10 meest voorkomende calamiteiten tijdens Corona tijd

Werkgroep buitenruimten
M. Bosman gemeente Schagen
Bron: Opgesteld met de do's and don'ts vanuit de menukaart van Amsterdam en voorbeelden uit de gemeenten van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord.

De maatregelen in deze lijst hebben betrekking op alle facetten van de gemeente: beleid, communicatie, handhaving en ook fysieke aanpassingen buiten op straat. Om te beoordelen welke maatregelen nodig zijn en of de maatregelen wat later nog steeds nodig/wenselijk zijn, is monitoring cruciaal. Dat begint met ogen en oren op straat: onze gebiedsmakelaars, de medewerkers van de reiniging, medewerkers van handhaving en toezicht, de jongerencoaches, de politie en andere beroepsgroepen die buiten alles in goede banen leiden, geven continu signalen door over mogelijke knelpunten (menukaart Amsterdam).

1. Binnensteden

Verkeer in de stad: De gemeente kan de mogelijkheid onderzoeken om verschillende maatregelen in kaart brengen om te zorgen dat er genoeg ruimte komt voor alle verkeersdeelnemers. De gemeente kan de mogelijkheid onderzoeken om de maximumsnelheid tijdelijk te verlagen van 50 naar 30 km/uur waardoor fietsers vaker naar de rijbaan kunnen en voetgangers meer ruimte hebben om elkaar te passeren. Ook kan er worden gekozen voor eenrichtingsverkeer (ook op de stoep), het gebruiken van parkeerplaatsen voor fietsparkeren of het anders instellen van de verkeerslichten om de doorstroming te verbeteren.

Tijdelijke maatregelen: Op basis van de Wegenverkeerswet (WVW) geldt dat voor maatregelen zoals het verlagen van de maximum snelheid of het uitsluiten van bepaalde weggebruikers op een wegvak in principe een verkeersbesluit nodig is. De maatregelen waarvoor een verkeersbesluit nodig is, kunnen in bepaalde gevallen ook zonder besluit worden getroffen met behulp van een zogenaamde tijdelijke verkeersmaatregel (TVM). Dit is geregeld in artikel 34 e.v. van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. Een tijdelijke verkeersmaatregel in plaats van een verkeersbesluit is in een aantal gevallen mogelijk, onder meer vanwege een 'andere dringende omstandigheid van voorbijgaande aard'. Het besmettingsgevaar in relatie tot corona en de noodzaak tot het (tijdelijk) houden van anderhalve meter afstand tot andere weggebruikers kunnen wellicht aangemerkt worden als zo'n 'dringende omstandigheid van voorbijgaande aard' (menukaart Amsterdam).

Intensieve monitoring verkeer door Wi-Fi telsysteem, sensoren of camera's:
Door de intensiteit en het gedrag van het auto- en fietsverkeer te monitoren, is het mogelijk om snel bij te sturen als er verkeersonveilige situaties ontstaan door te veel autoverkeer, te hoge snelheid of gevaarlijke situaties bij het inhalen (menukaart Amsterdam). Als het autoverkeer flink toeneemt kunnen maatregelen worden getroffen om autoverkeer te ontmoedigen, om te leiden of zelfs wegen af te sluiten. Politie en handhaving monitoren de situatie op drukke plekken, zoals parken, pleinen en markten.

Crowdmanagement: Door de intensiteit van toestroom van de stadbezoekers, toeristen, etc. te monitoren, is het mogelijk om op de juiste wijze Crowdmanagement toe te passen (tekstkar, matrixborden groen-oranje-rood mbv protocol/handelingskader, plaatsen camera's verkeersregelaars, gastvrouw/ -heer (voorkeur mensen met ervaring in de openbare ruimte), etc.). Er zijn gemeenten die hiervoor externe bureaus inhuren.
Advies: vooruitdenken, strategische plekken waar mensen moeten keren en/of moeten verplaatsen en bedenk hoe het samen met de stad (inwoners en ondernemers) kunt oplossen.

Maatregelen: In een afgesloten gebied zoals een park: telsysteem, in- en uitgangen die bijhouden hoeveel mensen zich op die locatie bevinden en in een winkelstraat: een sensor die binnen een gebied van 50 tot 100m2meter meet hoeveel mensen per m2aanwezig zijn en (op termijn) social-distancing herkent.

Informatie verstrekken: Voor de duidelijkheid en eenduidigheid is het van belang om informatie over de maatregelen voor het publiek te vertrekken d.m.v. social media, bewonersbrieven, krantenberichten, etc.

Ruimte voetgangers: Bij 'gewoon' 2-richtingsverkeer voor voetgangers is minimaal 60-90cm + 150cm + 60-90cm => 300cm nodig. Idealiter over de gehele lengte. Maar, bij beperkte drukte kan mogelijk ook volstaan worden met incidentele verbredingen zodat voetgangers elkaar op die plekken op voldoende afstand kunnen passeren ('passeervakken'). Bij het eventueel invoeren van eenrichtingsverkeer voor voetgangers op trottoirs is in principe minimaal één meter vrije doorloopruimte nodig (ruimte voor één voetganger of rolstoelgebruiker, zonder mogelijkheid tot passeren). Maar let op: als de looproute langs andere mensen gaat, zoals langs terrassen of wachtrijen op de stoep, is óók bij eenrichtingsverkeer voor voetgangers minimaal 2 meter vrije doorloop nodig, zodat men afstand tot de ander kan houden (menukaart Amsterdam). Maatregelen meer ruimte voetgangers : trottoirs vrijmaken van objecten, eenrichtingsverkeer voor voetgangers, fietspad wordt trottoir, anders gebruik parkeerplaatsen, voetgangers op rijbaan 'shared space', voetganger op rijbaan en straat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer, voetgangersgebied straat afsluiten voor fietsverkeer, anders inzetten ruimte rijdend autoverkeer, aanpassing programma verkeerslichten, uitzetten verkeerslichten, parkeerverbod fietsen buiten voorzieningen. (menukaart Amsterdam).

Ruimte voor fietsers: Bij eenrichtingsverkeer voor fietsers (groot deel huidige fietspaden en stroken) is de huidige breedte van fietspaden in principe voldoende. Maar, dan mag men niet inhalen, wat in de praktijk lastig te voorkomen is. Tevens zorgt dit mogelijk juist voor groepsvorming doordat langzamere fietsers snellere fietsers achter zich houden. De tweerichtingsfietspaden zijn over het algemeen 3,5 m of breder. Hierbij kunnen tegemoetkomende fietsers elkaar op 1,5 m passeren, zolang ze alleen rijden (dus niet met 2 naast elkaar). Bij kruisingen met verkeerslichten en bij geopende bruggen verzamelen fietsers zich en is het in de praktijk lastig om afstand te houden. Maatregelen meer ruimte fietsers: verbeteren ruimte/ veiligheid fietsstroken, fietsers op de rijbaan, aanpassing programma verkeerslichten, uitzetten verkeerslichten, vergroten opstelruimten, gedragsregels fietsers smalle fietspaden.
Maatregelen parkeren fietsen: Op basis van artikel 4.27 APV kan het college gebieden aanwijzen waar het parkeren van fietsen uitsluitend is toegestaan op daarvoor aangewezen plekken. Met behulp van zo'n aanwijzingsbesluit kan het parkeren van fietsen op ongewenste plekken worden tegengegaan. (menukaart Amsterdam).

Ruimte voor autoverkeer: Om te voorkomen dat de stad vastloopt kunnen maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid en doorstroming, in ieder geval op cruciale corridors, te behouden. Dit voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten, OV, taxi's, doelgroepenvervoer en logistieke functies.
Maatregelen ruimte autoverkeer: autonetwerk (het tijdelijk herzien van de belangrijke autoroutes), circulatiemaatregelen voor auto's (verkeersroulatieplan), alternatieve parkeergelegenheid.
Alternatieven autoparkeren: Een aantal voorgestelde maatregelen leidt tot afname van het aantal beschikbare autoparkeerplaatsen. Om dit mogelijk te maken in gebieden waar de parkeerdruk al hoog is, moeten we meer alternatieven voor autoparkeren organiseren. Bijvoorbeeld het verplaatsen van bewonersauto's naar P+R's. (menukaart Amsterdam).

Op en rond het water: Zo lang het niet te druk wordt op het water is het goed mogelijk dat vaartuigen doorgaans niet binnen 1,5 meter van elkaar komen. Opstoppingen moeten uiteraard voorkomen worden. Afstand houden rondom het water vraagt ook aandacht. Het op- en afstappen van passagiers moet veilig gebeuren, maar neemt daarmee wellicht meer tijd en ruimte in beslag dan we gewend zijn. Ook bij de sluizen moeten we opletten, want bij een volle sluis is het moeilijk om de benodigde afstand te borgen tussen de vaartuigen. Maatregelen:
Sector overstijgend reguleren; tijdvakken, vaste routes, nachtvaarverbod, aanpassing bij sluizen, tijdelijk verbieden vaartuigen (zoals waterfietsen).
Zorgdragen voor veilige passagiersvaart; vooraf vast tijdstip, verplichten vooraf boeken, aanpassen logistiek in- en uitstappen, beperken aantal passagiers, invoeren tijdsloten rondvaart.
Aanpassingen rond de veerboot; realiseren extra wachtruimten, plaatsen fysieke afzettingen, eenrichtingsverkeer, inzet instapbegeleiding en handhaving, plaatsen bebording/ communicatie uitingen.
Voortgang van transport en bouwlogistiek; algemene gedragsregels, op de wal zichtbare strook.
Faciliteren van veilige pleziervaart; volume beperken (dagkaarten), het aantal personen per vaartuig beperken (maximum aantal per type vaartuig: collegebesluit).
Tijdelijke maatregelen verkeer op het water: Besluiten en maatregelen op het water kunnen worden genomen op basis van de Verordening op het Binnenwater (VOB) en het Binnenvaart Politie Regelement (BPR). (menukaart Amsterdam).

Ruimte voor economische activiteiten: Sommige economische activiteiten in de openbare ruimte zullen voorlopig niet of slechts beperkt kunnen plaatsvinden (festivals, evenementen, sportwedstrijden). Andere functies zullen meer (openbare) ruimte nodig hebben om doorgang te blijven vinden, bijvoorbeeld de horeca of de culturele sector. Daar willen we zo veel mogelijk ruimte voor bieden, zonder dat dat ten kosten gaat van de veiligheid, de bereikbaarheid van de stad en de vrije ruimte voor ontspanning en recreatie. Maatregelen meer ruimte voor economische maatregelen: faciliteren wachtrijen (markeringen: stippen, cirkels geen lijnen), verwijderen objecten, markten in de 1,5 meter economie, meer ruimte voor terrassen, openbare zitgelegenheid faciliteren voor take-out/ to go, meer ruimte voor mobiele verkoop. (menukaart Amsterdam).

Objecten openbare ruimte aanpassen: Het plaatsen, verplaatsen of verwijderen van objecten in de openbare ruimte om anders gebruik van die ruimte mogelijk te maken. In de Algemene Plaatselijke Verordening is in artikel 4.3 (kort gezegd) een verbod opgenomen om voorwerpen op de weg te plaatsen. Op dit verbod zijn verschillende uitzonderingen:
Voor een aantal categorieën voorwerpen is een uitzondering in de APV opgenomen, waarvan wellicht de meest in het oog springende het plaatsen van (brom)fietsen betreft;
Een aantal categorieën voorwerpen zijn door het college aangewezen als voorwerpen waarvoor het verbod niet geldt (op basis van een in artikel 4.5 van de APV opgenomen bevoegdheid);
Er kan een vergunning door het college worden verleend om een object te plaatsen. (menukaart Amsterdam).

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

2. <u>Stranden</u>

Ruimte voor recreanten: Bij het faciliteren van recreatie gaan we vooralsnog uit van het stimuleren en faciliteren van actieve en individuele recreatie (wandelen, hardlopen, fietsen), niet van langdurig verblijf (picknicken, barbecueën, samenkomen). Communicatie, toezicht en handhaving om

samenscholingen te voorkomen zijn belangrijke aandachtspunten. Maatregelen ruimte voor recreanten: beter benutten recreatieruimten, fietsers/auto's verbieden op pleinen en parken, heropenen van sportparken (activeren buitensport), anders gebruik van verkeersruimten, activeren ongebruikte ruimte.

Maatregelen strand: inzet beveiligers strand, extra toiletvoorzieningen, verkeersregelaars, gastheer/-vrouw, cirkels bij pleinen, belijning bij strandopgangen (tevens in het Engels en Duits), fietsenstalling andere plaats toewijzen, parkeerplaatsen afsluiten(in kaart brengen aantal parkeerplaatsen en teller tijdens drukke dagen), doorverwijzen naar andere stranden (tekstkar), fysieke afscheidingen (hekken), tijdelijk bermen sluiten.

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

Van groot belang is de communicatie naar andere gemeenten bij drukte en/of sluiten van parkeerterreinen/ wegen vanwege waterbedeffect.

Zie voor verdere informatie bijlage: stroomschema calamiteiten drukte stranden gemeente Schagen.

3. Recreatiegebieden

Extra ruimte voor recreatie: Door per buurt extra bekendheid te geven aan weinig bezochte groenstroken, of parken of lege kavels tijdelijk als recreatieplek in te richten, kunnen we op een veilige manier zorgen voor extra recreatieruimte dichtbij huis (menukaart Amsterdam).

Op en rond het water: Zo lang het niet te druk wordt op het water is het goed mogelijk dat vaartuigen doorgaans niet binnen 1,5 meter van elkaar komen. Opstoppingen moeten uiteraard voorkomen worden. Afstand houden rondom het water vraagt ook aandacht. Het op- en afstappen van passagiers moet veilig gebeuren, maar neemt daarmee wellicht meer tijd en ruimte in beslag dan we gewend zijn. Ook bij de sluizen moeten we opletten, want bij een volle sluis is het moeilijk om de benodigde afstand te borgen tussen de vaartuigen. Maatregelen:
Sector overstijgend reguleren; tijdvakken, vaste routes, nachtvaarverbod, aanpassing bij sluizen, tijdelijk verbieden vaartuigen (zoals waterfietsen).
Zorgdragen voor veilige passagiersvaart; vooraf vast tijdstip, verplichten vooraf boeken, aanpassen logistiek in- en uitstappen, beperken aantal passagiers, invoeren tijdsloten rondvaart.
Aanpassingen rond de veerboot; realiseren extra wachtruimten, plaatsen fysieke afzettingen, eenrichtingsverkeer, inzet instapbegeleiding en handhaving, plaatsen bebording/ communicatie uitingen.
Voortgang van transport en bouwlogistiek; algemene gedragsregels, op de wal zichtbare strook.
Faciliteren van veilige pleziervaart; volume beperken (dagkaarten), het aantal personen per vaartuig beperken (maximum aantal per type vaartuig: collegebesluit).
Tijdelijke maatregelen verkeer op het water: Besluiten en maatregelen op het water kunnen worden genomen op basis van de Verordening op het Binnenwater (VOB) en het Binnenvaart Politie Regelement (BPR). (menukaart Amsterdam).

Ruimte voor recreanten: Bij het faciliteren van recreatie gaan we vooralsnog uit van het stimuleren en faciliteren van actieve en individuele recreatie (wandelen, hardlopen, fietsen), niet van langdurig verblijf (picknicken, barbecueën, samenkomen). Communicatie, toezicht en handhaving om samenscholingen te voorkomen zijn belangrijke aandachtspunten. Maatregelen ruimte voor

recreanten: beter benutten recreatieruimten, fietsers/auto's verbieden op pleinen en parken, heropenen van sportparken (activeren buitensport), anders gebruik van verkeersruimten, activeren ongebruikte ruimte.
Openbare zitgelegenheid faciliteren in plantsoenen, parken, pleinen en kades (bijv voor take-away/to go) : Het faciliteren van meer openbare zitgelegenheid maakt dit aantrekkelijker voor consumenten en biedt ruimte voor ontspanning. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om terrassen. Ook zonder consumptie kan men hier plaatsnemen. Deze maatregel biedt ook kansen om buiten meer ruimte te maken bij voorzieningen die normaal gesproken geen terras hebben. Zoals bij culturele instellingen waar activiteiten of kunstuitingen deels naar de buitenruimte verplaatst kunnen worden, gecombineerd met zitgelegenheid. Maatregelen: plaatsen van zitelementen (solitaire), plaatsen afvalbakken/ containers, objecten en/of parkeerplaatsen verwijderen, locaties opnemen in het rooster van de reiniging (vaker/intensievere reiniging nodig), eventueel programmeren van de ruimte met culturele activiteiten of kunstuitingen, in de omgeving van musea, theaters, etc.
Meer ruimte voor mobiele verkoop: Als de horeca langer beperkt open blijft, kunnen mobiele verkooppunten (foodtrucks, ijsbakfietsen, mobiele bars) hierin ook een rol vervullen, omdat daarmee voorzieningen aangeboden kunnen worden op plekken waar juist open ruimte beschikbaar is (parken, pleinen, plantsoenen, parkeerterreinen, etc.). Anderzijds willen we ook voorkomen dat dergelijk functies tot groepsvorming en onbeheersbare drukte leiden. Maatregelen: opstellen stedelijke nadere regels 'tijdelijke staanplaatsen' (college), aanwijzen van meer (tijdelijke) staanplaatsen voor mobiele verkoop, uitgeven meer (tijdelijke) ventvergunning. (menukaart Amsterdam).

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

4. <u>Jeugdoverlast</u>

Speelvelden en andere plekken in de gemeenten hebben een grote aantrekkingskracht op jeugd. De jongere jeugd t/m 12 jaar veroorzaakt over het algemeen geen overlast. Er komen wel regelmatig klachten binnen van overlast van de jeugd vanaf 12 jaar. Het is van belang dat er zich blijft op jeugd en dat er contact met hen is. Bewustwording bij de jeugd is van groot belang. Handhaven blijkt geen structurele oplossing (zie bericht burgemeester van Alkmaar en algemeen commandant politie). Maatregelen: cirkels bij hangplekken jeugd, virtual games, sportactiviteiten, inzet politie, jongerenwerkers, jeugdconsulenten, wijkteam, Boa's (regelmatig samenkomen om aanpak af te stemmen).

5. <u>Terrassen</u>

Ruimte voor terrassen: Op pleinen: huidige terrassen tijdelijk uitbreiden. Langs kades: (gesplitste) terrassen toestaan aan de waterzijde, onderzoeken mogelijkheden voor terrassen op pontons. Op parkeervakken: terras op parkeervak. In straten: bijv. voetgangers naar rijbaan (evt. afsluiten voor auto/fiets), terras op trottoirs. Maatregelen: vaststellen tijdelijke terrasregels, verzoek tot uitbreiding indienen ondernemers, beoordelen verzoeken o.b.v. tijdelijke terrasregels en lokale aspecten zoals leefbaarheid en (verkeers)veiligheid, fysieke aanpassingen indien nodig.
Tijdelijke verruiming terras: De gemeente kan de mogelijkheid onderzoeken op welke plekken het mogelijk is om voor ondernemers en culturele instellingen extra ruimte te maken voor bijvoorbeeld buurtgerichte terrassen, waarbij er altijd genoeg ruimte moet zijn voor voetgangers en aandacht voor leefbaarheid voor bewoners in de omgeving. Voor het tijdelijk vergroten van een terras zou, normaal gesproken, een wijziging van een bestaande vergunning moeten plaatsvinden of een nieuwe vergunning moeten worden verleend. Echter, dat neemt veel tijd in beslag en is zeer arbeidsintensief. Indien deze maatregel tot uitvoering gebracht wordt, wordt gekeken of minder zware constructies mogelijk zijn, die ruimte bieden om snel te besluiten en te handelen (menukaart Amsterdam).

Openbare zitgelegenheid faciliteren in plantsoenen, parken, pleinen en kades (bijv voor take-away/to go) : Het faciliteren van meer openbare zitgelegenheid maakt dit aantrekkelijker voor consumenten en biedt ruimte voor ontspanning. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om terrassen. Ook zonder consumptie kan men hier plaatsnemen. Deze maatregel biedt ook kansen om buiten meer ruimte te maken bij voorzieningen die normaal gesproken geen terras hebben. Zoals bij culturele instellingen waar activiteiten of kunstuitingen deels naar de buitenruimte verplaatst kunnen worden, gecombineerd met zitgelegenheid. Maatregelen: plaatsen van zitelementen (solitaire), plaatsen afvalbakken/ containers, objecten en/of parkeerplaatsen verwijderen, locaties opnemen in het rooster van de reiniging (vaker/intensievere reiniging nodig), eventueel programmeren van de ruimte met culturele activiteiten of kunstuitingen, in de omgeving van musea, theaters, etc. (menukaart Amsterdam).

6. Havens

Op en rond het water: Zo lang het niet te druk wordt op het water is het goed mogelijk dat vaartuigen doorgaans niet binnen 1,5 meter van elkaar komen. Opstoppingen moeten uiteraard voorkomen worden. Afstand houden rondom het water vraagt ook aandacht. Het op- en afstappen van passagiers moet veilig gebeuren, maar neemt daarmee wellicht meer tijd en ruimte in beslag dan we gewend zijn. Ook bij de sluizen moeten we opletten, want bij een volle sluis is het moeilijk om de benodigde afstand te borgen tussen de vaartuigen. Maatregelen:
Sector overstijgend reguleren; tijdvakken, vaste routes, nachtvaarverbod, aanpassing bij sluizen, tijdelijk verbieden vaartuigen (zoals waterfietsen).
Zorgdragen voor veilige passagiersvaart; vooraf vast tijdstip, verplichten vooraf boeken, aanpassen logistiek in- en uitstappen, beperken aantal passagiers, invoeren tijdsloten rondvaart.
Aanpassingen rond de veerboot; realiseren extra wachtruimten, plaatsen fysieke afzettingen, eenrichtingsverkeer, inzet instapbegeleiding en handhaving, plaatsen bebording/ communicatie uitingen.
Voortgang van transport en bouwlogistiek; algemene gedragsregels, op de wal zichtbare strook.
Faciliteren van veilige pleziervaart; volume beperken (dagkaarten), het aantal personen per vaartuig beperken (maximum aantal per type vaartuig: collegebesluit).
(menukaart Amsterdam).

Tijdelijke maatregelen verkeer op het water: Besluiten en maatregelen op het water kunnen worden genomen op basis van de Verordening op het Binnenwater (VOB) en het Binnenvaart Politie Regelement (BPR).

7. Markt

Ruimte voor markten: Markten zijn een belangrijk onderdeel van de stedelijke economie en van het stedelijk leven. Die willen we zo goed mogelijk faciliteren, óók als we afstand tot elkaar moeten houden. Dat betekent dat we moeten voorkomen dat op de algemene warenmarkten door de drukte groepsvorming ontstaat. Matregelen ruimte voor markten: verruiming of verplaatsing markterrein, aanpassing inrichting markterrein looproutes, in- en uitgang, fysieke afsluitingen, winkeluitstallingen, terrassen, etc.), markten indelen op diversiteit door middel van branchering/maximalisering, verdeling publiekstrekkers over gehele marktterrein, uitrol van het digitaal indelen van markten.

8. Pleinen en parken

Ruimte voor recreanten: Bij het faciliteren van recreatie gaan we vooralsnog uit van het stimuleren en faciliteren van actieve en individuele recreatie (wandelen, hardlopen, fietsen), niet van langdurig verblijf (picknicken, barbecueën, samenkomen). Communicatie, toezicht en handhaving om samenscholingen te voorkomen zijn belangrijke aandachtspunten. Maatregelen ruimte voor

recreanten: beter benutten recreatieruimten, fietsers/auto's verbieden op pleinen en parken, heropenen van sportparken (activeren buitensport), anders gebruik van verkeersruimten, activeren ongebruikte ruimte.

Openbare zitgelegenheid faciliteren in plantsoenen, parken, pleinen en kades (bijv voor take-away/to go) : Het faciliteren van meer openbare zitgelegenheid maakt dit aantrekkelijker voor consumenten en biedt ruimte voor ontspanning. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om terrassen. Ook zonder consumptie kan men hier plaatsnemen. Deze maatregel biedt ook kansen om buiten meer ruimte te maken bij voorzieningen die normaal gesproken geen terras hebben. Zoals bij culturele instellingen waar activiteiten of kunstuitingen deels naar de buitenruimte verplaatst kunnen worden, gecombineerd met zitgelegenheid. Maatregelen: plaatsen van zitelementen (solitaire), plaatsen afvalbakken/ containers, objecten en/of parkeerplaatsen verwijderen, locaties opnemen in het rooster van de reiniging (vaker/intensievere reiniging nodig), eventueel programmeren van de ruimte met culturele activiteiten of kunstuitingen, in de omgeving van musea, theaters, etc. (menukaart Amsterdam).

Meer ruimte voor mobiele verkoop: Als de horeca langer beperkt open blijft, kunnen mobiele verkooppunten (foodtrucks, ijsbakfietsen, mobiele bars) hierin ook een rol vervullen, omdat daarmee voorzieningen aangeboden kunnen worden op plekken waar juist open ruimte beschikbaar is (parken, pleinen, plantsoenen, parkeerterreinen, etc.). Anderzijds willen we ook voorkomen dat dergelijk functies tot groepsvorming en onbeheersbare drukte leiden. Maatregelen: opstellen stedelijke nadere regels 'tijdelijke staanplaatsen' (college), aanwijzen van meer (tijdelijke) staanplaatsen voor mobiele verkoop, uitgeven meer (tijdelijke) ventvergunning. (menukaart Amsterdam).

9. Openbaar vervoer

Ruimte voor reizigers: In de landelijke protocollen wordt ingegaan op mogelijke inrichtingsmaatregelen voor voertuigen, stations en haltes. Maatregelen OV: zet in op verschillende communicatiemaatregelen richting de reiziger om zo goed mogelijk de beschikbare capaciteit te benutten, inrichten wachtgebied buiten dedicated halteomgeving; op trottoirs, Inrichten wachtgebied buiten dedicated halteomgeving ; fietspaden, rijbanen, parkeerplaatsen, doorstroming van openbaar vervoer en betrouwbaarheid van de dienstregeling is een belangrijk uitgangspunt, reizigers hebben behoefte aan duidelijkheid; wat mag wel en wat niet (heldere en uniforme regels: consequent zijn).

10. Wat is er minimaal nodig in onze gemeenten:

Monitoring intensiteit drukte

Bij zon- en feestdagen maar ook op zonnige dagen is het nodig om de hoeveelheid toestroom te monitoren. Wat op normale dagen goed verloopt, is het mogelijk dat bij een toenemende hoeveelheid toestroom van drukte toerisme e.d. niet meer ordelijk verloopt (onveilig, doorstromingsproblemen, teveel drukte bij gewilde plaatsen/ gebieden etc.). Hierdoor moeten extra maatregelen genomen worden of mogelijk worden teruggedraaid of aangepast.

Toezicht en handhaving

Toezicht en handhaving zijn noodzakelijk bij veel van de maatregelen, zowel bij verkeersgedrag als bij ondernemers (economische activiteit) en recreanten (voorkomen groepsvorming). Voor alle maatregelen wordt voorafgaand aan besluit tot uitvoering afgestemd of het voldoende handhaafbaar is en of de capaciteit daarvoor beschikbaar is.

Samenwerking met de relevante partijen is van belang om naar innovatieve en creatieve oplossingen te zoeken. Voorbeelden hiervan zijn de inzet van techniek, gastheren/ -vrouwen of hosts en ook samenwerkingen met partijen buiten de gemeente.

Communicatie
Heldere communicatie over afspraken gericht op gedragsverandering zijn noodzakelijk om maatregelen succesvol door te voeren. Communicatie uitingen altijd afstemmen met de afdeling communicatie. Denk ook om communicatie in andere talen zoals Engels en Duits.

Regulatie
De drukte valt niet te regelen. We zijn erg afhankelijk van het weer en omstandigheden zoals zon- en feestdagen. De vraag blijft: Hoe valt het op voorhand meer te reguleren? En hoe kunnen we beter omgaan met onbegrip en agressie van de inwoners/ondernemers naar de gemeenten annex Boa's.