



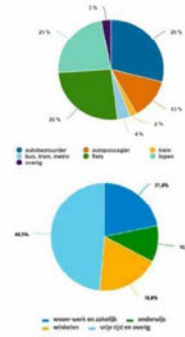
Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

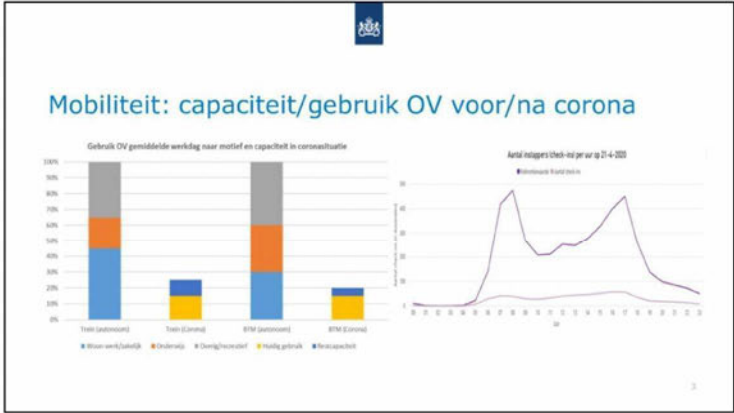
Presentatie
MR/MCCB
29 april 2020



Mobiliteit: situatie pre-corona

- > Dagelijks worden circa 50mln verplaatsingen gemaakt
- > De meeste lopend/per fiets (49%), groot deel per auto (42%)
- > OV verantwoordelijk voor circa 6% v/d verplaatsingen
- > Groot deel v/d verplaatsingen t.b.v. vrije tijd (48,5%)







Mobiliteit: zonder scherpe keuzen een infarct

- > 1,5m maatregelen beperken capaciteit OV langdurig tot 25% van normale niveau
- > Effecten op het overige verkeer:
 - Aantal voertuigverliesuren hoofwegennet: + 235%, hoeveelheid tijd in file: + 488%
 - Gebruik fiets(-paden) neemt sterk toe
 - Onvoldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets
- > Zonder scherpe keuzen: grote problemen in m.n. stedelijke gebieden, minder wegcapaciteit voor goederenvervoer (cruciale goederen/stadslogistiek)

4



Dilemma's bij hanteren risicoplafond - capaciteit

- > Bij keuzen: volksgezondheid voorop. **Drie draaiknoppen:**
 - De capaciteit van het mobiliteitssysteem;
 - Onderscheid maken tussen doelgroepen voor recht op vervoer;
 - De manier en intensiteit van handhaving

5

Capaciteit: we gaan al uit van de maximumcapaciteit, 25% van het oorspronkelijke niveau. Capaciteit OV is op korte termijn niet op te schalen. Alleen bij OMT-advies en politiek besluit tot hogere bezetting wordt capaciteit verruimd

Vervoer verschillende sectoren: Vanwege beperkte capaciteit is er geen ruimte voor recreatief vervoer

Handhaving: zie volgende slide



Handhaving = keuze

- **Uitgangspunt:** handhaafbaarheid, *design for compliance*
- **Keuze:** scherpe keuzes en strikte handhaving vs. vrijwillige toegangsregels
- **Instrumenten:** gebruik van werkgevers/studentenverklaringen, inhuur handhavers, boetes

Uitgangspunt **design for compliance** belangrijk

- Uitvoering van handhaving door OV-personeel is complex met oog op draagvlak personeel en juridische grondslag
- Het OV-systeem is te divers en uitgebreid; busvervoer vraagt om een andere vorm van handhaving dan treinverkeer



Kernafwegingen

- › Vergroten van de capaciteit betekent meer risico accepteren.
Verschillende afwegingen:
- › **Toegangsafspraken:** meer doelgroepen (zoals recreatie) toelaten betekent minder capaciteit voor vitale/cruciale beroepen
- › **Beschermingsmaatregelen:** door PBM meer capaciteit mogelijk, maar grotere drukte vormt besmettingsrisico
- › **Handhaving:** vrijhouden capaciteit voor aangewezen doelgroepen (vitale beroepen) vraagt (strikte) handhaving

Toenemende drukte betekent meer besmettingsgevaar

Toegangsafspraken: restcapaciteit in het OV is zeer beperkt. Reizigers toelaten voor bijvoorbeeld museumbezoek betekent dat een kleiner deel van de werknemers uit vitale sectoren niet met het OV kan reizen

Beschermingsmaatregelen: persoonlijke beschermingsmaatregelen staan een verkorting van de minimale afstand toe en creëren daarmee extra capaciteit.

Toenemende drukte kan echter leiden tot een groter besmettingsrisico

Handhaving: handhaving vergroot niet de maximale capaciteit, maar is een instrument om te borgen dat er voldoende capaciteit overblijft voor aangewezen sectoren/doelgroepen. Handhavingscapaciteit is echter beperkt



Vervolgstappen voor het OV

	Vitale beroepen	Onderwijs (VO/HO) tijdens daluren	Aangewezen sectoren tijdens daluren	Recreatief gebruik*
Stap 1	Ja	Nee	Nee	Nee
Stap 2	Ja	Ja	Nee	Nee
Stap 3	Ja	Ja	Ja	Nee

* Voor recreatief gebruik geldt zeer sterke beperking/ontmoediging. Echter, wel rekening houden met buffer want: niet geheel te voorkomen

Specifieke sectoren (scenario 3):

- Sectoren met hoge maatschappelijke impact;
- die goede mogelijkheden hebben om binnen de RIVM-richtlijnen te werken;
- en afhankelijk zijn van het OV.

Recreatief gebruik: capaciteit is schaars, toelaten recreatief gebruik betekent risico op grote toestroom en verdringing, handhaafbaarheid en communicatie zijn complex



Vervolgstappen

- › **Stap 3 past niet binnen OV-capaciteit**
 - In de huidige fase (fase 1) wordt uitgegaan van strikte toepassing van de 1,5m norm, zonder gebruik van mondkapjes
 - De mogelijkheden nemen toe wanneer de 1,5m norm wordt losgelaten (fase 2) en/of PBM's kunnen worden ingezet. Hiervoor wordt besluitvorming over PBM's afgewacht

9



Ondersteunend: basisregels, afspraken en monitoring

Basisregels (mobiliteitsbreed)

- Beperk mobiliteit zoveel mogelijk
- Werk vanuit thuis; kantoorwerk = thuiswerk
- Blijf lokaal
- Moet je toch de deur uit: wandel of pak de fiets
- Vermijd het OV of gebruik van de auto indien mogelijk
- Mijd ten alle tijden de spits als je daar niet hoort
- > Alle sectoren stellen een bindend mobiliteitsplan op, gericht op het functioneren met minimaal gebruik van mobiliteit
- > Monitoring voor bijsturing

18

Monitoring: om bij te kunnen sturen moeten de effecten van verdere openstelling goed gevolgd worden



Actiepunten

- > **OCW**: afspraken met scholen over lestijden
- > **EZK**: afspraken met werkgevers/sectoren (over plannen / openingstijden)
- > **JenV**: handhaving en PBM voor fase 2
- > **IenW/BZK** (regio-afspraken binnenstedelijke bereikbaarheid, uitwerking slimme oplossingen) :

11

OCW

- Afspraken maken over lestijden VO/HO tijdens daluren?

EZK

- Bindende beleidsafspraken over opening van sectoren in daluren? Bijv. winkels open 10-19 i.p.v. 9-18

IenW

- Regio's wordt gevraagd nadere invulling te geven aan bovenstaande uitgangspunten, zodat de fietser voldoende ruimte krijgt, parkeerproblematiek wordt aangepakt en de binnenstad bereikbaar blijft. Ook moet geborgd worden dat er voldoende wegcapaciteit beschikbaar blijft voor goederenvervoer
- Hiervoor wordt ook een basisprotocol fiets en binnenstedelijke bereikbaarheid, en een protocol wegvervoer uitgewerkt
- Er wordt gekeken naar slimme oplossingen om mobiliteit te sturen, bijvoorbeeld een reserveringssysteem voor het OV