

## Vroegtijdig signaleren van toe- en afnames van het virus

**Aan** : 5.1.2e, 5.1.2e en 5.1.2e VWS

**Van** : 5.1.2e en 5.1.2e

**Onderwerp**: Nota mobiliteitscijfers op het dashboard

**Datum** : 9 november 2020

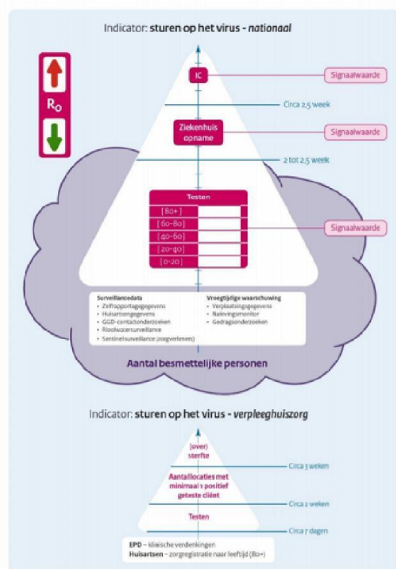
### Inleiding

In dit document wordt nader ingegaan op het mogelijk opnemen van mobiliteitscijfers op het Dashboard coronavirus. Daarbij wordt allereerst beschreven waarom deze indicatoren van belang zijn om op te nemen op het dashboard. Vervolgens wordt nader ingegaan op de verschillende indicatoren die beschikbaar zijn en ons advies welke indicatoren op te nemen.

### Het belang van indicatoren voor vroegtijdige waarschuwing

In de Kamerbrief COVID-19 Update stand van zaken van 20 mei jl. is een schematische design van de data van het op dat moment nog te ontwikkelen corona dashboard opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar een drietal sets indicatoren:

- 1. Hoofdindicatoren:** hoofdindicatoren die een getalsmatig beeld van de epidemie geven zoals ziekenhuis- en IC-opnames, testuitslagen, het aantal besmettelijke personen en het reproductiegetal.
- 2. Ondersteunende indicatoren:** indicatoren die de epidemie beschrijven. Deze zijn minder accuraat, maar geven wel een omvangrijker beeld. Voorbeelden zijn: huisartsengegevens, resultaten uit de GGD contactonderzoeken en de rioolwatersurveillance.
- 3. Indicatoren voor vroegtijdige waarschuwing:** Deze set bestaat uit informatiebronnen die op zichzelf niet de epidemie beschrijven, maar wel veel sneller waarschuwingssignalen oppikken dan epidemiologische en medische indicatoren. Die indicatoren worden namelijk sterk beïnvloed door de incubatietijd van het virus (gemiddeld 5 tot 6 dagen met een maximum van 12 dagen).



Figuur 2. Schematische weergave van het dashboard.

Deze indicatoren voor vroegtijdige waarschuwing richten zich in de kern op de vraag in welke mate de RIVM-adviezen worden opgevolgd en dus het risico dat virussen worden overgedragen tussen personen. Voorbeelden zijn verplaatsing/mobiliteitsgegevens, gegevens uit de nalevingsmonitor en gedragsonderzoeken.

### Noodzaak

Op dit moment zijn veel van de in de Kamerbrief genoemde hoofd- en ondersteunende indicatoren reeds opgenomen of worden opgenomen op korte termijn op het dashboard. De komende periode is echter ook behoefte aan de indicatoren voor vroegtijdige waarschuwing, omdat de effecten van maatregelen pas later zichtbaar worden in de hoofd en ondersteunende indicatoren, maar wellicht wel in de vroegtijdige waarschuwing indicatoren zichtbaar zijn.

Daarbij bieden mobiliteitsgegevens het meest directe inzicht in de bewegingen van burgers. Deze data zegt niets over de verspreiding van het virus zelf, maar wel over het potentiële risico van virusoverdracht. Daarmee kunnen ze een eerste signaal geven dat er sprake kan zijn van een toename maar ook afname van het virus.

### De verschillende databronnen voor mobiliteitsgegevens

De meeste waardevolle en zuivere bron van mobiliteitsgegevens is geaggregeerde data afkomstig uit mobiele telecomnetwerken. De verwachting is echter dat deze op korte termijn nog niet beschikbaar zal komen, omdat momenteel in de Tweede Kamer nog gesproken wordt over de wijziging van de Telecommunicatiewet die hiervoor nodig is.

Gezien het belang van goede data over de mobiliteit van burgers als vroegtijdige waarschuwingsindicator, hebben wij verschillende andere bronnen van mobiliteitsgegevens onderzocht:

#### 1. Verkeersintensiteit (Ministerie Infrastructuur en Waterstaat)

Het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat krijgt van het NDW data/inzichten over de verkeersintensiteit in Nederland. De verkeersintensiteit wordt ieder uur gemeten op circa 24.000 locaties in Nederland. Daarbij is onderscheid mogelijk naar regio, maar ook naar mobiliteiten zoals auto en fiets. Deze indicator kan daarbij inzicht geven in hoeveel we in een bepaalde regio met de auto en fiets reizen.

Voordelen:

- Compleet en actueel beeld van de verkeersdrukke.
- Gemeten en geanalyseerd door een overheidspartij en al in gebruik door I&W.
- Data is al via open data ook achterliggend beschikbaar.
- Aanlevering I&W zou eenvoudig (in .csv formaat) kunnen starten. Weinig extra moeite.

Nadelen:

- geeft geen informatie over de setting en/of bestemming. Waarvoor reist men en waar komt men?
- Frequentie van max. 2x per week op dit moment bij aanlevering vanuit I&W.
- I&W data volgens mij op dit moment nog niet per regio beschikbaar.
- 

### 2. Dagelijks aantal OV-check ins (Translink)

Het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat krijgt vanuit Translink data/inzichten over het OV-gebruik in Nederland. Deze data is potentieel beschikbaar naar onderliggende regio's en naar type OV (trein, metro etc.). Deze indicator kan inzicht geven hoeveel we in een bepaalde regio met het OV reizen.

Voordelen:

- Compleet en actueel beeld van het OV-gebruik.
- Gemeten en geanalyseerd door een overheidspartij en al in gebruik door I&W.
- Inzichten zijn al openbaar beschikbaar<sup>1</sup>.
- Aanlevering I&WV zou eenvoudig (in .csv formaat) kunnen starten. Weinig extra moeite.

Nadelen:

- geeft geen informatie over de bestemming. Waarna reist men (werk, prive etc.)?
- Frequentie van 1 max. 2x per week op dit moment bij aanlevering vanuit I&W.
- Translink heeft de data niet (wel het dashboard) beschikbaar gesteld.
- Translink vergelijkt de huidige OV-cijfers met 2019. I&W geeft aan dat ondanks de vergelijking met dezelfde periode in 2019, translink corrigeert in de referentieperiode voor vakanties. Daarom kan een effect van vakanties niet worden uitgesloten.
- 

### 3. Monitor verplaatsingsgedrag (Nederlands Verplaatsingspanel)

Het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat krijgt vanuit het Nederlands Verplaatsingspanel (een initiatief van DAT.mobility, KANTAR en mobidot) data/inzichten over de mobiliteit van een steekproef van 10.000 mensen, die daar allemaal vrijwillig aan bijdragen. Daarbij is onderscheid mogelijk naar bijvoorbeeld regio, type vervoersmiddel, leeftijdsgroep en bestemming.

Deze indicator kan potentieel meer dan alleen aangeven hoeveel we waar bewegen, maar ook meer inzicht bieden voor vragen als Waarheen reizen we en Waarom reizen we? Deze databron zou

<sup>1</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer/ov-monitor/wanneer-is-het-druk-in-het-openbaar-vervoer/veel-minder-druk-in-het-openbaar-vervoer-door-corona-virus>



potentieel kunnen dienen als benadering van de informatie die het kabinet wil ophalen via de telecomdata.

Voordelen:

- Deze data kan antwoord geven op vragen als Waarheen reist men en Waarom?
- Het kan mogelijk dienen als benadering voor de gewenste telecomdata.
- De gegevens zijn actueel en dagelijks beschikbaar.
- Deelnemers dragen vrijwillig bij aan het onderzoek.
- Al in gebruik door I&W.
- Aanlevering zou eenvoudig (in .csv formaat) kunnen starten. Weinig extra moeite.

Nadelen:

- Hoe representatief is de data (eventueel bij uitsplitsing naar regio)? Verwachting is dat het goed zal zijn, maar belangrijk kritisch naar te kijken.
- De consent van mensen loopt via een app die vervolgens de bewegingen van burgers meet. Ondanks dat panelleden toestemming geven is hier ook weer sprake van een app die bewegingen meet.
- 

#### **4. Mate van contact (o.b.v. Coron-IT en CoronaMelder)**

Deze indicator meet niet direct de mobiliteit van burgers, maar wel de mate van contact. Deze indicator meet de mate van contact van positief geteste personen die de CoronaMelder app gebruiken. De indicator wordt berekend door het aantal notificaties dat wekelijks wordt uitgestuurd (a.g.v. positief geteste personen waar zij binnen een straal van 1,5 meter zijn gekomen) te delen door het aantal positieven via de CoronaMelder App in die week (key leads). Daarnaast wordt het aantal sociale contacten uit BCO bijgehouden door de GGD/GHOR.

Deze indicator geeft daarmee een goede indicatie van niet alleen de mobiliteit, maar ook de daadwerkelijke verspreiding van het virus. De overige mobiliteitsbronnen geven inzicht in mobiliteit, maar geven niet een direct inzicht in daadwerkelijke verspreiding.

Voordelen:

- De indicator is een goede proxy van daadwerkelijke verspreiding van het virus door mensen die positief getest zijn.
- Gemeten en geanalyseerd door een overheidspartij en al beschikbaar in niet publiek dashboard van CoronaMelder en Coron-IT.

Nadelen:

- In hoeverre is de data voldoende representatief uit CoronaMelder (kleinere groep)?
- Deze databronnen liggen politiek gevoeliger i.v.m. 'big brother gevoel'.
- Hoeveel vertraging kent deze databron? Dit dient nader uitgezocht te worden. Over welke periode in het verleden (hoeveel dagen geleden) zegt deze databron iets?
- Voor aanlevering van de data moeten meer stappen gezet worden dan voor indicatoren 1 t/m 3.
- 

#### **5. Drukke op verschillende locaties (Google en Apple Mobility data)**

Google en Apple mobility cijfers meten de mobiliteit van burgers<sup>2</sup> met verschillende vervoersmodaliteiten naar verschillende locaties (O.V., recreatie, werk etc.). Deze data is tevens beschikbaar naar ten minste provincie niveau.

<sup>2</sup> Technisch gezien meten ze de aanvragen van personen via Google Maps en Apple routekaarten voor navigatie.

Deze indicator geeft daarmee niet alleen inzicht in hoeveel we reizen, maar ook inzicht in de vragen waar en waarom.

Voordelen:

- Deze data geeft een vrij compleet beeld van mobiliteit.
- De data is reeds beschikbaar als open data en door RIVM en VWS al voor interne data analyse gebruikt.

Nadelen:

- De wijze waarop de data verzameld wordt ligt politiek en ethisch gevoelig.

## Ons advies

Op basis van bovenstaande analyse met voor- en nadelen per mobiliteitsindicator adviseren wij drie indicatoren over mobiliteit op te nemen op het dashboard:

- 1. Verkeersintensiteit (Ministerie Infrastructuur en Waterstaat)**
- 2. Dagelijks aantal OV-check ins (Translink)**
- 3. Monitor Verplaatsingsgedrag (Nederlands Verplaatsingspanel)**

De eerste twee bovenstaande indicatoren geven namelijk een compleet beeld van de hoeveelheid verkeer en reizen met het OV, maar geen inzicht in waarheen we reizen en waarom. Door de data te gebruiken van de Monitor verplaatsingsgedrag kan dit element toegevoegd worden aan het beeld van mobiliteit op het dashboard. Deze drie bronnen samen kunnen daarmee mogelijk als een benadering van de inzichten uit de telecomdata dienen.

Tevens worden de drie bronnen reeds gebruikt door het Ministerie I&W en zijn ze eenvoudig op korte termijn vanuit I&W beschikbaar als een csv bestand tweemaal per week.