

# Stedelijke mobiliteit ten tijde van COVID-19

## Handreikingen voor gemeenten

Geactualiseerde versie 3 – 17 maart 2021



### Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van versie 2:

- Hele document aangepast aan actuele situatie, nieuwe inzichten en opgedane ervaring
- Meer prioriteit bij locaties waar het vaak voor komt dat mensen langere tijd dicht bij elkaar staan (zoals winkelstraten, scholen, oversteekplaatsen, recreatiegebieden e.d.).
- Hoofdpijnen uit Notitie Verkeersmaatregelen rond opstarten basisonderwijs van 11 mei 2020 zijn opgenomen, geactualiseerd en verbreed van basis naar voortgezet onderwijs scholen.

## Inhoud

1	Inleiding.....	2
2	Stappenplan voor prioritering en bepalen maatregelen.....	4
3	Maatregelen in drukke winkel- en horecagebieden .....	7
4	Maatregelen rond scholen .....	13
5	Maatregelen op oversteekplaatsen met te weinig opstelruimte.....	16
6	Maatregelen in straten met te smalle trottoirs.....	19
7	Maatregelen op drukke fietspaden die te smal zijn.....	22
8	Maatregelen rond recreatiegebieden en evenementen .....	24
9	Maatregelen bij parkeergelegenheden auto en fiets.....	28
10	Maatregelen in het openbaar vervoer.....	29
11	Landelijke communicatie.....	31
	Bijlage 1: Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden.....	33
	Bijlage 2: Relevante artikelen in BABW en RVV .....	36
	Bijlage 3: Protocol verantwoord blijven reizen in het OV.....	38

## 1 Inleiding

Op het moment van actualiseren van deze notitie, half maart 2021, bevindt Nederland zich nog steeds in een strikte lockdown als gevolg van de COVID-19 pandemie. Terrassen en uitgangsgesloten zijn nog gesloten, winkels zijn in zeer beperkte mate open en evenementen zijn niet aan de orde. Maar de hoop is dat in de loop van het voorjaar en de zomer het openbare leven weer geleidelijk aan op gang komt. In tussentijd is het zaak het besmettingsrisico zoveel mogelijk te beperken, ook in de openbare ruimte. Enerzijds moeten verkeersdeelnemers in staat gesteld worden om zich aan de COVID-19-richtlijnen te kunnen houden. Anderzijds moet de capaciteit van wegen, voet- en fietspaden en de openbare ruimte voldoende zijn om allerlei activiteiten te faciliteren. Om de stedelijke mobiliteit ten tijde van COVID-19 in goede banen te leiden zijn uiteenlopende maatregelen mogelijk om te spreiden. In deze notitie focussen we op maatregelen die de afdeling verkeer/mobiliteit van een gemeente kan nemen.

### Derde geactualiseerde versie

In deze derde geactualiseerde versie van deze handreiking wordt wederom aandacht besteed aan maatregelen die gemeente kunnen nemen om de kans op onderlinge besmetting in de openbare ruimte te minimaliseren. Daar ligt nog altijd de eerste prioriteit. Dit betekent in de praktijk dat maatregelen genomen moeten worden in situaties waarin de 1,5 meter niet (altijd) in acht genomen kan worden, in het bijzonder als deze situaties langer duren of vaker voorkomen.

Deze handreiking is geactualiseerd op basis van de praktijkervaring die het afgelopen jaar is opgedaan met COVID-19-maatregelen op straat. Belangrijkste aanpassing is wijziging in een duidelijkere prioritering van risicovolle locaties. De prioriteit ligt nu op locaties waar meerdere mensen tegelijk voor langere tijd stilstaan (bij scholen, bij oversteekplaatsen, in een wachtrij voor een winkel, bij rijvorming bij betaalautomaten in parkeergarages). Dit omdat in de buitenlucht de kans op besmetting groter is in situaties waarin mensen langere tijd dicht bij elkaar staan te wachten dan bij zeer kortdurende ontmoetingen (elkaar passerende voetgangers of fietsers). Daarna ligt de prioriteit bij situaties waar veel mensen samenkomen en daarbij weinig afstand kunnen houden zoals bij drukke recreatiegebieden en evenementen. Vervolgens ligt de prioriteit bij situaties waar voetgangers elkaar vaak moeten passeren op een te smal voetpad. Tot slot bij fietsers op een te smal fietspad.



Het scheppen van extra ruimte om maatschappelijke of economische activiteiten mogelijk te maken (ruimte voor grotere terrassen bijvoorbeeld) is mogelijk als de kans op onderlinge besmetting bij wachtende of zich verplaatsende voetgangers en fietsers geminimaliseerd is.

Het relatief grote risico bij voetgangers betekent dat de ruimteclaims ook relatief groot zijn. Daarnaast kennen voetgangers van nature nauwelijks een minimale afstand tot elkaar, waardoor het voor voetgangers extra belangrijk is dat er voldoende ruimte beschikbaar is.

Voor fietsers zijn de ruimtelijke consequenties beperkter. Besmettingsrisico is ook aanwezig bij openbaar vervoerhaltes en in de voertuigen van het openbaar vervoer. Indirect kan dit leiden tot een groter ruimtegebruik op straat. Het spreekt voor zich dat er geen sprake is van infectierisico's tussen auto's onderling (er is wel een infectierisico binnen de auto indien er meerdere personen in zitten). Wel bestaat de kans op onderlinge besmetting rond het parkeren indien bij het in- en uitstappen geen 1,5 meter afstand kan worden gehouden en bij betaalautomaten.



### Opbouw van de notitie

Deze handreiking is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 schetst welke stappen een gemeente kan doorlopen om te bepalen waar maatregelen nodig zijn.
- Hoofdstuk 3 legt de focus op maatregelen die getroffen kunnen worden in drukke winkel- en horecagebieden.
- Hoofdstuk 4 schijnt licht op maatregelen rond scholen.
- Hoofdstuk 5 behandelt maatregelen op oversteekplaatsen met weinig opstelruimte.
- Hoofdstuk 6 benoemt maatregelen die gemeenten kunnen treffen in straten met smalle trottoirs.
- Hoofdstuk 7 gaat over maatregelen die je kunt nemen op te smalle fietspaden.
- Hoofdstuk 8 gaat over maatregelen rond recreatiegebieden en evenementen.
- Hoofdstuk 9 gaat over maatregelen bij parkeergelegenheden auto en fiets.
- Hoofdstuk 10 gaat over maatregelen rond het openbaar vervoer.
- Hoofdstuk 11 behandelt landelijke communicatie-uitingen die door gemeenten gebruikt kunnen worden.

### Betrokken partijen

Dit document is een gezamenlijke uitgave van [CROW-Fietsberaad](#), [Tour de Force](#), [Platform Ruimte voor Lopen](#) en [GNMI](#). Het is opgesteld in het kader van [Maaksamenruimte.nl](#), een initiatief van VNG, Stadswerk en CROW, in samenwerking met de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Infrastructuur en Waterstaat, met als doel om kennis te delen en ervaringen uit te wisselen over de inrichting van de 1,5 meter samenleving in onze openbare ruimte. Op [Maaksamenruimte.nl](#) kunt u [het maatregelenvizier](#) vinden, waarin verschillende maatregelen worden benoemd en uitgelegd. Er is bij het samenstellen van de inhoud tevens gebruik gemaakt van de input van het Kennisnetwerk SPV, VNG, Transport & Planning TU Delft (Maria Salomons m.b.t. geregelde kruispunten) en Een nieuwe kijk (Hans Voerknecht m.b.t. recreatiegebieden en evenementen).

### Groeidocument

Ook voor deze derde versie van de notitie geldt nadrukkelijk dat het een groeidocument is, en dat dit document dus voor verbetering vatbaar is. We nodigen daarom iedereen uit om reacties, aanvullingen en voorbeelden te mailen naar [fietsberaad@crow.nl](mailto:fietsberaad@crow.nl).



## 2 Stappenplan voor prioritering en bepalen maatregelen

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

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

### Stap 1: Quick scan (potentiële) knelpunten

Het is bijna onmogelijk en ook niet nodig om alle straten en oversteeklocaties te onderzoeken. Om toch relatief snel de grootste knelpunten vast te stellen kan tabel 1 gebruikt worden om gefaseerd de locaties te bepalen die nader bekeken moeten worden. We stellen een fasering voor die gebaseerd is op de mate waarin er sprake is van besmettingskansen.

Als hulpmiddel geven we ook mogelijke criteria mee maar we beseffen dat deze soms wat aan de grove kant zijn en dus slechts als hulpmiddel gebruikt mogen worden. De onderbouwing van de criteria zijn te vinden in de bijlage 1. Het staat de gemeente vrij om de criteria bij te stellen. Er kan gebruik gemaakt worden van lokale kennis en data van voor de COVID-19 pandemie.

Prio	Type locatie	Mogelijke criteria	Hoofdstuk
1	Locaties met zowel stilstaande als (door elkaar) lopende mensen (zoals winkelgebieden, horecagebieden, schoolomgevingen, recreatiegebieden, parkeerterreinen, haltes openbaar vervoer)	- Dichtheid > 500 voetgangers/uur per breedte meter. - Let op: eerst breedte corrigeren voor wachtrijen, terrassen etc.	3, 4, 8, 9, 10
2	Drukke voetgangersoversteken met weinig opstelruimte (b.v. bij/in centra en in belangrijke looproutes naar centra/scholen)	- Geregeld: cyclustijd > 1 minuut - Ongeregeld: l-auto > 1.000 mvt/uur	5
3	Straten met trottoirs met (economische) activiteiten in de plint en belangrijke looproutes naar centra/scholen	- Beschikbare effectieve loopruimte < 270 cm*. - Let op: eerst breedte corrigeren voor obstakels als wachtrijen, terrassen etc.	6
4	Drukke fietsoversteken met weinig opstelruimte	- Geregeld: cyclustijd > 1 minuut - Ongeregeld: l-auto > 1.000 mvt/uur	5
5	Drukke fietspaden die te smal zijn.	- Eenrichtingsfietspad: > 250 fietsers/uur en < 210 cm* - Tweerichtingsfietspad: > 400 fietsers/uur en < 310 cm*	7

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

## Stap 2: Inventariseren knelpunten via meldpunt

De lijst met knelpunten op basis van de Quick scan kan aangevuld worden met signalen van burgers, belangenorganisaties en ondernemers. Om de drempel laag te maken kan een vorm van een meldpunt worden ingericht. Het is zaak het bestaan van het meldpunt breed onder de aandacht te brengen.

## Stap 3: Analyse knelpunten op straatniveau

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



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

- Bij welke gebruikers van de openbare ruimte kan de 1,5 meter niet gerealiseerd worden?
- Verblijven mensen voor langere tijd binnen een afstand van 1,5 meter (b.v. in een wachtrij) of is dit slechts kortstondig het geval (b.v. voetgangers of fietsers die elkaar passeren)?
- Hoe vaak komt het voor dat de 1,5 meter niet gerealiseerd kan worden?
- Doet het knelpunt zich alleen op bepaalde tijdstippen voor of doorlopend?
- Wat is de oorzaak van het knelpunt?
- Is het knelpunt het gevolg van ongewenst gedrag of (ook) van gebrek aan ruimte?

## Stap 4: Prioriteren ruimtebehoeften

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

Bij de ruimteverdeling stellen wij de onderstaande prioritering voor. Deze is gebaseerd op het algemeen belang enerzijds (hulpdiensten b.v.) of de kans op besmetting anderzijds. Als daar redenen voor zijn kan hiervan uiteraard op lokaal niveau van worden afgeweken.

1. Ruimte voor bereikbaarheid hulpdiensten
2. Ruimte voor stilstaande voetgangers (zoals wachtrijen bij oversteekplaatsen, bij scholen of bij winkels)
3. Ruimte voor elkaar veilig kunnen passeren van voetgangers
4. Ruimte voor elkaar veilig kunnen passeren van fietsers
5. Ruimte voor bevoorrading (eventueel venstertijden)
6. Ruimte voor maatschappelijke en economische activiteiten (zoals b.v. grotere terrassen)
7. Ruimte voor geparkeerde fietsen
8. Ruimte voor openbaar vervoer
9. Ruimte voor rijdende en/of geparkeerde personenauto's

### Stap 5: Keuze type maatregelen

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

1. Communicatie/ge gedragsmaatregelen
  - Doel: gewenst gedrag bij lokale knelpunten stimuleren.
  - Middelen: tekstkarren, billboards, borden, pijlen en lijnen, markeringen op de bestrating, stickers, etc.
2. Inzet van begeleiders e.d.
  - Doel: gewenst gedrag stimuleren bij knelpunten die zich alleen op piekmomenten voordoen, eventueel ondersteunend aan andere tijdelijke maatregelen op straat.
  - Middelen: verkeersregelaars, verkeersbrigadiers, straatcoaches, boa's, etc.
3. Tijdelijke fysieke maatregelen
  - Doel: verkeerssituaties tijdelijk veranderen om meer ruimte te creëren voor wachtrijen, voetgangers, fietsers of (maatschappelijke of economische) activiteiten.
  - Middelen: obstakels van stoepen, gebruik parkeerruimte voor b.v. gestalde fietsen of terrassen, afsluiten fietspaden of rijbanen t.b.v. voetgangers of activiteiten, etc.



In de hoofdstukken 3 t/m 9 zijn de maatregelen voor verschillende soorten gebieden of situaties uitgewerkt.

### Stap 6: Monitoring van de situatie

Het is van belang continu te blijven monitoren of het lukt de 1,5 meter afstand te realiseren en of genomen maatregelen in de praktijk blijken te functioneren en geen ongewenste bijeffecten tot gevolg hebben. Als geconstateerd wordt dat dit onvoldoende lukt, moeten nieuwe maatregelen overwogen worden of moeten bestaande worden vervangen of aangevuld.

### 3 Maatregelen in drukke winkel- en horecagebieden

Bij voetgangersstraten gaat het vaak over winkelstraten maar er kan ook sprake zijn van gebieden met veel horeca of andere publiekstrekkers. Het gaat hier om straten of pleinen waarin zowel sprake is van een diffuus gebruik van de ruimte met zowel stilstaande mensen, voetgangersbewegingen in langsricting als ook van bewegingen in dwarsrichtingen. Daarnaast zijn er vaak obstakels aanwezig die de feitelijk beschikbare breedte flink kan inperken (zoals winkeluitstallingen, terrassen, gestalde fietsen, ladende/lossende voertuigen).

Als het niet te druk is, is het voor voetgangers die van goede wil zijn goed mogelijk om de 1,5 meter in acht te nemen, door voldoende afstand tot elkaar te bewaren in wachtrijen, door tijdig voor elkaar uit te wijken of door even op een tegenligger te wachten. Maar in de praktijk blijkt het voor een deel van de mensen toch moeilijk de 1,5 meterregel na te leven. Dit kan het geval zijn indien:

- Er sprake is van wachtrijen van klanten van winkels of horecagelegenheden die als gevolg van beperkende toegangsregels buiten op straat moeten wachten.
- Het aantal passanten te groot wordt in relatie tot de beschikbare capaciteit. Een vuistregel is dat er maximaal 500-550 passanten per meter breedte per uur kunnen passeren (dat is 15-20% van de oorspronkelijke capaciteit; bron: Goudappel Coffeng). Maar in werkelijkheid kan dit minder zijn omdat mensen zich in twee richtingen verplaatsen, stilstaan, winkels in- en uitgaan en zich niet altijd netjes aan de voorgeschreven afstand van 1,5 meter houden. Ook moet de beschikbare capaciteit eerst gecorrigeerd worden voor ruimtebeslag door obstakels zoals bijvoorbeeld wachtrijen, terrassen, uitstallingen, etc. Die zorgen er voor dat voetgangers gedwongen worden dichter naar elkaar toe te gaan of die zelfs voor opstopping zorgen. In de praktijk speelt de gevoelsmatige dichtheid een belangrijke rol: hebben de passanten het gevoel dat er voldoende ruimte is?
- De voetgangersstraat smaller is dan 4,1 meter waardoor mensen elkaar niet meer goed kunnen passeren (zie bijlage 1 Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden).
- Er veel bewegingen plaats vinden die dwars staan op de bewegingen in de lengterichting van de straat.



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



### Maatregelen om wachtrijen en loopstromen te optimaliseren

Hoewel de te nemen maatregelen erg van de situatie afhankelijk zijn, kunnen onderstaande maatregelen toegepast worden indien er te weinig ruimte is om de 1,5 meter te realiseren.

- **Wachtrijen dicht langs de gevel.** Doel is dat wachtrijen voor deuren of uitgiftepunten van winkels of horeca zo weinig mogelijk de loopstroom hinderen en dus niet dwars over de straat uitwaaiëren. En de wachtenden moeten uiteraard ook een onderlinge afstand van 1,5 meter kunnen bewaren. Winkeliers en gemeente kunnen samen bekijken hoe ze dit het beste kunnen realiseren. Daarbij moet ook bekeken worden of er situaties zijn waar wachtrijen van verschillende winkels elkaar in de weg gaan zitten. Opties zijn aanwijzingen op straat, bijvoorbeeld met linten, stickers en borden. Maar ook de inzet van personeel dat op straat aanwijzingen geeft is mogelijk.



- **Rechts lopen.** Voetgangers/winkelend publiek kan gevraagd worden zoveel mogelijk rechts van de straat te lopen. Dit kan ondersteund worden met bijvoorbeeld met geschilderde pijlen, stickers, belijning of borden. Aangevuld met meer algemene communicatie.



- **Begeleiders op straat** Met name op drukke momenten kan de inzet van begeleiders (stewards, gastheren/vrouwen, regelaars) helpen om te stimuleren dat mensen zich zo gaan gedragen dat de 1,5 meterregel kan worden nageleefd en om de effectiviteit van maatregelen te vergroten.

#### Praktijkvoorbeeld:

In Groningen zijn op de Vismarkt op marktdagen begeleiders ingezet om bezoekers te attenderen op de 1,5 meter afstand. In Utrecht waren (toen de winkels nog open waren) op drukke momenten begeleiders te vinden op de Oude Gracht om fietsers te attenderen op het fietsverbod en bezoekers te attenderen op het eenrichtingsverkeer op de Oude Gracht.

- **Verwijderen obstakels.** Winkeliers kan gevraagd worden geen borden en uitstallingen op de straat neer te zetten of dit alleen te doen op plaatsen waar dit geen problemen oplevert (altijd of alleen op de drukste dagen of uren).

**Praktijkvoorbeeld:**

De gemeente **Delft** is de aanwezigheid van obstakels tegengegaan middels een tijdelijk verbod op reclameborden van ondernemers, een tijdelijk verbod op plantenbakken, een tijdelijk verbod of het verkleinen van winkeluitstallingen, een tijdelijk verbod op het verplaatsen van terrassen, het tijdelijk verwijderen of verplaatsen van straatmeubilair en het tijdelijk minder faciliteren van fietsparkeerplekken.

(Zie: <https://maaksamenruimte.nl/wp-content/uploads/2020/07/200624-Deltse-Tegels-Samen-ruimte-maken.docx>)



- **Eenrichtingverkeer en lussen.** In heel smalle straten kan éénrichtingverkeer voor voetgangers worden ingesteld. Voorwaarde is dat er voor de tegenrichting een goede alternatieve route beschikbaar is. Waar mogelijk kan een 'lus' worden gerealiseerd.

**Praktijkvoorbeeld:**

De gemeente **Utrecht** had toen de lockdown nog niet van kracht was op drukke momenten (op zaterdag, zon- en feestdagen tijdens openingstijden winkels) beide zijden van de Oude Gracht aangewezen als eenrichtingsverkeer, in combinatie met een inrijverbod en begeleiders op straat.



- **Ontvlechten loopstromen.** Indien de voetgangersstraat behalve door 'bestemmingsverkeer' ook gebruikt wordt door 'doorgaand verkeer' kan de doorgaande stroom via een andere route faciliteert worden. Indien hiervoor niet voldoende ruimte aanwezig is kan hiervoor wellicht ruimte geschapen worden door ruimte voor autoverkeer, fietsverkeer of geparkeerde auto's te benutten.

- **Verbieden rijdende en/of gestalde fietsen en inrichten tijdelijke stallingen.** Voor rijdende fietsers dient dan wel een alternatieve route geboden te worden. Voor gestalde fietsen moeten aan de randen van het voetgangersgebied (tijdelijke) stallingsvoorzieningen worden gerealiseerd.



#### Praktijkvoorbeeld:

Onder meer de gemeente **Utrecht** heeft pop up stallingen ingericht aan de rand van een voetgangersgebied om daarmee te stimuleren dat fietsers het gebied niet inrijden en daar hun fiets stallen. Meer informatie over pop up stallingen kunt u vinden via: <https://www.verkeersnet.nl/fiets/33459/hoog-tijd-voor-leidraad-tijdelijke-fietsenstallingen/>.



- **Reguleren bevoorrading.** Er kunnen venstertijden worden ingesteld gericht om de bevoorrading te laten plaatsvinden in de rustige uren. Ook is het mogelijk alleen kleine voertuigen toe te laten.

#### Mensen met beperkingen

Speciale aandacht moet worden besteed aan de toegankelijkheid voor mensen met beperkingen. In de maten die we hebben gehanteerd voor de minimale breedte van trottoirs en voetpaden is er rekening mee gehouden dat ook het passeren van mensen in een rolstoel, rollator of met een kinderwagen veilig kan plaatsvinden (zie bijlage 1 Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden).

Mensen met visuele beperkingen zijn er bij gebaat dat ze zoveel mogelijk een natuurlijke gidslijn kunnen aanhouden (bij voorkeur aan de rechterzijde) en dat er bij grote drukte zoveel mogelijk sprake is van éénrichtingsverkeer. Ook moeten er geen borden, uitstallingen of andere obstakels op de looproute worden geplaatst en moeten geleidelijnen vrij worden gehouden. Indien belijningen of b.v. 1,5 meter aanduidingen worden aangebracht moeten deze ook zichtbaar, toegankelijk, bruikbaar en begrijpelijk zijn voor mensen met een visuele, motorische of verstandelijke beperking. Instructies op borden moeten goed leesbaar voor slechtzienden, dyslectici, anderstaligen en mensen met cognitieve beperkingen. Dit betekent:

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

### Maatregelen rond terrassen

Speciale aandacht moet uitgaan naar situaties waarin de horeca extra ruimte voor terrassen wordt geboden. Hier gelden de volgende aanbevelingen:

- Zorg ervoor dat er voldoende ruimte is voor voetgangers en fietsers om het terras te passeren (minstens 1,5 meter). En er moet ook genoeg ruimte zijn om elkaar te passeren (tel hier minstens 1,5 meter bij op). Er moet ook rekening mee worden gehouden dat mensen niet óp de stoeprand kunnen lopen of rakelings langs het terras. Daarom wordt met een marge van 0,6 meter gerekend. Dat betekent dat per saldo een voetpad van  $1,5 + 1,5 + 0,6 = 3,6$  meter nodig is langs een terras.
- Bij een voetpad tussen twee verschillende terrassen moet gerekend worden met een middenpad van 4,5 meter. Ten eerste is er 3,0 meter nodig zodat klanten veilig het terras op en af kunnen lopen ( $2 \times 1,5$  meter). Ten tweede moet er 1,5 extra ruimte zijn zodat er nog iemand langs kan, zoals personeel of een voorbijganger.
- In situaties waar een gevelbank tegen de zijkant van een trottoir staat moet de beschikbare breedte minstens 3,9 meter zijn. Er is 3,0 meter nodig voor de voorbij lopende voetgangers plus 0,9 meter voor een gevelbank plus de mensen die erop zitten.
- In bijzondere omstandigheden kunnen de berekeningen voor het maken van voldoende afstand anders zijn. Bijvoorbeeld als het ergens heel druk is. Of als er een afscherming is tussen terras en voetpad.



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



### Praktijkvoorbeeld:

De gemeente **Rotterdam** heeft van resthout circulaire vlonders laten ontwikkelen. Ondernemers konden deze vlonders bij de gemeente aanvragen en gratis laten leggen zodat zij de ruimte voor hun winkel of horecaonderneming konden uitbreiden of anders konden inrichten. De actie bleek succesvol en is door de gemeente verlengd.

Zie voor meer informatie: <https://www.rotterdam.nl/bestuur-organisatie/circulaire-vlonders/>.

Ook hier kunt u meer informatie vinden:

<https://www.ondernemen010.nl/apps/ondernemen010.nl/regelen/vergunningenregelgeving/detailhandel/vlonder-aanvragen/index.xml>



## 4 Maatregelen rond scholen

Om onderlinge besmetting met het Coronavirus te voorkomen zetten we in dit hoofdstuk mogelijke maatregelen in de openbare ruimte rond scholen (zowel basisscholen als middelbare scholen) op een rijtje.

Voor de concrete invulling per school zijn in de eerste plaats de scholen zelf verantwoordelijk. In het [Protocol 'Onderwijs tijdens corona'](#) staan hiervoor allerlei handreikingen (zoals een verzoek om zoveel mogelijk met de fiets te komen, de begin en eindtijden te spreiden en gebruik te maken van beschikbare posters). Voor de afwikkeling van het haal- en brengverkeer heeft de school een eigen rol, maar scholen hebben daarnaast in veel gevallen de medewerking en deskundigheid van de gemeente nodig. Zeker als er maatregelen genomen moeten worden in de openbare ruimte omdat ouders het schoolplein niet op mogen. Of er rond scholen ruimteproblemen ontstaan is sterk afhankelijk van de plaatselijke situatie. Bij een school met één ingang in hoogstedelijk gebied is de noodzaak voor aanvullende maatregelen door de gemeente veel groter dan bij een school met veel ingangen in een ruim opgezette buitenwijk.

Voor scholen is het in ieder geval belangrijk te weten wie hun contactpersoon binnen de gemeente is met betrekking tot dit soort zaken. Zorg er daarom voor dat de lijntjes tussen de scholen en de gemeente kort zijn. Ook voor monitoring in de volgende fases is het van belang dat de "verkeersafdeling" goed contact houdt met de scholen. Benut eventueel de contacten van VVN of de Fietsersbond met de scholen.

### Maatregelen rond de ingang van de school

Per groep die zich van en naar school verplaatst, kunnen maatregelen genomen worden:

- **Het schoolpersoneel.** De aankomst en het vertrek van het schoolpersoneel valt meestal niet samen met de haal- en brengtijden van de kinderen. Het is vooral zaak dat geparkeerde voertuigen van het personeel (auto's, fietsen) geen openbare ruimte nabij de school in beslag nemen. Probeer daarom te stimuleren dat het personeel haar fiets in het fietsenhok zet en haar auto op grotere afstand parkeert. De school kan stimuleren dat het personeel lopend of eventueel op de fiets komt.
- **Kinderen die lopend gebracht worden** (m.n. lagere groepen in het basisonderwijs). In de nabijheid van de ingang moet voldoende openbare ruimte zijn zodat de ouders ofwel veilig afscheid van hun kinderen kunnen nemen, ofwel met voldoende afstand van anderen hun kinderen kunnen ophalen. Als trottoirs smaller zijn dan 2 meter (veel trottoirs) is scheiding van loopstromen van komende en vertrekkende ouders wenselijk. Er is dat sprake van een soort eenrichtingsverkeer voor voetgangers.
- **Kinderen die op de fiets gebracht worden (m.n. lagere groepen).** Op acceptabele afstand moeten ouders afscheid kunnen nemen van hun kinderen. Eventueel parkeren ouders hun fiets op enige afstand en gaan ze lopend verder (zie vorige punt). Eventueel is scheiding van fietsstromen wenselijk (eenrichtingsverkeer). Bij gebrek aan ruimte kan de school ouders vragen om hun kinderen vooral lopen naar school te brengen.
- **Kinderen die met de auto gebracht worden.** Vanwege het ruimtegebruik en de verkeersveiligheid komt deze groep het eerst in aanmerking om op enige afstand te parkeren en lopend verder te gaan.
- **Kinderen die zelfstandig lopend of fietsend naar school komen (m.n. hogere groepen).** Voor deze groep is het vooral van belang dat ze veilig de halende ouders en brengende ouders kunnen passeren. De fietsen van de leerlingen kunnen "zoals gebruikelijk" op het terrein van de school geparkeerd worden. Het is niet wenselijk dat fietsen in de openbare ruimte geparkeerd worden. In de fietsenstalling kan men daarnaast fietsstromen scheiden zodat inkomende leerlingen en uitgaande leerlingen elkaar niet kruisen. In Vlaanderen is een beloningssysteem opgezet om leerlingen die fietsen of wandelen naar school te belonen.

Daar kunt u hier meer over lezen: <https://www.vlaanderen.be/toolbox-duurzame-mobiliteit/beloningssystemen-voor-fietsende-en-wandelende-leerlingen>.

- **Overig verkeer, met name buurtbewoners.** Vooral in krappe situaties moet het overige (auto) verkeer tijdens de haal- en brengspits zoveel mogelijk ontmoedigd worden, bijvoorbeeld door het instellen van een tijdelijk inrijverbod of eenrichtingsverkeer. Ook het weren van geparkeerde voertuigen kan veel ruimtewinst opleveren.

### Maatregelen die de gemeente kan nemen

Als er te weinig ruimte beschikbaar is om de verschillende stromen veilig en met voldoende afstand af te wikkelen kunnen gemeenten maatregelen nemen om extra ruimte te creëren:

- **Tijdelijk parkeerverbod** nabij de school. Het parkeerverbod zou beperkt kunnen worden tot de haal- en brengspits, maar de kans is dan groot dat er op de drukste momenten toch nog geparkeerde auto's staan van buurtbewoners.
- **Tijdelijke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer** en eventueel fietsverkeer tijdens de haal- en brengspits.
- **Aanpassing van de verkeerscirculatie** voor motorvoertuigen en eventueel fietsers. Hiermee kan het overige verkeer ontmoedigd worden. Soms is aanpassing van de verkeerscirculatie noodzakelijk om te voorkomen dat straten onbereikbaar worden door een tijdelijke afsluiting (zie vorige punt).
- **Markeren van plekken** waar ouders afscheid kunnen nemen van hun kinderen. Of waar ze hun kinderen kunnen opwachten aan het eind van de dag. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden tussen ouders die lopend komen en ouders die op de fiets komen.
- **Reguleren van de loopstromen** zodat aankomende en vertrekkende ouders elkaar en de kinderen zo min mogelijk in de weg zitten.
- Eventueel creëren van **fietsparkeergelegenheid op afstand**. Ouders kunnen dan het laatste stukje lopend afleggen.
- Verspreiden van **campagne-uitingen** rondom het verder openstellen van scholen, waarin leerlingen en ouders worden opgeroepen om meer per fiets of te voet te reizen i.p.v. met het ov.

De mate waarin gemeentelijke maatregelen nodig zijn, hangt onder meer samen met de mate waarin de school het auto- en fietsgebruik kan en wil ontmoedigen. Hoe groter het aandeel ouders en kinderen dat lopend komt, hoe kleiner de noodzaak voor maatregelen in de schoolomgeving. De "loopbus" is in dit verband misschien wel de meest optimale oplossing. Ouders brengen hun kinderen naar een vaste 'halte' en daarna lopen de kinderen gezamenlijk naar school onder begeleiding van enkele volwassenen.



In de directe omgeving van school is minder ruimte nodig voor ouders om afscheid te nemen. Rest wel de vraag of de 'loopbus' geheel voldoet aan de richtlijnen van het RIVM en het protocol.

## De schoolstraat

Verschillende maatregelen komen samen in het concept "schoolstraat". Het principe van een schoolstraat is uit Italië komen overwaaien en is bedoeld om de verkeerschaos in de omgeving van scholen te beperken. De straat waarin de ingang van de school is gelegen wordt aan het begin en het einde van de schooldag een half uur afgesloten voor (inrijdend) gemotoriseerd verkeer. In krappe situaties zou het ook verboden kunnen worden om te fietsen. Uitrijdend gemotoriseerd verkeer is in deze periode in principe wel toegestaan. Gemeenten kunnen bewoners van de schoolstraat oproepen om hiervan zo min mogelijk gebruik te maken.

Voor het aangeven van een 'schoolstraat' bestaat in Nederland geen officieel/apart RVV-verkeersbord. Gemeenten kunnen het beste gebruik maken van het verkeersbord C1 plus daaronder de tijden waarop het inrijverbod van kracht is bijvoorbeeld van 08.30 tot 9.00 uur en van 15.00 tot 15.30 uur. Het is verstandig dit bord te bevestigen aan dranghekken, waarmee de schoolstraat ook fysiek kan worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Afhankelijk van de lokale situatie kan het onderbord "uitgezonderd fietsers" toegevoegd worden.



De tijdelijke afsluiting van schoolstraten voor het gemotoriseerd verkeer en de regulering van het overige verkeer kan formeel alleen door de politie of door aangestelde beroepsverkeersregelaars of verkeersbrigadiers gebeuren. Zie de *Regeling Verkeersregelaars* en de *Regeling Verkeersbrigadiers*. Bij het reguleren van het verkeer moet worden gedacht aan het feitelijk plaatsen van de wegafsluiting en de RVV-bebording, het tegenhouden van (inrijdend) gemotoriseerd verkeer, het laten uitrijden van gemotoriseerd verkeer en het bieden van doorgang aan het fietsverkeer.

Mochten er geen of onvoldoende politie, beroepsverkeersregelaars of verkeersbrigadiers beschikbaar zijn voor het reguleren van het verkeer in schoolstraten, dan kan de gemeente overwegen om tijdelijk gebruik te maken van evenementenverkeersregelaars. Mochten die ook niet of onvoldoende beschikbaar zijn, dan kan de gemeente overwegen om vrijwilligers met opvallende hesjes in te zetten, die dan bij voorkeur een korte instructie van de politie en/of verkeersregelaars dienen te krijgen. Eventueel kan een beroep worden gedaan op de vrijwilligers van de Fietsersbond en VVN. Zij hebben vaak een collectieve WA-verzekering via hun vereniging. Vanuit de politie wordt benadrukt dat evenementenverkeersregelaars en vrijwilligers alléén achter het hek mogen staan om vanuit die beschermde positie het verkeer te regelen.

### Praktijkvoorbeeld:

In Den Haag is bij een aantal basisscholen als corona-maatregel een experiment gehouden met schoolstraten. Sinds mei 2020 worden straten tijdens de breng- en haaltijden van de school gedurende ongeveer een half uur afgesloten met een hek en met de inzet van verkeersregelaar, zodat kinderen veilig van en naar school kunnen. Autoverkeer mag er niet in, met uitzondering van bewoners en nood- en hulpdiensten. De verkeersregelaars bestaan bij een deel van de scholen enkel uit vrijwilligers en bij een deel uit zowel vrijwilligers en professionals.





## 5 Maatregelen op oversteekplaatsen met te weinig opstelruimte

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

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

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

### Maatregelen op alle oversteekplaatsen (geregeld en ongeregeld)

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

- **Aanbrengen zebrastralen.** Door zebrastralen aan te brengen hebben voetgangers recht op vrije doorgang ten opzichte van kruisend verkeer en worden de wachttijden korter. Dit kan ook een mogelijk knelpunt op een middengeleider oplossen omdat hier dan minder hoeft te worden gewacht.
- **Creëren extra opstelruimte.** Dit kan door een naastgelegen rijstrook aan het autoverkeer te onttrekken. Voor voetgangers bestaat soms de optie om het naastgelegen fietspad voor hen ter beschikking te stellen en vervolgens voor fietsers ruimte te creëren op de rijbaan. In situaties met smalle toeleidende fietsstroken biedt een tijdelijke opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) extra wachtruimte voor fietsers.
- **Verleggen loop- of fietsroute.** De route kan zo verlegd worden dat wordt overgestoken op een plaats die beter geschikt is. Dit kan worden bereikt door het plaatsen van aanwijzingen als pijlen en eventueel met afzettingen.
- **Inzet verkeersregelaars.** Indien de problemen zich alleen op specifieke tijden voordoen, bijvoorbeeld wanneer kinderen naar school of weer naar huis gaan, kunnen verkeersregelaars of verkeersbrigadiers worden ingezet die er voor zorgen dat kruisende motorvoertuigen en/of fietsers worden tegengehouden op het moment dat de 1,5m in gevaar komt.

Voor alle maatregelen geldt uiteraard dat de verkeersveiligheid niet in gevaar mag komen. Speciale aandacht moet worden besteed aan de toegankelijkheid voor mensen met beperkingen. Zorg dat als er 1,5 meter aanduidingen worden geplaatst dat deze ook zichtbaar, toegankelijk, bruikbaar en begrijpelijk zijn voor mensen met een visuele, motorische beperking of verstandelijke beperking.

Communicatie richting burgers is van groot belang om er voor te zorgen dat op straat genomen maatregelen worden begrepen en worden nageleefd. Het kan gaan om lokale communicatie gericht op lokale maatregelen en algemene landelijke communicatie (zie hiervoor hoofdstuk 9).

### Maatregelen specifiek op geregelde kruispunten

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



Het is bij het nemen van maatregelen van belang om risico's goed tegen elkaar af te wegen. Als de kans op een verkeersongeluk groter wordt dan een Coronabesmetting dan wordt het paard achter de wagen gespannen. Dit kan gebeuren als:

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Langer groen voor fietsers en/of voetgangers:**
  - Verhogen hiaattijden op fietslussen.
  - Verhogen groentijd voor fietsers en/of voetgangers.
  - Instellen vaste aanvragen voor voetgangers. [1]

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

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

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



## 6 Maatregelen in straten met te smalle trottoirs

Veel trottoirs en (vrijliggende) voetpaden zijn smal waardoor voetgangers elkaar niet kunnen passeren met inachtneming van de 1,5 meter afstand. Dat geldt zowel voor elkaar tegemoet komende voetgangers als voor voetgangers die elkaar vanwege snelheidsverschillen willen inhalen. Hoewel het er op lijkt dat bij vluchtige contacten de kans op verspreiding van het Coronavirus niet zo groot is kan het in situaties waar vaak sprake is van elkaar passerende voetgangers toch raadzaam zijn om voor voldoende passeerruimte te zorgen.



Vuistregel is dat passeren niet goed mogelijk als er minder dan 2,7 meter beschikbaar is. Daarbij is uiteraard rekening gehouden met de ruimte die noodzakelijk is om rolstoelgebruikers en mensen met een kinderwagen veilig te kunnen passeren. Het gaat daarbij om de effectieve ruimte dus exclusief de ruimte die niet voor lopen kan worden benut als gevolg van obstakels zoals afvalcontainers, uitstallingen, terrassen, gestalde fietsen of geparkeerde auto's. Zie voor meer informatie over benodigde breedtes van trottoirs/voetpaden bijlage 1.

### Maatregelen om ruimte te scheppen op het trottoir zelf

Er is een beperkt aantal mogelijkheden om op smalle trottoirs te zorgen dat men 1,5 meter afstand kan houden.

- **Verwijderen obstakels.** Het kan geregeld worden om het plaatsen van obstakels die een veilige doorloop verhinderen te verbieden of om te organiseren dat die obstakels buiten de loopruimte geplaatst worden. Zo kan b.v. ruimte gecreëerd worden voor het plaatsen van afvalcontainers, b.v. door hiervoor een of enkele parkeervakken vrij te houden. Winkeliers kan gevraagd worden geen borden en uitstallingen op de straat neer te zetten of alleen op aangewezen plaatsen. Dit kan op tijdelijke basis en eventueel alleen op de drukste dagen of tijdens de drukste uren.
- **Verplaatsen fietsparkeervoorzieningen en/of verbieden gestalde fietsen.** Het is dan wel van belang dat er op niet al te grote afstand (tijdelijke) fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld op autoparkeervakken of in zijstraten. Het is ook een mooi moment om samen met bewoners en winkeliers te zoeken naar oplossingen voor fietsen met een lange parkeerduur.



### Maatregelen om beschikbare ruimte voor voetgangers te vergroten

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

- **Gebruik van parkeerruimte.** Door parkeren op parkeerstroken of vakken te verbieden komt ruimte vrij om of voetgangers te laten lopen of zaken te plaatsen die niet meer op het trottoir mogen staan (obstakels of gestalde fietsen). Het is dan wel van belang dat er op niet al te grote afstand (tijdelijke) alternatieve parkeerruimte beschikbaar is.

#### Praktijkvoorbeeld:

In Utrecht werd in de Biltstraat voor een supermarkt aan het begin van de pandemie een tijdelijke fietsenstalling gecreëerd op een autoparkeerplaats. Deze tijdelijke fietsenstalling is omgezet in een permanente stalling voor fietsen, zie hieronder de voor (links) en na (rechts) foto.



#### Praktijkvoorbeeld:

In Groningen zijn op enkele plekken in de stad waar smalle trottoirs zijn, fietsvlonders geplaatst. Deze vlonders zijn geplaatst op autoparkeerplaatsen. Vergelijkbare vlonders worden bijvoorbeeld ook gebruikt in Groningen en andere steden om terrassen op te plaatsen (zie het praktijkvoorbeeld op pagina 12 over de Gemeente Rotterdam).



- **Medegebruik rijbaan door instellen van een tijdelijk erf.** Op een erf (bord G5) mogen voetgangers van de gehele breedte van de weg gebruiken maken. Bovendien geldt een maximum snelheid van 15 km/uur en mogen motorvoertuigen alleen geparkeerd worden op plekken die met een 'P' gemarkeerd zijn. Daardoor is het aanwijzen van een tijdelijk erf een zeer efficiënte manier om meer ruimte te creëren voor voetgangers. In de Uitvoeringsvoorschriften BABW zijn bij RVV-bord G5 wel uitgebreide inrichtingseisen opgenomen, zoals bijvoorbeeld snelheidsremmende voorzieningen, geen doorlopende verhoogde trottoirs en herkenbare in- en uitritten. Bij een tijdelijke toepassing mag echter in spoedeisende gevallen van deze inrichtingseisen worden afgeweken. Dergelijke afwijkingen moeten wel zo spoedig mogelijk worden gecorrigeerd. Voor het instellen van een erf is het sowieso van belang dat de auto- en fietsintensiteiten niet te hoog zijn. Eventueel moet de maatregel gecombineerd worden met verkeerscirculatiemaatregelen. Zie ook bijlage 2.



- **Gebruik rijbaan door een tijdelijk inrijverbod.** De afsluiting voor gemotoriseerd verkeer (eventueel uitgezonderd fietsers) hoeft niet de hele dag te gelden maar kan beperkt worden tot drukke momenten, bijvoorbeeld als kinderen naar of van school gaan of tijdens openingstijden winkels of horeca. Het is ook mogelijk de rijbaan (deels) te gebruiken voor obstakels of gestalde fietsen die niet meer op het trottoir mogen staan. Deze maatregel kan gezien worden als variant op de schoolstraat (zie hoofdstuk 4).



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

Ook op trottoirs en voetpaden is het van belang rekening te houden met de toegankelijkheid voor mensen met beperkingen. In de maten die we hebben gehanteerd voor de minimale breedte van trottoirs en voetpaden is er rekening mee gehouden dat ook mensen in een rolstoel, rollator of met een kinderwagen veilig gepasseerd kunnen worden (zie bijlage Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden). Hoe het beste rekening kan worden gehouden met mensen met visuele beperkingen is te lezen aan het slot van hoofdstuk 3.

## 7 Maatregelen op drukke fietspaden die te smal zijn

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

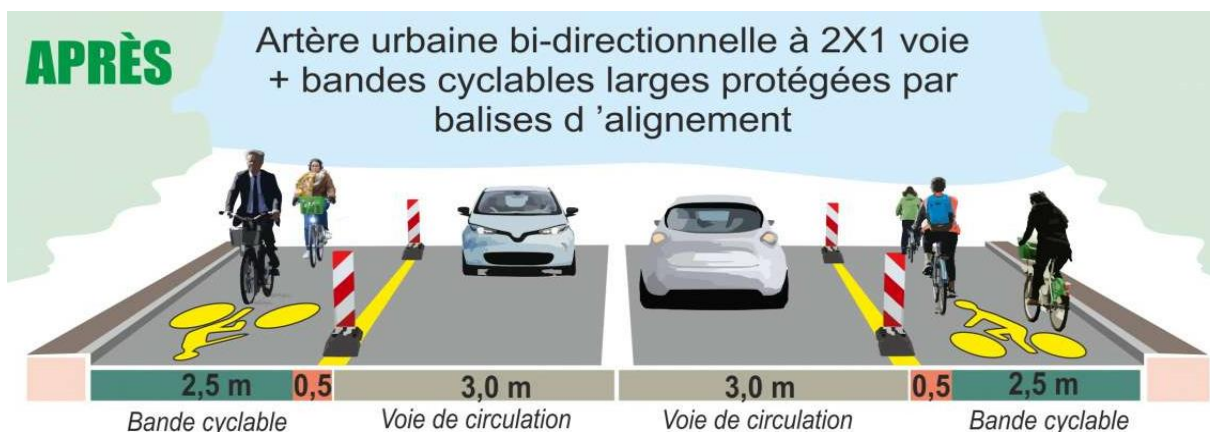
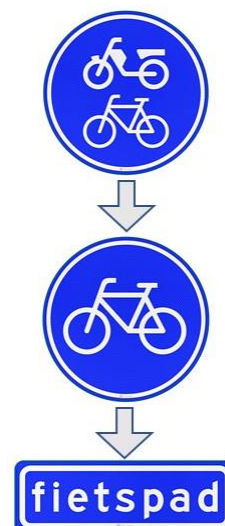
Om snel knelpunten op fietspaden in beeld te krijgen, hanteren we de volgende criteria uit de Quick Scan:

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

### Maatregelen om beschikbare ruimte voor fietsers te vergroten

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

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



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



## 8 Maatregelen rond recreatiegebieden en evenementen

### Recreatiegebieden

Kenmerkend bij recreatiegebieden (waar we hier ook bijvoorbeeld parken en stranden onder verstaan) is dat pas enkele dagen van te voren duidelijk is of het mooi weer wordt waardoor veel bezoekers komen. Dat vraagt om een goede voorbereiding, met een flexibele inzet. Ook buiten Coronatijd is het al aan te bevelen te stimuleren dat het gebruik van de auto zoveel mogelijk wordt beperkt. Reden is de parkeerruimte veel ruimte in beslag neemt die het overgrote deel van het jaar niet in gebruik is. En op topdagen is de capaciteit vaak bij lange na niet genoeg. In Coronatijd is het nog meer gewenst om de beschikbare ruimte zoveel mogelijk te kunnen benutten om mensen die te voet of op de fiets komen in de gelegenheid te stellen om de 1,5 meter in acht te nemen. Bij deze een aantal suggesties:

- a. Zorg voor voldoende voorbereiding vooraf en inventariseer de risico's die er zijn dat bezoekers in groepen stil komen te staan en elkaar daarbij mogelijk besmetten. Betrek hierbij ook bewoners en ondernemers rond het recreatiegebied.
- b. Bereid de communicatie rond een drukke dag goed voor. Zet op de website en in de plaatselijke media, wat bezoekers kunnen verwachten. Geef aan welke Coronamaatregelen er van kracht zijn en bij wie bezoekers terecht kunnen met zorgen als de regels onvoldoende in acht worden gehouden.
- c. Stimuleer dat bezoekers tot 10 km afstand gaan fietsen of lopen. Zorg voor duidelijke loop- en fietsroutes en voldoende (tijdelijke) stallingen.
- d. Stimuleer dat bezoekers niet allemaal tegelijk aankomen door te spreiden in tijd. Zeker indien er sprake is van dreigende drukte in het OV.
- e. Organiseer voor bezoekers van verder weg P+Fiets hetgeen betekent dat parkeergelegenheid op enige afstand van het recreatiegebied wordt aangeboden, waar fietsen beschikbaar zijn om naar en in het recreatiegebied te fietsen. Dit concept is bijvoorbeeld in de zomer van 2019 al zeer succesvol ingezet rond het EK Wielrennen in Alkmaar. Wellicht kan gebruik worden gemaakt van huurfietsen indien die beschikbaar zijn. Ook kan gebruik worden gemaakt van een platform voor online fietsverhuur zoals BIMBIBikes (voor informatie klik [HIER](#)).
- f. Zorg ook op de routes naar de recreatiegebieden voor informatie over het toepassen van de Corona-basisregels.
- g. Zet begeleiders in die kunnen helpen bij het reguleren van het verkeer rond en in de recreatiegebieden en bij het naleven van de Corona-regels. Dit kunnen professionals zijn maar ook kan gekeken worden of het lukt om vrijwilligers in te zetten. Bijvoorbeeld de ambtenaren van uw gemeente of andere vrijwilligers. Zorg voor een korte cursus voor het opleiden van vrijwilligers tot evenementen-verkeersregelaars, dit kan in één dagdeel.
- h. Zorg voor voldoende dranghekken, linten en borden en zorg dat ze een dag van te voren ter plaatse aanwezig zijn. De boodschappen op de borden moeten kort, helder en uitnodigend te zijn en het werk van de aanwezige begeleiders ondersteunen.

### Praktijkvoorbeeld:

In verschillende parken in Nederland zijn cirkels aangebracht om ervoor te zorgen dat bezoekers met voldoende afstand van elkaar kunnen zitten op het gras. Het voorbeeld op deze foto komt uit Rotterdam.



### Evenementen

Op het moment van publicatie van deze notitie zijn evenementen nog niet toegestaan maar op het moment dat dit wel weer tot de mogelijkheden behoort maar de 1,5 meterregel nog wel van toepassing is kunnen een aantal maatregelen worden genomen om de kans op onderlinge besmetting te minimaliseren. Advies is om te spreiden in tijd en over de modaliteiten om zo (piek)drukke in bijvoorbeeld het OV te voorkomen. Het effect van veel evenementen is vooral lokaal, daarom moet mobiliteit goed worden meegenomen in bijvoorbeeld de vergunningverlening. En moeten organisatoren tijdig in gesprek gaan met de (lokale) vervoerders.

Zodra het duidelijk is dat er een evenement aan komt, bijvoorbeeld wanneer een aanvraag voor een vergunning wordt ingediend, moet een aantal stappen worden doorlopen die moeten leiden tot een vlotte, veilige en gastvrije afwikkeling van het verkeer rond dat evenement. Deze stappen zijn terug te vinden in de CROW-publicatie "Verkeer naar Evenementen", die als onderdeel van de online kennismodule Verkeersmanagement bij CROW verkrijgbaar is (voor informatie klik [HIER](#)). Hieronder is voor elke stap in vetgedrukte letters aangegeven op welke wijze Corona-risico's kunnen worden beperkt. In de praktijk zullen de stappen deels door elkaar lopen en afhankelijk van de situatie meer of juist minder aandacht krijgen. Het is aan te raden om bij elke stap in ieder geval na te gaan wat aan de orde is en waar nodig de aanbevelingen uit te voeren.

#### Stap 1: Start

Het gaat daarbij om het uitvoeren van de Quick Scan van het evenement, het opstarten van het vergunningetraject, het uitvoeren van een stakeholdersanalyse en het opzetten van een organisatie voor het evenement.

**In de Quick Scan kan ook een eerste globale risico-analyse worden opgenomen met betrekking tot Corona: mag het evenement wel doorgaan vinden? Zo ja, welke beperkingen zijn van kracht? Welk type maatregelen moet genomen worden?**

#### Stap 2: Mobiliteitsanalyse

Doel is het bepalen van de verkeerseffecten van het evenement.

**Daarbij moet ook bekeken worden welke effecten er zijn op de verkeersafwikkeling voor de verschillende modaliteiten in verband met Corona en waar en wanneer de 1,5 meter in het gedrang kan komen.**

### *Stap 3: Maatregelen en Mobiliteitsplan*

Gezocht moet worden naar de maatregelen die nodig zijn om de mobiliteit rond het evenement in goede banen te leiden, gevolgd door het vastleggen van het maatregelenpakket en het vastleggen van een aantal scenario's voor afwijkende situaties. Dit alles moet worden vastgelegd in een Mobiliteitsplan.

**Er zullen ook maatregelen genomen moeten worden om de kans dat de 1,5 meter niet nageleefd kan worden te minimaliseren.**

### *Stap 4: Vergunningverlening*

Het gaat hier om het proces dat doorlopen moet worden om een vergunning voor een evenement af te geven en het borgen dat een goede afwikkeling van het verkeer daarbij een van de vergunningseisen is.

**In dat proces zal naleving van de Corona-bepalingen en het borgen dat de benodigde maatregelen om Corona-besmettingen te voorkomen moeten worden meegenomen.**

### *Stap 5: Voorbereiding*

De gekozen maatregelen moeten worden uitgewerkt en praktisch worden voorbereid. Ook moeten de verantwoordelijkheden worden vastgelegd.

**Geborgd en gecontroleerd moet worden dat de afgesproken maatregelen ook worden uitgevoerd.**

### *Stap 6: Tijdens evenement*

Op de dag(-en) zelf vindt de uitvoering van de maatregelen plaats. Dit omvat ook het monitoren van de situatie en het zo nodig nemen van extra maatregelen. Ook dient er steeds afstemming met verkeersregelaars en hulpdiensten plaats te vinden.

**Geborgd en gecontroleerd moet worden dat ook de afgesproken maatregelen in het kader van Corona worden uitgevoerd. Zonodig moet handhavend worden opgetreden.**

### *Stap 7: Evaluatie*

De evaluatie kan belangrijke informatie opleveren voor volgende edities en sluit direct weer aan op stap 2, de analyse van de mobiliteit. Ook als er geen vervolgeditie komt, wordt een evaluatie aangeraden om voor de betrokken partijen waardevolle inzichten te krijgen en te benutten.

**Zeker in deze Corona-tijd waarin we nog niet alles over de besmettingsrisico's weten is het zaak dat de gang van zaken tijdens een evenement wordt geëvalueerd en de dat de opgedane kennis landelijk beschikbaar komt zodat anderen er van kunnen leren.**

## **Slechtweersscenario's**

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

- a. Maak draaiboeken voor dit soort noodsituaties, waarin u met betrokken partijen de risico's in beeld brengt en ook oplossingen bedenkt.
- b. Zorg voor duidelijke communicatie vooraf: waarschuw bijtijds indien er een kans is op onweer en stimuleer dan bezoekers al naar huis gaan ruim voordat het onweer losbarst.

- c. Maak een duidelijke commandostructuur<sup>1</sup> voor deze situatie. De hulpdiensten moeten hiervan op de hoogte zijn en ook zij moeten deze respecteren. Er moet één persoon zijn die in charge is en die vaststelt welk scenario gevolgd moet worden en welke aanvullende maatregelen nodig zijn.
- d. Soms is een 'Efteling-opstelling' noodzakelijk. Mensen worden dan via dranghekken geleid om ordelijk bijvoorbeeld het station te bereiken. Ga daarbij voor de benodigde lengte van uit dat mensen 1,5m afstand kunnen houden en geef die afstand bij voorkeur ook aan met b.v. linten. Zorg dat deze opstelling al een dag van te voren klaar staat.
- e. Zorg wanneer er een kans is op slecht weer voor voldoende begeleiders.
- f. Kijk welke gebouwen of andere overdekte locaties zich lenen om tijdelijk mensen onder te brengen als het buiten noodweer is. Denk aan brandweerkazernes, kerkgebouwen, kantines van sportclubs, grote winkels. Als iedereen meewerkt is het ook in deze situaties mogelijk om voldoende afstand te houden. Dit vergt wel duidelijke communicatie ter plaatse en voldoende begeleiding.

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

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



## 9 Maatregelen bij parkeergelegenheden auto en fiets

In dit hoofdstuk kijken we naar mogelijke maatregelen om onderlinge besmetting met het coronavirus te voorkomen bij parkeergelegenheden voor het auto's en fietsen.

Beheerders van auto- en fietsparkeergelegenheden kunnen verschillende maatregelen nemen om het infectierisico te beperken. De parkeergarages of parkeerterreinen voor auto's ligt de focus vooral op plekken waar wachtrijvorming kan ontstaan, zoals bij betaalautomaten, bij liften en trappen. Maar het kan ook aan de orde zijn bij fietsenstallingen, bijvoorbeeld indien men bij de ingang moet in- of uitchecken. De parkeerders zijn in de eerste plaats zelf verantwoordelijk om voldoende afstand te houden tot andere parkeerders, maar dit kan ondersteund worden door maatregelen die we ook elders zien. Denk aan bordjes met gedragsregels, strepen en stippen op de vloer en eventueel looprichtingen. De volgende maatregelen zijn mogelijk.

- **Voorkomen wachtrijvorming.** Maatregelen die wachtrijvorming voorkomen hebben de grootste preventieve werking. Optie is het tijdelijk afschaffen van betalen of van in- en uitchecken. Idealiter wordt het parkeerproces zo geoptimaliseerd dat er structureel minder wachtrijen ontstaan. Daar hebben parkeerders blijvend plezier van. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om betalen met een app, eventueel in combinatie met een automatische herkenning van het voertuig op basis van het nummerbord of een tag.
- **Instellen looprichtingen.** Binnen parkeergarages en stallingen kan door het toepassen van looproutes met éénrichtingverkeer de kans op besmetting beperkt worden. Dit kan ook worden toegepast indien er meerdere trappenhuizen beschikbaar zijn.
- **Vermijden contact personeel.** Er kunnen maatregelen worden genomen om besmetting van en door personeel van parkeergarages en fietsstallingen te voorkomen. Direct contact moet worden vermeden, onder andere door contactloos te betalen. Als 1,5 meter niet mogelijk is kunnen doorzichtige schermen helpen.



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

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

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

## 10 Maatregelen in het openbaar vervoer

Om het openbaar vervoer tijdens de Covid-19 pandemie in goede banen te leiden zijn uiteenlopende maatregelen mogelijk. Omdat het in de voertuigen niet goed mogelijk is om anderhalve meterregel toe te passen is het doel van de maatregelen primair om (piek)druk te voorkomen. Denk aan spreiding van aanvangstijden van scholen, verruiming van openingstijden van winkels, stimuleren van thuiswerken, en het promoten van lopen en fietsen. Bij stations en haltes kunnen wel maatregelen worden genomen om de anderhalve meter in acht te kunnen nemen. In dit hoofdstuk focussen we op maatregelen die de afdeling verkeer/mobiliteit van een gemeente kan nemen als het gaat om openbaar vervoer. Het is van belang hierbij op te merken dat openbaar vervoer alleen van goede kwaliteit kan worden als ov-autoriteit, de vervoerder én de gemeente samen de handen ineenslaan. De belangrijkste schakel tussen gemeente en openbaar vervoer is uiteindelijk de reiziger.

### Invloedsfeer van de gemeente

De belangrijkste invloedsfeer van de gemeente ligt bij de ov-haltes. De gemeente is als wegbeheerder eindverantwoordelijke voor de precieze locatie van de halte en voor de benodigde infrastructuur, zoals de haltekant, het perron en de verlichting. In het "[Protocol verantwoord blijven reizen in het Openbaar Vervoer; Trein, \(water\)bus, tram, metro \(versie 16 december 2020\)](#)" staan in paragraaf 3.3 alle maatregelen die genomen dienen te worden als het gaat om de haltes en de directe omgeving (zie bijlage 3). In zijn algemeenheid geldt ook voor de stationsomgeving en haltes de richtlijn om net als in de rest van de samenleving 1,5m afstand houden. Verder is het verplicht voor reizigers om zowel op de stations als in de treinen, trams, metro's en bussen een mondkapje te dragen. Op bushaltes wordt geadviseerd om een mondkapje te dragen.

De voor gemeenten mogelijke maatregelen zijn:

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

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

### Praktijkvoorbeelden

Hieronder staat een aantal voorbeelden van maatregelen in de buitenruimte waar de gemeente min of meer zelfstandig kan/mag opereren en voorbeelden van maatregelen in de ruimte op en rond de haltes. Bij deze voorbeelden werken de gemeenten nauw samen met de vervoerbedrijven. Het is daarbij opvallend hoe weinig concrete handvatten er zijn als het gaat om (her)inrichtingseisen (stickers, belijning, maatvoering etc.). Als het

gaat om de communicatie over de leefregels is meer eenduidigheid te zien. De rijksoverheid heeft hierin ook een rol gespeeld.

### Voorbeelden communicatiemaatregelen bij haltes



Informatiebord leefregels (RET, Gemeente Rotterdam)



Initiatief van de inwoners zelf (gemeente Amsterdam)

## 11 Landelijke communicatie

De Rijksoverheid heeft het voortouw als het gaat om de generieke communicatie over maatregelen om verspreiding van het coronavirus te voorkomen.

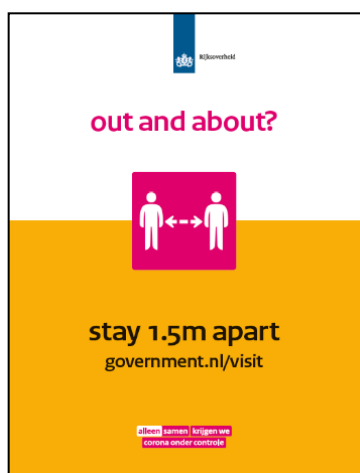
Er staat op de website van de rijksoverheid een webpagina met een overzicht van verschillende communicatiemiddelen ([klik HIER](#)). Hierin staan de vrij te gebruiken middelen, die tot nu toe zijn ontwikkeld, zoals de Toolkit 'Verantwoord Onderweg'. Hierin zitten communicatiemiddelen met een algemene boodschap onder andere passend bij het uitgangspunt om zoveel mogelijk te spreiden. Bijvoorbeeld 'Geef elkaar de ruimte, ook onderweg', 'Reis als het even kan op rustige tijden' en 'Stoplicht? Geef elkaar de ruimte'. En een Engelstalige boodschap die kan worden gebruikt op toeristische plekken: 'Out and about? Stay 1,5 m apart. Government.nl/visit'.

Ook heeft de rijksoverheid boodschappen ontwikkeld rond de heropening van het basisonderwijs na een lockdown, zoals 'Weer naar school? We gaan het liefst lopend of op de fiets' en 'Weer naar school? Houd 1,5 meter afstand, ook onderweg.'



De toolkit bevat:

- Verschillende posterformaten die gedrukt en geplaatst kunnen worden.
- Spuitsjablonen om zelf te kunnen plaatsen.
- Social cards om online toe te passen







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



## Bijlage 1: Verkenning afstand houden op fiets- en voetpaden

In deze bijlage verkennen welke breedte van fiets- en voetpaden nodig is om conform de norm om minimaal 1,5 meter afstand tussen twee mensen (gemeten van mond tot mond).

### Breedte fietspaden

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

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

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

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

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

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

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

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

### Breedte voetpaden/trottoirs

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

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

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

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



## Bijlage 2: Relevante artikelen in BABW en RVV

### Tijdelijke verkeersmaatregelen

#### Artikel 34 BABW

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

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

#### Artikel 35 BABW

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

#### Artikel 37 BABW

In afwijking van [artikel 35](#) geschieden de tijdelijke plaatsing en de tijdelijke maatregel krachtens een verkeersbesluit indien de omstandigheden die tot de tijdelijke plaatsing of tot de tijdelijke maatregel leiden van langere duur zijn dan vier maanden dan wel zich regelmatig voordoen.

### RVV Hoofdstuk II. Paragraaf 17: Erven

#### Artikel 44

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

#### Artikel 45

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

#### Artikel 46

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

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

### Uitvoeringsvoorschriften BABW: Hoofdstuk II Bord G5 (erf)

Toepassing

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

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

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

4 De in- en uitgangen van een erf moeten reeds door hun constructie als zodanig duidelijk kenbaar zijn. Voor zover de in- en uitgangen bij een kruisende weg door motorvoertuigen kunnen worden gebruikt moeten zij als in- of uitrit zijn uitgevoerd. Het is toegestaan dat de in- en uitgang van een erf vóór een kruisende weg is gesitueerd, mits op een zodanige afstand, met een minimum van 20 meter, van de kruisende weg dat geen misverstand kan bestaan over de op het kruispunt geldende voorrangregeling.

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

### **Uitvoeringsvoorschriften BABW: Hoofdstuk I. Paragraaf 3. Tijdelijke toepassing van verkeerstekens**

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

## Bijlage 3: Protocol verantwoord blijven reizen in het OV

Op 14 mei 2020 heeft de Rijksoverheid een protocol uitgebracht met de volledige naam: 'Protocol verantwoord blijven reizen in het Openbaar Vervoer; Trein, (water)bus, tram, metro, deel stations / haltes'. Dit protocol is sindsdien enkele keren geactualiseerd (bij het uitgeven van deze publicatie voor het laatst op 16 december 2020). Paragraaf 3.3 van het protocol handelt over stations en haltes. Hieronder is de tekst van deze paragraaf opgenomen. Tevens is de tekst opgenomen van een bijlage bij het protocol met specifieke afspraken ten aanzien van de toegankelijkheid voor reizigers met een beperking. Voor het volledige protocol klik [HIER](#).

### Stations / haltes (paragraaf 3.3)

#### Algemeen

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

#### Stationsomgeving

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

#### Perrons en haltes

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

### First en last mile: Fietsenstalling:

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

### Toegangspoortjes:

- Extra schoonmaak/desinfectie op de contactpunten.

### (Kaartverkoop) specifieke afspraken:

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

### Winkels

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

### Hygiëne

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

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



## **Specifieke afspraken ten aanzien van toegankelijkheid voor reizigers met een beperking (Bijlage 1)**

### **Algemene uitgangspunten**

- I. Het OV-protocol is van toepassing op alle reizigers, ook op mensen met een beperking.
- II. Voor alle aspecten van het toegankelijk aanbieden van het openbaar vervoer geldt het uitgangspunt dat dit verloopt conform de afspraken zoals die in februari voor de crisis golden. Soms wijkt de vorm iets af, maar de functionaliteit is hetzelfde als voor de crisis.
- III. We maken aanvullende afspraken over toegankelijkheid als die wordt geraakt door (uitvoering van) maatregelen uit het OV-protocol.
- IV. Doel hiervan is om de voorspelbaarheid van de deur-tot-deurreis te verhogen.
- V. Uitgangspunt is uniformiteit waar mogelijk per modaliteit.

### **Afspraken**

#### **1. Toegankelijke communicatie over maatregelen**

- a. Via verschillende communicatiemiddelen van vervoerders, OVNL, rijksoverheid en provincies en gemeenten wordt gecommuniceerd welke maatregelen er zijn genomen om het openbaar vervoer voor mensen met een beperking op peil te houden. Deze communicatie maakt duidelijk wat er precies anders is dan anders.
- b. Toegankelijkheid van de informatie zelf, bijvoorbeeld voor mensen met een visuele beperking, gaat per direct terug naar het oude voorzieningenniveau.
- c. Bij het geven van informatie in de fysieke omgeving wordt gewerkt volgens standaard maatregelen (twee mensen in de lift, vier treden afstand houden op de roltrap et cetera). Hierdoor is de reis voor mensen met een beperking die de lokale aanwijzingen niet kunnen waarnemen zo voorspelbaar mogelijk.
- d. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van contrasterende kleuren, zodat zo veel mogelijk reizigers de informatie tot zich kunnen nemen.
- e. De klantenservices van de vervoerders worden hierover gebriefd.

#### **2. Eenduidige, uniforme maatregelen voor mensen met een visuele beperking**

- a. Totdat in bussen spatschermen zijn gemonteerd, stappen mensen in op een andere plek: vervoerders geven een gedragsinstructie aan hun chauffeur over hoe ze mensen mondeling moeten helpen bij het instappen in het juiste (onderdeel van het) voertuig. Dit betekent dat er expliciet met de reiziger afgestemd wordt welke buslijn hij/zij betreedt. De instructie gaat ook over het aanbieden en het gebruik van beschermingsmiddelen bij het verlenen van assistentie.
- b. Assistentiehonden worden conform de wet toegelaten in voertuigen. Uit de aard van assistentie honden volgt dat zij geen 1,5 meter afstand kunnen bewaren. Vervoerders maken personeel en medereizigers er van bewust dat mensen met een visuele beperking niet altijd in staat zijn de anderhalvemetermaatregelen in acht te nemen.

### 3. Routegeleiding 1,5 m. versus vrijhouden geleidelijnen/routegeleiding mensen met een visuele beperking

#### I. Stations:

Stations zijn naar de aard zeer verschillend; lokaal maatwerk is soms nodig. Daarbij wordt zo veel mogelijk het volgende in acht genomen:

- De geleidelijnen blijven de basis voor mensen met een visuele beperking.
- De lijnen die aangebracht worden ten behoeve van de anderhalve meter afstand worden niet voelbaar gemaakt (dit leidt tot verwarring).
- Routegeleiding is een advies van de beheerder en afwijken hiervan kan niet worden beboet.

#### II. Haltes en stations BTM:

Vanwege de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder voor haltes en stations voor BTM, wordt indien nodig

- Reizigers kunnen zich melden bij de vervoerder of Rover, die waar nodig de vraag doorgeleiden, zodat lokaal oplossingen kunnen worden ontwikkeld.

### 4. Rolstoelopstelplekken in trein en BTM

Rolstoelopstelplekken worden opengesteld, zoals voor de crisis.

### 5. Mondkapjes bij reizigers die om medische redenen geen mondkapje kunnen dragen

Indien reizigers vanwege een beperking geen mondkapje kunnen dragen, zal hier door conducteurs en boa's flexibel mee om worden gegaan.

### 6. Communicatie met mensen met een auditieve beperking

- Vervoerders werken aan bewustwording bij medewerkers dat veel klanten de medewerkers minder goed kunnen verstaan door mondkapjes/gelaatschermen. Daarbij wordt ook informatie gegeven over de sticker die mensen kunnen dragen om aan te geven dat ze slechthorend of doof zijn.
- Vervoerders voorzien klanten en medewerkers van handelingsperspectieven, denk aan het opschrijven van vraag of antwoord en alternatieve contactmogelijkheden met de vervoerder.

### 7. Assistentie tijdens de reis, incl. hulp door buschauffeur bij o.a. de klaptrede

- Assistentie tijdens de reis wordt verleend op het niveau van voor de crisis. Soms wijkt de vorm iets af, maar de functionaliteit is hetzelfde als voor de crisis.
- Vervoerders zorgen voor afdoende beschermingsmiddelen voor hun personeel, wanneer bij assistentie, zoals hulp bij de klaptrede, geen 1,5 meter afstand tot reizigers kan worden bewaard.
- Reizigers worden verzocht dat zij, indien mogelijk in verband met beperking, een mondkapje dragen zodra de assistentie wordt verleend.
- In sommige bussen kan intensiever fysiek contact niet worden vermeden en zijn er onvoldoende mogelijkheden om de chauffeur te beschermen. In die uitzonderlijke gevallen wordt vervangend taxivervoer georganiseerd door de vervoerder. Deze uitzonderingen worden vooraf via de normale communicatiekanalen, zoals websites, door de vervoerder gemeld.
- Assistentie kan per vervoerder iets verschillen; zij communiceren hierover duidelijk.

### 8. Meenemen van een hulpmiddel in het OV door mensen met een beperking

Het meenemen van een hulpmiddel door mensen met een beperking, zoals een rollator of een driewiel fiets, gebeurt onder dezelfde voorwaarden als voor de crisis.

