

Oplegger

Als gevolg van de geldende maatregelen blijft de totale capaciteit van het OV naar verwachting gedurende een langere periode beperkt. Bij een (gedeeltelijke) openstelling zal deze capaciteitsreductie leiden tot toenemende drukte en congestie op het wegennet. Een deel van de OV-reizigers zal als gevolg van de capaciteitsreductie namelijk uitwijken naar de auto en naar andere modaliteiten (fietsen, wandelen). Volgens een recente doorrekening van de gevolgen van corona voor het wegverkeer neemt het aantal voertuigverliesuren (VUU's) op het hoofdwegennet toe met 100 tot 200% ten opzichte van de 'pre-corona' situatie.¹ Op dit moment wordt er nog gekeken naar de mobiliteitseffecten op lokaal (stedelijk) niveau, de resultaten hiervan worden gedurende de komende weken verwacht.

Om op deze beperkte capaciteit in te spelen, bouwen we twee fases in:

1) Optimaliseren gebruik (NU)

Aansluitend op de algemene communicatielijn wordt de voorkeursvolgorde van modaliteiten obv afstand toegepast. Dus voor de korte afstanden lopen, voor de iets langere de fiets en voor de echt lange afstanden de auto of het OV. Daarbij wordt er gewerkt met een stevig onderscheid tussen doelgroepen voor spits en dal.

2) Opschalen capaciteit

Mogelijkheden daarin zijn

- a. OMT advies: 1m afstand houden ipv 1,5m (zoals WHO-advies luidt)
- b. OMT advies: gebruik mondkapjes, plexiglas

We zijn daarbij nog in afwachting van het OMT advies.

Ten aanzien van ad 1.

Om zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van de beschikbare capaciteit, kan er bijvoorbeeld voorrang gegeven worden aan specifieke doelgroepen, zoals personen met vitale beroepen. Om verschillende doelgroepen op deze manier in te kunnen delen wordt een zogenaamde verdringingsreeks gehanteerd voor het OV:

1. Vitale sectoren: **Mensen die werkzaam zijn in de vitale sectoren hebben recht om het OV te gebruiken in de spits (van half 7 tot half tien en van 4 tot 7) voor woon-werkverkeer.**
2. Onderwijs: Beperkt gebruik van OV in de daluren. In overleg met OCW zorgen dat er harde afspraken komen met onderwijs.
3. Voor de overige sectoren: communiceren dat OV geen uitje is (voor uitje mag worden gebruikt) en dat het alleen als strikt noodzakelijk is en in ieder geval niet in de spits.

Er wordt een beroep gedaan op eigen verantwoordelijkheid van mensen. Als bij monitoring blijkt dat mensen zich onvoldoende houden aan richtlijnen kan er nagedacht worden over bijv. een werkgeversverklaring.

In de bijlage worden een aantal richtinggevende opdrachten voor mobiliteit verder uiteengezet.

Proces

Ter info IAO, ICCB (schriftelijk) op 28/4

MR op 1/5 > bespreken van takenlijst (wie gaat met wie waarover in gesprek)

Volgende week in MCCB (6/5) – relatie met discussie mondkapjes bij contactberoepen

¹ Aannames bij doorrekening: (1) OV-capaciteit van 25%, (2) beperkingen van de capaciteit op het onderliggend wegennet (in stedelijke centra wordt capaciteit autoverkeer gereduceerd om ruimte te maken voor fietsers en voetgangers), (3) een afname van de gemiddelde bezettingsgraad per auto (vanwege de maatregelen zijn er minder mogelijkheden om samen te reizen).