

Richtinggevende opdrachten mobiliteit

We moeten uitgaan van een langdurige sterk beperkte capaciteit in het OV. Dit leidt tot toenemende druk op de publieke ruimte door meer auto-, fiets en wandelverkeer, omdat reizigers het OV mijden. Dit legt weer druk op het maximaal aantal (vracht) auto bewegingen, wat met name in de (grote) binnensteden – indien niet gereguleerd- tot congestie en mogelijk parkeerproblematiek kan leiden, als gevolg van het toenemende aantal auto-, fiets- en voetgangersverplaatsingen. Eerste doorrekeningen van verkeersmodellen laten zien dat het aantal VVU's (voertuigverliesuren) snel toeneemt bij (gedeeltelijke) openstelling, omdat een deel van de OV-reizigers naar de auto stroomt. Ook zullen meer autopassagiers zelf in de auto stappen, omdat er minder samen gereisd mag worden. Ook de fiets heeft met name binnenstedelijk (meer) ruimte nodig. [REDACTED]



11.1

[REDACTED] Uitgangspunten daarbij zijn:

- Mobiliteit moet maximaal teruggedrongen worden om de belangrijkste mobiliteitsbewegingen ingepast te krijgen. Dit geldt niet alleen voor het OV, maar ook voor de auto, in spits maar ook in de daluren. Dit om de sectoren waarvan het essentieel is dat zij toegang houden tot vervoer ruimte te (blijven) geven en het distributiesysteem en vrachtverkeer in Nederland niet vast te laten lopen. Dit betekent ook dat alle sectoren hun mobiliteitsplan richten op het functioneren met zo min mogelijk mobiliteit.
- Mobiliteit wordt georganiseerd o.b.v. design4compliance, waarbij toezicht en handhaving slechts ondersteunend, stimulerend wordt ingezet.
- Ook in het vervoer (OV, BTM –Bus, Tram, Metro- Fiets, Auto) zal de 1,5 meter samenleving als streven gehanteerd worden. Wel wordt geaccepteerd dat dit niet overal altijd te garanderen is (zoals ook in de supermarkten). Daarbij wordt ondersteund ingezet op extra hygiëne.
-

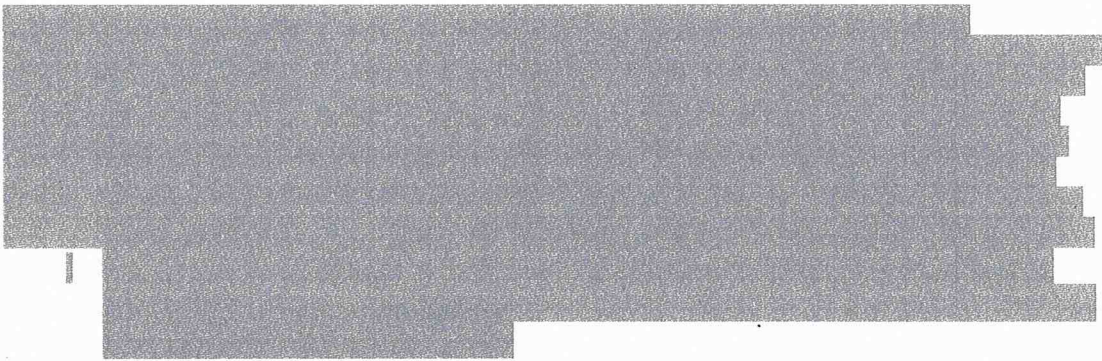



Met het oog op het bovenstaande worden daarom de volgende richtinggevende opdrachten gehanteerd:

1. Mobiliteitsbewegingen moeten nog steeds zeer kritisch bezien worden. Het OV is geen uitje: ook bij gebruik van auto is de vraag : is het echt nodig? Richting alle sectoren dient aan de voorkant duidelijk te zijn wat de kabinetsbrede basisregels zijn met betrekking tot mobiliteit:
 - Werk vanuit huis;
 - Stay local;
 - Zoek alternatief voor OV, OV alleen als het echt moet;
 - Mijd de spits als je daar niet hoort (zie verderop);
 - pas (openings)tijden aan zodat er buiten de spits gereisd kan worden;
2. Voor openbaar vervoer zal als norm dienen dat het beschikbaar is voor een zeer beperkte hoeveelheid woon- werkverkeer en zeer beperkt schoolverkeer. Recreatief gebruik is vooralsnog niet inpasbaar.
3. Voor de 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.

4. Onderwijs VO en MBO/ HO: Beperkt gebruik van OV in de daluren is toegestaan. 
 Hiervoor de volgende onderdelen:

11.1

- Met scholen in het VO zal georganiseerd moeten worden hoe beperkte fysieke aanwezigheid gekoppeld met maximaal fietsgebruik en eventuele extra capaciteitsinzet (touringcars op zeer specifieke trajecten) inpasbaar kan worden gemaakt. Hier geldt: reizen buiten de spits en zal er gewerkt worden met bloktijden (eventueel regionaal bepaald).
 - Voor scholen in het MBO, HO zal gelden dat enkel fysieke contactmomenten op locatie mogelijk zijn, buiten de spits, voor praktijk onderwijs en toetsen. Voor het overige zal er digitaal onderwijs moeten worden gegeven.
 -
5. Eventuele mogelijke restruimte in het OV is voor sectoren die een hoge maatschappelijke impact + grote mogelijkheid om binnen richtlijnen van RIVM te werken en die afhankelijk zijn van openbaar vervoer krijgen prioriteit in de benutting ervan. IenW en EZK bekijken samen welke sectoren hiervoor in aanmerking komen.
6. Kantoorwerk = thuiswerk.
7. Voor het overige zal het uitgangspunt zijn om alle niet noodzakelijke OV reizen (in bijzonder recreatief verkeer) te vermijden. Het zal (voorlopig) aan de verantwoordelijkheid van de reiziger overgelaten worden of dit voldoende houvast en navolging biedt. Monitoring is daarbij essentieel en zal geïntensiveerd worden.
8. Ook voor het gebruik van de auto en het gebruik van de fiets zal gemonitord moeten worden of bovenstaande uitgangspunten voldoende zijn om Nederland draaiend te houden zonder dat dit ten koste gaat van de uitgangspunten van het RIVM maar ook de verkeersveiligheid. Indien nodig zullen er ook hier extra beperkingen moeten worden ingesteld.

9. 




11.1
10.2g

- 
10. 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 om toezicht en handhaving te intensiveren.
 11. Aan regio;s zal gevraagd worden om op basis van bovenstaande uitgangspunten te zorgen voor een nadere invulling van bovenstaande uitwerking zodat de fiets voldoende ruimte krijg voor veilig en verantwoord gebruik, de binnenstad bereikbaar blijft voor distributie en vrachtvervoer maar ook zaken als parkeergelegenheden, fietsenstallingen etc. zoveel voldoende invulling geven aan de 1,5 meter afstand . Hiervoor wordt ook een basisprotocol fiets en binnenstedelijke bereikbaarheid uitgewerkt en een protocol wegvervoer.

Deze richtinggevende opdrachten verdienen nog verdere uitwerking, o.a. op het gebied van:

- Haalbaarheid, o.a. juridisch
- Vraag of er nog gekeken moet worden naar het begrip cruciale beroepen en of dit inpasbaar is.
- Ten aanzien van de werkgeversverklaring worden de voor en nadelen nog op een rij gezet.