

# Antwoord

van Gedeputeerde Staten

op vragen van

H.R. Oosterop-van Leussen (D66)

(d.d. 30 november 2020)

Nummer

3696

Onderwerp

Veranderde vervoersbehoefte

Aan de leden van Provinciale Staten

*Toelichting vragensteller*

*De maatregelen die zijn getroffen i.v.m. het Coronavirus hebben er enerzijds toe geleid dat veel mensen (een aantal dagen) thuiswerken en anderzijds dat ook de Zuid-Hollandse inwoners meer gekozen hebben voor de (elektrische) fiets i.p.v. het openbaar vervoer. Onderzoeken tonen aan dat het thuiswerken ook na de Coronaperiode (gedeeltelijk) zal blijven gebeuren. Dat zou gevolgen kunnen hebben het aantal files én daaraan gekoppeld de aanleg dan wel uitbreiding van provinciale wegen. Daarnaast is het de vraag of inwoners die nu de voorkeur geven aan de fiets, dat ook zullen blijven doen in de postcorona periode.*

1. *Wat is de visie van het college van GS op deze berichten?*

Antwoord

Door het Kennisinstituut Mobiliteit (KIM) is een studie uitgevoerd naar het toekomstbeeld 2020-2025 (kerncijfers mobiliteit 2020). Hierbij zijn ze uitgegaan van een basisverkenning en een verkenning met grotere negatieve impact (dieper dal). In de basisverkenning gaat men er vanuit dat zowel het verkeersvolume als het reistijdverlies op het hoofdwegennet in 2025 ruim boven het niveau van 2019 liggen. In het negatieve scenario ligt het verkeersvolume in 2025 wel boven het niveau van 2019 maar het reistijdverlies op het niveau van 2019.

De trein herstelt zich in 2025 in de basisverkenning tot het niveau van 2019.

Bus/tram/metro blijven in 2025 nog achter bij het niveau van 2019. In het negatieve scenario blijft ook de trein achter bij het niveau van 2019.

Voor de fiets is de verwachting dat het niveau in 2025 boven het niveau van 2019 ligt.

Momenteel voeren we een bredere studie uit naar de impact van de Corona crisis op Zuid-Holland. Daarin worden ook mogelijke scenario's verkend voor na de crisis. Het is daarbij moeilijk te voorspellen wat het lange termijneffect is van de coronacrisis op mobiliteit. Het gebruik van het openbaar vervoer is sterk ingezakt in de periode dat corona begon, tot zo'n 10% van de normale vraag. In september 2020 bevond het gebruik van het openbaar vervoer op circa 50% van het normale aantal reizigers (over heel 2020 is het OV-gebruik met 60% gedaald). Het aantal vervoersbewegingen is bij alle modaliteiten na invoering van de corona-maatregelen gekrompen en herstelden

na de versoepeling van maatregelen weer. Het totale autoverkeer lag in de eerste drie kwartalen 17% lager dan in 2019 maar benaderde voor de huidige lockdown weer het niveau van voor de Corona crisis. Bij alle modaliteiten zien we dat het gebruik gelijkmatiger over de dag is verspreid, waardoor de spitsdrukke is afgenomen. Over de eerste drie kwartalen was het reistijdverlies bij de auto met 41% afgenomen. Het gebruik van deelmobiliteit als deelfietsen, scooters en -auto's is toegenomen. Deze patronen gelden voor zowel Rijks-, provinciale als regionale infrastructuur. Mensen kiezen momenteel vaker voor individuele vervoermiddelen zoals de fiets en de auto dan voor collectieve vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer.

In 2021 willen we onze bereikbaarheid per OV op peil houden door samen met vervoerders in te spelen op de veranderende vraag in het OV en het verder toekomstbestendig maken van het OV. Hiervoor ontwikkelen we een transitieplan, waar we ook u als Statenleden bij zullen betrekken. We blijven investeren in aanleg en beheer en onderhoud van infrastructuur waaronder fietspaden en wegen gezien de door het KIM verwachte groei. We blijven hierbij alert op het stimuleren van reizen per (elektrische) fiets zoals vastgelegd in ons provinciaal fietsbeleid. Dit is ook in lijn met het Nationaal fietsplan dat momenteel wordt opgesteld.

Ook blijven we alert op mogelijkheden om de mobiliteitsvraag op langere termijn beter te verdelen over de dagen. Veel van de thuiswerkers heeft positieve ervaringen met thuiswerken tijdens de coronacrisis. Volgens het KIM verwacht ongeveer 40-60% van hen vaker te blijven thuiswerken als de crisis voorbij is (1 tot 3 dagen in de week). Hoewel thuiswerken niet voor alle sectoren geschikt is en de thuiswerkpotentie daarom per regio verschilt draagt het wel bij aan zowel de bereikbaarheids- als duurzaamheidsdoelen.

2. *Kan GS aangeven welke knelpunten op de weg uit de netwerkanalyses daardoor zullen verdwijnen en welke knelpunten er voor de fiets komen?*

Antwoord

Zie antwoord op vraag 1. Op basis van de studie van het KIM is op dit moment niet met voldoende zekerheid te stellen wat het lange termijneffect is van Corona op individuele knelpunten en wat dit betekent voor de programmering van projecten in het PZI.

3. *Tot welke verschuivingen zou dat kunnen leiden in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI)?*

Antwoord

Wij zien op basis van de KIM-studie geen redenen voor verschuivingen in het PZI.

4. *Is GS bereid op basis van onze hypothesen een netwerkanalyse op te stellen en die, voorzien van conclusies, voor te leggen aan de commissie Bereikbaarheid en Energie?*

Antwoord

Op dit moment ziet het college nog geen meerwaarde om een netwerkanalyse uit te voeren op basis van nieuwe hypothesen. We blijven het gebruik van wegen en fietspaden inclusief knelpunten jaarlijks monitoren. Op basis van deze gegevens en nieuwe onderzoeken, bijvoorbeeld van het KIM, kunnen mogelijke (lange termijn)

