	8%	2%	96
sterk	31%	140	8%	0%	86%	5%	2%	120
matig	17%	78	10%	0%	84%	4%	3%	65
weinig	20%	90	10%	0%	85%	3%	2%	76
niet	7%	30	8%	0%	85%	5%	3%	25

In totaal komen er door de opening van het voortgezet onderwijs op een gemiddelde werkdag tussen 8 en 9 uur ongeveer 0,3 mln fietsverplaatsingen bij. Ook hier gaan we er voorlopig vanuit dat elke fietser 1,5x zoveel ruimte in beslag neemt. Samen met scenario 1 maakt dit 1,4 mln. extra fietsverplaatsingen tussen 8 en 9 uur 's ochtends.

Naast de heropening van het voortgezet onderwijs, kunnen we ervan uitgaan dat het reguliere fietsgebruik ook weer langzaam toeneemt. Dit zien we al terug in de toename van het aantal fietsverplaatsingen in de spitsperiodes. Stel dat het reguliere fietsgebruik stijgt naar 70% van het totaal in het pre-corona tijdperk, dan wordt het aantal fietsverplaatsingen tussen 8 en 9 uur 's ochtends:

- 1,4 mln onderwijs fietsverplaatsingen
- 0,6 mln overige fietsverplaatsingen
- $2 \times 1,5 = 3$ mln. fysieke fietsverplaatsingen

Dit zijn ruim 50% meer (fysieke) fietsverplaatsingen, in vergelijking tot het pre-corona fietsgebruik. Dat betekent dat de druk op het fietsnetwerk na heropeningen van het voortgezet onderwijs met name in de ochtendspits tussen 8 en 9 uur erg hoog zal zijn en aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals het creëren van extra ruimte voor de fietsers of het spreiden van onderwijs- en openingstijden.