

Protocol - Stedelijke Mobiliteit in een 1,5 meter samenleving

Versie 29 mei 2020

Dit protocol is opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met de andere wegbeheerders en in afstemming met maatschappelijke organisaties en kennisinstututen.

Samenvatting

Het protocol 'Stedelijke mobiliteit in de 1,5 meter samenleving' gaat in op hoe de mobiliteit kan gaan werken in de 1,5 meter maatschappij, zodat verspreiding van COVID-19 zo goed mogelijk beperkt wordt. Het protocol is van toepassing op alle gemeenten van Nederland. Het protocol is een levend document en bevat concrete handvatten voor de stedelijke mobiliteit bij de (gedeeltelijke) openstelling van verschillende sectoren die door het Kabinet zijn aangekondigd. De belangrijkste uitgangspunten, communicatieboodschappen en verkeersmaatregelen gericht op de verdere versoepeling van maatregelen per 1 juni zijn hieronder samengevat.

Uitgangspunten

- Korte afstanden doen we in principe te voet en als dat niet kan nemen we de fiets.
- Voor elke vorm van stedelijke mobiliteit geldt terughoudendheid. Maatregelen en communicatie is gericht op het ontmoedigen en mijden van drukte:
 - Drukke momenten (spitsmijden)
 - Drukke routes (auto/fiets/voetganger)
 - Drukke bestemmingen.
- Stedelijke distributie moet ongehinderd doorgaan binnen de vigerende regels (zoals venstertijden) en autoverkeer van buiten de stad moet tot eindbestemming mogelijk blijven (bestemmingsverkeer).
- In al het stedelijk verkeer -lopend, fietsen of bij het parkeren van je auto- geldt: houd 1,5 meter afstand!
- Gegeven dat de stedelijke mobiliteit zich in de openbare ruimte afspeelt, richt het protocol zich vooral op het faciliteren van de 1,5 meter afstand houden. Met betrekking tot persoonlijke hygiëne en beschermingsmaatregelen blijven de algemene boodschappen van kracht.

Communicatieboodschappen

Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn [landelijke hoofdboodschappen](#) gecommuniceerd:

- Vermijd drukte
- Werk zoveel mogelijk thuis
- Houd 1,5 meter afstand (2 armlengtes) van anderen

Deze boodschappen worden uitgedragen op straat, via social media, etc. De boodschappen roepen op niet onnodig met het ov te reizen (vermijd drukte) en zoveel mogelijk lopend op pad te gaan of met de fiets. De communicatiemiddelen zijn opgenomen in een [toolkit](#), zodat o.a. de decentrale overheden de middelen zelf op de meest geschikte plekken kunnen toepassen. De toolkit wordt aangevuld in aansluiting bij het protocol en in afstemming met onze partners.

Verkeersmaatregelen

Een overzicht van mogelijke verkeersmaatregelen is opgesteld door CROW. In de meest recente versie van deze [handreiking](#) is richting gegeven aan verkeersmaatregelen die gemeenten kunnen nemen om meer ruimte te creëren voor (economische) activiteiten, voetgangers en fietsers. Daar ligt nu de eerste prioriteit. Naast maatregelen tijdens de reis zijn er ook mogelijkheden om vooraf voor zowel de eigen organisatie, als met sectoren afspraken te maken om drukte te voorkomen met betrekking tot tijdstippen, routes en bestemmingen.

Voor werkgevers is een belangrijke rol weggelegd in het inperken en spreiden van het aantal reisbewegingen. Met name het vasthouden van thuiswerken is belangrijk. De Ministeries van IenW en EZK gaan op landelijk niveau in gesprek met de werkgeverskoepels (VNO-NCW, MKB Nederland) met als doel hierover afspraken te maken.

1 – De uitdaging voor stedelijke mobiliteit nu ook het voortgezet onderwijs en de horeca weer open gaan!

Per 1 juni geldt een verdere versoepeling van maatregelen die genomen zijn in de strijd tegen het COVID-19 virus. Waar de focus in de eerste versie van het protocol lag op de openstelling van het basisonderwijs en kinderdagopvang per 11 mei, ligt de focus in deze tweede versie op de verdere versoepeling van maatregelen per 1 juni zoals de openstelling van het voortgezet onderwijs en de horeca. Daarnaast gaan per 8 juni basisschoolleerlingen weer volledig naar school.

Dit protocol bevat:

- Een korte terugblik op de afgelopen weken en een vooruitblik.
- Een aanscherping van de communicatieboodschappen en een link naar de Toolkit.
- Een link naar de nieuwe CROW-handreiking 'verkeersmaatregelen in de 1,5 meter samenleving'.
- Informatie over de gemeentelijke monitoring die wordt opgestart.
- Een doorkijk naar de volgende fases en een overzicht van relevante protocollen.

Terugblik

Dagelijks worden ongeveer 50 miljoen verplaatsingen gemaakt, waarvan twee derde verplaatsingen met een herkomst en bestemming binnen dezelfde gemeenten zijn. Hoewel de meeste van deze interne verplaatsingen een verplaatsingsafstand korter dan 7,5 kilometer hebben, maakt gemiddeld toch nog 3 op de 10 mensen gebruik van de auto. Het OV wordt voor binnenstedelijke verplaatsingen nauwelijks gebruikt, behalve in de zeer sterk stedelijke gebieden (7%). Voor verplaatsingen tussen gemeenten is het aandeel auto 72%, het aandeel OV 12% en het aandeel fiets 10%.

Op een gemiddelde werkdag, zonder COVID-19 maatregelen, worden ongeveer 15 miljoen fietsverplaatsingen gemaakt. Het drukste moment op een gemiddelde werkdag is tussen 8 en 9 uur 's ochtends: 2 miljoen fietsritten. Het aantal reguliere fietsverplaatsingen is door de COVID-19-maatregelen sterk gedaald. Zoals verwacht, heeft de gedeeltelijke opening van de basisscholen, kinderopvang en sportverenigingen op 11 mei geleid tot een toename van het fietsverkeer. Omdat kinderen 2 of meerdere dagen naar school gaan, is de afgelopen weken ook het woon-werkverkeer weer meer op gang gekomen ondanks de oproep zoveel mogelijk thuis te blijven werken en alleen te reizen als het noodzakelijk is. Het aantal fiets- en loopverplaatsingen per dag zit bijna weer op hetzelfde niveau als begin maart, maar door de 1,5 meter maatregel is de druk op het fietsnetwerk groter. Ook zagen we dat in sommige gemeenten in het weekend winkelstraten te druk werden, en zijn aanvullende maatregelen genomen (zoals het afsluiten van winkelgebieden en het instellen van éénrichtingsverkeer).

Vooruitblik

Ook nu een verdere versoepeling van een aantal maatregelen is aangekondigd blijft de boodschap: werk zoveel mogelijk thuis, mijd drukte (tijdstippen, bestemmingen, routes), reis zoveel mogelijk te voet of op de fiets, houd 1,5 meter afstand. De meeste mensen houden zich hieraan. Wanneer de maatregelen per 1 juni ingaan, neemt de druk op het stedelijke wegennet verder toe. Het aantal voertuig- en fietskilometers zal naar verwachting verder stijgen. De eerste resultaten van verschillende onderzoeken naar de impact van COVID-19 op de vervoermiddelkeuze laten zien dat er een verschuiving van collectief vervoer (OV) naar individueel vervoer (lopen, fiets, auto) is te verwachten. Op dit moment worden verschillende scenario's doorgerekend om inzicht te krijgen in de effecten op de hoeveelheid autoverkeer op het hoofdwegennet en het stedelijke netwerk. We verwachten dat de druk op het fietsnetwerk op het drukste moment in de ochtendspits toeneemt met ongeveer 50%. Dit is gebaseerd op de aanname dat een fietser 1,5 keer zoveel ruimte inneemt vanwege de 1,5 meter maatregel. Horeca en culturele instellingen zullen vooral extra verkeer aantrekken in de middag- en avondspits en in het weekend. Vooral daar waar verschillende activiteiten samenkomen, bijvoorbeeld in de binnensteden waar winkelen en uitgaan vaak samen gaan, leidt dit tot extra druk op de openbare ruimte. Omdat het nu nog om kleine aantallen gaat (maximaal 30 bezoekers binnen en aantal terrasbezoekers gemaximeerd op basis van 1,5 meter afstand-regel) en de verplaatsingen veel meer gespreid zijn over de dag, verwachten we hier (nog) geen extra knelpunten.

Aanvullende maatregelen zoals het spreiden van onderwijs- en openingstijden van culturele instellingen of het creëren van extra ruimte voor de fiets en voetganger blijven nodig. Zeker als per 1 juli het maximum aantal bezoekers wordt verhoogd naar 100. Uiteraard vraagt dit lokaal om specifieke maatregelen. Naast onze wekelijkse monitoring van de mobiliteit op landelijke niveau, gaan we ook de impact van de versoepeling van de maatregelen op stedelijk niveau in een aantal voorbeeldgemeenten monitoren (zowel grote als kleine gemeenten). Daarmee brengen we onder andere ook de effecten van de versoepeling van de maatregelen voor horeca en culturele instellingen in kaart.

2 – Doel, scope, uitgangspunten voor stedelijke mobiliteit & richtinggevende principes

Doel en Scope

Het weer opstarten van verschillende sectoren brengt een toenemende mobiliteitsvraag met zich mee die op een veilige manier en met 1,5 meter afstand moet kunnen plaatsvinden. Onderliggend protocol gaat in op hoe de stedelijke mobiliteit kan gaan werken in de nieuwe 1,5 meter maatschappij, zodat verspreiding van COVID-19 zo goed mogelijk beperkt wordt. Het protocol heeft betrekking op grote en kleine steden, dorpen, kernen die op korte afstand van elkaar liggen. Kortom, alle gemeenten van Nederland.

Het protocol:

1. Biedt richtinggevende principes en eenduidige uitgangspunten die leidend zijn voor een toenemende stedelijke mobiliteit nu meer sectoren open gaan en het (stedelijk) OV maar een beperkte capaciteit kan borgen.
2. Geeft concrete handvatten voor de stedelijke mobiliteit bij de (gedeeltelijke) openstelling van verschillende sectoren zoals door het Kabinet aangekondigd. Hiervoor zijn eenduidige communicatieboodschappen opgesteld; zijn communicatiematerialen beschikbaar gesteld (zie www.rijksoverheid.nl/verantwoord-naar-school) en worden een aantal maatregelen voorgesteld die op zeer korte termijn kunnen worden gerealiseerd.
3. Tegelijk wordt gewerkt aan het faciliteren van scenario's met concrete maatregelen waarin heropening van diverse soorten van onderwijs en andere sectoren wordt overwogen waardoor de mobiliteit zal toenemen. Hiervoor is een werk- en afstemmingswijze afgesproken. Een overzicht van mogelijke verkeerskundige maatregelen is opgesteld door CROW (zie <https://www.fietsberaad.nl/Corona-maatregelen-stedelijke-mobiliteit>).

Uitgangspunten voor stedelijke mobiliteit

In de uitgangspunten zit een gelaagdheid. De algemene uitgangspunten gaan over hoe we binnenstedelijk reizen in een 1,5 meter samenleving. Vervolgens zijn meer specifieke uitgangspunten gedefinieerd gericht op de maatregelen voor wegbeheerders en de communicatieboodschappen.

Algemene uitgangspunten:

- Korte afstanden doen we in principe te voet en als dat niet kan nemen we de fiets.
- Voor elke vorm van stedelijke mobiliteit geldt terughoudendheid. Maatregelen en communicatie is gericht op het ontmoedigen en mijden van drukte:
 - Drukke momenten (spitsmijden)
 - Drukke routes (auto/fiets/voetganger)
 - Drukke bestemmingen.
- Stedelijke distributie moet ongehinderd doorgaan binnen de vigerende regels (zoals venstertijden) en autoverkeer van buiten de stad moet tot eindbestemming mogelijk blijven (bestemmingsverkeer).
- In al het stedelijk verkeer -lopend, fietsen of bij het parkeren van je auto- geldt: houd 1,5 meter afstand!
- Gegeven dat de stedelijke mobiliteit zich in de openbare ruimte afspeelt, richt het protocol zich vooral op het faciliteren van de 1,5 meter afstand houden. Met betrekking tot persoonlijke hygiëne en beschermingsmaatregelen blijven de algemene boodschappen van kracht.

Specifieke uitgangspunten:

De specifieke uitgangspunten voor de verkeersmaatregelen richten zich op de voornaamste risico's van de reis (of reizen) passend bij de sector(-en) die (weer) open zijn. De specifieke uitgangspunten voor afspraken met sectoren en voor de communicatie richten zich op het gewenste reisgedrag:

Verkeersmaatregelen

- Drukke op het fiets- en voetpad: vanwege beperkte breedte op veel fiets- en voetpaden is de kans groot dat men niet altijd 1,5 meter afstand kan bewaren tot andere weggebruikers. Met name als er sprake is van drukte, in combinatie met snelheidsverschillen op een relatief smal fiets- en voetpad.
- Op kruispunten: voorkomen moet worden dat grote clusteringen van fietsers en voetgangers plaatsvinden ter hoogte van kruispunten en fietsoversteken. Het besmettingsrisico zal groter zijn wanneer fietsers en voetgangers te dicht op elkaar staan in de wachtrij.
- In stallingen: fietsers moeten in de gelegenheid zijn om op bestemming of overstaplocatie de fiets te kunnen stallen. Huidige stallingsvoorzieningen zijn niet ingericht om direct te kunnen voldoen aan de 1,5 meter afstand regel.
- Bij bestemmingen: basisschoolleerlingen gaan alle wekdagen naar school, voortgezet onderwijs start, horeca en culturele instellingen ontvangen maximaal 30 gasten binnen (aantal terrasbezoekers is alleen gemaximeerd op basis van 1,5 meter afstand-regel).

Afspraken met sectoren

Naast maatregelen tijdens de reis zijn er ook mogelijkheden om vooraf voor zowel de eigen organisatie, als met sectoren afspraken te maken om drukte te voorkomen met betrekking tot tijdstippen, routes en bestemmingen.

- Thuiswerken: (ICT-) faciliteiten op orde, uitdragen dat thuiswerken (nieuwe) normaal is
- Korte afstanden lopen of fietsen: stimuleer lopen en fietsen naar het werk door regelingen kenbaar te maken, voorzieningen (fietsenstalling, omkleedruimte) te faciliteren, etc.
- Spreiden van verkeer: maak afspraken met scholen, recreatieve bestemmingen zoals culturele instellingen en horeca in de regio over start- en eindtijden.

Vanuit de regionale werkgeversaanpak werden voor de COVID-19 crisiscrisis afspraken gemaakt met bedrijven over spitsmijden, thuiswerken en anders reizen. Gemeenten en provincies spelen hier als mede-opdrachtgever naast het Ministerie een belangrijke rol in. Om te sturen op mobiliteit (van forenzen) ten tijde van de 1,5 meter samenleving maken we zoveel mogelijk gebruik van deze bestaande netwerken.

Uitgangspunten bij communicatieboodschappen

De volgende specifieke uitgangspunten worden aangehouden bij het formuleren van communicatieboodschappen en maatregelen:

- Mobiliteit moet veilig zijn vanuit het perspectief COVID19 en vanuit het perspectief van Verkeersveiligheid.
- Reizigers moeten zich eenvoudig aan de regels kunnen houden. Een heldere communicatie met duidelijke regels voor de verkeersdeelnemers. Hierbij wordt primair uitgegaan van de eigen verantwoordelijkheid van de reiziger voor het in acht nemen van de afstand. Communicatie is hier essentieel.
- De maatregelen richten zich met name op het handhaven van de 1,5 m maatregelen door de communicatie en weginrichting/ doorstroming zo goed mogelijk in te richten op voldoende afstand houden.
- Het treffen van beschermende en/ of hygiëne maatregelen is vooral van belang voor de individuele weggebruikers en sluit aan op de algemene communicatielijn.

Richtinggevend principes

- Nieuwe besluiten van de MCCb en het lastig te voorspellen gedrag van reizigers in deze bijzondere tijd vragen om een dynamisch protocol en snel schakelen met stakeholders. Dit doen we volgens het proces zoals geschetst in hoofdstuk 3.
- De impact van de MCCb-besluiten op de stedelijke mobiliteit wordt gemonitord. Op basis van monitoring moet blijken in hoeverre er ruimte blijft voor een toename van verkeer in de stad en onder welke randvoorwaarden.

- Bij iedere volgende stap wordt toegespitst op nieuwe sectoren en toenemende mobiliteit enerzijds; en anderzijds worden maatregelen uitgewerkt om de toenemende mobiliteit veilig te organiseren.
- De algemene communicatieboodschap is normerend. Daarnaast is er voor specifieke sectoren een meer verfijnde boodschap. Communicatiemiddelen en –boodschappen zijn uniform.
- Onder regie van IenW, in afstemming met de wegbeheerders, is een toolkit ontwikkeld die alle partijen kunnen gebruiken.
- In dit protocol worden de gezamenlijke principes en maatregelen uitgewerkt. Of een maatregel wordt toegepast zal afhangen van de specifieke situatie. Als de maatregel wordt toegepast dan wordt dat eenduidig gedaan langs de (toekomstige) handreikingen waarnaar wordt verwezen in het protocol.
- Op Rijks- en regionaal niveau wordt met de te openen sectoren geschakeld om een eenduidige boodschap t.a.v. mobiliteit te koppelen aan de protocollen van de desbetreffende sector.
- Wegbeheerders hebben de mogelijkheid om tijdelijke verkeersmaatregelen snel te treffen op basis van artikel 34 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). De grondslag om artikel 34 te gebruiken is de huidige crisis. Dit impliceert dat als de crisis over is, de maatregelen weer ongedaan worden gemaakt. Als de tijdelijke periode langer dan vier maanden gaat duren, of de wens is om de verkeersmaatregelen te continueren na de crisis, dan is formeel wel een verkeersbesluit vereist. Omdat de kans bestaat dat de crisis langer gaat duren dan vier maanden, hebben wegbeheerders gevraagd of het mogelijk is om de gegeven termijn te verlengen (tot bijvoorbeeld een jaar). Deze mogelijkheid wordt momenteel verkend.
- Via noodverordeningen kunnen de voorzitters van de veiligheidsregio's wegen en parkeerplekken bijvoorbeeld afsluiten in het geval van spontane drukte zoals een heel drukke strand of een drukbezochte markt.

3 – Communicatieboodschappen

Een uniforme communicatieboodschap aan de weggebruikers is essentieel. In dit hoofdstuk is het nationale kader voor binnenstedelijke mobiliteit vastgelegd. Dit is gedaan in de vorm van communicatieboodschappen en gebaseerd op de besluiten van de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb).

Normeren en faciliteren

Communicatie vanuit het kabinet en de Rijksoverheid kan vooral een bijdrage leveren aan het creëren en bestendigen van een maatschappelijke norm (vermijd drukte, geef elkaar ruimte, e.d.). Dit normeren begint natuurlijk al bij de kabinetsbrede boodschap, bijvoorbeeld tijdens de persconferenties.

Wil je dat mensen zich aan een (gedrags)norm houden, dan geldt: maak het gewenste gedrag makkelijk en intuïtief. En benut gedragsinzichten om tot concrete interventies of nudges te komen. Communicatie kan eventueel helpen het gewenste gedrag te faciliteren. Een groot deel van de communicatie – denk aan markeringen en uitingen op stations, bus- en tramhaltes en op drukke plekken zoals fietspaden bij scholen – zal uitgevoerd worden door onze partners zoals vervoerders en gemeentes. Net zoals dat bij andere sectoren (zie supermarkten, scholen) ook het geval is. Dit is grotendeels aan vervoerders en gemeenten om dit in de praktijk zo goed mogelijk in te regelen. We kijken voor de exacte uitwerking naar alle soorten middelen en sluiten aan bij de lopende Rijkscommunicatie over corona. Dit alles is gebaseerd op onderzoek en tests van de in te zetten middelen.

Vanuit dit protocol vertalen we deze aanpak door in drie communicatielagen.

1. **De algemene boodschap** is normerend.
2. Daarnaast is er specifiek over het gebruik van verkeer en openbaar vervoer in gemeenten een **meer verfijnde boodschap**.
3. Ten derde gaat het om de **uniformiteit in communicatiemiddelen** en boodschap. Er is onder regie van IenW, in afstemming met de wegbeheerders, een toolkit ontwikkeld die alle partijen kunnen gebruiken.

Er is onderscheid gemaakt in algemene en specifieke communicatieboodschappen voor binnenstedelijke mobiliteit. Korte afstanden doen we het liefst te voet of met de fiets. Door hier nu

op te sturen versterkt het normbesef dat binnenstedelijke OV minder capaciteit heeft om reizigers mee te nemen. Beperken van binnenstedelijk autogebruik beperkt mogelijke knelpunten voor de stedelijke distributie en het autogebruik voor langere ritten (noodzakelijk vanwege beperkte capaciteit in het nationale OV en beperkingen op mede-autopassagiers).

Om de ruimte in een 1,5 meter samenleving zo veilig mogelijk te benutten is een aantal algemene boodschappen geformuleerd. Om deze boodschappen eenvoudig en snel uit te kunnen dragen zijn standaard middelen ontwikkeld. De communicatie-uitingen vallen onder de rijksbrede AlleenSamen-campagne. We hanteren dus eenzelfde *look and feel* en toon. De communicatie is gericht op normeren (gaat over het waarom van de maatregelen en sluit aan bij de boodschappen van het kabinet) en faciliteren (hoe en wat: gaat over het geven van eenduidige instructies in het straatbeeld en over zelfredzaamheid).

De landelijke hoofdboodschap luidt als volgt:

- Vermijd drukte
- Werk zoveel mogelijk thuis
- Houd 1,5 meter afstand (2 armlengtes) van anderen

Via de landelijke campagne Alleen Samen, wordt het grote publiek steeds herinnerd aan de coronamaatregelen en waarom deze maatregelen zo belangrijk zijn. Nu we in een nieuwe fase zijn beland, wordt deze landelijke campagne daarop aangepast met de hoofdboodschappen.

Zie voor de boodschappen: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2020/05/19/corona-aanpak-de-volgende-stap>

Zie voor de campagnemiddelen: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/coronavirus-covid-19/coronavirus-beeld-en-video/communicatiemiddelen-campagne>

Versterken van de hoofdboodschap in het straatbeeld

Vanuit IenW zorgen wij ervoor dat de doorvertaling van deze hoofdboodschappen vanaf 1 juni te zien is in het straatbeeld; op drukke plekken en in de nabijheid van openbaar vervoer. De boodschappen roepen op om niet onnodig met het ov te reizen (vermijd drukte) en zoveel mogelijk lopend op pad gaan of met de fiets, zoals:

- Naar de stad? Vermijd drukte.
- Naar school? Liefst lopend of op de fiets.
- Met de bus? Alleen als het echt niet anders kan.
- Met de trein? Alleen als het echt niet anders kan.
- Met de metro? Alleen als het echt niet anders kan.
- Met de tram? Alleen als het echt niet anders kan.
- Vermijd de spits, reis op rustige tijden.

In het protocol voor het openbaar vervoer staat ook een paragraaf over communicatie. Dit is hier te lezen: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/richtlijnen/2020/05/14/bijlage-1-protocol-verantwoord-blijven-reizen-in-het-openbaar-vervoer>

Er is voor het protocol stedelijke mobiliteit een [toolkit](#) beschikbaar, zodat alle betrokkenen de middelen zelf op de meest geschikte plekken kunnen toepassen. Het gaat om praktische zaken als sjablonen om boodschappen op fiets- en wandelpaden te sprayen (bijv. met een hogedrukspuit), posters, twittercards en video. De posters en sjablonen zullen zoveel mogelijk op touch points zoals schoolroutes, drukke kruispunten of fiets- en wandelpaden en drukke verkeerslichten terug te zien zijn. De toolkit wordt iedere keer aangevuld. Dit gebeurt in aansluiting bij het protocol en in afstemming met onze partners. In de tabel staan specifieke boodschappen die beschikbaar zijn in de Toolkit Stedelijke Mobiliteit. In de laatste kolom staan de links naar waar de daarbij behorende communicatiematerialen te vinden zijn.

I Communicatie			
	Gecommuniceerde boodschappen	Middelen	links
1	Landelijke hoofdbodschappen <ul style="list-style-type: none"> • Vermijd drukte • Werk zoveel mogelijk thuis • Houd 1,5 meter afstand (2 armlengtes) van anderen https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2020/05/19/corona-aanpak-de-volgende-stap	Posters, video en radiospot, social media	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/coronavirus-covid-19/coronavirus-beeld-en-video/communicatiemiddelen-campagne
2	Toolkit Stedelijke mobiliteit <ul style="list-style-type: none"> - Geef elkaar de ruimte, ook onderweg - Houd 1,5 meter afstand, ook onderweg - Kinderen weer naar school? Houd 1,5 meter afstand ook onderweg - Kinderen weer naar school? We gaan het liefst lopend of op de fiets - Naar school? Liefst lopend of op de fiets. - Stoplicht? Geef elkaar de ruimte 	Posters, sjabloon en sticker om de uitingen zelf te kunnen plaatsen op middelen. Social cards om de uitingen online te verspreiden	Materialen en een handleiding bij gebruik van de materialen te vinden in de Toolkit Stedelijke Mobiliteit

4 – Verkeersmaatregelen

Door de toename van de mobiliteit op het wegennet kunnen knelpunten ontstaan in de openbare ruimte. De aard en omvang van deze knelpunten verschillen per gemeente. Oplossingsrichtingen moeten worden gezocht in het stimuleren van thuiswerken, spreiden van aanvangstijden en het stimuleren van lopen en fietsen. Daarnaast kunnen wegbeheerders verkeerskundige maatregelen treffen om de stedelijke mobiliteit op een veilige wijze te organiseren.

Een overzicht van mogelijke verkeersmaatregelen is opgesteld door CROW. In de meest recente versie van deze handreiking is richting gegeven aan verkeersmaatregelen die gemeenten kunnen nemen om meer ruimte te creëren voor (economische) activiteiten, voetgangers en fietsers. Daar ligt nu de eerste prioriteit. Op de website van CROW-Fietsberaad is de meest actuele versie te vinden: <https://www.fietsberaad.nl/Corona-maatregelen-stedelijke-mobiliteit>. In de handreiking is ook een QuickScan opgenomen om zicht te krijgen op mogelijke knelpunten. Vervolgens is per type knelpunt richting gegeven aan oplossingsrichtingen.

Voor de uitwerking van deze maatregelen is CROW aan de slag in samenwerking met verschillende organisaties. Dit is een dynamisch document. Webinars worden georganiseerd voor de gemeenten om kennis te nemen en te delen van de inhoud van de handreiking. Gemeenten worden gevraagd hun ervaringen met maatregelen, al dan niet uit het overzicht van CROW, te delen met CROW. Deze ervaringen worden meegenomen bij de actualisatie van het overzicht.

5 – Samenwerking

De komende maanden zullen we als overheden, bedrijven, stakeholders en weggebruikers samen ervoor moeten zorgen dat stedelijke mobiliteit op een COVID-19-proof wijze plaats kan vinden.

Hiervoor is het nodig dat we met elkaar ervaringen uitwisselen en best practices delen, zodat wordt voorkomen dat overheden ieder opnieuw het wiel moeten uitvinden en dat eenduidigheid richting de weggebruikers zo goed mogelijk wordt geborgd. Hieronder een aantal uitgangspunten over de samenwerking met wegbeheerders en een schets voor het vervolg.

Uitgangspunten samenwerking met wegbeheerders

1. Landelijke sturing op hoofdcommunicatieboodschappen

De aanpak mobiliteit in de 1,5 m samenleving vraagt om een goede afweging tussen regie op landelijk niveau en lokaal maatwerk. Omdat voor reizigers en weggebruikers duidelijk moet zijn wat van hen verwacht wordt, zorgt IenW op basis van de MCCb besluiten voor een centrale landelijke communicatieboodschap op het gebied van mobiliteit.

2. Afstemming tussen partijen

De uitwerkingen van de communicatieboodschappen en de (actualisatie van) het protocol worden besproken en afgestemd met een stuurgroep bestaande uit vertegenwoordigers van IPO, VNG, Vervoerregio's, CROW en SWOV en een adviserend en verbindend netwerk met maatschappelijke partners zoals de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Team Alert en de ANWB. In beide gremia zitten partijen die belangrijke input hebben geleverd op het huidige protocol. Indien nodig worden daar nieuwe partijen aan toegevoegd.

3. Kennis over maatregelen worden centraal verzameld en gedeeld

CROW verzamelt kennis over maatregelen op het gebied van binnenstedelijke mobiliteit. Het gaat in eerste instantie over kennis van (fiets)communicatie, fysieke aanpassingen in de infra, aanpassing belijning, etc. Daarbij worden ook internationale voorbeelden meegenomen die verzameld zijn door de Dutch Cycling Embassy. Via partijen zoals GNMI, en Tour de Force zal de state-of-the-art kennis opgehaald en verspreid worden. Tevens worden wegbeheerders uitgenodigd ervaringen met maatregelen te delen.

4. Ruimte voor maatwerk

Het landelijk protocol is richtinggevend en beschrijft maatregelen die mogelijk en/of wenselijk zijn. Omdat elk (stedelijk) gebied uniek is, is het echter onmogelijk om met generieke protocollen voor stedelijke mobiliteit voor elk gebied te kunnen bepalen welke maatregelen moeten worden genomen. Het zijn gemeenten die de besluitvorming op lokaal niveau uitvoeren. Het uiteindelijke maatregelenpakket op stedelijk niveau is afhankelijk van de keuzes ten aanzien van openstelling door de MCCb, het ontstane verkeersbeeld, de stedelijke context, en politieke keuzes. Met de CROW-handreiking wordt de wegbeheerder geholpen bij de knelpuntanalyse en de verkeerskundige maatregelen die getroffen kunnen worden bij verschillende knelpunten.

De landelijke publiekscommunicatie vindt plaats vanuit IenW. Deze wordt versterkt door gerichte communicatie direct aan de reizigers via de netwerken van de stakeholders.

5. Gemeentelijke monitoring

Zowel de mobiliteit als de maatregelen die de komende periode ingezet gaan worden verschillen per gemeente. Zeer sterk stedelijke gebieden lopen tegen andere problemen aan dan gemeenten uit meer landelijke gebieden. Daarom wordt samen met een aantal gemeenten een monitoring opgezet om de ontwikkelingen op gemeentelijk niveau te volgen en de resultaten hiervan te gebruiken voor het inschatten van effecten, afweging voor aanvullende maatregelen of bijsturing, en leerervaringen voor andere gemeenten.

Volgende fases

Qua planning sluiten we aan op het landelijke besluitvormingsproces aangezien de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb), op basis van het advies van het Outbreak Management Team (OMT) onder leiding van het RIVM, de definitieve beslissingen neemt. Het [stappenplan](#) over versoepeling van de intelligente lock down laat vier stappen zien. Of de stappen daadwerkelijk gezet worden hangt af van de mate waarin COVID-19 onder controle is. De eerste stap werd op 11 mei gezet. Per 1 juni gaat het Rijk de tweede stap zetten en is voornemens om vervolgens stap 3 en 4 op respectievelijk 1 juli en 1 september te nemen.

Voor stap 3 zal in dit protocol gekeken worden naar maatregelen waarbij grotere groepen naar een bestemming zoals bioscopen, restaurants en bijeenkomsten tot 100 mensen reizen.

Voor werkgevers is een belangrijke rol weggelegd in het inperken en spreiden van het aantal reisbewegingen. Met name het vasthouden van thuiswerken is belangrijk. De Ministeries van IenW en EZK gaan op landelijk niveau in gesprek met de werkgeverskoepels (VNO-NCW, MKB Nederland) met als doel hierover afspraken te maken.

Fietsparkeren bij stations en regionaal OV maken geen deel uit van dit protocol. Daarbij is verwachting dat ook buiten de beslistmomenten van het Rijk om mobiliteit zal toenemen, bijvoorbeeld doordat meer (retail)bedrijven weer opengaan en reizigers meer op pad gaan.

Deze bredere focus vraagt ook om uitbreiding van het adviserend en verbindend netwerk met relevante stakeholders uit deze sectoren. Afhankelijk van het tempo van de besluiten van de MCCb wordt het protocol aangepast en worden de stuurgroep en de netwerkgroep actief betrokken.

Relevante protocollen

Vanuit de Rijksoverheid zijn twee protocollen specifiek voor mobiliteit opgesteld. Naast dit protocol is er een protocol Openbaar Vervoer: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/publicaties/2020/05/07/protocol-stedelijke-mobiliteit>

Daarnaast maakt mobiliteit onderdeel uit van diverse sectorspecifieke protocollen. Wegbeheerders worden geadviseerd om contact op te nemen met de collega's uit de betreffende sectoren om in samenspraak kansen te verkennen om de mobiliteit op een goede en veilige manier te organiseren. Hieronder staan de verwijzingen naar de protocollen waarmee afstemming heeft plaatsgevonden over de mobiliteit:

- Protocol kinderopvang: <https://www.maatschappelijkkinderopvang.nl/wp-content/uploads/2020/05/ProtocolKinderopvang6-5.pdf>
- Protocol basisonderwijs: https://www.aob.nl/wp-content/uploads/2020/04/042220_RCO_POR_Protocol_Regulier_def-1.pdf
- Voortgezet onderwijs: : <https://www.aob.nl/nieuws/protocol-voortgezet-onderwijs-iedereen-blijft-op-anderhalve-meter-afstand/>
- Protocol sport: <https://nocnsf.nl/sportprotocol>
- Protocol Heropening horeca: <https://www.khn.nl/kennis/protocol-heropening-horeca-beschikbaar>

Daarnaast is recent de website www.maaksamenruimte.nl gelanceerd. Dit is een initiatief van VNG, Stadswerk en CROW en de scope van de website is breder dan mobiliteit. Op de website worden kennis en ervaringen gebundeld en gedeeld, die in het land worden opgedaan bij de inrichting van de 1,5 meter samenleving. Over wat werkt, wat waar werkt en wat niet (meer) werkt. Waar kennislacunes zijn zullen zij deze aanvullen met handreikingen en ondersteuningsproducten.