

Effecten van maatregelen op Openbaar Vervoer

0. Algemeen	Het huidige OV gebruik is circa 20% van het reguliere gebruik. Vervoerders constateren een toename in gebruik. Vervoerders hebben op meerdere plekken versterkingsritten moeten uitvoeren. Vervoerders geven aan op meerdere plekken voertuigen stil te zetten zodat passagiers kunnen uitstappen om op aantallen te komen die voldoen aan de norm. In een aantal gevallen is het voertuig ontruimd. Er blijft een grote noodzaak om de druk op het OV te beperken. Bij verdere toename van afschaling zal ook de vraagstuk handhaving toenemen. Onderstaande tabel geeft een beeld van het effect van de sectoren op het OV. Deze inschatting is gemaakt op eerste landelijke cijfers en zal met name in stedelijke gebieden met hoog OV gebruik leiden tot knelpunten en incidenten.
1. Terrassen, cafés, restaurants, bioscopen en theaters	De impact van horeca op het <u>landelijk</u> OV gebruik is beperkt (circa 5% - 7%). Echter, de opening van deze sectoren zal vooral in steden (waar het OV gebruik gemiddeld hoog is) tot knelpunten leiden in het BTM vervoer. Ook enkele treinen naar populaire bestemmingen zullen naar verwachting overbelast raken (voorbeeld Zandvoort 9 mei) Het gedrag van reizigers is moeilijk in te schatten omdat in de samenleving een grote behoefte bestaat om te recreëren en zich daarvoor te verplaatsen. De toename van reserveringen bij restaurants en de grote vraag bij kappers zijn een signaal dat de samenleving na openstelling weer gebruik wil maken van diensten die voorheen gesloten waren. Essentieel om goede afspraken te maken over beperken van toestroom, spreiding en communicatie. Lastig is hierbij hoe dit te instrumenteren. Hierover gesprek voeren met Koninklijke Horeca Nederland en EZK.
2. Culturele instellingen en musea	De impact van culturele instelling op het OV gebruik landelijk is beperkt (circa 2%). De verwachting is dat de capaciteit van musea beperkt is en gewerkt zal worden met een reserveringssysteem waardoor de toestroom naar deze locaties beperkt zal blijven. Steden met hoge dichtheden van musea/culturele instellingen zullen op lokaal niveau knelpunten kunnen ervaren. Essentieel om goede afspraken te maken over beperken van toestroom, spreiding en communicatie.
3. Voortgezet onderwijs (VO)	Het voortgezet onderwijs heeft voornamelijk een effect op bus, tram en metrovervoer. Landelijk gezien is dit circa 6%-7% van het dagelijks aantal reizen. Op specifieke lijnen zal de opening van het voortgezet onderwijs de druk op het OV verhogen. Met het VO zijn afspraken gemaakt om het OV gebruik te beperken: - Beperkte groepsgrootte in scholen (circa 25%) - <8 KM geen gebruik van OV - >8 KM in overleg met vervoerders afspraken over georganiseerd vervoer Instellingen maken met vervoerders afspraken over het gebruik van de inzet van maatwerk; dit kan ook beperkt gebruik van OV zijn. Er wordt gewerkt aan een handleiding voor scholen om afspraken tussen

	instellingen en vervoerders soepel te laten verlopen
--	--

	Met bovenstaande afspraken is het de verwachting dat de opening van het VO haalbaar is voor het Openbaar Vervoer.
--	--

Effecten van maatregelen op Stedelijke mobiliteit

- Binnen een gemeente verplaatsen mensen zich vooral met de auto, met de fiets of lopend. In de zeer stedelijke gebieden heeft het OV een aandeel van ongeveer 7%. Voor verplaatsingen tussen gemeenten wordt veel meer gebruik gemaakt van de auto en het OV. Dit hangt nauw samen met de langere verplaatsingsafstanden.
- Door COVID-19 is de vraag naar mobiliteit sterk gedaald, hoewel we de laatste weken het verkeer op zowel het hoofdwegenet als in stedelijke gebieden weer zien toenemen. In vergelijking tot begin maart is het autoverkeer nu 29% lager (was 41%), en het gebruik van het OV is met 83% gedaald (was 86%). Het aantal fiets- en loopverplaatsingen per dag zit bijna weer op hetzelfde niveau als begin maart, maar door de 1,5 meter maatregel is de druk op het fietsnetwerk groter.
- Toch zien we een duidelijke verschuiving in reismotieven. Waar aan het begin van COVID-19 de fiets vooral gebruikt werd voor een 'rondje om', zien we de afgelopen twee weken steeds meer fietsverplaatsingen naar winkel bestemmingen, en sinds begin deze week meer fietsverplaatsingen naar kantoor en de zorg (ziekenhuizen, huisarts, tandarts, etc). Dit is een duidelijk effect van de gedeeltelijke heropening van de basisscholen en (mede daardoor) het weer op gang komen van het woon-werk verkeer.
- Ook nu een verdere versoepeling van een aantal maatregelen is aangekondigd blijft de boodschap: werk zoveel mogelijk thuis, mijd drukte (tijdstippen, bestemmingen, routes), reis zoveel mogelijk te voet of te fiets, houd 1,5 meter afstand. De meeste mensen houden zich hieraan.
- Per 1 juni mag het voortgezet onderwijs weer van start. Ook vanaf deze datum mogen horeca, terrassen, bioscopen en musea weer open, met als voorwaarde maximaal 30 bezoekers. Per 1 juli wordt dit waarschijnlijk verruimd naar maximaal 100 bezoekers.
- Per 1 juni gaat ook het OV weer rijden volgens de normale dienstregeling, waarbij zo'n 40% beschikbaar zal zijn voor reizigers. De boodschap blijft nog steeds: reis niet met het OV als het niet hoeft, en als je reist, reis dan zoveel mogelijk buiten de spits en mondkapjes worden verplicht.
- Wanneer deze maatregelen per 1 juni ingaan, neemt de druk op het stedelijke wegennet verder toe. Het aantal voertuig- en fietskilometers zal naar verwachting verder stijgen. De eerste resultaten van verschillende onderzoeken naar de impact van COVID-19 op de vervoermiddelkeuze laten zien dat er een verschuiving van collectief vervoer (OV) naar individueel vervoer (auto, fiets en lopen) is te verwachten.
- Op dit moment worden verschillende scenario's doorgerekend om inzicht te krijgen in de effecten op de hoeveelheid autoverkeer op het hoofdwegenet en het stedelijke netwerk. We verwachten dat de druk op het fietsnetwerk op het drukste moment in de ochtendspits toeneemt met ongeveer 50%. Dit is gebaseerd op de aanname dat een fietser nu 1,5 keer zoveel ruimte in moet nemen vanwege de 1,5 meter maatregel.
- Horeca en culturele instellingen zullen vooral extra verkeer aantrekken na de ochtendspits. Vooral daar waar verschillende bestemmingen samenkomen, bijvoorbeeld in de binnensteden waar winkelen en uitgaan vaak samen gaan, leidt dit tot extra druk op de openbare ruimte. Omdat het nu nog om kleine aantallen gaat (maximaal 30 bezoekers) en de verplaatsingen veel meer gespreid zijn over de dag, verwachten we hier (nog) geen extra knelpunten.
- Aanvullende maatregelen zoals het spreiden van onderwijs- en openingstijden van culturele instellingen of het creëren van extra ruimte voor de fiets en voetganger blijven nodig. Zeker als per 1 juli het maximum aantal bezoekers wordt verhoogd naar 100. Uiteraard vraagt dit lokaal om specifieke maatregelen. Naast onze wekelijkse monitoring van de mobiliteit op landelijke niveau, gaan we ook de impact van de versoepeling van de maatregelen op stedelijk niveau in een 6-tal voorbeeldgemeenten monitoren (zowel grote als kleine gemeenten). Daarmee brengen we onder andere ook de effecten van de versoepeling van de maatregelen voor horeca en culturele instellingen in kaart. Op basis van deze monitoring wordt gekeken of het nodig is om verdere aanvullende afspraken te maken en maatregelen te nemen.