

Corona, mobiliteit en de aantrekkelijkheid van locaties in Rotterdam

Gilbert Bal (Roots Beleidsadvies) – 21 december 2020

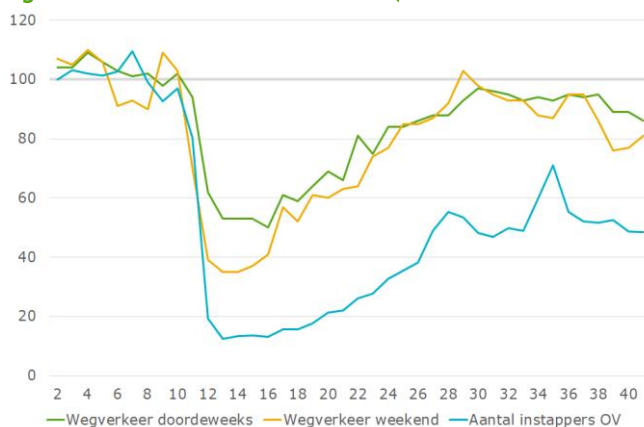
Met de aankondiging van de intelligente lockdown in het voorjaar van 2020 veranderde het mobiliteitsgedrag van Nederlanders plotsklaps. De oproep om zo veel mogelijk thuis te blijven leidde tot een fors minder aantal vervoersbewegingen; in brede zin, maar vooral in het openbaar vervoer. Met de versoepeling van maatregelen nam het aantal vervoersbewegingen in de zomer weer langzaam toe, maar niet overal en bij elk vervoersmiddel even veel. Wat zijn de verwachtingen voor de toekomst? Zijn de gedragswijzigingen permanent of niet? En wat betekent het e.e.a. voor de aantrekkelijkheid van locaties in Rotterdam? Eind november 2020 gingen we hierover met een aantal experts in gesprek.

Veranderende mobiliteitskeuzes

In het eerste deel van het gesprek bespraken we de forse veranderingen die in 2020 in het mobiliteitsgedrag hadden plaatsgevonden:

- Het *openbaar vervoer* waar het aantal instappers in april nog geen 15% van dat in april 2019 bedroeg en waarin het gebruik in het vervolg van het jaar maar heel langzaam toenam;
- Het *autoverkeer* dat na een scherpe daling relatief snel weer het normale niveau bereikte, maar nog voor de gedeeltelijke lockdown alweer daalde; en
- Het *fietsverkeer* dat ondanks of wellicht wel dankzij de maatregelen fors toenam.

Figuur 1: Index verkeersintensiteiten (zelfde week 2019 = 100)



Bron: CBS/NDW, bewerking Roots Beleidsadvies

Wat waren de redenen voor deze veranderende mobiliteitskeuzes? En in hoeverre zouden deze wijzigingen structureel zijn? Al snel concludeerden we dat veel nog onduidelijk is. Dat er weliswaar veel brokstukken van informatie aanwezig waren, maar dat een overkoepelend beeld ontbrak. En dat het gevaarlijk was om aan de gesignaleerde ontwikkelingen conclusies voor de toekomst te verbinden. Toch probeerden we onzekerheden zo veel als mogelijk te verkleinen en ontwikkelingen op waarde te beoordelen. Wat wisten we wel?

We wisten in elk geval dat het mobiliteitsgedrag zich tot begin maart 2020 behoorlijk trendmatig ontwikkelde. Landelijk groeide het aantal auto- en fietskilometers welis-

waar beperkt, maar het gebruik van het openbaar vervoer nam fors toe. Zeker in de Randstad. En specifiek in de MRDH kon de groei van het openbaar vervoer zelfs maar nauwelijks met investeringen worden opgevangen.

Ook was duidelijk dat de scherpe daling van het gebruik van vervoersmiddelen sinds maart 2020 vooral het gevolg was van een toename van thuiswerken. Dit effect speelde de meer bij openbaar vervoer, omdat dit type werknemer gemiddeld genomen meer thuiswerkt. En tenslotte was het duidelijk dat de groei in de regio Rotterdam de afgelopen jaren vooral werd gedreven door groei; groei van het aantal inwoners én groei van het aantal banen. Hoe zou Rotterdam zich komende jaren gaan ontwikkelen?

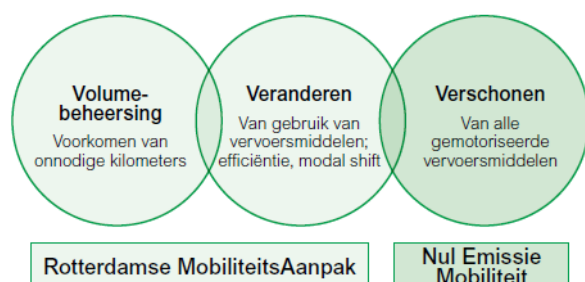
Aantrekkelijkheid van locaties in Rotterdam

Dat bracht ons automatisch bij het tweede blok in het gesprek. Betekenden de gesignaleerde veranderingen iets voor de aantrekkelijkheid van locaties in Rotterdam? Zouden locaties nabij OV-knooppunten minder aantrekkelijk worden nu het gebruik van het openbaar vervoer aan het afnemen was? Of zou er slechts sprake zijn van een tijdelijk effect? Met deze vragen werd de groep verleid om toch een inschatting van de lange termijneffecten te maken.

De recent door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) uitgebrachte scenario's over de impact van de Coronacrisis gaven daarbij sturing. Het ging daarbij om de scenario's 'basisverkenning' en 'dieperdal' waarbij door het KiM werd voortgeborduurd op de eerder door het CPB gepubliceerde scenario's. Tegelijkertijd moest bij deze scenario's worden aangetekend dat deze met veel onzekerheden waren omgeven. In het gesprek werd daarom al snel onderscheid gemaakt tussen de middellange (tot 2025) en lange termijn (periode daarna). Waarbij de verwachtingen voor de middellange termijn opvallend genoeg met meer onzekerheden waren omgeven dan die voor de lange termijn.

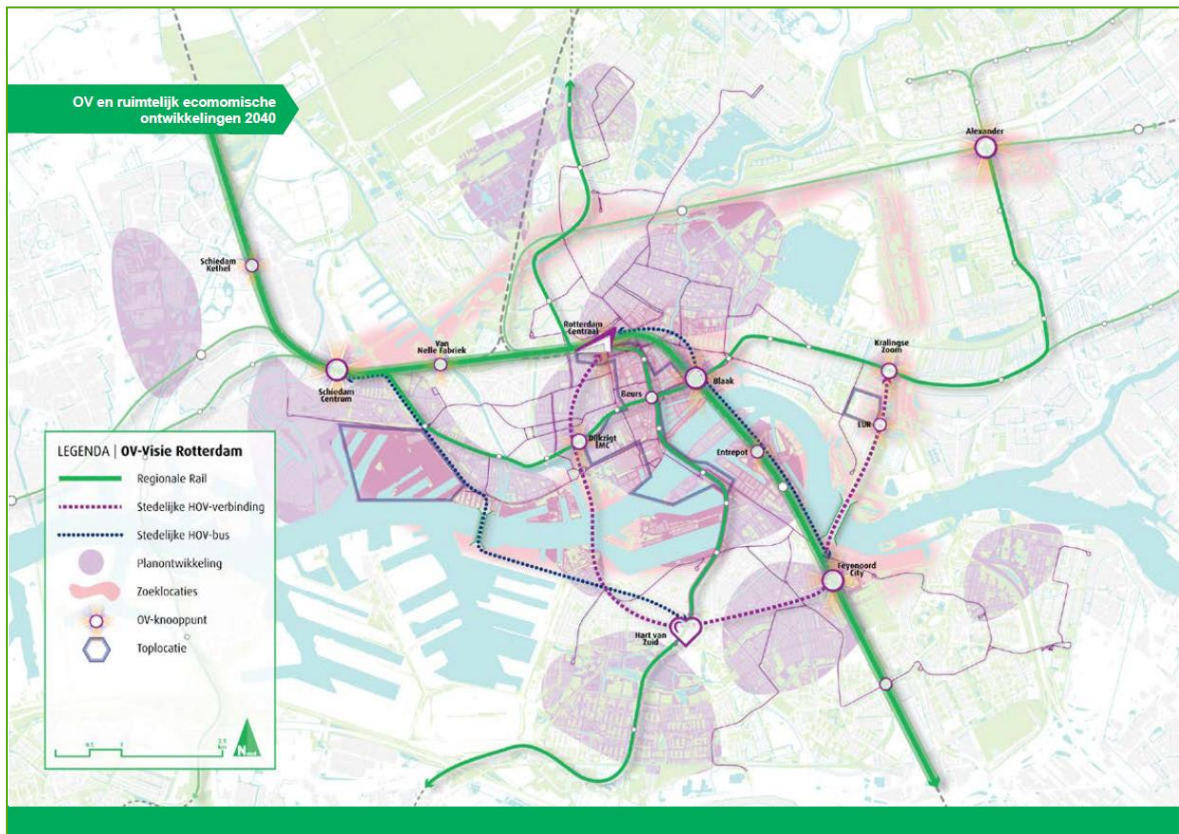
Hoewel dit laatste wellicht vreemd lijkt, heeft dit alles te maken met het feit dat de verwachtingen voor de lange termijn al uitgaan van onzekerheden en bepaalde bandbreedtes. Bandbreedtes waarbij rekening wordt gehouden met de effecten van crises en gedragsveranderingen, maar ook met de mogelijkheden voor sturing en beleid. Voor investeringen in de infrastructuur zijn deze lange termijnverwachtingen – en de bandbreedtes daarin – erg belangrijk. Duidelijk is immers dat investeringen in de infrastructuur over een langere periode moeten worden afgeschreven en dus ook op robuuste lange termijnverwachtingen moeten zijn gebaseerd. Een voorspelling voor 2040 is daarom soms eenvoudiger beschikbaar dan een voorspelling van volgend jaar.

Kijkend naar de situatie in Rotterdam is het duidelijk dat de ruimte schaars is en richting 2040 nog schaarser wordt. De verwachte groei van het aantal bewoners, banen en bezoekers zou bij een onveranderd mobiliteitsgedrag de aantrekkelijkheid van de stad aantasten en het woon-, leef- en vestigingsklimaat onder druk zetten. Vandaar dat in het stedelijke mobiliteitsbeleid wordt ingezet op een mobiliteitstransitie die is gericht op drie V's: volumebeheersing, veranderen en verschonen.



De 3 Vs

Versterking van het openbaar vervoer speelt daarbij een cruciale rol. En dit zal niet zo snel wijzigen. In de stad is immers weinig (extra) ruimte voor de auto en verstedelijking wordt vooral rondom knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) voorzien. De Coronacrisis heeft in die zin ook geen effect op het enthousiasme van ontwikkelaars om rondom HOV-knooppunten woningen en bedrijfsruimte te realiseren.



Mogelijke impact voor overheid, bedrijven en burgers

Is het na de introductie van een vaccin en/of medicijn dan weer snel 'business as usual'? Nee, dat zeker niet. Zo zal het soms moeite kosten om mensen die nu weer de auto pakken, te verleiden weer met het OV te gaan reizen. Daarnaast zal thuiswerken in een bepaalde mate zeker een blijvertje zal zijn. En vanuit die situatie geredeneerd, is slim mobiliteitsmanagement meer dan ooit kansrijk om de druk op de infrastructuur (zowel weg als OV) te verminderen.

Maar tegelijkertijd zijn er zorgen over de investeringscapaciteit van overheden en bedrijven. Hoe komen aanbieders van deelmobiliteitsconcepten deze tijden van crisis door? En hoe behouden we voldoende politieke urgentie voor investeringen in de kwaliteit van het openbaar vervoer nu het gebruik ervan (tijdelijk) op een lager niveau ligt?

Duidelijk in elk geval dat mobiliteitskeuzes stevig door de Coronacrisis zijn beïnvloed en dat het nog niet duidelijk is hoe snel keuzes weer wijzigen zodra een vaccin en/of medicijn beschikbaar is. Wel is duidelijk dat een goede bereikbaarheid een bepalende factor blijft in de kwaliteit van het woon-, leef- en vestigingsklimaat. Mede daarom wordt gepleit voor een goede monitoring van het mobiliteitsgedrag. Op die manier is het immers mogelijk om tijdig in beleid en activiteiten bij te sturen en daarmee de aantrekkelijkheid van locaties in Rotterdam te borgen.

Deelnemers expertbijeenkomst 23 november 2020

Aan de expertbijeenkomst COVID-19 en veranderende mobiliteitskeuzes namen de volgende personen deel:

- Dhr. L. Lapré – CGI
- Dhr. M. van Biezen – Klimaatakkoord mobiliteit Rotterdam
- Dhr. P. Bakker – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Mevr. C. Mourik – Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)
- Dhr. A. Dorsman – Gemeente Rotterdam
- Dhr. G.J. Polhuijs – Gemeente Rotterdam

Wij willen hen hartelijk bedanken voor hun deelname aan het gesprek.