

Vergaderjaar 2019–2020

31 305

Mobiliteitsbeleid

25 295

Infectieziektenbestrijding

Nr. 315

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2020

Uw Kamer is op 25 juni jl. geïnformeerd¹ over de wijze waarop de COVID-19 maatregelen stap voor stap worden afgeschaald en de besluiten van het kabinet om per 1 juli een verdere opschaling van de bezetting in het OV, privé en personenvervoer te faciliteren. Hierbij vaart het kabinet op de adviezen van het OMT en wordt constructief samengewerkt met de sectorpartijen.

Het kabinet betreft ook partijen zoals de Denktank Coronacrisis (hierna: de denktank) en het Samenwerkingsverband van Planbureaus en het RIVM (hierna: de planbureaus) bij de besluitvorming over vervolgstappen. Daarmee geeft het kabinet tevens uitvoering aan de op 22 april aanvaarde motie van het lid Segers² c.s. waarin de regering wordt verzocht in overweging te nemen naast het OMT ook andere experts te laten adviseren.

Op 11 mei jl. is daarom, namens het kabinet, door IenW een advies gevraagd aan de planbureaus en de denktank over de vervolgstappen en hoe kan worden voorkomen dat het te druk wordt in het (openbaar) vervoer. Als reactie hierop hebben beide partijen in de eerste week van juni een advies gepubliceerd.³ Een belangrijk thema in deze adviezen is thuiswerken, en de afweging tussen het versoepelen van deze maatregel en de (gezondheids-)vraagstukken die hierbij een rol spelen. In deze brief wordt, namens het kabinet, inhoudelijk gereageerd op beide adviezen. Zowel de denktank als de planbureaus hebben eerder al een advies

¹ Kamerstuk 25 295, nr. 428

² Kamerstuk 25 295, nr. 289

³ Kamerstukken 31 305 en 25 295, nr. 313 & <https://www.ser.nl/-/media/ser/downloads/overige-publicaties/2020/mobiliteit-en-coronacrisis.pdf>

uitgebracht gericht op het bredere kabinetsbeleid. De kabinetsreactie hierop is reeds met uw Kamer gedeeld.⁴

De adviezen van de denktank en de planbureaus raken aan werk, onderwijs en bereikbaarheid. Er worden verschillende waardevolle inzichten en bouwstenen voor het vormgeven van beleid in de komende periode aangereikt. In het vervolg van deze brief zal nader worden ingegaan op de adviezen van de denktank en planbureaus en hoe deze zich verhouden tot het bestaande beleid. Deze reactie is opgebouwd aan de hand van de volgende thema's:

- Algemene reactie briefadviezen
- De mobiliteitsontwikkeling en implicaties voor beleid
- Monitoring
- Flexibele onderwijs- en arbeidstijden en verruiming van openingstijden
- Goederenvervoer
- Fietsbeleid
- Informatievoorziening en innovatie

Algemene reactie briefadviezen

De maatregelen waartoe het kabinet heeft besloten om de verspreiding van het COVID-19 virus zoveel mogelijk te beperken heeft veel gevraagd van de maatschappij. Gezamenlijk hebben we het mogelijk gemaakt om ondanks de beperkende mogelijkheden Nederland zoveel mogelijk draaiende te houden. Ingrijpende maatregelen als het op grote schaal thuiswerken hebben een grote impact op onze manier van leven en werken. Thuiswerken heeft verschillende aantrekkelijke kanten, onder andere omdat het flexibiliteit biedt en werknemers reistijd bespaart. Maar volledig thuiswerken gedurende een langere periode heeft mogelijk ook negatieve effecten, bijvoorbeeld het vervagen van de scheiding tussen werk en privé of het onder druk komen te staan van de positie van kwetsbare groepen in de samenleving. Het kabinet herkent de signalen van de planbureaus en denktank om meer aandacht te hebben voor de sociaaleconomische aspecten⁵ van het thuiswerken (over een langere periode). Met het oog hierop adviseren de planbureaus en de denktank om deeltijd thuiswerken te faciliteren, rekening houdend met de sector, het type werkzaamheden en specifieke omstandigheden. Op deze manier worden de negatieve effecten van thuiswerken deels ondervangen, terwijl het verspreidingsrisico nog steeds wordt beperkt.

Vanuit het volksgezondheidsperspectief lijkt thuiswerken een effectief middel tegen de verspreiding van het COVID-19 virus te zijn. De verwachting is dat het virus nog enige tijd onder ons is, totdat er een medicijn of vaccin beschikbaar is. Dit betekent dat maatregelen die de verspreiding van het virus remmen nog langere tijd nodig blijven, en dat maatregelen tevens robuust moeten zijn voor de langere termijn. Uitgangspunt is daarbij dat de maatregelen passen in het streven naar de ontwikkeling van een veilig, veerkrachtig en duurzaam mobiliteitssysteem. Zoals aangegeven in de kamerbrief van 25 juni jl. blijft de basisregel vooralsnog dat er zoveel mogelijk wordt thuisgewerkt. De verspreidingsrisico's worden op dit moment nog te groot geacht om een (gedeeltelijke)

⁴ Kabinetsreactie op «Aandachtspunten voor een herstelbeleid» en «De contouren van een intelligent herstelbeleid» d.d. 3 juli 2020, Kamerstuk 25 295, nr. 457

⁵ SCP-notie «Thuiswerken en werktijdspreiding: Mogelijkheden en Maatschappelijke gevolgen» bevat een uitgebreide reflectie op de sociaal-maatschappelijke effecten van thuiswerken en de flexibilisering van werktijden (<https://www.scp.nl/publicaties/publicaties/2020/06/02/thuiswerken-en-werktijdspreiding-mogelijkheden-en-maatschappelijke-gevolgen>)

terugkeer naar kantoorwerk te faciliteren. Het kabinet gaat op het punt van kantoorwerk dan ook nog niet mee in het advies van de denktank en planbureaus. Het vraagstuk dat deze partijen aankaarten ten aanzien van de effecten van veel thuiswerken wordt echter wel erkend. De komende periode zal er worden verkend in hoeverre en op welke wijze kantoorwerk op termijn weer te faciliteren is. Het kabinet verwacht hiervoor na de zomer met een plan te komen. Hoewel maximaal thuiswerken het uitgangspunt blijft, bieden de geldende richtlijnen nu al wel enige ruimte voor bepaalde vormen van kantoorwerk. Denk hierbij bijvoorbeeld aan incidentele (team-)bijeenkomsten met collega's, al dan niet op een externe locatie, of aanwezigheid op kantoor voor werkzaamheden die niet vanuit huis kunnen worden uitgevoerd. Uiteraard geldt hierbij dat de maatregelen, zoals het houden van anderhalve meter afstand, in acht worden genomen.

Mobiliteitsontwikkeling en implicaties voor beleid

De lockdownmaatregelen die zijn ingevoerd om de verspreiding van het COVID-19 virus te beperken hebben een grote impact gehad op de mobiliteit. Op het dieptepunt lagen de automobilititeit en het OV-gebruik op respectievelijk 40–60% en circa 10% van het normale niveau. Na de opschaling van de dienstregeling per 1 juni heeft het kabinet besloten dat per 1 juli in principe alle zitplaatsen en aangewezen staanplaatsen in bus, trein, tram, metro en waddenveren weer beschikbaar zijn. Hiermee ontstaat er meer ruimte om reizigers veilig te vervoeren. De verwachting is dat de totale mobiliteitsvraag in de komende periode verder zal toenemen, naarmate de geldende maatregelen worden afgeschaald. Inmiddels is met name in het auto-, fiets- en voetgangersverkeer, weer herstel te zien. Het aantal auto- en voetgangersverplaatsingen is alweer bijna op het oude niveau, fietsgebruik is zelfs sterker toegenomen.

Om te voorkomen dat er in het mobiliteitssysteem knelpunten ontstaan wordt op dit moment al ingezet op het zoveel mogelijk spreiden van de bestaande mobiliteitsvraag. In overleg met de VNG, het IPO en de vervoerregio's is een protocol stedelijke mobiliteit opgesteld met daarin uitgangspunten (o.a. «korte afstanden doen we in principe te voet, en als dat niet kan met de fiets») en communicatieboodschappen (o.a. «vermijd drukte» en «werk zoveel mogelijk thuis») ten aanzien van mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving.

Daarnaast zijn in afstemming met verschillende departementen gesprekken gevoerd met koepelorganisaties van werkgevers en sleutelorganisaties in de sectoren onderwijs, toerisme en logistiek over hoe de toenemende mobiliteit in goede banen geleid kan worden. Deze gesprekken hebben geleid tot een gezamenlijk commitment, de afspraken hierover worden nader geconcretiseerd en in overleg met de sectoren vastgelegd in een aanvulling op bestaande coronaprotocolen. Met landelijke werkgeverskoepels zijn afspraken gemaakt over het stimuleren van thuiswerken, het plannen van fysieke vergaderingen buiten de spits en stimuleren dat werknemers een vervoermiddel naar afstand kiezen. Daarnaast is een belangrijke rol weggelegd voor bestaande regionale werkgeversnetwerken. Deze netwerken adviseren bedrijven op maat over mogelijke maatregelen om thuiswerken en het spreiden van mobiliteit te stimuleren. Met onderwijsinstellingen, het Ministerie van OCW en vervoerders zijn voor de periode 1 augustus – 31 december voor het mbo, hbo en wo afspraken gemaakt over het spreiden van OV-vervoersstromen. Met de sector toerisme en vrije tijd zijn afspraken gemaakt om met slim gebruik van data en communicatieboodschappen bezoekersstromen te reguleren en spreiden. Met de logistieke en goederenvervoersector wordt gekeken hoe een zwaardere belasting van het (lokale) wegennet

vermeden kan worden en hoe er voor de middellange termijn een versnelling kan worden gerealiseerd van wegtransport naar spoor en water (modal shift). Voor de invulling van de bovengenoemde afspraken is regionaal maatwerk van belang. In het kader van het BO MIRT dit najaar wordt ingezet op het bestendigen van effecten van deze afspraken op de mobiliteitssystemen. De inzet is om de positieve aspecten van het als gevolg van de coronacrisis veranderde mobiliteitsgedrag een meer structurele vorm te geven.

lenW is eveneens in gesprek met verschillende mobiliteitspartners, zoals de Mobiliteitsalliantie⁶. Het onderzoek⁷ in opdracht van de Mobiliteitsalliantie naar de impact van de coronacrisis op mobiliteit en de aanbevelingen die daaruit voortkomen zijn grotendeels in lijn met de adviezen van de planbureaus en de denktank. lenW stelt het op prijs dat de mobiliteitspartners zich verenigen en gezamenlijk naar oplossingen zoeken waar in de komende periode verdere samenwerking nodig blijft.

Reisbeperkingen doelgroepen en reismotieven

Prioritering van bepaalde groepen reizigers biedt mogelijk kansen voor efficiënter gebruik van het mobiliteitssysteem. Zowel de denktank als de planbureaus geven echter aan dat het effect van reisbeperkingen voor bepaalde groepen en voor sociaal-recreatieve reizen beperkt is. Daarnaast blijken deze maatregelen moeilijker uitvoerbaar en werpen reisbeperkingen voor bepaalde groepen vragen op over (leeftijds-)discriminatie.

De planbureaus en denktank zien wel kansen voor het sturen op woon-werkverkeer en het reisgedrag van studenten. Dit advies ondersteunt het beleid van lenW dat er wordt ingezet op thuiswerken en afspraken met het onderwijs om de druk op het mobiliteitssysteem te verlichten.

Thuiswerken

De oproep om zoveel mogelijk thuis te werken is een van de basisregels in de aanpak om de verspreiding van het COVID-19 virus te remmen en zo de gezondheidsrisico's zoveel mogelijk te beperken. Zowel de denktank als de planbureaus benoemen het grote effect dat thuiswerken heeft op de mobiliteitsvraag, maar benadrukken ook dat – op grote schaal én gedurende een langere periode – thuiswerken niet zonder risico's is. In de adviezen wordt onder andere genoemd dat thuiswerken een negatief effect kan hebben op het welzijn van medewerkers en invloed kan hebben op de sociale cohesie binnen een organisatie. De huidige situatie vraagt veel flexibiliteit van zowel werknemers als werkgevers. De verwachting is dat er nog langere tijd in meer of mindere mate zal worden thuisgewerkt. Het is daarom belangrijk dat de effecten van thuiswerken op medewerkers en organisaties in kaart worden gebracht. Met het oog hierop worden gesprekken gevoerd met de werkgeverskoepels VNO-NCW, MKB-NL, AWWN en de Coalitie Anders Reizen waarin wordt verkend hoe thuiswerken zo goed mogelijk gefaciliteerd kan worden. Ook wordt ernaar gestreefd om afspraken te maken over thuiswerken en gezamenlijke communicatie over de maatregelen, voorzieningen en *best practices*.

⁶ De Mobiliteitsalliantie is een brede coalitie van partijen uit de Nederlandse autowereld, de tweewielerbranche, het wegtransport en het openbaar vervoer en omvat partijen als de ANWB, BOVAG, KNV, NS, RAI Vereniging en TLN.

⁷ <https://mobiliteitsalliantie.nl/wp-content/uploads/2020/06/Mobiliteitsalliantie-Impact-van-COVID-19-op-mobiliteit.pdf>

De denktank pleit voor een belevingsonderzoek onder werkenden en werkgevers om zo meer inzicht te krijgen in de structurele effecten en beleving van thuiswerken op werknemers en organisaties. Onderzocht dient te worden wat de ervaringen zijn van mensen, tegen welke knelpunten men aanloopt en wat de positieve en negatieve kanten van (grotendeels) thuiswerken zijn. In lijn met het advies van de denktank worden er lenW reeds verschillende onderzoeken uitgevoerd en gecoördineerd die zich richten op de effecten van thuiswerken. Dit betreft onderzoek onder het Mobiliteitspanel Nederland,⁸ onderzoek met het Nationaal Verplaatsingspanel en een landelijk reizigersonderzoek. Ook wordt er onderzoek uitgevoerd onder werkgevers. Daarnaast lopen er buiten het ministerie verschillende onderzoeken naar thuiswerken en de beleving ervan. De komende periode zet lenW erop in om bestaande onderzoeken en informatie over thuiswerken te inventariseren, en eventuele onderwerpen voor (nader) onderzoek in kaart te brengen. Het doel hiervan is de resultaten uit bestaande onderzoeken, indien nodig aangevuld met nieuwe onderzoeken, te benutten bij de verdere besluitvorming ten aanzien van thuiswerken.

Kantoorwerk

Zoals eerder in deze brief al aangegeven gaat het kabinet vooralsnog niet mee in het advies om gedeeltelijk kantoorwerk te faciliteren, maar komt hiervoor na de zomer een plan. In dit plan zal een zorgvuldige afweging worden gemaakt tussen de aspecten op het gebied van volksgezondheid, sociaaleconomische aspecten en de mobiliteitskant van kantoorwerk. Voor het volksgezondheidsperspectief is met name het verspreidingsrisico dat geassocieerd wordt met een eventuele openstelling van kantoorwerk van belang. De verwachting is dat het OMT na de zomer weer bij elkaar komt, dan kan worden gezien of verdere versoepeling van de maatregelen aan de orde is. Het verspreidingsrisico dient steeds te worden afgewogen met de sociaaleconomische effecten die thuiswerken heeft op werknemers en organisaties, en de gevolgen van een (gedeeltelijke) openstelling van kantoorwerk voor het mobiliteitssysteem. De adviezen van de denktank en planbureaus zijn met name gericht op de sociaaleconomische (faciliteiten en voorwaarden die nodig zijn in kantoren om kantoorwerk verantwoord te faciliteren) en de mobiliteitsaspecten (mogelijkheden om extra verplaatsingen op te vangen in het mobiliteitssysteem).

Voor het mobiliteitssysteem geldt dat er, ongeacht de mate waarin kantoorwerk wordt gefaciliteerd, wordt ingezet op maximale spreiding van de mobiliteitsvraag. Zo wordt het mobiliteitssysteem zo efficiënt mogelijk gebruikt en het ontstaan van knelpunten voorkomen. Dit vergt een integrale blik op het mobiliteitssysteem met aandacht voor zowel personen- als goederenvervoer en aandacht voor de samenhang tussen verschillende modaliteiten en schaalniveaus, in lijn met de omvorming naar het mobiliteitsfonds door het kabinet. Goede afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen dragen daarnaast bij aan het laten functioneren van het mobiliteitssysteem. Hiermee wordt de ruimte geboden om met goede oplossingen te komen en tegelijkertijd een beroep gedaan op het gezonde verstand van mensen, bedrijven en organisaties.

Faciliteiten en voorwaarden die nodig zijn in kantoren om kantoorwerk verantwoord te faciliteren betreffen onder meer de benodigde aanpassingen aan werkplekken en een differentiatie in het type activiteiten dat wel of niet op kantoor zou kunnen plaatsvinden. De anderhalve meter

⁸ KiM (2020). Mobiliteit en de coronacrisis: effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving.

afstand op kantoor blijft een belangrijke randvoorwaarde. Specifiek voor ambtenaren onderzoekt het Ministerie van BZK op korte termijn de mogelijkheden voor de rijksdienst om in de toekomst meer hybride te werken, waardoor medewerkers mogelijk meer zullen thuiswerken dan voor de coronacrisis. Ook wordt er gekeken naar de inrichting van de rijkskantoren.

Monitoring

Zowel de denktank als de planbureaus snijden een terecht punt aan met de notie dat onderzoek naar mobiliteitsontwikkelingen een belangrijke schakel vormt in het vormgeven van beleid gedurende de coronacrisis. Het Ministerie van IenW volgt daarom sinds het begin van de coronacrisis de mobiliteitsontwikkelingen nauwgezet. In deze monitoring is aandacht voor het gehele mobiliteitssysteem (personen- en goederenvervoer), regionale verschillen in mobiliteitsontwikkeling, verplaatsingsmotieven en de spreiding van verplaatsingen over de dag.

Voor het monitoren van mobiliteit maakt IenW primair gebruik van CBS-data, data verzameld door de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW), OV-chipkaartdata van Translink, incidentregistratie van vervoerders, ongevallenregistratie (STAR), stedelijke monitors en informatie over verplaatsingsgedrag uit het Nationaal Verplaatsingspaneel (NVP). Voor het OV worden monitorgegevens samen met vervoerders geanalyseerd om zo een vinger aan de pols te houden over de ontwikkeling van drukte en incidenten en waar nodig aanvullende afspraken te maken in het Nationaal OV Beraad (NOVB). Met de bovenstaande beschrijving wordt tevens invulling gegeven aan de motie van het lid Van Esch,⁹ waarin de regering wordt verzocht inzichtelijk te maken welke data en bronnen gebruikt worden om mobiliteit inzichtelijk te maken. Naast de monitor vinden er diverse andere onderzoeken plaats. Zo heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderzoek gedaan naar de effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving.¹⁰ Dit onderzoek wordt binnenkort herhaald. Ook maakt en coördineert het KiM prognoses van de ontwikkeling van het verkeer.¹¹ De denktank noemt dat het CBS en TNO hebben aangegeven een rol te kunnen spelen in de monitoring. IenW heeft met beide partijen inmiddels contact gehad, waarbij als uitgangspunt gold dat er ten aanzien van monitoring wordt aangesloten bij bestaande onderzoeken en kennisprogrammering. Met het CBS worden de komende periode de mogelijkheden verkend om de bestaande monitoring en kennisbasis binnen IenW aan te vullen.

Specifiek voor de monitoring noemen de planbureaus en de denktank het belang van *real-time* data, bijvoorbeeld van vervoers- of telecombedrijven, om meer inzicht te bieden in de details van verplaatsingsgedrag en het effect van maatregelen. Gezien de beschikbare informatie die het ministerie tot haar beschikking heeft, wordt er vooralsnog geen aanleiding gezien om gebruik te maken van *real-time* data van telecombedrijven. Wel voert het ministerie gesprekken met vervoerders om inzicht te verkrijgen in de drukte in het OV. Eventueel gebruik van *real-time* data zal altijd zorgvuldig worden afgewogen met privacyoverwegingen en proportionaliteit. Een voorbeeld waarbij de drukte in het OV in beeld wordt gebracht

⁹ Motie van het lid Van Esch van 28 mei 2020 (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 105)

¹⁰ KiM (2020). Mobiliteit en de coronacrisis

¹¹ Specifiek voor het wegverkeer en goederenvervoer is reeds onderzoek gepubliceerd. Wegverkeer: KiM (2020). Trendprognose wegverkeer 2020–2025 met daarbij de mogelijke gevolgen van de coronacrisis. Goederenvervoer: Panteia (2020). Verwachting Goederenvervoervolume 2020–2021 met de mogelijke gevolgen van de coronacrisis.

is de aanpak ten aanzien van de fiets in de trein. Vanaf 1 juli is de fiets is weer toegestaan in het OV. Hiervoor wordt door vervoerders o.a. gewerkt aan een systeem waar reizigers hun reis met fiets van tevoren online kunnen aanmelden, om te voorkomen dat het aantal fietsen het aantal daarvoor bestemde plekken overstijgt, waardoor de doorgang in de trein wordt belemmerd.

Flexibele onderwijs- en arbeidstijden en verruiming van openingstijden

De denktank en planbureaus beschrijven de kansen die spreiding en flexibiliteit van onderwijs- en werktijden biedt voor het verminderen van piekdruk in het OV. Het kabinet zet al langer in op het ontlasten van de spits en bekijkt welke lessen er geleerd kunnen worden uit de maatregelen die zijn genomen gedurende de coronacrisis. Zoals eerder in deze brief al is aangegeven zijn er afspraken gemaakt met werkgevers en het onderwijs om mobiliteit zoveel mogelijk te spreiden en te voorkomen dat er knelpunten optreden in het (openbaar) vervoerssysteem.

Flexibele onderwijstijden

Voor het mbo, hbo en wo zijn er afspraken gemaakt vanuit de gezamenlijke ambitie om zoveel mogelijk mensen veilig met het OV te kunnen vervoeren naar de onderwijsinstellingen. Deze afspraken gelden tot en met 31 december 2020. Er is afgesproken om begin- en eindtijden van onderwijsactiviteiten te spreiden en het onderwijs zo te organiseren dat studenten niet of nauwelijks in de spits hoeven te reizen. Studenten wordt geen toegang tot de spits ontzegd en het studentenreisproduct wordt niet beperkt. Het uitgangspunt is regionale afspraken op basis van een landelijk model, zodat goed rekening kan worden gehouden met specifieke omstandigheden en mogelijkheden. De lessen die in de afgelopen maanden zijn opgedaan, en het effect dat de lockdownmaatregelen hebben op ontwikkelingen als *blended learning* en het plannen van onderwijs buiten de spits, leveren ervaringen op die van waarde kunnen zijn voor de langere termijn. Het Ministerie van OCW zal samen met het onderwijs en vervoerders verkennen welke inzichten dit oplevert. Kansen die eventueel ontstaan voor een meer structurele aanpak worden zorgvuldig afgewogen tegen de risico's of keerzijdes van de maatregelen. Denk hierbij aan de mogelijke effecten van online en *blended* onderwijs op onder andere onderwijskwaliteit, werkdruk en het efficiënt benutten van gebouwen. Ook is het belangrijk oog te hebben voor wat flexibele werktijden in het hoger onderwijs vragen van onderwijsinstellingen als goede werkgever.

Verruiming openingstijden en spreiding van werktijden

Zoals eerder in de brief aangegeven worden er gesprekken gevoerd met werkgevers over meer flexibele werktijden. Het uitgangspunt in deze gesprekken is dat er zoveel mogelijk buiten de spits gereisd wordt. Daarbij geldt nog steeds als uitgangspunt dat er indien mogelijk wordt thuisgewerkt. Vooralsnog wordt er nog niet ingezet op een verruiming van openingstijden. Zowel de denktank als de planbureaus geven aan dat een verruiming van de openingstijden van winkels en voorzieningen slechts beperkt effect heeft op het terugdringen van de mobiliteit. Een meer gelijkmatige spreiding van arbeidstijden heeft volgens beide adviesgroepen effect, maar kent ook negatieve kanten. Zo kan werk buiten kantoortijden een nadelig effect hebben op de kwaliteit van leven, met name voor groepen die weinig zeggenschap hebben over hun werktijden.

Goederenvervoer

De adviezen van de denktank en de planbureaus richten zich met name op het personenvervoer. Hierbij wordt wel opgemerkt dat het goederenvervoer specifiek aangaande de stedelijke distributie en logistiek onlosmakelijk verbonden zijn met het wegverkeer. Tevens vormt het goederenvervoer een belangrijke pijler voor de Nederlandse economie. IenW blijft met de sector inzetten op de modal shift van weg naar spoor, binnenvaart en *shortsea* om de overbelaste onderdelen van het wegen-netwerk – rond en tussen de steden – maximaal te ontlasten en tegelijk het transportsysteem efficiënter en duurzamer in te richten. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor de locaties waar de grote vervangings- en renovatieopgave de komende jaren zal plaatsvinden. Om deze verschuiving van de weg naar andere modaliteiten versneld te realiseren zet IenW zich met de sector in voor digitalisering van het transport. Daardoor wordt het mogelijk voor bedrijven en overheden om data over vervoerstromen en vervoermiddelen met elkaar te delen zodat het transport efficiënter, met hogere beladingsgraden en met betere logistieke planning over de verschillende modaliteiten, ingericht kan worden. Ter uitwerking van de afspraken uit het Klimaatakkoord zet IenW zich in voor duurzame en efficiënte stadslogistiek en de invoering van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in 30 tot 40 steden vanaf 2025. Daarbij is het van belang dat logistieke hubs optimaal gebruikt worden. Om deze acties te realiseren is IenW doorlopend in gesprek met onder andere de logistieke Alliantie, topsector logistiek en decentrale overheden.

Fietsbeleid

De denktank en de planbureaus pleiten voor het positioneren van de fiets als alternatief voor de auto en het OV. Dit advies ondersteunt het bestaande beleid, waarin wordt ingezet op het stimuleren van fietsgebruik. De afgelopen jaren heeft IenW samen met de decentrale overheden ingezet op het stimuleren van fietsgebruik en een impuls gegeven aan betere fietsinfrastructuur en meer stallingsplaatsen bij de stations. Ik heb uw Kamer op 30 juni jl. geïnformeerd over de laatste stand van zaken.¹² De huidige coronacrisis heeft het belang van de fiets als alternatief voor auto en OV nog sterker benadrukt. Een belangrijk aandachtspunt in het fietsbeleid is het waarborgen van de (verkeers-)veiligheid. In het licht van de huidige coronacrisis betekent dit ook dat de minimale afstand van anderhalve meter op de fietspaden geborgd blijft. Om te kunnen ingrijpen in situaties waar mogelijk knelpunten ontstaan ten aanzien van de anderhalvemetermaatregelen heeft IenW samen met de VNG, het IPO en de vervoerregio's een protocol stedelijke mobiliteit opgesteld, dat een scala aan maatregelen biedt om onder andere drukke fietspaden te voorkomen. In de bijbehorende communicatie-uitingen ligt de nadruk op «korte afstanden te voet en als dat niet kan pakken we de fiets».

Informatievoorziening en innovatie

De denktank onderstreept het belang van technologische ontwikkeling en innovatie om mobiliteitsvraag en -aanbod goed op elkaar aan te laten sluiten. Binnen IenW lopen verschillende trajecten om vraag en aanbod beter op elkaar te laten aansluiten. Zo wordt er met de deelmobiliteitsbranche gewerkt aan plannen om nabij OV-knooppunten en P&R's, (tijdelijke) hubs te plaatsen voor (elektrische) fietsen en deelscooters. Aanvullend bieden drukte-indicatoren mogelijk uitkomst in het beter spreiden van reizigersstromen in het OV, de mogelijkheden hiervan worden op dit moment verkend. Een drukte-indicator past binnen het

¹² Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 724

advies van de denktank om burgers *real-time* te informeren en zo hun zelfsturend vermogen te bevorderen. Inzicht in drukte in het OV helpt om reizigers meer vertrouwen in het OV te geven en stelt ze in staat hun reis beter te plannen. Reserveringsapps, genoemd in de adviezen van zowel de denktank als de planbureaus, bieden met name perspectief voor de langere termijn.

Aanvullend wordt bekeken of vervoerstromen binnen, maar ook tussen modaliteiten beter gespreid kunnen worden. In afstemming met *Mobility as a Service* (MaaS) dienstverleners en vervoerders wordt momenteel gewerkt aan maatregelen die bijdragen aan dit doel en zodoende onderdeel uit kunnen maken van het bestaande MaaS-programma.

Tot slot

Het mag duidelijk zijn dat er in de huidige situatie veel wordt gevraagd van bedrijven, onderwijsinstellingen en mobiliteitspartners. De coronacrisis vraagt veel flexibiliteit van betrokken partijen. Maar deze flexibiliteit heeft twee kanten; om op een veilige en toekomstbestendige manier in te spelen op de huidige crisis is het van belang dat organisaties de ruimte krijgen om met goede oplossingen te komen. Hierbij wordt een beroep gedaan op het gezonde verstand van iedereen. Het kabinet blijft dan ook in gesprek met betrokken partijen om de komende periode gezamenlijk invulling te geven aan het beleid.

Binnen het kabinet is veel waardering voor het harde werk van de denktank en de planbureaus en de korte termijn waarop zij hun adviezen hebben kunnen publiceren. De inzichten uit de adviezen vormen een belangrijke basis voor het vormgeven van een veilige, veerkrachtige en bereikbare samenleving.

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

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