

Vergaderjaar 2019–2020

23 645

Openbaar vervoer

25 295

Infectieziektenbestrijding

Nr. 720

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 mei 2020

De coronacrisis en de daarmee samenhangende maatregelen hebben grote gevolgen voor de mobiliteit in Nederland. Middels deze brief informeren wij u over de huidige effecten op mobiliteit in Nederland, de inzet die wij plegen om Nederland ook tijdens deze crisis bereikbaar te houden en de relatie met onze lange termijn opgaven. Hiermee geven we ook invulling aan het verzoek van uw kamer van 13 mei jl. om een beleidsbrief voor het NO OV, infrastructuur en corona.

Mobiliteitsontwikkelingen

Tijdens het begin van de intelligente lockdown zagen we een stevige dip in de mobiliteit. Het vervoer met het OV was op het laagste punt – eind maart – circa 90% afgenomen en het wegverkeer met circa 40%. Het aantal bewegingen van het goederenvervoer nam met 10% af. De bezettingsgraad en omzet zijn er overigens wel gedaald. In deze brief wordt vooral ingegaan op de bereikbaarheidsgevolgen van de coronamaatregelen.

Inmiddels neemt het autogebruik weer toe, ook al voor de versoepeling van de maatregelen vanaf 11 mei. Ook in het OV stijgt het gebruik de afgelopen weken en zijn op verschillende plekken incidenten met te volle voertuigen (trein, bus, tram of metro) waargenomen waarop vervoerders maatregelen treffen. Het aantal fietsverplaatsingen zit weer bijna op hetzelfde niveau als voor de coronacrisis. Waar aan het begin van de crisis de fiets massaal werd gebruikt voor «een rondje om» zien we nu steeds meer fietsverplaatsingen met als bestemming winkels en begin deze week was een duidelijke stijging van fietsverplaatsingen naar kantoor. De druk op het stedelijk fietsnetwerk neemt hierdoor toe.

Voor het goederenvervoer zien we een diffuus beeld. Gemeten naar de verkeersintensiteit van vrachtverkeer lijkt de terugval van goederenvervoer als gevolg van de coronacrisis beperkt. Tegelijk leiden de

maatregelen tegen de verspreiding van het coronavirus mogelijk tot een stijging in pakket- en boodschappenbezorging, wat zou kunnen leiden tot extra druk op de beperkte stedelijke ruimte. Om de bevoorrading op orde te houden hebben we eerder al de rij- en rusttijden verruimd¹. Daarnaast is samen met het IPO en VNG een protocol stedelijke mobiliteit² opgesteld, met handvatten voor lokale wegbeheerders hoe de verandering in mobiliteit daar in goede banen geleid kan worden.

In de transportsector is er sprake van een wisselend beeld, afhankelijk van de deelsector. TLN rapporteert op basis van een eigen «coronamonitor» dat circa 70% van de transportbedrijven een omzetverlies rapporteert sinds het uitbreken van de coronacrisis.³ Er wordt met minder volle containers gereden en specifieke sectoren zijn hard geraakt. Het Ministerie van LNV heeft het Noodfonds Sierteelt in het leven geroepen waarop sierteeltvervoerders, wanneer ze voldoen aan de gestelde voorwaarden, aanspraak kunnen maken.

Tot nu toe heeft het spoorgoederenvervoer redelijk kunnen functioneren: geplande goederentreinen hebben, mede dankzij afspraken in internationaal verband, gewoon kunnen rijden. De verwachting is evenwel dat te vervoeren volumes aan containers en bulk producten zullen dalen, omdat productie en consumptie tijdelijk zijn gestagneerd. De ontwikkelingen worden samen met de sector nauwlettend gevolgd. In de halfjaarlijkse voortgangsrapportage over spoorgoederenvervoer zal nader op de effecten van de coronacrisis worden ingegaan. Deze rapportage kunt u voor het zomerreces verwachten.

Met het voorgenomen stapsgewijze pad uit de intelligente lockdown zal er meer mobiliteit op gang komen, ook het recreatieve verkeer. U bent eerder geïnformeerd over het protocol voor het OV⁴, waarbij het doel is met de optimale inzet van personeel en materieel te streven naar een maximale capaciteit per 1 juni, waarbij zo'n 40% beschikbaar zal zijn voor reizigers. Door de beperkte capaciteit van het OV zullen meer mensen gebruik willen maken van bijvoorbeeld de auto en de fiets. Tegelijkertijd verwachten we dat minder mensen samen in een auto zullen stappen. Ook bij andere modaliteiten zitten er grenzen aan de capaciteit. De (stedelijke) ruimte is te beperkt om inachtneming van de 1,5 meterregel aan de mobiliteitsbehoefte te kunnen voldoen. Er is daarnaast een grote toename van (stedelijke) distributie te zien onder andere door de toename van online bestellingen. Deze beperktere capaciteit in het OV en binnenstedelijke infrastructuur kan leiden tot een forse congestieproblematiek van het autoverkeer als er geen aanvullende maatregelen worden genomen.

Het is daarom essentieel dat de tijdens deze coronacrisis ingezette trends van meer thuiswerken en meer gespreid reizen worden doorgezet. Hieronder lichten we graag toe hoe het ministerie zich hiervoor inzet.

Inzet IenW

Nederland moet bereikbaar blijven zowel voor personen als voor goederen. Om te voorkomen dat het verkeer vastloopt doen we allereerst een beroep op de eigen verantwoordelijkheid van mensen, werkgevers en werknemers. De vraag naar personenmobiliteit valt ruwweg onder te verdelen in de categorieën woon-werkverkeer, onderwijs en recreatief

¹ Kamerstukken 35 300 XII en 25 295, nr. 92

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/05/07/protocol-stedelijke-mobiliteit>

³ <https://www.tln.nl/nieuws/sectorbeeld-blijft-onverminderd-ernstig/>

⁴ Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 716

verkeer. Daarnaast doet ook het goederenvervoer een beroep op de verschillende netwerken van weg, spoor en water.

We dragen de volgende basisprincipes actief uit:

- Gebruik het OV alleen voor noodzakelijke reizen.
- Werk zoveel mogelijk thuis.
- Als het mogelijk is: mijd de spits.
- Als het mogelijk is: loop of pak de fiets.
- Mijd drukte.

Door drukte te spreiden en het OV voor hen beschikbaar te houden die het echt nodig hebben kunnen we op een verantwoorde manier de coronamaatregelen verlichten. Het gebruik van mondkapjes ondersteunt daarbij de inzet op het voorkomen van verspreiding in die situaties waar 1,5m afstand houden niet realistisch is. Daarbij is het doel van mondkapjes in het OV primair de bescherming van anderen. Voor een omschrijving van de afspraken over het gebruik van mondkapjes verwijs ik u door naar de Kamerbrief stand van zaken COVID-19 van het Ministerie van VWS d.d. 20 mei. (Kamerstuk 25 292, nr. 351)

Zowel de Denktank Coronacrisis (SER) als het samenwerkingsverband van planbureaus en het RIVM zijn om advies gevraagd. De adviezen van beide partijen hebben betrekking op de korte termijn. De Denktank Coronacrisis zal met name ingaan op de gevolgen van thuiswerken voor de arbeidsproductiviteit in verschillende sectoren en de sociale gevolgen van (voornamelijk) thuiswerken. Daarnaast is van belang dat mensen de juiste voorwaarden hebben om goed thuis te kunnen werken, zoals goed kantoormeubilair. Aan de planbureaus is advies gevraagd over hoe gerealiseerd kan worden dat niet iedereen in de komende maanden tegelijk het OV gaat gebruiken of de auto neemt. Dit advies komt 1 juni beschikbaar, zo hebben ze mij gemeld.

Voor werkgevers is een belangrijke rol weggelegd in het inperken en spreiden van het aantal reisbewegingen. Vanuit de werkgeversaanpak werden er voor de crisis al afspraken gemaakt met bedrijven over spitsmijden, thuiswerken en anders reizen. Deze afspraken vormen in het licht van de huidige coronacrisis een belangrijke schakel in het inperken van de mobiliteitsvraag. We maken zoveel mogelijk gebruik van bestaande netwerken om werkgevers te helpen de mobiliteit in te perken, op een goede manier te spreiden en het thuiswerken te faciliteren. Ook maken we samen met het Ministerie van EZK, VNO-NCW en MKB-Nederland afspraken over mobiliteit in de sectorprotocollen. De rijksoverheid en decentrale overheden nemen zelf ook maatregelen om de spreiding van mobiliteit mogelijk te maken. De recreatieve sector geeft invulling aan de maatregelen door te werken met time slots en reserveringen.

Met het Ministerie van OCW zijn afspraken gemaakt over het spreiden van onderwijstijden, examentijden en mobiliteitsafspraken op en om scholen. Er wordt zo min mogelijk gereisd met OV en zo min mogelijk in de spits, zoals ook aangegeven in de Kamerbrief van het Ministerie van VWS d.d. 20 mei 2020. Ten aanzien van de effecten op de mobiliteit is voor het VO het volgende van belang:

- Leerlingen onderling, leerlingen en onderwijspersoneel en onderwijspersoneel onderling moeten altijd 1,5 meter afstand houden. Hierdoor kan een kwart tot een derde tegelijkertijd naar school.
- De onderwijstijd wordt zo over de dagen verdeeld dat het aantal vervoersbewegingen zo beperkt mogelijk is.
- Leerlingen komen niet met het openbaar vervoer naar school, maar gaan lopend, met de fiets of met de auto. Met de VO-raad en regionale vervoerders zijn afspraken gemaakt over maatwerkoplossingen voor

leerlingen die verder dan 8 km van school wonen en afhankelijk zijn van het OV om naar school te komen. Dit wordt tussen de scholen en vervoerders uitgewerkt.

Instellingen in het mbo, hbo en wo bieden onderwijs nu zoveel mogelijk online aan. Met ingang van 15 juni kunnen toetsing (examens, tentamens), praktijkonderwijs en begeleiding van kwetsbare studenten, voor zover dit online niet afdoende kan, weer op de instelling plaatsvinden. Het aantal bewegingen van en naar de instelling dat zo op gang komt betreft maximaal zo'n 20% van de reguliere omvang. Ten aanzien van het onderwijs geldt dat mobiliteitsstromen worden gereguleerd door middel van vraagsturing, niet door het opleggen van reisbeperkingen. Om de spits te vermijden stimuleren instellingen studenten en medewerkers om alternatieven voor het OV te kiezen en zorgen zij voor spreiding van activiteiten over de dag, de week en beschikbare locaties. Het uitgangspunt is dat het onderwijs wordt georganiseerd tussen 11.00 en 15.00 en na 20.00, zodat studenten buiten de spits kunnen reizen. Onderwijsactiviteiten kunnen tussen 15.00 en 20.00 plaatsvinden, mits ze niet eindigen of beginnen tussen deze tijdstippen. Ook kijken we naar afspraken met het oog op de periode na 1 september. Daarbij worden ervaringen van de komende weken meegenomen.

Recreatief vervoer is divers. Zo valt daar familie- en vriendenbezoek, bezoek aan culturele instellingen, horecagelegenheden, sportvelden en fitnesscentra onder. Veel van dit vervoer kan met de fiets of lopend worden gedaan. Samen met het Ministerie van OCW worden afspraken gemaakt over de openings- en sluitingstijden van grote en kleinere culturele instellingen en de in het verband daarmee te maken bereikbaarheidsafspraken om het OV en het spitsreizen zo veel mogelijk te ontzien. Te denken valt aan bijvoorbeeld aan combitickets (parkeerslot en toegangs(slot)bewijs). In geval van horecaconcentratiegebieden wordt door lokaal bestuur – in overleg met horecaondernemers, politie en OV-bedrijven – bezien of additionele regulering noodzakelijk is. Dit met het oog op de aanzuigende werking voor zowel de publieke ruimte als het OV. Uitgangspunt bij recreatief vervoer is en blijft daarbij dat we iedereen vragen om zich zoveel mogelijk aan de eerdergenoemde basisprincipes te houden.

Monitoring

Net zoals het verloop van de coronacrisis is het verloop van de mobiliteitsvraag lastig te voorspellen. We monitoren continu de drukte in het OV en op de weg, zowel nationaal als per regio, zodat we tijdig inzicht krijgen in de ontwikkelingen. Op basis van deze monitoring wordt bepaald of het nodig is om verdere aanvullende afspraken binnen het kabinet te maken en maatregelen te nemen. Hierbij wordt ook gekeken naar het goederenvervoer. De ontwikkelingen worden samen met de sector nauwlettend gevolgd.

Ook ontwikkelingen in het buitenland worden nauwgezet gevolgd. De Nederlandse exit strategie staat niet op zichzelf. Tijdens de komende informele videoconferentie van EU-transportministers, die binnenkort gepland staat, zal het belang van een gecoördineerde aanpak op EU-niveau benadrukt worden en worden waar mogelijk gezamenlijke afspraken gemaakt met andere lidstaten.

Tot slot

Vanwege de onverminderde noodzaak wordt er vanuit het ministerie zoveel als mogelijk doorgewerkt om alle projecten, toezeggingen en

overleggen doorgang te laten vinden. In sommige gevallen is dit niet geheel volgens planning mogelijk. In de voortgangsbrief MIRT van dit voorjaar zullen wij u nader informeren over de eventuele gevolgen. Daarnaast zal ik u in deze brief informeren over de investeringsagenda en de mogelijkheid projecten te versnellen om zo de economie te ondersteunen en te zorgen dat Nederland ook op de middellange termijn bereikbaar blijft. Voor de lange termijn – 2030 en 2040 – blijven de NCMA-knelpunten aan de orde.

Het is belangrijk dat Nederland ook tijdens de coronacrisis goed bereikbaar blijft, en dat de versoepeling van de coronamaatregelen in goede banen geleid wordt. Om dit te bereiken zoeken we zoveel mogelijk de samenwerking met medeoverheden en de sectoren, want alleen samen kunnen we ervoor zorgen dat het land blijft draaien.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer