



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Monitor stedelijke mobiliteit tijdens COVID-19

Stand van zaken 25 juni 2020

Programmadirectie COVID-19





Achtergrond monitor stedelijke mobiliteit

- › De monitor stedelijke mobiliteit heeft als doelstelling:
 - Inzicht in de ontwikkeling van de stedelijke mobiliteit
 - Inzicht in knelpunten en maatregelen op gemeentelijk niveau
- › In samenwerking met de deelnemende gemeenten wordt gebruik gemaakt van beschikbare data over:
 - Ontwikkeling auto-, fiets- en OV-gebruik
 - Ontwikkeling verkeersongevallen
 - Getroffen maatregelen
- › Er is tevens een achtergrondmonitor (1x per week) en basismonitor (2x per week) beschikbaar die inzicht geven in de landelijke mobiliteitsontwikkelingen ten tijde van de coronacrisis en daarna.



Deelnemende gemeenten

› Den Haag	zeer sterk stedelijk	>250 duizend inwoners
› Gouda	zeer sterk stedelijk	50 tot 100 duizend inwoners
› Nunspeet	weinig stedelijk	20 tot 50 duizend inwoners
› Rotterdam	zeer sterk stedelijk	>250 duizend inwoners
› Groningen	zeer sterk stedelijk	150 tot 250 duizend inwoners
› Tilburg	zeer sterk stedelijk	150 tot 250 duizend inwoners
› Venlo	sterk stedelijk	100 tot 150 duizend inwoners
› Zwolle	sterk stedelijk	100 tot 150 duizend inwoners
› Opmeer	weinig stedelijk	10 tot 20 duizend inwoners
› Borne	matig stedelijk	20 tot 50 duizend inwoners



Samenvatting

- › Zowel voor Nederland als geheel, als op het stedelijke wegennet zien we een stijgende trend in het auto- en fietsgebruik. Autogebruik zit op 90% van het niveau voor de crisis. De verschillen tussen gemeenten zijn klein.
- › De versoepelingen en heropeningen van het onderwijs, de horeca, musea, bioscopen, culturele instellingen hebben geleid tot extra druk op het stedelijke wegennet.
- › In de deelnemende gemeenten is het aantal ongevallen op het stedelijk wegennet met 18% gedaald t.o.v. begin maart. Ter vergelijking: in Nederland is het aantal ongevallen in de corona periode met 30% gedaald.
- › Gemeenten merken dat het lastiger wordt om 1,5 meter afstand te handhaven doordat er meer weerstand is tegen de maatregelen.

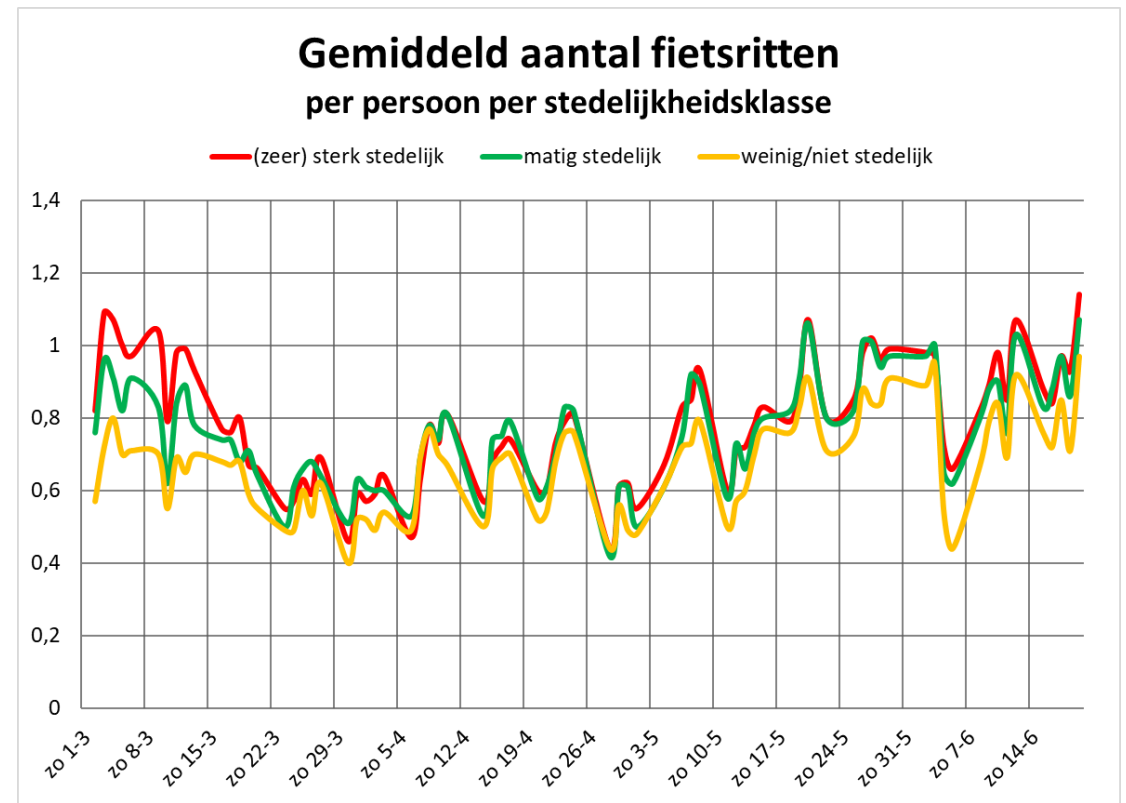
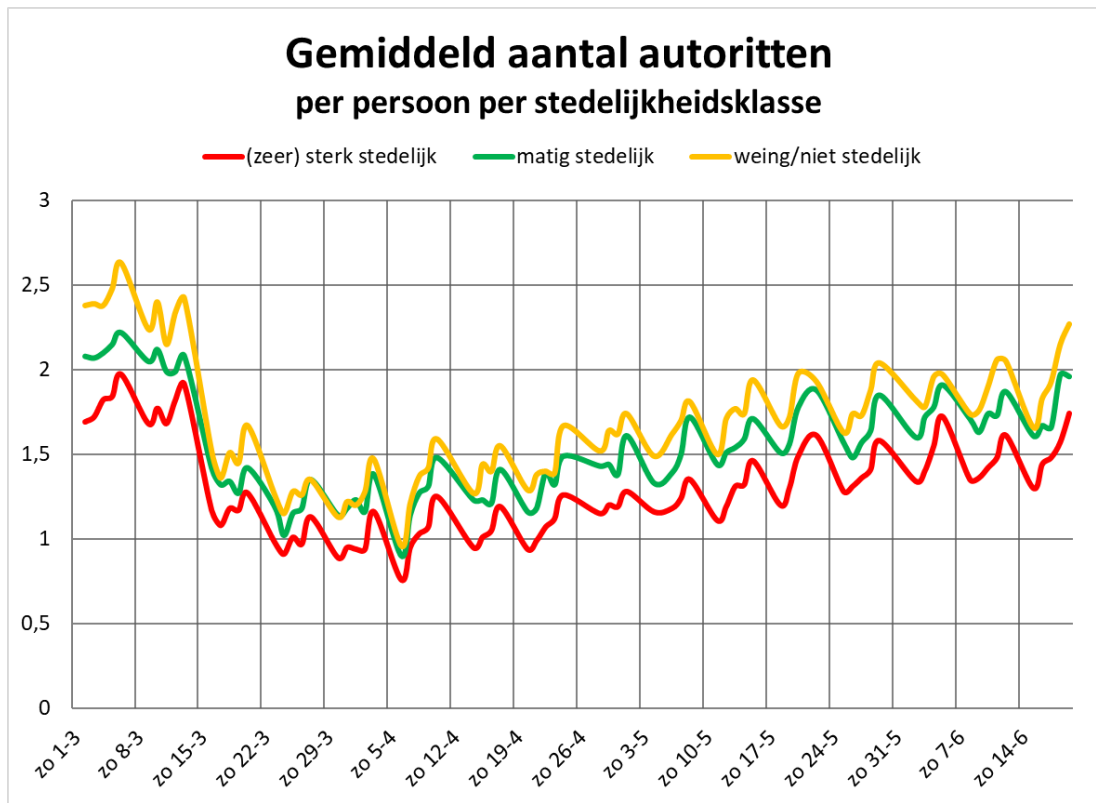


1

Ontwikkeling mobiliteit

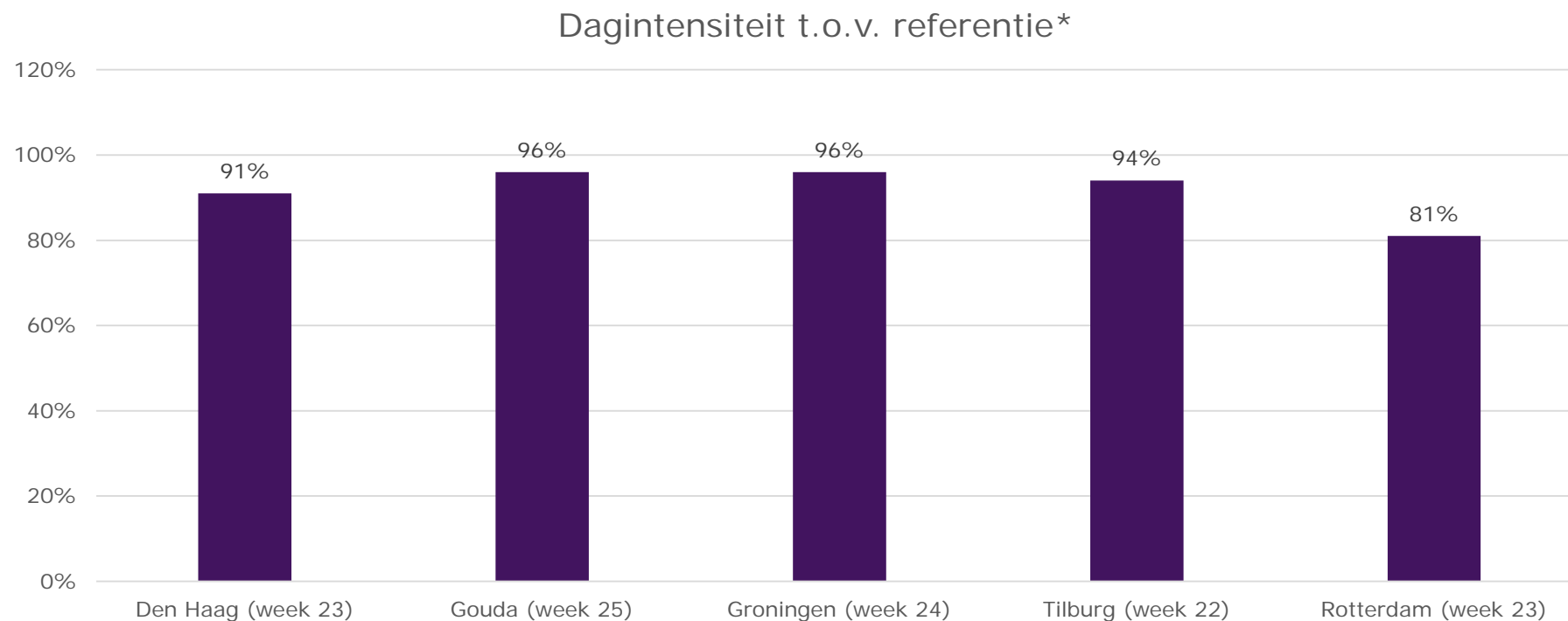


Mobiliteit naar stedelijkheidsgraad





Ontwikkeling intensiteiten auto



* Referentieperiode is voor Den Haag, Gouda, Groningen en Tilburg begin maart, voor Rotterdam week 7 (februari)

Bron: gemeenten en NDW,
bewerkt M&E-team

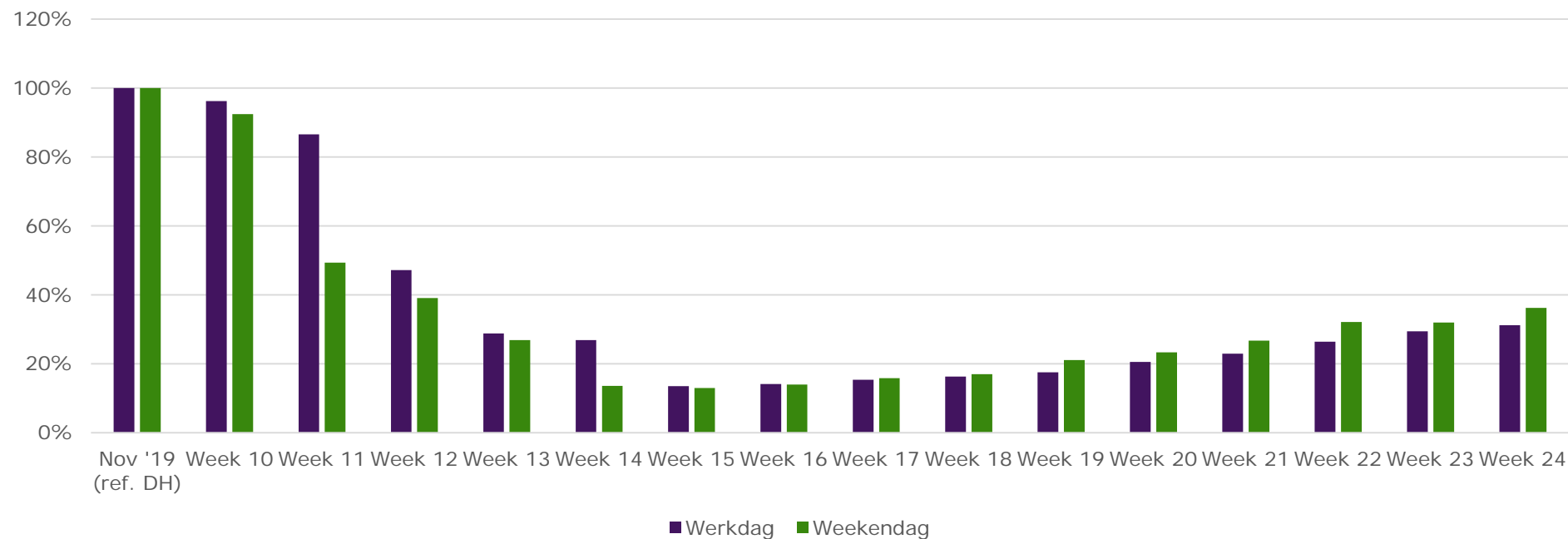


Ontwikkeling OV-gebruik

aantal instappers bus en tram Den Haag

Volgende week komen gegevens beschikbaar over aantal instappers NS-stations per gemeente

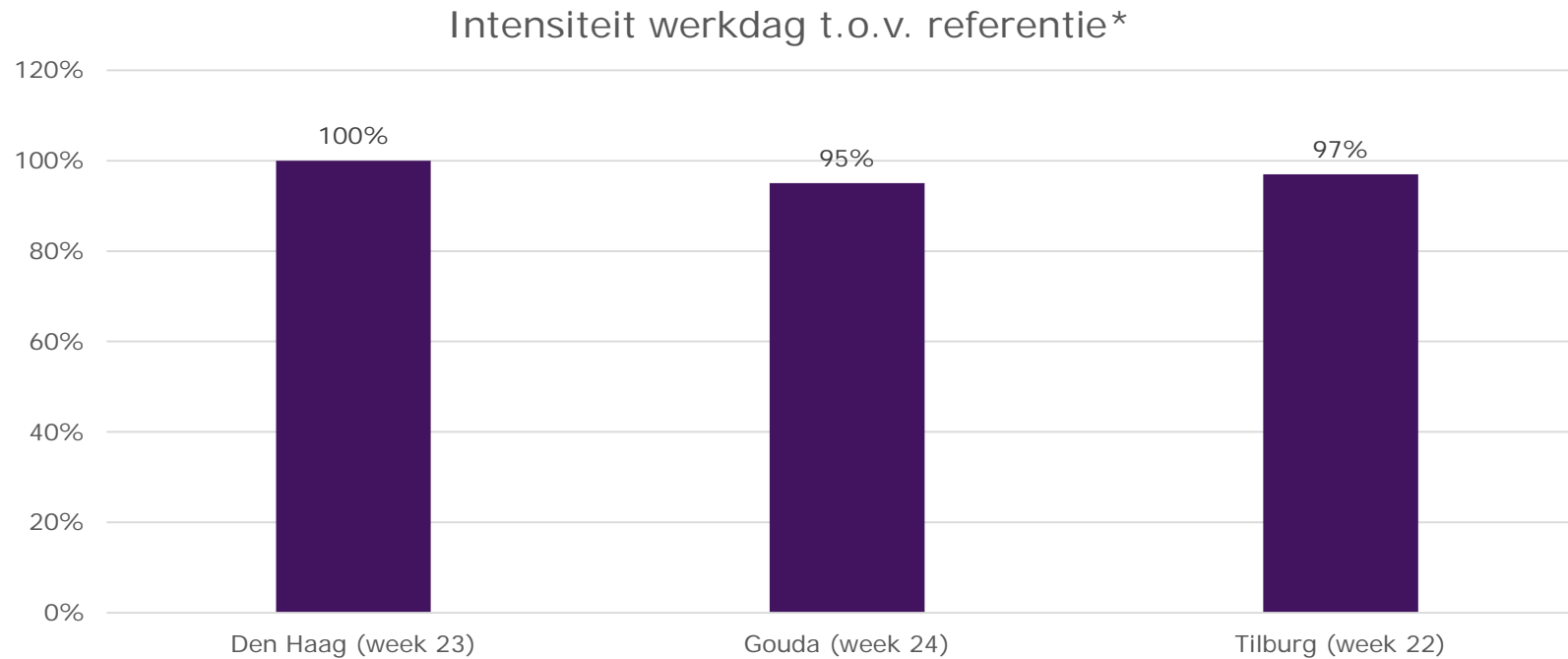
Instappers OV Den Haag: Werkdag en Weekendag



Bron: HTM, bewerkt M&E-team



Ontwikkeling intensiteiten fiets



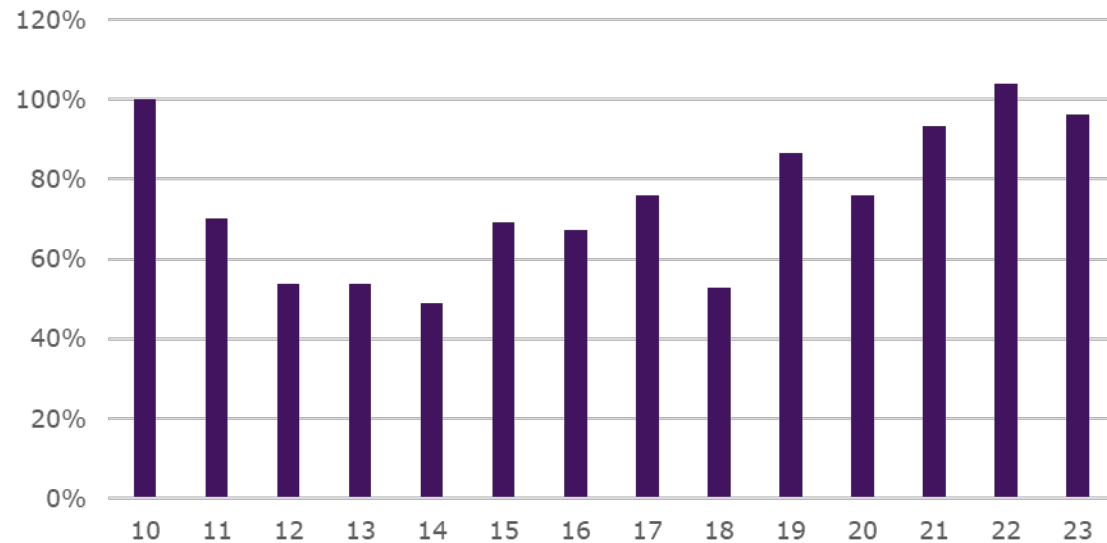
* Referentieperiode is begin maart

Bron: Gemeenten,
bewerkt M&E-team

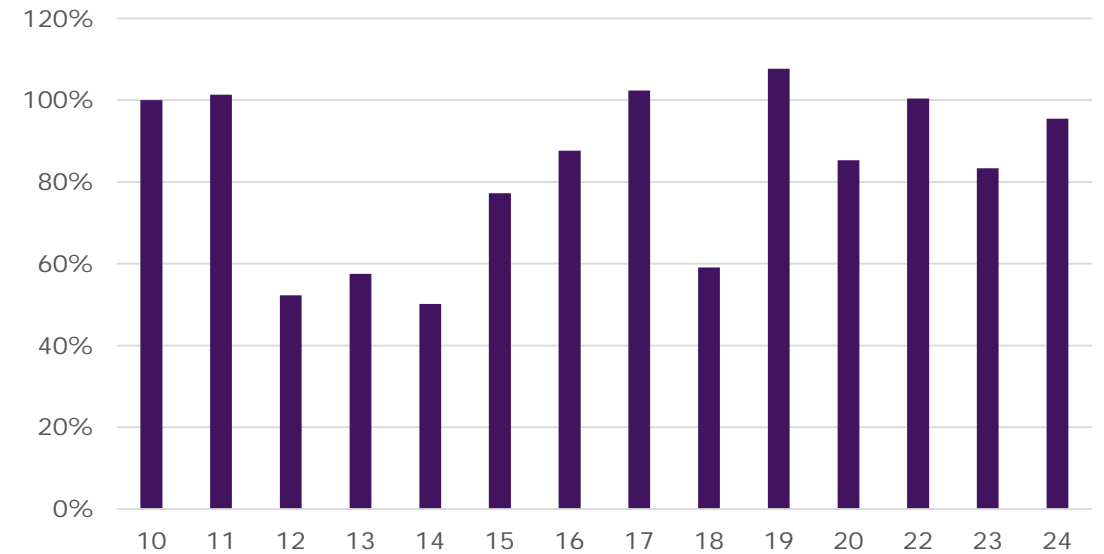


Ontwikkeling intensiteiten fiets

Ontwikkeling Den Haag



Intensiteit op Donderdag Gouda per week

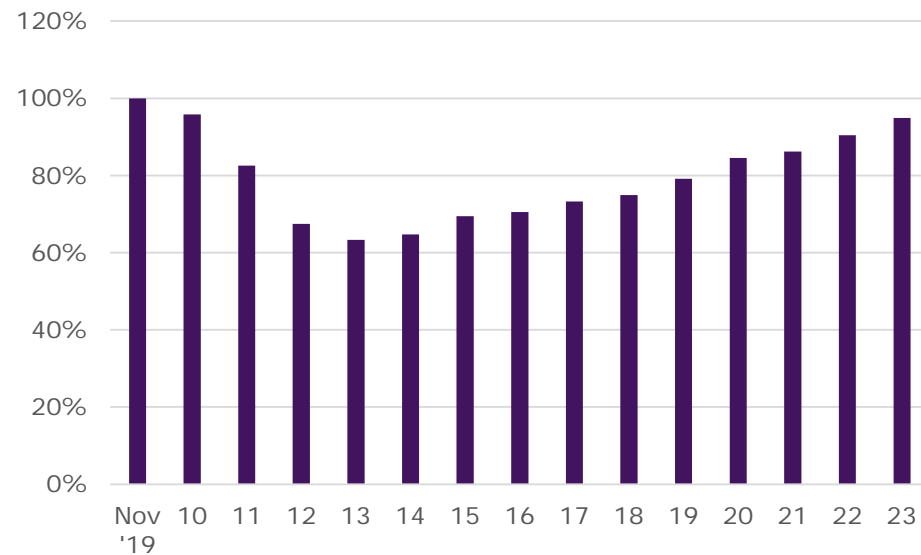


Bron: Gemeenten,
bewerkt M&E-team

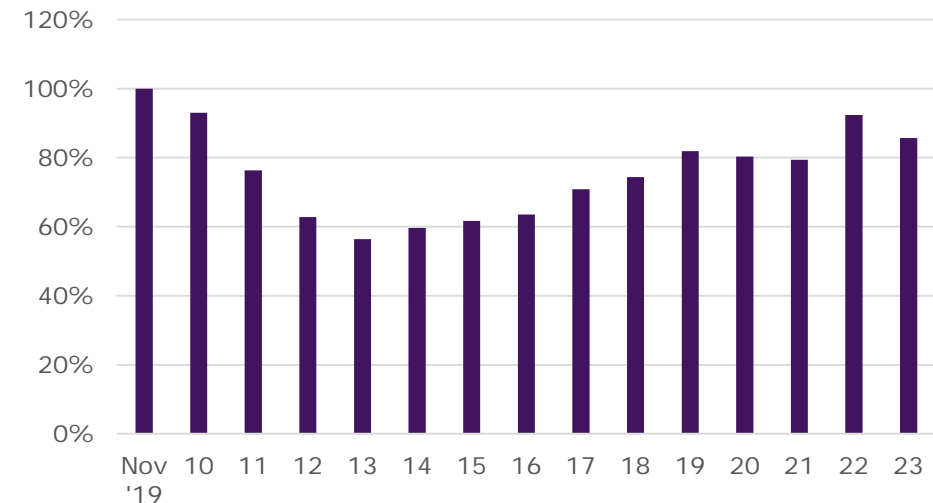


Ontwikkeling wachttijden fietsverkeer bij VRI's

Gemiddelde wachttijd Fiets werkdag, Den Haag



Gemiddelde wachttijd Fiets weekenddag, Den Haag



Bron: gemeente, bewerkt M&E-team



Conclusies

- › Zowel voor Nederland als geheel, als op het stedelijke wegennet zien we een stijgende trend in het auto- en fietsgebruik
- › In de deelnemende gemeenten zit de totale auto intensiteit op ongeveer 90% van het referentieniveau. De avondspits zit alweer op hetzelfde niveau als voor COVID-19. De intensiteiten in de ochtendspits nemen toe, maar zijn nog niet op hetzelfde niveau als voor de maatregelen
- › Voor de fiets geldt dat vooral in de dalperiode de fietsintensiteiten en wachttijden voor VRI's hoger zijn t.o.v. de referentieperiode
- › De versoepelingen en heropeningen van het onderwijs, de horeca, musea, bioscopen, culturele instellingen hebben geleid tot extra druk op het stedelijke wegennet

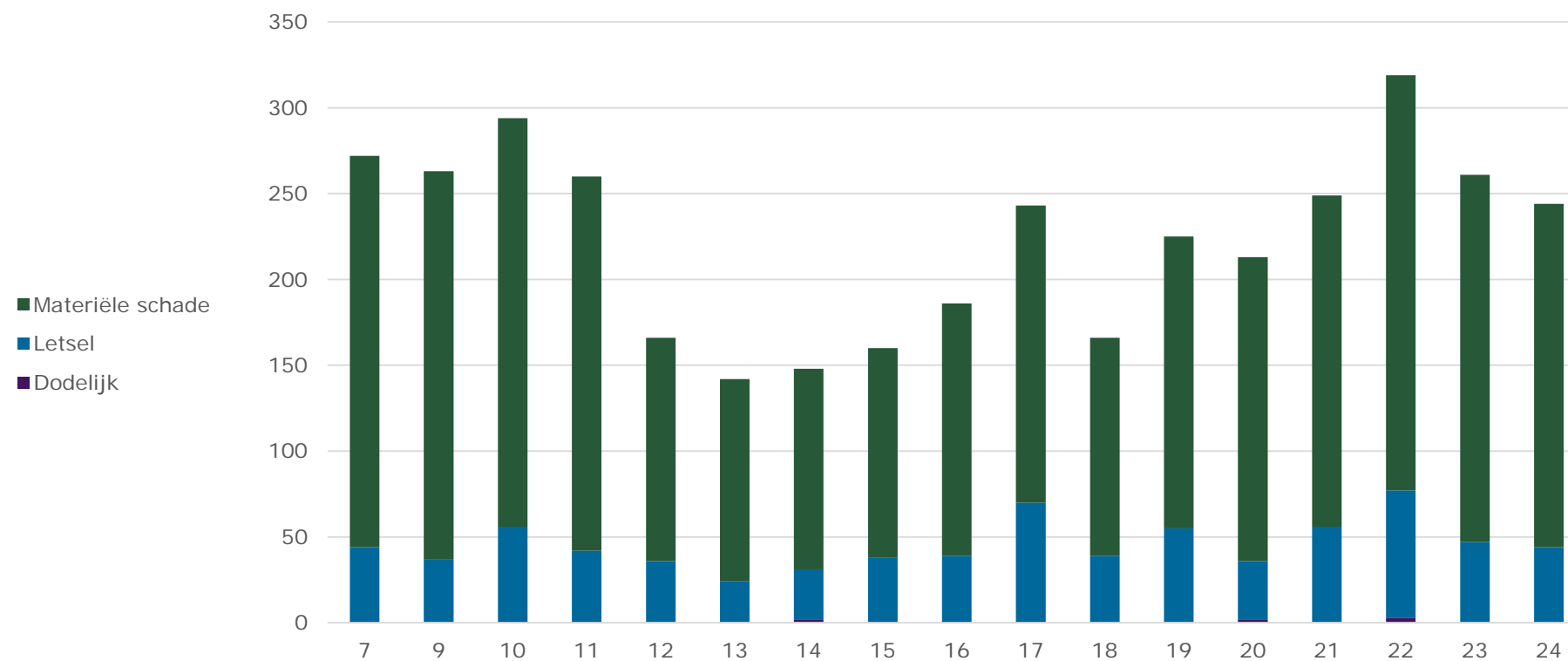


2

Ontwikkeling verkeersongevallen



Ongevallen – deelnemende gemeenten

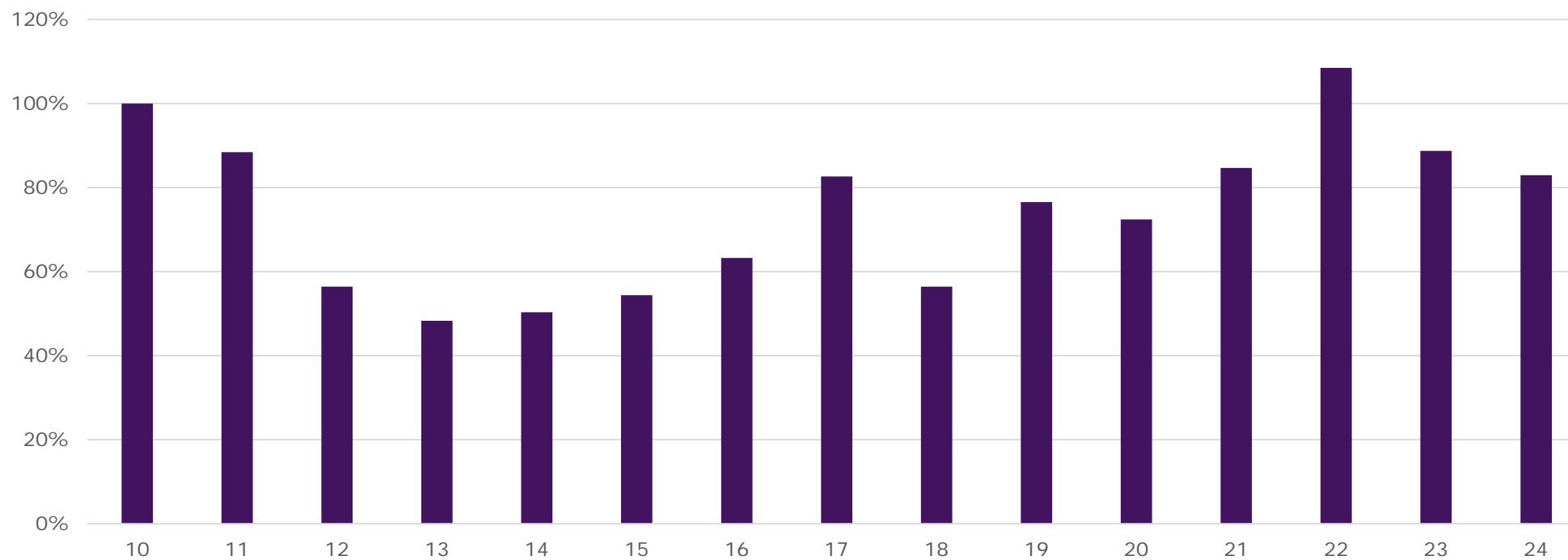


Bron: STAR-ongevallengegevens, bewerkt M&E-team



Ongevallen – deelnemende gemeenten

Index Ongevallen (week 10 = referentieperiode)



Bron: STAR-ongevallengegevens, bewerkt M&E-team



Conclusies

- › Het aantal ongevallen in Nederland is in de corona periode met 30% gedaald, het aantal gewonden met 29%, t.o.v. 2019
- › Op rijkswegen is het aantal ongevallen in de coronaperiode t.o.v. 2019 met 60% gedaald en het aantal gewonden met 51%
- › In de deelnemende gemeenten is het aantal ongevallen op het stedelijk wegennet met 18% gedaald t.o.v. begin maart



3

Knelpunten en maatregelen



Ervaren knelpunten

- › 1,5 meter handhaven wordt lastiger, onder andere door meer weerstand tegen maatregelen (Groningen en Venlo)
- › Gestalde fietsen blokkeren voetgangersstromen (Zwolle)
- › Veel laden/lossen na tijdvenster (Venlo)
- › Stations in huidige vorm kunnen mensen “dwingen” dicht op elkaar te staan (Groningen en Rotterdam)
- › Fietzers zijn zeer moeilijk te sturen. Verbieden en verplichten is nodig om verandering te realiseren (Nunspeet).



Prikkaart Borne en Opmeer

Met input van weggebruikers worden knelpunten inzichtelijk gemaakt en oplossingsrichtingen aangedragen

- › www.verkeersenquete.nl/v/borne/
 - › Op verschillende locaties worden meldingen gemaakt, maar is er vooral een concentratie van meldingen te zien rond het centrum.
 - › Relatief veel knelpunten hebben te maken met beperkte ruimte op fiets- en voetpaden.
 - › Oplossingsrichtingen die zijn aangedragen zijn gericht op het verbreden, het obstakelvrij maken van fiets- en voetpaden, wegen afsluiten voor gemotoriseerd verkeer en een parkeerverbod op locaties.
 - › Het merendeel van de inzenders maakten zowel voor, als tijdens de COVID-19-crisis voornamelijk gebruik van de fiets en zal dat naar verwachting na de crisis continueren.
- › www.verkeersenquete.nl/v/opmeer/
 - › Over diverse locaties worden meldingen gemaakt: er zijn geen specifieke concentraties van meldingen zichtbaar.
 - › De meeste meldingen hebben te maken met beperkte ruimte op de voetpaden.
 - › Oplossingsrichtingen die zijn aangedragen zijn gericht op het verbreden van voetpaden, het obstakelvrij maken van voetpaden en het instellen van eenrichtingsverkeer.



Voorbeelden maatregelen

Fietsers:

- › Centrum fietsvrij maken
- › Fietsenstallingen alleen aan rand centrum
- › Uitbreiding fietsenstallingen aan rand centrum
- › Fietsers vaker groen op drukke fietsroutes
- › Autoparkeerplaatsen omzetten naar fietsparkeerplaatsen

Voetgangers:

- › Looproutes en loopstromen van elkaar scheiden
- › Inzet stewards voor begeleiden maatregelen
- › Extra aandacht voor loopstromen op markt

Bron: gemeenten, bewerkt M&E-team



Voorbeelden maatregelen

Openbaar Vervoer:

- › OV-haltes meer “uitsmeren” over stationsomgeving
- › Samenwerking intensiveren met aanbieders (deel)mobiliteit

Ondernemers:

- › Geen uitstallingen op straat
- › Horeca extra ruimte voor terrassen

Autoverkeer:

- › Snelheidsverlaging centrumwegen
- › Afsluiten rijstroken om meer ruimte te creëren voor langzaam verkeer
- › Autovrije zones instellen

Bron: gemeenten, bewerkt M&E-team



Dashboard monitor stedelijke mobiliteit

Voor meer data en informatie kijk op:
[dashboard monitor stedelijke mobiliteit](#)