
EFFECTEN VAN CORONA OP MOBILITEIT EN GEBIEDSONTWIKKELING.

Ons reisgedrag is drastisch veranderd door corona. Er is minder wegverkeer, het ov wordt gemeden en de fiets is populair. Zijn deze veranderingen blijvend? En wat zijn de gevolgen voor de aantrekkelijkheid van locaties in Rotterdam? Roots Beleidsadvies sprak met een aantal experts.

78

GILBERT BAL (ROOTS BELEIDSADVIES)

Allereerst bespraken we de forse veranderingen in het mobiliteitsgedrag:

- Het openbaar vervoer waar het aantal instappers in april 2020 nog geen 15% bedroeg van dat in april 2019 en waarvan het gebruik in het vervolg van het jaar maar heel langzaam toenam;
- Het autoverkeer dat na een scherpe daling in het voorjaar 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.

Wat waren de redenen voor deze veranderende mobiliteitskeuzes? En in hoeverre zijn deze wijzigingen structureel? Al snel concludeerden we dat veel nog onduidelijk is. Dat er weliswaar veel brokstukken van informatie aanwezig zijn, maar dat een overkoepelend beeld ontbreekt. En dat het gevaarlijk is om aan de gesignaleerde ontwikkelingen conclusies voor de toekomst te verbinden. Toch probeerden we onzekerheden zo veel 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 weliswaar beperkt, maar het gebruik van het ov nam fors toe. Zeker in de Randstad. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) kon de groei van het ov zelfs maar nauwelijks met investeringen worden opgevangen.

Ook was duidelijk dat de scherpe daling van het gebruik van vervoersmiddelen daarna vooral het gevolg was van een toename van thuiswerken. Dit effect speelde vooral bij het ov, omdat ov-reizigers gemiddeld genomen meer thuiswerken. En ten slotte was het duidelijk dat de groei in de regio Rotterdam de afgelopen jaren vooral werd gedreven door groei van het aantal inwoners én van het aantal banen. Hoe zal Rotterdam zich komende jaren ontwikkelen?

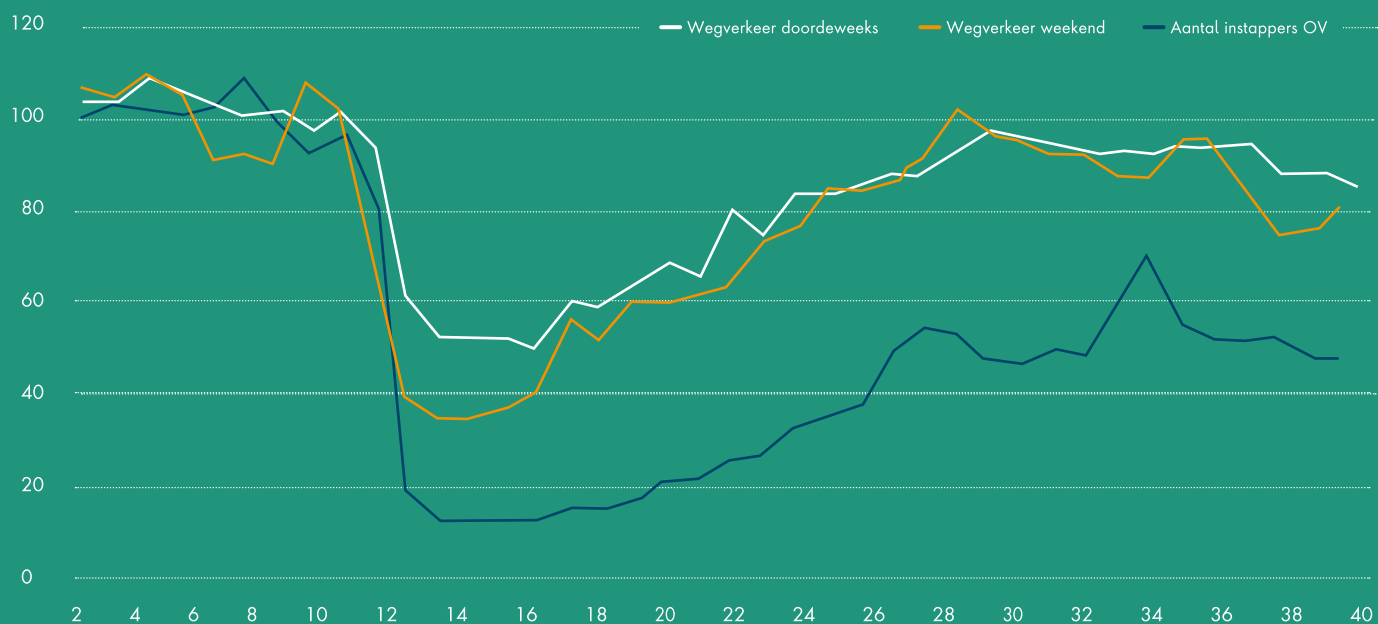
Aantrekkelijkheid locaties

We bespraken de potentiële gevolgen van de gesignaleerde veranderingen 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?

De recent door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) uitgebrachte scenario's over de impact van de coronacrisis bleken sturing te geven. 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 waren deze scenario's met veel onzekerheden omgeven. In het gesprek werd daarom al snel een onderscheid gemaakt tussen de middellange (tot 2025) en de lange termijn (periode daarna). Daarbij waren de verwachtingen voor de middellange termijn opvallend genoeg met meer onzekerheden omgeven dan die voor de lange termijn.

Hoewel dit laatste 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

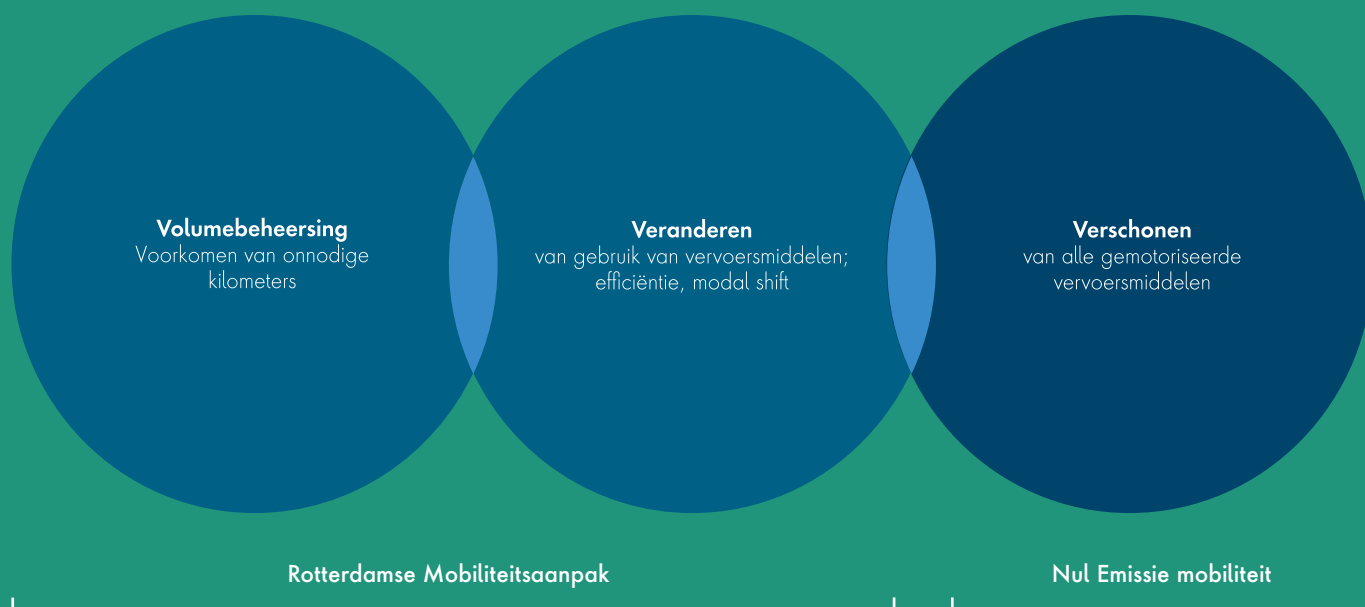
FIGUUR 1: INDEX VERKEERSINTENSITEITEN (ZELFDE WEEK 2019 = 100)



Bron: CBS/NDW, bewerking Roots Beleidsadvies

FIGUUR 2: DE DRIE V'S

79



Bron: Gemeente Rotterdam

gedragsveranderingen, maar ook met de mogelijkheden voor sturing en beleid. Voor investeringen in infrastructuur zijn deze langetermijnverwachtingen erg belangrijk, want investeringen moeten over een langere periode worden afgeschreven. Een voorspelling voor 2040 is daarom soms eenvoudiger beschikbaar dan een voorspelling voor 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.

Versterking van het ov 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 blijkt vooralsnog ook geen effect te hebben op het enthousiasme van ontwikkelaars om rondom HOV-knooppunten woningen en bedrijfsruimte te realiseren.

Monitoring mobiliteitsgedrag

Is het na de uitrol van een coronavaccin 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 om weer met het ov te gaan reizen. Ook thuiswerken zal in bepaalde mate zeker een blijvertje 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 crisistijden door? En hoe behouden we voldoende politieke urgentie voor investeringen in de kwaliteit van het ov, nu het gebruik ervan (tijdelijk) op een lager niveau ligt?

Wat vaststaat is dat mobiliteitskeuzes stevig door de coronacrisis zijn beïnvloed en dat het nog niet duidelijk is hoe snel keuzes weer wijzigen zodra een vaccin of medicijn beschikbaar is. Wel is helder dat een goede bereikbaarheid een bepalende factor blijft in de kwaliteit van het woon-, leef- en vestigingsklimaat. Mede daarom pleiten de experts 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

De basis voor deze bijdrage vormt de expertbijeenkomst 'covid-19 en veranderende mobiliteitskeuzes' op 23 november 2020.

Aan deze bijeenkomst 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.

FIGUUR 3: OV EN RUIMTELIJK ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN 2040

