

VERKEERSONTWIKKELINGEN CORONA CRISIS EERSTE KWARTAAL 2021

Inmiddels zit het eerste kwartaal van 2021 er alweer op, maar gelden de beperkende maatregelen vanwege het coronavirus nog steeds; de derde lockdown die december vorig jaar werd ingesteld geldt nog onverminderd.

We hebben weer een kwartaaloverzicht gemaakt betreffende het verkeer en deze gegevens toegevoegd aan onze database. Deze keer hebben we ook de gegevens van andere modaliteiten opgenomen, voor zover beschikbaar. Dit kwartaaloverzicht begint met personenverkeer. Daarna volgt goederenverkeer en we sluiten af met de doorstroming van het verkeer.

Conclusie

De omvang van het personenverkeer wordt ook in het eerste kwartaal van 2021 erg beïnvloed door de beperkende maatregelen t.g.v. de (derde) lockdown:

- over het eerste kwartaal van 2021 is de verkeersdrukke op de weg ca. 20% - 25% minder dan normaal;
- de drukke in het OV is ruim 60% minder;
- het fietsverkeer was in het eerste kwartaal ook minder, maar dat zal met name het weer- en seizoeneffect zijn;
- de grootste dalingen op de weg zijn nog altijd tijdens de spitsen te zien, daar zien we ca. 30% minder verkeer;
- het effect van de avondklok is ook goed zichtbaar in de cijfers: na 21.00 halveerde het verkeer op doordeweekse dagen ruim t.o.v. de situatie zonder avondklok. In het weekend verminderde het verkeer zelfs met ruim 60%.

De omvang van het goederenverkeer is in het eerste kwartaal redelijk vergelijkbaar met hetzelfde kwartaal vorig jaar:

- het wegvervoer lag zelfs iets hoger;
- de modaliteiten spoor en water vielen wat lager uit, maar het gemiddelde hier werd erg gedrukt door weer- en waterhuishoudkundige omstandigheden. Aan het einde van het eerste kwartaal zien we alweer vergelijkbare cijfers als vorig jaar rond dezelfde tijd.

De doorstroming op de weg is aan het einde van het derde kwartaal een stuk beter dan voor de crisis:

- De gelijkmatigere spreiding van de verkeersvraag over de dag heen zal hier vermoedelijk sterk aan hebben bijgedragen. De spitsperiode, normaal de perioden met de meeste congestie, is nog steeds een stuk rustiger dan voor de crisis.

Personenverkeer

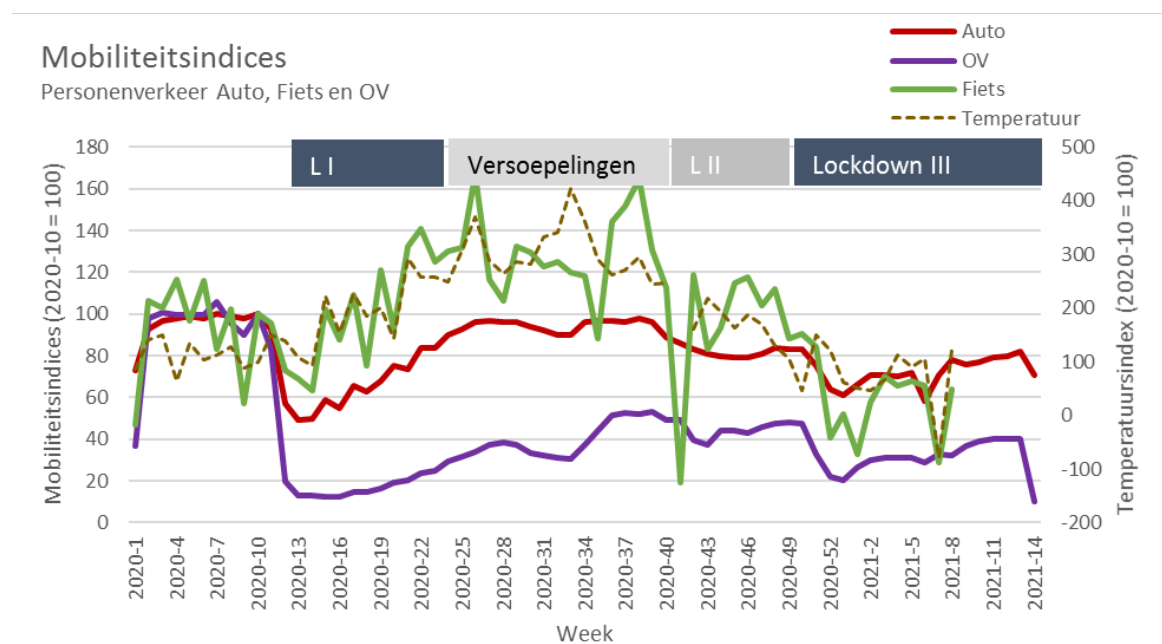
We hebben de verkeersindex uitgebreid naar de mobiliteitsindex: naast het gemotoriseerde wegverkeer, zijn indices berekend voor het openbaar vervoer (OV) en de fiets. Voor OV is gebruik gemaakt van de in- en uitcheck gegevens van Translink en voor de fiets hebben we gebruik gemaakt van de fietstellingen

in Rotterdam. Alle gegevens zijn over de werkweek gemiddeld en vergeleken met week 10 in 2020: één van de laatste 'normale' weken in het pré-coronatijdperk.

Figuur 1 vat dit alles samen voor de periode van januari 2020 tot nu. We hebben deze keer weer gekozen voor week 10 in 2020 als referentie, omdat de tijdsreeks voor de fiets eind 2019 begint. Op deze manier kunnen we alle indices op een identieke manier berekenen en afbeelden.

We zien duidelijk de verschillen tussen de lockdowns, maar zeker ook tussen de modaliteiten. Waar initieel de verkeersvraag bij alle modaliteiten terug viel, zien we bij de fiets al vrij snel een herstel. Zoals we al vaker schreven, wordt de fietsverkeersvraag beïnvloed door het weer. De tevens opgenomen temperatuursindex laat dit ook zien. De vraaguitval in het OV is aanmerkelijk groter dan op de weg.

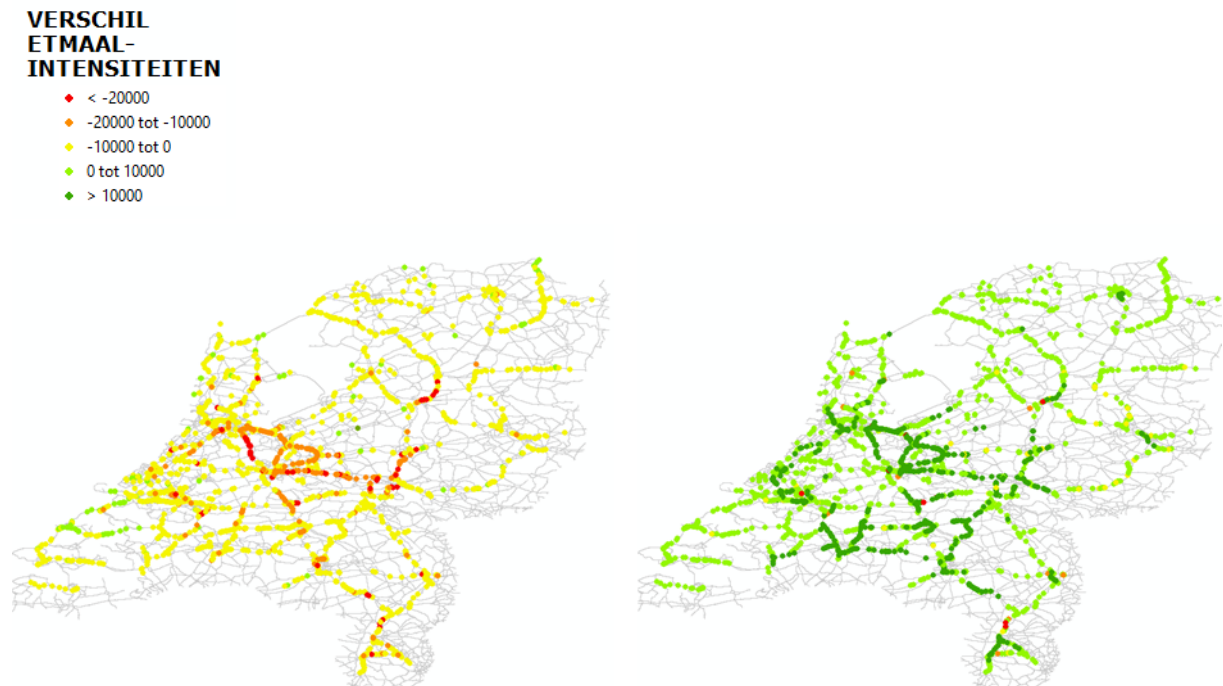
Over het eerste kwartaal van 2021 is de verkeersdruk op de weg ca. 20% - 25% minder dan normaal, terwijl dat de drukte in het OV ruim 60% minder is. Het fietsverkeer was in het eerste kwartaal ook minder, maar dat zal met name het weerseffect zijn. Zeker tijdens de winterweek van dit jaar (week 6) waren er aanmerkelijk minder fietsers op pad.



Figuur 1 Mobiliteitsontwikkeling, waarbij week 10 in 2020 = 100 (bron: NDW, Translink, KNMI)

Figuur 2 toont de absolute afname van de gemiddelde etmaalintensiteiten op het netwerk van de laatste week in het kwartaal t.o.v dezelfde week 2019 (links) en t.o.v. dezelfde week in 2020. De linker figuur laat duidelijk het effect zien van de coronacrisis, maar de rechter figuur toont ook dat t.o.v. de intelligente lockdown,

de verkeersdrukke ook weer behoorlijk is toegenomen. De grootste effecten zijn logischerwijs te zien op de drukke routes als de A1, A2 en de A12.

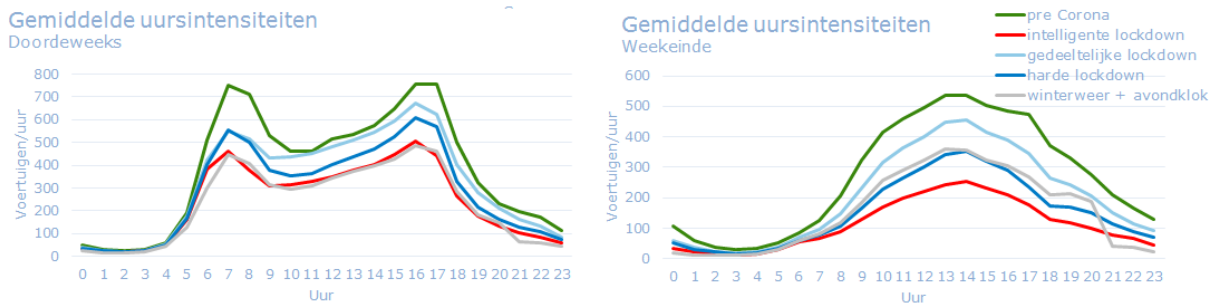


Figuur 2 Verschil in gemiddelde werkdagintensiteiten in week 13 2021 t.o.v. week 13 2019 (links) en week 13 in 2020 (rechts, bron: NDW)

Als we kijken naar de verkeersvraag over de dag heen, dan laat figuur 3 zien dat het spitsverkeer nog steeds de grootste vraaguitval kent. Dat sluit aan bij de oproep om zoveel mogelijk thuis te werken, aangezien het woon-werk verkeer het grootste aandeel heeft in de spits¹. Sinds het begin van het derde kwartaal zagen we een vrij stabiel patroon over de dag, waarbij we vooral in de restdag tussen 9.00 en 16.00 relatief meer verkeer zagen. In ons vorige kwartaaloverzicht verklaarden we dat aan een toename van sociaal-recreatief verkeer. Nu zien we dat het spitsverkeer wel iets is gedaald, maar niet zo drastisch als in maart. Toen zagen we een halvering, nu is de vraaguitval ca. - 30% t.o.v. begin maart. We zien dat het restdagverkeer weer wat meer is teruggezaakt.

Verder is ook het effect van Koning Winter en de avondklok duidelijk zichtbaar.

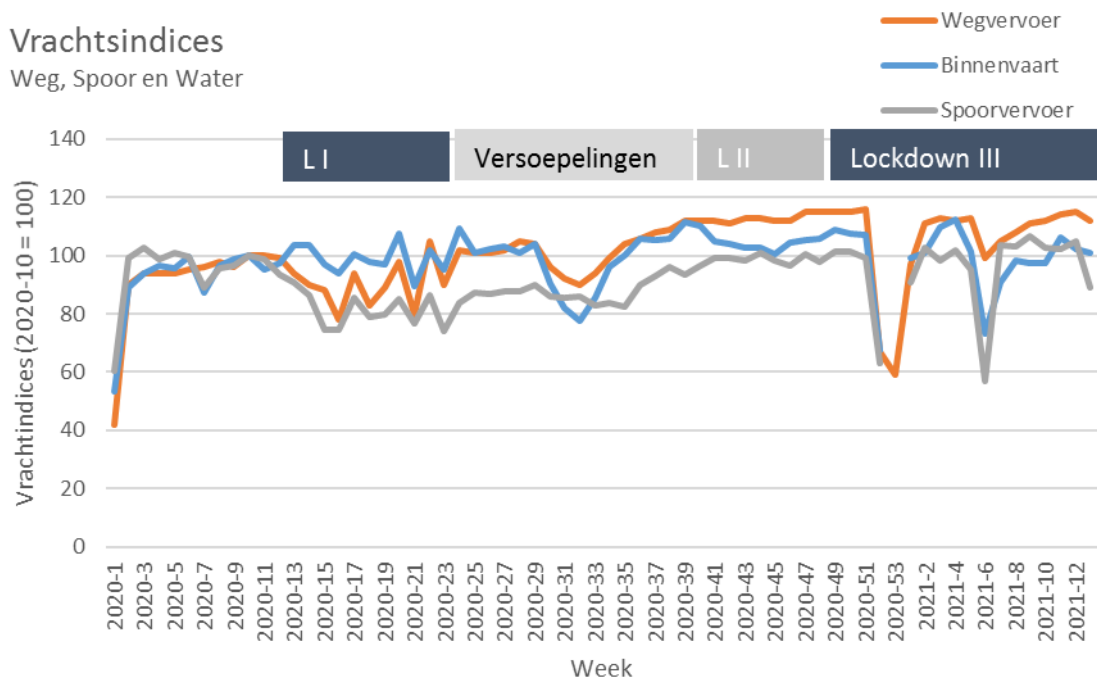
¹ <https://ndw.nu/toepassingen/datablog-effecten-van-corona-maatregelen-op-het-verkeer>



Figuur 3 Verkeersindex verschillende dinsdagen per netwerk over de dag, waarbij 3 maart = 100 (bron: NDW)

Goederenverkeer

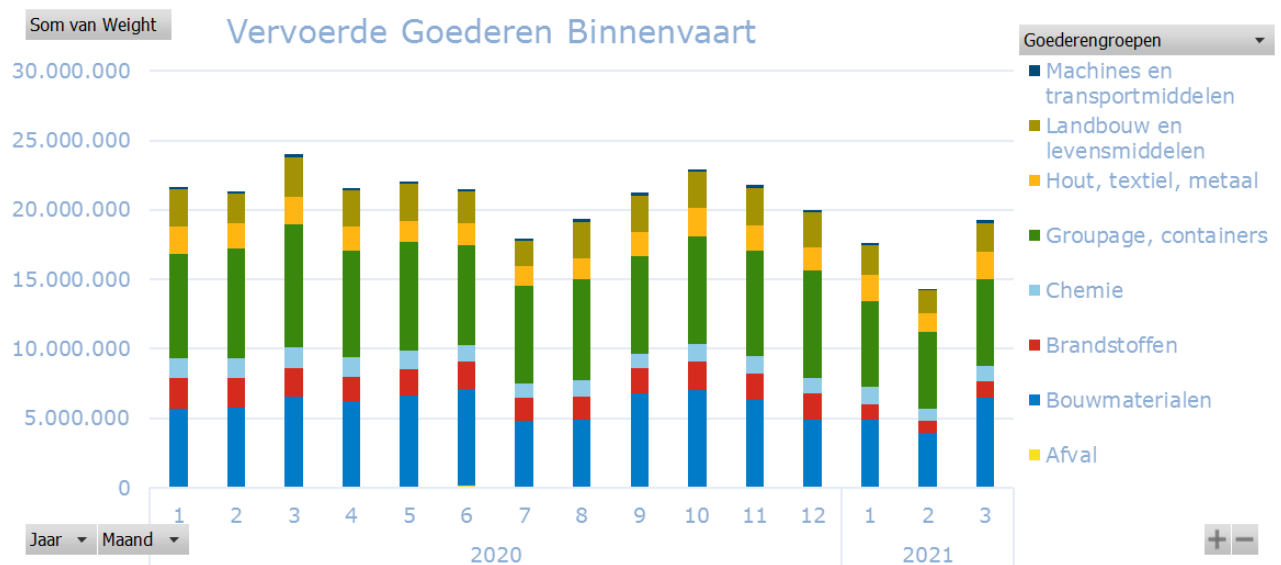
Ook wat betreft het vrachtverkeer hebben we de index berekening uitgebreid met andere modaliteiten: spoor en water. Figuur 4 toont de indices, die allen op identieke wijze zijn berekend, met week 10 in 2020 als referentie. Na een initiële daling, zien we dat alle modaliteiten in het eerste kwartaal van 2021 een vergelijkbaar patroon volgen als pré-corona. Wel is te zien dat het winterweer duidelijk meer effect heeft gehad op spoorvervoer en binnenvaart.



Figuur 4 Vrachtontwikkeling, waarbij week 10 in 2020 = 100 (bron: NDW, RWS, CBS, Prorail)

Met nadruk vermelden we erbij het allemaal voer- en vaartuig bewegingen zijn en geen vervoerstromen. Helaas hebben we wat betreft het wegvervoer geen actuele cijfers daarvoor. Die zijn er wel van de binnenvaart. Figuur 5 toont de vervoersstromen over het water per goederentype. Aangezien veel van de

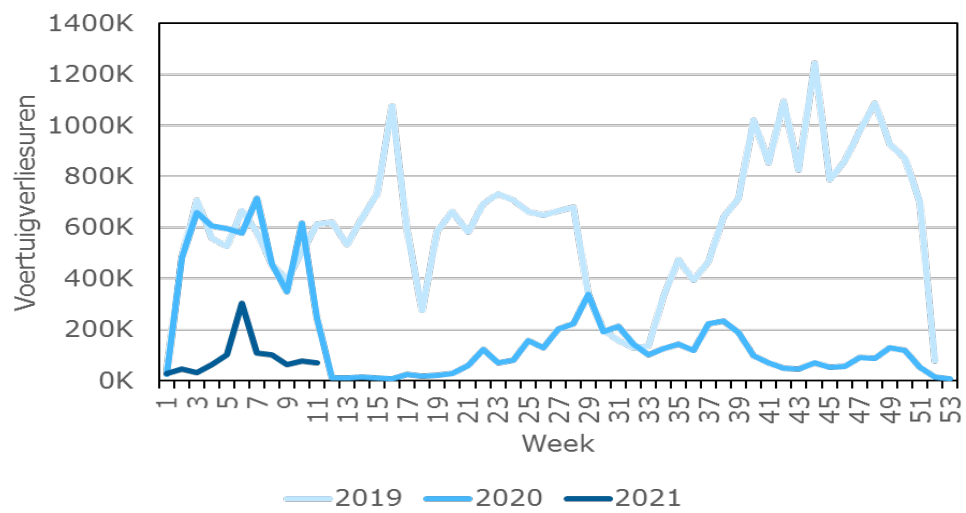
vervoerde goederen ook via de weg worden (door)vervoerd, geeft figuur 5 mogelijke verklaringen voor de ontwikkelingen in figuur 4. Zo zagen we in het begin van de eerste lockdown breder een daling van het containervervoer. Ook zagen we dat de (land)bouwsector en levensmiddelensector vrij constant bleven. Deze goederengroepen zijn ook vrij dominant in het wegvervoer. Zoals gezegd, de dip van het vervoer over water in februari, die we in veel mindere mate in het wegvervoer zien, zal waarschijnlijk met weer- en waterhuishoudkundige factoren hebben.



Figuur 5 Vervoerde goederen over water (bron: RWS, CBS, bewerkt NDW)

Doorstroming

De doorstroming op de wegen is nog altijd een stuk beter dan pré-corona, zoals figuur 6 ons toont. De voertuigverliesuren (VVU) op de hoofdwegen zijn nog altijd erg laag. Wel zijn VVU's in het eerste kwartaal van 2021 wat hoger dan vlak na de eerste lockdown. Gelet op de toegenomen drukte op de weg is dat ook te verklaren. Toch is ook in het eerste kwartaal van 2021 de filedruk nog altijd erg laag vergeleken met die van voor de coronacrisis. Nog altijd is de spreiding van het verkeer anders dan voor de crisis, welke een behoorlijke bijdrage aan de afname van de filedruk heeft geleverd.



Figuur 6 Voertuigverliesuren op het HWN (bron: RWS)