

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2020/93642

**Uw kenmerk**

2020Z08108

Datum 26 mei 2020  
Betreft Beantwoording Kamervragen van leden Postma en  
Amhaouch (CDA) inzake voorspellingen over toe- of  
afname van files en mogelijke verschuivingen naar  
individueel vervoer

Geachte voorzitter,

In antwoord op uw brief van 7 mei 2020 ontvangt u hierbij, mede namens de  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de antwoorden op de  
schriftelijke vragen van de leden Postma en Amhaouch (CDA) inzake de  
voorspelling over toe- en afname van files en mogelijke verschuivingen naar  
individueel vervoer.

Vraag 1:

Kent u het bericht 'forse toename files na crisis' 1) en het bericht 'Maakt de auto  
een wedergeboorte'? 2)

Antwoord 1:

Ja.

Vraag 2:

Kent u de analyse en verwachting van onder andere emeritus hoogleraar Henk  
van Zuylen van TU Delft en ANWB dat de files fors zullen toenemen als na de  
coronacrisis de samenleving weer op volle toeren gaat draaien? Kent u de analyse  
en verwachting van mobiliteitsexpert Carlo van de Weijer van de TU Eindhoven  
dat de auto een flinke herwaardering gaat beleven en autobezit zal toenemen? En  
kent u de analyse en verwachting van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid  
(Kim) dat het totale wegverkeer in heel Nederland pas in 2025 weer voorbij het  
niveau van 2019 komt? 3) Hoe verklaart u het verschil in deze analyses? Kunt u  
aangeven welke analyse het meest waarschijnlijk is?

Antwoord 2:

Ja, ik ben op de hoogte van deze analyses. Het Kennisinstituut voor  
Mobiliteitsbeleid (KIM) heeft met behulp van een model de gevolgen voor de  
verkeersprestatie ingeschat. Deze inschatting is mede gebaseerd op scenario's van  
het Centraal Planbureau die betrekking hebben op de economische effecten van  
het coronavirus voor de korte termijn (2020-2021). Bij de overige uitspraken lijkt  
er sprake van expert judgement. Hier valt ook niet te herleiden of deze uitspraken  
zich richten op de korte- of middellange termijn. Om deze reden zijn deze  
analyses niet goed te vergelijken. Ik kan dus ook niet aangeven welke prognose  
het meest plausibel is.

Vraag 3:

Deelt u de analyse en verwachting dat men na de intelligente lock-down gaat kiezen voor individueel vervoer zoals auto en fiets in plaats van collectief vervoer zoals trein, tram en metro?

Antwoord 3:

De analyses die ik tot nu toe heb gezien lijken erop te wijzen dat, zolang de COVID-19 situatie voortduurt, er sprake is van een relatieve toename van het individueel vervoer. Dit is aan de ene kant het gevolg van een beperktere capaciteit van het openbaar vervoer (vanaf 1 juni ongeveer 40%). Aan de andere kant lijkt er ook sprake van een grotere vraag naar individueel vervoer, bijvoorbeeld omdat mensen grote groepen willen mijden en personen uit verschillende huishoudens niet meer samen mogen reizen. Daarnaast zie ik dat een groot deel van de vervoersbewegingen niet meer plaatsvindt, bijvoorbeeld omdat mensen thuiswerken. Daardoor is het absolute aantal vervoersbewegingen met de auto, de fiets en lopend momenteel nog kleiner dan voor de crisis.

Vraag 4:

Klopt het bericht dat onderzoeken in China laten zien dat het opheffen van beperkende maatregelen onmiddellijk gevolgen heeft voor de mobiliteit waarbij de files allemaal terugkwamen en zelfs sterker dan in maart 2019? Zo ja, wat zegt deze analyse over de verwachte verkeersstromen in Nederland na het opheffen van de beperkte maatregelen?

Antwoord 4:

Ja, dit lijkt het geval te zijn. De onderzoeken laten zien dat er vanaf maart een herstel van het wegverkeer in een aantal grote steden in China zoals Beijing en Shanghai te zien is, waarbij de niveaus van de hoeveelheid verkeer van 2019 worden gehaald. Mogelijke factoren die daaraan bij hebben gedragen zijn het tolvrij maken van het omvangrijke netwerk van tolwegen gedurende een periode van ruim twee maanden en de terugloop van het gebruik en ook capaciteit van het openbaar vervoer in diezelfde periode. De structuur van het Chinese vervoerssysteem verschilt op tal van punten van het Nederlandse en een één-op-één vergelijking is daarom niet te maken. Ik voer hiervoor eigen analyses uit (zie ook het antwoord op vraag 5). Daarnaast heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid op zijn website een bericht geplaatst over de ontwikkelingen in China, waarin het ingaat op tal van aspecten. Ten slotte volg ik ook de ontwikkelingen in andere landen nauwgezet.

Vraag 5:

Kunt u aangeven of het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat scenario's in kaart heeft gebracht van de verwachte verkeersstromen voor de komende jaren na het versoepelen van de beperkte maatregelen, gedifferentieerd naar vervoersmodaliteiten (auto, fiets, trein en tram/bus) en mogelijke verplaatsing van ov-reizigers naar de auto of op de fiets tijdens de spits? Zo ja, wilt u die met de Kamer delen? Zo nee, bent u bereid ervoor te zorgen dat deze worden opgesteld en met de Kamer worden gedeeld?

Antwoord 5:

Ja, hier werken we aan. In april ben ik met de eerste modelberekeningen gestart, op basis van de inzichten op dat moment (bijvoorbeeld een fors gereduceerde OV-capaciteit).

De komende periode blijf ik modelberekeningen uitvoeren, bijvoorbeeld om de effecten van openstellingen van sectoren in te schatten. Daarbij teken ik aan dat het verkennende analyses betreft op basis van o.a. verkeersmodellen waarbij de lange termijneffecten van de huidige crisis op dit moment nog moeilijk in te schatten zijn. De uitkomsten leunen dus sterk op aannames en die zullen gedurende de COVID-19 situatie steeds worden aangepast. Bovendien wijkt de praktijk in deze onzekere situatie al snel af van modeluitkomsten. Ik zal uw Kamer voor de zomer informeren over de belangrijkste uitkomsten.

Naast modelstudies zet ik ook in op monitoring. Er wordt dagelijks bekeken hoe het verkeersbeeld op de weg en het reizigersgedrag op het spoor zich ontwikkelen. Daardoor ben ik van eventuele problemen snel op de hoogte en kan ik, waar dat zinvol en uitvoerbaar is, maatregelen treffen.

Vraag 6:

Kunt u aangeven welk beleid u aan het voorbereiden bent om ervoor te zorgen dat zo goed mogelijk kan worden ingespeeld op de veranderingen qua vervoerstromen door de coronacrisis?

Antwoord 6:

Samen met andere wegbeheerders, diverse maatschappelijke organisaties, vervoerders, belangenorganisaties, andere departementen werk ik o.a. aan beleid met betrekking tot beperking van belasting van het mobiliteitssysteem en in het bijzonder het OV, spreiding en stedelijke mobiliteit. Over het weer opschalen van het OV vanaf 1 juni is uw kamer 14 mei geïnformeerd. Deze opschaling is essentieel voor het weer deels op gang brengen van de maatschappij. Via monitoring op landelijk en lokaal niveau volg ik de effecten van de maatregelen en de ontwikkelingen.

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van de Minister van VWS 6 mei jl., zijn de Denktank Coronacrisis en het Samenwerkingsverband van Planbureaus en het RIVM verzocht een advies uit te brengen aan het kabinet. Het kabinet heeft deze partijen advies gevraagd over hoe het gebruik van de auto en het OV de komende maanden beperkt en in goede banen geleid kan worden. De Denktank Coronacrisis zal met name ingaan op de sociale gevolgen van thuiswerken en de voorwaarden om goed thuis te kunnen werken. Het Samenwerkingsverband van Planbureaus en het RIVM is gevraagd hoe mobiliteitsstromen kunnen worden beperkt en in goede banen geleid kunnen. Hierbij is expliciet aandacht gevraagd voor de verschillende modaliteiten. Het advies van de Denktank Coronacrisis en het Samenwerkingsverband van Planbureaus en het RIVM wordt 1 juni uitgebracht, en zal openbaar worden gemaakt.

Vraag 7:

Hoe kijkt u naar de analyse van de Rabobank die aangeeft dat 43 procent volledig vanuit huis zou kunnen werken? 4) Welke kansen ziet u hierin qua beperking van files?

Antwoord 7:

Ik heb deze analyses met interesse bekeken. Ik zie dit als een steun in de rug om afspraken te gaan maken met werkgevers, zodat we voor de toekomst de positieve lessen van de huidige situatie kunnen benutten (zie ook het antwoord op vraag 8).

Vraag 8:

Bent u bereid in gesprek te gaan met werkgevers om afspraken te maken over (gedeeltelijk) thuiswerken van werknemers zodat de druk op de spits ontlast wordt?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Antwoord 8:

Ja, het uitgangspunt blijft immers zo veel mogelijk thuiswerken. Samen met de Minister van EZK zal via VNO-NCW en MKB-Nederland ingezet worden op verstandig gebruik van mobiliteit en op spreiding.

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2020/93642

Vraag 9:

Bent u in overleg met bijvoorbeeld de Fietsersbond of met decentrale overheden om te kijken hoe mensen veilig op de fiets naar hun werk kunnen gaan? Ziet u mogelijkheden voor maatregelen om mensen te stimuleren om op korte afstanden met de fiets te gaan?

Antwoord 9:

Ja. Samen met de decentrale overheden en in afstemming met maatschappelijke organisaties zoals de Fietsersbond is het protocol stedelijke mobiliteit in de 1,5 meter samenleving opgesteld. Fietsmaatregelen maken onderdeel uit van dit protocol. Gezamenlijk zetten wij ons in via diverse communicatiemiddelen en -kanalen mensen op te roepen korte afstanden bij voorkeur te voet af te leggen en als dat niet kan de fiets te pakken.

Vraag 10:

Kunt u een update geven hoe het staat met de uitvoering van de plannen om de spits in de trein te verlagen door studenten zoveel als mogelijk te spreiden via het verschuiven van lestijden van hogescholen en universiteiten?

Antwoord 10:

Om onnodige studievertraging te voorkomen komt er per 15 juni ruimte voor onderwijsactiviteiten die online niet afdoende te verzorgen zijn. Het gaat om tentamens, examens, praktijkonderwijs en begeleiding van kwetsbare studenten. Het aantal reisbewegingen zal naar verwachting maximaal 20% ten opzichte van pre-Corona zijn. Ten aanzien van het OV hebben de sectorraden voor mbo en ho in overleg met vervoerders, OCW en IenW zich aan de volgende uitgangspunten gecommitteerd:

- Het aantal bewegingen van en naar de instelling dat zo op gang komt betreft maximaal zo'n 20% van de reguliere omvang.
- Instellingen stimuleren 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 11.00-15.00 en na 20.00 uur, zodat studenten na of voor de spits kunnen reizen. Onderwijsactiviteiten kunnen tussen 15.00u-20.00u plaatsvinden, als ze niet eindigen of beginnen tussen 15.00u-20.00u.

Ook kijken we samen met onderwijskoepels en vervoerders naar afspraken met het oog op de periode na 1 september. Daarbij worden ervaringen van de komende weken meegenomen.

Vraag 11:

Kunt u aangeven wat uw verwachting is over het gebruik van parkeerplekken in steden? Zullen deze kunnen worden gebruikt om de stad in te richten voor een 1,5 meter fietsmaatschappij zoals de Fietsersbond voor zich ziet, of zullen juist meer parkeerplekken nodig zijn omdat veel meer mensen zullen gaan kiezen voor auto in plaats van ov zoals de ANWB aangeeft? Hoe kijkt u naar dit spanningsveld?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2020/93642

Antwoord 11:

Ik verwacht dat dit per wijk en per gemeente zal verschillen. Gemeenten hebben daar hun eigen vrijheid in. Zij zijn ook verantwoordelijk voor het signaleren en oplossen van knelpunten. Ik vind het belangrijk dat daarbij naar het hele mobiliteitssysteem wordt gekeken, om te voorkomen dat de oplossing van het ene knelpunt het andere veroorzaakt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga