

Naam	(10)(2e)
Namens	Programma COVID-19 IenW
Algemene indruk	Goed dat dit aansluit op bestaande processen. Goed nadruk te leggen op dat er altijd sprake is van een multidisciplinaire afweging. Niet helemaal duidelijk in hoeverre er een check is geweest op wat de invloed van protocollen en discussies zijn die hier mogelijk aan raken. (vergelijking met terminals en pretparken bijv).
Handvat gemeenten (hoofdstuk 4, document voor gemeenten)	<ul style="list-style-type: none"> - Voor het mobiliteitssysteem is het van belang dat er wordt ingezet op maximale spreiding van de mobiliteitsvraag om zo het mobiliteitssysteem zo efficiënt mogelijk te gebruiken en het ontstaan van knelpunten (drukke en geen 1,5 m) te voorkomen. Wat betreft evenementen: is er sprake van een groot bezoekersaantal en mogelijke piekbelasting door mobiliteitsstromen dan wordt het opstellen van een mobiliteitsanalyse noodzakelijk (hier uit komt dan bijvoorbeeld of het reguliere netwerk deze extra belasting aan kan) en vervolgens een mobiliteitsplan aanbevelen. (CROW: verkeer bij evenementen). - Mbt de vraag: Hoe komen bezoekers overwegend naar het evenement? -> alleen eigen vervoer kan op groen mits dat in andere jaren ook al goed ging. Bij <u>meer</u> eigen vervoer, OV en georganiseerd vervoer op rood. Ook bij nieuwe evenementen zonder ervaring uit eerdere jaren op rood. Er is dan altijd een mobiliteitsanalyse nodig. - Mbt de vraag: Hoe komen bezoekers overwegend naar het evenement? -> ook op rood indien bezoekers geheel of deels met de fiets of te voet naar het evenement komen. In die gevallen altijd toetsen of er voldoende ruimte is om anderhalve meter afstand van elkaar te houden op de loop/fietsroutes naar het evenemententerrein (zie par.2.1.1). Daarbij moet gekeken worden naar de verhouding tussen de capaciteit van de route (ihb de flessenhalsen) en de intensiteit van de stromen (piekmoment is bepalend dus spreiding kan maatregel zijn). Ook kijken naar ophoping bij oversteekplaatsen (al dan niet met verkeerslichten geregeld). - Toevoegen: In hoeverre is er sprake van fuik werking op de looproute(s) naar de ingang(en), waardoor de 1,5 mogelijk in gedrang komt: bij aankomst en vertrek -> mogelijke maatregelen: timeslots, reserveringssystemen, parkeren op afstand/ overstap last mile, spreiding over verschillende ingangen ed. , verkeersregelaars, verleggen looproute(s) - Bij overige aandachtspunten: Indien speciale maatregelen op straat ivm COVID-19 dan toets of dit niet ten koste gaat van verkeersveiligheid (b.v. extra confrontatie autostromen met fiets of voetgangersstromen). Zo nodig aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen.
Advieskader hulpdiensten (hoofdstuk 4, document voor hulpdiensten)	<ul style="list-style-type: none"> - Krijg het gevoel dat je eerst door die van gemeenten heen gaat en dan vervolgens per rood vlak het document van de hulpdiensten moet pakken. Kan dit niet in 1 doc? Is de titel van hulpdiensten mogelijk misleidend voor gebruikers? Toevoegingen per kopje: - Verblijfsduur: Verschillende aankomst en vertrektijden/ timeslots aanbieden - Bezoekersdichtheid en inrichting locatie onder design: Niet alleen op maar ook buiten het terrein richting vervoersmiddelen en last mile <p>Wat betreft deze tekst: 'Op dit moment (juni 2020) bestaat -buiten de 1,5m afstand tussen personen (gezinnen uitgezonderd)- geen door de overheid/dan wel bewezen</p>

	<p>berekenbare norm voor de bezoekersdichtheid op evenementen in tijden van corona'-> Er is er een beetje nl: de Dichtheid > 500 voetgangers/uur per breedte meter voor winkelstraten (zie https://www.goudappel.nl/actueel/winkelstraten-kunnen-na-coronacrisis-15-tot-20-van-oorspronkelijke-capaciteit-benutten/ en https://locatus.com/blog/capaciteit-nederlandse-winkelstraten-in-meeste-gevallen-voldoende/). Maar of deze ook voor evenementen te gebruiken is is de vraag. Daarbij begrijp ik dat deze grens in de praktijk maar weinig wordt overschreden en dat e.e.a. veel meer afhangt van het gedrag van mensen om de 1,5m ook echt te willen/kunnen naleven.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligging locatie: Zorg indien nodig voor parkeren op afstand en overstap bus of fiets voor de lastmile, in hoeverre ook andere evenementen in zelfde regio/gemeente - Bij overige aandachtspunten: Indien speciale maatregelen op straat ivm COVID-19 dan toets of dit niet ten koste gaat van verkeersveiligheid (b.v. extra confrontatie autostromen met fiets of voetgangersstromen). Zo nodig aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen.
<p>Risicofactoren COVID-19 (bijlage 1, identiek in beide documenten)</p>	<p>Ligging:</p> <ul style="list-style-type: none"> - breder dan OV; ook auto, georganiseerd vervoer, fiets, lopen - in hoeverre ook andere evenementen in zelfde gebied/gemeente <p>Inrichting locatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in en uitgangen expliciet benoemen <p>Verblijfsduur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risicofactor is plotseling slecht weer waardoor bezoekers samenklonteren om te schuilen of vroegtijdig en massaal naar huis gaan
<p>Overige suggesties</p>	<p>Bij sommige evenementen moet onderscheid gemaakt worden tussen deelnemers en publiek (b.v. bij sportevenementen). Indien deze elkaar ook fysiek kunnen tegenkomen moet hier rekening mee worden gehouden</p>