

# Monitor stedelijke mobiliteit

Mobiliteitsontwikkelingen & kwalitatieve  
evaluatie maatregelen 1,5 meter samenleving

Oktober 2020

Deze rapportage is opgesteld door CROW en Goudappel Coffeng  
in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

kennisplatform  
**CROW**

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

# Inhoudsopgave

## Deze rapportage biedt inzicht in:

- Mobiliteitsontwikkelingen ten tijde van de coronacrisis: intensiteiten (auto, fiets, vracht), congestie (auto, vracht), ongevallen en OV-gebruik (trein).
- Ervaringen van gemeenten met de 1,5 meter samenleving.

Dit is de rapportage t/m oktober 2020, conclusies hebben betrekking op deze periode. Ontwikkelingen t/m september zijn beschreven in de vorige rapportage.

# Samenvatting

De belangrijkste mobiliteitsontwikkelingen in oktober zijn:

- In steden steeg het auto- en vrachtverkeer van einde zomervakantie t/m **week 38** gestaag naar bijna referentieniveau (het niveau van week 10), maar de intensiteiten daalden vanaf **week 39** (de week met o.a. oproep tot dragen mondkapje). In **week 42** (herfstvakantie en o.a. ingang horecasluiting) zijn deze met 80% van het referentieniveau het laagst sinds de zomer. In **week 44**, de laatste week van oktober, zijn de intensiteiten 85%. Er is geen duidelijk verschil per stedelijkheidsgraad.
- Fietsgebruik was voor week 39 hoog, maar zakt in **week 39** van 130% naar 100% t.o.v. referentieniveau (het niveau van week 10). In **week 41** is het fietsgebruik 80%, maar in **week 42** (herfstvakantie) is het op referentieniveau. In **week 43** (herfstvakantie) daalde het naar 75% en in **week 44** steeg het naar 80%.
- Aantal NS instappers begon in **week 39** gestaag te dalen van 50% en bereikt in **week 42** en **43** (herfstvakantie) respectievelijk 37% en 32% t.o.v. referentieniveau (het niveau van week 10). In **week 44** is het aantal instappers 37%.

# Samenvatting

Inzichten kwalitatieve evaluatie gemeenten:

- Alle gemeenten zetten actief in op toezicht en handhaving, dit werd in september en oktober geïntensiveerd na aangescherpte maatregelen vanuit de regering.
- In plaats van voorkomen dat er mensen komen, wordt nu meer aan spreiding van mensen gedaan. De focus ligt met name op de plekken waar veel mensen samen komen. Crowd-management lijkt hierbij steeds meer aandacht te krijgen. Bijvoorbeeld d.m.v.:
  - Communicatie via tekstkarren met daarop aangegeven looproutes of parkeerverwijzingen om de druk te verdelen.
  - Diverse (grote) gemeenten werken met systemen om voetgangersstromen te monitoren.
- De maatregelen richten zich vaak niet zozeer op één of meerdere specifieke doelgroepen, maar dienen voornamelijk een algemeen belang. In binnensteden ligt de focus voornamelijk op voetgangers en fietsers.

# Belangrijke gebeurtenissen voor mobiliteit in 2020

Datum / data	Afkondiging maatregelen, samengevat	Veranderingen in gemotoriseerd verkeer Bron: NDW	Veranderingen in OV-gebruik Bron: <a href="#">Gemeentelijke Monitor</a>	Veranderingen in fietsgebruik Bron: NDW bewerkt door M&E-team
<b>12 maart (week 11)</b>	Oproep om zoveel mogelijk thuis te werken.	Daling van aantal voertuigen van 100% (referentieniveau week 10) naar 80%.	Zeer sterke daling aantal reizigers zet in.	Daling aantal fietsritten zet in.
<b>23 maart (week 13)</b>	Intelligente lockdown.	Daling zet in week 13 door naar onder de 60% van referentieniveau.	Treingebruik in week 13 op 10% van referentieniveau (dit is week 10).	Fietsgebruik in week 13 op 60% referentieniveau (dit is week 10).
<b>7 mei (week 19), 1 juni (week 23) &amp; 1 juli (week 27)</b>	Nadruk op 1,5. meter maatschappij en ingang stapsgewijze versoepeling maatregelen (versoepeling per genoemde datum). Per 1 juni geldt in het OV een mondkapjesplicht.	Sinds week 14 zijn intensiteiten al gestaag gaan stijgen en dit zet door t/m zomervakantie waar referentieniveau bijna bereikt wordt.	Vanaf week 19 gestage stijging die, met dip in zomervakantie, doorzet naar 50% referentieniveau in week 36. De mondkapjesplicht die inging in week 23 liet geen daling in reizigers zien.	Sinds week 19 is het fietsgebruik voornamelijk boven 100% referentieniveau.
<b>25 september (week 39)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kom binnen met max. 4 mensen samen.</li> <li>- Max. 30 mensen in een ruimte.</li> <li>- Horeca sluit om 22u.</li> <li>- Oproep tot dragen mondkapje.</li> </ul>	Verkeer in week 39 op 90% en daling zet in.	Instappers op 50% in week 39 en daling zet in.	Fietsgebruik is in week 39 gezakt naar het referentieniveau.
<b>13 oktober (week 42)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Horeca dicht.</li> <li>- Kom ook buiten met max. 4 mensen samen.</li> </ul>	Daling naar 80% in week 43 (herfstvakantie), na herfstvakantie (in week 44) op 85%.	Daling naar 32% in week 43 (herfstvakantie), na herfstvakantie (in week 44) op 37%.	In de herfstvakantie (week 42 en 43) net op en onder referentieniveau. Na herfstvakantie (in week 44) gezakt naar 80%, meer weken zijn nog niet bekend.

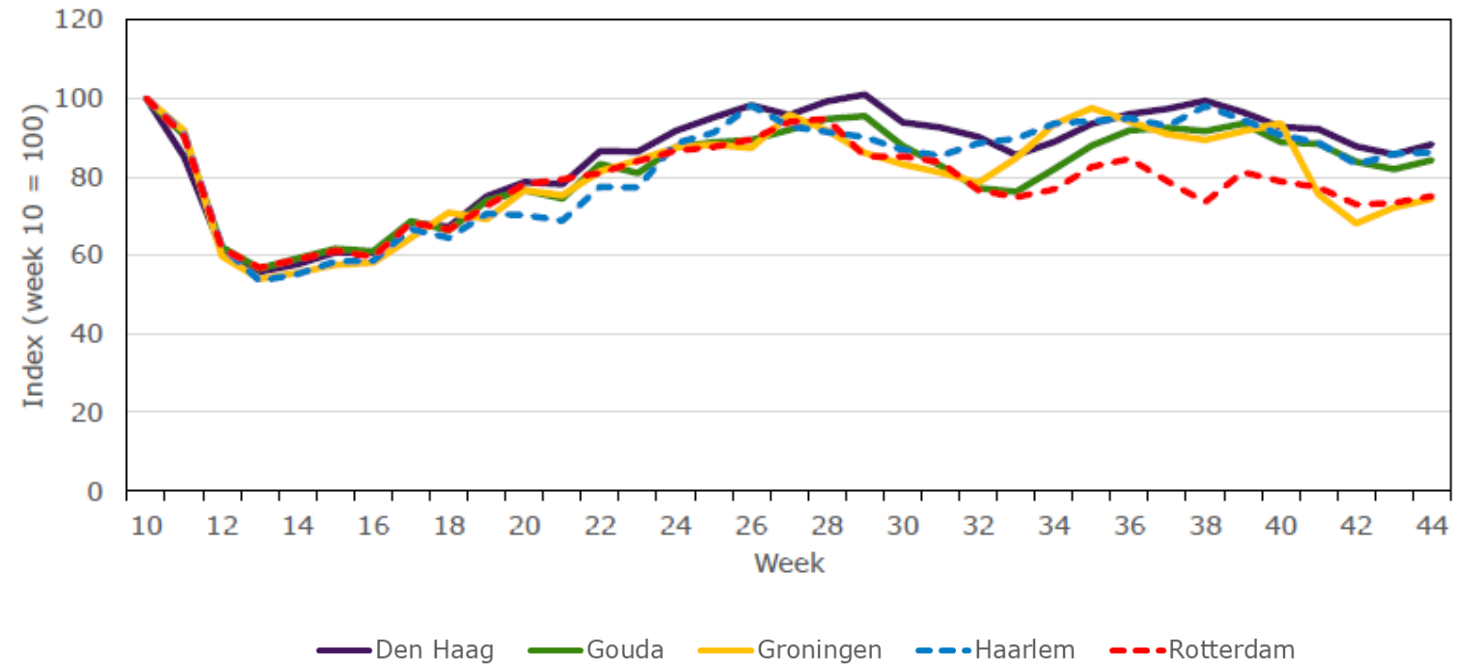
Genoemde percentages refereren altijd naar het referentieniveau. Voor gemotoriseerd verkeer, ov-gebruik en fietsgebruik wordt hiervoor week 10 (100%) gehanteerd.



# Mobiliteitsontwikkelingen

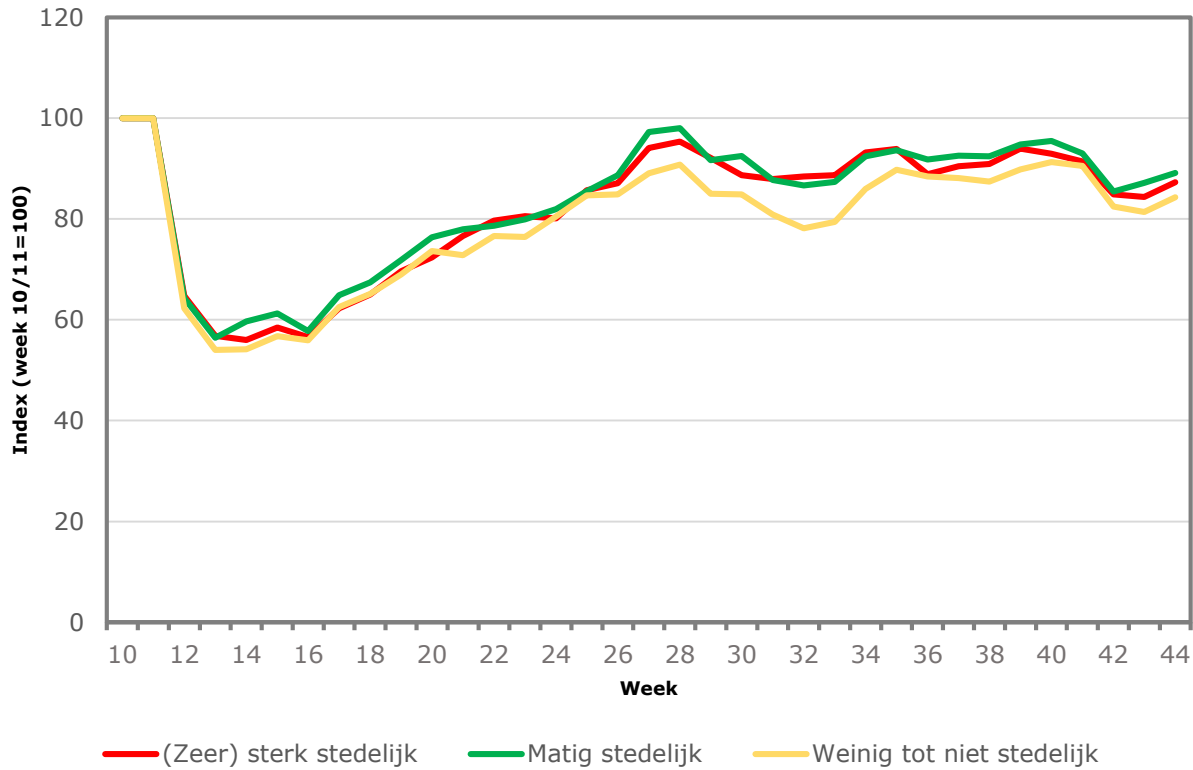
## Intensiteit steden – index verkeer (auto+vracht)

- In steden steeg het auto- en vrachtverkeer van einde zomervakantie t/m **week 38** gestaag naar bijna referentieniveau (het niveau van week 10), maar de intensiteiten daalden vanaf **week 39** (de week met o.a. oproep tot dragen mondkapje). In **week 42** (herfstvakantie en week met o.a. ingang horecasluiting) zijn deze met 80% van het referentieniveau het laagst sinds de zomer. In **week 44**, de laatste week van oktober, zijn de intensiteiten 85%.
- Er is geen duidelijk verschil per stedelijkheidsgraad (zie volgende slide).

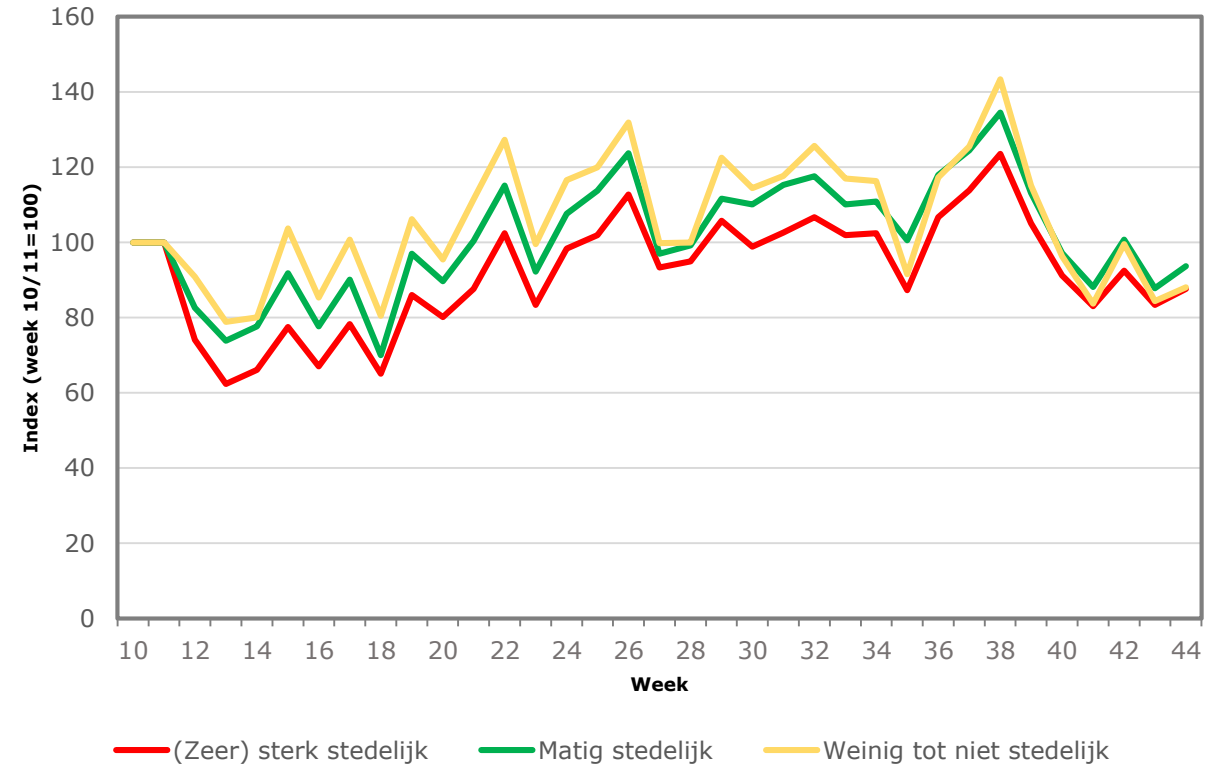


# Mobiliteit naar stedelijkheidsgraad

Ontwikkeling aantal autoritten naar stedelijkheid

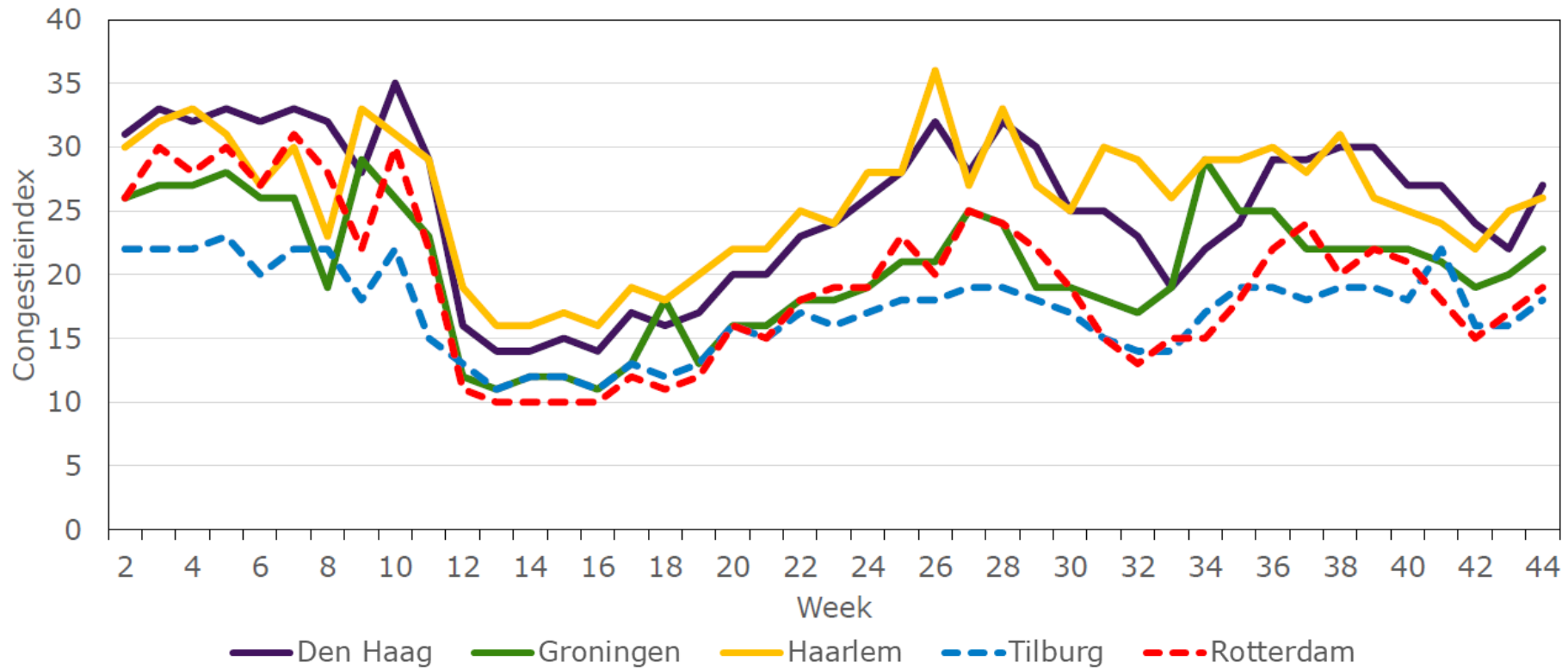


Ontwikkeling aantal fietsritten naar stedelijkheid



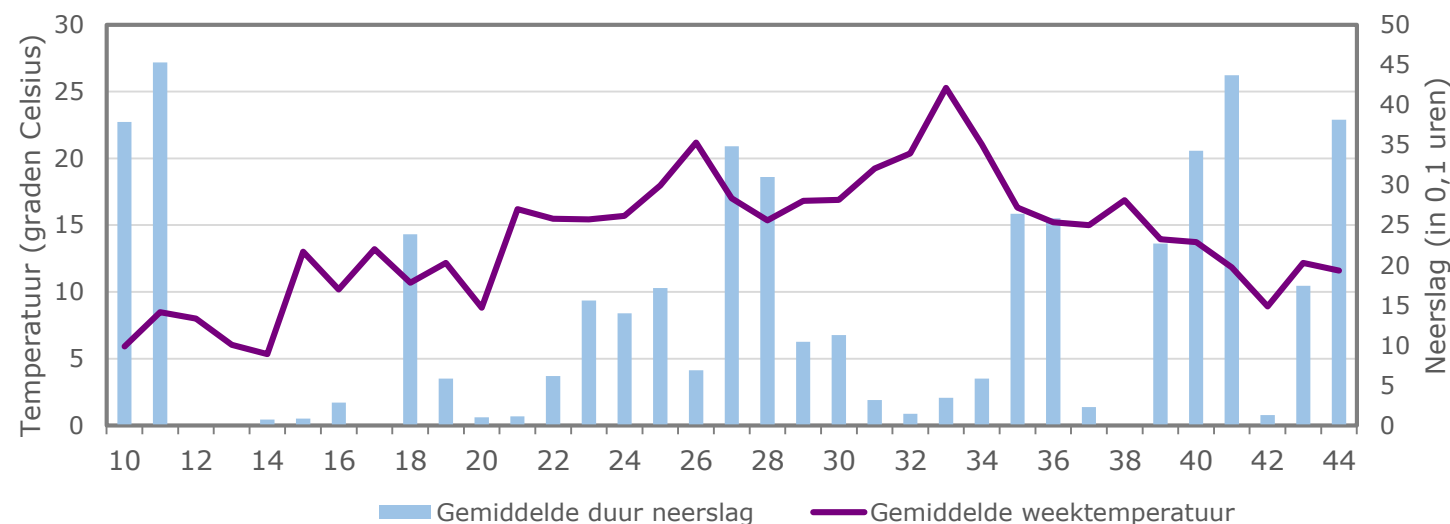
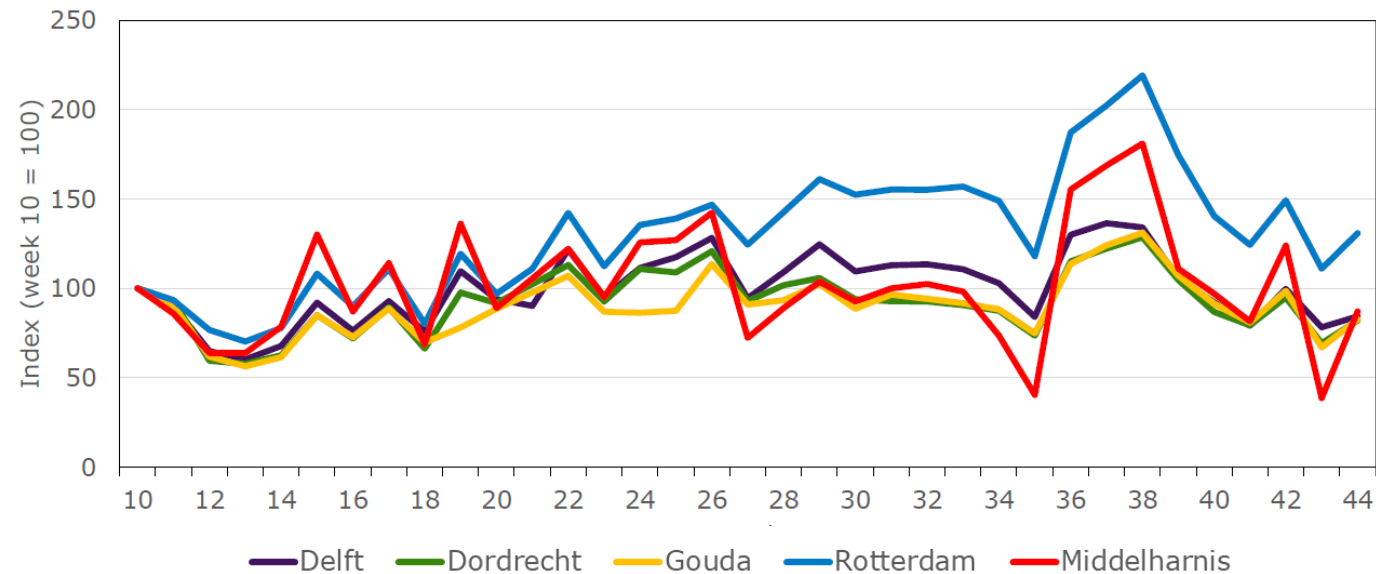


## Congestie (auto + vracht) in steden

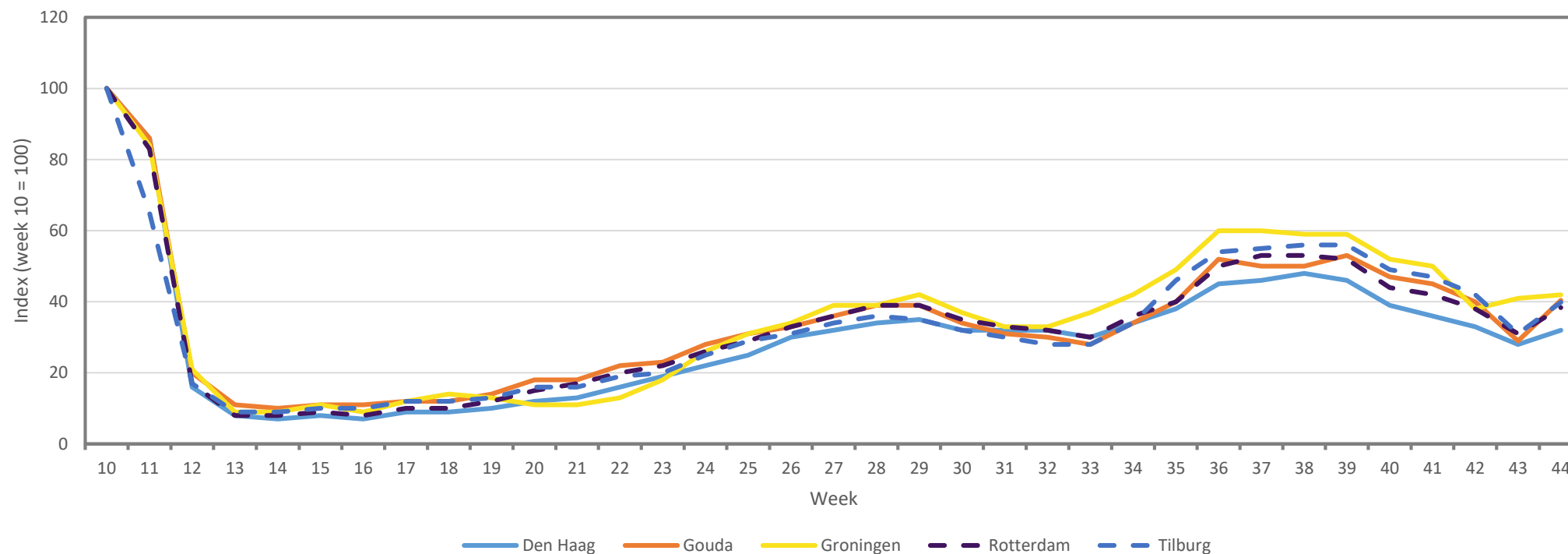


## Fietsverkeer in steden

- Fietsgebruik was voor week 39 (week o.a. oproep tot dragen mondkapje) hoog, maar zakt in **week 39** van 130% naar 100% t.o.v. referentieniveau (het niveau van week 10). In **week 41** is het fietsgebruik 80%, maar in **week 42** (herfstvakantie) is het op referentieniveau. van het referentieniveau. In **week 43** (herfstvakantie) daalde het naar 75% en in **week 44** (eind oktober) steeg het naar 80%.
- Er is een sterke samenhang met het weer. De onderste grafiek laat per week de gemiddelde etmaaltemperatuur en uren neerslag zien, gemeten in de Bilt.

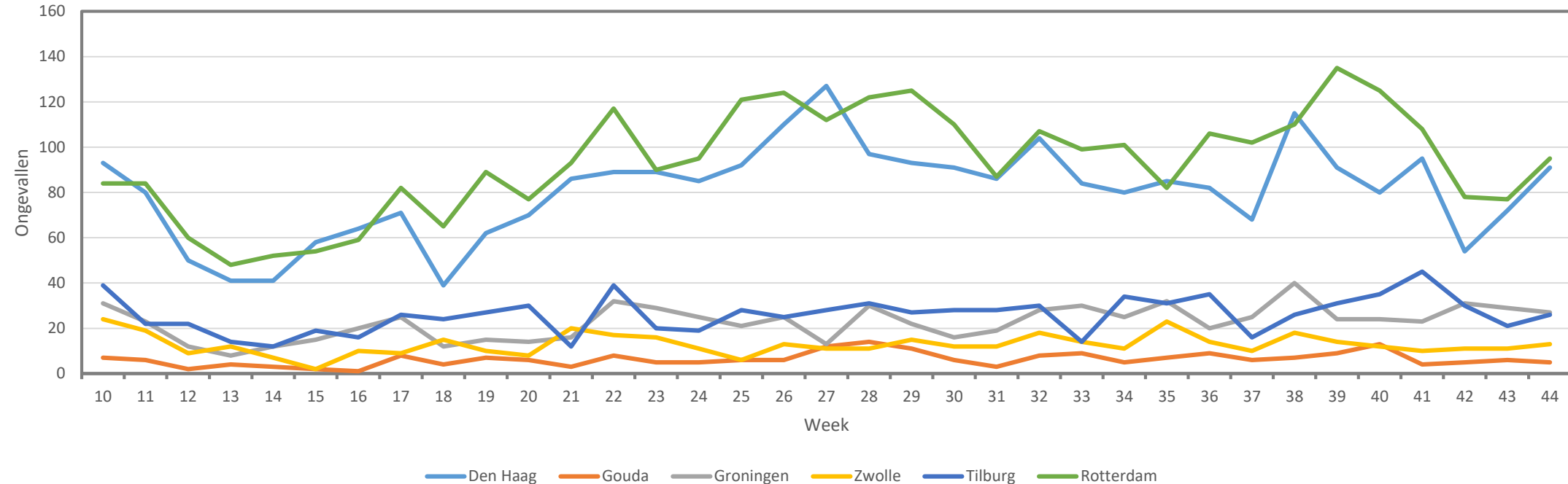


## Instappers NS in steden



Aantal NS instappers begon vanaf **week 39** (de week met persconferentie met o.a. oproep tot dragen mondkapje) gestaag te dalen vanaf 50%. In **week 42** (herfstvakantie en o.a. ingang horecasluiting) is het aantal instappers 37% en in **week 43** (herfstvakantie) 32%. In **week 44** (eind oktober) is het aantal instappers 37% t.o.v. referentieniveau (het niveau van week 10).

## Ongevallen in steden



- De grafiek laat per stad een optelling zien van ongevallen met doden, letsel- en materieelschade.
- Het aantal ongevallen in Den Haag en Rotterdam volgt grofweg de daling en stijging van intensiteiten; een daling bij de oproep om thuis te werken (week 12) en een daling in de zomer- en herfstvakantie.
- Voor steden met minder ongevallen is deze samenhang niet goed te zien.



**Kwalitatieve evaluatie:  
Maatregelen 1,5 meter samenleving**

## Achtergrond

- Deze evaluatie gaat in op maatregelen die in september en oktober zijn uitgevoerd door gemeenten in de openbare ruimte i.h.k.v. de 1,5 meter samenleving.
- Het doel van deze evaluatie is inhoudelijk en procesmatig inzichtelijk maken wat de ervaringen zijn van de decentrale overheden m.b.t. de maatregelen.
- Er zijn acht gemeenten bevraagd, per gemeente is 1 vragenlijst afgenomen. Daarnaast is er deskresearch uitgevoerd.

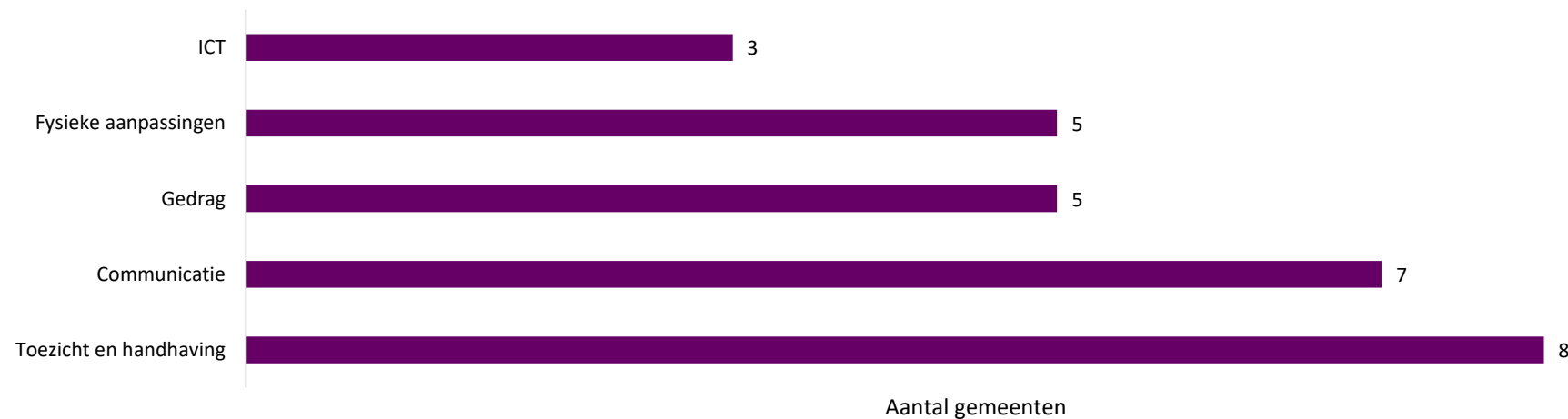
Gemeente	Grootte	Stedelijkheid
Rotterdam	> 250.000 inw.	Zeer sterk stedelijk
Groningen	150.000 tot 250.000 inw.	Zeer sterk stedelijk
Nijmegen	150.000 tot 250.000 inw.	Sterk stedelijk
Apeldoorn	150.000 tot 250.000 inw.	Sterk stedelijk
Zwolle	100.000 tot 150.000 inw.	Sterk stedelijk
Soest	20.000 tot 50.000 inw	Matig stedelijk
Bernheze	20.000 tot 50.000 inw	Weinig stedelijk
Olst-Wijhe	10.000 tot 20.000 inw	Niet stedelijk

## Onderdelen kwalitatieve evaluatie

- Welk type maatregelen zijn recentelijk uitgevoerd?
- Waar zijn deze maatregelen uitgevoerd?
- Op welke doelgroep zijn de maatregelen gericht?
- Hoe is de implementatie van de maatregelen verlopen?
- Wat zijn de effecten van de maatregelen?
- Verwachten gemeenten dat de corona-maatregelen in de toekomst effect hebben op de inrichting van de openbare ruimte?

## Welk type maatregelen zijn recentelijk uitgevoerd?

- Er wordt veelal gebruik gemaakt van ‘zachte’ maatregelen, zoals bebording en tekstkarren. De maatregelen richten zich dan ook veelal op communicatie en de toezicht/handhaving daarop.
- Met name de reeds genomen maatregelen worden doorgezet/aangescherpt. In sommige gemeenten is handhavend personeel geïntensiveerd. Er zijn weinig nieuwe maatregelen (in september en oktober) geïmplementeerd.

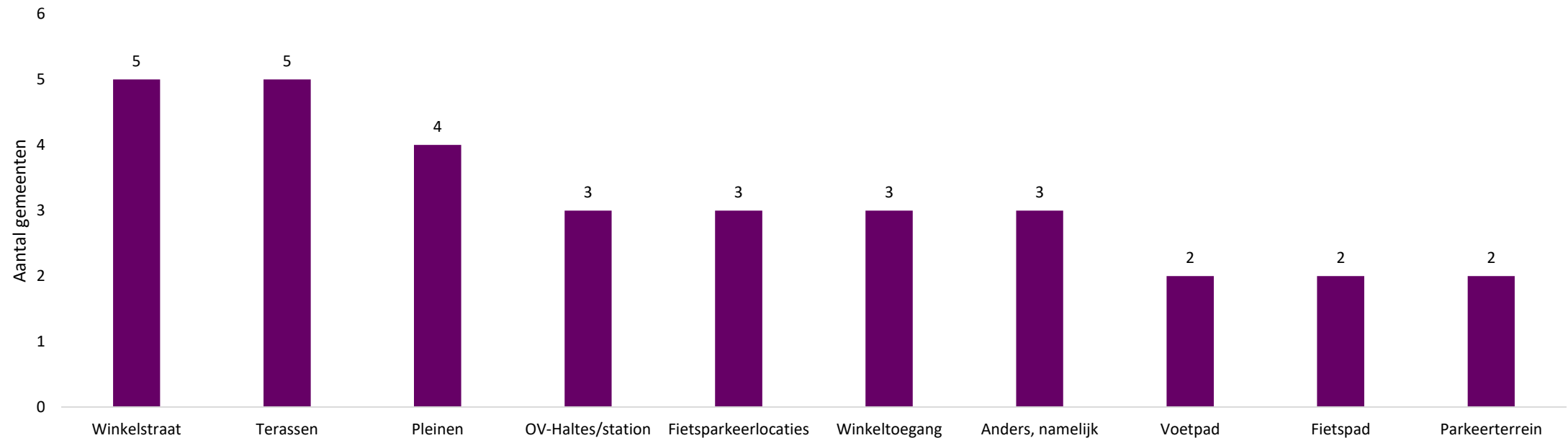


*Welke (en welk type) maatregelen zijn recentelijk in de openbare ruimte getroffen ten behoeve van de 1,5 meter samenleving?  
N = 8, meerdere antwoorden mogelijk.*



## Waar zijn deze maatregelen uitgevoerd?

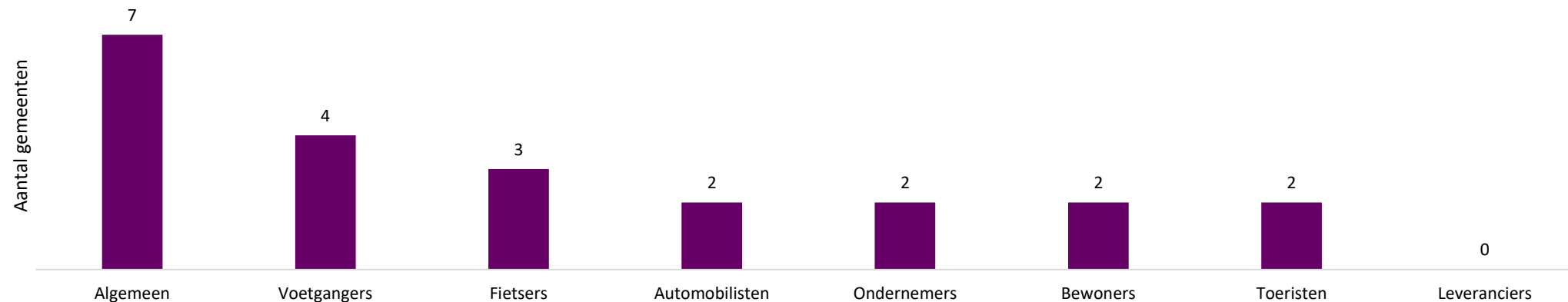
- De meeste maatregelen zijn gericht op de drukste gebieden. Het gaat dan om locaties waar mensen samenkomen, zoals de binnenstad en andere trekpleisters zoals natuurgebieden en stations.
- In de binnenstad gaat het met name om de winkelstraten, de weekmarkt en terrassen.



Waar zijn de maatregelen getroffen? N = 8, meerdere antwoorden mogelijk.

## Op welke doelgroepen zijn de maatregelen gericht?

- De meeste maatregelen zijn gericht op álle gebruikers (algemeen) in een bepaald gebied.
- In binnensteden ligt de focus voornamelijk op voetgangers en fietsers.
  - Denk bij voetgangers aan het spreiden van drukte en loopstromen met stewards, belijning, eenrichtingsverkeer en informatieborden.
  - Denk bij fietsers aan parkeerverboden op drukke plaatsen, extra parkeergelegenheden aan rand centrum en afsluiten van straten. Een gemeente geeft aan dat fietsers wel geïrriteerd reageren op weren van fietsers.



*Op welke doelgroep zijn de maatregelen gericht? N = 8, meerdere antwoordmogelijkheden mogelijk.*

## Hoe is implementatie van de maatregelen verlopen?

- Bij de meeste gemeenten verliep de implementatie soepel: vijf gemeenten noemen deze soepel en twee gemeenten vatten het samen als “ging wel”.
- De meeste gemeente hebben een speciale corona-werkgroep of hebben een samenwerking met andere gemeenten uit de regio.
- Met formele besluitvorming wordt wisselend omgegaan, soms wel en soms niet.
- Incidenteel wordt externe expertise ingehuurd i.v.m. crowd-management. Meerdere gemeenten doen aan crowd-management.
- Een gemeente geeft aan dat er wekelijks interne afstemming plaatsvindt met betrokken disciplines én met een vertegenwoordiging van horeca, retail, binnenstadbewoners en politie.
- Daarnaast werken verschillende (grote) gemeenten met systemen om voetgangersstromen te monitoren. Uit de reacties van gemeenten blijkt niet dat zij door corona meer bewust met monitoring omgaan.

## Wat zijn de effecten van de maatregelen?

- De reacties over de effecten van de uitgevoerde maatregelen zijn overwegend positief (vier gemeenten) en neutraal (vier gemeenten). Geen enkele gemeente noemt de effecten negatief.
- Toelichting bij positieve ervaringen gaat over een betere spreiding van voetgangersstromen en meer ruimte op straat.
- Een gemeente die de effecten als neutraal ervaart geeft aan dat burgers in toenemende mate geïrriteerd raken over de maatregelen en handhaving ervan en dat bezoekersaantallen met moeilijk controleerbare pieken komen.

## Verwachten gemeenten dat de corona-maatregelen in de toekomst effect hebben op de inrichting van de openbare ruimte?

- Er bestaan verschillende verwachtingen over de situatie in de toekomst.
- Vijf gemeenten denken dat alle maatregelen tijdelijk zijn en dat na de pandemie de ‘oude’ situatie hersteld wordt.
- Tegelijkertijd zijn er vier gemeenten die van mening zijn dat er sprake is van een blijvend karakter. Daarbij gaat het met name over het creëren van meer ruimte voor voetgangers en fietsers, ten koste van de auto. Deze ‘transitie’ speelt reeds in diverse binnensteden, maar wordt door de corona-maatregelen mogelijk versneld.



*Verwacht u dat de corona-maatregelen in de toekomst invloed zullen hebben op de inrichting van de openbare ruimte?  
N = 8, 1 gemeente selecteerde zowel ja, als nee.*