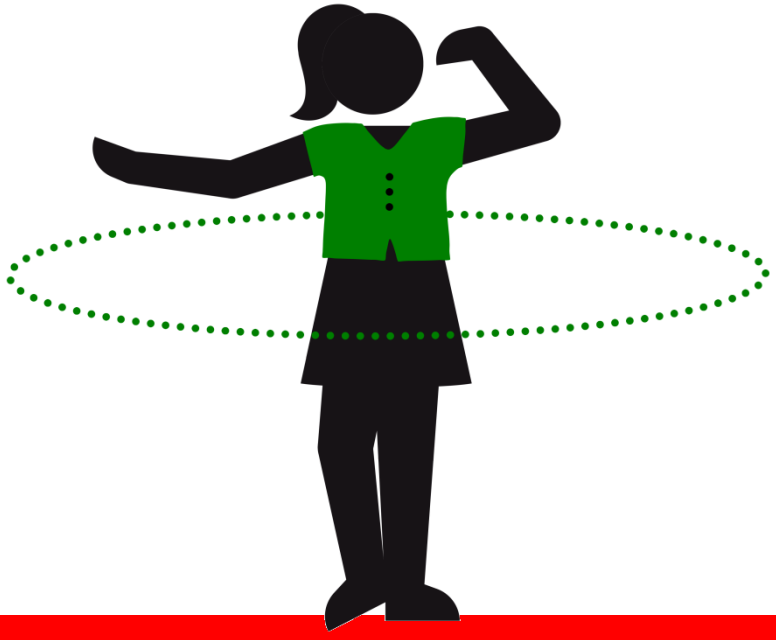
Gemeente Amsterdam

## Menukaart

### Tijdelijke maatregelen openbare ruimte

# We geven elkaar ruimte



8 mei 2020

# Inhoud

**Inleiding** ..... **4**
Maatregelen internationaal ..... 4
Leeswijzer ..... 4

**Organisatie & uitvoering** ..... **6**
Bestuurlijke besluitvorming ..... 6
Juridisch kader ..... 7
Adaptieve aanpak ..... 9
Pragmatisme in de uitvoering ..... 9
Monitoring ..... 9

**Uitgangspunten** ..... **11**

**Ruimte voor voetgangers** ..... **13**
Maatregelen, meer ruimte voor voetgangers ..... 13
Trottoirs vrijmaken van objecten ..... 15
Eenrichtingsverkeer voor voetgangers ..... 16
Fietspad wordt trottoir ..... 17
Alternatief gebruik parkeerplaatsen ..... 18
Voetganger op rijbaan, 'shared space' ..... 19
Voetganger op rijbaan, straat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer ..... 20
Voetgangersgebied, straat ook afsluiten voor fietsverkeer ..... 21
Aanpassing programma verkeerslichten (VRI) ..... 22
Uitschakelen verkeerslichten (VRI) ..... 23
Ruimte voor rijdende auto anders inzetten ..... 24
Parkeerverbod fietsen buiten voorzieningen ..... 25

**Ruimte voor fietsers** ..... **27**
**Maatregelen, meer ruimte voor fietsers** ..... 27
Verbeteren ruimte/veiligheid fietsstroken ..... 29
Fietsers op de rijbaan ..... 30
Aanpassing programma verkeerslichten (VRI) ..... 31
Tijdelijk uitzetten verkeerslichten (VRI) ..... 32
Vergroten opstelruimte ..... 33
Gedragsregels fietsers op smalle fietspaden ..... 34

**Ruimte voor OV-reizigers** ..... **36**
Maatregelen, meer ruimte voor de reizigers van het openbaar vervoer ..... 36
Inrichten wachtgebied buiten 'dedicated' halteomgeving; trottoirs ..... 38
Inrichten wachtgebied buiten 'dedicated' halteomgeving; fietspaden, rijbanen, parkeerplaatsen ..... 39

**Ruimte voor autoverkeer** ..... **41**
**Maatregelen, ruimte voor autoverkeer** ..... 41
Autonetwerk ..... 43
Circulatiemaatregelen voor auto's ..... 44
Alternatieve parkeergelegenheid ..... 45

**Ruimte op en rond het water ..... 47**
Maatregelen, voldoende ruimte op en rond het water ..... 47
Sector overstijgend reguleren ..... 48
Zorgdragen voor veilige passagiersvaart ..... 49
Aanpassingen rond de veren ..... 50
Voortgang van transport en bouwlogistiek ..... 51
Faciliteren van veilige pleziervaart ..... 52

**Ruimte voor recreanten ..... 54**
**Maatregelen, meer ruimte voor recreanten** ..... 54
Beter benutten recreatieruimte ..... 55
Fietsverbod parken en pleinen ..... 56
Heropenen sportparken* ..... 57
Anders gebruik van verkeersruimte ..... 58
Activeren ongebruikte ruimte ..... 59

**Ruimte voor economische activiteiten ..... 61**
**Maatregelen, meer ruimte voor economische activiteiten** ..... 61
Faciliteren wachtrijen ..... 62
Markten in de anderhalvemetereconomie ..... 63
Ruimte voor terrassen ..... 64
Openbare zitgelegenheid faciliteren, o.a. voor take-out / to go ..... 65
Meer ruimte voor mobiele verkoop ..... 66

**Flankerende maatregelen ..... 68**
Monitoring met Crowd Management Systeem Amsterdam ..... 68
Monitoring intensiteit autoverkeer ..... 68
Alternatieven voor autoparkeren ..... 68
Toezicht & handhaving ..... 69
Communicatie ..... 69

# Inleiding

Op dit moment (7 mei 2020) geldt vanuit de Rijksoverheid het volgende advies: 'Voor iedereen in Nederland geldt: blijf zoveel mogelijk thuis.' en 'Houd 1,5 meter afstand (2 armlengtes) van anderen'. Naar verwachting wordt in de komende tijd de eerste regel versoepeld, maar blijft de 2e regel voor langere tijd gehandhaafd. Om te zorgen dat de stad weer langzaam op gang kan komen, terwijl we toch voldoende afstand tot elkaar houden, moeten we nieuwe keuzes maken in het gebruik van de openbare ruimte.

Dit betekent dat in eerste instantie vooral het verplaatsen (utilitair) en het bewegen (recreatief) in de openbare ruimte zullen toenemen en dat voldoende ruimte voor dit gebruik prioriteit heeft. De meer sociale kant van het in de openbare ruimte zijn (elkaar ontmoeten, samen sporten, terrasbezoek, evenementen) is tijdelijk beperkt, maar zal na loop van tijd ook weer gaan toenemen. Ook recreatie en ontspanning faciliteren we. Zodat de stad weer tot bloei kan komen, binnen de ruimte die de landelijke richtlijnen en afspraken uit de veiligheidsregio bieden.

Deze menukaart biedt inzicht in de maatregelen die we als gemeente kunnen nemen op het moment dat de samenleving weer op gang komt, en 'blijf thuis' voor steeds minder mensen de norm wordt. De eerste stap is op 22 april aangekondigd, met de heropening van de bassischolen per 11 mei en op 6 mei zijn verdere stappen aangekondigd. Daar waar de ruimte nu nog volstaat, omdat de straten zeer rustig zijn, zal het op termijn zeer waarschijnlijk gaan knellen. Op basis van deze menukaart kan Amsterdam knelpunten voorkomen en ruimte te bieden aan verplaatsen, recreëren en economische activiteit, op anderhalve meter afstand. Het beleid van de Rijksoverheid en de Veiligheidsregio zijn uiteraard altijd leidend.

## Maatregelen internationaal

Steden over de hele wereld hebben recent maatregelen genomen of aangekondigd, zoals het afsluiten van straten en het invoeren van lagere maximumsnelheden om meer ruimte en veiligheid te bieden aan voetgangers en fietsers. Dit versterkt het idee dat Amsterdam snel moet volgen met vergelijkbare maatregelen. Hierbij moeten we echter niet vergeten dat Amsterdam ook vóór deze crisis, meer dan menig andere wereldstad, al een hoog aandeel voetgangers en vooral fietsers heeft. En dat de openbare ruimte hier veelal op is ingericht met (eigen) ruimte voor fietsers en voetgangers. We leren dus van de internationale voorbeelden, maar kijken daarbij wel specifiek naar wat er in Amsterdam nodig is.

## Leeswijzer

Na het hoofdstuk over de 'Organisatie & uitvoering' en de algemene 'Uitgangspunten' volgen de hoofdstukken waarin de mogelijke maatregelen inclusief randvoorwaarden beschreven staan. Maatregelen om meer ruimte te maken voor de voetganger, voor de fiets, op en rond het water, voor economische activiteiten, etc. Het laatste hoofdstuk besteedt aandacht aan de 'flankerende maatregelen' die daarbij nodig zijn, zoals communicatie, handhaving en toezicht.

# ORGANISATIE & UITVOERING

# Organisatie & uitvoering

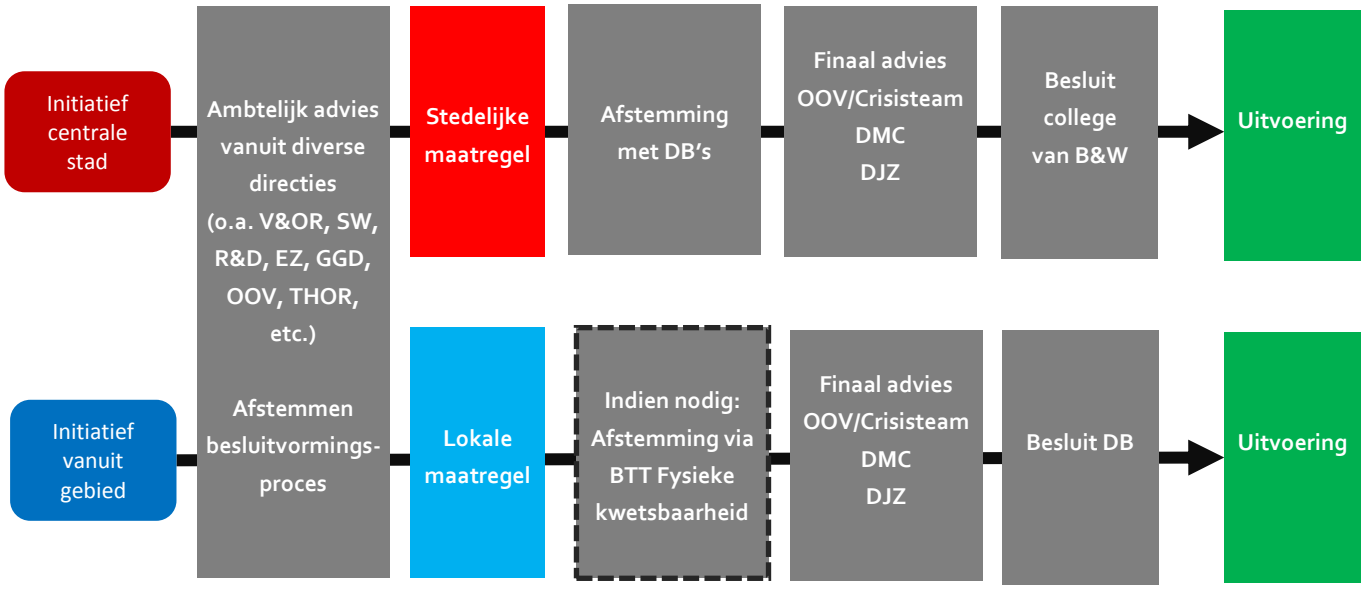
## Bestuurlijke besluitvorming

Deze menukaart bevat kansen om samen met Amsterdammers en ondernemers meer ruimte te maken en elkaar de ruimte te geven. De menukaart beschrijft ruim dertig maatregelen om de ruimte in Amsterdam tijdelijk anders te gebruiken. De menukaart is op 8 mei 2020 vastgesteld door het college van B&W. Daarmee vormt de menukaart het kader voor de uitvoering van maatregelen met betrekking tot het herverdelen of anders gebruiken van de openbare ruimte ten bate van de 'anderhalvemetersamenleving'.

Conform de takenlijst van de Verordening op het lokaal bestuur hebben de Dagelijks Besturen (DB's) van de stadsdelen de taak tot het inrichten van de openbare ruimte, groen en parken (exclusief het Amsterdamse Bos) binnen stedelijke beleidskaders. Deze werkwijze geldt ook voor deze menukaart: de DB's zijn bevoegd tot het nemen van lokale maatregelen, zo lang aan de randvoorwaarden en uitvoeringscriteria uit de menukaart en daaruit volgende kaders voldaan wordt. De menukaart is dus de basis voor de verdere uitwerking en uitvoering.

Daarbij maken we wel een onderscheid tussen maatregelen die uitsluitend *stedelijk* doorgevoerd kunnen worden, op basis van collegebesluiten, en maatregelen die *lokaal* genomen kunnen worden, binnen de gestelde kaders na besluit van de DB's. Voor elke maatregel is dit aangegeven. Eventuele dilemma's op lokaal niveau worden geagendeerd in het Bestuurlijk Team Fysieke Kwetsbaarheid.

Hierbij geldt, in afwijking van de Verordening op het lokaal bestuur, dat het DB niet besluit over maatregelen op het plusnet fiets, hoofdnet auto en hoofdnet OV. Deze taak is door het college teruggenomen voor netwerkingrepen gerelateerd aan de 'anderhalvemetersamenleving', voor zo lang het 'anderhalvemetercriterium' in de openbare ruimte geldt vanuit de Rijksoverheid dan wel de Veiligheidsregio, in lijn met artikel 15[1] van de Verordening op het lokaal bestuur. Deze keuze is gemaakt vanuit het belang om stedelijk regie te houden op de robuustheid van het netwerk en daarmee de bereikbaarheid van de stad te garanderen. Ook besluit het DB niet over ingrepen op plusnet OV en plusnet auto. Dit is in lijn met de reguliere werkwijze conform de Verordening op het lokaal bestuur.




[1] Artikel 15 van de Verordening op het lokaal bestuur luidt: 'Indien daar naar het oordeel van het college of de burgemeester aanleiding toe is, neemt het college of de burgemeester de gedelegeerde taken en bevoegdheden terug, ieder voor zover het de door hen overgedragen taken en bevoegdheden betreft.'

# Juridisch kader

Op het moment van schrijven (8 mei 2020) zijn in een noodverordening diverse regels opgenomen om de verdere verspreiding van het Covid-19 virus te voorkomen. Deze noodverordening is vastgesteld door de voorzitter van de Veiligheidsregio, op grond van artikel 39 van de Wet op de veiligheidsregio's. Voor alle maatregelen die Amsterdam neemt in de openbare ruimte geldt uiteraard ook dat deze niet strijdig mogen zijn met de noodverordening.

Voor het treffen van een aantal van de maatregelen die in deze menukaart genoemd worden, is een op een wettelijke grondslag gebaseerde bevoegdheid nodig. Een noodverordening (of deze nu van de voorzitter van de Veiligheidsregio is of van de burgemeester) kan zo'n wettelijke grondslag vormen. Met een noodverordening kan van bestaande regels worden afgeweken, bijvoorbeeld wanneer dat nodig is ter beperking van gevaar in geval van een (dreigende) ramp.

Echter, naar het instrument van de noodverordening moet alleen worden teruggegrepen indien de reguliere bevoegdheden geen uitkomst bieden. Op basis van het subsidiariteitsbeginsel moet eerst worden onderzocht of er geen reguliere bevoegdheden zijn, die kunnen worden ingezet en waarmee hetzelfde (of een vergelijkbaar) resultaat kan worden bereikt. Voor de op de menukaart opgenomen maatregelen zijn reguliere bevoegdheden beschikbaar. Voorts zal het instrument van de noodverordening op termijn (deels) verdwijnen, nu het Rijk heeft aangekondigd met een Kaderwet te komen. Ook dat pleit er voor om zo veel mogelijk via de reguliere bevoegdheden te werken. In een aantal gevallen is het inzetten daarvan erg tijdrovend of arbeidsintensief.

De reguliere bevoegdheden die betrekking hebben op de maatregelen in deze menukaart, komen hoofdzakelijk voort uit de Wegenverkeerswet (en aanverwante landelijke regelgeving) en de Algemene Plaatselijke Verordening.

**Verkeersmaatregelen**

Op basis van de Wegenverkeerswet (WVW) geldt dat voor maatregelen zoals het verlagen van de maximum snelheid of het uitsluiten van bepaalde weggebruikers op een wegvak in principe een verkeersbesluit nodig is. De maatregelen waarvoor een verkeersbesluit nodig is, kunnen in bepaalde gevallen ook zonder besluit worden getroffen met behulp van een zogenaamde tijdelijke verkeersmaatregel (TVM). Dit is geregeld in artikel 34 e.v. van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

Een tijdelijke verkeersmaatregel in plaats van een verkeersbesluit is in een aantal gevallen mogelijk, onder meer vanwege een 'andere dringende omstandigheid van voorbijgaande aard'. Het besmettingsgevaar in relatie tot corona en de noodzaak tot het (tijdelijk) houden van anderhalve meter afstand tot andere weggebruikers kunnen wellicht aangemerkt worden als zo'n 'dringende omstandigheid van voorbijgaande aard'. Bij de uitvoering van maatregelen uit deze menukaart zal steeds bekeken welke juridische basis hieraan ten grondslag kan worden gelegd. Met het Rijk wordt in overleg getreden of de Kaderwet die thans in voorbereiding is, daar ook een rol bij kan spelen. Besluiten en maatregelen op het water kunnen worden genomen op basis van de Verordening op het Binnenwater (VOB) en het Binnenvaart Politie Regelement (BPR).

Overigens moet hierbij opgemerkt worden dat zowel het treffen van tijdelijke verkeersmaatregelen als het voorbereiden en uitvoeren van verkeersbesluiten arbeidsintensief kan zijn. De beschikbaarheid van voldoende ambtelijke capaciteit is hierbij dus een randvoorwaarde.

**Wijzigingen ten aanzien van objecten in de openbare ruimte**
In deze menukaart staan diverse maatregelen die raken aan het plaatsen, verplaatsen of verwijderen van objecten in de openbare ruimte om anders gebruik van die ruimte mogelijk te maken. In de Algemene Plaatselijke Verordening is in artikel 4.3 (kort gezegd) een verbod opgenomen om voorwerpen op de weg te plaatsen. Op dit verbod zijn verschillende uitzonderingen:

- Voor een aantal categorieën voorwerpen is een uitzondering in de APV opgenomen, waarvan wellicht de meest in het oog springende het plaatsen van (brom)fietsen betreft;
- Een aantal categorieën voorwerpen zijn door het college aangewezen als voorwerpen waarvoor het verbod niet geldt (op basis van een in artikel 4.5 van de APV opgenomen bevoegdheid);
- Er kan een vergunning door het college worden verleend om een object te plaatsen.

Voor het maken van reclame met behulp van bijvoorbeeld een bord dat op of aan de wet is geplaatst, geldt eveneens een verbod (artikel 4.11 APV). Van dat verbod kan het college ontheffing verlenen.

Op basis van artikel 4.27 APV kan het college gebieden aanwijzen waar het parkeren van fietsen uitsluitend is toegestaan op daarvoor aangewezen plekken. Met behulp van zo'n aanwijzingsbesluit kan het parkeren van fietsen op ongewenste plekken worden tegengegaan.

Ten aanzien van categorieën objecten die door het college zijn aangewezen waarvoor het verbod niet geldt, kan het college een nieuw besluit nemen op basis waarvan de eerdere aanwijzing (tijdelijk) wordt ingetrokken of de voorwaarden waaronder ze geplaatst mogen worden, worden aangescherpt. Dat laatste is op basis van de Verordening op het lokaal bestuur een aan de DB's gedelegeerde bevoegdheid.

Ten aanzien van vergunde objecten is de vraag op welke wijze kan worden verhinderd dat iemand gebruik kan maken van zijn vergunning, als de ruimte voor het plaatsen van deze objecten tijdelijk niet beschikbaar is, vanwege de noodzaak dat weggebruikers anderhalve meter afstand tot elkaar houden.
Daarvoor zijn verschillende mogelijkheden denkbaar die bij de verdere uitwerking van deze maatregelen nader onderzocht zullen worden op toepasbaarheid in concrete gevallen.

Het college kan zich – voor zover dergelijke voorschriften zijn opgenomen - mogelijk beroepen op voorschriften uit de vergunning op basis waarvan het college kan bepalen dat in bepaalde gevallen tijdelijk geen of alleen een aangepast gebruik kan worden gemaakt van de vergunning. Daarnaast zou ook het aanpassen van beleid door het college uitkomst kunnen bieden, indien de vergunning een bepaling bevat op basis waarvan de vergunninghouder zich steeds moet houden aan het op dat moment geldende beleid. Tot slot kan het college op grond van artikel 1.7 APV de vergunning wijzigen of intrekken. Dat zal een voor bezwaar en beroep vatbare beslissing vergen.

**Aanpassingen in het ruimtegebruik door terrassen**
Voor terrassen geldt in principe dat het exploiteren daarvan verboden is zonder vergunning (artikel 3.17 APV). Dit is een vergunning voor de exploitatie van een horecabedrijf en deze kan door de burgemeester worden verleend (artikel 3.8 APV). Voor terrassen geldt op hoofdlijnen hetzelfde als hierboven voor objecten is vermeld waar het de mogelijkheden betreft om de vergunninghouder te verhinderen gebruik te maken van zijn vergunning.

Voor het tijdelijk vergroten van een terras zou dus, normaal gesproken, een wijziging van een bestaande vergunning moeten plaatsvinden of een nieuwe vergunning moeten worden verleend. Echter, dat neemt veel tijd in beslag en is zeer arbeidsintensief. Indien deze maatregel [e3] tot uitvoering gebracht wordt, wordt gekeken of minder zware constructies mogelijk zijn, die ruimte bieden om snel te besluiten en te handelen.

## Adaptieve aanpak

Op dit moment is nog niet te voorspellen hoe de voorschriften vanuit de Rijksoverheid en de Veiligheidsregio zich de komende weken en maanden gaan ontwikkelen. Maar, we verwachten dat de beperkingen langzaam worden afgebouwd waarmee het leven op straat ook langzaam weer hervat wordt. De maatregelen uit deze menukaart zijn middelen om dat te faciliteren.

Omdat de situatie continu verandert, zullen ook de maatregelen in de openbare ruimte steeds veranderen. We volgen een adaptieve strategie en doen wat op dat moment nodig is. Dat betekent dat we niet in één keer een maatregelenpakket vaststellen, maar steeds nieuwe besluiten nemen als de omstandigheden daarom vragen. We werken stapsgewijs en pakken eerst de punten aan waar de ruimte het meest knelt. Dat kan ook betekenen dat maatregelen die eerder genomen zijn, weer worden teruggedraaid, omdat de situatie daarom vraagt. Deze menukaart is daarbij ons kader.

Ook dit kader kan veranderen op basis van de maatschappelijke veranderingen. Daarom is deze menukaart een levend document, dat in de komende weken en maanden mogelijk nog diverse keren door het college wordt aangepast.

## Pragmatisme in de uitvoering

De maatregelen in deze menukaart hebben betrekking op alle facetten van de gemeente: beleid, communicatie, handhaving en ook fysieke aanpassingen buiten op straat. Per maatregel kijken we welke organisatieonderdelen betrokken moeten worden: we doen het samen. De lijnen zijn kort en waar nodig zoeken we naar pragmatische oplossingen die afwijken van de 'normale' werkwijze. Dat moet ook: soms zal zeer snel handelen noodzakelijk zijn om conflicten buiten op straat te voorkomen. We zijn ons er van bewust dat de capaciteit in de uitvoering, het toezicht en handhaving beperkt zijn. We zullen dus prioriteiten moeten stellen en keuzes moeten maken.

## Monitoring

Om te beoordelen welke maatregelen nodig zijn en of de maatregelen wat later nog steeds nodig/wenselijk zijn, is monitoring cruciaal. Dat begint met ogen en oren op straat: onze gebiedsmakelaars, de medewerkers van de reiniging, medewerkers van handhaving en toezicht, de jongerencoaches, de politie en andere beroepsgroepen die buiten alles in goede banen leiden, geven continu signalen door over mogelijke knelpunten.

Daarnaast onderzoeken we of meer structurele monitoring van drukte en verkeersbewegingen in deze periode noodzakelijk is. Denk bijvoorbeeld aan de bredere inzet van het Crowd Management Systeem Amsterdam, waar al een begin mee gemaakt is. Zie het hoofdstuk Flankerende Maatregelen.

# UITGANGSPUNTEN

# Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten vormen de basis voor de maatregelen die in deze menukaart zijn opgenomen.

## I. De verkeersveiligheid, volksgezondheid en toegankelijkheid van de stad zijn de basis

Dat betekent dat het op een verkeersveilige manier voldoende afstand bieden voor fietsers en voetgangers voorop staat. En dat de noodzakelijke mobiliteit bij het verdelen van de schaarse ruimte prioriteit krijgt boven andere functies, zoals economische activiteit. Ten aanzien van de prioritering van modaliteiten houden we dus ook in deze tijd vast aan de rangorde zoals die onder andere in de Agenda Amsterdam Autoluw (2020) is vastgesteld:

1. Voetganger
2. Fiets
3. OV
4. Auto (rijdend)
5. Auto (geparkeerd)

De voetganger is ook nu de basis van het mobiliteitssysteem. We lopen naar de supermarkt en naar school, we lopen door het park, en straks lopen we weer naar het terras. En ook een OV-reiziger, automobilist of fietser is uiteindelijk op het eerste/laatste deel van zijn reis voetganger. Als er keuzes gemaakt moeten worden, betekent dit bijvoorbeeld dat we ruimte voor fiets en OV verkiezen boven de snelheid/betrouwbaarheid van het OV. En we onderkennen ook dat de auto in deze tijden zeer aantrekkelijk is, maar de veiligheid van de één mag niet ten koste gaan van de veiligheid en de ruimte voor de ander. Als er keuzes gemaakt moeten worden betekent dit dat primair automobiliteit voor vitale beroepen en functies (logistiek, doelgroepenvervoer, taxi) gefaciliteerd wordt. Bijvoorbeeld met beperkte toegang of het toewijzen van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen. Voor Amsterdammers betekent dat mogelijk dat ze tijdelijk op grotere afstand tot de woning moeten parkeren.

## II. Eerst maken we ruimte voor het verplaatsen, daarna voor het verblijven

Iedereen moet veilig naar de supermarkt kunnen, naar een baan in een vitale functie, naar school of een frisse neus kunnen halen. Deze bewegingen faciliteren we door er fysiek ruimte voor te maken. Als we moeten kiezen, gaat verplaatsen (brede trottoirs) boven verblijven (bankjes). Het verblijven in de openbare ruimte is voorlopig ook nog enigszins beperkt: nog niet uitgebreid picknicken met de hele familie, maar natuurlijk wel een frisse neus halen en even van de zon genieten. We delen met elkaar de ruimte en het groen.

## III. Faciliteren gaat vóór reguleren

We faciliteren in eerste instantie alle voetgangers en recreanten. Reguleren van drukte is ook een mogelijkheid, maar is zeker in straten zeer ingrijpend, complex en arbeidsintensief. Crowdmanagement komt in straten pas in beeld als de ruimte fysiek niet toereikend is en méér ruimte maken niet meer mogelijk is. Bij parken of pleinen ligt dit anders. Daar kan continu monitoren nodig zijn om in te grijpen wanneer nodig.

## IV. Niet herinrichten, wel herverdelen

We bereiden snelle, tijdelijke/omkeerbare en relatief eenvoudige maatregelen voor. Dus geen volledige herinrichting. Daarbij geldt dat we met markeringen, borden en andere communicatie-uitingen zo terughoudend mogelijk zijn. We doen niet méér dan strikt noodzakelijk is en zijn zeer terughoudend met kleurgebruik. De openbare ruimte moet verkeersveilig, vanzelfsprekend, leesbaar en overzichtelijk blijven.
Oplossingsvolgorde:

a) beter benutten bestaande ruimte (verwijderen objecten, 1-richting)
b) gebruiken aangrenzende ruimte (bv. parkeerplaatsen)
c) mengen verkeersmodaliteiten, zo lang de intensiteit dat toelaat (monitoring noodzakelijk)
d) afsluiten voor autoverkeer
e) afsluiten voor fietsverkeer (zeer terughoudend mee zijn)

# RUIMTE VOOR VOETGANGERS

# Ruimte voor voetgangers

Voetgangers zijn de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zeker in tijden waarin afstand houden essentieel is. En de meest kwetsbare mensen in onze samenleving, zoals ouderen, verplaatsen zich overwegend te voet. Ook de automobilist die naar zijn auto loopt, de OV-reiziger die onderweg is naar de tram en de fietser die zijn fiets uit het rek pakt, zijn op enig moment voetganger. Veilige ruimte voor de voetganger heeft daarom de hoogste prioriteit.

Bij 'gewoon' 2-richtingsverkeer voor voetgangers is minimaal 60-90cm + 150cm + 60-90cm => 300cm nodig. Idealiter over de gehele lengte. Maar, bij beperkte drukte kan mogelijk ook volstaan worden met incidentele verbredingen zodat voetgangers elkaar op die plekken op voldoende afstand kunnen passeren ('passeervakken'). Bij het eventueel invoeren van eenrichtingsverkeer voor voetgangers op trottoirs is in principe minimaal één meter vrije doorloopruimte nodig (ruimte voor één voetganger of rolstoelgebruiker, zonder mogelijkheid tot passeren). Maar let op: als de looproute langs andere mensen gaat, zoals langs terrassen of wachtrijen op de stoep, is óók bij eenrichtingsverkeer voor voetgangers minimaal 2 meter vrije doorloop nodig, zodat men afstand tot de ander kan houden.

## Maatregelen, meer ruimte voor voetgangers

Onderstaande tabel bevat de maatregelen die genomen kunnen worden om voetgangers meer ruimte te geven. In de tabel is aangegeven waar de maatregelen toepasbaar zijn: op gebiedsontsluitingswegen (GOW) met een gescheiden profiel en een snelheid van 50 km/uur, op erftoegangswegen (ETW) met een gemengd profiel en een snelheid van 30 km/uur of op kruispunten. Ook is aangegeven of een maatregel stedelijk kan worden ingezet, op basis van een collegebesluit, of lokaal op basis van een besluit van het DB. Zie voor toelichting hoofdstuk 'Organisatie & uitvoering'.

| | | Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur) | Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur) | Kruispunten | Stedelijk College besluit | Lokaal DB besluit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **v1** | Trottoirs vrijmaken van objecten | √ | √ | √ | √ | √* |
| **v2** | Eenrichtingsverkeer voor voetgangers | √ | √ | n.v.t. | √ | √* |
| **v3** | Fietspad wordt trottoir | √ | n.v.t. | √ | √ | √* |
| **v4** | Anders gebruik parkeerplaatsen | √ | √ | n.v.t. | √ | √* |
| **v5** | Voetganger op rijbaan, 'shared space' | X | √ | n.v.t. | √ | √* |
| **v6** | Voetganger op rijbaan, straat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer | √ | √ | n.v.t. | √ | √* |
| **v7** | Voetgangersgebied, straat ook afsluiten voor fietsverkeer | X | √ | n.v.t. | √ | √* |
| **v8** | Aanpassing programma VRI | n.v.t. | n.v.t. | √ | √ | X |
| **v9** | Uitschakelen VRI | n.v.t. | n.v.t. | √ | √ | X |
| **v10** | Anders inzetten ruimte rijdend autoverkeer | √ | √ | X | √ | √* |
| **v11** | Parkeerverbod fietsen buiten voorzieningen | √ | √ | √ | √ | √* |

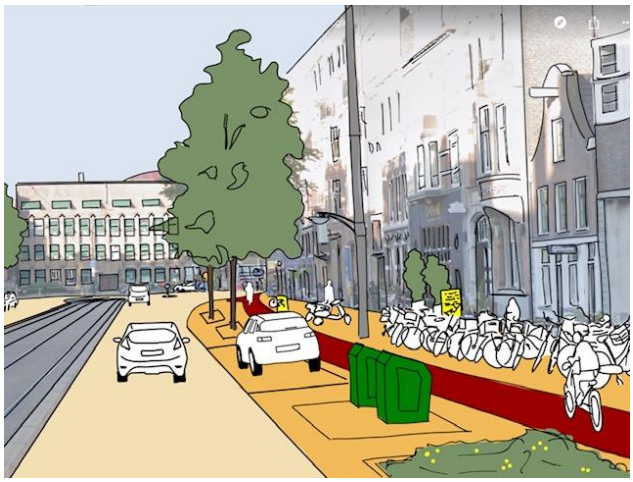
*) m.u.v. plusnet fiets, plusnet OV, hoofdnet OV, plusnet auto en hoofdnet auto.

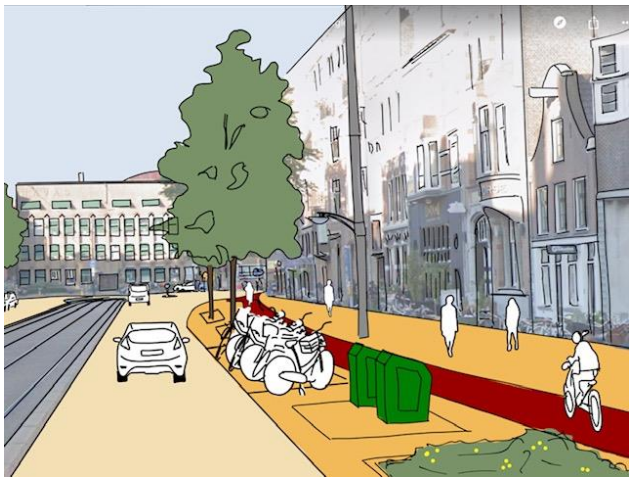
Alle maatregelen zijn nader uitgewerkt op de volgende maatregelenbladen. In algemene zin gelden bij uitvoering de volgende aandachtspunten:

- Bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten moet geborgd blijven.
- Gemeentelijke diensten moeten de openbare ruimte kunnen beheren en onderhouden, inclusief reiniging en afvalinzameling.
- Bereikbaarheid voor mindervaliden moet geborgd blijven. Bijvoorbeeld beschikbaarheid van gehandicaptenparkeerplaatsen en bereikbaarheid daarvan per auto. Maar ook oversteekbaarheid bij eenrichtingsverkeer voetgangers, overbruggen van hoogteverschillen, etc.
- Bevoorrading moet geborgd blijven, met inachtneming van venstertijden.
- Verkeersveiligheid moet geborgd blijven, met name bij het mengen van modaliteiten.
- De parkeerdruk zal oplopen als parkeerruimte voor andere doeleinden nodig is. Moeilijk kunnen parkeren met de auto zal leiden tot onvrede, zeker zo lang het OV nog beperkt gebruikt kan worden. Daarom van belang om te zoeken naar alternatieve parkeerruimte (bijv. bewoners tijdelijk gratis op P+R)
- Maatregelen moeten relatief eenvoudig omkeerbaar zijn (in principe zonder schade aan verharding e.d.)
- Continue monitoring van effectiviteit en impact is essentieel. Met name als het straks weer drukker gaat worden.

# Trottoirs vrijmaken van objecten

**VOETGANGER [v1]**





**Maatregel**
Trottoirs worden zoveel mogelijk vrij gemaakt van objecten of objecten worden verplaatst, zodat er zoveel mogelijk effectieve loopruimte beschikbaar is. Met name bij drukke stadsstraten en knelpunten heeft dit prioriteit.

**Complexiteit maatregel** : middel
**Effectiviteit maatregel** : hoog

**Toepassingsgebied**
- Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur)
- Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)
- Kruispunten

**Uitvoering**
- Tijdelijk verbod reclameborden van ondernemers of aanpassen van de plaatsingsvoorschriften
- Tijdelijk verbod op plantenbakken
- Tijdelijk verbod of verkleinen winkeluitstalling
- Tijdelijk verbod of verkleinen terrassen
- Tijdelijk verwijderen of verplaatsen straatmeubilair (fietsenrekken, afvalbakken, bankjes)
- Bij gemengde profielen (30km/u) kan het omdraaien van fietsenrekken een goede oplossing zijn om de loopzone op het trottoir vrij te houden van fietsparkeerders.

**Randvoorwaarden**
- Intensieve communicatie (zowel in de media als lokaal op straat)
- Intensieve handhaving
- Juridische borging m.b.t. bestaande vergunningen voor objecten

**Combinatiemogelijkheden**
- Aangrenzende ruimte vrijmaken (zoals parkeerplaatsen). Zie maatregelen [v4] en [v10].
- Parkeerverbod fietsen buiten voorzieningen [v11]

**Positieve aspecten**
- Duidelijke maatregel: trottoir is en blijft trottoir
- Relatief eenvoudig en snel uitvoerbaar, ook op grote schaal (stedelijk)

**Negatieve aspecten**
- Mogelijk tijdelijk inperking economische activiteiten
- Verplaatsen druk op openbare ruimte
- Verplaatsen / verwijderen van straatmeubilair is zeer arbeidsintensief en kent hoge uitvoeringskosten.

**Aandachtspunten**
- Afvalinzamelvoorzieningen (containers & prullenbakken) moeten beschikbaar en bereikbaar blijven voor inzameldiensten.
- Met name binnen de ring is al een groot tekort aan fietsparkeerplekken (geschat op 180.000 plekken te weinig). Bij het weghalen van fietsenrekken op trottoirs gaat de voorkeur dus uit naar verplaatsen naar andere locaties, zoals parkeervakken.

# Eenrichtingsverkeer voor voetgangers

**VOETGANGER [v2]**

*Combinatie markering voetgangers en fietsverbod [v7]*

**Maatregel**
Om 'conflicten' tussen elkaar tegemoetkomende voetgangers te voorkomen, wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd voor voetgangers.

**Complexiteit maatregel** : laag
**Effectiviteit maatregel** : middel

**Toepassingsgebied**
- Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)
- Voetgangersgebieden

**Uitvoering**
- Aangeven met pijlen op het trottoir/wegdek in wegenverf in de kleur wit, met beperkte levensduur (geen tape/thermoplast)
- Optioneel bebording toevoegen
- 1 richting aan weerszijden van de straat, rechts lopen
- In voetgangersgebieden ook asmarkering mogelijk zodat een strook per richting ontstaat
- Voor oversteken naar andere looprichting mogelijk voetgangersoversteekplaatsen toevoegen

**Randvoorwaarden**
- Communicatie
- Oversteekbaarheid (naar andere looprichting) moet mogelijk en veilig zijn. Bij voorkeur regelmatig een oversteek met voldoende zicht faciliteren, bijv. door opheffen parkeerplaatsen
- Daaruit volgt dat de maatregel eigenlijk alleen toepasbaar is bij relatief smalle, overzichtelijke straten die goed oversteekbaar zijn

**Combinatiemogelijkheden**
- Trottoirs vrijmaken van objecten [v1]
- Alternatief gebruik parkeerplaatsen [v4]

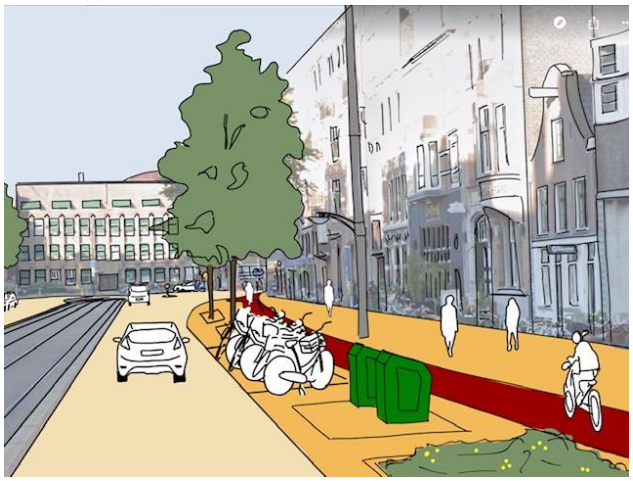
**Positieve aspecten**
- Beschikbare loopruimte wordt effectief benut

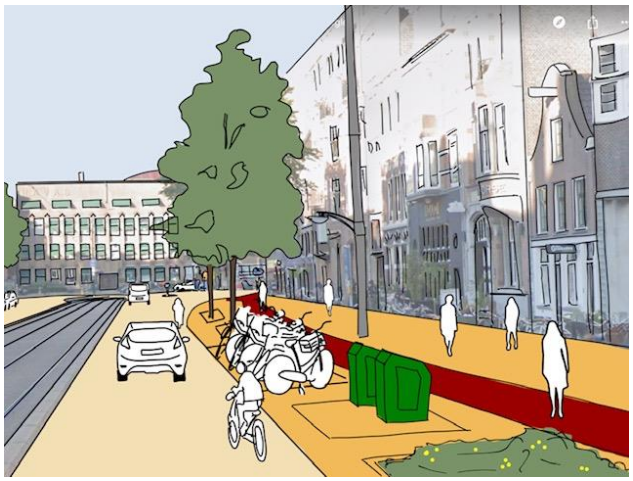
**Negatieve aspecten**
- Mogelijk meer oversteken
- Mogelijk omlopen
- Looprichting is niet handhaafbaar, succes hangt dus af van vrijwillige naleving van de regel

**Aandachtspunten**
- In principe niet toepassen op 50 km/uur wegen met gescheiden profiel, vanwege de beperkte oversteekbaarheid

# Fietspad wordt trottoir

**VOETGANGER [v3]**





**Maatregel**
Door fietsers op de rijbaan voor autoverkeer te laten rijden kan het fietspad tijdelijk worden opgeheven. De ruimte komt dan beschikbaar voor voetgangers of objecten van het trottoir.

**Complexiteit maatregel** : hoog
**Effectiviteit maatregel** : hoog

**Toepassingsgebied**
- Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur)
- Kruispunten

**Uitvoering**
- Optie 1: fiets naar de rijbaan, mengen auto en fiets op de rijbaan
- Optie 2: straat afsluiten voor auto's, alleen fietsers op de rijbaan
- Optie 3: bij 2x2 rijstroken, 1 rijstrook voor fietsers (rechter rijstrook wordt fietsstrook)
- Optie 4: bij vrijliggende trambaan, auto naar de trambaan, alleen fietsers op de rijbaan
- Kan niet in profielen waarbij auto en tram gemengd zijn (fiets gemengd met tram is niet gewenst)

Met name de aansluiting op kruispunten met verkeerslichten (VRI) moet per situatie bekeken en uitgewerkt worden. Fietsers kunnen mogelijk net voor het kruispunt weer naar het fietspad worden geleid. Of, de VRI-regeling moet worden aangepast aan de situatie met fietsers op de rijbaan en voetgangers ook op het fietspad.

**Randvoorwaarden**
- Bij menging van fiets met auto: 30 km/uur
- Intensiteit autoverkeer moet beperkt blijven
- Goede monitoring nodig voor bepalen moment van terugdraaien

**Combinatiemogelijkheden**
- Trottoirs vrijmaken van objecten [v1]
- Anders gebruik parkeerplaatsen [v4]
- Fietsers op de rijbaan [f2]

Daar waar al overgangen van fietspad naar rijbaan en vice versa aanwezig zijn vanwege bromfiets/snorfiets naar de rijbaan, kunnen die gebruikt worden.

**Positieve aspecten**
- Levert relatief veel vrije ruimte op voor voetgangers
- Geeft ook fietser mogelijk meer ruimte dan op het fietspad (zie [f2])

**Negatieve aspecten**
- Verkeerslichten moeten aangepast worden aan situatie met fietsers bij het autoverkeer. Zorgt mogelijk voor langere wachttijden bij de kruispunten
- Hoogteverschil tussen trottoir en fietspad is niet ideaal vanuit het oogpunt van toegankelijkheid. Echter slechtzienden kunnen op het huidige trottoir blijven lopen

# Alternatief gebruik parkeerplaatsen

**VOETGANGER [v4]**

**Maatregel**
Door parkeerplaatsen voor auto's en/of fietsen tijdelijk anders te gebruiken ontstaat ruimte om andere objecten van het trottoir te verplaatsen. Of ruimte voor wachtrijen, om elkaar te passeren of om over te steken.

**Complexiteit maatregel** : middel tot hoog
**Effectiviteit maatregel** : middel tot hoog

**Toepassingsgebied**
- Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur)
- Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)

**Uitvoering**
- Parkeerplaats weghalen (afzetten, afkruisen, aanpassen bebording)
- Kan met hier en daar een parkeerplek (waar nodig) of met een hele rij waardoor ruimte voor voetgangers substantieel wordt vergroot. Met name in straten met gemengd profiel is dit effectief, omdat de parkeerstrook direct naast het trottoir ligt
- Bij gemengde profielen (30km/u) kan het omdraaien van fietsenrekken een goede oplossing zijn om de loopzone op het trottoir vrij te houden van fietsparkeerders

**Randvoorwaarden**
- Alternatieve parkeergelegenheid beschikbaar
  - Bij auto's eventueel op grotere afstand
  - Bij fietsen relatief dichtbij huidige plek

**Combinatiemogelijkheden**
- Trottoirs vrijmaken van objecten [v1]
- Parkeerverbod fietsen buiten voorzieningen [v11]

**Positieve aspecten**
- Biedt (substantieel) ruimte voor voetgangers
- Kan lokaal helpen om knelpunten op te lossen

**Negatieve aspecten**
- Mogelijk verhoogde parkeerdruk/ zoekverkeer. Flankerende maatregelen kunnen nodig zijn om parkeerdruk te verlagen, bijvoorbeeld:
  - Ruimte zoeken voor bewoners in garages.
  - Bewoners stimuleren te parkeren op P+R als de auto niet gebruikt wordt.
- Mogelijk hoogteverschillen i.r.t. toegankelijkheid

# Voetganger op rijbaan, 'shared space'

**VOETGANGER [v5]**

**Maatregel**
Voetgangers ook toestaan om op de rijbaan te lopen, waarbij auto- en fietsverkeer toegestaan blijft. Er ontstaat een zogenaamde 'shared space'.

**Complexiteit maatregel** : middel
**Effectiviteit maatregel** : hoog

**Toepassingsgebied**
- Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)

**Uitvoering**
- Ter plekken communiceren dat voetgangers ook de rijbaan gebruiken, d.m.v.:
  - bebording
  - straatprints met witte wegenverf (optioneel)
- Bij te hoge auto- of fietsintensiteit voor mengen, zie blad [v6] & [v7]

**Randvoorwaarden**
- Communicatie
- Alleen bij woon-/buurtstraten
- Lage snelheid auto- en fietsverkeer
- Zeer lage auto-intensiteiten
- Overig verkeer attenderen op voetgangers op rijbaan
- Overgangen tussen gebieden waar wel op de rijbaan gelopen kan worden en gebieden waar niet op de rijbaan gelopen kan worden duidelijk markeren / aangeven

**Combinatiemogelijkheden**
- Weg afsluiten voor autoverkeer/OV [v6]
- Weg afsluiten voor fietsverkeer [v7]

**Positieve aspecten**
- Meer ruimte voor voetgangers
- Op trottoirs blijft ruimte voor andere functies (fietsenrekken, terrassen, etc.)

**Negatieve aspecten**
- Kwetsbare verkeersdeelnemers voelen zich mogelijk niet veilig op rijbaan, moeten trottoir blijven gebruiken.
- Doorstroming auto en fiets mogelijk beperkt.

# Voetganger op rijbaan, straat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer

**VOETGANGER [v6]**

**Maatregel**
Voetgangers ook toestaan om op de rijbaan te lopen, waarbij auto- en/of OV-verkeer wordt verboden. Fietsverkeer wel toegestaan.

**Complexiteit maatregel** : middel-hoog
**Effectiviteit maatregel** : middel-hoog

**Toepassingsgebied**
- Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur)
- Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)

**Uitvoering**
- Plaatsen fysieke afzettingen, zoals:
  - opklapbare paaltjes
  - hekken/barriers
- Plaatsen bebording
- Eventueel met venstertijden, alleen op drukke momenten
- Navigatie-apps laten aanpassen
- Ontheffingen nodig voor gemeentelijke voertuigen (afvalinzameling, reiniging, etc.)

**Randvoorwaarden**
- Communicatie vooraf richting omgeving.
- Niet toepasbaar op hoofd/plusnet auto
- Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten moet gegarandeerd worden
- Bereikbaarheid logistiek, doelgroepenvervoer, en taxi moet gegarandeerd worden.
- Bereikbaarheid vitale functies moet gegarandeerd worden (artsen, onderwijs, etc.).
- Woningen en voorzieningen voor mindervaliden moeten bereikbaar blijven (bijv. gehandicaptenparkeerplaatsen)

**Combinatiemogelijkheden**
- Anders gebruik parkeerplaatsen [v4]

**Positieve aspecten**
- Verkeersveiligheid voor fiets en voetganger
- Meer ruimte voor fiets en voetganger
- (Economische) functies op trottoirs kunnen behouden blijve.

**Negatieve aspecten**
- Bereikbaarheid auto/OV neemt af
- Omleidingen leiden tot meer verkeer elders (onveiligheid, overlast)
- Eventuele parkeerplekken in de straat worden onbereikbaar. Hogere parkeerdruk elders

# Voetgangersgebied, straat ook afsluiten voor fietsverkeer

**VOETGANGER [v7]**

**Maatregel**
Voetgangers ook toestaan om op de rijbaan te lopen, waarbij auto-, OV- en fietsverkeer wordt verboden.

**Complexiteit maatregel** : middel-hoog
**Effectiviteit maatregel** : middel-hoog

**Toepassingsgebied**
- Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)

**Uitvoering**
- Plaatsen fysieke afzettingen, zoals:
  - fietssluizen
  - hekken/barriers
- Plaatsen bebording
- Op veelgebruikte fietsroutes: aangeven omleiding met bebording en wegmarkering
- Eventueel met venstertijden, alleen op drukke momenten. Bijvoorbeeld bij openen/sluiten scholen
- Navigatie-apps laten aanpassen
- Ontheffingen nodig voor gemeentelijke voertuigen (afvalinzameling, reiniging, etc.)

**Randvoorwaarden**
- Communicatie
- Niet toepasbaar op hoofd/plusnet auto
- Indien toegepast op plusnet fiets is een volwaardige omleidingsroute noodzakelijk
- Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten garanderen
- Bereikbaarheid logistiek, doelgroepenvervoer, en taxi moet gegarandeerd worden.
- Bereikbaarheid vitale functies garanderen
- Woningen en voorzieningen voor mindervaliden moeten bereikbaar blijven
- Voorkomen fietsparkeeroverlast aan de randen van afgesloten straat. Fietsparkeerplekken intact houden (fiets aan de hand) of tijdelijke alternatieven aan de rand aanbieden (Rembrandtplein-methode)

**Combinatiemogelijkheden**
- Opheffen parkeerplaatsen [v4]

**Positieve aspecten**
- Verkeersveiligheid voetganger
- Meer ruimte voetganger

**Negatieve aspecten**
- Bereikbaarheid auto/OV/fiets neemt af
- Omleidingen leiden tot meer verkeer elders (onveiligheid, overlast)
- Eventuele parkeerplekken in de straat worden onbereikbaar. Zorgt voor hogere parkeerdruk elders

# Aanpassing programma verkeerslichten (VRI) | VOETGANGER [v8]

**Maatregel**
#1 Meer groen (vastgroentijd en koppeltijd verhogen, meerdere realisaties per cyclus, verlengtijd en hiaattijd verhogen)
#2 Minder rood (cyclische aanvraag, verlengtijd auto verlagen, verlagen hiaattijd auto, afkapgarantie hoger, prioriteit OV uit, rijtijden OV verhogen, parameter max wachttijd aanpassen).

Optie: starre of eenvoudige VA verkeersregelingen (vaste groentijden, geen prioriteit OV) om afhankelijkheid van detectie te vermijden en verschil ontruimingstijden in op te nemen. (i.v.m. uitvoerbaarheid)

**Complexiteit maatregel: hoog**
#1 en #2 zijn voor de meeste verkeersregelingen softwarematig uit te voeren, niet complex maar wel arbeidsintensief. Per kruispunt kan de exacte invulling maatregel variëren (parameter instelling), alleen uitvoeren door experts verkeerslichten (VRI).

**Effectiviteit maatregel: middel (voor voetganger)**
Kruispunten vormen de wachtruimtes binnen de openbare ruimte. In de praktijk is de wachttijd dynamisch vanwege verkeersbeeld. Hoge wachttijden zorgen er voor dat voetgangers geclusterd worden. Wachttijden beperken (#2) verkleint dit probleem. Groentijd verhogen (#1) is noodzakelijk om geen dubbele stops te veroorzaken, maar kan contraproductief werken bij een druk kruispunt.

**Toepassingsgebied**
- Kruispunten

**Uitvoering**
- Opnieuw instellen VRI's
- Relatief snel als regeling niet opnieuw geladen moet worden
- Drukknoppen halen we niet weg. Dit is een complexe ingreep met relatief weinig resultaat.
- Opstelruimte: eventueel met stippen wachtplek aangeven
- Waar oversteken met kanalisatiestrepen zijn aangegeven, is deze maatregel waarschijnlijk niet geschikt, eventueel zebra toevoegen

**Randvoorwaarden**
- Maatregel #1 is generiek omdat verwacht mag worden dat de oversteektijd langer is vanwege het houden van afstand
- Maatregel #2 is locatieafhankelijk, alleen bij 'drukke' oversteken met weinig opstelruimte, bijvoorbeeld omdat het fietspad nog in gebruik is en voetgangers op smalle heuvel staan.

**Combinatiemogelijkheden**
- Met verkeerslichtmaatregel fiets [f3], langere groentijden voor voetganger komt gunstig uit voor langere groentijd parallelle fietsrichting

**Positieve aspecten**
- Hoe korter de wachttijd, hoe minder mensen op een locatie wachten
- Aantrekkelijk voor langzaam verkeer

**Negatieve aspecten**
- Wachttijd OV en auto wordt hoger. Kans op kruispuntblokkade nabijgelegen kruispunten (waardoor voetganger en fiets worden gehinderd).
- Langere groentijd betekent ook langere roodtijd voor andere richtingen (dus ook voor fiets/voetganger). Met meerdere realisaties is dit effect minder groot.

| Uitschakelen verkeerslichten (VRI) | VOETGANGER [v9] |
|---|---|

**Maatregel**
Uitschakelen van verkeerslicht (VRI)

**Complexiteit maatregel:**
Garanderen van snelheidsremmende voorzieningen en zichtbaarheid van voorrangsregels (zebra niet altijd duidelijk / logisch)

**Effectiviteit maatregel:**
Als VRI uit staan beschikt de voetganger over het algemeen over zebra's in Amsterdam (in tegenstelling tot andere gemeenten). Idealiter heeft de voetganger altijd voorrang en functioneert de oversteek als een normale (4 tot 6m brede) straat.

**Toepassingsgebied**
- Kruispunten

**Uitvoering**
- Wat verkeersregeling betreft eenvoudig. Snelheidsremmende maatregelen kunnen omvangrijk zijn
- Mogelijk alleen op bepaalde tijdstippen
- Bij meerdere rijstroken afhankelijk van situatie enkele rijstroken afzetten i.v.m. kans op zogenoemde afdekongevallen
- Waar oversteken met kanalisatiestrepen zijn aangegeven deze eventueel aangeven met zebra's

**Randvoorwaarden**
- Niet regelen moet passen binnen de geldende randvoorwaarden voor verkeerslichten-regelingen (met name t.a.v. veiligheid en doorstroming)
- Garanderen verkeersveiligheid, situatie moet ook ongeregeld duidelijk zijn
- Voldoende doorstroming overig verkeer (voorkomen blokkades/terugslag )
- Geloofwaardigheid van situatie

**Combinatiemogelijkheden**
- Uitzetten geldt voor al het verkeer, dus samen met [f4]
- Met 30 km/uur
- Fietsers op de rijbaan [f2]

**Positieve aspecten**
- Geen wachtlocaties nodig (theoretisch)
- Qua VRI eenvoudig uit te voeren als het wordt gecombineerd met 30 km/uur maatregel.

**Negatieve aspecten**
- Wachttijd overig verkeer kan oplopen aangezien kruispunten vaak bij alle richtingen zebra's hebben
- Wachtend autoverkeer kan in de weg staan voor fiets, daar waar voetgangers een zebra hebben en de fiets geen voorrang heeft

# Ruimte voor rijdende auto anders inzetten

**VOETGANGER [v10]**

**Maatregel**
Zo lang de auto-intensiteiten lager zijn dan normaal kan ruimte voor rijdend autoverkeer tijdelijk worden ingezet voor andere doeleinden, zoals fietsers, autoparkeren of fietsparkeren. Bijvoorbeeld door rijstroken om te vormen naar parkeerstroken of voorsorteervakken in te korten en de ruimte te gebruiken voor fietsparkeren. Ook kan een van de twee rijrichtingen worden afgezet (zie circulatiemaatregelen voor de auto [a2]) of kunnen rijbanen mogelijk tijdelijk iets smaller worden.

Deze maatregel is opgenomen onder ruimte voor voetgangers, maar de vrijkomende ruimte kan ook voor diverse andere doelen worden gebruikt.

**Complexiteit maatregel** : hoog
**Effectiviteit maatregel** : midden

**Toepassingsgebied**
- Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur)
- Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)

**Uitvoering**
- Aanpassen belijning met tijdelijke wegmarkering (geel).
- Plaatsen bebording.
- Plaatsen barriers als veilige afscheiding tussen rijden autoverkeer en andere functies (fietsparkeren, verblijfsfuncties, etc.).
- Mogelijk is aanpassing VRI noodzakelijk

**Randvoorwaarden**
- Verkeersveiligheid dient geborgd te zijn

**Combinatiemogelijkheden**
onder andere:
- Verbeteren ruimte/veiligheid fietsstroken [f1]
- Fietsers op rijbaan [f2]
- Circulatiemaatregelen voor de auto [a2]

**Positieve aspecten**
- De vrijgekomen ruimte kan ten goede komen aan diverse andere functies
- Door ruimte voor autoverkeer anders in te zetten kan bijvoorbeeld ruimte op trottoirs vrijgemaakt worden voor voetgangers

**Negatieve aspecten**
- Naarmate de auto-intensiteiten weer toenemen (opening up) moeten maatregelen mogelijk teruggedraaid worden om doorstroming autoverkeer uit verkeersveiligheidsoogpunt te faciliteren terwijl de ruimte ook nog gewenst is voor andere functies

# Parkeerverbod fietsen buiten voorzieningen

**VOETGANGER [v11]**

**Maatregel**
Fietsen die buiten de rekken of vakken geparkeerd staan, kunnen het trottoir versperren. In drukke stadsstraten kan dat extra knelpunten opleveren als men anderhalve meter afstand tot elkaar moet houden. Het (tijdelijk) verbieden van fietsparkeren op trottoirs of tegen gevels zorgt voor meer obstakelvrije ruimte voor de voetganger. Delen van de Rode Loper kennen structureel dit regime al.

**Complexiteit maatregel** : midden
**Effectiviteit maatregel** : midden

**Toepassingsgebied**
- Stadsstraten

**Uitvoering**
- Bestuurlijke besluitvorming op grond van APV art. 4.27 lid 3: *"Het college kan in het belang van de veiligheid en ter voorkoming van hinder een gebied aanwijzen waarin fietsen of bromfietsen uitsluitend in een daarvoor bestemde voorziening mogen worden geparkeerd."* Deze bevoegdheid is gemandateerd aan de DB's van de stadsdelen.
- Plaatsen borden
- Aanbrengen straatprints (witte wegenverf)

**Randvoorwaarden**
- Intensieve handhaving
- Er moeten voldoende fietsparkeercapaciteit in rekken en vakken aanwezig in de omgeving. Tijdelijk faciliteren van extra rekken en vakken is misschien nodig.

**Combinatiemogelijkheden**
- Trottoirs vrijmaken van objecten [v1]
- Alternatief gebruik parkeerplaatsen [v4]

**Positieve aspecten**
- Meer veilige ruimte voor de voetganger

**Negatieve aspecten**
- Mogelijk minder fietsparkeercapaciteit
- Zeer intensieve handhaving nodig

# RUIMTE VOOR FIETSERS

# Ruimte voor fietsers

Op de fiets ben je niet beschermd tegen virusdeeltjes die zich in druppels verspreiden. Daarom is het voor fietsers en voetgangers belangrijk dat fietsers voldoende afstand houden tot elkaar **en tot voetgangers**, minimaal 1,5 meter. Maar door de snelheid van fietsers liefst meer. Om dat optimaal te faciliteren is op drukke fietsroutes meer ruimte nodig.

Bij eenrichtingsverkeer voor fietsers (groot deel huidige fietspaden en stroken) is de huidige breedte van fietspaden in principe voldoende. Maar, dan mag men niet inhalen, wat in de praktijk lastig te voorkomen is. Tevens zorgt dit mogelijk juist voor groepsvorming doordat langzamere fietsers snellere fietsers achter zich houden.

De tweerichtingsfietspaden zijn over het algemeen 3,5 m of breder. Hierbij kunnen tegemoetkomende fietsers elkaar op 1,5 m passeren, zolang ze alleen rijden (dus niet met 2 naast elkaar).

Bij kruisingen met verkeerslichten en bij geopende bruggen verzamelen fietsers zich en is het in de praktijk lastig om afstand te houden.

Meer ruimte geven aan fietsers zou wenselijk kunnen zijn om ruimte te bieden om elkaar in te halen (kiezen eigen snelheid). Om inhalen mogelijk te maken, is echter een breedte van drie meter nodig. Verbreding van 1,80 naar bijvoorbeeld 2,50 maakt inhalen makkelijker, maar dan met hooguit 1 meter tussenruimte, wat in feite onvoldoende blijft.

## Maatregelen, meer ruimte voor fietsers

Onderstaande tabel bevat de maatregelen die genomen kunnen worden om fietsers meer ruimte te geven. In de tabel is aangegeven waar de maatregelen toepasbaar zijn: op gebiedsontsluitingswegen (GOW) met een gescheiden profiel en een snelheid van 50 km/uur, op erftoegangswegen (ETW) met een gemengd profiel en een snelheid van 30 km/uur of op kruispunten. Ook is aangegeven of een maatregel stedelijk kan worden ingezet, op basis van een collegebesluit, of lokaal op basis van een besluit van het DB. Zie voor toelichting hoofdstuk 'Organisatie & uitvoering'.

| | Maatregelen | Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur) | Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur) | Kruispunten | Stedelijk College besluit | Lokaal DB besluit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| f1 | Verbeteren ruimte/veiligheid fietsstroken | √ | X | n.v.t. | √ | √* |
| f2 | Fietsers op de rijbaan | √ | n.v.t. | n.v.t. | √ | √* |
| f3 | Aanpassing programma VRI | n.v.t. | n.v.t. | √ | √ | X |
| f4 | Tijdelijk uitzetten VRI | n.v.t | n.v.t | √ | √ | X |
| f5 | Vergroten opstelruimte | n.v.t. | n.v.t. | √ | √ | X |
| f6 | Gedragsregels fietsers smalle fietspaden | √ | X | √ | √ | √* |

*) m.u.v plusnet fiets, plusnet OV, hoofdnet OV, plusnet auto en hoofdnet auto.

Al deze maatregelen zijn nader uitgewerkt op de volgende maatregelbladen.

Daarbij gelden in algemene zin de volgende aandachtspunten:

- Bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten moet geborgd blijven.
- Gemeentelijke diensten moeten de openbare ruimte kunnen beheren en onderhouden, inclusief reiniging en afvalinzameling.
- Bereikbaarheid voor logistieke sector moet geborgd blijven, met inachtneming van venstertijden.
- Verkeersveiligheid moet geborgd blijven, met name bij het mengen van modaliteiten.
- Maatregelen moeten relatief eenvoudig omkeerbaar zijn (in principe zonder schade aan verharding e.d.)
- Continue monitoring van effectiviteit en impact is essentieel. Met name als het straks weer drukker gaat worden.

# Verbeteren ruimte/veiligheid fietsstroken

**FIETSERS [f1]**

**Maatregel**
Bij fietsstroken naast een rijbaan is voldoende ruimte om via de rijstrook voor het autoverkeer in te halen. Indien de fietser vanwege het anderhalvemetercriterium tijdelijk veelvuldig de rijbaan gebruikt, kan het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur bijdragen aan de verkeersveiligheid. In aanvulling daarop kan bebording automobilisten attenderen op fietsers op de rijbaan of kan de fietsstrook mogelijk tijdelijk verbreed worden met markering.

**Complexiteit maatregel** : midden
**Effectiviteit maatregel** : midden

**Toepassingsgebied**
- Gescheiden profiel (profiel met fietsstroken)

**Uitvoering**
- Op straten met fietsstroken zijn in principe geen maatregelen nodig om 1,5 meter afstand te houden, maar vanuit veiligheid en comfort kan het toch wenselijk zijn
- Bij veelvuldig gebruik naastgelegen rijbaan door fietsers:
    - Snelheid verlagen naar 30 km/uur
    - Autoverkeer attenderen op fiets ook op rijbaan.
    - Eventueel fietsstrook verbreden tot 3 meter met tijdelijke, gele markeringslijn zodat inhalen mogelijk wordt óp de fietsstrook.

**Randvoorwaarden**
- Duidelijke bebording/ communicatie
- Afdwingen lage snelheid autoverkeer

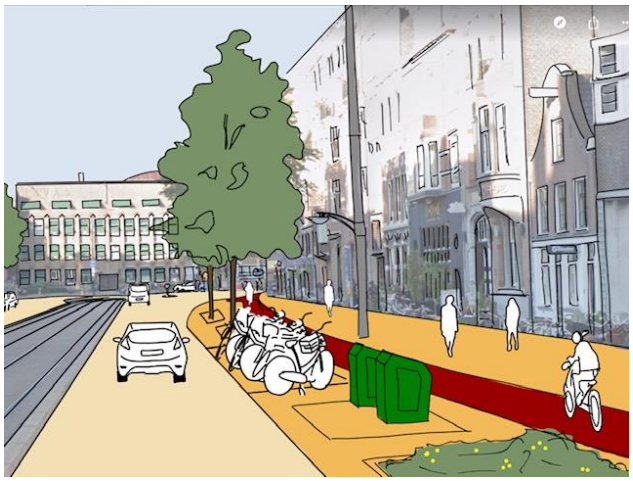
**Combinatiemogelijkheden**
- -

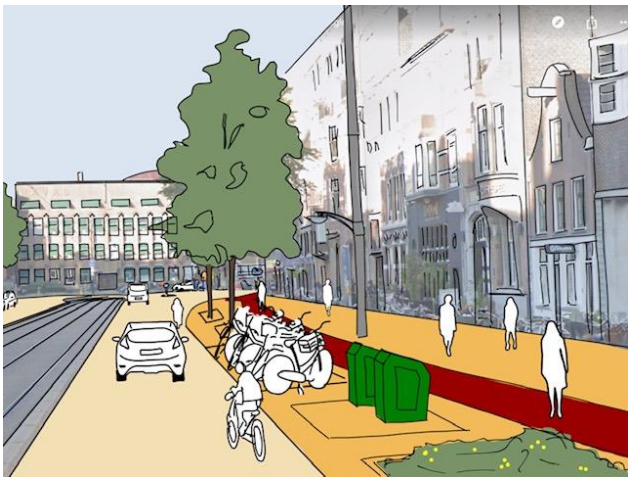
**Positieve aspecten**
- Verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers bij afwaarderen van de snelheid naar 30 km/uur
- Meer ruimte voor fietsers om elkaar te passeren

**Negatieve aspecten**
- Beperkt de doorstroming van het autoverkeer.

# Fietsers op de rijbaan

**FIETSERS [f2]**





**Maatregel**
Bij fietspaden is er geen eenvoudige mogelijkheid deze te verbreden. Door fietsers (ook) op de rijbaan te laten rijden ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

**Complexiteit maatregel** : hoog
**Effectiviteit maatregel** : hoog

**Toepassingsgebied**
- Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur)
- Kruispunten

**Uitvoering**
- Optie 0: Verplicht fietspad onverplicht maken zodat snelle fietsers de rijbaan mogen gebruiken en kwetsbare fietsers het fietspad.
- Optie 1: fiets naar de rijbaan, mengen auto en fiets op de rijbaan.
- Optie 2: straat afsluiten voor auto's, alleen fietsers op de rijbaan.
- Optie 3: bij 2x2 rijstroken, 1 rijstrook voor fietsers (rechter rijstrook wordt fietsstrook).
- Optie 4: bij vrijliggende trambaan, auto naar de trambaan, alleen fietsers op de rijbaan.
- Kan niet in profielen waarbij auto en tram gemengd zijn (fiets gemengd met tram is niet gewenst).

Met name de aansluiting op kruispunten met verkeerslichten (VRI) moet per situatie bekeken en uitgewerkt worden. Fietsers kunnen mogelijk net voor het kruispunt weer naar het fietspad worden geleid. Of, de VRI-regeling moet worden aangepast aan de situatie met fietsers op de rijbaan en voetgangers ook op het fietspad.

**Randvoorwaarden**
- Bij menging van fiets met auto: 30 km/uur
- Intensiteit autoverkeer beperkt
- Goede monitoring nodig voor bepalen moment van terugdraaien.

**Combinatiemogelijkheden**
- Voetgangers op fietspad [v3]

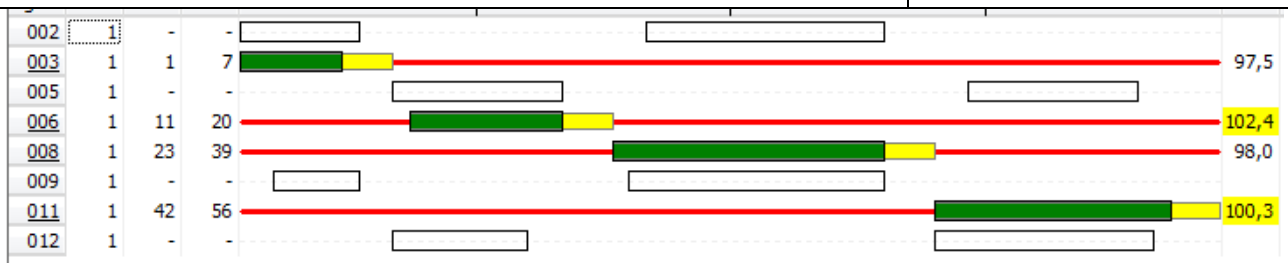
Daar waar al overgangen van fietspad naar rijbaan en v.v. aanwezig zijn vanwege bromfiets/snorfiets naar de rijbaan, kunnen die gebruikt worden

**Positieve aspecten**
- Meer ruimte voor fietsers
- Mogelijk ook meer ruimte voor voetgangers [v3]

**Negatieve aspecten**
- Fietsen moeten gemengd met autoverkeer rijden, voor kwetsbare fietsers kan dat gezien worden als nadeel
- Verkeerslichten moeten aangepast worden aan situatie met fietsers bij het autoverkeer. Zorgt mogelijk voor langere wachttijden bij de kruispunten

# Aanpassing programma verkeerslichten (VRI)

## FIETSERS [f3]




**Maatregel**
#1 Meer groen (vastgroentijd en koppeltijd verhogen, meerdere realisaties per cyclus, verlengtijd en hiaattijd verhogen)
#2 Minder rood (cyclische aanvraag, verlengtijd auto verlagen, verlagen hiaattijd auto, afkapgarantie hoger, prioriteit OV uit, rijtijden OV verhogen, parameter max wachttijd aanpassen).

Optie: starre of eenvoudige VA-verkeersregelingen (vaste groentijden, geen prioriteit OV) om afhankelijkheid van detectie te vermijden en verschil ontruimingstijden in op te nemen. (i.v.m. uitvoerbaarheid)

**Complexiteit maatregel**
#1 en #2 zijn voor de meeste verkeersregelingen softwarematig uit te voeren, niet complex wel arbeidsintensief. Per kruispunt kan de exacte invulling maatregel variëren (parameter instelling), alleen uitvoeren door experts VRI.

**Effectiviteit maatregel**
Kruispunten vormen de wachtruimtes binnen de openbare ruimte. In de praktijk is de wachttijd dynamisch. Hoge wachttijden zorgen er voor dat fietsers geclusterd worden. Wachttijden beperken (#2) verkleint dit probleem. Groentijd verhogen (#1) is noodzakelijk om geen dubbele stops te veroorzaken, maar kan contraproductief werken bij een druk kruispunt

**Toepassingsgebied**
- Kruispunten

**Uitvoering**
- Opnieuw instellen VRI's.
- Relatief snel als regeling niet opnieuw geladen moet worden
- Drukknoppen halen we niet weg. Dit is een complexe ingreep met relatief weinig resultaat
- Opstelruimte: eventueel met stippen wachtplek aangeven

**Randvoorwaarden**
- Uitgangspunt = bestaande fietspaden structuur. Bij fiets (deels) op de rijbaan wordt de maatregel veel ingewikkelder (ontruimingstijden, detectie, conflicten aanpassen).
- Maatregel #1 is generiek omdat verwacht mag worden dat de oversteektijd langer is vanwege het houden van afstand.
- Maatregel #2 is overwegend generiek vanwege de beperkte opstelruimte bij fietspaden. Bij fiets op rijbaan minder van belang omdat de opstelruimte groter is.

**Combinatiemogelijkheden**
- Met verkeerslichtmaatregel voetganger [v8]

**Positieve aspecten**
- Hoe korter de wachttijd, hoe minder mensen op een locatie wachten
- Fietsers vervolgen hun weg niet geclusterd, maar gespreid

**Negatieve aspecten**
- Wachttijd OV en auto wordt hoger. Kans op kruispuntblokkade nabijgelegen kruispunten (waardoor voetganger en fiets worden gehinderd).Dit aspect speelt in sterkere mate bij fietser op rijbaan.
- Langere groentijd betekent ook langere roodtijd voor andere richtingen (dus ook voor fiets/voetganger)

**Aandachtspunten**
- Voor langzaam verkeer is 'vaker groen' (meerdere korte realisaties) effectiever dan 'langer groen'. Bijkomend voordeel: gaat niet ten koste van kruisende richtingen. Nadeel: kost veel autocapaciteit voor de kruising.

# Tijdelijk uitzetten verkeerslichten (VRI)

**FIETSERS [f4]**

**Maatregel**
Uitschakelen van de verkeerslichten (VRI) op kruisingen.

**Complexiteit maatregel**
Garanderen van snelheidsremmende voorzieningen en zichtbaarheid van voorrangsregels (zebra niet altijd duidelijk / logisch)

**Effectiviteit maatregel**
Als VRI uit staan zal de fietser die in de voorrang zit door kunnen fietsen. Fietsers die voorrang moeten verlenen, staan stil bij de haaientanden waardoor daar nog steeds opstelruimte nodig is. De wachttijd zal per kruispunt verschillen

**Toepassingsgebied**
- Kruispunten met relatief weinig verkeer

**Uitvoering**
- Wat verkeersregeling betreft eenvoudig. Snelheidsremmende maatregelen kunnen omvangrijk zijn
- Mogelijk alleen op bepaalde tijdstippen
- Bij meerdere rijstroken afhankelijk van situatie enkele rijstroken afzetten i.v.m. kans op afdekongevallen

**Randvoorwaarden**
- Niet regelen moet passen binnen de geldende randvoorwaarden voor verkeerslichten regelingen (met name t.a.v. veiligheid en doorstroming)
- Garanderen verkeersveiligheid, situatie moet ook ongeregeld duidelijk zijn
- Voldoende doorstroming overig verkeer (voorkomen blokkades/terugslag )
- Geloofwaardigheid van situatie

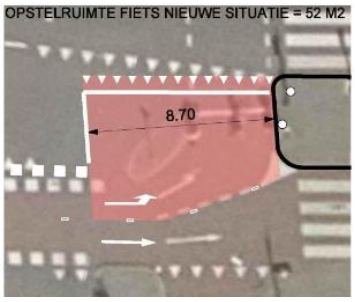
**Combinatiemogelijkheden**
- Uitzetten geldt voor al het verkeer, dus samen met [v9]
- Met 30 km/uur
- Fietsers op de rijbaan [f2]
- NB: Mogelijk ook interessant om te kijken naar brugopeningstijden ter voorkoming groepsvorming bij brugopening.

**Positieve aspecten**
- In verleden positief resultaat mee gehaald op Alexanderplein en Muntplein, wachttijden voor fietsers zijn hier verminderd

**Negatieve aspecten**
- Kan op gelijkwaardig drukke kruispunten averechts werken (voorrangsstroom wacht niet, kruisende stroom hoopt op)
- Wachttijd overig verkeer kan oplopen aangezien kruispunten vaak bij alle richtingen zebra's hebben
- Wachtend autoverkeer kan in de weg staan voor fiets in geval dat voetganger zebra heeft en fiets geen voorrang

# Vergroten opstelruimte

**FIETSERS [f5]**




**Maatregel**
Opstelruimte bij verkeerslicht vergroten. Normaliter heeft een fietser 2,25m$^2$ ruimte nodig. In nieuwe situatie is minimaal het dubbele nodig om voldoende afstand te houden tot anderen. De huidige opstelruimtes bij kruispunten voldoen vaak al niet onder normale omstandigheden. Ruimte kan soms gevonden worden bij bestaande heuvels, waarbij het al snel om wat grotere infrastructurele aanpassingen gaat. Mogelijk kan met markering (stippen) het afstand houden bij het opstellen worden gecommuniceerd/verduidelijkt.

**Complexiteit maatregel:** midden-hoog
NB: Ruimte vinden binnen het bestaande ontwerp is lastig, bij uitvoeringsperiode is er bovendien minder ruimte beschikbaar. Bij fiets op rijbaan komt er meer ruimte beschikbaar.

**Effectiviteit maatregel:** laag-midden
NB: Haalbaarheid bij bestaande fietspaden is op de korte termijn niet groot. Wellicht een paar locaties. Bij toepassing fiets op rijbaan is er snel meer ruimte, maar is de impact op de regeling groter.

**Toepassingsgebied**
- Kruispunten

**Uitvoering**
- Markering aanbrengen (stippen, verspringend à la Formule 1 start) op plekken waar voldoende ruimte is.
- Weghalen van bestaande verkeerseilanden ten bate van opstelruimte. Gaat vaak om wat grotere infrastructurele maatregelen. Vergt gedetailleerd ontwerp en afstemming. Ingrijpende werkzaamheden nu niet gewenst
- In dit kader is deze maatregel daarom alleen relevant indien met eenvoudige middelen (gele lijnen wegenverf op wegdek / witte stipmarkeringen) snel realiseerbaar.

**Randvoorwaarden**
- Alleen relatief kleine aanpassingen

**Combinatiemogelijkheden**
- Met VRI maatregel (minder wachttijd) [v8] en [f3]
- Met fiets naar rijbaan [f2]

**Positieve aspecten**
- Vakken die flink vergroot zijn, verkorten in een normale situatie de rij en zorgen er voor dat fietsers sneller aan de overzijde zijn. Nu kunnen de vakken meer ruimte bieden om ruim op te stellen.

**Negatieve aspecten**
- Ruimte vinden is lastig, bij afrijden kan alsnog een clustereffect ontstaan. Meer ruimte is vaak ook een breder vak, als het fietspad aan de overzijde smal is, moet het wel mogelijk zijn om verantwoord 'in te voegen'.
- Tijdens de uitvoeringsperiode is er (nog) minder ruimte beschikbaar, werkzaamheden moeten dus niet tijdens spitsmomenten uitgevoerd worden.

| Gedragsregels fietsers op smalle fietspaden | FIETSERS [f6] |
|---|---|

**Maatregel**
Op fietspaden is het grootste gezondheidsrisico voor fietsers de overdracht van het virus wanneer men dicht bij elkaar fietst of stilstaat. Op smalle fietspaden (< 2,50 m) zou een 'inhaalverbod' aangegeven kunnen worden om fietsers erop te attenderen dat inhalen gezondheidsrisico's kent. Op andere locaties, zoals bij kruispunten kan het attenderen op afstand houden goed zijn. Deze maatregelen lijken alleen effectief in combinatie met een brede communicatiecampagne gericht op gedragsbeïnvloeding.

Ten slotte is het denkbaar om sommige (smalle) tweerichtingfietspaden om te vormen naar eenrichtingfietspaden. Dit is echter complex, omdat er voor de fietsers in tegenrichting een goed alternatief moet zijn, en omdat VRI's aangepast moeten worden. Denkbaar: Geldersekade, Theophile de Bockstraat. Combinatie met fietsers op de rijbaan

**Complexiteit maatregel** : laag
**Effectiviteit maatregel** : middel

**Toepassingsgebied**
- Gescheiden profielen (fietspaden)
- Kruispunten

**Uitvoering**
- Plaatsen borden 'niet inhalen'
- Plaatsen borden 'afstand houden'
- Plaatsen straatmarkeringen (gele wegenverf voor lijnen en markeringen, wit voor communicatieboodschappen)
- Bredere campagne gericht op gedragsbeïnvloeding (geef elkaar de ruimte)

**Randvoorwaarden**
- Brede communicatiecampagne gericht op gedragsverandering noodzakelijk

**Combinatiemogelijkheden**
- n.v.t.

**Positieve aspecten**
- Toepasbaar op fietspaden en kruispunten waar andere fysieke maatregelen om ruimte voor de fiets te maken niet haalbaar zijn
- Geen aanpassingen van de inrichting nodig

**Negatieve aspecten**
- Mogelijk groepsvorming fietsers achter langzame fietsers.
- Inhaalverbod is niet handhaafbaar, succes hangt dus af van naleving regel.
- Niet inhalen met name lastig voor bijvoorbeeld snelle (e-bike) fietser en bezorgers.

# RUIMTE VOOR OV-REIZIGERS

# Ruimte voor OV-reizigers

In de afgelopen jaren is het openbaar vervoer explosief gegroeid. Op vele trajecten zijn frequentieverhogingen doorgevoerd en zijn grote stappen gezet naar een kwalitatief hoogwaardig OV-aanbod. Het openbaar vervoer vervoert grote groepen mensen op een ruimte-efficiënte wijze. Voor veel Amsterdammers en mensen buiten Amsterdam, maakte openbaar vervoer onderdeel uit van de dagelijkse routine.

Het openbaar vervoer verhoudt zich slecht tot de 1,5 meter richtlijn. Zonder tegenmaatregelen, daalt de capaciteit in het openbaar vervoer tot 10-20% van de reguliere capaciteit. Ook stations en haltes zijn niet ingericht op de 1,5 meter samenleving. Op dit moment wordt gewerkt aan (afronding van) landelijke protocollen voor de herstart van het openbaar vervoer. Vervoerregio Amsterdam en GVB zijn hierbij betrokken als concessieverlener en concessiehouder aangesloten.

In de landelijke protocollen wordt ingegaan op mogelijke inrichtingsmaatregelen voor voertuigen, stations en haltes. Naar verwachting wordt het protocol voor het openbaar vervoer in mei 2020 definitief gemaakt. De gemeente Amsterdam heeft als beheerder van de bus- en tramhaltes hierin een directe rol. Op metrostations is de gemeente Amsterdam wel de eigenaar, maar is het dagelijks beheer gemandateerd richting GVB. Maatregelen in de voertuigen vallen binnen de verantwoordelijkheid van de vervoerder.

## Maatregelen, meer ruimte voor de reizigers van het openbaar vervoer

GVB zet in op verschillende communicatiemaatregelen richting de reiziger om zo goed mogelijk de beschikbare capaciteit te benutten. Hierbij is het zeer behulpzaam als er vanuit het Rijk een duidelijke boodschap komt over een doelgroepenbenadering, bijvoorbeeld dat het openbaar vervoer in de spits alleen gebruikt kan worden door personeel van vitale sectoren. Tevens wordt in overleg met het Rijk overlegd gevoerd over het op verantwoorde wijze afschalen van de 1,5 meter richtlijn voor het openbaar vervoer.

In het verlengde van de aanpak ín de voertuigen, zet GVB ook niet in op fysieke maatregelen op tram- en bushaltes. Hiervoor ontbreekt op het merendeel van de tram- en bushaltes de ruimte om dit goed en hanteerbaar in te richten. De maatregelen zoals voorgesteld in het algemene OV-protocol laten zich niet 1 op 1 vertalen naar haltes in de stedelijke omgeving van Amsterdam.

In overleg met GVB is vastgesteld dat maatregelen in de openbare ruimte om wachtruime voor de wachtende OV-reizigers wél van toegevoegde waarde zijn. Hiermee wordt het haltegebied tijdelijk in omvang verruimd om wachtende reizigers voldoende afstand tot elkaar te laten houden. De onderstaande maatregelen geven hier invulling aan.

| | | Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur) | Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur) | Stedelijk College besluit | Lokaal DB besluit |
|---|---|---|---|---|---|
| **OV1** | Inrichten wachtgebied buiten dedicated halteomgeving; op trottoirs | √ | √ | √ | √* |
| **OV2** | Inrichten wachtgebied buiten dedicated halteomgeving ; fietspaden, rijbanen, parkeerplaatsen | √ | X | √ | √* |

*) m.u.v. plusnet fiets, plusnet OV, hoofdnet OV, plusnet auto en hoofdnet auto. In dit geval kan het DB wél besluiten over aanpassingen van haltes op hoofd- en plusnet OV, maar níet als dat impact heeft op het functioneren van plusnet fiets, plusnet auto of hoofdnet auto. Bijvoorbeeld omdat rijstroken of fietspaden afgesloten moeten worden.

Bij de maatregelen gelden in algemene zin de volgende aandachtspunten:

- Doorstroming van openbaar vervoer en betrouwbaarheid van de dienstregeling blijft een belangrijk uitgangspunt voor Amsterdam. Ondanks de beperkingen van het openbaar vervoer op de korte termijn, zetten we in op het zo veilig en betrouwbaar mogelijk vervoeren van zoveel mogelijk mensen met het openbaar vervoer. Indien doorstroming en betrouwbaarheid in het geding komen, kunnen hiervoor maatregelen getroffen worden zoals elders in de menukaart opgenomen (beïnvloeden verkeerscirculatie overig verkeer en inregelen VRI's). Halteren zal met de 1,5-meter maatregelen langer duren, voorkomen moet worden dat er onnodig veel andere vertragingen optreden door filevorming waar OV geen vrije baan heeft.
- De Amsterdamse OV-haltes zijn nog lang niet overal optimaal toegankelijk. Bij het tijdelijk herverdeling van de openbare ruimte is het wenselijk om de toegankelijkheid van haltes waar mogelijk te verbeteren, en op zijn minst niet te verslechteren. Gelet moet worden op zaken die in de richtlijnen voor toegankelijke haltes zijn opgenomen. Te denken valt aan voldoende diepte van de halte, obstakelvrije ruimte, hoogte van de halte, op- en afritjes in het trottoir.
- Reizigers hebben vooral behoefte aan duidelijkheid: wat mag wel en wat mag niet? Er moeten nieuwe gewoontes ontstaan bij de reizigers. Daarom is het uitgangspunt dat we zoveel mogelijk werken met heldere, uniforme regels: consequent zijn. Herkenbare uniforme situaties verlagen voor reizigers namelijk de drempel om zich aan de gewenste regels te houden. Daarbij is een extra uitdaging dat er verschillende vervoerders en beheerders zijn die over OV communiceren.

| Inrichten wachtgebied buiten 'dedicated' halteomgeving; trottoirs | OPENBAAR VERVOER [ov1] |
|---|---|
| **Maatregel**<br>Ondanks de lagere capaciteit van het OV, zijn veel binnenstedelijke haltes niet voldoende ruim opgezet om wachtende reizigers conform de 1,5 meter richtlijnen op te stellen. In voorkomende gevallen wordt een deel van de naastgelegen openbare ruimte hiervoor ingezet.<br><br>Aangezien de extra ruimte ingezet wordt voor stilstaande mensen, verhoudt dit zich niet tot verplaatsende mensen. De 'wachtruimte' wordt daarom met visuele middelen afgebakend van de rest van het trottoir/openbare ruimte<br><br>**Complexiteit maatregel** : middel<br>**Effectiviteit maatregel** : hoog<br><br>**Toepassingsgebied**<br>• Trottoirs<br>• Voetgangersgebieden<br><br>**Uitvoering**<br>• Plaatsen van markeringen (wegenverf, wit) om vakken voor wachtende reizigers te markeren<br>• Plaatsen bebording/communicatie uitingen | **Randvoorwaarden**<br>• Voldoende ruimte op het trottoir in relatie tot andere functionaliteiten op het trottoir<br><br>**Combinatiemogelijkheden**<br>• Trottoirs vrijmaken van objecten [v1]<br>• Eénrichtingsverkeer voor voetgangers [v2]<br>• Fietspad wordt trottoir [v3]<br><br>**Positieve aspecten**<br>• Eenvoudig in te richten tegen lage kosten<br><br>**Negatieve aspecten**<br>• Grote druk op schaarse ruimte op trottoir<br>• Locatie outillage niet meer in overeenstemming met wachtgebied reizigers<br>• Locatie reizigersinformatie is niet meer in overeenstemming met wachtgebied reizigers.<br>• Eenvoudig te negeren door gebruikers<br><br>**Aandachtspunten**<br>• Met name bij de gecombineerde haltes en bij de drukste locaties, is aanvullende inzet van servicepersoneel gewenst<br>• Toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking dient zo goed mogelijk geborgd te worden, ook in tijdelijke situaties |

| Inrichten wachtgebied buiten 'dedicated' halteomgeving; fietspaden, rijbanen, parkeerplaatsen | OPENBAAR VERVOER [ov2] |
|---|---|
| **Maatregel**<br>Ondanks de lagere capaciteit van het OV, zijn veel binnenstedelijke haltes niet voldoende ruim opgezet om wachtende reizigers conform de 1,5 meter richtlijnen op te stellen. In voorkomende gevallen wordt een deel van de huidige naastgelegen parkeerplaatsen, fietspaden en/of rijbanen voor autoverkeer ingezet.<br><br>Deze maatregel is alleen mogelijk in combinatie met maatregelen die fietsers of autoverkeer omleiden [V3, V6, V7] of voorzien in het anders gebruik van ruimte voor geparkeerde auto's [v4] of rijdende auto's [V10]<br><br>Aangezien de extra ruimte ingezet wordt voor stilstaande mensen, verhoudt dit zich niet tot verplaatsende mensen. De 'wachtruimte' wordt daarom met visuele middelen afgebakend van de rest van het trottoir/openbare ruimte<br><br>**Complexiteit maatregel** : hoog<br>**Effectiviteit maatregel** : hoog<br><br>**Toepassingsgebied**<br>• Gescheiden profielen (GOW, 50 km/uur)<br>• Gemengde profielen (ETW, 30 km/uur), maar alleen m.b.t. parkeerplaatsen<br><br>**Uitvoering**<br>• Aanbrengen markeringen om wachtruimte aan te geven (wit, wegenverf)<br>• Plaatsen fysieke afzettingen om rijdend verkeer en wachtende reizigers te scheiden (bijvoorbeeld barriers)<br>• Plaatsen bebording/communicatie uitingen | **Randvoorwaarden**<br>• Voldoende ruimte op het trottoir in relatie tot andere functies op het trottoir, om anderhalve meter afstand tot elkaar te kunnen houden.<br><br>**Combinatiemogelijkheden**<br>• Maatregelen die fietsers of autoverkeer omleiden [V3, V6, V7]<br>• Maatregelen die voorzien in het anders gebruik van ruimte voor geparkeerde auto's [v4]<br>• Maatregelen die voorzien in het anders gebruik van ruimte voor rijdende auto's [V10]<br><br>**Positieve aspecten**<br>• Eenvoudig in te richten tegen lage kosten<br><br>**Negatieve aspecten**<br>• Grote druk op vrijgekomen ruimte<br>• Zolang wachtruimte noodzakelijk is voor OV, zijn de onderliggende maatregelen ook noodzakelijk / onomkeerbaar<br>• Locatie outillage niet meer in overeenstemming met wachtgebied reizigers<br>• Locatie reizigersinformatie is niet meer in overeenstemming met wachtgebied reizigers<br>• Eenvoudig te negeren door gebruikers<br><br>**Aandachtspunten**<br>• Verkeersveiligheid dient geborgd te zijn. Indien er rijbanen gesitueerd zijn tussen de wachtplek en de halte dient een veilige oversteekmogelijkheid gefaciliteerd te zijn.<br>• Met name bij de gecombineerde haltes en bij de drukste locaties, is aanvullende inzet van servicepersoneel gewenst.<br>• Toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking dient zo goed mogelijk geborgd te worden, ook in tijdelijke situaties. |

# RUIMTE VOOR AUTOVERKEER

# Ruimte voor autoverkeer

Maatregelen om meer ruimte te geven aan bijvoorbeeld voetgangers en fietsers, zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken, gaan mogelijk ten koste van de beschikbare ruimte voor het autonetwerk en het parkeren. Om te voorkomen dat de stad vastloopt kunnen maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid en doorstroming, in ieder geval op cruciale corridors, te behouden. Dit voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten, OV, taxi's, doelgroepenvervoer en logistieke functies.

## Maatregelen, ruimte voor autoverkeer

Onderstaande tabel bevat de maatregelen die genomen kunnen worden om ruimte voor noodzakelijk autoverkeer te waarborgen. In de tabel is aangegeven waar de maatregelen toepasbaar zijn: op gebiedsontsluitingswegen (GOW) met een gescheiden profiel en een snelheid van 50 km/uur, op erftoegangswegen (ETW) met een gemengd profiel en een snelheid van 30 km/uur of op kruispunten. Ook is aangegeven of een maatregel stedelijk kan worden ingezet, op basis van een collegebesluit, of lokaal op basis van een besluit van het DB. Zie voor toelichting hoofdstuk 'Organisatie & uitvoering'.

| | | Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur) | Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur) | Kruispunten | Stedelijk College besluit | Lokaal DB besluit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| a1 | Autonetwerk | √ | √ | √ | √ | X |
| a2 | Circulatiemaatregelen voor auto's | √ | √ | √ | √ | √* |
| a3 | Alternatieve parkeergelegenheid | √ | √ | n.v.t. | √ | √* |

*) m.u.v. plusnet fiets, plusnet OV, hoofdnet OV, plusnet auto en hoofdnet auto.

Alle maatregelen zijn nader uitgewerkt op de volgende maatregelenbladen.

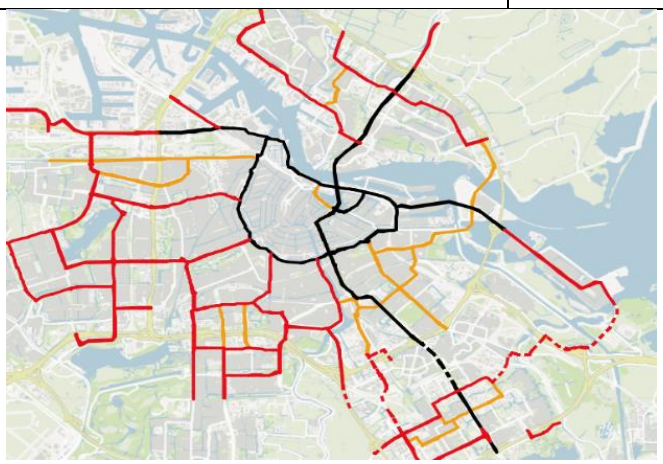
In algemene zin gelden bij uitvoering de volgende aandachtspunten:

- Verkeersveiligheid moet geborgd blijven, met name bij het mengen van modaliteiten. Verder moeten maatregelen gebeuren binnen de randvoorwaarden voor (veilige) kruispuntafwikkeling en tunnelwetgeving.
- Bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten moet geborgd blijven.
- Bereikbaarheid en veiligheid ten aanzien van vervoer gevaarlijke stoffen moeten geborgd blijven.
- Bereikbaarheid voor mindervaliden moet geborgd blijven (bijv. beschikbaarheid van gehandicaptenparkeerplaatsen en bereikbaarheid daarvan per auto, maar ook oversteekbaarheid bij éénrichtingsverkeer voetgangers, overbruggen van hoogteverschillen, etc.).
- Bereikbaarheid voor logistieke sector moet geborgd blijven, met inachtneming van venstertijden en laad- en losplekken). Met name omdat ruimte hiervoor onder druk zou kunnen komen te staan, terwijl door anders inrichten van wegen de impact van tijdelijk stil staan groter zou kunnen worden..
- Maatregelen moeten relatief eenvoudig omkeerbaar zijn en/of ze kunnen gebruikt worden voor inzichten voor toekomstige beleidskeuzes.
- Continue monitoring van effectiviteit en impact is essentieel. Met name als het straks weer drukker gaat worden op de weg.

- De parkeerdruk zal oplopen als parkeerruimte voor andere doeleinden nodig is. Moeilijk kunnen parkeren met de auto zal tot onvrede leiden, zeker zo lang het OV nog beperkt gebruikt kan worden. Daarom is het van belang om te zoeken naar alternatieve parkeerruimte (bijv. bewoners tijdelijk gratis op P+R). Verder is het de verwachting dat door de druk op het huidige OV er mogelijk een extra soort van OV komt (werknemersvervoer) dat tot tijdelijke P&R locaties kan leiden en ook op tijdelijke stopplekken/bushaltes op de weg. De impact moet worden meegewogen in de maatregelen.
- Indien een parkeerplaats voor een 'klassieke deelauto' (vaste standplaats) tijdelijk opgeheven moet worden of onbereikbaar wordt door tijdelijke maatregelen, moet een oplossing worden gevonden. Bijvoorbeeld door deze te verplaatsen in overleg met de aanbieder.

# Autonetwerk

**AUTO [a1]**



**Maatregel**
Het tijdelijk herzien van de belangrijke autoroutes. Ook zou het kunnen dat er tijdelijke nieuwe vitale routes nodig zijn. Deze routes hebben als doel om de bereikbaarheid van de stad te garanderen en het verkeer op de meest geschikte wegen te concentreren. Op routes die buiten deze belangrijke routes vallen kan eerder aan maatregelen voor een tijdelijke herverdeling van de openbare ruimte gedacht worden. Deze maatregel heeft dus nadrukkelijke fysieke samenhang met de wens voor andere maatregelen.

**Complexiteit maatregel:** midden-hoog
**Effectiviteit maatregel:** midden-hoog

**Toepassingsgebied**
- Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur)
- Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)
- Kruispunten

In de binnenstad is enerzijds, over het algemeen, de beschikbare ruimte het schaarst, en anderzijds blijkt hier de afgelopen weken relatief gezien de grootste afname in auto-intensiteiten (Bron: Paasupdate: mobiliteitsgedrag tijdens coronacrisis. Data-analyse over stad Amsterdam).

**Uitvoering**
- Vitale corridors benoemen
- Doorstroming en bereikbaarheid van deze routes in kaart brengen met een verwachting voor de komende tijd
- Als andere corridors benoemd worden, moeten nieuwe prioriteiten meegegeven worden aan verkeersmanagement

**Randvoorwaarden**
- Extra aandacht voor bereikbaarheid vitale functies, zoals routes hulpdiensten, zorg, ziekenhuizen
- Capaciteit parkeergarages en P+R's moet optimaal benut worden en daarmee toegangswegen op orde
- Monitoring doorstroming en bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid

**Combinatiemogelijkheden**
- Ruimte maken voor andere functies
- Circulatiemaatregelen [a2]
- Alternatief parkeren [a3]

**Positieve aspecten**
- Noodzakelijk als basis voor andere maatregelen door ruimte te creëren
- Stad blijft bereikbaar

**Negatieve aspecten**
- Kan ten koste gaan van een logische opbouw van het autonetwerk, de doorstroming en betrouwbaarheid/robuustheid van het netwerk

| Circulatiemaatregelen voor auto's | AUTO [a2] |
|---|---|

**Maatregel**
Circulatiewijzigingen in autonetwerk (knips, éénrichtingsverkeer). Om ruimte te maken voor andere functies en toch de bereikbaarheid te garanderen.

**Complexiteit maatregel** : hoog
**Effectiviteit maatregel** : midden

**Toepassingsgebied**
- ETW, 30 km/uur
- GOW, 50/km/h
- Kruispunten

**Uitvoering**
- Plaatsen borden
- Fysieke barrières plaatsen
- Zorgen dat het in navigatie-apps wordt meegenomen
- Aanpassen kruispunten en verkeerslichten fysiek en in regeling

**Randvoorwaarden**
- Goed verkeerscirculatieplan
- Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten, OV, logistiek, doelgroepenvervoer, en taxi moet gegarandeerd worden
- Inzicht in impact op OV en laad- en losplekken voor logistiek, doelgroepenvervoer en taxivervoer

**Combinatiemogelijkheden**
- Ruimte maken voor andere functies.
- Autonetwerken [a1]

**Positieve aspecten**
- Kan snel ruimte opleveren voor voetgangers op die plekken waar dat het meest nodig is
- Veiligheid en ruimte voetgangers en fietsers

**Negatieve aspecten**
- Grotere circulatie-ingrepen kunnen complex zijn
- Impact op OV en logistieke laad – en losplekken

| Alternatieve parkeergelegenheid | AUTO [a3] |
|---|---|

**Maatregel**
Vanuit maatregelen zoals beschreven bij ruimte voor voetgangers en fietsers zal mogelijk een claim gelegd worden op straatparkeren. Dat betekent dat er slimmer omgegaan moet worden met parkeergarages, publiek en privaat. Daarnaast zal er meer parkeergelegenheid op afstand (aan de rand van de stad) gebruikt (gerealiseerd) moeten worden. Dit betreft zowel parkeren voor bewoners, zakelijk (werknemers) als bezoekers.

Vanuit autonetwerken betekent dit dat:
- er nagedacht moet worden over het goed bereikbaar houden van de parkeerlocaties;
- er wellicht extra belangrijke routes ontstaan vanuit deze parkeerlocaties of naar deze parkeerlocaties;
- er mogelijk (tijdelijke) stopplekken op/naast de weg moeten worden gerealiseerd, naast de beschikbare bushaltes, voor het faciliteren van extra vervoer van en naar de parkeerlocaties.

**Complexiteit maatregel** : hoog
**Effectiviteit maatregel** : hoog

**Toepassingsgebied**
- ETW, 30 km/uur,
- GOW, 50 km/uur,
- Parkeren

**Uitvoering**
- P(+R) locaties zoeken/aanwijzen
- Doorstroming en bereikbaarheid van de routes in kaart brengen met een verwachting voor de komende tijd
- Uitzoeken waar in de stad slim gestopt kan worden voor vervoer passagiers, rekening houdend met impact op doorstroming

**Randvoorwaarden**
- Capaciteit bestaande parkeergarages en P+R's moet optimaal benut worden
- Verkeersveilig

**Combinatiemogelijkheden**
- Ruimte maken voor andere functies
- Autonetwerken [a1]
- Circulatiemaatregelen voor autoverkeer [a2]

**Positieve aspecten**
- Noodzakelijk als basis voor andere maatregelen door ruimte te creëren ten koste van straatparkeren
- Stad blijft bereikbaar

**Negatieve aspecten**
Kan ten koste gaan van een logische opbouw van het autonetwerk, de doorstroming en betrouwbaarheid /robuustheid van het netwerk

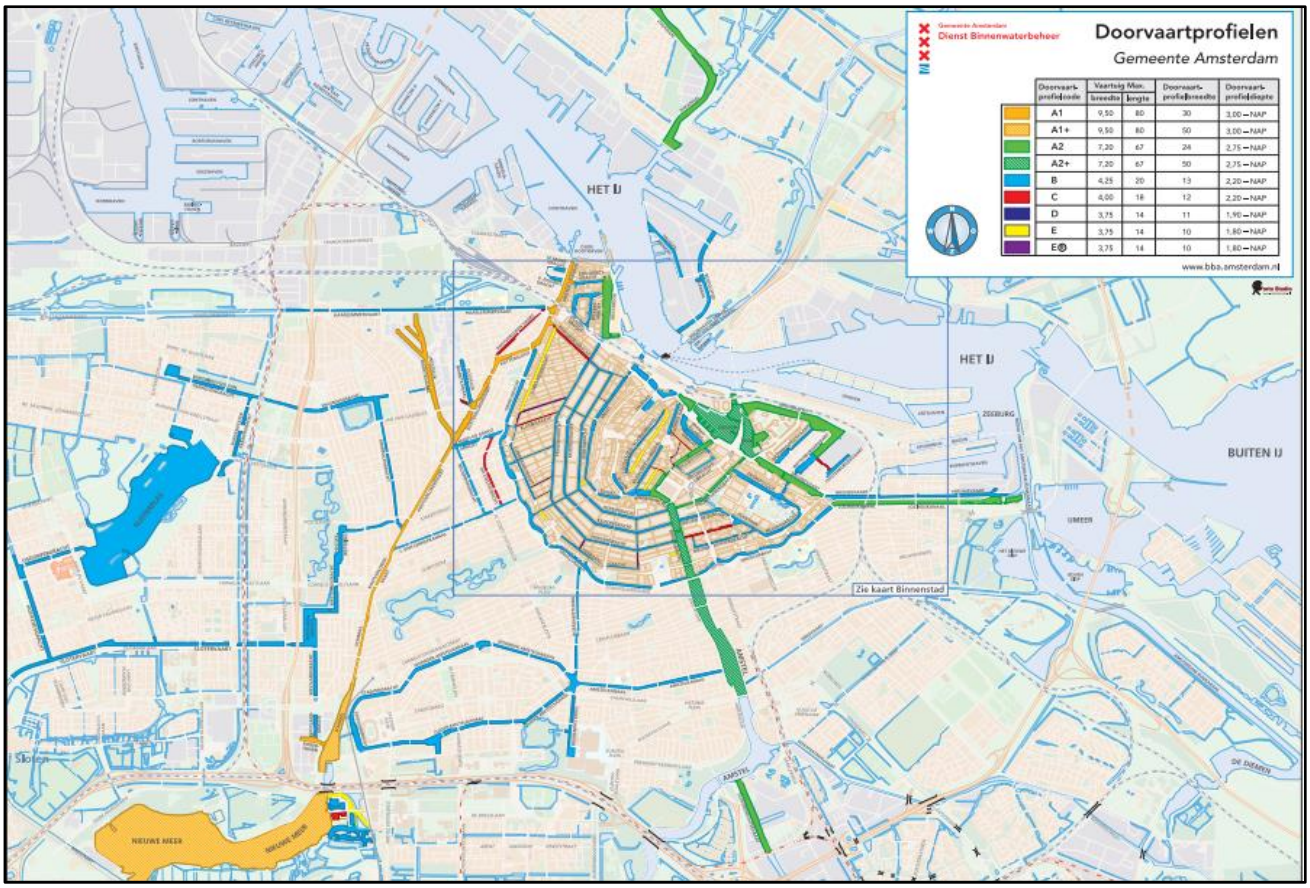
# RUIMTE OP EN ROND HET WATER

# Ruimte op en rond het water

Ook het water is openbare ruimte. Ruimte die we gebruiken om mensen en goederen te vervoeren, maar ook om te recreëren. Ook hier moeten we elkaar de ruimte geven. Zo lang het niet te druk wordt op het water is het goed mogelijk dat vaartuigen doorgaans niet binnen 1,5 meter van elkaar komen. Opstoppingen moeten uiteraard voorkomen worden. Afstand houden rondom het water vraagt ook aandacht. Het op- en afstappen van passagiers moet veilig gebeuren, maar neemt daarmee wellicht meer tijd en ruimte in beslag dan we gewend zijn. Ook bij de sluizen moeten we opletten, want bij een volle sluis is het moeilijk om de benodigde afstand te borgen tussen de vaartuigen.

## Maatregelen, voldoende ruimte op en rond het water

Op de volgende pagina's worden maatregelen omschreven die bijdragen aan de veiligheid op en rond het water, met inachtneming van het anderhalvemetercriterium. Alle maatregelen zijn toepasbaar op al het binnenwater in Amsterdam.



| Sector overstijgend reguleren | WATER [w1] |
|---|---|

**Maatregel**

Amsterdam kent veel water, maar op sommige plekken is de doorvaartruimte smal. Bijvoorbeeld in sluizen en in krappe bochten waar grotere vaartuigen moeten manoeuvreren. Daar kunnen knelpunten ontstaan ten aanzien van de anderhalvemeterregel. Goede doorstroming en voldoende ruimte voor het vaarverkeer zijn essentieel om dat te voorkomen. Er zijn een aantal oplossingsrichtingen mogelijk, namelijk:

- Het werken met tijdvakken voor passagiersvaart en pleziervaart
- Vaste routes voorschrijven
- Aanpassing bij sluizen
- Nachtvaarverbod
- Het (tijdelijk) verbieden van specifieke typen vaartuigen, zoals bijvoorbeeld waterfietsen

**Uitvoering**

- Tijdvakken: bijvoorbeeld passagiersvaart tot ca. 14:00 uur en daarna pleziervaart tot ca. 22:00 uur. Transport over water zal 's avonds, indien noodzakelijk 's nachts en in de vroege ochtend plaatsvinden
- Routes: vaste routes voorschrijven voor passagiersvaart en pleziervaart om verkeersstromen te scheiden. Bijvoorbeeld met eenrichtingsverkeer, om opstoppingen te voorkomen en knelpunten te vermijden.
- Sluizen: lokaal bedienen of stewards inzetten om voldoende afstand te behouden.
- Nachtelijk vaarverbod voor allesbehalve transport en hulpdiensten 22:00 – 10:00 uur, omdat handhaving op deze tijdstippen beperkt mogelijk is.
- Vaarverbod: verbod op verhuur en gebruik van waterfietsen is wenselijk vanwege de slechte manoeuvreerbaarheid waardoor 1,5 m regel onder druk komt te staan.

**Randvoorwaarden**

- Juridische borging via verkeersbesluiten.
- Meetgegevens van de 'digitale gracht' en handhaving van de vignetplicht noodzakelijk, om te monitoren waar problemen ontstaan
- Versneld toevoegen van meer sensoren
- Routes dienen rekening te houden met afvaartpunten
- Aanpassingen rondom sluizen vragen om voldoende gekwalificeerd personeel om ter plaatse te bedienen én voorzieningen ter plaatsen (de burgwachtershuisjes zijn verkocht).

**Positieve aspecten**

- Pleziervaart in (het centrum van) Amsterdam kan weer worden toegestaan
- Werken met tijdvakken is eenduidig en overzichtelijk voor iedereen
- Werken met vaste routes biedt mogelijkheid voor het scheiden van de gebruikersgroepen in ruimte en voorkomt onderlinge conflicten
- Aanpassingen m.b.t. sluizen verhelpen de belangrijkste bottlenecks in het netwerk van Amsterdamse vaarwegen
- Nachtelijk vaarverbod voorkomt dat men gaat varen op het moment dat handhaving ontbreekt.

**Negatieve aspecten**

- Maatregelen zijn ingrijpend en beperken de vrijheid om gebruik te maken van het water

**Aandachtspunten**

- Voorschrijven routes vraagt om een eerlijke verdeling van de attracties tussen beroepsmatig toerisme en de individuele recreant
- Verbod op waterfietsen treft de verhuurders van waterfietsen, terwijl andere rederij-activiteiten wel (met aanpassingen) weer doorgang kunnen vinden.

| Zorgdragen voor veilige passagiersvaart | WATER [w2] |
|---|---|

**Maatregel**
Binnen de mogelijkheden van een anderhalvemetereconomie zal de passagiersvaart niet op haar volume van voor de coronacrisis kunnen opereren. Naar verwachting zal in 2020, maar ook nog in 2021 het toeristisch aanbod lager zijn zodat hier een hanteerbare situatie kan ontstaan waarbij bedrijfsvoering mogelijk is. Oplossingen daarvoor zijn te verdelen in drie componenten: het op- en afstappen, de passagiers aan boord en het volume van de rondvaart.

Mogelijke maatregelen zijn:
- Uitsluitend vooraf gekochte kaartjes voor een specifiek tijdstip toe te staan
- Verplichten vooraf te boeken en het tijdelijk uitbreiden van enkele geschikte vaste afvaartlocaties
- Aanpassen van de logistiek bij in- en uitstappen, zoals het scheiden van in- en uitstaplocaties
- Beperken aantal passagiers aan boord
- Invoeren van tijdslots voor de rondvaart

**Uitvoering**
- Reguleren van de (maximale) bezetting van vaartuigen, om 1,5 meter afstand aan boord te garanderen
- Aanpassingen in de bedrijfsvoering, waaronder het voorzien in online kaartverkoop en het aanpassen van logistiek bij het in- en uitstappen, zodat men voldoende afstand kan houden
- Aanpassingen in de openbare ruimte, zoals bijvoorbeeld tijdelijk enkele geschikte openbare locaties aan te wijzen als vaste afvaartlocaties. Dit vraagt tevens toewijzing en inrichting van openbare ruimte als opstelruimte voor passagiers

**Randvoorwaarden**
- Uitwerken van maatregelen in nadere regels, vast te stellen door het college van B&W.
- Ondernemers dienen in de eigen bedrijfsvoering op vaartuigen en op de wal de 1,5 meter afstand tussen passagiers te borgen.

**Positieve aspecten**
- Veilige afstand (1,5 meter) tussen passagiers kan geborgd worden.
- Ruimte voor de sector om de bedrijfsvoering voort te zetten.

**Negatieve aspecten**
- Het anderhalvemetercriterium beperkt het aantal passagiers dat aan boord kan. De inschatting is dat dit ondanks de beperkingen rendabel kan zijn Voor de grotere vaartuigen. Bij kleinere vaartuigen hangt dit sterk af van het vaartuig

**Aandachtspunten**
- Het tijdelijk uitbreiden van vaste afvaartlocaties dient in overleg met de omgeving plaats te vinden
- Mogelijk is er in de uitwerking van nadere regels verschil te maken is tussen open en gesloten vaartuigen, met het oog op de risico’s ten aanzien van de verspreiding van het virus

# Aanpassingen rond de veren

**WATER [w3]**

**Maatregel**
De reguliere aanlandingen bieden niet voldoende ruimte om wachtende passagiers conform de 1,5 meter richtlijnen op te laten stellen. Om dit wel mogelijk te maken, kan een deel van de naastgelegen openbare ruimte als wachtruimte worden ingezet. Dit vraagt om aanpassingen in de openbare ruimte.

**Complexiteit maatregel** : middel
**Effectiviteit maatregel** : middel

**Toepassingsgebied**
- Aanlandingen en aangrenzend openbaar gebied

**Uitvoering**
- Realiseren van extra wachtruimte
- Plaatsen fysieke afzettingen: wachtruimte is uitsluitend bedoeld voor stilstaande mensen. Dit verhoudt zich niet tot verplaatsende mensen. De 'wachtruimte' wordt daarom met visuele en fysieke middelen afgebakend van de rest van de openbare ruimte
- Er dient eenrichtingsverkeer ingesteld te worden op de aanlandingen, zodat in- en uitstappers elkaar niet onnodig passeren
- Inzet van instapbegeleiding en handhaving is noodzakelijk om alles in goede banen te leiden
- Plaatsen bebording/communicatie uitingen
- Standaard oplossing is niet mogelijk, de plannen worden voor alle aanlandingen langs het IJ verder uitgewerkt

**Randvoorwaarden**
- Voldoende ruimte op de aanlanding en de aangrenzende openbare ruimte om de groepen te scheiden
- Contracteren uitbreiding instapbegeleiding
- Voldoende capaciteit voor handhaving

**Positieve aspecten**
- Veiligheid rondom de veren wordt geborgd.
- Eenvoudig in te richten tegen relatief lage kosten.

**Negatieve aspecten**
- Locatie outillage niet meer overeenkomstig wachtgebied passagiers
- Maatregelen zijn eenvoudig te negeren door gebruikers, veel capaciteit nodig voor begeleiding, toezicht en handhaving (met hoge kosten)
- Grote druk op schaarse ruimte bij CS

**Aandachtspunten**
- Het kan nodig zijn om ook de wijdere omgeving van de aanlandingen anders in te richten, voorsorterend op scheiding reizigersstromen bij de aanlandingen.

| Voortgang van transport en bouwlogistiek | WATER [w4] |
|---|---|

Voor goederenvervoer, afval en bouwlogistiek zijn er naast algemene gedragsregels in principe geen extra maatregelen noodzakelijk. Het betreft het leveren en ophalen van zaken met een vaartuig. Deze vaartuigen kennen normaal een bemanning van een schipper en doorgaans 1 of 2 bemanningsleden die door de omvang van het vaartuig voldoende afstand kunnen houden.

Op de wal dient er met een zichtbare strook te worden aangegeven dat er op de aangegeven locatie iets kan worden neerzet, opgehaald of aangemeerd kan worden. Mogelijk is het tijdelijk anders gebruik van parkeerplaatsen [v4] nodig om voldoende ruimte te bieden voor laden en lossen op de kades.

Werken vanaf een ponton of bouwschip, bijvoorbeeld met drijvende kraan, is in essentie niet anders als een reguliere bouwplaats en daar dienen dezelfde maatregelen te worden genomen.

# Faciliteren van veilige pleziervaart

**WATER [w5]**

**Maatregel**

De grootste uitdagingen met betrekking tot de pleziervaart zijn het volume en de relatief kleine vaartuigen.

Er zijn twee oplossingsrichtingen om de pleziervaart mogelijk te maken, met inachtneming van het anderhalvemetercriterium:
I. Het volume beperken
II. Het aantal personen per vaartuig beperken.

Beiden zijn noodzakelijk in combinatie met elkaar.

**Uitvoering**

- Om het volume te beperken kan gewerkt worden met dagkaarten
- Een vast aantal dagkaarten kan middels het BHG vignet uitgegeven worden
- Het beperken van het aantal passagiers kan het beste ingestoken worden door te kiezen voor een vast maximum aantal passagiers per type vaartuig
- Met een collegebesluit kan het maximum aantal passagiers per type vaartuig voorgeschreven worden

**Randvoorwaarden**

- Inzet van de ‘digitale gracht’
- Juridische borging via verkeersbesluiten en collegebesluiten (max. aantal inzittenden is een orde maatregel)
- Handhaven van een strikte verplichting tot het beschikken over een vignet
- Handhaving op dagkaarten

**Positieve aspecten**

- Pleziervaart in (het centrum van) Amsterdam kan weer worden toegestaan
- Dit is op afstand eenvoudig te controleren en voorkomt onnodig aanhouden en debat of een groep personen wel of niet een huishouden is

**Negatieve aspecten**

- De vrijheid om in Amsterdam te varen wordt beperkt

**Aandachtspunten**

- Omgang met de vaartuigen die al in het gebied afgemeerd zijn, maar dit is controleerbaar
- Veilig opstappen en onderling afstand houden in jachthavens vraagt om aanpassingen in de jachthaven. Dit is in essentie iets dat per jachthaven door de ondernemer geregeld dient te worden
- Op sommige locaties meren vaartuigen naast elkaar af, hier zou een verbod op afgegeven kunnen worden voor openbaar water voor zover dit nu wel toegestaan zou zijn (beperkt aantal locaties). Op privé locaties zal de eigenaar hier zorg voor moeten dragen

# RUIMTE VOOR RECREANTEN

# Ruimte voor recreanten

Zodra de utilitaire ruimte voor fietsers en voetgangers geboden is, kunnen we ruimte bieden aan recreatieve functies. Dat is van belang om de stad leefbaar te houden, zeker als het anderhalvemetercriterium nog maandenlang 'het nieuwe normaal' wordt; ook gedurende de zomervakantie waarbij veel Amsterdammers in de stad zullen blijven.

Bij het faciliteren van recreatie gaan we vooralsnog uit van het stimuleren en faciliteren van actieve en individuele recreatie (wandelen, hardlopen, fietsen), niet van langdurig verblijf (picknicken, barbecueën, samenkomen).

Voor al deze opties geldt dat ze actief het naar buiten gaan aanmoedigen. Communicatie, toezicht en handhaving om samenscholingen te voorkomen zijn belangrijke aandachtspunten. Op de volgende bladen zijn de maatregelen nader uitgewerkt.

## Maatregelen, meer ruimte voor recreanten

Onderstaande tabel bevat de maatregelen die genomen kunnen worden om recreatieve functies meer ruimte te geven. In de tabel zie je waar de maatregelen toepasbaar zijn in straten, op pleinen, in stadsparken, in buurtgroen of in semi openbare ruimte (sportparken, parkeerterreinen voor evenementen, etc.). Ook is aangegeven of een maatregel stedelijk kan worden ingezet, op basis van een collegebesluit, of lokaal op basis van een besluit van het DB. Zie voor toelichting hoofdstuk 'Organisatie & uitvoering'.

| | Maatregelen | Straten | Pleinen | Stads-parken | Buurt-groen | Semi openbare ruimte | Stedelijk College besluit | Lokaal DB besluit |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| r1 | Beter benutten recreatieruimte | n.v.t. | n.v.t. | √ | √ | √ | √ | √ |
| r2 | Fietsers verbieden op pleinen en parken | n.v.t. | √ | √ | √ | n.v.t. | √ | √* |
| r3 | Heropenen van sportparken | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | √ | √ | X |
| r4 | Anders gebruik van verkeersruimte | X | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | √ | √* |
| r5 | Activeren ongebruikte ruimte | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | √ | √ | √ |

*) m.u.v. plusnet fiets, plusnet OV, hoofdnet OV, plusnet auto en hoofdnet auto.

Bij al deze maatregelen is het aandachtspunt dat het faciliteren van recreatie op gespannen voet staat met het voorkomen van samenscholingen en drukte. Intensieve communicatie, toezicht en handhaving zijn randvoorwaarden om recreatie mogelijk te maken.

| Beter benutten recreatieruimte | RECREANTEN [r1] |
|---|---|

**Maatregel**
Amsterdam kent een diversiteit aan groen en recreatieruimte: vanaf de Gaaserperplas tot aan de Tuinen van West. En van het Museumplein tot de buurtpleintjes. Niet al deze plekken zijn even bekend of geliefd. Daardoor zien we nu de drukte in sommige stadsparken en langs kades toenemen, terwijl er elders nog volop ruimte is voor een wandeling, een fietstocht of om even in de zon te zitten. Het spreiden van de recreatiedruk over álle recreatieve ruimte in de stad zorgt dat iedereen voldoende ruimte heeft.

**Complexiteit maatregel** : laag
**Effectiviteit maatregel** : middel

**Toepassingsgebied**
- Recreatiegebieden die nu niet intensief gebruikt worden, waaronder:
  - Scheggen
  - Onderbenut buurtgroen
  - 'Rafelranden', bijvoorbeeld de groene zomen langs bedrijventerreinen.

**Uitvoering**
- Online campagne om 'onontdekte openbare ruime' onder de aandacht te brengen
- Recreatieve routes uitstippelen, bijvoorbeeld digitaal te downloaden, door gebieden waar de druk nog niet te hoog is
- Plaatsen bebording / grondmarkeringen op zeer drukke plekken, om alternatieven in de buurt aan te geven

**Randvoorwaarden**
- Toezicht & monitoring, om onacceptabele drukte te voorkomen

**Combinatiemogelijkheden**
- Activeren ongebruikte ruimte [r5]

**Positieve aspecten**
- Meer ruimte voor Amsterdammers
- Spreiden van de druk

**Negatieve aspecten**
- Drukte neemt toe op plekken waar het nu nog niet druk is, meer handhaving nodig

**Aandachtspunten**
- Druk op het groen neemt toe in gebieden die normaal een lage gebruiksdruk kennen. Risico op schade, intensiever beheer is mogelijk nodig
- Meer risico op verontreiniging, mogelijk intensievere schoonmaak / legen afvalbakken nodig

# Fietsverbod parken en pleinen

**RECREANTEN [r2]**

**Maatregel**
Nu het aantal mogelijkheden voor recreatie beperkt is en mensen dicht bij huis blijven, worden de parken en pleinen intensiever gebruikt om te sporten, te spelen en een frisse neus te halen. Daarbij kunnen er conflicten ontstaan tussen fietsers en voetgangers, zeker nu anderhalve meter afstand onderling bewaard moet worden. Het (gedeeltelijk) afsluiten van parken en pleinen voor fietsers kan meer veilige ruimte bieden voor recreatie.

**Complexiteit maatregel** : laag
**Effectiviteit maatregel** : middel

**Toepassingsgebied**
- Parken waar nu gefietst mag worden
- Plantsoenen waar nu gefietst mag worden
- Pleinen waar nu gefietst mag worden

**Uitvoering**
- Plaatsen bebording
- Plaatsen fysieke afzettingen, zoals:
  - hekken/barriers
  - fietssluizen
- Het is ook mogelijk om alleen delen van parken af te sluiten voor fietsers. Bijvoorbeeld wél fietsen op de doorgaande hoofdroute, niet fietsen op de zijpaden
- Eventueel met venstertijden, alleen op drukke momenten

**Randvoorwaarden**
- Handhaving
- Indien toegepast op parken/pleinen die onderdeel uitmaken van het plusnet fiets is een volwaardige omleidingsroute noodzakelijk

**Combinatiemogelijkheden**
- N.v.t.

**Positieve aspecten**
- Meer ruimte voor recreanten
- Minder risico op conflicten/ergernissen
- Verbetering van de verkeersveiligheid voor voetgangers/joggers/hondenuitlaters/etc.

**Negatieve aspecten**
- Fietsers worden gedwongen om te rijden
- Maatregel is lastig handhaafbaar

| Heropenen sportparken* | RECREANTEN [r3] |
|---|---|
| **Dit geldt voor buitensport. De sporthallen en de (overdekte)zwembaden blijven in elk geval tot 20 mei gesloten.*<br><br>**Maatregel**<br>De landelijke richtlijnen bieden vanaf 29 april ruimte voor het sporten van jeugd op sportparken, onder voorwaarden:<br>• Alleen trainingen. Geen wedstrijden, toernooien of competities<br>• t/m 12 jaar geen social-distance beperkingen onderling<br>• 12 t/m 18 jaar met inachtneming van 1,5 meter afstand<br>• Regie ligt bij de gemeente<br><br>**Complexiteit maatregel** : middel<br>**Effectiviteit maatregel** : hoog<br><br>**Toepassingsgebied:**<br>• Buitensportlocaties<br><br>**Uitvoering**<br>• Aansluiten op landelijke richtlijnen en afspraken vanuit de Veiligheidsregio.<br>• Sportparken gereguleerd ter beschikking stellen voor de vaste gebruikers<br>• Daarnaast waar mogelijk onderdak bieden aan binnensportverenigingen in de buitenlucht op overige beschikbare tijden<br>• Jongeren- en sportbuurtwerk laten ondersteunen bij sportactiviteiten waar nodig<br>. | **Randvoorwaarden**<br>• Duidelijke afspraken over het gebruik van verenigingsleden, in plek en tijdstip<br>• Prioritering: wie heeft de eerste rechten van gebruik<br>• Voldoende toezicht en handhaving<br>• Maatregelen altijd uitvoeren in samenspraak met de bonden en verenigingen<br><br>**Combinatiemogelijkheden**<br>• Zwembadterreinen (nu gesloten), speelweides en de Jaap Edenbaan zijn bruikbaar voor extra sport- en beweegactiviteiten. Deze zijn afsluit- en reguleerbaar, en kunnen specifieke doelgroepen dienen<br><br>**Positieve aspecten**<br>• Meer ruimte om te sporten, met inachtneming van 1,5 meter ruimte<br>• Jeugd aan het sporten en bewegen brengen<br>• In stand houden sportinfrastructuur<br>• Verlicht de druk op ouders, ook in kwetsbare wijken<br><br>**Negatieve aspecten**<br>• Risico op samenscholing.<br>• Drukte op piekmomenten<br><br>**Aandachtspunten**<br>• Planning van het gebruik sportterreinen<br>• Communicatie naar vaste en niet-vaste gebruikers over spelregels<br>• Kwaliteit van begeleiders<br>• Extra ondersteuning waar nodig<br>• Beperking parkeervoorziening voor auto's, om toestroom en ophoping van mensen te voorkomen<br>• Bestaande kinderopvang op sportparken<br>• De (meeste) grasvelden zijn momenteel in onderhoud en niet beschikbaar voor sport |

# Anders gebruik van verkeersruimte

**RECREANTEN [r4]**

**Maatregel**
Verkeersruimte kan tijdelijk omgevormd worden tot verblijfsruimte, zodat bewoners voor hun deur in de zon kunnen zitten, kunnen buitenspelen, etc.
Opties zijn bijvoorbeeld:

- Parklets: groen of verblijfsruimte creëren op parkeerplaatsen
- Speelstraten: straten tijdelijk (bijv. tussen 12:00 en 15:00) afsluiten voor rijdend verkeer zodat er buiten gespeeld kan worden
- Schoolzones
- Leefstraten (meerdere weken een straat autovrij maken)
- Autovrije zondag

**Complexiteit maatregel** : hoog
**Effectiviteit maatregel** : hoog

**Toepassingsgebied**

- Kinderrijke straten
- Straten met weinig buitenruimte (parken/pleintjes) in de buurt
- Straten met veel kleine woningen, zonder eigen buitenruimte

**Uitvoering**

- Plaatsen bebording
- Plaatsen afzettingen (hekken, opklapbare paaltjes)
- Plaatsen objecten, zoals zitjes of plantenbakken.
- Gebruik van tappijt (kunstrgras) om de straat de uitstraling te geven van een verblijfsgebied

**Randvoorwaarden**

- Bij voorkeur komt het initiatief/verzoek vanuit de bewoners zelf, méér dan de helft van de huishoudens in de straat moet akkoord zijn
- Juridische borging via Verkeersbesluit of TVM

**Combinatiemogelijkheden**

- Activiteiten Sportstimulering i.s.m. buurtwerk
- Kunst & culturele programmering voor kinderen (zie ook Activeren ongebruikte ruimte)

**Positieve aspecten**

- Draagt bij aan de beschikbare buitenruimte voor recreatie
- Biedt kinderen die niet op (zomer)vakantie kunnen, een prettige speelruimte

**Negatieve aspecten**

- Parkeerdruk loopt op in omliggende straten
- Andere straten krijgen juist meer verkeer

**Aandachtspunten**

- Straat moet bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten
- Bewoners die beperkt mobiel zijn moeten hun huis en (gehandicapten)parkeerplaats per auto kunnen bereiken
- Bevoorradingsroutes supermarkten, zorgverleners aan huis, winkels/bedrijven en pakketbezorgers en zorgverleners aan huis
- Weerstand van bewoners of bedrijven in de straat i.v.m. bijv. geluidsoverlast
- Voor het organiseren van 'leefstraten' kan aangesloten worden op de werkwijze uit de 'Handreiking Leefstraten'

# Activeren ongebruikte ruimte

**RECREANTEN [r5]**

**Maatregel**
Om meer ruimte te maken voor recreanten kan ongebruikte ruimte geactiveerd worden. De eerste stap is vaak het aantrekkelijker inrichten van die ruimte, bijvoorbeeld met zitelementen of bakken met bomen en groen.

Daarnaast kan deze ruimte ook actiever geprogrammeerd worden. Bijvoorbeeld door culturele activiteiten te faciliteren voor kinderen en volwassenen. Door tijdelijke tentoonstellingen te organiseren in de openbare ruimte. Of door sportieve activiteiten aan te bieden.

**Complexiteit maatregel** : hoog
**Effectiviteit maatregel** : middel

**Toepassingsgebied**
- Braakliggende bouwkavels
- Parkeerterreinen voor evenementen
- Schoolpleinen van gesloten onderwijsinstellingen (of buiten schooltijd)
- Daken

**Uitvoering**
- Afspraken maken met eigenaren van ongebruikte kavels over openstelling
- Tijdelijk aanpassen van de inrichting. Denk aan:
    - Speel/sporttoestellen plaatsen
    - Zitelementen plaatsen
    - Foodtrucks toestaan
- Programmering i.s.m. culturele/sportieve organisaties en professionals.

**Randvoorwaarden**
- Toestemming van eigenaar/beheerder terrein
- Juridische borging verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid
- Handhaving en toezicht
- Bij (tijdelijke) inrichting specifieke aandacht voor het voorkomen van groepsvorming: wel individuele zitelementen, geen bankjes

**Combinatiemogelijkheden**
- Heropenen sportparken [r2], door deze ook beschikbaar te stellen voor andere vormen van recreatie indien dit programmatisch mogelijk is.
- Uitbreiden mobiele verkoop [e4].
- Activiteiten sportstimulering en buurtwerk, ook op sport- en speelplekken in de openbare ruimte.
- Sportverenigingen die normaal gebruik maken van binnenaccomodaties faciliteren in de openbare ruimte. Denk aan judo voor jonge kinderen.

**Positieve aspecten**
- Meer ruimte voor culturele activiteiten en expressie van kinderen en jongeren
- Sociale verbinding

**Negatieve aspecten**
- Risico op samenscholing

**Aandachtspunten**
- Afstemming met culturele organisaties en kunstprofessionals over randvoorwaarden voor gebruik van deze plekken.

# RUIMTE VOOR ECONOMISCHE ACTIVITEITEN

# Ruimte voor economische activiteiten

De openbare ruimte heeft ook een belangrijke rol in het economisch klimaat van de stad. Ondernemers ontplooien er activiteiten, Amsterdammers en bezoekers maken gebruik van de voorzieningen die er zijn.

Sommige economische activiteiten in de openbare ruimte zullen voorlopig niet of slechts beperkt kunnen plaatsvinden (festivals, evenementen, sportwedstrijden). Andere functies zullen meer (openbare) ruimte nodig hebben om doorgang te blijven vinden, bijvoorbeeld de horeca of de culturele sector. Daar willen we zo veel mogelijk ruimte voor bieden, zonder dat dat ten kosten gaat van de veiligheid, de bereikbaarheid van de stad en de vrije ruimte voor ontspanning en recreatie.

De gemeente en ondernemers kunnen gezamenlijk maatregelen treffen om dit te faciliteren en in goede banen te leiden. Slimme combinaties met maatregelen uit andere delen van deze menukaart (fiets, voetganger, recreatie) maken dit mogelijk.

## Maatregelen, meer ruimte voor economische activiteiten

Onderstaande tabel bevat de maatregelen die genomen kunnen worden om economische activiteiten de ruimte te geven. In de tabel zie je waar de maatregelen toepasbaar zijn in straten, op pleinen, in stadsparken of in buurtgroen. Ook is aangegeven of een maatregel stedelijk kan worden ingezet, op basis van een collegebesluit, of lokaal op basis van een besluit van het DB. Zie voor toelichting hoofdstuk 'Organisatie & uitvoering'.

| | Maatregelen | Straten | Pleinen | Stadsparken | Buurtgroen | Stedelijk College besluit | Lokaal DB besluit |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| e1 | Faciliteren wachtrijen | √ | √ | n.v.t. | n.v.t. | X | √* |
| e2 | Markten in de 1,5 meter economie | √ | √ | √ | n.v.t. | √ | √ |
| e3 | Meer ruimte voor terrassen | √ | √ | √ | √ | X | √* |
| e4 | Openbare zitgelegenheid faciliteren voor take-out / to go | X | √ | √ | √ | X | √* |
| e5 | Meer ruimte voor mobiele verkoop | X | √ | √ | √ | √ | X |

*) m.u.v. plusnet fiets, plusnet OV, hoofdnet OV, plusnet auto en hoofdnet auto.

# Faciliteren wachtrijen

**ECONOMIE [e1]**

**Maatregel**
Het anderhalvemetercriterium maakt dat rijen ontstaan bij ondernemers, die soms de trottoirs blokkeren. Het beter faciliteren van wachtrijen is nodig om ondernemingen bereikbaar en functioneel te houden en tegelijkertijd veilige ruimte voor de voetganger te garanderen.

**Complexiteit maatregel** : laag
**Effectiviteit maatregel** : hoog

**Toepassingsgebied**
- Alle Amsterdamse straten, met prioriteit voor stadsstraten en andere winkelstraten

**Uitvoering**
- Ruimte voor de rij wordt gemarkeerd met stippen op 1,5 m afstand onderling, geen vakken of lijnen.
- De gemeente kan rijvorming actief faciliteren bij vitale functies (supermarkten, apotheken, etc.) op aanvraag van ondernemers, als daar knelpunten ontstaan. Bijvoorbeeld door objecten op het trottoir te verplaatsen en/of parkeervakken tijdelijk op te heffen en in te zetten als wachtruimte zodat doorgaande voetgangers niet worden gehinderd.
- Bij de overige functies (afhaalhoreca, ijswinkels, kledingwinkels, etc.) faciliteert de gemeente de rijvorming in principe niet. Rijvorming op straat is alleen toegestaan als voldoende voetgangersruimte overblijft.
- Uitrol van deze afspraken verloopt in samenspraak met ondernemers en BIZ'en. Ondernemers krijgen de tijd om huidige markeringen aan te passen waar nodig.
- Markeringen worden met witte, tijdelijke krijt-/wegenverf of straatstickers aangebracht. Markeringen met bijvoorbeeld tape zijn niet toegestaan.

**Randvoorwaarden**
- Rijen worden gemarkeerd met wachtstippen, op 1,5 meter afstand van elkaar.
- Wachtstippen worden strak langs de gevel aangebracht met witte, tijdelijke krijt-/wegenverf of straatstickers. Markeringen met bijvoorbeeld tape zijn niet toegestaan.
- Minimaal 2 meter obstakelvrije voetgangers-ruimte moet overblijven langs de wachtrij.
- Rijvorming alleen direct langs de gevel van het eigen pand, of langs andere gevels met toestemming van gebruiker van het pand.
- Wachtrijen van verschillende ondernemers mogen niet aaneengesloten zijn. Tussen begin- en eind van de rijen moet minimaal 3 meter lengte zitten. Zo blijven er 'passeerhavens' vrij.
- Geen rijvorming over de weg/rijbaan of over een fietspad heen.
- Uitingen van bedrijfs- of merknamen bij grondmarkeringen zijn niet toegestaan.

**Combinatiemogelijkheden**
- Anders gebruik parkeerplaatsen [v4]
- Voetgangers op rijbaan [v5]
- Fietsers op de rijbaan [f2]

**Positieve aspecten**
- Voorzieningen blijven bereikbaar
- Opstoppingen worden voorkomen

**Negatieve aspecten**
- Rijen nemen voetgangersruimte in.

**Aandachtspunten**
- Op ETW's (30 km/uur) met relatief weinig verkeer en veel voorzieningen kan op het trottoir ruimte gemaakt worden voor wachtrijen door de rijbaan ook beschikbaar te stellen voor voetgangers [v5].

# Markten in de anderhalvemetereconomie

**ECONOMIE [e2]**

**Maatregel**
Markten zijn een belangrijk onderdeel van de stedelijke economie en van het stedelijk leven. Die willen we zo goed mogelijk faciliteren, óók als we afstand tot elkaar moeten houden. Dat betekent dat we moeten voorkomen dat op de algemene warenmarkten door de drukte groepsvorming ontstaat. Dit wordt des te belangrijker als op termijn ook weer non-food producten mogen worden verkocht. Dat kan het wenselijk maken om het marktterrein te vergroten, of om een marktterrein op meer dagen van de week te gebruiken. Daardoor kunnen zowel de bezoekers als de marktondernemers beter worden gespreid. Zo nodig kan eenrichtingsverkeer voor bezoekers worden ingesteld.

**Complexiteit maatregel** : middel
**Effectiviteit maatregel** : n.t.b

**Toepassingsgebied**
- Huidige marktterreinen, met waar nodig vergroting daarvan

**Uitvoering**
- Opstellen profiel per markt per dag, met op meerdaagse markten indeling per weekdag.
- Aanpassen inrichting markten, mede in relatie tot directe omgeving (looproutes, winkeluitstallingen, terrassen, etc.)
- Markten indelen op diversiteit door middel van branchering/maximalisering, aansluitend bij gebied
- Verdeling publiekstrekkers over gehele marktterrein
- Uitrol van het digitaal indelen van markten

**Randvoorwaarden**
- Maatregelen moeten telkens bijgesteld worden op basis van de meest actuele noodverordening en de daarbij behorende regels voor markten.

**Combinatiemogelijkheden**
- N.v.t.

**Positieve aspecten**
- Meer economische activiteit.
- Gerichter voorzieningenaanbod voor Amsterdammers.

**Negatieve aspecten**
- Diversiteit en branchering kunnen leiden tot verlies van goede ondernemers.
- Gewoonten (bijv. routering naar favoriete verkopers) vallen weg.

**Aandachtspunten**
- Communicatie met marktondernemers (inbreng kunnen leveren, maar ook besluiten en aanwijzingen opvolgen).
- Behoefte bewoners is leidend voor keuze van branches, ook al heeft dat consequenties voor ondernemers die al lang op de markt staan.
- Versterken organisatiegraad marktondernemers ten behoeve van overleg en draagvlak.

# Ruimte voor terrassen

**ECONOMIE [e3]**

**Maatregel**
Wanneer de horeca weer (gedeeltelijk) open gaat, zal de behoefte aan terrassen bij ondernemers en Amsterdammers groot zijn. De 'reguliere' plaatsing van terrassen neemt echter schaarse voetgangersruimte in, waardoor het nodig kan zijn terrassen tijdelijk te verplaatsen of te verkleinen (zie maatregel [v1]). Met creatieve oplossingen kan soms toch nog ruimte geboden worden aan terrassen. Ook het vergroten van bestaande terrassen op locaties met veel ruimte, zoals pleinen, kan ondernemers helpen. Zo kan een deel van reguliere capaciteit behouden blijven, met inachtneming van de 1,5m afstand op het terras. De randvoorwaarden hiertoe dienen nader uitgewerkt te worden in 'tijdelijke terrasregels'.

**Complexiteit maatregel** : hoog
**Effectiviteit maatregel** : n.t.b.

**Toepassingsgebied**
- Op pleinen: huidige terrassen tijdelijk uitbreiden.
- Langs kades: (gesplitste) terrassen toestaan aan de waterzijde, onderzoeken mogelijkheden voor terrassen op pontons.
- Op parkeervakken: terras op parkeervak.
- In straten: bijv. voetgangers naar rijbaan (evt. afsluiten voor auto/fiets), terras op trottoirs.

**Uitvoering**
- Vaststellen van 'tijdelijke terrasregels' door het college van B&W als stedelijk kader, waarin ook de omgang met parasols en heaters geadresseerd wordt.
- Horecaondernemers in staat stellen verzoeken tot uitbreiding in te dienen, binnen de regels.
- Beoordelen van alle verzoeken, op basis van 'tijdelijke terrasregels' en lokale aspecten als leefbaarheid en (verkeers)veiligheid.
- Fysieke aanpassingen indien nodig: bijvoorbeeld tijdelijke terrassen op verkeersruimte afzetten met barriers.

**Randvoorwaarden**
- Heropening horeca (incl. terrassen) vanuit de Rijksoverheid
- Vaststellen 'tijdelijke terrasregels' door het college van B&W als stedelijk kader
- De 'anderhalvemeterregel' moet ook langs terrassen geborgd worden. Voetgangers moeten 1,5m afstand houden tot tegenliggers/fietsers én tot terraszitters. Dit betekent in de praktijk dat minimaal 3m doorloop langs een terras nodig is
- Juridische borging (zie hoofdstuk 'Organisatie & Uitvoering')
- Horecasector moet zorgen dat de geldende voorschriften (1,5 meter) nageleefd worden

**Combinatiemogelijkheden**
Ruimte voor terrassen kan gemaakt worden door maatregelen te combineren, bijvoorbeeld:
- Anders gebruik parkeerplaatsen [v4]
- Voetgangers op rijbaan [v5]
- Fietsers op de rijbaan [f2]

**Positieve aspecten**
- Meer ruimte voor economische ontwikkeling.
- Meer ruimte voor Amsterdammers om op het terras te zitten.

**Negatieve aspecten**
- Parkeerdruk loopt op bij anders gebruik parkeerplaatsen.
- Mogelijke conflicten met andere functies die om ruimte vragen (voetganger, fietsparkeren, etc.).
- Ongelijkheid tussen ondernemers (beschikbare fysieke ruimte bepaalt of terrassen vergroot kunnen worden).
- Risico op overlast voor omwonenden.

**Aandachtspunten**
- Looptijd van de tijdelijke regels moet helder begrensd zijn (met einddatum én onder voorbehoud van toenemende drukte).
  Niet: *'zo lang de anderhalvemeterregel geldt'* o.i.d.

# Openbare zitgelegenheid faciliteren, o.a. voor take-out / to go

**ECONOMIE [e4]**

**Maatregel**
Veel horeca biedt nu afhaalmogelijkeden aan. Maaltijden, koffie en snacks om mee te nemen en/of direct op te eten. Het faciliteren van meer openbare zitgelegenheid maakt dit aantrekkelijker voor consumenten en biedt ruimte voor ontspanning. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om terrassen. Ook zonder consumptie kan men hier plaatsnemen.

Deze maatregel biedt ook kansen om buiten meer ruimte te maken bij voorzieningen die normaal gesproken geen terras hebben. Zoals bij culturele instellingen waar activiteiten of kunstuitingen deels naar de buitenruimte verplaatst kunnen worden, gecombineerd met zitgelegenheid. Zo vergroten we de ruimte voor Amsterdammers om buiten te zitten, te ontspannen en te genieten van het mooie weer.

**Complexiteit maatregel** : laag
**Effectiviteit maatregel** : middel

**Toepassingsgebied**
- Plantsoenen, parken, pleinen en kades

**Uitvoering**
- Plaatsen zitelementen.
- Plaatsen afvalbakken/containers.
- Eventueel vrijspelen ruimte door objecten/parkeren te verwijderen.
- Locaties opnemen in het rooster van de reiniging (vaker/intensievere reiniging nodig).
- Eventueel programmeren van de ruimte met culturele activiteiten of kunstuitingen, in de omgeving van musea, theaters, etc.

**Randvoorwaarden**
- Voldoende reinigingscapaciteit.
- Handhaving en toezicht en/of inzet gastheren

**Combinatiemogelijkheden**
- Activeren ongebruikte ruimte [r5]

**Positieve aspecten**
- Meer ruimte voor Amsterdammers om te ontspannen
- Gebruik horecavoorzieningen wordt gestimuleerd, goed voor ondernemersklimaat

**Negatieve aspecten**
- Risico op samenscholing
- Risico op vervuiling openbare ruimte

**Aandachtspunten**
- Solitaire zitelementen om groepsvorming te voorkomen, dus geen picknicktafels.
- Reiniging: eten op straat leidt tot afval. Maatregelen om dit te mitigeren:
  - Rooster reiniging aanpassen (mits capaciteit beschikbaar)
  - Extra afvalcontainers plaatsen
  - Ondernemers laten bijdragen aan reiniging en legen afvalbakken.
- De druk op het groen neemt toe, waardoor het groen harder slijt. Mogelijk is intensiever beheer van bijvoorbeeld gazons noodzakelijk.

# Meer ruimte voor mobiele verkoop

**ECONOMIE [e5]**

**Maatregel**
Sinds de invoering van de beperkende maatregelen hebben (horeca)ondernemers zich creatief getoond. Restaurants die normaal gasten binnen ontvangen, gaan over op bezorgen of afhalen. Als de horeca langer beperkt open blijft, kunnen mobiele verkooppunten (foodtrucks, ijsbakfietsen, mobiele bars) hierin ook een rol vervullen, omdat daarmee voorzieningen aangeboden kunnen worden op plekken waar juist open ruimte beschikbaar is (parken, pleinen, plantsoenen, parkeerterreinen, etc.). Anderzijds willen we ook voorkomen dat dergelijk functies tot groepsvorming en onbeheersbare drukte leiden.

**Complexiteit maatregel** : middel
**Effectiviteit maatregel** : n.t.b.

**Toepassingsgebied**
- Parken
- Pleinen
- Plantsoenen
- Geactiveerde openbare ruimte [r5]

**Uitvoering**
- Opstellen stedelijke nadere regels 'tijdelijke staanplaatsen', vast te stellen door het college.
- Aanwijzen van meer (tijdelijke) staanplaatsen voor mobiele verkoop.
- Uitgeven meer (tijdelijke) ventvergunning.

**Randvoorwaarden**
- Verdere uitwerking noodzakelijk in stedelijke nadere regels 'tijdelijke staanplaatsen', vast te stellen door het college.

**Combinatiemogelijkheden**
- Te combineren met faciliteren extra openbare zitgelegenheid [e3]

**Positieve aspecten**
- Meer economische activiteit
- Groter voorzieningenaanbod voor Amsterdammers

**Combinatiemogelijkheden**
- Activeren ongebruikte ruimte [r5]
- Openbare zitgelegenheid faciliteren [e4]

**Negatieve aspecten**
- Risico op samenscholing
- Risico op verdrukking van andere recreatieve functies (sporten, spelen, etc.)
- Risico op vervuiling openbare ruimte (zwerfafval)

**Aandachtspunten**
- Er zit géén 'plafond' aan het aantal ventvergunningen. We kunnen ze dus nu al op aanvraag uitgeven. Deze kunnen gebruikt worden buiten Centrum, Vondelpark en Museumplein.
- Venters mogen maximaal 15 minuten op een plek staan om te verkopen. Het kan noodzakelijk zijn om meer ventverboden in te stellen, op plekken waar de ruimte te krap is en/of de drukte te groot.
- Geen branchegenoten vlak bij elkaar laten venten, afstand tussen venters onderling reguleren.
- Staanplaatsvergunningen zijn momenteel persoonsgebonden. Hiervan kan worden afgeweken, dan is vergunning op naam van een (horeca)bedrijf tijdelijk mogelijk.
- Voor de vergunningprocedure moeten nadere regels worden vastgesteld, door DB's of college. Te denken valt aan een korte inschrijfperiode van een week en dan toekennen middels loting.
- In de nadere uitwerking kunnen eisen gesteld worden m.b.t. gezondheid van het assortiment.
- Het aanwijzen van de staanplaatsen -binnen stedelijke kaders- kan door DB's.
- In nadere regels / vergunningsvoorwaarden aandacht besteden aan het vormen van rijen en aan het inzamelen van afval.

# FLANKERENDE MAATREGELEN

# Flankerende maatregelen

De maatregelen uit deze menukaart kunnen alleen in de praktijk gebracht worden als een aantal randvoorwaarden geborgd zijn. In dit hoofdstuk benoemen we deze randvoorwaarden, die gedeeltelijk ook via andere lijnen geborgd en uitgevoerd worden.

## Monitoring met Crowd Management Systeem Amsterdam

Monitoring van de drukte is een belangrijke randvoorwaarde om de gezondheid te borgen. Daarbij kan het Crowd Management Systeem Amsterdam ingezet worden. CMSA is een bestaand systeem, waarmee inmiddels al veel ervaring is opgedaan. CMSA wordt nu al toegepast op de Wallen, op het Centraal Station en tijdens grote evenementen zoals Sail.

Ten behoeve van crowdmanagement tijdens de Corona-crisis biedt het CMSA de volgende twee functionaliteiten:

A. In een afgesloten gebied zoals een park: telsysteem, in- en uitgangen die bijhouden hoeveel mensen zich op die locatie bevinden;
B. In winkelstraat: een sensor die binnen een gebied van 50 tot 100m$^2$ meter meet hoeveel mensen per m$^2$ aanwezig zijn en (op termijn) social-distancing herkent.

In samenwerking met verschillende partners zoals Politie, V&OR, Handhaving, Brandweer, stadsdelen, Regio en OOV kan bekeken worden welke locaties (drukke plekken) geschikt zijn voor toepassen van het systeem.

Voorgesteld wordt om het systeem allereerst in te zetten in het Vondelpark vanwege de daar al aanwezige crowdmanagementmaatregelen. Bij succes kan het systeem ook op andere locaties worden ingezet.

## Monitoring intensiteit autoverkeer

Bij profielaanpassingen en wijzigingen aan verkeerslichten is het nodig om de hoeveelheid autoverkeer te monitoren. Wat nu mogelijk is, door de fors afgenomen hoeveelheid autoverkeer is mogelijk bij een toenemende hoeveelheid autoverkeer niet meer mogelijk (onveilig, doorstromingsproblemen, etc.). Hierdoor moeten maatregelen mogelijk worden teruggedraaid of aangepast.

## Alternatieven voor autoparkeren

Een aantal voorgestelde maatregelen leidt tot afname van het aantal beschikbare autoparkeerplaatsen. Om dit mogelijk te maken in gebieden waar de parkeerdruk al hoog is, moeten we meer alternatieven voor autoparkeren organiseren. Bijvoorbeeld het verplaatsen van bewonersauto's naar P+R's.

## Toezicht & handhaving

Toezicht en handhaving zijn noodzakelijk bij veel van deze matregelen, zowel richting verkeersgedrag als richting ondernemers (economische activiteit) en recreanten (voorkomen groepsvorming). Voor alle maatregelen wordt voorafgaand aan besluit tot uitvoering afgestemd of het – kijkend naar de actuele omstandigheden- voldoende handhaafbaar is en of de capaciteit daarvoor beschikbaar is. Daarbij zal er in samenwerking met de relevante partijen naar innovatieve en creatieve oplossingen gezocht worden. Voorbeelden hiervan zijn de inzet van techniek, gastheren of hosts en ook samenwerkingen met partijen buiten de gemeente.

## Communicatie

Heldere communicatie over afspraken en communicatie uitingen gericht op gedragsverandering zijn noodzakelijk om het pakket aan maatregelen succesvol door te voeren. Hiervoor moet per maatregel en mogelijk ook voor het voorgestelde totaalpakket een communicatieplan worden opgesteld, in aansluiting op de reeds uitgevoerde communicatiemaatregelen in de openbare ruimte. Communicatie uitingen in de openbare ruimte (borden, straatprints, etc.) worden altijd afgestemd met een communicatie-expert, voordat ze worden toegepast.

# Colofon

8 mei 2020

Gemeente Amsterdam
Verkeer en Openbare Ruimte

**Samengesteld door**
An-Jes Oudshoorn
Dirk Iede Terpstra

**Contactpersoon**
Evelien van der Molen

**Foto's & beeldmateriaal**
Fotobank Gemeente Amsterdam
Verkeer & Openbare Ruimte