

Uitbreiden verplichting mondkapjes naar treinstations en perrons

Aanleiding

Op dit moment is het verplicht een mondkapje te dragen in het openbaar vervoer. NS en ProRail pleiten voor een uitbreiding van de mondkapjesverplichting gezien de drukte op de stations¹. De monitor van ProRail en NS waarmee zij de drukte op stations monitoren, laat zien dat er steeds meer perrons zijn waar het zodanig druk lijkt te worden, dat niet meer verwacht kan worden dat reizigers 1,5 meter afstand kunnen behouden. Vooral bij in- en uittappen wordt het drukker. Ondanks communicatie naar reizigers om tijdig hun mondkapje op te zetten, zien NS en ProRail ook dat veel reizigers (ook op drukke plekken) pas kort voor het instappen het mondkapje opzetten. IenW gaat deze week in overleg met decentrale vervoerders of deze problematiek ook speelt bij de haltes van bus, tram en metro (BTM).

Gevraagd besluit

Instemmen met het opstellen van een concreet voorstel tot uitbreiding van de mondkapjesplicht op de treinstations en perrons.

Deze verkenning zal worden gedaan in samenwerking tussen IenW, VWS, JenV, de veiligheidsregio's en het NOVB (Nationaal OV Beraad), waarbij onderstaande 'argumentatie en overwegingen' worden afgewogen. Dit overleg wordt op korte termijn gepland.

Argumentatie en overwegingen

- **Drukke op stations:** Het OMT heeft eerder aangegeven dat de inzet van mondkapjes overwogen kan worden wanneer voldoende afstand houden niet mogelijk is en er geen triage kan plaatsvinden. Daarom is besloten mondkapjes in het OV verplicht te stellen. De vervoerders (vooral NS) waren destijds al voorstander van het verplichten van mondkapjes op het station en perrons, om onduidelijkheden te voorkomen. Daar is toen niet voor gekozen omdat het de verkeerde boodschap zou uitstralen (schijnveiligheid). Op stations was het immers wel mogelijk om de 1,5m afstand te houden en dan is een mondkapje niet nodig. NS en ProRail geven nu echter aan dat de drukte toeneemt (m.n. op perrons en toegangen tot perrons en in enkele situaties ook in andere delen van stations, zoals tunnels, traverses, etc.). Belangrijk is dat evident is dat de anderhalve meter niet te hanteren is, ondanks de maatregelen die getroffen worden om drukte te voorkomen.
 - ProRail en NS monitoren wekelijks de situatie op de perrons. Ze bespreken wekelijks een monitor waarin tot 5 weken vooruit voorspellingen worden gegeven waar mogelijke knelpunten kunnen ontstaan in het houden van 1,5 meter afstand bij het in- en uittappen op het perron. De afgelopen weken laat deze monitor zien dat er steeds meer perrons zijn waar het zodanig druk lijkt te worden, dat niet meer verwacht kan worden dat reizigers de benodigde afstand kunnen behouden. Helemaal als naast de wachtende instappers ook nog een trein leegloopt met uitstappers. Bijvoorbeeld op Amsterdam Zuid, Arnhem en is er te weinig ruimte voor instappers, en op onder meer Utrecht Centraal, Amsterdam Centraal, Leiden en Den Bosch wordt het spannend met de combi in- en uitstappers.²
 - Ondanks communicatie naar reizigers om tijdig hun mondkapje op te zetten, zien NS en ProRail ook dat veel reizigers (ook op drukke plekken) pas kort voor het instappen het mondkapje opzetten. Op een beperkt aantal locaties wordt crowd management ingezet; dit is echter slechts beperkt effectief en kan de problematiek niet voorkomen.
- **Afbakening maatregel:** Bij een uitbreiding van de mondkapjesplicht is de vraag waar die verplichting wel en niet moet gelden. Vanuit het oogpunt van communicatie en

¹ Ook Schiphol adviseert reizigers om per 7 september op de gehele luchthaven een mondkapje te dragen i.v.m. drukte en heeft per brief aan de minister van VWS gevraagd om mondkapjes op de gehele luchthaven te verplichten.

² De monitor kan vanwege privacyregelgeving m.b.t. OV-chipkaartdata niet met IenW worden gedeeld. NS geeft slechts een uittreksel zoals beschreven in deze alinea.

eenduidigheid is het onwenselijk dat op sommige stations een mondkapjesplicht geldt en op andere stations niet. Dus ook op rustige stations waar de 1,5 meter afstand wel gehanteerd kan worden. Daarnaast is de vraag of deze mogelijke maatregel zich beperkt tot treinstations, of gaat dit ook gelden voor bushaltes, tram en metro? Hiervoor gaat IenW deze week met de vervoerders in gesprek. Ook moet worden omschreven wat onder een "station" wordt verstaan. Is het alleen perron en roltrap, is het ruimte nadat je heb ingecheckt, ook terminals, of is het ook in de winkeltjes op het station. Dit moet nog gedefinieerd worden. Die afbakening zal ook bij BTM aan de orde zijn.

- **Eenduidigheid:** De voorzitters van de veiligheidsregio's hebben de mogelijkheid om lokaal tot een mondkapjesplicht te besluiten (aanvullend op de 1,5m afstand). Dit geldt voor gebieden waar ook OV-stations in kunnen liggen. Wanneer hiertoe wordt besloten zou dat betekenen dat de mondkapjesverplichting dan ook op het station kan gelden. Een mondkapjesplicht op stations is dus al mogelijk en met toenemende drukte wordt het waarschijnlijker dat een lokale verplichting een keer zal worden opgelegd. Vanuit oogpunt van communicatie en eenduidigheid is het echter onwenselijk dat op sommige stations een mondkapjesplicht geldt en op andere stations niet. T.b.v. de eenduidigheid kan ook gekeken worden naar het Europees spoorwegagentschap ERA: zij adviseert het dragen van mondkapjes voor alle passagiers en personen vanaf het moment dat de reiziger het station betreedt, wanneer het niet mogelijk is om de 1,5 meter afstand te houden³. Deze aanbeveling is afgestemd met de Europese gezondheidsautoriteit ECDC.
- **Handhaving en uitvoerbaarheid:** Als wordt gekozen voor een uitbreiding van de mondkapjes op stations (perrons en haltes), dan heeft dat consequenties voor de handhaving. Wat een belangrijk aandachtspunt is bij de uitwerking met bijvoorbeeld vraagstukken ten aanzien van capaciteit en bevoegdheid; wie krijgt de plicht opgelegd (de vervoerder/exploitant of de burger direct) en afbakening (wat is een station en waar begint het perron/halte, waar begint/eindigt de plicht). Deze problematiek zal daarom ook moeten worden besproken met JenV, de veiligheidsregio's en de betrokken OV-partijen via het NOVB. Daarnaast vraagt een dergelijke aanpassing ook een wijziging van de juridische grondslag die nu via de noodverordeningen loopt. Ook dit moet verkend worden met betrokken partijen.

³ COVID-19_Operational guidelines for management of passengers_final, 21 mei 2020, EASA / ECDC