BUREAU VERKEERSREGELAAR NEDERLAND
EVENTS - INFRA - BOUW

Mobiliteitsplan Pleinvrees & De Zon 2022

Versienummer: 3.1 Datum: 20-05-2022 Auteur: 5.1,2,e

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Algemene informatie 5

2.1. Algemene informatie 5

2.2. Locatie evenement 5

2.3. Organisator 6

2.4. Geplande- en ongeplande werkzaamheden 6

2.5. Verdeling binnen de vervoersstromen 6

2.6. Leeftijdscategorie 8

2.7. Taken en bevoegdheden mobiliteit 8

3. Operationeel mobiliteitsplan 10

3.1. Inleiding 10

3.2. Locatieprofiel 10

3.3. Instroom 10

3.4. Uitstroom 11

3.5. Verwachte vervoersstromen – PVDZ 11

3.6. Verwachting vervoerskeuzes bezoekers 04 juni 12

3.7. Geprognosticeerde verdeling instroom 04 juni 12

3.8 Geprognosticeerde verdeling uitstroom 04 juni 13

3.9. Verwachting vervoerskeuzes bezoekers 05 juni 14

3.10. Geprognosticeerde verdeling instroom 05 juni 14

3.11. Geprognosticeerde verdeling uitstroom 05 juni 15

3.12. Crew 16

3.13. Artiesten 16

3.14. Leveranciers 16

3.15. Kiss & ride/besteld vervoer 16

3.16. Taxi's 16

3.17. Fietsenstalling (fiets en bromfietsen) 16

3.18. Tellingen/datavergaring 17

3.16 Werkwijze definitieve ontruiming 17

3.19. Afsluiting Ms. van Riemsdijkweg 17

3.21. Pontveren 19

4. Fasering verkeersmaatregelen en uitvoering 23

4.1. Inzet bewegwijzering 23

4.2. Uitvoering mobiliteitsplan – verkeersmaatregelen 23

4.3. Fase 0 – Vooraankondigingen 23

4.4. Fase 1 – opbouwen verkeersmaatregelen evenement 23

4.5. Fase 2 – evenement instroom 23

4.6. Fase 3 – evenement circulatie 24

4.7. Fase 4 – evenement uitstroom 24

5. Bijlage A 25

Kaart A – Vooraankondigingen; 25

Kaart B – Groot overzicht instroom; 25

Kaart C – Groot overzicht uitstroom; 25

Kaart D – Fiets- en loopborden; 25

Kaart E1 – Personele inzet (Pleinvrees); 25

Kaart E2 – Personele inzet (De Zon); 25

Kaart F1 – Fietsenstalling Ms. Oslofjordweg; 25

Kaart F2 – Fietsenstalling Papaverweg; 25

Kaart G – Pontaanlanding NDSM; 25

Kaart H – Pontaanlanding CS; 25

Kaart I – Evenementenpont aanlanding; 25

Kaart J – Pontaanlanding Buiksloterweg; 25

Kaart K – Pontaanlanding Pontsteiger; 25

Kaart L – Calamiteitenroute(s). 25

6. Bijlage B 26

Copyright 2022 BVN ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, geluidsband, op elektrische wijze of welke andere wijze dan ook evenmin in een retrieval systeem worden opgeslagen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van BVN.

Exoneratiebeding

Bureau Verkeersregelaar Nederland Events sluit iedere vorm van aansprakelijkheid uit voor eventuele schade of letsel, door welke oorzaak ook ontstaan, die zouden kunnen voortvloeien uit enige regeling, aanbeveling of omissie die in dit mobiliteitsplan zou kunnen voorkomen.

1. Inleiding

Voor u ligt de conceptversie (versie 3.0) van het mobiliteitsplan van Pleinvrees & De Zon (Hierna PVDZ).

Mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan is opgesteld op basis van eerdere edities die op deze locatie hebben plaatsgevonden en naar aanleiding van de behoefte om de totale verkeer- en vervoersstromen van alle locaties in beeld te brengen. Een gebieds- en capaciteitsanalyse alsmede een specifiek op mobiliteit toegespitste risicoanalyse moeten de basis vormen voor een verkeersplan.

Dit mobiliteitsplan is dusdanig opgezet dat, in geval een noodzakelijke afwijking op dit plan ten tijde van de operationele implementatie, de omvang en gevolgen zoveel mogelijk beperkt worden en de effecten beheersbaar blijven. In dit mobiliteitsplan worden diverse maatregelen opgenomen die ervoor zorgen dat er doeltreffend gehandeld kan worden door de mobiliteitsorganisatie en overige betrokken diensten.

Mobiliteitsmanagementplan

In 2019 is er een mobiliteitsmanagementplan opgesteld door Stichting NDSM-Werf. De stichting is voornemens een vast patroon aan te houden wanneer het gaat om mobiliteit rondom de evenementen die op de NDSM-Werf Oost geprojecteerd worden. Hiervoor is er een mobiliteitsmanagementplan opgesteld welke dient als leidraad voor alle evenementen binnen het gebied. Om ervoor te zorgen dat alle evenementen zich conformeren aan de visie van de Stichting NDSM-Werf op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit, worden binnen het mobiliteitsmanagementplan de kaders aangegeven waarbinnen evenementen hun mobiliteitsplan mogen en moeten maken.

Doordat NDSM een dynamisch gebied is en in ontwikkeling is het mobiliteitsmanagementplan niet geheel bruikbaar. Het gedeelte dat bruikbaar is binnen het plan worden zoveel mogelijk meegenomen in het mobiliteitsplan dat voor u ligt.

Werkzaamheden

Werkzaamheden in de omgeving kunnen invloed hebben op de bereikbaarheid of doorstroming van het evenement. Daarom is het van belang om bij de Gemeente, Rijkswaterstaat en eventueel de Provincie te raadplegen naar de geplande werkzaamheden in de omgeving.

Week	Actie	Werkzaamheden/ Status
18	Werkzaamheden moeten opgevraagd worden bij de Gemeente	Geen geplande werkzaamheden bekend.
18	Werkzaamheden op Melvin.ndu (Provincie) nagekeken	Nog geen geplande werkzaamheden bekend.

Tabel 1. Werkzaamheden

Versienummers & datum

Versie	Datum
Versie 1.0	01-02-2022
Versie 2.0	09-02-2022
Versie 3.0	04-05-2022
Versie 3.1	20-05-2022

Tabel 2. Versienummers

2. Algemene informatie

In dit hoofdstuk staan de algemene gegevens van het mobiliteitsplan beschreven. Hierin staan het evenement, het bezoekersprofiel en de locatie centraal.

Naam evenement:	Pleinvrees & De Zon
Datum evenement:	04 & 05 juni 2022
Tijden evenement:	12:00 – 23:00 uur
Aantal bezoekers:	15.000 bezoekers
Opbouwdagen:	30 mei t/m 03 juni 2022 (08:00 – 20:00 uur)
Afbouwdagen:	06 t/m 08 juni 2022 (08:00 – 20:00 uur)

2.1. Algemene informatie

Pleinvrees Festival is een dance evenement voor liefhebbers van elektronische muziek met een nadruk op de meer melodische stromingen. Bezoekers zijn vaak al bekend met andere
Pleinvrees evenementen en bezoeken Pleinvrees Festival voor de ongedwongen sfeer en de programmering. Hoewel de ervaring voor bezoekers losjes over moet komen, is
Pleinvrees Festival achter de schermen volledig doordacht. Door gebruik te maken van natuurlijke materialen en de positieve kenmerken van het terrein te gebruiken, presenteert de locatie zichzelf. Het doel is dat de bezoekers dit meekrijgen en wat een positief effect geeft op het bezoek aan de locatie buiten het festival om. De nadruk ligt muzikaal gezien op (deep)house. Dit is een van de meest melodische stromingen binnen de elektronische muziek. In de praktijk houdt dit in dat er in de muziek veel gebruikt gemaakt wordt van live instrumenten als piano, keyboard, percussie, etc.

De Zon is een evenement wat gelijkgestemden samenbrengt. De bezoekers hebben een frisse kijk op het leven en willen meer dan enkel een muzikale programmering en een standaard festivalterrein. De bezoekers worden niet door dure line-ups samengebracht maar door de overtuiging dat De Zon het gezelligste evenement van het jaar gaat worden.
Hierbij ligt de nadruk van het evenement niet op de muziek, zoals bij Pleinvrees, maar op de gezelligheid en het ontmoeten van mensen onder het genot van fijne muziek. Het feit dat de line-up pas op de dag van het festival bekend wordt gemaakt zorgt voor een ongedwongen sfeer.

2.2. Locatie evenement

PVDZ editie 2022, wordt gehouden op het NDSM in Amsterdam. De NDSM huisde ooit de grootste scheepswerf ter wereld, hedendaags gebruikt door creatieve ateliers, horeca en bedrijven. Ook wordt het oostelijk deel van NDSM gebruikt voor grootschalige evenementen. Door middel van natuurlijke afrastering en elementen, wordt de veiligheid van de bezoeker en de doorstroom gewaarborgd. De NDSM ondervindt momenteel een grote transformatie waarbij er steeds meer appartementen worden gebouwd en er dus ook steeds meer bewoners zich vestigen op het NDSM.

2.3. Organisator

PVDZ wordt georganiseerd door Apenkooi Events B.V.

Om de organisatie zo professioneel mogelijk te laten verlopen huurt de organisatie externe partijen in om hen te ondersteunen in: veiligheid, productie, medische zorg, beveiliging en verkeersmaatregelen. Zo wordt de productie van PVDZ uitgevoerd door The Good Guyz. De hoofdproducent is het aanspreekpunt voor alle leveranciers met betrekking tot benodigdheden zoals, hekwerk, water- en stroomaansluitingen, afval en sanitaire voorzieningen. Het contact met de diensten, beveiliging, medische en mobiliteitscoördinator worden, in overleg met de organisatie, onderhouden door een veiligheidscoördinator van SKILLS Crowd Management.

Verantwoordelijke mobiliteit:	5.1,2,e	(Bureau Verkeersregelaar Nederland)
Verantwoordelijke productie:	5.1,2,e	(The Good Guyz)
Verantwoordelijke veiligheid:	5.1,2,e	(SKILLS Crowd Management)

2.4. Geplande- en ongeplande werkzaamheden

Gemeente Amsterdam

Om inzichtelijk te krijgen wat de mogelijk- en onmogelijkheden zijn in het gebied moet er inzicht gegeven worden vanuit de gemeente Amsterdam of er geplande- en/of ongeplande werkzaamheden gaan plaatsvinden in de omgeving die mogelijk invloed hebben op de bereikbaarheid en/of doorstroming van het verkeer. De werkzaamheden en (on)mogelijkheden zijn inmiddels opgevraagd bij 5.1,2,e

Rijkswaterstaat

Vanuit Rijkswaterstaat moet er ook inzicht worden gegeven mochten er geplande werkzaamheden plaatsvinden ten tijde van het evenement op een van de omliggende Rijkswegen die invloed kunnen hebben op de bereikbaarheid en/of doorstroming van het verkeer.

2.5. Verdeling binnen de vervoersstromen

Het begrip bezoekers binnen dit mobiliteitsplan moet breed worden opgevat, dit kan zowel gaan om publiek, deelnemers of toeschouwers. In sommige gevallen kan ook de aan- of afvoer van goederen een substantiële verkeersstroom opleveren. In dit plan wordt rekening gehouden met 'publiek' in het bezoekersprofiel en de aan- en afvoer van goederen tijdens de opbouw dat een substantiële verkeersstroom oplevert.

Bezoekersprofiel naar aanleiding van herkomst en leeftijdscategorie

Binnen het beoogde bezoekersprofiel van **PVDZ** is gekeken naar enkele aspecten voor dit evenement die relevant zijn in relatie tot mobiliteit, namelijk ***herkomst en leeftijdscategorie.***

Herkomst

Voor het evenement **PVDZ** is gekeken naar het aspect herkomst en hieruit komt naar voren dat het grootste gedeelte van de (totale) bezoekers uit de directe omgeving en regionaal afkomstig zijn.

Bij evenementen met een lokale of regionale oorsprong van bezoekers wordt ervan uitgegaan dat bezoekers tot 7,5 kilometer in de directe omgeving vaker de fiets als vervoer gebruiken en dat bezoekers zich laten brengen en halen. Boven de 7,5 kilometer wordt ervan uitgegaan dat een groot gedeelte van het publiek eerder de auto, openbaar vervoer of touringcars gebruikt (georganiseerd vervoer).

Om te beginnen moet er inzicht zijn in de verdeling over de vervoersstromen. De verdeling van het totaalaantal bezoekers over de verschillende vervoersstromen is immers essentieel om een goed mobiliteitsplan op te kunnen stellen. Deze verdeling wordt gemaakt op basis van gegevens uit de voorgaande edities.

In het bezoekersprofiel naar aanleiding van herkomst en leeftijdscategorie (hieronder) wordt gekeken naar enkele aspecten voor dit evenement die relevant zijn in relatie tot mobiliteit. Hieronder uitgeschreven wat wij verwachten per vervoersstroom die invloed heeft op mobiliteit;

De Zon:

- **2% van de bezoekers (300 bezoekers)** worden verwacht met de auto en wil parkeren. Er is in de omgeving op het industriegebied meer dan voldoende ruimte om deze bezoekers te faciliteren. PVDZ communiceert actief over de beperkte capaciteit en zal alternatieve reismethodes stimuleren zoals de fiets of het openbaar vervoer.
- **5% van de bezoekers (750 bezoekers)** dat verwacht wordt met het regulier openbaar vervoer.
- **37% van de bezoekers (5.550 bezoekers)** worden verwacht met de Festivalpont.
- **23% van de bezoekers (3.450 bezoekers)** worden verwacht met de Buiksloterveer.
- **2% van de bezoekers (300 bezoekers)** worden verwacht met de pont vanaf de Pontsteiger.
- **5% van de bezoekers (750 bezoekers)** worden verwacht met de NDSM-veer.
- **6% van de bezoekers (900 bezoekers)** worden verwacht met de taxi/Uber. De bezoekers die we uit de lokale omgeving verwachten die niet met de fiets of het regulier openbaar vervoer het evenement bezoeken.
- **2% van de bezoekers (300 bezoekers)** worden verwacht die afgezet zullen worden bij het evenement (Kiss & Ride). Dit zullen voornamelijk lokale en regionale 'jonge' en 'oudere' bezoekers zijn.
- **18% van de bezoekers (2.700 bezoekers)** worden verwacht met de fiets uit de regio. Dit zijn fietsers die in de directe omgeving wonen (of op een maximale afstand van 7.5 kilometer).

Pleinvrees:

- **2% van de bezoekers (300 bezoekers)** worden verwacht met de auto en wil parkeren. Er is in de omgeving op het industriegebied meer dan voldoende ruimte om deze bezoekers te faciliteren. PVDZ communiceert actief over de beperkte capaciteit en zal alternatieve reismethodes stimuleren zoals de fiets of het openbaar vervoer.
- **5% van de bezoekers (750 bezoekers)** dat verwacht wordt met het regulier openbaar vervoer.
- **33% van de bezoekers (4.950 bezoekers)** worden verwacht met de Festivalpont.
- **24% van de bezoekers (3.600 bezoekers)** worden verwacht met de Buiksloterveer.
- **2% van de bezoekers (300 bezoekers)** worden verwacht met de pont vanaf de Pontsteiger.
- **5% van de bezoekers (750 bezoekers)** worden verwacht met de NDSM-veer.
- **6% van de bezoekers (900 bezoekers)** worden verwacht met de taxi/Uber. De bezoekers die we uit de lokale omgeving verwachten die niet met de fiets of het regulier openbaar vervoer het evenement bezoeken.
- **2% van de bezoekers (300 bezoekers)** worden verwacht die afgezet zullen worden bij het evenement (Kiss & Ride). Dit zullen voornamelijk lokale en regionale 'jonge' en 'oudere' bezoekers zijn.
- **21% van de bezoekers (3.150 bezoekers)** worden verwacht met de fiets uit de regio. Dit zijn fietsers die in de directe omgeving wonen (of op een maximale afstand van 7.5 kilometer).

2.6. Leeftijdscategorie

De organisatie van het evenement gaat zich richten op de doelgroep van jongeren en ouderen. Vanuit het aspect leeftijdscategorie van **PVDZ** komt naar voren dat we rekening moeten houden met jong (20-25 jaar) en 'oud' publiek (25-35 jaar).

Bij evenementen waar veel jong publiek op afkomt (tussen de 18 en 25 jaar) is de verwachting dat zij in mindere mate de beschikking hebben over een eigen auto, waardoor zij eerder gebruik zullen maken van de fiets, openbaar vervoer, Kiss & Ride en wanneer zij wel met de auto komen, vaker zullen carpoolen. Wanneer het publiek wat ouder is (tussen de 25 en 50 jaar) is de verwachting dat deze vaak de beschikking heeft over een eigen auto en daardoor minder geneigd is met overige vervoerssoorten naar evenementen te reizen. *Uiteraard is dit de trend en ervaring op basis van evenementen voor COVID-19. Tijdens het evenement zullen wij monitoren of de trend en de verwachting afwijkt van onze prognoses en deze voor het volgend evenement bijstellen.*

Door de bovenstaande herkomstgegevens en verwachting dat het voornamelijk publiek betreft uit de directe omgeving en regionaal verwachten wij dat een groot gedeelte van de bezoekers gebruik zal maken van de fiets en het openbaar vervoer (festivalpont).

Conclusie en prognose op basis van herkomst en leeftijdscategorie

De prognose op basis van het bezoekersprofiel (***herkomst en leeftijdscategorie***) is dat het merendeel van de bezoekers met de fiets en het openbaar vervoer (festivalpont) het evenement zal bezoeken. Deze prognose is in hoofdstuk 4 verwerkt tot een verwachting van de verdeling over de vervoersstromen.

2.7. Taken en bevoegdheden mobiliteit

Bureau Verkeersregelaar Nederland analyseerde welke maatregelen het best genomen kunnen worden met betrekking tot verkeer en vervoer. Op basis hiervan werden het verkeers- en bebordingsplan, spreidingsmodel, communicatie omtrent mobiliteit, te nemen verkeersmaatregelen en de operationeel in te zetten dienstverlening gevormd. Het is zodoende van belang om vooraf duidelijk te hebben welke verantwoordelijkheden gelden en ingevuld dienen te worden binnen mobiliteit.

De publieke en private stakeholders die betrokken zijn bij de vervoersstromen rondom **PVDZ** hebben allen hun eigen taken en bevoegdheden. Onderstaand geven wij kort inzicht hierin.

Organisatie

De organisatie van **PVDZ** is in handen van **Apenkooi Events** De organisatie is primair verantwoordelijk voor alle aangelegenheden betreffende het evenement. In dit plan zal specifiek worden ingegaan op mobiliteit en de daarvoor benodigde strategische en operationele maatregelen. Beslissingen die worden gemaakt binnen de geplande mobiliteit, zullen altijd gemaakt worden door- of in overleg met de verantwoordelijken vanuit de organisatie; zij dragen bij voortduring de verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van het evenement.

Gemeente Amsterdam

De Gemeente Amsterdam is vergunningsverlener. Zij beoordeelt de aanvraag en bepaalt of de vergunning kan worden verleend. Hiertoe wint het gemeenteadvies in bij haar adviseurs vanuit politie, brandweer, GGD en veiligheidsregio en adviseert **PVDZ** aangaande risico's en het risicobeheer. De burgemeester is eindverantwoordelijk voor Openbare Orde en Veiligheid (OOV) en het beschermen (en bevorderen) van de gezondheid van de bevolking. De gemeente is regel- en kaderstellend voor evenementen.

Politie

De politie is vanuit de overheid verantwoordelijk voor het beheer van mobiliteit rondom het evenement. De politie is adviserend in het proces van vergunningverlening en ook tijdens de operationele uitvoering is politie adviserend, ondersteunend en monitorend aanwezig. De aansturing en regie vanuit politie rond het evenement ligt bij de evenementen coördinator van politie. Bij (grootschalige) calamiteiten is de Politie leidend en ondersteunt de organisatie de Politie waar nodig en mogelijk.

Toezicht en handhaving

Toezicht gebeurt niet alleen tijdens het evenement. Ook voor en na het evenement wordt toezicht gehouden. Vanuit **PVDZ** wordt rondom het terrein toezicht gehouden middels beveiliging en de mobiliteitsorganisatie.

3. Operationeel mobiliteitsplan

Hieronder wordt in de verschillende hoofdstukken uiteengezet wat de verdeling is over de vervoersstromen en waarom en welke maatregelen worden getroffen om alle vervoersstromen op de juiste plek te krijgen zonder opstoppingen en deze ook zonder opstoppingen te laten vertrekken. Met het doel om overlast voor de omgeving te beperken.

3.1. Inleiding

Dit mobiliteitsplan is gebaseerd op een analyse van de verdeling over de vervoersstromen. Tijdens de uitvoering van **PVDZ (zie bijlage B)** worden er tellingen gedaan, welke voor de volgende editie in de rapportage worden bijgevoegd en als basis zullen dienen voor heroverweging voor inzet van mensen en middelen m.b.t. mobiliteit. Ten aanzien van de mobiliteitsanalyses voor **PVDZ** op basis waarvan gekozen is voor locaties en routes, werd het uitgangspunt gevormd door de aanname dat maximaal 15.000 bezoekers ontvangen moeten kunnen worden voor **PVDZ.**

3.2. Locatieprofiel

Locatie	NDSM-Werf
Bijzonderheden locatie	Dynamisch gebied in ontwikkeling
Locatietype	Werf in gebruik & eventlocatie
Binnen de bebouwde kom	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h
Andere evenementen	Niet bekend
Wegwerkzaamheden	Opgevraagd bij 5.1,2,e (omgevingsmanager) en 5.1,2,e @amsterdam.nl
Bestaande drukke plaatsen	Geen bekende invloed
Risicofactoren	Geen bekende risicofactoren

Tabel 6. Locatieprofiel

3.3. Instroom

Tijdens de instroom moet er tijdens **PVDZ** vooral extra aandacht zijn voor het volgende;

- Goed managen van de toestroom van de taxi's/besteld vervoer en Kiss & Ride;
- Goed verwijzen van eventueel parkerende bezoekers, bezoekers worden doorverwezen naar het industriegebied aan de noord-west zijde van het NDSM;
- Goed begeleiden van festivalbezoekers op de evenementenpont;
- Goed inrichten van de locatie voor de taxi's/Uber en Kiss & Ride;
- Tegengaan van 'wild parkeren' van fietsers (direct aanspreken en doorverwijzen);
- Monitoren van de aanrijroutes;
- Het vrijhouden van de calamiteitenroutes;
- Goed briefen verkeersregelaars en servicemedewerkers.

Parkeerplaats aan de Oslofjordweg wordt vrijgehouden voor bewoners en hun bezoek.

3.4. Uitstroom

Tijdens de uitstroom moet er tijdens **PVDZ** extra aandacht zijn voor het volgende;

- Goed managen uitstroom richting taxi's/besteld vervoer en K+R;
- Goed begeleiden van bezoekers richting de (evenementen)pont;
- Het strak regelen van de taxi's/besteld vervoer en kiss & ride op de uitstroomplek;
- Het goed managen van de toestroom taxi en kiss & ride
- Het vrijhouden van de calamiteitenroutes;
- Goed briefen van de verkeersregelaars en servicemedewerkers.

3.5. Verwachte vervoersstromen – PVDZ

Om inzicht te verkrijgen in de te verwachten aantallen per vervoersmodaliteit moest eerst inzicht verkregen worden in welke vervoersmodaliteiten mogelijk zijn voor dit gebied, welke bezettingsgraad per voertuig verwacht wordt en wat dit betekent voor het te verwachten aantal voertuigen voor dit evenement. De openingstijden (12:00 – 23:00 uur) liggen binnen de reguliere spitstijden (van een reguliere zaterdag en zondag) waardoor de verkeersintensiteit op de weg niet minimaal is ten tijde van de instroom en de aantallen die geprognosticeerd zijn haalbaar en mogelijk zijn voor dit evenement. Voor de uitstroom is de intensiteit op de wegen rondom het evenement minimaal.

De verwachtte bezettingsgraad van voertuigen is gebaseerd op ervaringsgegevens van evenementen in hetzelfde segment/genre en de ervaringen van afgelopen jaren van dit specifiek evenement. Deze bezettingsgraad draagt bij aan de berekening van het aantal voertuigen dat naar het evenement komt. Voor de berekeningen van het aantal te verwachten voertuigen wordt uitgegaan van de volgende bezettingsgraad;

Type voertuig	Graad
Gemiddelde bezettingsgraad van auto's bij festivals/dance-events	3,1 personen per voertuig
Gemiddelde bezettingsgraad taxi/kiss & ride	2,5 personen per auto, excl. chauffeur
Gemiddelde bezettingsgraad fietsers	1,1 personen per fiets

Tabel 7: Bezettingsgraad vervoersstromen

3.6. Verwachting vervoerskeuzes bezoekers 04 juni

De bezoekers van De Zon komen (naar verwachting op basis van de huidige gegevens) op de volgende manieren naar het evenement op zaterdag 04 juni;

- Auto's;
- Openbaar vervoer - Regulier;
- Taxi's;
- Kiss & Ride;
- Uber;
- Openbaar vervoer – Pontverbindingen;
- (Brom)fiets.

Aan de hand van de verwachtte verdeling van de kaartverkoop maken we een prognose met welk vervoersmiddel de bezoekers het evenement naar verwachting gaan bezoeken. De verdeling hierin wordt gedaan aan de hand van soortgelijke evenementen. Op basis van de ervaring van soortgelijke evenement van evenementen is de volgende verdeling over de modaliteiten vastgesteld gebaseerd op 15.000 bezoekers:

Datum evenement (dag 1)	04-06-2022
Totaalaantal bezoekers	15.000
Begintijd evenement	12:00
Eindtijd evenement	23:00

Type Voertuig	%	Bezoekers	Voertuigen
Auto	2%	300	97
OV	5%	750	-
Taxi	3%	450	180
Kiss & Ride	2%	300	120
Uber	3%	450	180
Pont - Regulier NDSM	5%	750	-
Pont - Pontsteiger	2%	300	-
Pont - Evenementenaanlanding	37%	5.550	-
Pont - Buiksloterveer (fiets/scooter)	23%	3.450	3.136
Lokaal - Fiets	18%	2.700	2.455
Totaal	**100%**	**15.000**	**3.713**

Tabel 08: Verdeling binnen vervoersstromen

3.7. Geprognosticeerde verdeling instroom 04 juni

Om duidelijk te maken wat de geprognosticeerde belasting van het gebied rondom het evenement is, brengen we in dit hoofdstuk in kaart hoe de verdeling over tijd van de aanvoer van vervoersstromen naar verwachting plaatsvindt. Op basis hiervan wordt duidelijk wat de aantallen per uur zijn die verwacht worden en welke eventuele aanvullende (piek) intensiteit dit geeft op de beschikbare openbare infrastructuur in het gebied rondom het evenement.

3.7.1 Verdeling over tijd – voertuigen – instroom – 04 juni

Op basis van het programma en de instroomverdeling is een benadering gemaakt van de **autovoertuigen** van bezoekers die in potentie het evenement per halfuur willen benaderen. De piek in instroom is gelegen tussen 14:00 – 15:00 uur.

Tijdsvak instroom		%	Auto	Taxi	Kiss & Ride	Uber	Totaal
voor	12:00	1%	1	2	1	2	6
12:00	12:30	2%	2	4	2	4	12
12:30	13:00	4%	4	7	5	7	23
13:00	13:30	9%	9	16	11	16	52
13:30	14:00	17%	16	31	20	31	98
14:00	14:30	25%	24	45	30	45	144
14:30	15:00	16%	15	29	19	29	92
15:00	15:30	11%	11	20	13	20	63
15:30	16:00	8%	8	14	10	14	46
16:00	16:30	3%	3	5	4	5	17
16:30	17:00	2%	2	4	2	4	12
17:00	17:30	2%	2	4	2	4	12
17:30	18:00	0%	0	0	0	0	0
na	18:00	0%	0	0	0	0	0
Totaal		**100%**	**97**	**180**	**120**	**180**	**577**

Tabel 09: Verdeling over tijd - voertuigen - instroom

3.7.2. Verdeling over tijd – personen – instroom – 04 juni

Op basis van het programma en de instroomverdeling is een benadering gemaakt van de **personen** die in potentie het evenement per halfuur willen benaderen. De piek in instroom is gelegen tussen 14:00 – 15:00 uur.

Tijdsvak instroom		%	OV	Pont - Evenementenaanlanding	Pont - Buiksloterveer (fiets/scooter)	Pont - Regulier NDSM	Pont - Pontsteiger	Totaal
voor	12:00	1%	8	56	35	8	3	108
12:00	12:30	2%	15	111	69	15	6	216
12:30	13:00	4%	30	222	138	30	12	432
13:00	13:30	9%	68	500	311	68	27	972
13:30	14:00	17%	128	944	587	128	51	1.836
14:00	14:30	25%	188	1.388	863	188	75	2.700
14:30	15:00	16%	120	888	552	120	48	1.728
15:00	15:30	11%	83	611	380	83	33	1.188
15:30	16:00	8%	60	444	276	60	24	864
16:00	16:30	3%	23	167	104	23	9	324
16:30	17:00	2%	15	111	69	15	6	216
17:00	17:30	2%	15	111	69	15	6	216
17:30	18:00	0%	0	0	0	0	0	0
na	18:00	0%	0	0	0	0	0	0
Totaal		**100%**	**750**	**5.550**	**3.450**	**750**	**300**	**10.800**

Tabel 10: Verdeling over tijd - personen - instroom

3.8 Geprognosticeerde verdeling uitstroom 04 juni

Om duidelijk te maken wat de belasting van het gebied rondom het evenement ten tijde van de uitstroomfase is, brengen we in kaart hoe de verdeling over tijd van de afvoer van vervoersstromen plaatsvindt. Op basis hiervan wordt duidelijk wat de aantallen per uur zijn die verwacht worden uit te stromen of het evenemententerrein te benaderen en welke aanvullende intensiteit dit geeft op de openbare infrastructuur rondom het evenement.

3.8.1 Verdeling over tijd – voertuigen – uitstroom – 04 juni

Op basis van eerdergenoemde beschikbare informatie en inzichten is een benadering gemaakt van de **voertuigen** die per half uur het terrein verlaten;

Tijdsvak Uitstroom		%	Auto	Taxi	Kiss & Ride	Uber	Totaal
voor	21:00	0%	0	0	0	0	0
21:00	21:30	0%	0	0	0	0	0
21:30	22:00	1%	1	2	1	2	6
22:00	22:30	4%	4	7	5	7	23
22:30	23:00	8%	8	14	10	14	46
23:00	23:30	36%	35	65	43	65	208
23:30	00:00	51%	49	92	61	92	294
00:00	00:30	0%	0	0	0	0	0
00:30	01:00	0%	0	0	0	0	0
01:00	01:30	0%	0	0	0	0	0
na	01:30	0%	0	0	0	0	0
Totaal		**100%**	**97**	**180**	**120**	**180**	**577**

Tabel 11: Verdeling over tijd - voertuigen

3.8.2. Verdeling over tijd – personen – uitstroom – 04 juni

Op basis van eerdergenoemde beschikbare informatie en inzichten is een benadering gemaakt van de personen die per half uur het terrein verlaten;

Tijdsvak Uitstroom		%	OV	Pont - Evenementenaanlanding	Pont - Buiksloterveer (fiets/scooter)	Totaal
voor	21:00	0%	0	0	0	0
21:00	21:30	0%	0	0	0	0
21:30	22:00	1%	8	56	35	98
22:00	22:30	4%	30	222	138	390
22:30	23:00	8%	60	444	276	780
23:00	23:30	36%	270	1.998	1.242	3.510
23:30	00:00	51%	383	2.831	1.760	4.973
00:00	00:30	0%	0	0	0	0
00:30	01:00	0%	0	0	0	0
01:00	01:30	0%	0	0	0	0
na	01:30	0%	0	0	0	0
Totaal		**100%**	**750**	**5.550**	**3.450**	**9.750**

Tabel 12: Verdeling over tijd - personen

3.9. Verwachting vervoerskeuzes bezoekers 05 juni

De bezoekers van Pleinvrees komen (naar verwachting op basis van de huidige gegevens) op de volgende manieren naar het evenement op zaterdag 05 juni;

- Auto's;
- Openbaar vervoer - Regulier;
- Taxi's;
- Kiss & Ride;
- Uber;
- Openbaar vervoer – Pontverbindingen;
- (Brom)fiets.

Aan de hand van de verwachtte verdeling van de kaartverkoop maken we een prognose met welk vervoersmiddel de bezoekers het evenement naar verwachting gaan bezoeken. De verdeling hierin wordt gedaan aan de hand van soortgelijke evenementen. Op basis van de ervaring van soortgelijke evenement van evenementen is de volgende verdeling over de modaliteiten vastgesteld gebaseerd op 15.000 bezoekers:

Datum evenement (dag 2)	05-06-2022
Totaalaantal bezoekers	15.000
Begintijd evenement	12:00
Eindtijd evenement	23:00

Type Voertuig	%	Bezoekers	Voertuigen
Auto	2%	300	97
OV	5%	750	-
Taxi	3%	450	180
Kiss & Ride	2%	300	120
Uber	3%	450	180
Pont - Regulier NDSM	5%	750	-
Pont - Pontsteiger	2%	300	-
Pont - Evenementenaanlanding	33%	4.950	-
Pont - Buiksloterveer (fiets/scooter)	30%	4.500	4.091
Lokaal - Fiets	15%	2.250	2.045
Totaal	**100%**	**15.000**	**4.668**

Tabel 13: Verdeling binnen vervoersstromen

3.10. Geprognosticeerde verdeling instroom 05 juni

Om duidelijk te maken wat de geprognosticeerde belasting van het gebied rondom het evenement is, brengen we in dit hoofdstuk in kaart hoe de verdeling over tijd van de aanvoer van vervoersstromen naar verwachting plaatsvindt. Op basis hiervan wordt duidelijk wat de aantallen per uur zijn die verwacht worden en welke eventuele aanvullende (piek) intensiteit dit geeft op de beschikbare openbare infrastructuur in het gebied rondom het evenement.

3.10.1 Verdeling over tijd – voertuigen – instroom – 05 juni

Op basis van het programma en de instroomverdeling is een benadering gemaakt van de **autovoertuigen** van bezoekers die in potentie het evenement per halfuur willen benaderen. De piek in instroom is gelegen tussen 14:00 – 15:30 uur.

Tijdsvak instroom		%	Auto	Taxi	Kiss & Ride	Uber	Totaal
voor	12:00	1%	1	2	1	2	6
12:00	12:30	2%	2	4	2	4	12
12:30	13:00	4%	4	7	5	7	23
13:00	13:30	9%	9	16	11	16	52
13:30	14:00	17%	16	31	20	31	98
14:00	14:30	25%	24	45	30	45	144
14:30	15:00	16%	15	29	19	29	92
15:00	15:30	11%	11	20	13	20	63
15:30	16:00	8%	8	14	10	14	46
16:00	16:30	3%	3	5	4	5	17
16:30	17:00	2%	2	4	2	4	12
17:00	17:30	2%	2	4	2	4	12
17:30	18:00	0%	0	0	0	0	0
na	18:00	0%	0	0	0	0	0
Totaal		**100%**	**97**	**180**	**120**	**180**	**577**

Tabel 14: Verdeling over tijd - voertuigen - instroom

3.10.2. Verdeling over tijd – personen – instroom – 05 juni

Op basis van het programma en de instroomverdeling is een benadering gemaakt van de **personen** die in potentie het evenement per halfuur willen benaderen. De piek in instroom is gelegen tussen 14:00 – 15:30 uur.

Tijdsvak instroom		%	OV	Pont - Evenementenaanlanding	Pont - Bulksloterveer (fiets/scooter)	Pont - Regulier NDSM	Pont - Pontsteiger	Totaal
voor	12:00	1%	8	50	45	8	3	113
12:00	12:30	2%	15	99	90	15	6	225
12:30	13:00	4%	30	198	180	30	12	450
13:00	13:30	9%	68	446	405	68	27	1.013
13:30	14:00	17%	128	842	765	128	51	1.913
14:00	14:30	25%	188	1.238	1.125	188	75	2.813
14:30	15:00	16%	120	792	720	120	48	1.800
15:00	15:30	11%	83	545	495	83	33	1.238
15:30	16:00	8%	60	396	360	60	24	900
16:00	16:30	3%	23	149	135	23	9	338
16:30	17:00	2%	15	99	90	15	6	225
17:00	17:30	2%	15	99	90	15	6	225
17:30	18:00	0%	0	0	0	0	0	0
na	18:00	0%	0	0	0	0	0	0
Totaal		100%	750	4.950	4.500	750	300	11.250

Tabel 15: Verdeling over tijd - personen - instroom

3.11. Geprognosticeerde verdeling uitstroom 05 juni

Om duidelijk te maken wat de belasting van het gebied rondom het evenement ten tijde van de uitstroomfase is, brengen we in kaart hoe de verdeling over tijd van de afvoer van vervoersstromen plaatsvindt. Op basis hiervan wordt duidelijk wat de aantallen per uur zijn die verwacht worden uit te stromen of het evenemententerrein te benaderen en welke aanvullende intensiteit dit geeft op de openbare infrastructuur rondom het evenement.

3.11.1 Verdeling over tijd – voertuigen – uitstroom – 05 juni

Op basis van eerdergenoemde beschikbare informatie en inzichten is een benadering gemaakt van de **voertuigen** die per half uur het terrein verlaten;

Tijdsvak Uitstroom		%	Auto	Taxi	Kiss & Ride	Uber	Totaal
voor	21:00	0%	0	0	0	0	0
21:00	21:30	0%	0	0	0	0	0
21:30	22:00	1%	1	2	1	2	6
22:00	22:30	4%	4	7	5	7	23
22:30	23:00	8%	8	14	10	14	46
23:00	23:30	36%	35	65	43	65	208
23:30	00:00	51%	49	92	61	92	294
00:00	00:30	0%	0	0	0	0	0
00:30	01:00	0%	0	0	0	0	0
01:00	01:30	0%	0	0	0	0	0
na	01:30	0%	0	0	0	0	0
Totaal		100%	97	180	120	180	577

Tabel 16: Verdeling over tijd - voertuigen

3.11.2. Verdeling over tijd – personen – uitstroom – 05 juni

Op basis van eerdergenoemde beschikbare informatie en inzichten is een benadering gemaakt van de **personen** die per half uur het terrein verlaten;

Tijdsvak Uitstroom		%	OV	Pont - Evenementenaanlanding	Pont - Bulksloterveer (fiets/scooter)	Pont - Regulier NDSM	Pont - Pontsteiger	Totaal
voor	21:00	0%	0	0	0	0	0	0
21:00	21:30	0%	0	0	0	0	0	0
21:30	22:00	1%	8	50	45	8	3	102
22:00	22:30	4%	30	198	180	30	12	408
22:30	23:00	8%	60	396	360	60	24	816
23:00	23:30	36%	270	1.782	1.620	270	108	3.672
23:30	00:00	51%	383	2.525	2.295	383	153	5.202
00:00	00:30	0%	0	0	0	0	0	0
00:30	01:00	0%	0	0	0	0	0	0
01:00	01:30	0%	0	0	0	0	0	0
na	01:30	0%	0	0	0	0	0	0
Totaal		100%	750	4.950	4.500	750	300	10.200

Tabel 17: Verdeling over tijd - personen

3.12. Crew

Medewerkers krijgen van de organisatie een aparte briefing met daarin de aanrijroute voor deze vervoersstroom. In de briefing staat duidelijk waar ze zich kunnen aanmelden en waar ze worden opgevangen door onze verkeersregelaars en parkeerstewards voor eventuele aanvullende informatie. Crew kan parkeren op het parkeerterrein van HEMA

3.13. Artiesten

Artiesten krijgen van de organisatie een aparte briefing met daarin de aanrijroute voor deze vervoersstromen en een parkeerkaart voor de artiestenparking. In de briefing staat duidelijk waar ze zich kunnen aanmelden en waar ze worden opgevangen door onze verkeersregelaars en parkeerstewards. Artiesten parkeren backstage.

3.14. Leveranciers

Leveranciers krijgen van de organisatie een aparte briefing met daarin de aanrijroute en de locatie waar zij kunnen laden/lossen of parkeren indien noodzakelijk. In de briefing staat duidelijk waar ze zich kunnen aanmelden. De leveranciers worden opgevangen door de verkeersregelaars.

3.15. Kiss & ride/besteld vervoer

De voertuigen van 'Kiss & Ride' zullen tijdens de instroom hun passagiers uit laten stappen en gelijk weer vertrekken. Tijdens de uitstroom is de verwachting dat deze voertuigen enige tijd op hun passagiers zullen wachten. Tijdens de uitstroom zal de capaciteit dus voldoende moeten zijn om de gehele vervoersstroom te faciliteren. Door middel van tellingen tijdens de instroom kunnen wij voor een groot gedeelte inschatten hoeveel voertuigen/capaciteit we moeten faciliteren tijdens de uitstroom.

3.16. Taxi's

De taxi voertuigen zullen tijdens de instroom hun passagiers uit laten en stappen en gelijk weer vertrekken. Tijdens de uitstroom is de verwachting dat deze voertuigen enige tijd op hun passagiers zullen wachten. Tijdens de uitstroom zal de capaciteit dus voldoende moeten zijn om de gehele vervoersstroom te faciliteren. Door middel van tellingen tijdens de instroom kunnen wij voor een groot gedeelte inschatten hoeveel voertuigen/ capaciteit we moeten faciliteren tijdens de uitstroom.

3.17. Fietsenstalling (fiets en bromfietsen)

Op het gedeelte op het verharde en het groen richting het evenement worden er voldoende fietsenstallingen (fiets en bromfiets) geplaatst, waardoor de geprognosticeerde aantallenkunnen huisvesten, inclusief een reservecapaciteit. Hieronder per kaart (bijlages) toegevoegd wat de capaciteit is;

- Kaart F1: 2.340 fietsen
- Kaart F2: 654 fietsen
- Kaart D (Docklands); 1.080 fietsen

De fietsenstallingen worden in de ochtend op de eerste dag van het evenement uitgezet en zullen na het evenement op 06 juni 2022 weer verwijderd worden.

3.18. Tellingen/datavergaring

Er worden tijdens de instroom tellingen uitgevoerd om inzicht te krijgen hoe de prognoses zich verhouden tot de werkelijkheid. Alle verkeersregelaars bij het eindstation van de vervoersstromen (kiss & ride, taxi's en fietsers) krijgen handtellers om cumulatief elk uur aantallen door te geven aan de operationeel coördinator. Deze worden gebruikt om te borgen dat er op de dag zelf geen onvoorziene situaties ontstaan die, indien niet tijdig onderkend, een nadelig effect op de uitstroom kunnen hebben.

3.16 Werkwijze definitieve ontruiming

In het geval van een definitieve ontruiming dienen wij het onderstaande scenario aan te houden met betrekking tot mobiliteit. In het geval van een definitieve ontruiming heeft de mobiliteitsmanager de leiding op het gebied van mobiliteit en dient hij verantwoording af te leggen van eventuele afwijkingen op de onderstaande werkwijze. Tijdens een tijdelijke ontruiming geldt de onderstaande werkwijze niet.

Werkwijze definitieve ontruiming

Stap 1: Mobiliteitsmanager brengt de secondant op de hoogte van de ontruiming (die verantwoordelijk is voor de aansturing van de verkeersregelaars). De mobiliteitsmanager zorgt dat alle toegangswegen naar het evenement worden afgesloten. De verkeersregelaars die aan het begin van de Klaprozenweg staan die krijgen een sein van de operationele coördinator (secondant).
Stap 2: Mobiliteitsmanager zorgt dat de verkeersregelaarsposities innemen op de Klaprozenweg/ Ms. Van Riemsdijkweg om autovoertuigen te informeren wie er wel en niet door mag.
Stap 3: De coördinator Veren van het GVB wordt door de mobiliteitsmanager geïnformeerd over de situatie zodat de pontveren kunnen aanmeren op de aanlandingen.
Stap 4: De mobiliteitsmanager heeft contact met taxibedrijven en Uber om zoveel mogelijk taxi's en Ubers naar de locatie te laten aanrijden. Mobiliteitsmanager zorgt met de secondant dat deze taxi's worden opgevangen vanaf de Klaprozenweg. De communicatie tussen de verkeersregelaars is essentieel voor de doorstroming.
Stap 5: De mobiliteitsmanager borgt dat alle bovenstaande zaken zijn opgepakt en koppelt dit terug aan de veiligheidscoördinator van de organisatie.

3.19. Afsluiting Ms. van Riemsdijkweg

Tijdens PVDZ wordt de Ms. van Riemsdijkweg afgesloten voor automobilisten ter hoogte van de kruising met het NDSM-plein. Bezoekers van PLLEK worden verwezen naar het parkeerterrein op de Ms. Oslofjordweg. Deze afsluiting dient als maatregel om ervoor te zorgen dat er tijdens de in- en uitstroom geen gevaarlijke situaties ontstaan met lopende bezoekers die tijdens de piekinstroom vanaf de evenementenpont af komen en tijdens de piekuitstroom de evenementenpont op willen. Uit ervaring tijdens voorgaande edities van soortgelijke evenementen op het NDSM is gebleken dat er voornamelijk tijdens de uitstroom gevaarlijke situaties ontstaan met voertuigen die tijdens de piekuitstroom het NDSM-terrein af willen met hun voertuig tussen de menigte.

3.20. Openbaar vervoer

De NDSM Werf is op verschillende manieren te bereiken voor bezoekers met het openbaar vervoer, afhankelijk van de herkomst van bezoekers. De volgende openbaar vervoersmogelijkheden bestaan er in de omgeving van de NDSM Werf:

Vanaf Amsterdam CS:

- De pont 906 van het GVB vanaf halte Centraal Station naar de halte Veer bij de NDSM Werf;
- De bus 394 of 391 van Connexxion vanaf halte Centraal IJzijde naar de bushalte Klaprozenweg/Atatürk;
- De evenementenpont vanaf de halte Centraal Station naar de tijdelijke halte NDSM.

Vanaf Metrostation Noorderpark (en Metrostation Noord):

- De bus 394 of 391 van Connexxion vanaf bushalte Mosplein naar de bushalte Klaprozenweg/Atatürk;
- De bus 35 of 34 van GVB vanaf bushalte Noorderpark naar de bushalte Atatürk;

Conclusie: De NDSM Werf met het Openbaar Vervoer is vanaf 2 kanten te bereiken, namelijk met de pont vanaf Amsterdam CS en met de bus vanaf Metrostation Noorderpark.

3.21. Pontveren

De NDSM Werf is goed bereikbaar voor fietsers, echter is de verwachting dat het grootste gedeelte van bezoekers die op de fiets komen gebruik zullen maken van de pont vanaf Amsterdam CS. Een gedeelte van de fietsers zal zonder fiets gebruik maken van de pont, waardoor deze in verdere plannen als voetgangers worden aangeduid. Net als voor fietsers is de NDSM Werf prima bereikbaar voor voetgangers. De reguliere pont is altijd beschikbaar voor het vervoeren van publiek (binnen geplande dienstregeling uiteraard). Omdat **PVDZ** een evenement is wat qua bezoekersaantallen inzet op meer dan 8.000 bezoekers, gaan wij tevens de evenementenpont inzetten.

Het inzetten van een evenementenpont is afhankelijk van een aantal aspecten:

- Benodigde vervoerscapaciteit vanuit prognose evenement;
- Het aantal verwachtte bezoekers (meer dan 8.000 evenementenpont verplicht);
- Overstijgen van beschikbare vervoerscapaciteit reguliere dienstregeling;
- Het aantal beschikbare ponten die niet al in reguliere dienstregelingen varen.

Rekenmodel pontinzet in- en uitstroom

Om te bepalen of vervoer van voetgangers via de pontverbinding vanaf Amsterdam CS en de Houthavens mogelijk is, wordt gekeken naar de (rest)vervoerscapaciteit van de pontverbinding. OP basis van de verstrekte gegevens van de GVB is zodoende onderstaand rekenmodel ontwikkeld. Hiermee kan berekend worden welke pontinzet benodigd is en kan gekeken worden of er afdoende vervoerscapaciteit beschikbaar is of gemaakt kan worden.

Op maandag 25 april heeft er een overleg met het GVB plaatsgevonden over de afwikkeling van de in- en uitstroom voor Pleinvrees en De Zon in combinatie met het evenement Lentekabinet.
Hier is in overeenstemming met GVB de inschatting van benodigde capaciteit in relatie tot de inzet van de pontjes besproken welke het GVB zal omzetten in een inzetschema per dag.
Zodra deze inzetschema's bekend zijn zullen deze toegevoegd worden aan het mobiliteitsplan en de bijbehorende capaciteiten worden weergegeven.

Op basis van de huidige benodigde vervoerscapaciteit kwam tijdens het overleg in elk geval naar voren dat er afdoende vervoerscapaciteit is op basis van het totaalaantal beschikbare pontjes.

Instroom

Reguliere verbinding NDSM	2	x pont per uur
	oorspronkelijke capaciteit	Restcapaciteit
60 serie	320	200
60 serie	320	200
50 serie	240	120
totale restcapaciteit per uur		1.040

Aangevulde verbinding NDSM	2	x pont per uur
	oorspronkelijke capaciteit	Restcapaciteit
60 serie	320	200
60 serie	320	200
50 serie	240	120
50 serie	240	240
totale restcapaciteit per uur		1.520

Festivalpont NDSM	2,5	x pont per uur
	oorspronkelijke capaciteit	Restcapaciteit
50 serie	300	300
50 serie	300	300
50 serie	300	300
50 serie	300	300
totale restcapaciteit per uur		3.000

Reguliere verbinding Houthaven	3	x pont per uur
	oorspronkelijke capaciteit	Restcapaciteit
50 serie	240	150
totale restcapaciteit per uur		450

Reguliere verbinding Buiksloterweg	5	x pont per uur
	oorspronkelijke capaciteit	Restcapaciteit
50 serie	240	150
50 serie	240	150
50 serie	240	150
totale restcapaciteit per uur		2.250

Uitstroom

Reguliere verbinding NDSM	2	x pont per uur
	oorspronkelijke capaciteit	Restcapaciteit
60 serie	320	200
60 serie	320	200
50 serie	240	120
totale restcapaciteit per uur		1.040

Aangevulde verbinding NDSM	2	x pont per uur
	oorspronkelijke capaciteit	Restcapaciteit
60 serie	320	240
60 serie	320	240
50 serie	240	200
50 serie	240	240
50 serie	240	240
totale restcapaciteit per uur		2.320

Festivalpont NDSM	2,5	x pont per uur
	oorspronkelijke capaciteit	Restcapaciteit
50 serie	300	300
50 serie	300	300
50 serie	300	300
50 serie	300	300
50 serie	300	300
totale restcapaciteit per uur		3.750

Reguliere verbinding Houthaven	3	x pont per uur
	oorspronkelijke capaciteit	Restcapaciteit
50 serie	240	175
50 serie	240	240
totale restcapaciteit per uur		525

Reguliere verbinding Buiksloterweg	5	x pont per uur
	oorspronkelijke capaciteit	Restcapaciteit
50 serie	240	150
50 serie	240	150
50 serie	240	150
totale restcapaciteit per uur		2.250

Tabel 18: rekenmodel pontinzet

3.21.1. Festivalpont

Op basis van het rekenmodel voor de pontinzet is in de onderstaande tabel uitgelicht binnen welke verbinding het totaalaantal bezoekers mogelijk is. In hoofdstuk 3 zien wij in de prognose tijdens de **instroom** wij dat er in totaal **5.500** bezoekers gebruik gaan maken van de **festivalpont** tijdens de instroom. In het onderstaande tabel zien wij dat **5.500** bezoekers verwacht met de **festivalpont** met een piekpercentage van **27%** wel mogelijk is.

Gele vlakken invullen

Totaalaantal bezoekers met pont	5.500	
Piek % Instroom	27%	1.485
Piek % Uitstroom	87%	4.785
Benodigd reserve % voor mogelijke afwijking	10%	

Instroom (incl. Reserve %)		
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✗	1.634
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✗	1.634
Past binnen Festivalpont NDSM?	✓	1.634
Past binnen Combinatie van ponten?	✓	1.634

Uitstroom (incl. Reserve %)		
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✗	5.264
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✗	5.264
Past binnen Festivalpont NDSM?	✗	5.264
Past binnen Combinatie van ponten?	✓	5.264

Tabel 19: mogelijkheid pontinzet – festivalpont

Op basis van het rekenmodel voor de pontinzet is in de onderstaande tabel uitgelicht binnen welke verbinding het totaalaantal bezoekers mogelijk is. In hoofdstuk 3 zien wij in de prognose tijdens de **uitstroom** wij dat er in totaal **5.500** bezoekers gebruik gaan maken van de **festivalpont** tijdens de uitstroom. In het onderstaande tabel zien wij dat **5.500** bezoekers verwacht met de **festivalpont** met een piekpercentage van **87%** niet mogelijk is. Binnen een combinatie van ponten is zien wij dat **5.500** bezoekers verwacht met een piekpercentage van **87%** wel mogelijk is. Er zal dus een combinatie van ponten ingezet moeten worden tijdens de uitstroom.

Gele vlakken invullen

Totaalaantal bezoekers met pont	5.500	
Piek % Instroom	27%	1.485
Piek % Uitstroom	87%	4.785
Benodigd reserve % voor mogelijke afwijking	10%	

Instroom (incl. Reserve %)		
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✗	1.634
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✗	1.634
Past binnen Festivalpont NDSM?	✓	1.634
Past binnen Combinatie van ponten?	✓	1.634

Uitstroom (incl. Reserve %)		
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✗	5.264
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✗	5.264
Past binnen Festivalpont NDSM?	✗	5.264
Past binnen Combinatie van ponten?	✓	5.264

Tabel 20: mogelijkheid pontinzet – festivalpont

Op basis van bovenstaande gegevens kunnen wij concluderen dat er qua pontinzet voor de **festivalpont** voor de instroom in totaal 4 ponten per uur afdoende zijn om deze bezoekersaantallen aan te kunnen (zie tabel 18). Tijdens de uitstroom zal er een combinatie van ponten ingezet moeten worden om deze bezoekersaantallen aan te kunnen.

3.21.2. NDSM-regulier

Op basis van het rekenmodel voor de pontinzet is in de onderstaande tabel uitgelicht binnen welke verbinding het totaalaantal bezoekers mogelijk is. In hoofdstuk 3 zien wij in de prognose tijdens de **instroom** wij dat er in totaal **750** bezoekers gebruik gaan maken van de **reguliere NDSM-pont**. In het onderstaande tabel zien wij dat **750** bezoekers verwacht met de **reguliere NDSM-pont** met een piekpercentage van **27%** wel mogelijk is.

Gele vlakken invullen

Totaalaantal bezoekers met pont	750	
Piek % Instroom	27%	203
Piek % Uitstroom	87%	653
Benodigd reserve % voor mogelijke afwijking	10%	

Instroom (incl. Reserve %)		
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✓	223
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✓	223
Past binnen Festivalpont NDSM?	✓	223
Past binnen Combinatie van ponten?	✓	223

Uitstroom (incl. Reserve %)		
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✗	718
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✓	718
Past binnen Festivalpont NDSM?	✓	718
Past binnen Combinatie van ponten?	✓	718

Tabel 21: Mogelijkheid pontinzet – Reguliere NDSM-pont - Instroom

Op basis van het rekenmodel voor de pontinzet is in de onderstaande tabel uitgelicht binnen welke verbinding het totaalaantal bezoekers mogelijk is. In hoofdstuk 3 zien wij in de prognose tijdens de **uitstroom** wij dat er in totaal **750** bezoekers gebruik gaan maken van de **reguliere NDSM-pont**. In het onderstaande tabel zien wij dat **750** bezoekers verwacht met de **reguliere NDSM-pont** met een piekpercentage van **87%** niet mogelijk is. Binnen een aangevulde verbinding zien wij dat **750** bezoekers verwacht met een piekpercentage van **87%** wel mogelijk is. Er zal dus een aangevulde verbinding ingezet moeten worden tijdens de uitstroom.

Gele vlakken invullen

Totaalaantal bezoekers met pont	750	
Piek % Instroom	27%	203
Piek % Uitstroom	87%	653
Benodigd reserve % voor mogelijke afwijking	10%	

Instroom (incl. Reserve %)		
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✓	223
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✓	223
Past binnen Festivalpont NDSM?	✓	223
Past binnen Combinatie van ponten?	✓	223

Uitstroom (incl. Reserve %)		
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✗	718
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✓	718
Past binnen Festivalpont NDSM?	✓	718
Past binnen Combinatie van ponten?	✓	718

Tabel 22: mogelijkheid pontinzet – Reguliere NDSM-pont - Uitstroom

Op basis van bovenstaande gegevens kunnen wij concluderen dat er qua pontinzet voor de **reguliere NDSM-pont** voor de instroom in totaal 4 ponten per uur afdoende zijn om deze bezoekersaantallen aan te kunnen (zie tabel 18). Tijdens de uitstroom zal er een aangevulde verbinding ingezet moeten worden om deze bezoekersaantallen aan te kunnen.

3.21.3. Buiksloterveer instroom

Op basis van het rekenmodel voor de pontinzet is in de onderstaande tabel uitgelicht binnen welke verbinding het totaalaantal bezoekers mogelijk is. In hoofdstuk 3 zien wij in de prognose tijdens de **instroom** wij dat er in totaal **3.450** bezoekers gebruik gaan maken van de **Buiksloterveer**. In het onderstaande tabel zien wij dat **3.450** bezoekers verwacht met de **Buiksloterveer** met een piekpercentage van **27%** wel mogelijk is.

Gele vlakken invullen

Totaalaantal bezoekers met pont	3.450	
Piek % Instroom	27%	932
Piek % Uitstroom	87%	3.002
Benodigd reserve % voor mogelijke afwijking	10%	

Instroom (incl. Reserve %)	
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✓ 1.025
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✓ 1.025
Past binnen Festivalpont NDSM?	✓ 1.025
Past binnen Combinatie van ponten?	✓ 1.025

Uitstroom (incl. Reserve %)	
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✗ 3.302
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✗ 3.302
Past binnen Festivalpont NDSM?	✓ 3.302
Past binnen Combinatie van ponten?	✓ 3.302

Tabel 23: mogelijkheid pontinzet – buiksloterveer - Instroom

Op basis van het rekenmodel voor de pontinzet is in de onderstaande tabel uitgelicht binnen welke verbinding het totaalaantal bezoekers mogelijk is. In hoofdstuk 3 zien wij in de prognose tijdens de **uitstroom** wij dat er in totaal **3.450** bezoekers gebruik gaan maken van de **Buiksloterveer**. In het onderstaande tabel zien wij dat **3.450** bezoekers verwacht met de **Buiksloterveer** met een piekpercentage van **87%** wel mogelijk is.

Gele vlakken invullen

Totaalaantal bezoekers met pont	3.450	
Piek % Instroom	27%	932
Piek % Uitstroom	87%	3.002
Benodigd reserve % voor mogelijke afwijking	10%	

Instroom (incl. Reserve %)	
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✓ 1.025
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✓ 1.025
Past binnen Festivalpont NDSM?	✓ 1.025
Past binnen Combinatie van ponten?	✓ 1.025

Uitstroom (incl. Reserve %)	
Past binnen reguliere verbinding NDSM??	✗ 3.302
Past binnen aangevulde verbinding NDSM?	✗ 3.302
Past binnen Festivalpont NDSM?	✓ 3.302
Past binnen Combinatie van ponten?	✓ 3.302

Tabel 24: mogelijkheid pontinzet – buiksloterveer - Uitstroom

Op basis van bovenstaande gegevens kunnen wij concluderen dat er qua pontinzet voor de **Buiksloterveer** voor de instroom in totaal 3 ponten per uur afdoende zijn om deze bezoekersaantallen aan te kunnen (zie tabel 18). Tijdens de uitstroom zal er een combinatie van ponten ingezet moeten worden om deze bezoekersaantallen aan te kunnen.

4. Fasering verkeersmaatregelen en uitvoering

Ten behoeve van een helder overzicht van de inzet van verkeersmaatregelen is in dit hoofdstuk een overzicht opgenomen van de verschillende faseringen. Het bebordingsplan is bijgevoegd als bijlages op dit mobiliteitsplan. Op dit bebordingsplan zijn de verschillende verkeersmaatregelen per fase terug te vinden.

Om de verschillende vervoersstromen rondom het evenement te leiden wordt er gebruik gemaakt van tijdelijke verkeersmaatregelen, enkel buiten het evenemententerrein. Een duidelijke bewegwijzering voor de verschillende vervoersstromen is noodzakelijk voor een vlotte doorstroming en zorgt er tevens voor dat bezoekers weer gemakkelijk terug kunnen keren naar huis. Inzet van verkeersregelaars biedt meer flexibiliteit dan statische verkeersmaatregelen en borgt naleving van de aanwijzingen op essentiële posities en is daarom op sommige punten noodzakelijk.

4.1. Inzet bewegwijzering

Voor elke vervoersstroom is een aparte route-bewegwijzering nodig. De verschillende vervoersstromen die bewegwijzerd worden zijn:

- Fietsers;
- Lopende bezoekers;
- Taxi's;
- Kiss & ride;
- Bezoekers;
- Crew/artiesten

4.2. Uitvoering mobiliteitsplan – verkeersmaatregelen

Voor de inzet van de verkeersmaatregelen wordt gewerkt in 6 fasen. Hieronder is uitgewerkt welke 6 fasen er bestaan en de redenatie achter de opsplitsing per fasering.

4.3. Fase 0 – Vooraankondigingen

Voor de opbouw van het evenement worden de vooraankondigingen van het evenement geplaatst. Deze worden opgedraaid gemonteerd (=zichtbaar voor het verkeer).

4.4. Fase 1 – opbouwen verkeersmaatregelen evenement

Twee dagen voor het evenement (02-06-2022) worden de verkeersmaatregelen van het evenement geplaatst. Deze worden 'opgedraaid gemonteerd' (=zichtbaar voor het verkeer).

4.5. Fase 2 – evenement instroom

Op de dag van het evenement (04-06-2022 & 05-06-2022) worden de verkeersmaatregelen en de bebording uiterlijk om 09:00 uur gecontroleerd en indien de verkeersmaatregelen nog niet zichtbaar waren, zichtbaar gemaakt voor de bezoekers alsmede het overig verkeer.

Fase 2 bestaat uit de maatregelen op de dag van het evenement zelf m.b.t. de instroom van voertuigen. Tijdens deze fase blijven de maatregelen van fase 1 actief, waarbij de volgende aanvullende maatregelen worden geplaatst c.q. zichtbaar worden gemaakt:

- Bezoekers;
- Taxi's;
- Kiss & Ride;
- Crew/artiesten;
- Fietsers;
- Lopende bezoekers.

4.6. Fase 3 – evenement circulatie

Ten tijde van de circulatie blijven de maatregelen van alle kaarten van kracht. Indien er conflicterende maatregelen zijn worden deze afgedraaid.

4.7. Fase 4 – evenement uitstroom

Ten tijde van de uitstroom tijdens **PVDZ** zijn alle maatregelen, inclusief verkeersregeling tijdens de uitstroom op volle sterkte. In het geval van een vervroegde uitstroom wordt deze fase eerder geïmplementeerd.

Fase 4 bestaat uit de maatregelen op de dag van het evenement zelf. Tijdens deze fase blijven de maatregelen van fase 1 en 2 actief, waarbij er geen aanvullende maatregelen worden geplaatst.

4.8. Fase 5 – afbouwen verkeersmaatregelen evenement

Op de maandag na het evenement worden de verkeersmaatregelen gedemonteerd voor 18:00 uur zodat het overig verkeer hier geen last van ondervindt. Fase 0 blijft actief tot na de afbouw van het evenement.

5. Bijlage A

Kaart A – Vooraankondigingen;
Kaart B – Groot overzicht instroom;
Kaart C – Groot overzicht uitstroom;
Kaart D – Fiets- en loopborden;
Kaart E1 – Personele inzet (Pleinvrees);
Kaart E2 – Personele inzet (De Zon);
Kaart F1 – Fietsenstalling Ms. Oslofjordweg;
Kaart F2 – Fietsenstalling Papaverweg;
Kaart G – Pontaanlanding NDSM;
Kaart H – Pontaanlanding CS;
Kaart I – Evenementenpont aanlanding;
Kaart J – Pontaanlanding Buiksloterweg;
Kaart K – Pontaanlanding Pontsteiger;
Kaart L – Calamiteitenroute(s).

6. Bijlage B

Verkeerstellingen 2022:

Vervoersstroom	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	Aantal totaal
Auto's									
Fietsers									
Taxi's									
Kiss & Ride									
Ubers									