

Stedelijke mobiliteit in de 1,5m-samenleving

Handreikingen voor gemeenten

Geactualiseerde versie 2 - 24 augustus 2020



Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van versie 1:

- Door hele document heen aangepast aan actuele situatie, nieuwe inzichten en opgedane ervaring
- Nieuwe hoofdstukken over parkeren en deelmobiliteit, openbaar vervoer en evenementen- en recreatieverkeer
- Geactualiseerd hoofdstuk over de landelijke communicatie
- Op basis van meer inzicht in risico op besmetting buiten aangepaste prioritering van middelen quick scan te analyseren type locaties
- Nieuwe paragraaf over draagvlak voor maatregelen
- Toegevoegde aanbevelingen over maatregelen rond terrassen
- Geactualiseerde maatregelen op geregelde kruispunten

Inhoud

1	Inleiding.....	2
2	Extra claims op de openbare ruimte.....	4
2.1	Extra (economische) activiteiten in de openbare ruimte	4
2.2	Meer afstand tussen verkeersdeelnemers	4
2.3	Verschuivingen in de vervoerwijzekeuze.....	6
2.4	Conclusies ruimteclaims	7
3	Landelijke communicatie	8
4	Meer ruimte voor voetgangers, fietsers en activiteiten	10
4.1	Bepalen en analyseren knelpunten	10
4.2	Draagvlak voor maatregelen	13
4.3	Maatregelen in voetgangersstraten.....	15
4.4	Maatregelen in straten met smalle trottoirs.....	17
4.5	Maatregelen op voetgangers- of fietsoversteken met te weinig opstelruimte	19
4.6	Maatregelen op drukke fietspaden die te smal zijn.....	23
5	Parkeren en deelmobiliteit	25
5.1	<i>Beperking van infectierisico's in auto- en fietsparkeergelegenheden</i>	25
5.2	Alternatieven voor parkeerplaatsen en het sturen van verkeersstromen.....	26
5.3	Deelmobiliteit	26
6	Openbaar vervoer	28
6.1	Inleiding	28
6.2	Invloedssfeer van de gemeente	28
6.3	Praktijkvoorbeelden	29
7	Evenementen- en recreatieverkeer	32
7.2	De belangrijkste principes bij recreatie- en evenementenverkeer	32
7.3	Mobiliteit bij evenementen	33
7.4	Mobiliteit bij drukke dagen in recreatiegebieden	35
7.5	<i>Slechtweersscenario's</i>	36
	Bijlage 1: Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden.....	37
	Bijlage 2: Relevante artikelen in BABW en RVV	40
	Bijlage 3: Protocol verantwoord blijven reizen in het OV.....	42
	Bijlage 4: Stappenplan bij evenementen	44

1 Inleiding

Voor onbepaalde tijd hebben we in Nederland te maken met de 1,5m-samenleving. Geleidelijk aan worden de beperkende maatregelen langzaam afgebouwd, maar het Corona-virus ligt nog op de loer en om het geen kans te geven moeten we voorlopig nog anderhalve meter afstand tot elkaar bewaren. Dit heeft ook gevolgen voor de stedelijke mobiliteit. Enerzijds moeten verkeersdeelnemers in staat gesteld worden om zich aan de Corona-richtlijnen te houden. Anderzijds moet de capaciteit van wegen, voet- en fietspaden en de openbare ruimte voldoende zijn om allerlei activiteiten zoals terrassen en evenementen te faciliteren, zeker omdat in de loop van de tijd de verkeersstromen weer op gang komen.

Om de stedelijke mobiliteit in de 1,5m-samenleving in goede banen te leiden zijn uiteenlopende maatregelen mogelijk. Denk aan spreiding van aanvangstijden van scholen, verruiming van openingstijden van winkels, stimuleren van thuiswerken en het promoten van lopen en fietsen. In deze notitie focussen we op maatregelen die de afdeling verkeer/mobiliteit van een gemeente kan nemen.

Ruimte en communicatie

In deze tweede versie van deze notitie wordt wederom aandacht besteed aan maatregelen die gemeente kunnen nemen om meer ruimte te creëren voor (economische) activiteiten, voetgangers en fietsers. Daar ligt nog altijd de eerste prioriteit. In de tweede versie is nu ook informatie opgenomen hoe in de 1,5m-samenleving om te gaan met auto- en fietsparkeren, deelmobiliteit, openbaar vervoer, evenementen en recreatiegebieden. De notitie is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 schetst drie ontwikkelingen die leiden tot een extra claim op de openbare ruimte.
- In hoofdstuk 3 besteden we aandacht aan communicatie. Een randvoorwaarde voor de effectiviteit van alle maatregelen is dat mensen goed begrijpen wat er van hen wordt verwacht en hun gedrag ook aanpassen. Het gaat om de meer algemene - niet-locatiegebonden – communicatiemaatregelen.
- In hoofdstuk 4 beschrijven we een aanpak om op korte termijn extra ruimte te creëren voor (economische) activiteiten, voetgangers en fietsers. We beginnen dit hoofdstuk met een Quick Scan om snel mogelijke knelpunten op te sporen.
- In hoofdstuk 5 kijken we naar mogelijke maatregelen voor het auto- en fietsparkeren in de 1,5m-samenleving. Daarnaast stippen we de kansen en mogelijkheden van deelmobiliteit aan.
- Hoofdstuk 6 handelt over welke rol gemeenten kunnen spelen om het openbaar vervoer in de 1,5m-samenleving in goede banen te leiden.
- In hoofdstuk 7 wordt specifiek aandacht besteed aan het veilig afwikkelen van de verkeersstromen naar en van evenementen en recreatiegebieden.



Dit document is een gezamenlijke uitgave van [CROW-Fietsberaad](#), [Tour de Force](#), [Platform Ruimte voor Lopen](#) en [GNMI](#). Er is daarbij gebruik gemaakt van de input van het Kennisnetwerk SPV, VNG, Transport & Planning TU Delft (Maria Salomons m.b.t. geregelde kruispunten) en Een nieuwe kijk (Hans Voerknecht m.b.t. recreatiegebieden en evenementen).

Deze notitie is nadrukkelijk een groeidocument dus voor verbetering vatbaar. We nodigen daarom iedereen uit om reacties, aanvullingen en voorbeelden te mailen naar fietsberaad@crow.nl.

2 Extra claims op de openbare ruimte

In de overgangperiode van de 1,5m-samenleving hebben we te maken met (minimaal) drie extra claims op de openbare ruimte. Het gaat om 1) extra (economische) activiteiten in de openbare ruimte, 2) meer afstand tussen verkeersdeelnemers en 3) verschuivingen in de vervoerwijzekeuze. Nu de richtlijn "Blijf zoveel mogelijk thuis" is vervangen door 'Vermijd drukte en geef elkaar de ruimte' zien we dat deze claims gaandeweg leiden tot meer en grotere knelpunten.

2.1 Extra (economische) activiteiten in de openbare ruimte

In de afgelopen maanden zagen we allerlei activiteiten verschuiven van het private naar openbare domein. Op de trottoirs voor supermarkten ontstonden wachtrijen omdat het binnen te vol was. Buurtgenoten maakten een praatje voor de deur, omdat even binnenkomen niet gepast is. De sportschool was dicht, daarom sportte mensen op straat en in het park. En ouders die vanaf 11 mei hun kinderen naar de basisschool brengen, moesten in de openbare ruimte afscheid nemen omdat zij het schoolplein en de schoolgebouwen niet mogen betreden. En vanaf 1 juni hebben veel restaurants en cafés de ruimte voor terrassen flink uitgebreid om hun gasten zonder kans op onderlinge besmetting te kunnen ontvangen.



Om de lokale economie op gang te brengen zijn beperkende maatregelen geleidelijk verder versoepeld. Hierdoor worden steeds meer claims op de openbare ruimte gedaan voor allerlei activiteiten. Nu er sinds 1 juli weer op beperkte schaal evenementen mogen plaatsvinden zal ook dit om extra ruimteclaims vragen. Uiteindelijk is het een lokale bestuurlijke/politieke afweging of hiervoor ruimte wordt gemaakt binnen de landelijk Corona-maatregelen die op dat moment gelden.

2.2 Meer afstand tussen verkeersdeelnemers

Ook voor verkeersdeelnemers geldt dat ze minimaal 1,5 meter afstand moeten aanhouden om verspreiding van het virus te voorkomen. Dat heeft consequenties voor het ruimtegebruik. Voor de verschillende verkeersdeelnemers is niet exact bekend hoe groot de infectierisico's zijn. Daarom houden we hier de algemene RIVM-richtlijn aan van 1,5 meter. Maar het lijkt er wel op dat de kans op besmetting in de buitenlucht een stuk groter is als mensen langere tijd vlak bij elkaarilstaan dan wanneer ze elkaar vluchtig passeren. Dit betekent dat er een soort risicovolgorde te maken is van situaties op straat waar aandacht aan besteed moet worden:

1. Voetgangers die wachten om te kunnen oversteken
2. Voetgangers in een druk voetgangersgebied waar mensen door elkaar lopen en ook geregeldilstaan
3. Voetgangers op een te smal trottoir
4. Fietzers die wachten om te kunnen oversteken (vooral als ze ook naast elkaar staan)
5. Fietzers op een te smal fietspad

Deze risicovolgorde in paragraaf 2.2 wordt ook ondersteund door de resultaten van een onderzoek naar het draagvlak voor maatregelen die er voor moeten zorgen dat verkeersdeelnemers zich houden aan de regels van de 1,5m-samenleving. Dit onderzoek is op 21 juli 2020 gepubliceerd door het Team Alert in samenwerking met de ANWB, de Fietsersbond en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De conclusies kunnen gebruikt worden bij de keuze van de meest geschikte maatregelen. Zie voor meer informatie over dit onderzoek paragraaf 4.2. Het rapport vindt u [HIER](#).

Het relatief grote risico bij voetgangers betekent dat de ruimteclaims ook relatief groot zijn. De ruimtelijk consequenties zijn vooral groot op plaatsen waar voetgangers moeten wachten om te kunnen oversteken en in gebieden met veel voetgangers die kriskras door elkaar lopen en ook vaak stilstaan. In tegenstelling tot fietsers kennen voetgangers van nature nauwelijks een minimale onderlinge afstand tot elkaar. Des te belangrijker is het dat voetgangers nu deze ruimte geboden wordt. De maximale voetgangersdichtheid zal hierdoor naar schatting met 15 tot 20 procent afnemen.

Er is ook sprake van een ruimteclaim op trottoirs of voetpaden die te smal zijn voor twee voetgangers die elkaar op 1,5 meter willen passeren. Pas als de beschikbare breedte meer is dan 2,70 meter (exclusief obstakels) kunnen voetgangers elkaar zonder problemen passeren (zie paragraaf 4.4). Van belang is dat er ook voor het gevoel voldoende breedte beschikbaar is.

Kwetsbare doelgroepen blijven thuis als ze het gevoel hebben dat het niet veilig is. In bijlage 1 analyseren we de passeermogelijkheden op voetpaden met verschillende breedtes.



Voor fietsers zijn de ruimtelijke consequenties bij oversteekplaatsen een stuk beperkter. Het voertuig fiets is van zichzelf al 1,8 meter lang. Fietsers die achter elkaar in een wachtrij staan kosten dus niet veel extra ruimte. Alleen als fietsers zich naast elkaar opstellen is de kans op onderlinge besmetting aanwezig.

De passeerafstanden (inhalers en tegenliggers) zullen bij fietsers wel iets toenemen om aan de 1,5 meter te voldoen. In de bijlage zetten we op een rijtje welke passeermogelijkheden er zijn op fietspaden met verschillende breedtes.

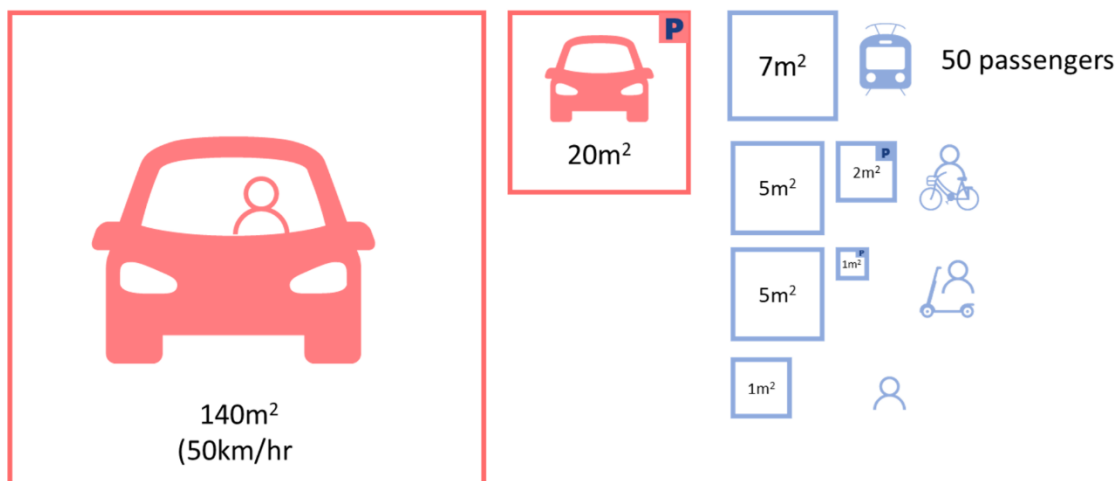
Het spreekt voor zich dat er geen sprake is van infectierisico's tussen automobilisten onderling. Wel is er een infectierisico indien er meerdere personen zitten binnen de gesloten ruimte van een auto. Maar e.e.a. leidt niet tot een groter ruimtegebruik van auto's op straat.

Besmettingsrisico is ook aanwezig op haltes en in de voertuigen van het openbaar vervoer, zeker nu de bezetting weer 100% mag zijn. Indirect kan dit leiden tot een groter ruimtegebruik op straat. De verwachting is namelijk dat het gebruik van het OV voorlopig een stuk lager zal zijn dan voor de Coronacrisis en dat een deel van de OV-reizigers zal kiezen voor de auto. Daardoor neemt het ruimtegebruik toe (zie hoofdstuk 6).

2.3 Verschuivingen in de vervoerwijzekeuze

De afgelopen maanden was waar te nemen dat in de 1,5m-samenleving een verschuiving optreedt van openbaar vervoer naar individueel vervoer, zoals lopen, fietsen, bromfietsen en personenauto's. Ondanks dat de beperkingen in het gebruik van het openbaar vervoer weer voorbij zijn zal het gebruik ervan naar verwachting voorlopig een stuk lager blijven omdat mensen bang zijn besmet te raken op de stations/haltes en in de voertuigen van het openbaar vervoer.

Zolang deze ov-ritten worden vervangen door loop- en fietsverplaatsingen leidt dit grosso modo niet tot extra ruimtebeslag (zie Figuur 1), zelfs als voetgangers en fietsers extra ruimte tot elkaar aanhouden. Een verschuiving van ov naar personenauto leidt daarentegen tot een enorme toename van de ruimtebehoefte. Om extra ruimte te winnen voor activiteiten in de openbare ruimte (zoals terrassen en evenementen) en voor meer afstand tussen voetgangers en fietsers is juist verschuiving in tegengestelde richting wenselijk. Zeker voor bestemmingen met veel activiteiten in de openbare ruimte, voetgangers en fietsers kan veel ruimtewinst geboekt worden als automobilisten de auto laten staan en gaan lopen of fietsen. Ook een verschuiving van auto naar gemotoriseerde tweewielers betekent ruimte-winst, maar deze is minder groot dan bij een verschuiving naar lopen en fietsen.



Source: ITF adapted from City of Amsterdam, KiM Netherlands

Figuur 1: ruimtegebruik per verkeersdeelnemer (m2) in de situatie voor Corona

Voor de meeste Nederlandse gemeenten zal een verschuiving van ov naar lopen, fiets en auto overigens slechts beperkte gevolgen hebben voor het 'gemiddelde' ruimtegebruik, omdat het aandeel van het ov voor Corona beperkt was. In de grote steden en op typische openbaar-vervoerbestemmingen kunnen de consequenties wel groot zijn.

2.4 Conclusies ruimteclaims

- Door lopen en fietsen te stimuleren kan de gemeente ruimte vrijspelen voor economische activiteiten en mobiliteit. In minder mate geldt dat ook voor het stimuleren van gemotoriseerde tweewielers.
- Om ervoor te zorgen dat lopen en fietsen een veilig en aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto, moeten gemeenten ruimte maken voor voetgangers en fietsers.

Bron: COVID-19 Transport Brief, International Transport Forum, 3 mei 2020

Leerpunten uit notitie "Re-Spacing our Cities For Resilience"

In deze notitie worden de ontwikkelingen in een aantal wereldsteden op een rij gezet.

- Fysieke afstandsvereisten zullen beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik.
- Het gebruik van openbaar vervoer zal op korte termijn afnemen; fietsen, wandelen en autoritten zullen toenemen;
- Steden zullen de ruimte opnieuw moeten toewijzen om fysiek wandelen en fietsen mogelijk te maken.
- Steden zullen de maatregelen moeten versterken om het overmatige autoverkeer te beheersen.
- Versoepel de wettelijke regels met betrekking tijdelijke loop- en fietsvoorzieningen en afschaffing van de belasting op gedeelde micromobiliteit.
- Verstrek financiering aan lokale overheden voor de aanleg van tijdelijke loop- en fietsvoorzieningen.
- Koppel tijdelijke infrastructuur aan langetermijndoelstellingen. Steden moeten nu bouwen wat ze voor later willen behouden.
- Nieuwe infrastructuur moet de vastgestelde veiligheidsrichtlijnen volgen.

3 Landelijke communicatie

De Rijksoverheid heeft het voortouw als het gaat om de generieke communicatie over het vereiste/gewenste gedrag in de 1,5m-samenleving. Het gaat om korte en bondige boodschappen, zoals: 'houd 1,5 meter afstand', 'blijf thuis bij verkoudheidsklachten', 'was de handen', 'mijd drukte', 'werk zoveel mogelijk thuis', 'ga lopend of op de fiets', etc.

Rond de heropening van het basisonderwijs heeft de Rijksoverheid een toolkit met verschillende communicatiemiddelen ([klik HIER](#)) uitgebracht. Hierin staan de vrij te gebruiken middelen, die tot nu toe zijn ontwikkeld. Er zitten uitingen bij die algemeen van aard zijn, bijvoorbeeld 'Geef elkaar de ruimte, ook onderweg'. Er zijn ook uitingen gericht op doelgroepen, bijvoorbeeld op schoolgaande kinderen en jongeren of een Engelstalige uiting gericht op de toerist.



De toolkit bevat:

- Uitingen in verschillende posterformaten die gedrukt en geplaatst kunnen worden.
- Sjabloon en sticker om de uitingen zelf te kunnen plaatsen op middelen.
- Social cards om de uitingen online te verspreiden

De gemeente kan hierop aansluiten met specifieke boodschappen voor burgers die naar bijvoorbeeld het centrum of school gaan:

- Kom lopend of op de fiets naar het centrum/naar school/etc
- Houd zoveel mogelijk rechts en gebruik zoveel mogelijk het trottoir aan de rechterzijde van de straat;
- Pas uw snelheid aan aan andere weggebruikers;
- Haal alleen in als er voldoende ruimte is of als de ander u de ruimte geeft;
- Fiets of loop alleen naast elkaar als er voldoende ruimte is.

Dit kan via lokale mediakanalen zoals stads/streekkranten, lokale TV, internet en sociale media.





Daarnaast kan de gemeente gerichte communicatiemaatregelen nemen op drukke plekken waar het voor voetgangers en fietsers lastig is om anderhalve meter aan te houden. Bijvoorbeeld op een oversteekplaats op een schoolroute, bij wachtrijen voor een verkeerslichten of bij werkzaamheden. Meer over dergelijke maatregelen in hoofdstuk 4.



4 Meer ruimte voor voetgangers, fietsers en activiteiten

In dit hoofdstuk bespreken we welke stappen een gemeente kan doorlopen om te bepalen waar maatregelen nodig zijn om meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers en (economische) activiteiten. Omdat niet alles tegelijk kan en omdat het op veel plaatsen ook vanzelf goed gaat, raden we aan een aantal stappen te doorlopen om te bepalen of maatregelen nodig zijn:

- Stap 1: Quick scan (potentiële) knelpunten
- Stap 2: Inventariseer knelpunten via meldpunt
- Stap 3: Analyseer de knelpunten op straatniveau
- Stap 4: Prioriteer de ruimtebehoeften
- Stap 5: Kies de meest geschikte maatregelen
- Stap 6: Monitor de situatie doorlopend en stel waar nodig de genomen maatregelen bij.

4.1 Bepalen en analyseren knelpunten

Stap 1: Quick scan (potentiële) knelpunten

Het is echter bijna onmogelijk om alle straten en oversteeklocaties tegelijk te onderzoeken. Om toch relatief snel de grootste knelpunten te bepalen kan tabel 1 gebruikt worden om gefaseerd de locaties te bepalen die nader bekeken moeten worden. We stellen een fasering voor die gebaseerd is op de locaties met de grootste kans op besmetting (zie paragraaf 2.2). De hoogste prioriteit ligt rond basisscholen, vervolgens bij oversteekplaatsen op drukke looproutes waar vaak voetgangers moeten wachten om te kunnen oversteken, dan bij voetgangersstraten met belangrijke (economische) activiteiten, etc. Als hulpmiddel geven we ook mogelijke criteria mee al beseffen we dat deze soms wat aan grove kant zijn. De onderbouwing van de criteria zijn te vinden in de bijlagen. Het staat de gemeente vrij om de criteria bij te stellen. Er kan gebruik gemaakt worden van lokale kennis en data van voor de Coronatijd. De mogelijke maatregelen per type locatie werken we uit in aparte paragrafen in dit hoofdstuk.

Tabel 1: Quick scan knelpuntlocaties

Prio	Type locatie	Mogelijke criteria
1	Omgeving (basis-)scholen	Klachten/wensen van scholen. Zie notitie
2	Drukke voetgangersoversteken met weinig opstelruimte (b.v. bij/in centra en in belangrijke looproutes naar centra/scholen)	- Geregeld: cyclustijd > 1 minuut - Ongeregeld: l-auto > 1.000 mvt/uur
3	Voetgangersstraten met belangrijke (economische) activiteiten (zoals winkels, horeca, medische voorziening)	Dichtheid > 500 voetgangers/uur per breedte meter. Let op: eerst breedte corrigeren voor wachtrijen, terrassen etc.
4	Straten met trottoirs met (economische) activiteiten in de plint en belangrijke looproutes naar centra/scholen	Beschikbare effectieve loopruimte < 270 cm*. Let op: eerst breedte corrigeren voor obstakels als wachtrijen, terrassen etc.
5	Fietsoversteken in drukke fietsroutes en weinig opstelruimte	- Geregeld: cyclustijd > 1 minuut - Ongeregeld: l-auto > 1.000 mvt/uur
6	Drukke fietspaden die te smal zijn.	- Eenrichtingsfietspad: > 250 fietsers/uur en <300 cm breed (<210 cm)* - Tweerichtingsfietspad: > 400 fietsers/uur en <400 cm breed (< 310 cm)* (bij criterium tussen haakjes dubbel prioriteit)

* Onderbouwing: zie bijlage 1 Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden

Stap 2: Inventariseren knelpunten via meldpunt

De lijst met knelpunten op basis van de quick scan kan aangevuld worden met signalen van burgers, belangenorganisaties en ondernemers. Om de drempel laag te maken kan een vorm van een meldpunt worden ingericht. Zo roept de gemeente Rotterdam bewoners en bezoekers op om met een prikker op een [digitale kaart](#) aan te geven waar te weinig ruimte is voor voetgangers en fietsers. Het is zaak het bestaan van het meldpunt breed onder de aandacht te brengen.



Stap 3: Analyse knelpunten op straatniveau

Om gericht maatregelen te kunnen kiezen moet bij de geïnventariseerde (potentiële) knelpunten de situatie op straatniveau worden geanalyseerd. Hierbij kan allereerst gekeken worden of er zich in de huidige situatie al knelpunten voordoen. Dit kan door eigen waarneming maar er kan gebruik worden gemaakt van signalen van burgers, belangenorganisaties en ondernemers. Omdat de kans bestaat dat door het versoepelen van Corona-maatregelen en de toename van de mobiliteit en de (economische) activiteiten nieuwe knelpunten ontstaan moet ook naar de toekomst gekeken worden.

Bij de analyse van een (potentieel) knelpunt moeten de volgende vragen worden beantwoord:

- Bij welke gebruikers van de openbare ruimte kan de 1,5 meter niet gerealiseerd worden (voetgangers, fietsers, mensen in een wachtrij, etc.)?
- Hoe vaak komt het voor dat de 1,5 meter niet gerealiseerd kan worden?
- Doet het knelpunt zich alleen op bepaalde tijdstippen voor of doorlopend?
- Wat is de oorzaak van het knelpunt?
- Is het knelpunt het gevolg van ongewenst gedrag of (ook) van gebrek aan ruimte?

Stap 4: Prioriteren ruimtebehoeften

Om in te schatten of er voldoende ruimte beschikbaar is kan een behoefte-inventarisatie worden gedaan die start bij de gevel en doorgaat totdat we bij de wegas zijn aangekomen en de ruimte op is. Daarbij kan een soort domino-effect optreden. Als het bijvoorbeeld te druk wordt in een voetgangersgebied, kan de oplossing zijn om voetgangers te spreiden over een groter gebied. Dit kan consequenties hebben voor fietsers en automobilisten in omliggende straten. Of doordat men een trottoir wil gebruiken voor een terras van een restaurant verschuiven de voetgangers naar de rijbaan en is er geen plek meer voor fietsers en automobilisten. Indien blijkt dat er te weinig ruimte is zal er geprioriteerd moeten worden.

Bij de ruimteverdeling stellen wij de volgende prioritering voor:

1. Ruimte voor bereikbaarheid hulpdiensten
2. Ruimte voor verplaatsingen voetgangers
3. Ruimte voor bevoorrading (eventueel venstertijden)
4. Ruimte voor (economische) activiteiten en verblijven (zoals wachtrijen, terrassen etc.)
5. Ruimte voor rijdende en/of geparkeerde fietsen
6. Ruimte voor openbaar vervoer
7. Ruimte voor rijdende en/of geparkeerde personenauto's

Omdat elke situatie anders is blijft het maatwerk. Een actueel vraagstuk is bijvoorbeeld hoeveel ruimte gereserveerd moet worden voor activiteiten in de openbare ruimte, zoals wachtrijen, terrassen etc. Enerzijds kan dit een bestuurlijk/politiek besluit zijn dat geldt als randvoorwaarde voor de verkeerskundige. Anderzijds kan de verkeerskundige, met de mogelijke maatregelen in het achterhoofd, ook proactief meedenken waar in potentie openbare ruimte beschikbaar is voor (economische) activiteiten.

Stap 5: Keuze type maatregelen

We maken onderscheid in een aantal typen maatregelen. Bij het kiezen van de maatregelen gaat de voorkeur gaat uit naar tijdelijke maatregelen die op korte termijn genomen kunnen worden en niet al te veel kosten. De volgende type maatregelen zijn mogelijk.

Lokale communicatie/gedragsmaatregelen

In aansluiting op brede communicatie op rijks- en gemeenteniveau (zie hoofdstuk 3) kunnen ook middelen worden ingezet om gewenst gedrag bij lokale knelpunten te stimuleren. Opties daarbij zijn het gebruik van tekstkarren, billboards, borden, pijlen/lijnen/markeringen op de bestrating, stickers, etc.

Inzet van begeleiders e.d.

Wanneer de knelpunten zich alleen op drukke piekmomenten voordoen kan de inzet van begeleiders (stewards, gastheren/vrouwen, verkeersregelaars) helpen om te stimuleren dat mensen zich zo gaan gedragen dat de 1,5 meterregel kan worden nageleefd en om de effectiviteit van maatregelen te vergroten. De inzet van verkeersregelaars kan ondersteunend zijn bij tijdelijke maatregelen op straat zoals het op piekmomenten afsluiten van rijbanen voor autoverkeer, fietspaden of parkeervoorzieningen. Met name op pleinen kan het op drukke momenten zinvol zijn uitgebreidere crowdmanagement-maatregelen in te zetten.



Tijdelijke verkeersmaatregelen

Vervolgens komen tijdelijke verkeersmaatregelen in aanmerking, zoals geboden en verboden op basis van de Wegenverkeerswet. Voor tijdelijke verkeersmaatregelen hoeft de gemeente geen verkeersbesluit te nemen. Volgens artikel 34 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is een verkeersbesluit niet nodig als de maatregel genomen wordt 'vanwege dringende omstandigheden van voorbijgaande aard'. De Coronacrisis kan aangemerkt worden als zo'n omstandigheid. Het is noodzakelijk om over de invoering van deze verkeersmaatregel vooraf overleg te hebben met de politie en bij voorkeur direct belanghebbenden vóór te informeren. Ook moet deze verkeersmaatregel van te voren bekend worden gemaakt via de gemeentelijke voorlichtingskanalen. Desgewenst kan een gemeente er natuurlijk altijd voor kiezen om wel een verkeersbesluit te nemen met bijhorende procedures. Van verschillende gemeenten horen we dat men de tijdelijke verkeersmaatregel benut om uit te proberen of de maatregel in de praktijk ook werkt.

Als de tijdelijke periode langer dan 4 maanden gaat duren, is formeel wel een verkeersbesluit vereist. Maar als dan geen verkeersbesluit wordt genomen, blijft de situatie gewoon van kracht. Belanghebbenden kunnen wel bezwaar maken tegen het ontbreken van een verkeersbesluit voor maatregelen die langer dan 4 maanden duren. Voor de naleving van en het draagvlak voor tijdelijke maatregelen is het daarnaast van belang dat de weggebruiker de maatregel logisch vindt. Bij voorkeur sluit de maatregel aan bij feitelijke gedrag. In veel binnenstadstraatjes met smalle stoepen wijken al veel voetgangers uit naar de rijbaan. Een maatregel die dit formeel bekrachtigt, zoals het instellen van een erf, zullen veel weggebruikers begrijpelijk vinden.

Onder juristen is overigens wel de nodige discussie over het gebruik van artikel 34 van het BABW als juridische basis voor een tijdelijke verkeersmaatregelen in het kader van de Coronacrisis. Bovendien is dit artikel niet toereikend voor een tijdelijke maatregel die langer dan 4 maanden duren. Waarschijnlijk zijn de meeste verkeersmaatregelen na september nog steeds wenselijk.

Fysieke maatregelen

Tot slot komen fysieke maatregelen aan de orde, zoals verbreden van voet- en fietspaden. Voor de snelheid zou aanvankelijk gekozen kunnen worden voor een goedkope tijdelijke uitvoering. De tijdelijke situatie kan benut worden om uit te testen of maatregelen het gewenste effect hebben en kunnen rekenen op voldoende draagvlak. Koppel tijdelijke infrastructuur aan lange termijn doelstellingen. Steden moeten nu bouwen wat ze voor later willen behouden.

Stap 6: Monitoring van de situatie

Het is van belang continue te blijven monitoren of het lukt de anderhalve meter afstand te realiseren en of genomen maatregelen in de praktijk blijken te functioneren en geen ongewenste bijeffecten tot gevolg hebben. Als geconstateerd wordt dat dit onvoldoende lukt, moeten nieuwe maatregelen overwogen worden of moeten bestaande worden vervangen of aangevuld.

4.2 Draagvlak voor maatregelen

Op 21 juli 2020 heeft het Team Alert in samenwerking met de ANWB, de Fietzersbond en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek gepubliceerd naar het draagvlak dat bestaat onder de Nederlandse bevolking voor maatregelen die er voor moeten zorgen dat verkeersdeelnemers zich houden aan de regels van de 1,5m-samenleving. De conclusies kunnen gebruikt worden bij de keuze van de meest geschikte maatregelen, veronderstelt mag worden dat maatregelen waarvoor meer draagvlak bestaat ook eerder effect zullen sorteren.

In tabel 2 is te zien wat de gemiddelde houding is van de deelnemers van het onderzoek ten opzichte van de maatregelen. Daarbij zijn de maatregelen in volgorde gezet van het percentage dat positieve houding heeft ten opzichte van de maatregel. De kleur groen is meegegeven indien de meerderheid de maatregelen positief beoordeeld, geel indien een meerderheid de maatregel neutraal beoordeeld en rood indien een meerderheid de maatregel rood beoordeeld.

Het onderzoeksrapport is [HIER](#) te downloaden.

Tabel 2: Gemiddelde houding van deelnemers van het onderzoek ten opzichte van maatregelen

Maatregel	% positief	% neutraal	% negatief
Het verbeteren van de doorstroming bij verkeerslichten voor fietsers en voetgangers, door hen vaker en/of langer groen te geven.	74,2%	17,7%	8,1%
Het creëren van extra wachtruimte bij verkeerslichten en drukke oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, door een (groter) gedeelte van de rijbaan of het fietspad te gebruiken.	62,4%	23,9%	13,7%
Een tijdelijk inrijverbod van stadscentra voor gemotoriseerd verkeer (vrachtwagen, auto, motor, scooter) op drukke dagen/tijden waardoor voetgangers en fietsers gebruik kunnen maken van de rijbaan.	61,1%	22,4%	16,6%
Stimuleren van rechts lopen in drukke gebieden zoals de binnenstad, bijvoorbeeld door middel van stickers, belijning en borden.	60,8%	27,1%	12,0%
Een tijdelijk inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer tijdens het halen en brengen bij scholen, om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers en de verkeersdruk rondom de school te beperken.	57,4%	28,3%	14,3%
Drukke fietspaden en straten worden eenrichtingsverkeer.	51,2%	30,2%	18,6%
Tijdelijke verschuiving van de functie van het fietspad of de rijbaan, bijvoorbeeld een fietspad dat een voetpad wordt of een (extra) fietsstrook op de rijbaan.	35,7%	40,1%	24,2%
Het verlagen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer (vrachtwagen, auto, motor, scooter) naar 30 km/u, zodat fietsers ook gebruik kunnen maken van de rijbaan waar drukke fietspaden zijn.	30,6%	28,4%	41,0%

Er is te zien dat bij 6 van de 8 maatregelen de meerderheid van de deelnemers een positieve houding heeft. Wanneer zij niet positief staan ten opzichte van de maatregel, zijn zij voornamelijk neutraal. Over het algemeen staat minder dan 20% van de deelnemers negatief ten opzichte van de maatregelen. Bij 2 van de 8 maatregelen is dit niet het geval.

4.3 Maatregelen in voetgangersstraten

In veel gevallen betreft het winkelstraten maar er kan ook sprake zijn van gebieden met veel horeca of andere publiekstrekkingen. Kenmerkend is dat er niet alleen sprake is van voetgangersbewegingen in langsrichting maar ook van bewegingen in dwarsrichtingen. Ook zijn er snelheidsverschillen, variërend van stevig doorlopen tot stilstaan (voor etalage kijken of praatje maken). Daarnaast zijn er doorgaans veel obstakels aanwezig op straat (zoals winkeluitstallingen, terrassen, gestalde fietsen, ladende/lossende voertuigen) die de feitelijk beschikbare breedte flink kan inperken.

In beginsel is het voor voetgangers die van goede wil zijn redelijk goed mogelijk om de anderhalve meter in acht te nemen, door tijdig voor elkaar uit te wijken of even op een tegenligger te wachten. Maar in de praktijk blijkt het voor een deel van de mensen toch moeilijk de anderhalve meterregel na te leven. Dit kan het geval zijn indien:

- Het aantal passanten te groot wordt in relatie tot de beschikbare capaciteit. Een vuistregel is dat er maximaal 500-550 passanten per meter breedte per uur kunnen passeren (dat is 15-20% van de oorspronkelijke capaciteit; bron: Goudappel Coffeng). Maar in werkelijkheid kan dit minder zijn omdat mensen zich in twee richtingen verplaatsen, stilstaan, winkels in- en uitgaan en zich niet altijd netjes aan de voorgeschreven afstand van anderhalve meter houden. Ook moet de beschikbare capaciteit eerst gecorrigeerd worden voor ruimtebeslag door obstakels zoals bijvoorbeeld wachtrijen, terrassen, uitstallingen, etc. Die zorgen er voor dat voetgangers gedwongen worden dichter naar elkaar toe te gaan of die zelfs voor opstopping zorgen. In de praktijk speelt de gevoelsmatige dichtheid een belangrijke rol: hebben de passanten het gevoel dat er voldoende ruimte is?
- De voetgangersstraat smaller is dan 4,10 (zie bijlage 1 Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden).
- Er veel bewegingen plaats vinden die dwars staan op de bewegingen in de lengterichting van de straat.
- Er sprake is van wachtrijen van klanten van winkels die als gevolg van beperkende toegangsregels buiten op straat moeten wachten.



In de praktijk doen dergelijke problemen zich vaak maar enkele uren per week voor, met name op de zaterdagmiddag. Het is aan te raden daar met de keuze van de maatregelen rekening mee te houden.

Maatregelen om de loopstromen in voetgangersstraten te optimaliseren

De te nemen maatregelen zijn erg van de situatie afhankelijk maar de volgende opties zijn beschikbaar indien er te weinig ruimte is om de 1,5 meter te realiseren.

- **Rechts lopen.** Voetgangers/winkelend publiek kan gevraagd worden zoveel mogelijk rechts van de straat te lopen. Dit kan ondersteund worden met bijvoorbeeld met stickers, belijning of borden. Aangevuld met meer algemene communicatie.
- **Begeleiders op straat.** Met name op drukke momenten kan de inzet van begeleiders (stewards, gastheren/vrouwen, regelaars) helpen om te stimuleren dat mensen zich zo gaan gedragen dat de 1,5 meterregel kan worden nageleefd en om de effectiviteit van maatregelen te vergroten.
- **Verwijderen obstakels.** Winkeliers kan gevraagd worden geen borden en uitstallingen op de straat neer te zetten (altijd of alleen op de drukste dagen of uren).
- **Eénrichtingverkeer en lussen.** In heel smalle straten kan éénrichtingverkeer voor voetgangers worden ingesteld. Voorwaarde is dat er voor de tegenrichting een goede alternatieve route beschikbaar is. Waar mogelijk kan een 'lus' worden gerealiseerd.
- **Ontvlechten loopstromen.** Indien de voetgangersstraat behalve door 'bestemmingsverkeer' ook gebruikt wordt door 'doorgaand verkeer' kan de doorgaande stroom via een andere route faciliteert worden. Indien hiervoor niet voldoende ruimte aanwezig is kan hiervoor wellicht ruimte geschapen worden door ruimte voor autoverkeer, fietsverkeer of geparkeerde auto's te benutten.
- **Verbieden rijdende en/of gestalde fietsen.** Voor rijdende fietsers dient dan wel een alternatieve route geboden te worden. Voor gestald fietsen moeten aan de randen van het voetgangersgebied (tijdelijke) stallingsvoorzieningen worden gerealiseerd.
- **Reguleren bevoorrading.** Er kunnen venstertijden worden ingesteld gericht op bevoorrading in de rustige uren. Ook is het mogelijk alleen kleine voertuigen toe te laten.
- **Wachtrijen dicht langs de gevel.** Doel is dat wachtrijen zo weinig mogelijk de loopstroom hinderen en dus niet dwars over de straat uitwaaiëren. En de wachtenden uiteraard ook een onderlinge afstand van 1,5 meter bewaren. Winkeliers en gemeente kunnen samen bekijken hoe ze dit kunnen realiseren. Daarbij moet ook bekeken worden of er situaties zijn waar wachtrijen van verschillende winkels elkaar in de weg gaan zitten. Opties zijn aanwijzingen op straat, bijvoorbeeld met linten, stickers en borden. Maar ook de inzet van personeel dat op straat aanwijzingen geeft is mogelijk.



Speciale aandacht moet worden besteed aan de toegankelijkheid voor mensen met beperkingen. In de maten die we hebben gehanteerd voor de minimale breedte van trottoirs en voetpaden is er rekening mee gehouden dat ook mensen in een rolstoel, rollator of met een kinderwagen veilig gepasseerd kunnen worden (zie bijlage Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden).

Voor mensen met visuele beperkingen is het zaak dat men zoveel mogelijk een natuurlijke gidslijn (bij voorkeur aan de rechterzijde) kan aanhouden en dat er bij grote drukte zoveel mogelijk sprake is van éénrichtingsverkeer. Ook moeten geen borden of obstakels op de looproute worden geplaatst en moeten geleidelijnen vrij worden gehouden.

Indien belijningen of b.v. 1,5 meter aanduidingen worden aangebracht moeten deze ook zichtbaar, toegankelijk, bruikbaar en begrijpelijk zijn voor mensen met een visuele, motorische beperking of verstandelijke beperking.

Maak instructies op borden goed leesbaar voor slechtzienden, dyslectici, anderstaligen en mensen met cognitieve beperkingen. Dit betekent:

- Een goed leesbaar en groot lettertype
- Duidelijk contrast tussen achtergrond en letter (bijvoorbeeld zwarte tekst op een witte achtergrond)
- Eenduidige en duidelijke pictogrammen.

Maatregelen rond terrassen

Speciale aandacht moet uitgaan naar situaties rond terrassen. Hier gelden de volgende uitgangspunten (gebaseerd op terrassenbeleid Amsterdam):

- Zorg ervoor dat er voldoende ruimte is voor voetgangers en fietsers om het terras te passeren (minstens 1,5 meter). En er moet ook genoeg ruimte zijn om elkaar te passeren (tel hier minstens 1,5 meter bij op). Er moet ook rekening mee worden gehouden dat mensen niet op de stoeprand kunnen lopen of rakelings langs het terras. Daarvoor wordt 60 centimeter gerekend. Dus: normaal gesproken is er een voetpad van $1,50 + 1,50 + 0,60 = 3,60$ meter nodig langs een terras.
- Bij een voetpad tussen 2 verschillende terrassen moet gerekend worden met een middenpad van 4,50 meter. Want er is 3 meter nodig zodat klanten het terras op en af kunnen lopen ($2 \times 1,50$ meter). En dan moet er vaak nog iemand langs, zoals personeel of een voorbijganger (+ 1,50 meter).
- In situaties waar een gevelbank staat moet de stoep minstens 3,90 meter zijn. Want er is 3 meter nodig voor voorbijgangers. En voor een gevelbank, plus de mensen die erop zitten, rekenen we 0,90 meter.
- In bijzondere omstandigheden kunnen de berekeningen voor het maken van voldoende afstand anders zijn. Bijvoorbeeld als het ergens heel druk is. Of als er een afscherming is tussen terras en voetpad.



Er moet rekening mee worden gehouden dat ook mensen met visuele beperkingen rond de terrassen hun weg veilig kunnen afleggen. Dit betekent dat er obstakelvrije loopzones rondom het terras worden gecreëerd en dat het terras goed wordt afgebakend. Dit kan bijvoorbeeld met dichte terraspanelen of bloembakken.

4.4 Maatregelen in straten met smalle trottoirs

Veel trottoirs en (vrijliggende) voetpaden zijn smal waardoor voetgangers elkaar niet kunnen passeren met inachtneming van de anderhalve meter afstand. Dat geldt zowel voor elkaar tegemoet komende voetgangers als voor voetgangers die elkaar vanwege snelheidsverschillen willen inhalen. Vuistregel is dat passeren niet goed mogelijk als er minder dan 2,7 meter beschikbaar is. Daarbij is uiteraard rekening gehouden met de ruimte die noodzakelijk is zodat ook rolstoelgebruikers en mensen met een kinderwagen veilig kunnen passeren. Het gaat daarbij om de effectieve ruimte dus exclusief de ruimte



die niet voor lopen kan worden benut als gevolg van obstakels zoals afvalcontainers, uitstallingen, terrassen, gestalde fietsen of geparkeerde auto's. Zie voor meer informatie over benodigde breedtes van trottoirs/voetpaden de bijlagen.

Maatregelen om ruimte te scheppen op het trottoir zelf

Er is een beperkt aantal mogelijkheden om op smalle trottoirs te zorgen dat men anderhalve meter afstand kan houden.

- **Verwijderen obstakels.** Winkeliers kan gevraagd worden geen borden en uitstallingen op de straat neer te zetten (altijd of alleen op de drukste dagen of tijdens de drukste uren).
- **Verplaatsen fietsparkeervoorzieningen en/of verbieden gestalde fietsen.** Het is dan wel van belang dat er op niet al te grote afstand (tijdelijke) fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld op autoparkeervakken of in zijstraten. Het is ook een mooi moment om samen met bewoners en winkeliers te zoeken naar oplossingen voor fietsen met een lange parkeerduur.



Maatregelen om beschikbare ruimte voor voetgangers te vergroten

De beschikbare ruimte voor voetgangers kan (aanzienlijk) uitgebreid worden, als zij (mede) gebruik kunnen maken van de naastgelegen parkeerruimte, de rijbaan of het fietspad.

- **Gebruik van parkeerruimte.** Door parkeren op parkeerstroken of vakken te verbieden komt ruimte vrij om of voetgangers te laten lopen of zaken te plaatsen die niet meer op het trottoir mogen staan (obstakels of gestalde fietsen). Het is dan wel van belang dat er op niet al te grote afstand (tijdelijke) alternatieve parkeerruimte beschikbaar is.
- **Medegebruik rijbaan door instellen van een tijdelijk erf.** Op een erf (bord G5) mogen voetgangers van de gehele breedte van de weg gebruiken maken. Bovendien geldt een maximum snelheid van 15 km/uur en mogen motorvoertuigen alleen geparkeerd worden op plekken die met een 'P' gemarkeerd zijn. Daardoor is het aanwijzen van een tijdelijk erf een zeer efficiënte manier om meer ruimte te creëren voor voetgangers. In de Uitvoeringsvoorschriften BABW zijn bij RVV-bord G5 wel uitgebreide inrichtingseisen opgenomen, zoals bijv. snelheidsremmende voorzieningen, geen doorlopende verhoogde trottoirs en herkenbare in- en uitritten. Bij een tijdelijke toepassing mag echter in spoedeisende gevallen van deze inrichtingseisen worden afgeweken. Dergelijke afwijkingen moeten wel zo spoedig mogelijk worden gecorrigeerd. Voor het instellen van een erf is het sowieso van belang dat de auto- en fietsintensiteiten niet te hoog zijn. Eventueel moet de maatregel gecombineerd worden met verkeerscirculatiemaatregelen.



- **Gebruik rijbaan door een tijdelijk inrijverbod.** De afsluiting voor gemotoriseerd verkeer (eventueel uitgezonderd fietsers) hoeft niet de hele dag te gelden maar kan beperkt worden tot drukke momenten, bijvoorbeeld als kinderen naar of van school gaan of tijdens openingstijden winkels of horeca. Het is ook mogelijk de rijbaan (deels) te gebruiken voor obstakels of gestalde fietsen die niet meer op het trottoir mogen staan. Deze maatregel kan gezien worden als variant op de schoolstraat (zie notitie Verkeersmaatregelen rond opstarten basisonderwijs).



- **Aanbrengen tijdelijke loopstroken op de rijbaan.** Dit kan door middel van een gele doorgetrokken streep en RVV-bord G7. Eventueel kan een fietsstrook tijdelijk omgezet worden in een loopstrook. Vanwege het ontbreken van een fysieke scheiding tussen voetgangers en het gemotoriseerde verkeer is het wenselijk de maatregel te combineren met een tijdelijke verlaging van de maximum snelheid tot 30 km per uur.
- **Omzetten fietspad naar voetpad.** Om een fietspad tijdelijk bij het voetgangersdomein te trekken moet het RVV-bord G11 (fietspad) worden afgeplakt en tijdelijk worden vervangen voor bord G7 (voetpad). Voor de fietsers moeten vervolgens maatregelen worden genomen op de rijbaan, zoals verlaging van de maximum snelheid tot 30 km/uur of het instellen van tijdelijke fietsstroken. Ook verlaging van de auto-intensiteit door circulatie-maatregelen kan de veiligheid van fietsers op rijbaan vergroten. Het is ook mogelijk het fietspad te gebruiken voor obstakels of gestalde fietsen die niet meer op het trottoir mogen staan.

Ook op trottoirs en voetpaden is het van belang rekening te houden met de toegankelijkheid voor mensen met beperkingen. In de maten die we hebben gehanteerd voor de minimale breedte van trottoirs en voetpaden is er rekening mee gehouden dat ook mensen in een rolstoel, rollator of met een kinderwagen veilig gepasseerd kunnen worden (zie bijlage Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden). Hoe het beste rekening kan worden gehouden met mensen met visuele beperkingen is te lezen aan het slot van paragraaf 2.2.

4.5 Maatregelen op voetgangers- of fietsoversteken met te weinig opstelruimte

Op plaatsen waar veel voetgangers of fietsers tegelijkertijd een rijbaan moeten oversteken en waar het vaak voorkomt dat er gewacht moet worden met onvoldoende ruimte voor een onderlinge afstand van 1,5 meter is sprake van besmettingsgevaar. Dit kan de volgende oorzaken hebben:

- Bij ongeregelde oversteekplaatsen kan de stroom kruisende voertuigen zo groot zijn dat er voor de overstekende voetgangers of fietsers onvoldoende hiaten vallen om te kunnen oversteken.
- Bij oversteekplaatsen met verkeerslichten kan het zijn dat de groentijd te kort is dan wel de roodtijd te lang.
- Indien er middengeleiders aanwezig zijn kan de opstelcapaciteit te beperkt zijn. De ruimte is vaak zo beperkt dat maar één of twee voetgangers of fietsers zich kunnen opstellen zonder het 1,5m-criterium in gevaar te brengen.

Het is moeilijk algemeen geldende criteria te geven wanneer deze situatie zich kan voordoen. Als vuistregel geven we mee dat de locatie aandacht verdient indien de intensiteit van het te kruisen autoverkeer groter is dan 1.000 mvt/uur. Voor geregelde kruispunten kan als vuistregel worden gebruikt dat de locatie aandacht verdient als de cyclustijd langer is dan 1 minuut.

Maatregelen op alle oversteekplaatsen (geregeld en ongeregeld)

De volgende maatregelen kunnen overwogen worden bij alle locaties waar voetgangers of fietsers moeten oversteken en de 1,5 meter afstand regelmatig in gevaar dreigt te komen:

- **Strepen op wegdek.** Om te stimuleren dat voetgangers of fietsers wachten met 1,5m afstand kunnen strepen of andere aanduidingen op het wegdek worden aangebracht. Bij voetgangers gaat het er daarbij om dat ze bij een wachtrij 1,5 m achter elkaar gaan staan en bij voetpaden smaller dan 2,7 meter niet naast elkaar gaan staan (uitgezonderd mensen die een huishouden vormen). Bij fietsers is de afstand in een wachtrij geen probleem omdat een fiets ca 1,8 meter lang is. Naast elkaar wachten bij fietspaden die smaller zijn dan 2 meter is niet gewenst (ook hier uitgezonderd mensen die een huishouden vormen).
- **Aanbrengen zebrastrepen.** Door zebrastrepen aan te brengen hebben voetgangers voorrang op kruisend verkeer en worden de wachttijden korter. Dit kan ook een mogelijk knelpunt op een middengeleider oplossen omdat hier dan minder hoeft te worden gewacht.
- **Creëren extra opstelruimte.** Dit kan door een naastgelegen rijstrook aan het autoverkeer te onttrekken. Voor voetgangers bestaat soms de optie om het naastgelegen fietspad voor hen ter beschikking te stellen en vervolgens voor fietsers ruimte te creëren op de rijbaan. In situaties met smalle toeleidende fietsstroken biedt een tijdelijke opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) extra wachtruimte voor fietsers.
- **Verleggen loop- of fietsroute.** De route moet zo verlegd worden dat wordt overgestoken op een plaats die beter geschikt is. Dit kan worden bereikt door het plaatsen van aanwijzingen als pijlen en eventueel met afzettingen.
- **Inzet verkeersregelaars.** Indien de problemen zich alleen op specifieke tijden voordoen, bijvoorbeeld wanneer kinderen naar school of weer naar huis gaan, kunnen verkeersregelaars of verkeersbrigadiers worden ingezet die er voor zorgen dat kruisende motorvoertuigen en/of fietsers worden tegengehouden op het moment dat de 1,5m in gevaar komt.

Voor alle maatregelen geldt uiteraard dat de verkeersveiligheid niet in gevaar komt. Speciale aandacht moet worden besteed aan de toegankelijkheid voor mensen met beperkingen. Zorg dat als er 1,5 meter aanduidingen worden geplaatst dat deze ook zichtbaar, toegankelijk, bruikbaar en begrijpelijk zijn voor mensen met een visuele, motorische beperking of verstandelijke beperking (zie verder het slot van paragraaf 2.2).

Communicatie richting burgers is van groot belang om er voor te zorgen dat op straat genomen maatregelen worden begrepen en worden nageleefd. Het kan gaan om lokale communicatie gericht op lokale maatregelen en algemene landelijke communicatie (zie hiervoor hoofdstuk 3).

Maatregelen specifiek op geregelde kruispunten

Bij oversteekplaatsen op met verkeerslichten geregelde kruispunten zijn aanvullende maatregelen mogelijk. Die moeten er voor zorgen dat fietsers en/of voetgangers sneller, langer, vaker of eerder groen krijgen en dus met minder personen (met lagere dichtheid) voor een rood licht staan te wachten. Daarbij moet in de afstelling rekening gehouden worden met een lagere afloop/afrijcapaciteit omdat door de onderlinge afstand van 1,5 m de wachtrij minder compact is. Er zijn meerdere mogelijkheden om wachtrijen met kans op besmetting te voorkomen. Het is daarbij wel van belang om risico's



goed tegen elkaar af te wegen. Als de kans op een verkeersongeluk groter wordt dan een Coronabesmetting dan wordt het paard achter de wagen gespannen. Dit kan gebeuren als:

[1] De wachttijd langer wordt voor autoverkeer en ongeduldige automobilisten door rood gaan rijden.

[2] Een afrijdende autorij wordt afgekapt (kop-staartbotsingen).

De cijfers van beide risico's zijn achter onderstaande maatregelen gezet indien de kans bestaat dat ze optreden.

- **Vaker groen voor fietsers en/of voetgangers:**

- Meerdere keren groen per cyclus voor fietsers/voetgangers. [1]
- Ruimer instellen dubbele realisatie per cyclus voor fietsers/voetgangers (b.v. op 24 uur per dag instellen).
- Deelconflicten met afslaand autoverkeer toestaan. Risico: dit kan leiden tot extra ongevallen door conflicten die er voorheen niet waren.
- Koppelingen voor fietsers, alle richtingen tegelijk groen, of bij links afslaan. [1]

- **Sneller groen voor fietsers en/of voetgangers:**

- Inbreken in de cyclus voor kruisend verkeer. In situaties waarin fietsers of voetgangers na detectie niet direct groen krijgen maar moeten wachten op hun beurt in de cyclus kan de wachttijd verkort worden door het groen van het kruisend verkeer af te kappen. [2]
- Aanpassen parameter voor de maximale wachttijd voor het kruisend verkeer. [2]
- Verlagen maximum groentijden kruisend verkeer. [2]
- Aanpassen start- en eindtijd óf de spitsperioden verkorten.
- Verlagen van de hiaattijd voor kruisend verkeer. [2]
- Groene golven uitschakelen of andere plantijden instellen om meer flexibiliteit te krijgen. [2]
- Pelotonkoppelingen tussen kruispunten maken of juist uitschakelen, of de grenswaarde voor de pelotongrootte verhogen.
- Geen of minder prioriteit voor het OV.
- Verlagen wachttijdbewakingen voor conflictrichtingen voor het OV

Let op: bij de meeste maatregelen uit deze groep is er het risico van kop-staartbotsingen. Altijd als auto's aan het afrijden zijn en het groen wordt afgekapt als de wachtrij niet af is, hetzij door prioritering van fietsers, door kortere maximum-groentijden, wijziging van de hiaattijden of een afwezige groene golf waar die normaal wel is. Rood is wel rood, maar behalve naar het verkeerslicht kijken mensen ook naar hun voorganger en hebben ze een verwachtingspatroon.

- **Langer groen voor fietsers en/of voetgangers:**

- Verhogen hiaattijden op fietslussen.
- Verhogen maximum groentijd voor het kruisend verkeer. [2]
- Aanvraagfunctie op lussen bij het kruisend verkeer (tijdelijk) niet intrekken.

Eventueel kunnen de maatregelen ook alleen op de drukste tijden worden toegepast (mogelijk dynamisch indien er detectie is die de actuele wachtrijlengte kan meten).

In sommige gevallen is het misschien mogelijk ter plekke handmatig te regelen, bijvoorbeeld rond de tijden dat kinderen naar school of weer naar huis gaan.

Aanbevolen wordt terughoudend te zijn met het uitschakelen van de verkeersregelininstallatie aangezien de kans groot is dat de verkeersonveiligheid zal toenemen. Uitschakelen kan alleen overwogen worden in situaties waarin voetgangers of fietsers in de richtingen waar knelpunten in de wachtrij optreden dan voorrang hebben. Voor voetgangers dienen dan zebra's aanwezig te zijn. Daarbij kan het uitschakelen beperkt worden tot de perioden met veel fiets- of voetgangersverkeer. Er moeten dan wel maatregelen genomen zijn om de verkeersveiligheid te borgen, bijvoorbeeld door aanvullende snelheidsremmende voorzieningen.



Ongemakkelijk punt bij verkeerslichten is tenslotte het drukknopje. Kan via het drukknopje het virus overgedragen worden? Het RIVM geeft (vooralsnog) geen eenduidig antwoord op deze vraag maar duidelijk is dat de kans op besmetting via een drukknop zeer gering is, mede omdat het buiten is. Voor de zekerheid kunnen de volgende maatregelen worden genomen:

- Versneld nieuwe knoppen worden aangebracht die met de elleboog in te drukken zijn, of met de voet.
- Vervangen drukknoppen door infrarood detectie. Fietsers zijn daarbij beter te detecteren dan met inductielussen zodat groen op maat geleverd kan worden én geen drukknop nodig is. Van belang is dan wel goede terugmelding naar fietsers of voetgangers zodat ze kunnen zien dat hij/zij gedetecteerd is (bijvoorbeeld een wachttijdindicator).
- Verwijderen of buiten werking stellen van drukknoppen. Hiermee vervalt de noodzaak om op de knop te moeten drukken. Dit kan bijvoorbeeld door een vaste groenfase voor fietsers en voetgangers in te stellen tijdens de schoolspits. Het is dan wel een vereiste dat ter plekke goed wordt gecommuniceerd dat de drukknop buiten werking is.



4.6 Maatregelen op drukke fietspaden die te smal zijn

Wat betreft de 'rijdende fietsers' ligt de prioriteit bij drukke fietspaden die te smal zijn. Vanwege de fysieke afbakening van het fietsersdomein is hier kans het grootst dat passerende fietsers en fietsers uit de tegenrichting onvoldoende afstand aanhouden. Dat geldt met name als het aantal fietsers in de loop van de komende tijd weer toe gaat nemen. In het pré-Corona-tijdperk waren er al drukteproblemen op veel stedelijke fietspaden. Als er een verdere verschuiving optreedt van ov en auto naar fiets, zullen deze knelpunten groter worden. Extra ruimte is dan niet alleen wenselijk vanwege de 1,5-meter-norm. Het is ook nodig om ervoor te zorgen dat de fiets een aantrekkelijk alternatief blijft voor de auto en het stedelijk ov.

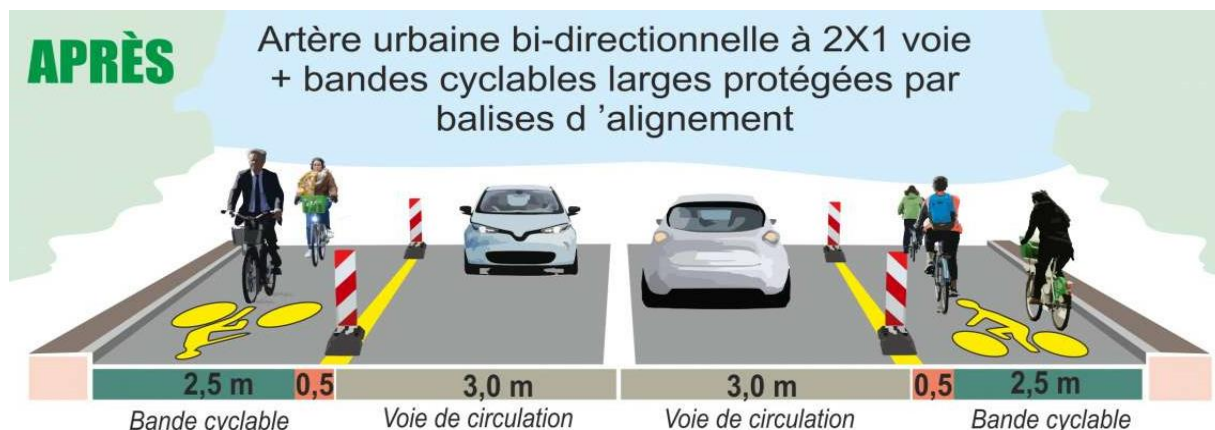
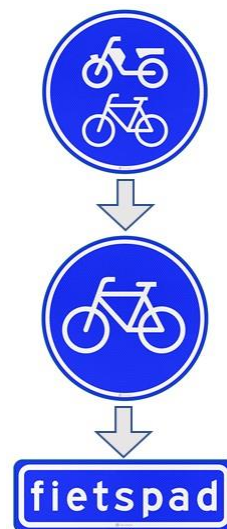
Om snel knelpunten op fietspaden in beeld te krijgen, hanteren we de volgende criteria uit de Quick Scan:

- Eenrichtingsfietspaden: meer dan 250 fietsers/uur en smaller dan 300 cm. Indien smaller dan 210 cm dubbele prioriteit;
- Tweerichtingsfietspaden: meer dan 400 fietsers/uur en smaller dan 400 cm. Indien smaller dan 310 cm dubbele prioriteit.
- Speciale aandacht voor fietspaden in de buurt van middelbare scholen.

Maatregelen om beschikbare ruimte voor fietsers te vergroten

Gemeenten kunnen de volgende (tijdelijke) verkeersmaatregelen nemen om ruimte te creëren op drukke fietspaden die te smal zijn:

- **Verplicht fietspad tijdelijk omzetten in een onverplicht fietspad:** dit biedt met name snelle fietsers de mogelijkheid om uit te wijken naar de rijbaan. Daarnaast mogen snorfietzers geen gebruik meer maken van het fietspad. Deze maatregel is vooral geschikt als de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer op de rijbaan beperkt is, bijvoorbeeld max 1.000 mvt/uur en gemiddelde snelheid van ca 40 km/uur. Door middel van borden of markering moet aan de automobilisten duidelijk gemaakt worden dat fietsers ook van de rijbaan gebruik mogen maken. Eventueel de maximum snelheid tijdelijk verlagen tot 30 km/uur en circulatiemaatregelen nemen.
- **Verplicht bromfietspad tijdelijk omzetten in een verplicht fietspad.** Bromfietsers mogen geen gebruik meer maken van het fietspad, waardoor het aantal inhaalbewegingen (sterk) beperkt wordt. Eventueel op de rijbaan maatregelen nemen om automobilisten te attenderen op de aanwezigheid van bromfietsers.



- **Tweerichtingsfietspad tijdelijk omzetten in een eenrichtingsfietspad.** Hiermee kan het aantal 'ontmoetingen' zeer sterk beperkt worden. Er moet wel een goed alternatief zijn voor de opgeheven fietsrichting, onder andere om illegaal gebruik (spookfietsers) te voorkomen. Eventueel wordt voor deze richting een tijdelijke fietsstrook aangelegd (zie volgende punt).
- **Tijdelijke fietsstroken op de rijbaan,** door een rijstrook of parkeerstrook op te heffen. Deze maatregel wordt momenteel veel toegepast in buitenlandse steden, zoals Berlijn en Brussel. De tijdelijke fietsstrook wordt voorzien van een geel fietssymbool en van de rijbaan gescheiden door gele markering. Bij hoge auto-intensiteiten kunnen tevens geleidebakens toegepast worden om de fietsers te beschermen.
- **Busbaan tijdelijk open stellen voor (snelle) fietsers,** eventueel in combinatie met een onverplicht fietspad. Een maximum snelheid van 30 km/uur voor het busverkeer is gewenst.

5 Parkeren en deelmobiliteit

In dit hoofdstuk kijken we naar mogelijke maatregelen voor het auto- en fietsparkeren in de 1,5m-samenleving. Daarnaast stippen we de kansen en mogelijkheden van deelmobiliteit aan.

De noodzaak of de wenselijkheid van parkeermaatregelen kunnen verschillende achtergronden hebben, zoals:

- het beperken van infectierisico's in auto- en fietsparkeergelegenheden,
- het bieden van alternatieven voor parkeerplaatsen die opgeheven zijn om meer ruimte te maken voor economische activiteiten, voetgangers en fietsers
- het sturen van verkeersstromen naar wegen met meer ruimte.

Deelmobiliteit biedt vooral kansen voor mensen die niet meer met ov willen of kunnen. Eventueel kan deelmobiliteit ingezet worden om mensen (voor een deel van de rit) uit de auto te krijgen

5.1 Beperking van infectierisico's in auto- en fietsparkeergelegenheden,

Beheerders van auto- en fietsparkeergelegenheden nemen verschillende maatregelen om het infectierisico te beperken. De focus ligt daarbij vooral op plekken waar rijvorming kan ontstaan, zoals bij de parkeerautomaat, bij stijpunten of bij de ingang van de stallingen waar men moet in – of uitchecken. De parkeerders zijn in de eerste plaats zelf verantwoordelijk om voldoende afstand te houden tot andere parkeerders, maar dit kan ondersteund worden door maatregelen die we ook elders zien. Denk aan bordjes met gedragsregels, strepen en stippen op de vloer en eventueel looprichtingen.

Maatregelen die rijvorming voorkomen hebben de grootste preventieve werking. Denk aan het tijdelijk afschaffen van in- en uitchecken. Idealiter zou de crisis aangegrepen moeten worden om het parkeerproces zo te optimaliseren dat er structureel minder wachtrijen ontstaan. Daar hebben parkeerders blijvend plezier van. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om betalen met een app, eventueel in combinatie met een automatische herkenning van het voertuig op basis van het nummerbord of een tag. We hebben nog geen voorbeelden gezien waar deze kans in de praktijk benut wordt. Het is wellicht een idee om dergelijke structurele optimalisaties van het parkeerproces voor het najaar op de agenda te zetten.



Het personeel in parkeergarages en fietsstallingen verdient speciale aandacht. Hiervoor gelden dezelfde maatregelen als voor winkelpersoneel. Direct contact moet vermeden worden, onder andere door contactloos te betalen. Als 1,5m niet mogelijk is, kunnen doorzichtige schermen helpen.

Aandachtspunt is tot slot het besmettingsrisico door het aanraken van parkeerautomaten, trapleuningen, deurnoppen etc. Volgens deskundigen is dit risico beperkt. Dit kan verder beperkt worden door deze contactvlakken regelmatig te reinigen.

Checklist 'Parkeren in de 1,5m-samenleving'

Het adviesbureau Spark heeft een checklist opgesteld, die voor beleidsmakers en beheerders van parkeerlocaties als afwegingskader kan dienen bij het nemen van korte termijn maatregelen. Aan de hand van de customer journey van de klant naar 3 verschillende tussenstations (fietsenstallingen, straatparkeren en parkeergarages), doet Spark suggesties voor maatregelen die de beheerder kan nemen om de parkeerder in staat te stellen de 1,5-meterregel zo goed mogelijk toe te passen.

Voor meer info klik [HIER](#).

5.2 Alternatieven voor parkeerplaatsen en het sturen van verkeersstromen

Op relatief veel plekken in het land zien we dat auto- en fietsparkeerplaatsen worden opgeheven, om ruimte te maken voor terrassen, voetgangers en fietsers. Soms is er sprake van een domino-effect. De fietsparkeerplek op het trottoir wordt verplaatst naar een autoparkeervak. Voor de auto moet vervolgens elders een parkeerplaats gevonden worden. Met een verschuiving van het aanbod van auto- en fietsparkeerplaatsen naar de randen van het centrum of de stad kan volgens ook (in zekere mate) de stroom van fietsers en auto's gestuurd. Hierdoor ontstaat in de binnensteden (nog) meer ruimte voor economische activiteiten, voetgangers en fietsers. Ook hier ligt het voor de hand om de auto- en fietsparkeermaatregelen te laten aansluiten bij bestaande wensen vanuit het beleid.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Inrichten van (gratis) opvangstallingen aan de rand van het centrum. Dit kunnen ook tijdelijke stallingen zijn op drukke momenten (pop-up stallingen);
- Het aanbieden van fietsparkeervoorzieningen in zijstraten/steegjes waar weinig voetgangers gebruik van maken;
- Bewoners van de binnenstad een (tijdelijk) gratis abonnement bieden voor een parkeergarage, bewaakte fietsenstalling of buurtstalling. Zo kunnen bewoners van de Utrechtse binnenstad met een parkeervergunning tijdelijk gratis gebruik maken van een parkeergarage aan de rand van het centrum;
- Verruiming van de mogelijkheden voor vergunninghouder om hun auto in andere rayons te parkeren;
- Aanbieden van parkeerplaatsen voor bezoekers op enige afstand van het centrum cq de bestemming. Eventueel gecombineerd met een (gratis) deelfiets (zie ook P+Fiets in hoofdstuk 0). Zo doet evenementencentrum Ahoy mee aan het ParkNBike initiatief in Rotterdam. Voor vier euro per dag kunnen automobilisten hun auto bij Ahoy parkeren en krijgen ze de beschikking over een deelfiets, e-bike of elektrische scooter om hun weg te vervolgen.

5.3 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit biedt vooral kansen voor mensen die (tijdelijk) niet van het ov gebruik willen of kunnen maken. Eventueel kan deelmobiliteit ingezet worden om mensen (voor een deel van de rit) uit de auto te krijgen.

De Coronacrisis heeft geleid tot een aanzienlijke stijging van de verkoop van (tweedehands) auto's. Deze ontwikkeling past natuurlijk niet in de doelstellingen op het gebied van mobiliteit, energie- en ruimtegebruik. Het zou wenselijker zijn als de voormalige ov-reiziger tijdelijk uitwijkt naar een deelauto. De kans op terugkeer naar het ov is dan groter. Gelukkig melden aanbieders van deelauto's, zoals MyWheels, Snappcar en

Greenwheels eveneens een groei van het aantal gebruikers. Gemeenten hebben enkele mogelijkheden om dit verder te faciliteren. Denk aan voldoende gereserveerde parkeerplekken voor deelauto's, korting op de parkeervergunning voor deelauto's of promotie van deelauto's bij parkeervergunninghouders.

Deelscooters en -fietsen kunnen vooral een rol vervullen als alternatief voor ov-ritten op de kortere afstanden. De afgelopen maanden zijn verschillende initiatieven ontplooid.

Een signaal uit Rotterdam: de gemeente overlegt met de RET en aanbieders van deelfietsen en deelscooters hoe zij elkaar kunnen versterken in deze 1,5m-samenleving. Daarbij kijkt men niet alleen naar metrostations en tramhaltes maar ook naar P&R-terreinen en andere parkeerterreinen

6 Openbaar vervoer

Om het openbaar vervoer in de 1,5m-samenleving in goede banen te leiden zijn uiteenlopende maatregelen mogelijk. Denk aan spreiding van aanvangstijden van scholen, verruiming van openingstijden van winkels, stimuleren van thuiswerken, het Corona-proof aanbieden van openbaar vervoer en het promoten van lopen en fietsen. In dit hoofdstuk focussen we op maatregelen die de afdeling verkeer/mobiliteit van een gemeente kan nemen als het gaat om openbaar vervoer.

6.1 Inleiding

De eerste reactie is ongetwijfeld: “Maar daar gaan de provincie en de vervoerregio’s toch over?” Formeel klopt dat, althans wat betreft hun bevoegdheid van opdrachtgever van de vervoerbedrijven. Maar in de voorwaardenscheppende sfeer zijn heel veel raakvlakken tussen gemeenten en openbaar vervoer. Denk alleen maar aan het feit dat het merendeel van de bushaltes in Nederland – in totaal zijn het er 45.000 – beheerd worden



door gemeenten. Daarnaast zijn er lokale wensen en doelen voor een goede bereikbaarheid en voor een goede luchtkwaliteit. En dan hebben we het nog niet over maatregelen om het openbaar vervoer een grotere sociale functie te laten vervullen en over mogelijkheden het openbaar vervoer toegankelijker te maken. Uit deze voorbeelden mogen we wel de conclusie trekken dat openbaar vervoer alleen van goede kwaliteit kan worden als ov-autoriteit, de vervoerder én de gemeente samen de handen ineenslaan. De belangrijkste schakel tussen gemeente en openbaar vervoer is uiteindelijk de reiziger. De ov-reiziger is immers ook inwoner van een gemeente, hij is vaak ook automobilist en fietser en hij is ook kiezer. Kortom, hij is klant. Klant van het openbaar vervoer, klant van de ov-autoriteit en klant van de gemeente.

6.2 Invloedssfeer van de gemeente

Waar ligt nu de belangrijkste invloedssfeer van een gemeente? Het antwoord ligt voor de hand: in de openbare ruimte en meer specifiek: de weg naar de halte. De halte speelt een cruciale rol in het openbaar vervoer. Geen openbaar vervoer zonder haltes. Het is een wachtruimte, informatiepunt, schakel in de verplaatsingsketen en visitekaartje tegelijkertijd. De meeste van de bushaltes liggen langs gemeentelijke wegen. De gemeente is als wegbeheerder eindverantwoordelijke voor de precieze locatie van de halte en voor de benodigde infrastructuur, zoals de haltekant, het perron en de verlichting. In het “Protocol verantwoord blijven reizen in het Openbaar Vervoer; Trein, (water)bus, tram, metro (versie 1 juli 2020)” staan in paragraaf 3.3 alle maatregelen die genomen dienen te worden als het gaat om de haltes en de directe omgeving (zie bijlage 3). In zijn algemeenheid geldt ook voor de stationsomgeving en haltes de richtlijn om net als in de rest van de samenleving 1,5m afstand houden. Verder is de dringende boodschap dat reizigers tijdig voor het instappen de mondkapjes op moeten zetten zodat het in- en uitstapproces veilig en snel kan worden doorlopen.

De voor gemeenten mogelijke maatregelen zijn:

- Scheidt waar mogelijk de loopstromen naar en van in- en uitgangen van stationsgebouwen, de toegangen tot haltes en tunnels/traversen. Dit kan middels signing/bewegwijzering die de gewenste loopstromen aangeven en de leefregels onder de aandacht brengen. Ter ondersteuning kan waar noodzakelijk personeel ingezet voor informatievoorziening/begeleiding van reizigers en toezicht op de leefregels.
- Beperk het aantal fietsers dat tegelijk naar en van stallingen gaat door afspraken te maken met onderwijsinstellingen en bedrijfsleven over het spreiden van aanvangs- en eindtijden.
- Spreid de fietsersstromen naar/van stallingen door middels bebording routes aan te geven en eventueel in bepaalde fietspaden of straten eenrichting verkeer in te stellen.

Het is zaak om als gemeente mogelijke maatregelen vooraf goed af te stemmen met de vervoerders en opdrachtgevers van het openbaar vervoer (provincie of vervoerregio).

6.3 Praktijkvoorbeelden

Hieronder staan een aantal voorbeelden van maatregelen in de buitenruimte waar de gemeente min of meer zelfstandig kan/mag opereren en voorbeelden van maatregelen in de ruimte op en rond de haltes. Bij deze voorbeelden werken de gemeenten nauw samen met de vervoerbedrijven. Het is daarbij opvallend hoe weinig concrete handvatten er zijn als het gaat om (her)inrichtingseisen (stickers, belijning, maatvoering etc.). Als het gaat om de communicatie over de leefregels is meer eenduidigheid te zien. De rijksoverheid heeft hierin ook een rol gespeeld.

Voorbeelden communicatiemaatregelen in de buitenruimte





Voorbeelden maatregelen bij haltes



Informatiebord leefregels (RET, Gemeente Rotterdam)



Extra schoonmaken (gemeente Breda)



Initiatief van de inwoners zelf (gemeente Amsterdam)

7 Evenementen- en recreatieverkeer

In dit hoofdstuk is er specifiek aandacht voor het verkeer van en naar evenementen en recreatiegebieden. Voor de afwikkeling van de stromen fietsers en voetgangers die naar of van een recreatiegebied of evenementenlocatie gaan geldt in beginsel dezelfde aanpak als beschreven in hoofdstuk 4. Maar evenementen- en recreatieverkeer kent ook enkele specifieke risico's m.b.t. het Coronavirus. Het gaat hier om risicopunten bij het binnengaan- en verlaten van het evenement of het recreatiegebied en het risico dat samenhangt met plotseling slecht weer.

Het hoofdstuk start in paragraaf 7.1 met een aantal belangrijk principes die altijd al gelden rond evenementen- en recreatieverkeer maar die juist nu extra van belang zijn om de kans op onderlinge besmetting met het Coronavirus te beperken. De maatregelen die genomen kunnen worden om de specifieke risico's bij evenementen- en recreatieverkeer te beperken zijn uitgewerkt in paragraaf 7.2, 7.3 en 7.4.

Voor algemene kennis over de aanpak van evenementen- en recreatieverkeer is er de CROW-publicatie "Verkeer naar Evenementen", die als onderdeel van de online kennismodule Verkeersmanagement bij CROW verkrijgbaar is (voor informatie klik [HIER](#)). In bijlage 4 is het stappenplan opgenomen dat de basis vormt van deze publicatie. Bij elke stap is aanvullend aangegeven op welke wijze Corona-risico's kunnen worden beperkt.

7.2 De belangrijkste principes bij recreatie- en evenementenverkeer

De hieronder genoemde principes gelden altijd rond recreatie- en evenementenverkeer, maar zijn in de 1,5m-samenleving nu extra belangrijk omdat ze er in belangrijke toe bijdragen dat de kans op onderlinge besmetting beperkt wordt.

1. Zet in op gastvrijheid, vriendelijkheid en goede communicatie

U bereikt meer door in te zetten op gastvrijheid, vriendelijkheid en goede communicatie dan met geboden, verboden en handhaving. Dit houdt ook in het zoveel mogelijk inzetten van mensen om te begeleiden in plaats van het plaatsen van borden. Want omdat drukte zich vaak op heel verschillende plaatsen voordoet werkt het effectiever om begeleiding door verkeersregelaars of vrijwilligers te laten doen. Het blijkt dat aanwijzingen van bijvoorbeeld verkeersregelaars in de praktijk veel beter worden opgevolgd dan die op borden. Mensen zijn een dagje uit en doorgaans van goede wil.

Borden kunnen wel een ondersteunende functie hebben. Als u borden gebruikt, zorg dan voor korte en duidelijke communicatie:

Dus niet:



Maar:

**Houdt 1,5 meter afstand van elkaar!
Ook in het water.**

Of:

**Ruimte genoeg!
Zoek een rustig plekje op.**

En niet:



Maar:

**Overdag niet fietsen in de Dorpsstraat
Fietsen parkeren in stallingen of vakken**

2. Wees flexibel en biedt alternatieven

Hoe goed de voorbereiding ook geweest is, er gebeurt altijd iets dat je niet bedacht hebt. Probeer dan niet star de regels toe te passen, maar met vriendelijkheid en uitgaande van de goede wil van de bezoekers de probleemsituatie op te lossen. Vaak heeft repressie en handhaving in dit soort situaties eerder een averechts effect. Beter is het om alternatieven achter de hand te hebben, waar mensen zo nodig op kunt wijzen of naar toe kunt begeleiden.

3. Zet lopen en fietsen op één

Veel evenementen en vrijwel alle recreatiegebieden zijn niet toegerust op een grote stroom auto's op topdrukke. Door er op in zetten dat zoveel mogelijk bezoekers of deelnemers lopend of op de fiets komen kan die toestroom beperkt worden en is het beter mogelijk ze te spreiden. Dit vergt uiteraard wel goede loop- en fietsroutes en fietsparkeerfaciliteiten. Bijkomend voordeel is dat voor veel mensen geldt dat ze nog meer kunnen genieten van het dagje uit.

7.3 Mobiliteit bij evenementen

Er is een duidelijk verschil tussen het beperkte aantal evenementen dat deze zomer nog plaatsvindt, de evenementen die de komende herfst en winter georganiseerd gaan worden en de evenementen die voor het seizoen van 2021 geleidelijk aan voorbereid gaan worden.

Evenementen in de zomer van 2020

Vrijwel alle evenementen in de zomer zijn al geruime tijd geleden afgelast zodat maatregelen om besmetting met het Coronavirus te voorkomen niet op grote schaal aan de orde zijn. Er zijn nog wel enkele evenementen die wel doorgang vinden, maar daar zijn de maatregelen en protocollen al vastgelegd. Er kan zo nodig gebruik gemaakt worden van de aanbevelingen in de andere hoofdstukken van deze notitie waar het gaat om de loop- en fietsroutes naar het evenement (hoofdstuk 4), het auto- en fietsparkeren (hoofdstuk 5) en het openbaar vervoer (hoofdstuk 6).



Evenementen in de herfst en winter van 2020

Alertheid is zeker nodig voor evenementen die nog wel voorbereid kunnen en moeten worden voor de komende herfst en winter. In de aankomende herfst worden naar iedereen hoopt wel weer evenementen toegestaan, waarbij meer bezoekers verwacht worden. Het meest prominent is het hervatten van de voetbalcompetitie, maar ook andere evenementen kunnen op een soortgelijke manier worden georganiseerd. Maar tegelijk is het vrijwel zeker dat in de rest van 2020 nog beperkende maatregelen van kracht zullen zijn.

Er zijn hier twee situaties denkbaar die aan de hand van de volgende voorbeelden worden geïllustreerd:

1. Parkeren bij de locatie: een stadion of evenement met voldoende parkeerruimte (bv. het AZ-stadion)
2. Parkeren op afstand: een stadion of evenement zonder parkeerruimte tijdens het evenement (bv. het Feijenoord-stadion)

In deze laatste situatie **2** wordt de mogelijkheid van parkeren op afstand en vervolgens lopen naar het stadion aanbevolen

In beide situaties zijn de volgende maatregelen mogelijk:

- Zorg voor voldoende voorbereiding vooraf en inventariseer de risico's die er zijn dat bezoekers en/of deelnemers in groepen stil komen te staan en elkaar daarbij mogelijk besmetten. Betrek hierbij ook bewoners en ondernemers rond de evenementenlocatie.
- Stimuleer dat bezoekers die tot 10 km afstand wonen zoveel mogelijk lopend of op de fiets gaan. Zorg voor duidelijke loop- en fietsroutes en hanteer daarbij de aanbevelingen zoals opgenomen in hoofdstuk 4.
- Laat bezoekers vooraf aangeven welke vervoerswijze ze kiezen, waarbij bezoekers van dichtbij standaard alleen de keuze fiets of lopen krijgen voorgelegd, tenzij ze aangeven dat dat voor hen onmogelijk is.
- Gebruik alleen parkeergarages en parkeerterreinen waar je de toegang kunt reguleren en die je alleen beschikbaar stelt voor wie niet lopend of op de fiets kan komen. Meer over parkeren in hoofdstuk 5.
- Zorg zo nodig dat mensen gespreid in de tijd aankomen en weggaan. Laat bezoekers eventueel rij voor rij het stadion verlaten (dus bv. alle bezoekers van rij 1 t/m 5 kunnen het stadion verlaten, de overige bezoekers wordt verzocht nog even te blijven zitten).

Mogelijke maatregelen specifiek in situatie 1 (parkeren bij de locatie):

- Geef bij de uitgifte van de tickets duidelijk aan waar (b.v. in welk vak) bezoekers hun auto of fiets moeten parkeren. Koppel aan elke parkeervak een aparte ingang met duidelijke gescheiden looproutes.
- Wijs bij stadions specifieke parkeervakken en ingangen aan voor de uitsupporters, met gescheiden looproutes.

Mogelijke maatregelen specifiek in situatie 2 (parkeren op afstand):

- Geef bij het aanschaffen van de tickets al aan waar automobilisten hun auto moeten parkeren. Zorg voor duidelijke looproutes; koppel waar mogelijk elke looproute aan een aparte ingang.
- Wijs bij stadions aparte parkeerplaatsen voor de uitsupporters aan, met aparte looproutes en een aparte ingang. Zorg voor begeleiding van deze bezoekers door stewards van de uitclub.

Evenementenseizoen 2021

Het evenementenseizoen van 2021 vergt een specifieke voorbereiding, waarbij zowel rekening gehouden moet worden met het scenario dat er nog wel Corona-maatregelen nodig zijn als het scenario dat dat niet het geval is. Dat vergt een tijdige start van de voorbereiding.

7.4 Mobiliteit bij drukke dagen in recreatiegebieden

Kenmerkend bij recreatiegebieden is dat pas enkele dagen van te voren duidelijk is of het een mooie zomerse dag wordt met veel bezoekers. Dat vraagt om een goede voorbereiding, met een flexibele inzet. Ook buiten Coronatijd is het al aan te bevelen te stimuleren dat het gebruik van de auto zoveel mogelijk wordt beperkt. Reden is de parkeerruimte veel ruimte in beslag neemt die het overgrote deel van het jaar niet in gebruik is. En op topdagen is de capaciteit vaak bij lange na niet genoeg. In Coronatijd is dit nog meer gewenst om de beschikbare ruimte zoveel mogelijk te kunnen benutten om mensen die te voet of op de fiets komen in de gelegenheid te stellen om de 1,5 meter in acht te nemen. Voor deze zomer toch al een aantal stappen de goede richting te zetten doen wij de volgende suggesties:



- a. Zorg voor voldoende voorbereiding vooraf en inventariseer de risico's die er zijn dat bezoekers in groepen stil komen te staan en elkaar daarbij mogelijk besmetten. Betrek hierbij ook bewoners en ondernemers rond het recreatiegebied.
- b. Bereid de communicatie rond een drukke dag goed voor. Zet op de website en in de plaatselijke media, wat bezoekers kunnen verwachten. Geef aan welke Coronamaatregelen er van kracht zijn en bij wie bezoekers terecht kunnen met zorgen als de regels onvoldoende in acht worden gehouden.
- c. Stimuleer dat bezoekers tot 10 km afstand gaan fietsen of lopen. Zorg voor duidelijke loop- en fietsroutes en voldoende (tijdelijke) stallingen (zie hoofdstuk 4 en 5).
- d. Benut de extra kansen die er deze zomer zijn om voor bezoekers van verder weg P+Fiets te organiseren. P+Fiets is het parkeren op afstand op parkeerterreinen, waar fietsen beschikbaar zijn om naar en in het recreatiegebied te fietsen. Dit concept is bijvoorbeeld in de zomer van 2019 al zeer succesvol ingezet rond het EK Wielrennen in Alkmaar. Vanwege de Corona-crisis zijn er deze zomer veel huurfietsen beschikbaar waar gebruik van kan worden gemaakt. Er kan bijvoorbeeld ook gebruik worden gemaakt van een platform voor online fietsverhuur zoals BIMBIBikes (voor informatie klik [HIER](#)).
- e. Zorg ook op de routes naar de recreatiegebieden voor informatie over het toepassen van de Corona-basisregels

- f. Zet begeleiders in die kunnen helpen bij het reguleren van het verkeer rond en in de recreatiegebieden en bij het naleven van de Corona-regels. Dit kunnen professionals zijn maar ook kan gekeken worden of het lukt om vrijwilligers in te zetten. Bijvoorbeeld de ambtenaren van uw gemeente of andere vrijwilligers. Zorg voor een korte cursus voor het opleiden van vrijwilligers tot evenementen-verkeersregelaars, dit kan in één dagdeel.
- g. Zorg voor voldoende dranghekken, linten en borden en zorg dat ze een dag van te voren ter plaatse aanwezig zijn. De boodschappen op de borden moeten kort, helder en uitnodigend te zijn en het werk van de aanwezige begeleiders ondersteunen.

7.5 Slechtweersscenario's

De meeste "rampen" bij evenementen en recreatiegebieden doen zich voor bij situaties waarbij plotseling sprake is van slecht weer in samenhang met een slechte logistiek organisatie. Denk aan Dance Valley en Pukkelpop. Een dergelijke situatie is in deze COVID-19 tijd extra zorgelijk, omdat mensen dan al snel dicht op elkaar gaan staan op plaatsen waar je droog kunt staan (en vaak is dat binnen). Daarom het volgende:

- a. Maak draaiboeken voor dit soort noodsituaties, waarin u met betrokken partijen de risico's in beeld brengt en ook oplossingen bedenkt.
- b. Zorg voor duidelijke communicatie vooraf: maak duidelijk dat er een kans is op onweer en dat dan bezoekers al naar huis moeten ruim voordat het onweer losbarst.
- c. Maak een duidelijke commandostructuur¹ voor deze situatie. De hulpdiensten moeten hiervan op de hoogte zijn en ook zij moeten deze respecteren. Er moet één persoon zijn die in charge is en die vaststelt welk scenario gevolgd moet worden en welke aanvullende maatregelen nodig zijn.
- d. Soms is een 'Efteling-opstelling' noodzakelijk. Mensen worden dan via dranghekken geleid om ordelijk bijvoorbeeld het station te bereiken. Ga daarbij voor de benodigde lengte van uit dat mensen 1,5m afstand kunnen houden en geef die afstand bij voorkeur ook aan met b.v. linten. Zorg dat deze opstelling al een dag van te voren klaar staat.
- e. Zorg wanneer deze situatie zich dreigt voor te doen voor voldoende begeleiders.
- f. Kijk welke gebouwen of andere overdekte locaties zich lenen om tijdelijk mensen onder te brengen als het buiten noodweer is. Denk aan brandweerkazernes, kerkgebouwen, kantines van sportclubs, grote winkels. Als iedereen meewerkt is het ook in deze situaties mogelijk om voldoende afstand te houden. Dit vergt wel duidelijke communicatie ter plaatse en voldoende begeleiding.

Overigens zijn slechtweersscenario's ook te gebruiken bij andere scenario's waarbij mensen massaal het recreatiegebied willen verlaten. Zoals een ontplofende gasfles of een zwerm agressieve bijen.

¹ Er is bewust gekozen voor de term commandostructuur. Het gaat er om dat in dit soort situaties aanwijzingen zonder meer opgevolgd worden, omdat alleen dan adequaat en zeer snel geacteerd kan worden.

Bijlage 1: Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden

In deze bijlage verkennen welke breedte van fiets- en voetpaden nodig is om conform de RIVM-norm voldoende afstand te kunnen houden. Uitgangspunt is minimaal anderhalve meter afstand tussen twee fietsers/voetgangers, gemeten van mond tot mond.

Breedte fietspaden

In onderstaande tabellen hebben we op basis van recent onderzoek op een rij gezet welke afwikkeling verantwoord mogelijk is bij verschillende fietspadbreedtes. Hierbij gaan we ervan uit de fietsers 'normaal' rechts houden. In krappe situaties houden fietsers minimale afstand aan tot de rond. 'F' staat voor een solofietser. 'FF' betreft een duo fietsers, die geen onderlinge afstand van 1,5 meter hoeven aan te houden, omdat ze bijvoorbeeld uit hetzelfde gezin komen. Verder hebben we de volgende maatsegmenten gebruikt:

Maatsegmenten	cm
minimale afstand tussen fietsers	150
kant - fietser (krap)	30
kant-fietser (gemiddeld)	75
kant - 2e duo fietser (krap)	130
kant - 2e duo fietser (gemiddeld)	175

Eenrichtingsfietspaden		
Minimale breedte (cm)	Combinatie	Toelichting
< 210	F of FF	* inhalen op voldoende afstand <i>niet</i> mogelijk * duo's mogelijk
210	F - F (krap)	* inhalen vereist wederzijdse koersaanpassingen (dichter langs de kant fietseb) * duo's kunnen niet ingehaald worden
300	F - F of FF - F (krap)	* inhalen ruim mogelijk * inhalen van duo's vereist wederzijdse aanpassing wenselijk (indikken duo en dichter langs de kant)
400	FF - F	* ruim inhalen (van duo's) mogelijk

Uit de tabel blijkt dat voor een ruime afwikkeling van fietsverkeer, eenrichtingspaden van minimaal 3 meter wenselijk zijn. De meeste eenrichtingsfietspaden zijn echter tussen de 2 en 2,5 meter breed. Als het niet al te druk wordt (eventueel kunnen we in een volgende versie intensiteiten meegeven) en de fietsers hun gedrag enigszins aanpassen, kan het fietsverkeer op voldoende onderlinge afstand afgewikkeld worden. Voldoende obstakelvrije ruimte (30 tot 50 cm) aan beide zijden is een voorwaarde. Als het op deze paden drukker wordt zijn wel aanvullende maatregelen noodzakelijk.

Tweerichtingsfietspaden		
Minimale breedte (cm)	Combinatie	Toelichting
< 210	F of FF	* Tegenliggers op voldoende afstand <i>niet</i> mogelijk * Inhalen op voldoende afstand <i>niet</i> mogelijk * Duo's mogelijk
210	F - F (krap)	* Tegenliggers alleen mogelijk bij wederzijdse koersaanpassingen (dichter tegen de kant aan fietsen) * Inhalen vereist wederzijdse koersaanpassingen (dichter langs de kant fietsen) * Duo's kunnen niet ingehaald worden * Tegenliggers en duo's niet mogelijk
310	F – F of FF - F (krap)	* Tegenliggers ruim mogelijk * Bij een duo uit tegenrichting zijn wederzijdse aanpassing wenselijk (dichter langs de kant)
400	FF - F	* Tegenliggers ruim mogelijk, ook met één duo uit tegenrichting
500	FF - FF	* Duo's uit tegengestelde richting ruim mogelijk

Voor de interpretatie van de tabel over tweerichtingsfietspaden, is het van belang te beseffen dat het aantal 'ontmoetingen' vanwege de richtingsverschillen vele malen groter is (factor 8) dan op een éénrichtingsfietspad met een vergelijkbare intensiteit en verhardingsbreedte. De tijdsduur van de ontmoetingen is echter extreem kort en de kans op besmetting (waarschijnlijk) navenant klein.

Uit de tabel blijkt dat voor een ruime afwikkeling op tweerichtingsfietspaden minimaal een breedte van 4 meter nodig. De meeste tweerichtingsfietspaden zijn tussen de 3 en 4 meter. Hier geldt dat bij relatief lage intensiteiten de onderlinge afstand gewaarborgd kan worden, mits fietsers hun gedrag aanpassen. Voldoende obstakelvrije ruimte (30 tot 50 cm) aan beide zijden is een voorwaarde.

Tweerichtingsfietspaden smaller dan 3 meter leveren al bij relatief lage intensiteiten problemen op.

Breedte voetpaden/trottoirs

In onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt welke afwikkeling verantwoord mogelijk is bij verschillende breedtes van trottoir of voetpad. Daarbij zijn de volgende aannames gehanteerd:

- De anderhalve meter afstand tussen twee voetgangers wordt gemeten van mond tot mond
- Bij het begrip 'voetganger' wordt standaard rekening gehouden met rolstoelgebruikers en mensen met een kinderwagen.
- Bij een voetganger die bij een passerende voetganger (tegemoetkomend of inhalend) zoveel mogelijk opzij gaat, en daarbij langzaam gaat lopen of stil gaat staan, is gerekend met een minimale afstand van mond tot rand trottoir/voetpad van 40 cm. Dit leidt tot een minimale effectieve breedte van 230 cm.
- Bij een voetganger die bij een passerende voetganger normaal doorloopt is gerekend met een minimale afstand van mond tot de rand trottoir/voetpad van 60 cm. Dit betekent een minimale effectieve breedte van 270 cm.
- Bij twee direct naast elkaar lopende voetgangers die normaal doorlopen wordt gerekend met minimale een afstand tussen mond van de buitenste voetganger tot de rand van trottoir/voetpad van 130 cm. Daarmee komt de minimaal benodigde effectieve breedte 410 cm.
- Voor de gehanteerde breedtes van trottoirs/voetpaden is er vanuit gegaan dat de loopruimte niet wordt geblokkeerd door obstakels. Waar dat wel het geval is en daardoor de 1,5 meter niet geborgd kan worden moet geregeld worden dat deze (tijdelijk) verwijderd worden, zeker op drukke trottoirs.

Voorbeelden zijn vuilnisbakken, gestalde fietsen, reclameborden, uitstallingen, terrassen, straatmeubilair b.v. (afvalbakken, bankjes, plantenbakken) of geparkeerde auto's. Van belang is dat er ook op wordt toegezien dat de obstakels weg blijven. Indien het niet mogelijk is de obstakels te verwijderen moet de daardoor ingenomen ruimte niet meegerekend worden in de tabel gehanteerde breedtes.

Trottoirs/voetpaden		
Effectieve breedte (cm)	Combinatie	Toelichting
tot 230 cm	V↑	Veilig passeren (tegemoetkomend of inhalend) met afstand van 1,5m niet mogelijk. Daarom tweerichtingsverkeer niet wenselijk, zeker niet bij grotere aantallen voetgangers.
vanaf 230 cm	V↓ ⇄ V↑	Krappe situatie maar passeren (tegemoetkomend of inhalend) is net mogelijk mits voetgangers achter elkaar lopen en bij passeren even dicht tegen de gevel/rand aan te gaan lopen of staan. Dit lukt alleen bij beperkte aantallen voetgangers.
vanaf 270 cm	V↓ ⇄ V↑	Passeren mogelijk (tegemoetkomend of inhalend) mits de voetgangers dan achter elkaar lopen (ook duo's uit een gezin).
vanaf 390 cm	VV↓ ⇄ VV↑	Passeren mogelijk (tegemoetkomend of inhalend), ook indien voetgangers met z'n tweeën naast elkaar lopen. Uitgezonderd lopen naast een rolstoelgebruiker of iemand met een kinderwagen.
vanaf 410 cm	VV↓ ⇄ VV↑	Passeren mogelijk (tegemoetkomend of inhalend), ook indien voetgangers met z'n tweeën naast elkaar lopen.

Bijlage 2: Relevante artikelen in BABW en RVV

Tijdelijke verkeersmaatregelen

Artikel 34 BABW

Door het bevoegd gezag dan wel door het openbaar lichaam, dat het beheer heeft over een weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, door de eigenaar van de weg kunnen in de hierna genoemde omstandigheden en voor de duur van die omstandigheden verkeerstekens als bedoeld in [artikel 12](#), worden geplaatst alsmede maatregelen als bedoeld in [artikel 15, tweede lid](#), van de wet, worden uitgevoerd:

- a. ingeval van de uitvoering van werken, opdooi, de doorweekte toestand van een weg of weggedeelte, dreigend gevaar **of andere dringende omstandigheid van voorbijgaande aard**;
- b. ingeval van een door het wegverkeer veroorzaakte ernstige aantasting van voorbijgaande aard van de in [het tweede lid, onder a, van artikel 2](#) van de wet genoemde belangen.

Artikel 35 BABW

De plaatsing van verkeerstekens en het uitvoeren van maatregelen, bedoeld in artikel 34, kunnen geschieden zonder een daaraan ten grondslag liggend verkeersbesluit.

RVV Hoofdstuk II. Paragraaf 17 : Erven

Artikel 44

Voetgangers mogen wegen gelegen binnen een erf over de volle breedte gebruiken.

Artikel 45

Bestuurders mogen binnen een erf niet sneller rijden dan 15 km per uur.

Artikel 46

1 Het is bestuurders van een motorvoertuig verboden binnen een erf te parkeren anders dan op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven.

2 Indien het erf tevens is aangeduid als parkeerschijf-zone, is ten aanzien van het parkeren van voertuigen [artikel 25](#) van toepassing.

Uitvoeringsvoorschriften BABW: Hoofdstuk II Bord G5 (erf)

Toepassing

1 Het erf moet voornamelijk een verblijfsfunctie hebben. Dit houdt in, voor zover het gemotoriseerd verkeer betreft, dat de wegen binnen een erf slechts een functie mogen hebben voor verkeer dat zijn bestemming of zijn vertrekpunt binnen het erf heeft en de intensiteit van het verkeer het karakter van het erf niet mag aantasten.

2 De aard en de gesteldheid van de wegen en weggedeelten in het erf moeten zodanig zijn en op of aan die wegen en weggedeelten moeten snelheidsbeperkende voorzieningen zijn aangebracht waardoor stapvoets rijden redelijkerwijze uit die omstandigheden voortvloeit.

3 De indruk moet worden vermeden dat de weg is verdeeld in een rijbaan en een trottoir. Er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan in het dwarsprofiel van een weg binnen een erf. Voor zover aan het vorenstaande wordt voldaan mag een voorziening voor voetgangers worden gerealiseerd.

4 De in- en uitgangen van een erf moeten reeds door hun constructie als zodanig duidelijk kenbaar zijn. Voor zover de in- en uitgangen bij een kruisende weg door motorvoertuigen kunnen worden gebruikt moeten zij als in- of uitrit zijn uitgevoerd. Het is toegestaan dat de in- en uitgang van een erf vóór een kruisende weg is

gesitueerd, mits op een zodanige afstand, met een minimum van 20 meter, van de kruisende weg dat geen misverstand kan bestaan over de op het kruispunt geldende voorrangsregeling.

5 De parkeerplaatsen moeten worden aangeduid of aangegeven met een P-tegel of een P-bord. Indien het erf tevens is aangewezen als parkeerschijf-zone moet op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijf verplicht is een blauwe streep worden aangebracht.

[Uitvoeringsvoorschriften BABW: Hoofdstuk I. Paragraaf 3. Tijdelijke toepassing van verkeerstekens](#)

Bij tijdelijke toepassing van verkeerstekens en onderborden, overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 8 van het BABW, mag in spoedeisende gevallen van de voorschriften in de [hoofdstukken II](#) en [III](#) worden afgeweken. Dergelijke afwijkingen worden zo spoedig mogelijk gecorrigeerd.

Bijlage 3: Protocol verantwoord blijven reizen in het OV

Op 14 mei 2020 heeft de Rijksoverheid een protocol uitgebracht met de volledige naam: 'Protocol verantwoord blijven reizen in het Openbaar Vervoer; Trein, (water)bus, tram, metro Versie 1 juli, deel stations / haltes'. Dit protocol is op 1 juli 2020 geactualiseerd. Paragraaf 3.3 van het protocol handelt over stations en haltes. Hieronder is de tekst van deze paragraaf opgenomen. Voor het volledige protocol klik [HIER](#).

Algemeen

Voor de stationsomgeving en haltes blijf de richtlijn net als in de rest van de samenleving 1,5m afstand houden. Verder is de dringende boodschap dat reizigers tijdig voor het instappen de mondkapjes op moeten zetten zodat het in- en uitstapproces veilig en snel kan worden doorlopen.

Stationsomgeving

- Loopstromen: Aanpassingen aan stations om loopstromen waar mogelijk te scheiden. Uitvoerige communicatie over "rechts aanhouden" en waar mogelijk aparte in- en uitgangen van stationsgebouwen.
- Per object leefregels indien nodig:
 - Lift (maximaal 2 personen per lift);
 - Trap (houd rechts, houd 4 treden afstand, houd 1,5 meter afstand);
 - Roltrappen, etc (houd rechts, houd 4 reden afstand, haal niet in);
 - OVCP/CHICO (houd 1,5 meter afstand en geef elkaar de ruimte);
 - Kaartautomaten/Ticket & Service (houd 1,5 meter afstand en geef elkaar de ruimte);
 - Hal/tunnel/traversen (houd rechts en houd 1,5 meter afstand);
 - Winkels (houd 1,5 meter afstand, betaal met pin, volg instructies personeel, volg aangegeven looproute en maximaal aantal personen in winkel);
 - P&R (houd rechts en houd 1,5 meter afstand);
 - Fietsenstallingen (houd 1,5 meter afstand, maximaal aantal personen in fietsenstalling en volg aangegeven looproute);
 - Perrons (houd 1,5 meter afstand, geef elkaar de ruimte bij in-/uitstappen, eerst reizigers uitstappen voordat reizigers instappen).

Perrons en haltes

- Leefregels ingesteld en gecommuniceerd (zie bovenstaande);
- Reizigers worden dringend opgeroepen dat ze tijdig voor het instappen de mondkapjes op moeten zetten zodat het in- en uitstapproces veilig en snel kan worden doorlopen.
- Daar waar noodzakelijk wordt extra signing/bewegwijzering ingezet om loopstromen te geleiden;
- Ter ondersteuning van maatregelen wordt daar waar noodzakelijk personeel ingezet voor informatievoorziening/begeleiding van reizigers en toezicht op leefregels;
- Daar waar nodig worden markeringen aangebracht ter aanduiding van 1,5 meter afstand (maatwerk, nader uit te werken).

First en last mile: Fietsenstalling:

- Beperking van het aantal fietsers tegelijk in de stalling;
- Aanpak routing van, naar en in de stalling;
- Vermijd contact tussen reiziger en medewerker;
- Werk zoveel mogelijk met PIN, voorkom zoveel als mogelijk cashbetalingen;
- Zorg voor extra schoonmaak/desinfectie op de contactpunten.
- Zorg voor extra schoonmaak/desinfectie van deelfietsystemen nabij OV knooppunten.

Toegangspoortjes:

- Extra schoonmaak/desinfectie op de contactpunten.

(Kaartverkoop) specifieke afspraken:

- Werk zoveel mogelijk met PIN, voorkom zoveel als mogelijk cashbetalingen;
- Afspraken ten aanzien van wachten voor kaartverkoop (afstand houden);
- Promoten E-ticketing/ stimuleer kaartverkoop automaten(BTM);
- Vanaf 1 juli is de fiets weer toegestaan in het OV. Waar dit voorheen gebruikelijk was, moet ook vanaf 1 juli weer een vervoersbewijs gekocht worden. Vervoerders communiceren over de wijze waarop dit vervoersbewijs gekocht moet worden. Hiervoor wordt door vervoerders o.a. gewerkt aan een registratiesysteem waar reizigers hun reis met fiets van tevoren online kunnen aanmelden, om te voorkomen dat het aantal fietsen het aantal daarvoor bestemde plekken overstijgt, waardoor de doorgang in de trein wordt belemmerd.

Winkels

voor zover die worden geopend, worden ingericht met 1,5m toegang. Dat betekent cf. de standaard winkelnorm een beperkt aantal consumenten in de winkel zodat de 1,5m gewaarborgd kan worden.

Hygiëne

- Extra schoonmaak/desinfectie op de contactpunten;
- Brede beschikbaarheid verkoop flesjes handsanitizers op NS stations en eventueel gratis
- beschikbaarheid op grote NS knopen;
- Meer ventilatie/meer schoonmaak filters afhankelijk van nader onderzoek over nut/noodzaak.

Toegang tot stations en haltes wordt in algemene zin niet beperkt. Bepalen maximumcapaciteit stations en BTM-haltes en afspraken over monitoring drukte en beheersmaatregelen waarbij stations/haltes ad ultimo afgesloten kunnen worden indien sprake is van grote drukte waarbij veiligheid in het gedrang komt. Hier wordt aangesloten bij eerdere crowdcontrol plannen indien die in al eerder zijn opgesteld. Bij maximumcapaciteit stations moet ook direct de combinatie met de dienstregeling gezocht worden om deze op elkaar af te stemmen. Bij excessen kan de politie de worden ingeschakeld.

Bijlage 4: Stappenplan bij evenementen

Voor algemene kennis over de aanpak van evenementen- en recreatieverkeer is er de CROW-publicatie "Verkeer naar Evenementen", die als onderdeel van de online kennismodule Verkeersmanagement bij CROW verkrijgbaar is (voor informatie klik [HIER](#)). In deze bijlage is het stappenplan opgenomen dat de basis vormt van deze publicatie en is voor elke stap aangegeven op welke wijze Corona-risico's kunnen worden beperkt.

Op het moment dat duidelijk wordt dat er een evenement zit aan te komen en zeker wanneer een aanvraag voor een vergunning wordt ingediend, moet een aantal stappen worden doorlopen die moeten leiden tot een vlotte, veilige en gastvrije afwikkeling van het verkeer rond dat evenement. In de praktijk zullen de stappen deels door elkaar lopen en afhankelijk van de situatie meer of juist minder aandacht krijgen. Het is aan te raden om bij elke stap in ieder geval na te gaan wat aan de orde is en waar nodig de aanbevelingen uit te voeren.

Aanvullend zijn in vetgedrukte letters de extra inspanningen aangegeven die van toepassing zijn zolang in verband met het Corona-virus beperkingen van kracht zijn bij de organisatie van evenementen.

Het gaat om het doorlopen van de volgende stappen:

0. Overheidsorganisatie op orde :

Voordat een gemeente een evenement kan gaan beoordelen moet zowel de interne organisatie op orde zijn (bijvoorbeeld vergunningsverleningsprocedure en de betrokkenheid van mobiliteit daarbij) alsmede de regionale afstemming. Ook moet geregeld zijn wie welke rol moet vervullen, hoe de verantwoordelijkheden zijn verdeeld en welke partijen daarbij zijn betrokken. **Dit geldt ook voor de afspraken over wie verantwoordelijk is voor het nemen van beperkende maatregelen in verband met Corona en voor de handhaving.**

1. Start :

Het gaat daarbij om het uitvoeren van de Quick Scan, het opstarten van het vergunningentrajec, het uitvoeren van een stakeholdersanalyse en het opzetten van een organisatie voor het evenement. **In de Quick Scan kan ook een eerste globale risico-analyse worden opgenomen met betrekking tot Corona: mag het evenement wel doorgaan vinden? Zo ja, welke beperkingen zijn van kracht? Welk type maatregelen moet genomen worden?**

2. Mobiliteitsanalyse :

Doel is het bepalen van de verkeerseffecten van het evenement. **Daarbij moet ook bekeken worden welke effecten er zijn op de verkeersafwikkeling voor de verschillende modaliteiten in het licht van de 1,5m - samenleving en waar en wanneer de 1,5m in het gedrang kan komen.**

3. Maatregelen en Mobiliteitsplan : Gezocht moet worden naar de maatregelen die nodig zijn om de mobiliteit rond het evenement in goede banen te leiden, gevolgd door het vastleggen van het maatregelenpakket en een aantal scenario's voor afwijkende situaties in een Mobiliteitsplan. **Er zullen zonodig ook maatregelen genomen moeten worden om de kans dat de 1,5m niet nageleefd kan worden te minimaliseren.**

4. Vergunningverlening : Het proces dat doorlopen moet worden alvorens een vergunning voor het evenement wordt afgegeven en het borgen dat een goede afwikkeling van het verkeer daarbij een van de vergunningseisen is. **In dat proces zal naleving van de Corona-beperkingen en het borgen dat de benodigde maatregelen in het kader van de 1,5m -samenleving moeten worden meegenomen.**

5. Vorbereiding : De gekozen maatregelen moeten worden uitgewerkt en praktisch worden voorbereid. Ook moeten de verantwoordelijkheden worden vastgelegd. **Geborgd en gecontroleerd moet worden dat de afgesproken maatregelen ook worden uitgevoerd.**

6. Tijdens evenement : Op de dag(-en) zelf vindt de uitvoering van de maatregelen plaats. Dit omvat ook het monitoren van de situatie en het zo nodig nemen van extra maatregelen. Ook dient er steeds afstemming met verkeersregelaars en hulpdiensten plaats te vinden. **Geborgd en gecontroleerd moet worden dat de afgesproken maatregelen ook worden uitgevoerd. Zonodig moet handhavend worden opgetreden.**
7. Evaluatie : De evaluatie kan belangrijke informatie opleveren voor volgende edities en sluit direct weer aan op stap 2, de analyse van de mobiliteit. Ook als er geen vervolgeditie komt, wordt een evaluatie aangeraden om voor de betrokken partijen waardevolle inzichten te krijgen en te benutten. **Zeker in deze Corona-tijd waarin we nog niet alles over de besmettingsrisico's weten is het zaak dat de gang van zaken tijdens een evenement wordt geëvalueerd en de dat de opgedane kennis landelijk beschikbaar komt zodat anderen er van kunnen leren.**