

Voordracht voor de College vergadering van 08 mei 2020

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (40)

Openbare Ruimte en Groen (24)

Agendapunt B1

Tekst van openbare besluiten **Onderwerp**

wordt gepubliceerd Instemmen met uitgangspunten en (mogelijke) maatregelen voor het tijdelijk herverdelen van openbare ruimte om de 'anderhalvemetersamenleving' te faciliteren

Het college van burgemeester en wethouders besluit

### Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. In te stemmen met het afwegingskader genaamd de 'Menukaart tijdelijke maatregelen openbare ruimte: We geven elkaar de ruimte', met als belangrijkste onderdelen:
  - 1.1. De menukaart bevat een inventarisatie van mogelijke maatregelen om de openbare ruimte in de stad tijdelijk aan te passen aan de eisen van de anderhalvemetersamenleving, met de volgende uitgangspunten:
    - 1.1.1. De volksgezondheid en toegankelijkheid van de stad zijn de basis. Voor wat de toegankelijkheid betreft sluiten we aan bij de bestaande prioritering van vervoersvormen: (1) voetganger, (2) fietser, (3) OV, (4) rijdende auto en (5) geparkeerde auto.
    - 1.1.2. Eerst maken we ruimte voor het verplaatsen, daarna voor het verblijven.
    - 1.1.3. Faciliteren gaat vóór reguleren.
    - 1.1.4. Niet herinrichten, wel herverdelen.
  - 1.2. De menukaart bevat ruim 30 opties voor maatregelen gericht op het herverdelen van openbare ruimte, zodat stad en samenleving kunnen blijven functioneren met inachtneming van het anderhalvemetercriterium.
  - 1.3. Voor daadwerkelijke uitvoering zijn per maatregel of maatregelpakket separate (en locatiegebonden) besluiten nodig, afhankelijk van de bevoegdheid door het Dagelijks Bestuur (DB) van een stadsdeel of het college van B&W.
  - 1.4. De menukaart betreft een levend document en kan de komende tijd worden aangepast en aangevuld met nieuwe maatregelen, op basis van de ervaringen die we in de praktijk opdoen.
2. Kennis te nemen van de adaptieve en geleidelijke (probleemgestuurde) wijze waarop de maatregelen van de menukaart worden uitgevoerd:
  - 2.1. We nemen maatregelen als er knelpunten zijn en/of knelpunten verwacht worden in een straat of een gebied.
  - 2.2. We monitoren continu hoe de maatregelen functioneren en draaien ze terug als de verwachting is dat de maatregel niet meer nodig is in het kader van de anderhalvemetersamenleving en/of als de (onvoorziene) negatieve effecten te groot worden.
  - 2.3. De snelheid waarmee maatregelen kunnen worden uitgevoerd, hangt af van de complexiteit van de maatregel. Maatregelen met een lage complexiteit, zoals het afsluiten van woonstraten of het lokaal opheffen van parkeerplaatsen bij knelpunten kunnen binnen één week uitgerold worden. Complexe maatregelen waarbij veel impact wordt verwacht op de openbare ruimte en/of op het dagelijks leven van mensen kosten meer tijd voor nadere uitwerking.

- 2.4. De menukaart biedt ook het kader waarbinnen we aan de slag gaan met ideeën van Amsterdammers en ondernemers.
3. Kennis te nemen van de totstandkoming en uitvoering van deze menukaart als product van een stevige samenwerking met de crisisorganisatie en andere relevante organisatieonderdelen.
4. De Dagelijks Besturen (DB's) van de stadsdelen te verzoeken om zo spoedig mogelijk uitvoering te geven aan de in de menukaart opgenomen maatregelen die onder verantwoordelijkheid van de DB's vallen, voor zover dit mogelijk en opportuun is, om lokale knelpunten op te lossen.
5. Opdracht te geven tot nadere uitwerking van de maatregel 'Fietzers naar de rijbaan' (maatregel f2 van de menukaart), waarbij verschillende scenario's voor de reikwijdte en realisatie van deze maatregel worden meegenomen.

---

#### Kernboodschap

Amsterdam bereidt zich voor op de 1.5m samenleving. Het leven in Amsterdam komt weer op gang. Het zal drukker worden en tegelijkertijd blijft het houden van voldoende afstand een van de belangrijkste maatregelen om besmetting te voorkomen. Daarom neemt de gemeente maatregelen. Ruim 30 tijdelijke aanpassingen in de openbare ruimte moeten ervoor zorgen dat Amsterdammers zich veilig door hun stad kunnen blijven bewegen. Bij voorkeur op de fiets of te voet, zoals ze dat al deden voor de coronacrisis. Het OV blijft vooralsnog beperkt tot noodzakelijke reizen buiten de spits en vitale beroepen. De maatregelen variëren van het opheffen van parkeerplaatsen om ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers tot het beter benutten van recreatieruimte.

---

#### Bestuurlijke achtergrond

Het college van B&W heeft op 14 april jl. gevraagd te verkennen wat er nodig is als de 'intelligente lockdown' stapsgewijs wordt versoepeld en we langzaam weer meer naar buiten kunnen. Binnen het fysieke domein zijn mogelijkheden voor tijdelijke herverdeling van de openbare ruimte geïnventariseerd voor de zogenoemde 'opening up-fase', in de vorm van een menukaart. Deze concept-menukaart is op 23 april en 30 april 2020 besproken in het Bestuurlijk Thema Team Fysieke Kwetsbaarheid (BTT Fysiek).

Op 29 april 2020 heeft afstemming plaatsgevonden met de portefeuillehouders Fysiek van de stadsdelen (waarbij is toegezegd dat behandeling van de menukaart in het Dagelijks Bestuur per stadsdeel volgt). Daarnaast is de menukaart geagendeerd voor het BTT Sociale Kwetsbaarheid van 7 mei 2020.

---

#### Bestuurlijke prioriteit

Hoog

---

#### Wettelijke grondslag

#### Artikel 160, eerste lid onder a Gemeentewet

Het college is in ieder geval bevoegd het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of de burgemeester hiermee is belast.

---

#### Onderbouwing besluit

**Ad 1.1 In te stemmen met het afwegingskader genaamd de Menukaart tijdelijke maatregelen openbare ruimte: 'We geven elkaar de ruimte'. De menukaart bevat een inventarisatie van mogelijke maatregelen om de openbare ruimte in de stad tijdelijk aan te passen aan de eisen van de anderhalvemetersamenleving.**

1.1 De menukaart is tot stand gekomen op basis van vier uitgangspunten:

*1.1.1 De volksgezondheid en toegankelijkheid van de stad zijn de basis.*

In de anderhalvemetersamenleving is meer ruimte nodig dan gebruikelijk. Daarom geven we de ruimte aan de meest efficiënte vormen van vervoer. Ook creëren we ruimte voor mensen die met de auto moeten vanwege een vitaal beroep, bevoorrading of lichamelijke beperking. Ten aanzien van de prioritering van modaliteiten houden we dus ook in deze tijd vast aan de rangorde zoals die onder andere in de Agenda Amsterdam Autoluw is vastgesteld:

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

De voetganger is ook nu de basis van het mobiliteitssysteem; ook een OV-reiziger, automobilist of fietser is uiteindelijk op het eerste/laatste deel van zijn reis voetganger. Als er keuzes gemaakt moeten worden betekent dit dat we bijvoorbeeld ruimte voor fiets en OV verkiezen boven de snelheid/betrouwbaarheid van het OV. En dat we de auto faciliteren waar mogelijk, maar als er keuzes gemaakt moeten worden alleen automobilititeit voor vitale beroepen en functies (logistiek) gefaciliteerd wordt. Bijvoorbeeld met beperkte toegang of het toewijzen van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen. Dat betekent voor Amsterdammers mogelijk dat zij tijdelijk de auto op afstand moeten parkeren.

*1.1.2 Eerst maken we ruimte voor het verplaatsen, daarna voor het verblijven.*

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

*1.1.3 Faciliteren gaat vóór reguleren.*

We faciliteren in eerste instantie alle voetgangers en recreanten. Reguleren van drukte is ook een mogelijkheid, maar is zeker in straten zeer ingrijpend, complex en arbeidsintensief. Crowdmanagement komt in straten pas in beeld als méér ruimte maken niet meer voldoet.

Bij parken of pleinen ligt dit anders, daar wordt nu al continu gemonitord of het niet te druk wordt en kunnen we ingrijpen wanneer nodig.

#### *1.1.4 Niet herinrichten, wel herverdelen.*

We bereiden snelle, tijdelijke en relatief eenvoudige maatregelen voor. Dus geen volledige herinrichting. Oplossingsvolgorde:

1. Beter benutten bestaande ruimte (verwijderen objecten, éénrichtingsverkeer etc.)
2. Gebruikte aangrenzende ruimte (bv. parkeerplaatsen)
3. Mengen verkeersmodaliteiten, zo lang de intensiteit en veiligheid dat toelaten (monitoring noodzakelijk)
4. Afsluiten voor autoverkeer
5. Afsluiten voor fietsverkeer (zeer terughoudend mee zijn)

#### **Ad 1.2 De menukaart bevat ruim 30 maatregelen gericht op het herverdelen van openbare ruimte, zodat stad en samenleving volwaardig kunnen blijven functioneren met inachtneming van het anderhalvemetercriterium.**

De menukaart maakt het mogelijk om de afweging/oplossing voor verschillende doelgroepen te maken, zoals bewoners, leerlingen primair onderwijs, leerlingen voortgezet onderwijs, werknemers, distributie en dergelijke. De oplossingen kunnen zitten in ruimte (herverdeling openbare ruimte), tijd (moment op de dag, zoals bij speelstraat) en middelen (bijv. scholieren fietsen naar school, vraagt wellicht aanpassing van venstertijden distributie). Tevens besteedt de menukaart aandacht aan "beweging" in de openbare ruimte, maar ook aan "verblijf" (recreatie, spelen, sporten) en "stilstand" (bijv. wachten bij winkels, scholen, haltes, maar ook fiets- en autoparkeren).

De mogelijke maatregelen zijn in de menukaart geclusterd als volgt:

- Ruimte voor voetgangers
- Ruimte voor fietsers
- Ruimte voor het openbaar vervoer
- Ruimte voor noodzakelijk autoverkeer
- Ruimte op en rond het water (incl. pontveren)
- Ruimte voor recreanten
- Ruimte voor economische activiteiten

#### **Ad 1.3 Voor daadwerkelijke uitvoering zijn per maatregel of maatregelpakket separate (en locatiegebonden) besluiten nodig, afhankelijk van de bevoegdheid door het Dagelijks Bestuur (DB) van een stadsdeel of het college van B&W.**

Conform de takenlijst van de Verordening op het lokaal bestuur hebben de Dagelijks Besturen van de stadsdelen de taak tot het inrichten van de openbare ruimte, groen en parken (exclusief het Amsterdamse Bos) binnen stedelijke beleidskaders. Deze werkwijze geldt ook met betrekking tot deze menukaart: de DB's zijn bevoegd tot het nemen van lokale maatregelen, zo lang aan de randvoorwaarden en uitvoeringscriteria uit de

menukaart en daaruit volgende kaders voldaan wordt. De menukaart is dus de basis voor de verdere uitwerking en uitvoering.

Daarbij maken we wel een onderscheid tussen maatregelen die uitsluitend *stedelijk* doorgevoerd kunnen worden, op basis van collegebesluiten, en maatregelen die *lokaal* genomen kunnen worden, binnen de gestelde kaders na besluit van de DB's. Voor iedere maatregel is dit aangegeven. Maatregelen die lokaal kunnen worden uitgevoerd zijn bijvoorbeeld het afsluiten van woonstraatjes voor autoverkeer, het vergroten van een terras binnen nadere regels die door het college moeten worden vastgesteld, of het tijdelijk anders inrichten van pleinen om meer verblijf mogelijk te maken. Eventuele dilemma's op lokaal niveau worden geagendeerd in het Bestuurlijk Team Fysieke Kwetsbaarheid.

Hierbij geldt, in afwijking van de Verordening op het lokaal bestuur, dat het DB niet besluit over maatregelen op het plusnet fiets, hoofdnet auto en hoofdnet OV. Deze taak is door het college teruggenomen met betrekking tot netwerkingen gerelateerd aan de 'anderhalvemetersamenleving', voor zo lang het 'anderhalvemetercriterium' in de openbare ruimte geldt vanuit de Rijksoverheid dan wel de Veiligheidsregio, in lijn met artikel 15 van de Verordening op het lokaal bestuur (*Artikel 15 van de Verordening op het lokaal bestuur luidt: 'Indien daar naar het oordeel van het college of de burgemeester aanleiding toe is, neemt het college of de burgemeester de gedelegeerde taken en bevoegdheden terug, ieder voor zover het de door hen overgedragen taken en bevoegdheden betreft'*). Deze keuze is gemaakt vanuit het belang om stedelijk regie te houden op de robuustheid van het netwerk en daarmee de bereikbaarheid van de stad te garanderen. Ook besluit het DB niet over ingrepen op plusnet OV en plusnet auto. Dit is in lijn met de reguliere werkwijze conform de Verordening op het lokaal bestuur.

Voor diverse maatregelen geldt dat ze zowel stadsbreed inzetbaar zijn, na een collegebesluit, als lokaal, na een DB-besluit. Er wordt gekozen voor 'stadsbreed' op het moment dat eenduidigheid tussen de stadsdelen van belang is, het zeer drukke plekken betreft waar ook een OOV aspect speelt (stadsparken, drukke pleinen, stadsstraten) of een maatregel grote netwerkeffecten heeft. Een voorbeeld hiervan is de maatregel 'fiets naar de rijbaan' [f2], zie Ad5 van deze voordracht. Over dergelijke stadsbrede maatregelen wordt uiteraard op voorhand afgestemd met de DB's van de stadsdelen.

**Ad 1.4 De menukaart betreft een levend document en kan de komende tijd worden aangepast en aangevuld met nieuwe maatregelen, op basis van de ervaringen die we in de praktijk opdoen.**

De maatregelen in deze menukaart hebben betrekking op alle facetten van de gemeente: beleid, communicatie, handhaving en ook fysieke aanpassingen buiten op straat. Per maatregel kijken we welke organisatieonderdelen betrokken moeten worden: we doen het samen.

Op dit moment is nog niet te voorspellen hoe de voorschriften vanuit de Rijksoverheid en de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VRAA) zich de komende weken en maanden gaan ontwikkelen. Maar, we verwachten dat de beperkingen langzaam worden afgebouwd waarmee het leven op straat ook langzaam weer hervat wordt. De maatregelen uit deze menukaart zijn middelen om dat te faciliteren. Zie ook onder Ad 2.1



**Ad 2.1 Kennis te nemen van de adaptieve en geleidelijke (probleemgestuurde) wijze waarop de maatregelen van de menukaart worden uitgevoerd. We nemen maatregelen als er knelpunten zijn en/of knelpunten verwacht worden in een straat of een gebied.**

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

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

**Ad 2.2 We monitoren continu hoe de maatregelen functioneren en draaien ze terug als de verwachting is dat de maatregel niet meer nodig is in het kader van de anderhalvemetersamenleving en/of als de (onvoorziene) negatieve effecten te groot worden.**

Monitoring van de drukte is een belangrijke randvoorwaarde om de gezondheid te borgen. Monitoring gebeurt in de praktijk door middel van inzet van:

- Monitoring met Crowd Management Systeem Amsterdam (CMSA)
- Monitoring intensiteit autoverkeer (bij profielaanpassing en wijzigingen VRI)
- Alternatieven voor autoparkeren en/of accepteren dat parkeeroverlast toeneemt
- Toezicht en handhaving

**Ad 2.3 De snelheid waarmee maatregelen kunnen worden uitgevoerd hangt af van de complexiteit van de maatregel.**

Maatregelen die weinig impact hebben op het verkeersnetwerk, de parkeerdruk en de openbare orde kunnen relatief eenvoudig worden doorgevoerd. Veelal onder regie van de DB's. Denk aan het opheffen van enkele parkeervakken bij een school, het afsluiten van woonstraatjes als 'speelstraten' of 'leefstraten'. Of het inrichten van een plein met extra zitelementen, zodat Amsterdammers er koffie van de lokale horeca kunnen drinken in de zon. Of het aanbrengen van markeringen in drukke winkelgebieden, om voetgangersstromen te scheiden. Dergelijke maatregelen kunnen vaak binnen enkele dagen worden uitgevoerd.

Maatregelen die wél een grote impact hebben vragen meer voorbereidingstijd. Denk aan 'fietser naar de rijbaan' (zie AD4), wat leidt tot snelheidsverlagingen voor autoverkeer en ook om infrastructurele aanpassingen vraagt. Of het grootschalig opheffen van parkeerplaatsen, waarbij flankerende maatregelen nodig zijn om parkeeroverlast te voorkomen. Deze maatregelen vergen meer voorbereiding en een intensieve communicatie richting Amsterdammers. Daarom zal dit type maatregelen niet dagen, maar weken in beslag nemen.

**Ad 2.4 De menukaart biedt ook het kader waarbinnen we aan de slag gaan met ideeën van Amsterdammers en ondernemers.**

Op dit moment worden ideeën en initiatieven van bewoners en ondernemers en anderen geplaatst en gedeeld binnen het digitale platform 'Wij Amsterdam'. Ideeën die ingebracht worden bij 'Wij Amsterdam' die vragen om uitwerking in (en groot effect hebben op) de openbare ruimte, zullen ook doorgeleid worden naar V#.

**Ad 3. Kennis te nemen van de totstandkoming en uitvoering van deze menukaart als product van een stevige samenwerking met de crisisorganisatie en andere relevante organisatieonderdelen.**

Zie onder Ad 1.4, het opstellen en uitvoeren van de menukaart betreft een gezamenlijke opgave van vele organisatieonderdelen. Na besluitvorming door het bevoegde gezag (DB of college van B&W) van een maatregel of maatregelpakket, waarvoor in de openbare ruimte iets moet gebeuren met, zal V# de coördinatie en aansturing op zich nemen. Doel daarvan is de vertaling naar concrete uitvoeringsacties op de betreffende locaties. Deze zullen worden uitgevoerd i.s.m. relevante uitvoerings-organisatieonderdelen (o.a. Stadswerken, programma's etc.).

*Governance*

De taakverdeling en afstemmingslijnen zijn als volgt ambtelijk overeengekomen:

- Het opstellen en toepassen van de menukaart gebeurt in opdracht van het college door directie Verkeer & Openbare Ruimte (V#) in nauwe samenwerking met OOV, directie Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR), afdelingen Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH) van stadsdelen, nood- en hulpdiensten en communicatieafdelingen. Voor de hoofdstukken recreëren en economische ruimte gebeurt dit in nauwe samenwerking met ook andere partijen zoals het rijk, OOV Horeca, brancheorganisaties etc.
- Er worden kaders opgesteld voor handhaving, communicatie/gedragscampagnes voor de uitvoering van de anderhalvemetermaatregelen:
  - Communicatie (in overleg met crisisorganisatie) stelt kaders op voor gedragscampagnes en communicatie
  - OOV adviseert V# bij het opstellen van de menukaart over de handavingskaders
  - THOR en andere relevante handhavende partijen zoals VTH toetsen de handhaafbaarheid van de maatregelen, waarbij zelfregulatie het uitgangspunt is
- De bevoegdheid tot het nemen van de 1,5 meter maatregelen – met uitzondering van de noodmaatregelen – ligt bij het college van B&W dan wel bij het dagelijks bestuur van de stadsdelen en niet bij VRAA. De bevoegdheid tot het nemen van de noodmaatregelen en excessen en de maatregelen vallend binnen de noodverordening ligt vooralsnog bij de voorzitter van de VRAA dan wel bij burgemeester Halsema vanuit gezag Openbare Orde.
- Het Operationeel Team Fysieke Kwetsbaarheid (OT Fysiek) zorgt ervoor dat de monitoring door V# gebeurt, in nauwe afstemming met projectleider herstelteams en OOV.

*Handhaving* Toezicht en handhaving zijn noodzakelijk bij veel van de maatregelen, zowel richting verkeersgedrag als richting ondernemers (economische activiteit) en recreanten (voorkomen groepsvorming). Voor alle maatregelen wordt voorafgaand aan besluit tot uitvoering afgestemd of het – kijkend naar de actuele omstandigheden – voldoende handhaafbaar is en of de capaciteit daarvoor beschikbaar is. Omdat de handhaving nu aan zijn maximale capaciteit zit is het uitgangspunt dat de maatregelen uit de menukaart niet mogen leiden tot structurele verzwaring van de handhavingscapaciteit. Gedragsverandering en sociale acceptatie en timing van de maatregelen, zijn daarom essentieel. Uitgangspunt vormt zelfregulering, met aandacht voor de geldende handhavingsskaders.

Daarnaast zal er in samenwerking met de relevante partijen naar innovatieve en/of creatieve oplossingen gezocht worden. Voorbeelden hiervan zijn de inzet van techniek, gastheren of *hosts* en ook samenwerkingen met partijen buiten de gemeente.

**Ad 4. De Dagelijks Besturen (DB's) van de stadsdelen te verzoeken om zo spoedig mogelijk uitvoering te geven aan de in de menukaart opgenomen maatregelen die onder verantwoordelijkheid van de DB's vallen, voor zover dit mogelijk en opportuun is, om lokale knelpunten op te lossen.**

Zie onder Ad 1.3

**Ad 5. Opdracht te geven tot nadere uitwerking van de maatregel 'Fietzers naar de rijbaan' (maatregel f2 van de menukaart), waarbij verschillende scenario's voor de reikwijdte en realisatie van deze maatregel worden meegenomen.**

Lopen en fietsen zijn de belangrijkste mobiliteiten om de stad functioneel en bereikbaar te houden gedurende de coronamaatregelen en in de 'anderhalvemetersamenleving'. Ook zijn fietsers en voetgangers kwetsbaar voor de overdracht van het virus, omdat zij niet beschermd zijn door een voertuig. Daarom geven we tijdelijk meer ruimte aan fietsers en voetgangers. In de menukaart zijn de afwegingen daaromtrent en alle mogelijke maatregelen nader uitgewerkt. Voor fietspaden geldt dat er geen eenvoudige mogelijkheid is deze te verbreden en dat er ook risico is op conflicten/virusoverdracht tussen fietsers en voetgangers, daar waar het fietspad naast een smalle stoep ligt. Door fietsers op de rijbaan te laten rijden ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Het netwerk 'snorfiets naar de rijbaan netwerk' kan als basis fungeren, omdat hier eerder afwegingen gemaakt zijn over verkeersveiligheid en doorstroming van autoverkeer op corridors. Ook is de infrastructuur (overgangen fietspad-rijbaan en vice versa) reeds geschikt voor het doorvoeren van de maatregel 'fietsers naar de rijbaan'. Er worden verschillende scenario's uitgewerkt en voorgelegd aan het college, variërend van kleinschalig en lokaal (alleen de knelpunten, of beginnen in een klein gebied) tot grootschalig en stadsbreed (volledig netwerk 'snor naar de rijbaan', aangevuld met belangrijke fietsroutes buiten de Ring A10).

De scenario's leggen we naar verwachting uiterlijk begin juni voor aan het BTT Fysiek en college van B&W, incl. verduidelijking van de mogelijke realisatietermijn per scenario.



Aan de maatregel wordt gekoppeld dat op deze routes de maximumsnelheid voor het autoverkeer verlaagd wordt naar 30 km/uur. Waar nodig wordt maatregel [f2] aangevuld met flankerende maatregelen uit de menukaart om knelpunten op te lossen en verkeersonveilige situaties te voorkomen. In elk geval dienen aanpassingen aan de afstelling van de verkeerslichten te worden doorgevoerd.

Buiten dit basisnetwerk kunnen uiteraard ook lokaal maatregelen worden doorgevoerd om knelpunten te verhelpen, onder regie van DB's en voor deze maatregel in overleg met V#.

Ook het 'terugdraaien' van de maatregel is een aandachtspunt. Idealiter wordt de maatregel pas teruggedraaid op het moment dat het anderhalvemetercriterium niet meer geldt. Echter, als de omstandigheden wijzigen kan tussentijds ingrijpen noodzakelijk zijn. Voorgesteld wordt de volgende werkwijze:

1. Monitoren van intensiteit en gedrag autoverkeer, om bij te sturen als er verkeersonveilige situaties ontstaan door te grote aantallen autoverkeer, te hoge snelheid of inhaalconflicten auto/fiets.
2. Indien aantallen autoverkeer te hoog worden om te mengen, flankerende maatregelen treffen om autoverkeer te ontmoedigen dan wel om te leiden. Afsluiten voor autoverkeer wordt dan een optie.
3. Indien optie II niet mogelijk is of niet voldoende resultaat biedt, fiets terug naar fietspad of omleiden fiets via alternatieve routes.

---

#### Participatie

Geen.

---

#### Financiële onderbouwing

##### Overige toelichting

Toelichting: De proceskosten van de maatregelen uit de menukaart zullen opgevangen worden binnen de bestaande budgetten [REDACTED]

[REDACTED] Dit betreft een herschikking/gewijzigde inzet van voorgenoemde budgetten, omdat geplande activiteiten niet of in mindere mate worden uitgevoerd vanwege de coronacrisis.

De feitelijke uitvoeringskosten van de specifieke maatregelen (bijv. materialen, personeelsinzet, communicatie, handhaving en gederfde parkeerinkomsten) hangen sterk af van de mate en in omvang waarin de maatregel uiteindelijk wordt uitgevoerd. Deze kosten en dekking zullen daarom onderdeel zijn van de besluitvorming over de feitelijke invoering per maatregel of maatregelpakket. Het streven is om ook voor de uitvoeringskosten zoveel als mogelijk binnen bestaande budgetten te herprioriteren.

#### Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben geen financiële consequenties.

---

#### Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

Communicatie-aanpak Heldere communicatie over afspraken en communicatie-uitingen gericht op gedragsverandering zijn noodzakelijk om het pakket aan maatregelen succesvol uit te voeren. Belangrijke elementen die in de communicatie over de maatregelen dienen terug te komen zijn het tijdelijke karakter van de maatregelen en de directe link met de volksgezondheid. Hiervoor zal per tijdelijke maatregel een overzicht gegeven worden van communicatiemiddelen die moeten en kunnen worden ingezet, in aansluiting op de reeds uitgevoerde communicatiemaatregelen in de openbare ruimte. Deze aanpak zal volgend op de besluitvorming nader worden ingevuld.

---

#### Documenten

Registratienr.	Naam
AD2020-026876	Advies (pdf)
AD2020-026870	BIJLAGE 1 Menukaart tijdelijke maatregelen openbare ruimte - We geven elkaar de ruimte 200507.pdf (pdf)
AD2020-026871	BIJLAGE 2 Oplegger Menukaart tijdelijke maatregelen openbare ruimte.pdf (pdf)
AD2020-026234	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2020-027266	GEWIJZIGDE VERSIE Menukaart tijdelijke maatregelen openbare ruimte - We geven elkaar de ruimte 200508.pdf (pdf)
AD2020-027256	GEWIJZIGDE VERSIE Oplegger bij Menukaart tijdelijke maatregelen openbare ruimte.pdf (pdf)

---

#### Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

[Redacted text]

---

#### Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele aanpassingen

---