

Zeven lessen uit de Stedelijke Mobiliteit ten tijde van COVID-19 in de periode maart-augustus

Utrecht, 30 september 2020, versie 1.0 t.b.v. de 1,5 meter-samenleving

Inleiding

Op 12 maart 2020 werden de eerste maatregelen aangekondigd om de verspreiding van het virus onder controle te krijgen. Deze maatregelen hadden grote invloed op de mobiliteit in Nederland. Maatregelen waren bijvoorbeeld: zelfs bij geringe klachten blijft u thuis, geen bijeenkomsten van meer dan honderd personen en werk zoveel mogelijk thuis. De week erop sloten alle horecagelegenheden en scholen. De mobiliteit nam als gevolg van deze maatregelen sterk af. Op het dieptepunt was het autoverkeer met 47% en het OV-gebruik met 87% gedaald ten opzichte van de periode voor de lockdown. In dezelfde periode zagen we ook dat mensen steeds vaker en verder gingen fietsen en wandelen, mede als gevolg van een forse toename van het zogenaamde “blokje om” om toch even naar buiten te kunnen. Na de eerste versoepelingen begin mei, waaronder het heropenen van de basisscholen, was de verwachting dat de algehele mobiliteit weer zou toenemen.

Er zijn 7 lessen gedefinieerd uit deze eerste periode (maart-augustus 2020) van COVID-19 die mogelijk waardevolle inzichten geven bij eventuele aanscherping van de maatregelen in de toekomst, maar ook bij verdere versoepeling van de maatregelen. De lessen zijn gebaseerd op waarnemingen van het team Stedelijke Mobiliteit van het ministerie van IenW en het CROW.

1 De verschillende monitors leveren relevante informatie

Na de eerste versoepelingen begin mei, waaronder het heropenen van de basisscholen, was de verwachting dat de algehele mobiliteit weer zou toenemen. De inschatting was dat er door de 1,5m-afstandsregel meer ruimtegebruik nodig is voor fietsers en voetgangers, mensen minder gebruikmaken van het OV en men voorkeur geeft aan het individuele vervoer (auto, fiets). Met name in stedelijke gebieden zouden deze veranderingen mogelijk tot conflicten kunnen leiden. Om de ontwikkeling in de mobiliteit te monitoren zijn verschillende monitoringsinstrumenten opgezet, waaronder een basis- en achtergrondmonitor die wekelijks het landelijke verloop weergeven en aanvullend hierop een gemeentelijke monitor. Hierop zijn voor zowel voor kleinere als grotere gemeenten de mobiliteitsontwikkeling gevolgd is, evenals de ervaringen met betrekking tot stedelijke mobiliteit ten tijde van COVID-19 die gemeenten hebben opgedaan in deze periode.

2 Elke versoepeling of aanscherping van maatregelen heeft effect op de mobiliteit, maar heeft (nog) niet tot grote knelpunten geleid

Met de verschillende monitoren hebben we goed in beeld kunnen brengen wat de gevolgen waren van de verschillende maatregelen (zowel versoepeling als aanscherping) op de mobiliteit. Na de heropening van de scholen zagen we bijvoorbeeld een duidelijke groei van het aantal fiets- en loopverplaatsingen, maar ook dat het woon-werkverkeer weer licht toenam. Ook hebben we gezien dat door het thuiswerken en de oproep om het OV zoveel mogelijk te mijden, het woon-werkverkeer en het OV-gebruik drastisch is gedaald. Op dit moment is er nog sprake van 5% minder autoverkeer en 44% minder OV-gebruik in vergelijking tot de periode voor de lockdown (was maximaal 47% voor de auto en 87% voor het OV). Bij elke versoepeling zagen we een lichte stijging van de mobiliteit. Opvallend was de groei van het fietsverkeer, zowel in aantal verplaatsingen als afgelegde afstanden.

Vooral ouderen zijn meer en verder gaan fietsen voor recreatieve doeleinden. Maar ook in het woon-werkverkeer wordt nu naar verhouding meer gebruikgemaakt van de fiets. De toename van langzaam verkeer heeft in stedelijk gebied niet geleid tot noemenswaardige knelpunten.

3 Er wordt een groter beroep gedaan op de openbare ruimte. Dit heeft gevolgen voor de ruimte voor mobiliteit

COVID-19 heeft geleid tot een toename van het ruimtegebruik in de openbare ruimte. Onder andere als gevolg van de 1,5m afstandsregel, maar ook doordat meer functies in de buitenruimte plaatsvinden, zoals de uitbreiding van terrassen en het ontstaan van langere wachtrijen bij winkels. Door het stimuleren van lopen en fietsen wilden een aantal gemeentes meer ruimte vrijspelen voor de verandering in activiteiten in de buitenruimte. Om ervoor te zorgen dat lopen en fietsen veilige alternatieven zijn kunnen gemeentes doormiddel van o.a. de quickscan uit [deze](#) notitie van het CROW nagaan of het nodig is hiervoor ruimte te maken en op welke manier dat mogelijk is.

4 Gezamenlijke uitgangspunten en kennisdeling zijn een belangrijk onderdeel van de aanpak

Het rijk heeft in samenspraak met de provincies, vervoersregio's en gemeenten [het protocol stedelijke mobiliteit](#) ontwikkeld. In het protocol stedelijke mobiliteit staan de belangrijkste uitgangspunten, communicatieboodschappen en verkeersmaatregelen om de verspreiding van COVID-19 binnen gemeenten zo veel mogelijk te voorkomen. Bij de opstelling van het protocol is nauw samengewerkt met maatschappelijke partijen en het CROW, de kennispartner voor (decentrale) overheden.

5 Start met communicatie- en gedragsmaatregelen

Communicatie- en gedragsmaatregelen zijn in grote mate toegepast. Middelen uit de [toolkit](#) 'Verantwoord Onderweg' van het Rijk konden hiervoor gebruikt worden en waar nodig aangepast worden aan de lokale situatie. Ook zagen we dat er veel eigen uitingen gemaakt zijn om bijvoorbeeld bezoekers van stadscentra te laten weten dat ze welkom zijn. De komende periode wordt gekeken of en hoe hier blijvende aandacht voor te vragen.

6 Tijdelijke verkeersmaatregelen zijn breed in te zetten

Door meerdere gemeenten is gebruik gemaakt van tijdelijke verkeersmaatregelen, al dan niet geflankeerd met de inzet van begeleiders. Tijdelijke verkeersmaatregelen kunnen ingezet worden als er sprake is van een buitengewone situatie met dringende omstandigheden. Is een tijdelijke verkeersmaatregel voor 1 juli genomen, dan is deze in plaats van vier maanden nu zes maanden in te zetten voordat er een verkeersbesluit over genomen moet worden.

Veel tijdelijke maatregelen om ruimte te creëren voor voetgangers lijken ten koste te zijn gegaan van ruimte voor fietsers. Tijdelijke maatregelen gericht op het ruimte bieden aan fietsers lijken ten koste te zijn gegaan van de ruimte voor automobilisten. Voorbeelden zijn: het instellen van (fiets)parkeerverboden in zeer veel voetgangersgebieden van binnensteden zoals Assen, Groningen, Deventer, Enkhuizen, Harderwijk, Domburg, Voorburg etc. Soms zijn voetgangersgebieden ook uitgebreid, zoals op de Oude Gracht in Utrecht. In bijvoorbeeld Amsterdam en Tilburg zijn fietsers tijdelijk verplaatst naar de rijbaan om ruimte te maken voor voetgangers en in onder andere in Deventer, Utrecht en Rotterdam zijn parkeerplaatsen opgeheven om ruimte te maken voor fietsparkeren, voetgangers of terrassen.

Tijdelijke maatregelen zijn een goed middel gebleken om maatregelen snel in te voeren en te testen en kunnen daarmee als vliegwiel dienen voor reeds gepland beleid. Blijvende fysieke maatregelen zijn nauwelijks ingezet, de

voorbereidings- en uitvoeringstijd van fysieke maatregelen lijkt niet geschikt voor snelle reactie op de continu veranderende mobiliteit tijdens COVID-19. Het is goed mogelijk dat er in de (nabije) toekomst een aantal fysieke maatregelen uit een aantal tijdelijke verkeersmaatregelen volgt.

7 Prioriteren op momenten/plekken waar (stilstaande) drukte kan ontstaan

In de uitvoering van (tijdelijke) verkeersmaatregelen moesten prioriteiten gesteld worden. Op basis van de situatie op straat, de adviezen van het RIVM en het draagvlak voor maatregelen heeft een aantal gemeenten zelf geprioriteerd op momenten/plekken waar (stilstaande) drukte kan ontstaan. Deze prioritering sluit aan bij de voorschriften die opgenomen zijn in de 'noodverordening COVID-19 Veiligheidsregio'. Hierin is onder andere het volgende verbod opgenomen: *'Het is verboden zich in de publieke ruimte of in een besloten plaats, niet zijnde een woning of een daarbij behorend erf, op te houden zonder tot de dichtstbijzijnde persoon een afstand te houden van ten minste 1,5 meter'*. Het passeren van personen is geen onderdeel van de verordening.

Tot slot

Nu de vakantieperiodes zijn afgelopen, de scholen en het hoger onderwijs weer zijn begonnen en mensen weer aan het werk gaan, is het zaak om de stedelijke mobiliteit te blijven monitoren. Want hoe blijven de auto, loop en fietsbewegingen zich ontwikkelen ook bij het aanscherpen of versoepelen van maatregelen? En welke maatregelen nodig om de stedelijke mobiliteit in goede banen te leiden? Het team Stedelijke Mobiliteit van het ministerie van IenW en het CROW blijven dit, samen met de samenwerkingspartners, volgen.