

Protocol - Stedelijke Mobiliteit in een 1,5 meter samenleving

Versie 1 juli 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 kennisinstituten.

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 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 juli 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 van anderen

Deze boodschappen worden uitgedragen op straat, via social media, etc. De boodschappen roepen op zoveel mogelijk lopend op pad te gaan of als dat niet kan 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.

Toeristen

Deze boodschappen gelden niet alleen voor inwoners van Nederland, maar ook voor toeristen uit andere landen. De boodschap 'Houd 1,5 m afstand, ook onderweg' wordt vertaald naar het Engels zodat ook rond zogenaamde hotspots deze boodschap via de toolkit kunnen worden gedeeld. Daarnaast wordt verwezen naar government.nl/visit, hier staat alle informatie voor buitenlandse toeristen verzameld.

Verkeersmaatregelen

Een overzicht van mogelijke verkeersmaatregelen is opgesteld door CROW. In de huidige versie van deze [handreiking](#) is richting gegeven aan verkeersmaatregelen die gemeenten kunnen nemen om meer ruimte te creëren voor (economische) activiteiten, voetgangers en fietsers.

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. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden hierover gesprekken gevoerd, in afstemming met de collega's van andere departementen, met koepelorganisaties van werkgevers en sleutelorganisaties in de sectoren onderwijs, toerisme en goederenvervoer & logistiek.

1 – Uitdagingen voor de stedelijke mobiliteit per 1 juli

Per 1 juli geldt een verdere versoepeling van maatregelen die genomen zijn in de strijd tegen het COVID-19 virus. Waar de focus in de vorige versie van het protocol lag op de verdere versoepeling van maatregelen per 1 juni, zoals de openstelling van het voortgezet onderwijs en de horeca, ligt de focus in deze derde versie op de algemene openstelling van de resterende sectoren en activiteiten.

Dit protocol bevat:

- Een aanscherping van de communicatieboodschappen en een [link](#) naar de toolkit.
- Een [link](#) naar de CROW-handreiking 'verkeersmaatregelen in de 1,5 meter samenleving'.
- Informatie over en [link](#) naar de gemeentelijke monitoring die is opgestart.
- Een korte terugblik op de mobiliteitsontwikkelingen op de afgelopen maanden en een doorkijkje naar de komende periode.
- Een overzicht van relevante protocollen.

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

Doel en Scope

Het weer opstarten van verschillende sectoren en activiteiten 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.
2. Geeft concrete handvatten voor de stedelijke mobiliteit bij de openstelling van verschillende sectoren en activiteiten zoals door het Kabinet aangekondigd. Hiervoor zijn eenduidige communicatieboodschappen opgesteld en zijn communicatiematerialen beschikbaar gesteld (zie Toolkit). Ook bevat het protocol een verwijzing naar de CROW-handreiking met verkeerskundige maatregelen (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, fietsend- 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 drukke, in combinatie met snelheidsverschillen op een relatief smal fiets- en voetpad.
- Op kruispunten: voorkomen moet worden dat grote clusterings 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. Niet alle stallingsvoorzieningen zijn ingericht om direct te kunnen voldoen aan de 1,5 meter afstand regel.

Afspraken met sectoren

Naast verkeersmaatregelen voor onderweg, zijn er ook mogelijkheden die vooraf in te zetten zijn. Er worden gesprekken gevoerd met diverse sectoren om Nederland in de herstartfase goed bereikbaar te houden en de mobiliteit in goede banen te leiden. Er zijn gesprekken gevoerd met koepelorganisaties van werkgevers en sleutelorganisaties in de sectoren onderwijs, toerisme en logistiek. De volgende uitgangspunten worden daarbij gebruikt:

- Korte afstanden in principe te voet en als dat niet kan met de fiets
- Spreiden van verkeer over tijdstippen, routes en bestemmingen.
- Werk zoveel mogelijk thuis

De gesprekken die met de sectoren gevoerd worden zijn gericht op een gezamenlijk commitment en afspraken over mobiliteit die aanvullend zijn op bestaande coronaprotocollen. De sectoren nemen hier zelf initiatief en verantwoordelijkheid voor. Met landelijke werkgeverskoepels zijn afspraken gemaakt over het stimuleren van thuiswerken, het plannen van fysieke vergaderingen buiten de spits en stimuleren dat werknemers een vervoermiddel naar afstand kiezen.

De afspraken met de onderwijsinstellingen zijn erop gericht om de OV-vervoerstromen naar de instelling zo goed mogelijk te spreiden. De afspraken veilig vervoer die hierover gemaakt zijn, voor [MBO, HBO en Universiteit](#) en voor het [voortgezet onderwijs](#), via de ingevoegde links te raadplegen.

Met de sector toerisme en vrije tijd zijn afspraken gemaakt om met slim gebruik van data en inzet van de juiste communicatieboodschappen (o.a. #Hiermoetjzijn) bezoekersstromen te reguleren en te spreiden over tijd, locatie en vervoersmodaliteit. Met de sectoren goederenvervoer en logistiek worden op dit moment gesprekken gevoerd over hoe bedrijven in deze sector een bijdrage kunnen leveren aan het bereikbaar houden van het wegennet en hoe, voor de middellange termijn, een versnelling kan worden gerealiseerd van wegtransport naar spoor en water (modal shift).

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.

- Er wordt primair uitgegaan van de eigen verantwoordelijkheid van de reiziger voor het in acht nemen van de afstand.
- 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.

Richtinggevende principes

- Nieuwe besluiten van de Ministeriële Commissie Covid-19 (MCC-19) 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 MCC-19-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.
- 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 eerder genomen 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.

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). Voor de communicatie vanuit verschillende sectoren zijn separate protocollen ontwikkeld (zie Bijlage met andere protocollen).

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 indien nodig aangevuld. Dit gebeurt in aansluiting bij het protocol en in afstemming met onze partners. In de tabel staan de 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 hoofdboodschappen		
	<ul style="list-style-type: none"> • Vermijd drukte • Werk zoveel mogelijk thuis • Houd 1,5 meter afstand (2 armlengtes) van anderen <p>https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/coronavirus-covid-19/nederlandse-maatregelen-tegen-het-coronavirus</p>	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 (Engelse variant wordt toegevoegd) - Kinderen weer naar school? Houd 1,5 meter afstand ook onderweg - Kinderen weer naar school? We gaan het liefst lopend of op de fiets - Weer naar school? We het gaan het liefst lopend of op de fiets (VO) - Stoplicht? Geef elkaar de ruimte - Vermijd de spits, reis het als het kan op rustige tijden' 	Posters, sjabloon en sticker om de uitingen zelf te kunnen plaatsen. Social cards om de uitingen online te verspreiden	Materialen en een handleiding bij gebruik van de materialen te vinden in de Toolkit Stedelijke Mobiliteit Poster vermijd spits

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 huidige versie van deze handreiking is richting gegeven aan verkeersmaatregelen die gemeenten kunnen nemen om meer ruimte te creëren voor (economische) activiteiten, voetgangers en fietsers. 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 MCC-19-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, ANWB en KBO-PCOB. 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 MCC-19, 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 gemeentelijke 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. De gemeentelijke monitor is [hier](#) te raadplegen.

Stedelijke mobiliteit in corona-tijd: een terugblik op de afgelopen maanden en een doorkijkje naar de komende periode

Voor COVID-19 werden dagelijks bijna 50 miljoen verplaatsingen gemaakt, waarvan ongeveer tweederde binnenstedelijke verplaatsingen. Hoewel de meeste van deze binnenstedelijke verplaatsingen een verplaatsingsafstand korter dan 7,5 kilometer hebben, maakt gemiddeld 30% gebruik van de auto. 38% gaat met de fiets en 24% te voet. Het OV wordt nauwelijks gebruikt voor binnenstedelijke verplaatsingen, behalve in de zeer sterk stedelijke gebieden (7%). Voor verplaatsingen tussen twee gemeenten is het aandeel auto 72%, het aandeel OV 12% en het aandeel fiets 10%.

Na de intelligente lockdown die op 16 maart inging, nam het aantal verplaatsingen in Nederland drastisch af. Op het hoogtepunt was er 47% minder autoverkeer, 38% minder fietsverplaatsingen en was het OV-gebruik nog maar 15% van het niveau voor de maatregelen. Met de eerste versoepelingen begin mei (onder andere gedeeltelijke heropening basisonderwijs, contactberoepen weer aan het werk) nam de hoeveelheid verkeer ook weer langzaam toe. Het fiets- en wandelverkeer zat eind mei, begin juni weer op hetzelfde en soms zelf boven het niveau als voor de lockdown, maar mede door de 1,5 meter afstandsregel is de druk op het stedelijk wegennet groter geworden. Gemeenten hebben verschillende maatregelen genomen om het verkeer in de binnensteden op een goede en veilige manier te geleiden. Bijvoorbeeld door het tijdelijk creëren van extra ruimte voor fietsers en voetgangers, het instellen van eenrichtingsverkeer en het vaker groen geven aan fietsers op drukke fietsroutes. Ook zagen we dat in een aantal gemeenten winkelstraten te druk werden en tijdelijk werden afgesloten. De openstelling van de horeca begin juni heeft vooral tot meer recreatieve verplaatsingen geleid, extra gevoed door het mooie weer in de afgelopen maand. Waar in het begin van de lockdown ongeveer 85% van de mensen thuis bleef, gaat bijna iedereen nu weer op pad. Het autoverkeer is nog ongeveer 10% minder dan begin maart. Het fietsverkeer is met 28% toegenomen, hoewel de samenstelling van het fietsverkeer wel anders is dan begin maart (meer 65-plussers en meer recreatieve verplaatsingen). De druk op het stedelijke wegennet is daardoor verder toegenomen. Gemeenten merken ook dat het lastiger wordt om de 1,5 meter afstand te handhaven, doordat er meer weerstand is tegen de maatregelen.

De boodschap de afgelopen periode was: vermijd drukte, werk zoveel mogelijk thuis en houd 1,5 meter afstand van anderen. De afgelopen periode is gebleken dat de meeste mensen zich hieraan houden. Dit blijft ook de belangrijkste boodschap voor de komende periode. Per 1 juli vindt een verdere versoepeling van de maatregelen plaats en is in het OV weer een maximale bezetting van het aantal zitplaatsen toegestaan, mits een mondkapje gedragen wordt. Met de vakantieperiode in aantocht zal het aantal recreatieve activiteiten toenemen. In vergelijking tot voorgaande jaren gaan meer Nederlanders op vakantie in eigen land. Veel vakantieparken zijn al volgeboekt deze zomer. Dit betekent, met name op zonnige dagen, extra druk op bestemmingen zoals de kustplaatsen en stranden, attractieparken en natuurgebieden. Het spreiden van bezoekersstromen, zowel naar tijd als plaats, blijft een belangrijk aandachtspunt. Met onze wekelijkse monitoring van de mobiliteitsontwikkelingen in het algemeen en onze gemeentelijke monitoring blijven we continu de impact van de versoepelingen op het mobiliteitssysteem monitoren.

Relevante protocollen

Op de website www.mijn coronaprotocol.nl is op initiatief van VNO-NCW, MKB en de Rijksoverheid een overzicht gemaakt van protocollen. Hier is het protocol Stedelijke Mobiliteit maar ook onder andere het protocol OV te raadplegen. 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 protocollen waarmee afstemming heeft plaatsgevonden over de mobiliteit:

- Protocol kinderopvang: <https://www.maatschappelijkekinderopvang.nl/nieuws/protocol-kinderopvang-opstarten-richting-de-heropening-op-11-mei/>
- Protocol basisonderwijs: <https://www.aob.nl/nieuws/protocol-voor-volledige-opening-basisonderwijs-is-gereed/>
- Voortgezet onderwijs: <https://www.aob.nl/nieuws/update-protocol-voortgezet-onderwijs-beschikbaar/>
- Protocol sport: <https://nocnsf.nl/sportprotocol>
- Protocol Heropening horeca: <https://www.khn.nl/lobby/khn-lobby/gezondheid/coronavirus-Protocol>

Recent is ook 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.