MOBILITEIT & BEREIKBAARHEID DGTL 2026



Versienummer: 4.0
Versiedatum: 5 februari 2026
Auteur: 5.1, 2, e

1. Inhoudsopgave

2. Inleiding 5

2.1. Onderwerpen mobiliteitsplan 5

2.2. Versies van het plan & aanpassingen 6

2.3. Opmerkingen, vragen & antwoorden 6

3. Gebiedsanalyse, evenementcontext & operationele randvoorwaarden 8

3.1. Inleiding 8

3.2. Algemeen- evenementgegevens DGTL Amsterdam 2026 8

3.3. Omschrijving van het evenement 8

3.4. Tijden van het evenement 8

3.5. Gebiedsanalyse – NDSM-Werf en omgeving 9

3.5.1. Ligging en karakter van het gebied 9

3.5.2. Functiemix: wonen, werken, cultuur en bedrijvigheid 9

3.5.3. Belangrijkste infrastructuur & ontsluiting 9

3.5.4. Aandachtspunten in het gebied 9

3.6. Werkzaamheden en gebiedsontwikkelingen 10

3.6.1. Huidige status werkzaamheden 10

3.7. Bezoekersanalyse & herkomst 2024-2026 (prognose 2026) 11

3.7.1. Prognose DGTL 11

4. Operationeel mobiliteitsplan/ verkeerskundige analyse 13

4.1. Inleiding 13

4.2. Methodiek en uitgangspunten 13

4.2.1. Bezettingsgraden 13

4.2.2. Kanttekening Pont/OV 13

4.3. Verwachte vervoersstromen (modaliteiten) 14

4.4. Voorlopige modal split (op basis van tellingen 2025) 14

4.4.1. Zaterdag dagprogramma 2025 – laatste cumulatieve telling 15

4.4.2. Niet-getelde modaliteiten 15

4.4.3. Correctiemethode 15

4.4.4. Resultaat – gecorrigeerde modal split (dagprogramma's zaterdag/zondag) 15

4.5. Conclusie 15

4.6. Verdeling van instroom en uitstroom over tijd 16

4.6.1. Dagprogramma 16

4.6.2. Percentuele instroomverdeling – zaterdag (12:00 – 21:00 uur) 16

4.6.3. Percentuele Uitstroomverdeling – zaterdag (21:00 – 00:30 uur) 17

4.6.4. Percentuele instroomverdeling – zondag (13:00 – 23:00 uur) 17

4.6.5. Percentuele Uitstroomverdeling – zondag (21:00 – 00:30 uur) 17

4.6.6. Nachtprogramma 17

4.6.7. Percentuele instroomverdeling – vrijdagnacht (22:00 – 04:00 uur) 18

4.6.8. Percentuele Uitstroomverdeling – vrijdagnacht (05:00 – 07:00 uur) 18

4.6.9. Percentuele instroomverdeling – zaterdagnacht (23:00 – 04:00 uur) 18

4.6.10. Percentuele Uitstroomverdeling – zaterdagnacht (05:00 – 07:00 uur) 18

4.6.11. Percentuele instroomverdeling – zondagnacht (23:00 – 04:00 uur) 19

4.6.12. Percentuele Uitstroomverdeling – zondagnacht (05:00 – 07:00 uur) 19
4.6.13. Instroom voertuigen 19
4.6.14. Verdeling binnen vervoersstromen – DGTL dag instroom 20
4.6.15. Verdeling binnen vervoersstromen – DGTL dag uitstroom, 18.500 bezoekers 20
4.6.16. Verdeling binnen vervoersstromen – DGTL nacht instroom, 500 bezoekers 21
4.6.17. Verdeling binnen vervoersstromen nachtshow zaterdag en zondag nacht – instroom 500 bezoekers 22
4.6.18. Uitstroom nachtshows – 4.000 bezoekers 22
4.6.19. Verdeling over tijd – voertuigen – zaterdag 22
4.6.20. Verdeling over tijd – voertuigen – zondag 23
4.6.21. Verdeling over tijd – voertuigen – in- en stroom vrijdag 3 april 24
4.6.22. Verdeling over tijd – Openbaar Vervoer (Pont/GVB) 24
4.6.23. Methodiek en uitgangspunten 24
4.6.24. Dagshows – 18.500 bezoekers uitstroom 25
4.6.25. Nachtshows 25

5. Mobiliteitsmanagement & Communicatie 26

5.1. Doelstellingen mobiliteitsmanagement 26

5.2. Gedragsbeïnvloeding en bezoekerssturing 26
5.2.1. Digitale pre-communicatie 26
5.2.2. Communicatie tijdens het event 26
5.2.3. Fysieke sturing ter plaatse 26

5.3. Communicatie met mobiliteitspartners 26

6. Parkeren, kiss en ride, taxi, uber, fiets, openbaar vervoer en pontinzet 27

6.1 Fiets 27
6.1.1. Verwachte fietsprognose 27
6.1.2. Locaties en capaciteit 28
6.1.3. Inrichting, beheer en wild parkeren 29

6.2. Openbaar vervoer 29
6.2.1. Aanvulling GVB 30

6.3. Parkeren & sustainability 30

6.4. Kiss & Ride 30
6.4.1. Instroom 30
6.4.2. Uitstroom 30
6.4.3. Capaciteit 30
6.4.4. Waarom deze locatie geschikt is 31

6.5. Uber/Bolt 31

6.6. Taxi voertuigen 33

6.7. Touringcars 34
6.7.1. Strategische motivatie 34
6.7.2. Conclusie 35

6.8. Crew parkeren 35

6.9. Pick-Up & Drop-Off Point (PUDO) 35

7. Afsluitingen & tijdelijke verkeersmaatregelen 36

7.1. Afsluiting Ms. Van Riemsdijkweg 36
7.1.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026 36
7.1.2. Motivering – Focus op uitstroomveiligheid 36

7.2. Afsluiting Scheepsbouwkade 37

7.2.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026 37
7.3. Afsluiting Ms. Oslofjordweg *37*
7.3.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026 38
7.4. Afsluiting NDSM-straat *38*
7.4.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026 38
7.4.2. Motivering bewoners, bevoorrading & calamiteitenroute 38
7.5. Afsluiting Ms. Tarnweg *39*
7.6. Afsluiting Melaniaweg *40*
7.6.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026 40
7.7. Afsluiting tt. Vasumweg *40*
7.7.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026 41
7.8. Afsluiting tt. Vasumweg tweede gedeelte *41*
7.8.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026 42
7.9. Afsluiting NDSM-plein *42*
7.9.1. 1. Tijdens op- en afbouw 42
7.9.2. 2. Tijdens het evenement 42
7.9.3. Tijdvak afsluiting – DGTL 2026 43
7.10. Parkeerverboden Ms. Van Riemsdijkweg *43*
7.10.1. Tijdvak parkeerverbod – DGTL 2026 43
7.10.2. Geen voertuigen mogen in- of uitrijden tijdens de opbouwfase 44
7.10.3. Afstemming met Gemeente Amsterdam & Handhaving 44
7.11. Uitstroom en doorgang autovoertuigen *45*
7.11.1. Volledig doorgangsverbod vanaf 21:00 uur 45

8. Fasering verkeersmaatregelen en uitvoering 47

8.1. Tijdelijke verkeersmaatregelen *47*
8.2.1. Fase 1 – voorafgaand het evenement (vooraankondigingen) 47
8.2.2. Fase 2 – Operationele opbouw borden en maatregelen 48
8.2.3. Fase 3 – Hekwerk aanlandingen 48
8.2.4. Monitoring showdagen maatregelen en juistheid 48

9. Inzet verkeersregelaars, servicemedewerkers, pontinzet en instructies 49

9.1. Inzet vrijdag 3 april – regulier verkeersinzet *49*
9.2. Inzet zaterdag 4 april – regulier verkeersinzet *49*
9.3. Inzet zaterdag avondshow 4 april – regulier verkeersinzet *49*
9.4. Inzet zondag 5 april – regulier verkeersinzet *50*
9.5. Inzet zondag avondshow 5 april – regulier verkeersinzet *50*
9.6. Inzet pont 4 april *51*
9.7. Inzet pont 5 april *51*
9.8. Instructies verkeersregelaars *52*

10. Uitval openbaar vervoer 55

Copyrightverklaring © 2025/2026 Mobility Consultancy Nederland
Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op welke andere manier dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mobility Consultancy Nederland.

Exoneratieclausule
Mobility Consultancy Nederland aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor schade, direct of indirect, in welke vorm dan ook, die voortvloeit uit of verband houdt met de toepassing van informatie, aanbevelingen of maatregelen zoals opgenomen in dit mobiliteitsplan.

2. Inleiding

Voor u ligt het mobiliteitsplan voor DGTL Festival 2026, opgesteld om alle vervoers- en bezoekersstromen naar en rondom het evenement veilig, efficiënt en toekomstbestendig te organiseren. Dit plan vormt het strategisch en operationeel kader voor de verkeers- en mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn om een optimale bereikbaarheid, doorstroming en bezoekerservaring te waarborgen.

DGTL vindt plaats op en rond het NDSM-terrein in Amsterdam-Noord, een locatie die zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld van een voormalig scheepswerfgebied tot een hoog stedelijke hotspot met een mix van horeca, creatieve bedrijven, kantoren, evenementenlocaties en een snelgroeiende woonfunctie. De omgeving bevindt zich nog steeds in een intensieve ontwikkelfase: nieuwe woonblokken, voorzieningen, bouwactiviteiten en infrastructurele aanpassingen volgen elkaar in hoog tempo op. Hierdoor ontstaat een dynamische en complexe omgeving met sterk uiteenlopende belangen.

Binnen deze context is het essentieel dat grote evenementen zoals DGTL hun mobiliteit zorgvuldig organiseren. Het NDSM-gebied kent immers:

- Een groeiend aantal bewoners dat rust, leefbaarheid en verkeersveiligheid verwacht:
- Een divers en actief bedrijfsleven, variërend van horeca tot kantoren, ateliers en logistieke functies;
- Bouwprojecten en tijdelijke afsluitingen die invloed kunnen hebben op routering en doorstroming;
- Beperkte parkeercapaciteit en sterk afhankelijk fiets-, loop- en OV-netwerk;
- Hoge gevoeligheid voor piekbelasting op de hoofdontsluitingswegen zoals Klaprozenweg, NDSM-straat, tt. Vasumweg en Mt. Lincolnweg/

Juist door deze mix van wonen, werken, verblijf en ontwikkeling vraagt het gebied om een mobiliteitsaanpak die gebiedsgericht, verkeerskundig onderbouwd en zorgvuldig afgestemd is met Gemeente, Stichting NDSM en betrokken partners.

2.1. Onderwerpen mobiliteitsplan

In dit mobiliteitsplan worden onder andere beschreven:

- **Gebiedsanalyse & evenementcontext**
  Analyse van het NDSM-gebied, ruimtelijke ontwikkelingen, infrastructuur, functie-mix, aandachtspunten en werkzaamheden die invloed hebben op mobiliteit.
- **Operationeel mobiliteitsplan & verkeerskundige analyse**
  Methodiek, uitgangspunten, modal split, instroom- en uitstroompatronen, vervoersprognoses en piekbelasting per modaliteit.
- **Mobiliteitsmanagement & communicatie**
  Gedragsbeïnvloeding, spreiding van stromen, pre-communicatie, real-time informatievoorziening en samenwerking met mobiliteitspartners.
- **Parkeren, kiss & ride, taxi, Uber, fiets, OV en pontinzet**
  Capaciteiten, routing, voorzieningen, operationele inrichting en duurzame keuzes voor alle modaliteiten.
- **Afsluitingen & tijdelijke verkeersmaatregelen**
  Alle verkeersmaatregelen per wegvak, tijdvakken, motivatie, parkeerverboden, routing, toegankelijkheid en verkeersregie tijdens DGTL.

Dit mobiliteitsplan vormt daarmee een professionele, verkeerskundig onderbouwde basis voor de uitvoering van DGTL 2026 en biedt handvatten voor een veilig en goed georganiseerde mobiliteit in een gebied dat continu in beweging is.

2.2. Versies van het plan & aanpassingen

Versie	Documentnaam	Datum
1.0	Mobiliteit & Bereikbaarheid DGTL 2026	24-11-2025
2.0	Mobiliteit & Bereikbaarheid DGTL 2026	30-12-2025
3.0	Mobiliteit & Bereikbaarheid DGTL 2026	15-01-2026
4.0	Mobiliteit & Bereikbaarheid DGTL 2026	05-02-2026

2.3. Opmerkingen, vragen & antwoorden

Hieronder de vragen en opmerkingen:

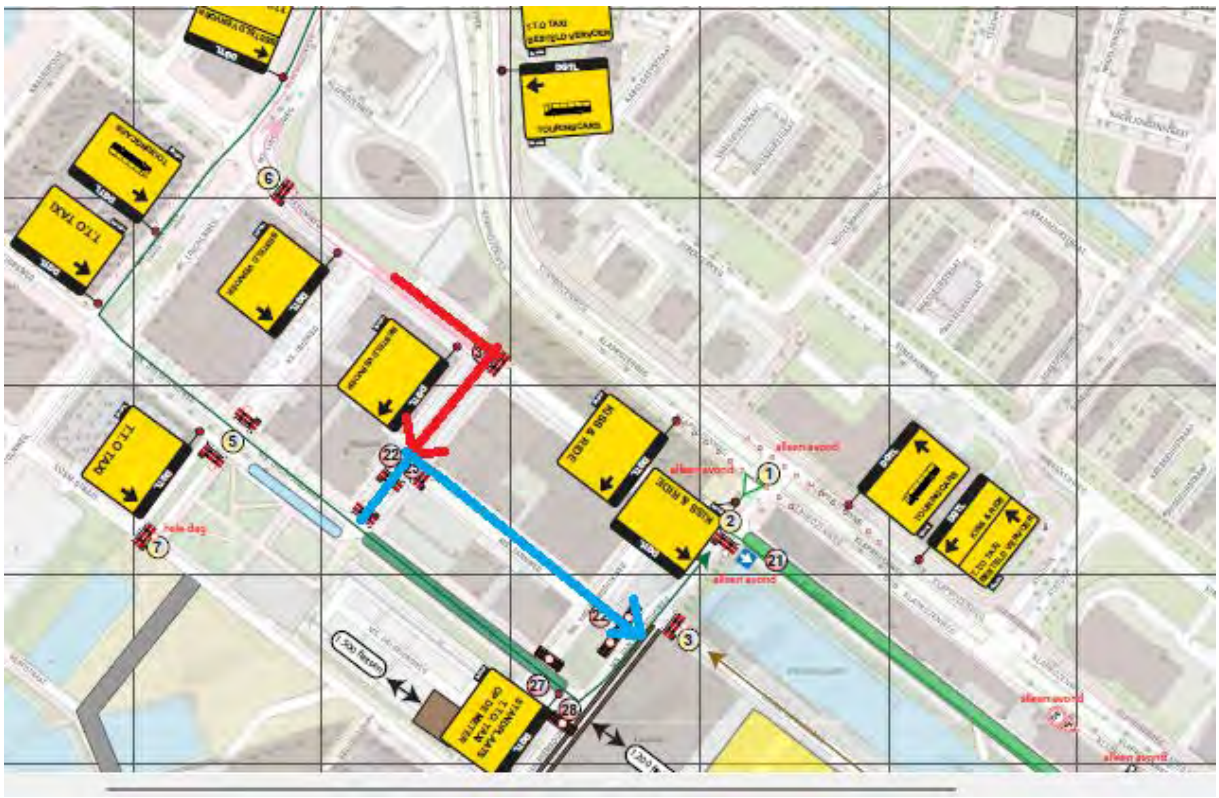
- P.13 mobiliteitsplan: "Wijkparkeren is beperkt aanwezig, maar moet worden gemonitord vanwege leefbaarheid." Er wordt niet omschreven hoe de monitoring plaatsvindt en wat er eventueel gedaan wordt als het tot overlast leidt. – Dit is aangepast beschreven in 4.4.2., geel gemarkeerd.
- P.15: Nachtprogramma is binnen? Correct
- 6.5: De in/uitstroom routes Uber/Bolt zijn mij niet duidelijk (kan hier een kaart met routes/ pijlaanduidingen voor komen?). Uitstapplekken zijn voorzien dichtbij woningen? Hoe wordt geluidsoverlast voorkomen? De volledige routing voor de in- en uitstroom van Uber- en Bolt voertuigen is uitgewerkt in hoofdstuk 6.5. in dit hoofdstuk is het proces stap voor stap beschreven en is tevens een afbeelding opgenomen met de betreffende rijroutes en opstelzones.
- 7.4 afsluiting NDSM Straat: bestemmingsverkeer met ontheffing. Hoe werkt dit? Bewoners krijgen een brief? Graag toelichten Uitgeschreven in 7.4.1 ter verduidelijking.
- 7.5: ms Tarnweg hier is geen ruimte i.v.m. bouwwerkzaamheden. Op dit deel van de aanvraag adviseren wij negatief. Hier moet een alternatief op bedacht worden Voor de ms Tarnweg is, in lijn met uw advies, afgezien van inzet binnen de mobiliteitsmaatregelen. Er wordt geen afzonderlijk operationeel alternatief ingericht, aangezien de resterende straten en beschikbare capaciteit volgens het oorspronkelijke plan voldoende zijn om de verkeersstromen af te wikkelen. Alle visuele kaarten zijn aangepast 1, 2 en 3.
- 7.7. Staat nu "De weg moet volledig vrij blijven van zoekverkeer, **bewonersverkeer**". Hoe komen bewoners dan bij hun woningen? Idem vuilophaaldiensten inzamelen ondergrondse afvalcontainers? Hoe worden bewoners hierover geïnformeerd? Deze passage heeft betrekking op het voorkomen van zoekverkeer door bezoekers van het evenement. Bestemmingsverkeer, waaronder bedrijfsactiviteiten, leveranciers, ondernemers op dit weggedeelte en vuilophaaldiensten ten behoeve van de ondergrondse containers kan de weg te allen tijde blijven bereiken.
- 7.8. Werkzaamheden sloop kavel A4: ruimte tt Vasumweg is meer beperkt in verband met bouwhekken afgezet werkterrein. In de aangeleverde stukken heb ik geen werkzaamheden gezien die leiden tot beperking of stremming van de rijbaan op de tt. Vasumweg. Kunt u bevestigen of er daadwerkelijk rijbaanafzettingen of versmallingen worden gerealiseerd in het kader van de werkzaamheden en bouwhekken? Voor het evenement wordt uitsluitend gebruikgemaakt van de rijbaan; aanvullende ruimte is niet benodigd. Indien echter rijbaanstremming is voorzien, verzoeken wij om gedurende het evenement een doorgang beschikbaar te houden, aangezien deze route is opgenomen in onze geplande verkeersafwikkeling.

- Algemeen: Ik lees niets over communicatie naar omgeving? Maatregelen t.a.v. geluid? Bezoekerslawaai + zwerfafval rond taxi afzet en ophaalplaatsen etc. – de opmerking ten aanzien van communicatie richting de omgeving, geluidsoverlast en zwerfafval vallen buiten de scope van het mobiliteitsplan. Dit wordt doorgaans uitgewerkt binnen het organisatie- en omgevingsplan van de organisator. Indien gewenst kunnen wij de relevante passages daaruit als verwijzing toevoegen.
- Kaart 4: fietsroute wordt alleen vanaf centrum naar DGTL aangeduid. Ik vind dat er voor fietsers in tegengestelde richting (niet DGTL-bezoekers) vanaf NDSM-werf richting Buiksloterham een omleiding moet worden aangekondigd: NDSM-plein afgesloten i.v.m. evenement, fietsers omleiding via Scheepsbouwkade (of Klaprozenweg?) In het huidige voorstel worden fietsers richting centrum 'aan hun lot overgelaten'. Fietsers die DGTL bezoeken zijn overwegend lokaal georiënteerd en kennen de omgeving en de gebruikelijke fietsverbindingen in Amsterdam goed. Tijdens de instroom worden zij actief begeleid door verkeersregelaars en servicemedewerkers, waarna zij gericht worden verwezen naar de aangewezen fietsenstallingen. Hiermee voorkomen wij foutief geplaatste fietsen en ongewenste parkeerdruk in de omgeving. Deze werkwijze wordt al meerdere jaren succesvol toegepast en heeft zich in de praktijk bewezen. Gezien de beperkte complexiteit van de omgeving en de zelfredzaamheid van fietsers achten wij aanvullende bebording voor de terugroute niet noodzakelijk.

Vraag 7.8 – 5.1, 2, e (opmerking bereikbaarheid) – opmerking 13 januari 2026

In de periode van week 2 tot en met week 13 voeren wij samen met Vattenfall werkzaamheden uit in de TT Vasumweg. Door weersomstandigheden is de verwachting dat de planning met +/- 2 weken zal uitlopen.
Bovendien zal Vattenfall na week 13 nog circa twee weken werkzaamheden uitvoeren in de TT Vasumweg (fase 11). Gedurende deze periode zal de TT Vasumweg gestremd zijn.

In de bijgevoegde tekening heb ik met rood aangegeven wat niet bereikbaar is en met blauw welke route wel bereikbaar blijft. Ten aanzien van de Tarnweg (zie blauwe pij) blijft deze van één zijde bereikbaar. – In alle kaarten is het onderstaande aangepast in versie 3.0.



3. Gebiedsanalyse, evenementcontext & operationele randvoorwaarden

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de context geschetst waarbinnen DGTL Amsterdam 2026 georganiseerd wordt. We beschrijven de algemene evenementgegevens, de exacte programmatijden en bezoekerscapaciteit per dag. Vervolgens wordt een gebiedsanalyse gegeven van de NDSM-Werf en haar directe omgeving, met aandacht voor ruimtelijke ontwikkelingen, woon- en werkfuncties, bereikbaarheid, aanwezige infrastructuur en relevante sensitiviteiten. Tot slot wordt ingegaan op werkzaamheden en gebiedsontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de mobiliteit tijdens het evenement.

3.2. Algemeen- evenementgegevens DGTL Amsterdam 2026

Evenementgegevens

- Naam evenement: DGTL 2026
- Data: 3,4 en 5 april 2026
- Locatie: NDSM-Werf
- Adres: NDSM-Plein 28, 1033WB Amsterdam
- Organisator: Apenkooi Events B.V./ DGTL B.V.

3.3. Omschrijving van het evenement

DGTL is een internationaal vooraanstaand elektronisch muziekfestival dat jaarlijks plaatsvindt in Amsterdam en meerdere edities kent in Barcelona, Tel Aviv en andere wereldsteden. Het festival staat bekend om zijn vooruitstrevende programmering binnen elektronische muziek, innovatieve kunstinstallaties en sterke focus op duurzaamheid (circulair produceren, zero-waste aanpak en energie-innovatie).

DGTL wordt sinds 2013 georganiseerd op de NDSM-Werf en behoort tot de best bezochte dance-evenementen in Nederland. Het trekt jaarlijks tienduizenden bezoekers uit binnen- en buitenland.

3.4. Tijden van het evenement

Vrijdagnacht: 22:00 – 05:00
Zaterdag (dag): 12:00 – 23:00
Zaterdagnacht: 23:00 – 05:00
Zondag (dag): 13:00 – 23:00
Zondagnacht: 23:00 – 05:00

Moment	Tijden	Capaciteit
Vrijdagnacht	22:00 – 05:00 uur	4.000 pax
Zaterdag	12:00 – 23:00 uur	21.000 pax
Zaterdagnacht	23:00 – 05:00 uur	4.000 pax
Zondag	13:00 – 23:00 uur	21.000 pax
Zondagnacht	23:00 – 05:00 uur	4.000 pax

Deze informatie wordt in latere hoofdstukken gebruikt voor instroom-, uitstroom- en capaciteitsberekeningen.

3.5. Gebiedsanalyse – NDSM-Werf en omgeving

3.5.1. Ligging en karakter van het gebied

De NDSM-Werf ligt op de noordelijke IJ-oever in Amsterdam-Noord en is een iconisch gebied met een unieke mix van cultuur, bedrijvigheid, horeca, kunst, kantoren, onderwijs en evenementen. Het terrein is oorspronkelijk een industriële scheepswerf (Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij) en is uitgegroeid tot een hoog stedelijke bestemming met internationale aantrekkingskracht.
De NDSM-Werf wordt gekenmerkt door:

- Industrieel erfgoed en grote open ruimtes;
- Gemengde functies: wonen, werken, cultuur;
- Een hoge dichtheid van creatieve ondernemingen;
- Een groot horeca-aanbod, ateliers en kunstinstellingen;
- Diverse evenementlocaties en tijdelijke initiatieven;
- Belangrijke OV-verbindingen (ponten) en hoofdfietsroutes.

3.5.2. Functiemix: wonen, werken, cultuur en bedrijvigheid

De omgeving van de NDSM-Werf ontwikkelt zich sterk richting een volledig stedelijk woon- en werkgebied. De afgelopen jaren zijn duizenden woningen opgeleverd rond de Mt. Lincolnweg, tt. Vasumweg en NDSM-straat, met verdere woningbouwprojecten gepland tot ten minste 2034.
Belangrijke functies in het gebied:

- Nieuwbouwprojecten en grootschalige woningbouw;
- Horeca (o.a. IJver, Pllek, Noorderlicht);
- Kantoren en creatieve bedrijven;
- Hotels en short-stayvoorzieningen;
- Onderwijs (Hogeschool van Amsterdam/ NDSM-campus);
- Logistieke en bouwfuncties in transformatiegebieden.

De combinatie van nieuwe bewoners, bestaande bedrijven en gebiedsontwikkeling maakt dat DGTL een aanzienlijke ruimtelijke en sociale impact heeft. Daarom is zorgvuldige mobiliteitsplanning noodzakelijk.

3.5.3. Belangrijkste infrastructuur & ontsluiting

De NDSM-Werf wordt ontsloten via een combinatie van:

- **Hoofdwegen**: Klaprozenweg, tt. Vasumweg, NDSM-straat, Ms. Oslofjordweg, Ms. van Riemsdijkweg, Mt. Lincolnweg
- **Fietsstructuur**: intensieve fietsroutes vanuit Buiksloterham, Van der Pekbuurt, Overhoeks en pontverbindingen
- **Openbaar vervoer**: pondverbindingen F4, F7 en buslijnen in de omgeving
- **Parkeervoorzieningen**: beperkte openbare capaciteit, geen grootschalige parkeergarages rondom het terrein
- **Toegang tot het IJ**: pontaanlandingen aan NDSM-kade

3.5.4. Aandachtspunten in het gebied

Het gebied kent bekende aandachtspunten voor evenementenmobiliteit:

- Nauwe profielen op sommige toegangswegen;
- Drukke fietsroutes (met name in de middag en avond);
- Beperkte ruimte voor opstelvakken, wachtende taxi's en touringcars;
- Combinatie met bouwlogistiek en leveringen voor lokale bedrijven;
- Aanwezigheid van woonstraten met beperkte capaciteit;
- Pontcapaciteit en wisselende vaarschema's.

3.6. Werkzaamheden en gebiedsontwikkelingen

3.6.1. Huidige status werkzaamheden

- De gemeente Amsterdam meldt werkzaamheden aan de ponthalte NDSM, waarbij aanpassingen plaatsvinden aan het pontplateau en de dienstregeling (F7). Deze werkzaamheden hebben echter geen invloed op het evenement, omdat deze ruim voor het evenement al afgerond zijn. **Bron:** Gemeente Amsterdam – Projectpagina NDSM-Werf, nieuwsbericht "Werkzaamheden aan ponthalte NDSM". *(https://www.amsterdam.nl/projecten/ndsm-werf/)*
- In het gebied zijn diverse bouwprojecten en gebiedsontwikkelingen actief, waaronder grootschalige woningbouw, utiliteitsbouw en herontwikkeling van industriële panden. Deze projecten maken deel uit van de langdurige transformatie van het NDSM-terrein die loopt tot circa 2034.
  Bronnen: Gemeente Amsterdam – Gebiedsontwikkeling NDSM-Werf *(https://www.amsterdam.nl/projecten/ndsm-werf/)*. Gebiedsontwikkeling.nu – Projectkaart NDSM-Werf *(https://www.gebiedsontwikkeling.nu/)*. VolkerWessels nieuwsbericht – "NDSM-werf van ruige rafelrand naar modern woon- en werkcomplex" *(https://www.volkerwessels.com/nl/nieuws/)*
- De fasering, omvang en verkeersimpact van deze projecten in de periode rondom april 2026 zijn nog niet officieel bevestigd door de gemeente of projectontwikkelaars. Deze informatie is essentieel voor het definitief kunnen bepalen van verkeersstromen, omleidingen en operationele risico's.

3.6.2. Huidige status werkzaamheden – relevant voor DGTL

Op basis van de recente afstemming met de Gemeente Amsterdam (d.d. 9 december 2025) zijn de volgende werkzaamheden en infrastructurele ontwikkelingen van toepassing in de directe omgeving van het evenemententerrein in de periode rondom het DGTL-weekend (3–5 april 2026):

- **A8-1 (Boegbeeld)**
  - Het hei- en damwandwerk voor A8-1 vindt plaats in de periode januari–maart en is voorafgaand aan het DGTL-weekend afgerond**.**
  - Eventuele aanvullende verkeersmaatregelen ten behoeve van hijswerkzaamheden worden na het evenement uitgevoerd en hebben geen impact op DGTL 2026.
- **Toegangswegen A4-infrastructuur (Mt. Lincolnweg/ T.T. Vasumweg/ Ibisweg)**
  - De werkzaamheden lopen door in april, maar worden gefaseerd uitgevoerd.
  - In de DGTL-periode kunnen lokale versmallingen voorkomen, maar er zijn geen volledige afsluitingen van toegangswegen voorzien.
  - Autoverkeer blijft mogelijk; fiets- en voetpaden kunnen indien nodig tijdelijk worden omgeleid.
- **Aanpassing groen/ voetpad Van Riemsdijkweg (B9)**
  - De werkzaamheden worden naar verwachting afgerond in januari–maart en het traject is tijdens DGTL toegankelijk.
  - Ten behoeve van het festival worden lokale afsluitingen aan de Van Riemsdijkweg toegepast voor de evenementeninrichting.
  - De geactualiseerde projecttekening wordt toegevoegd zodra deze door het projectteam is vrijgegeven.
- **Bouw- en veiligheidsmaatregelen A8-1 (verkeersregelaars/ hijswerk)**
  - Tijdens reguliere bouwwerkzaamheden (buiten het DGTL-weekend) wordt gewerkt met tijdelijke afzettingen en inzet van verkeersregelaars op o.a. Ms. Tarnweg en Ms. Oslofjordweg.

- Deze inzet geldt hoofdzakelijk in de periode jan–mrt en is niet van toepassing tijdens het DGTL-weekend.
- Bewoners en ondernemers worden door de gemeente vooraf geïnformeerd.

Bron: Gemeente Amsterdam – terugkoppeling werkzaamheden en projectfasering (e-mail 5.1, 2, e 9 december 2025)

3.6.3. Gebiedsontwikkelingen NDSM-terrein

Het NDSM-gebied maakt onderdeel uit van een langjarige gebiedsontwikkeling (tot circa 2034), waarbij woningbouw, utiliteitsbouw en herontwikkeling van industriële panden gefaseerd worden gerealiseerd. Deze projecten kunnen incidenteel leiden tot tijdelijke werkvakken, omleidingen of logistieke bouwbewegingen in de omgeving.

De actuele voortgang wordt afgestemd met de gemeente en betrokken projectteams. Waar relevant worden wijzigingen vertaald naar de operationele verkeers- en mobiliteitsmaatregelen in hoofdstuk 6 en 7.

3.7. Bezoekersanalyse & herkomst 2024-2026 (prognose 2026)

Op basis van de kaartverkoopgegevens van DGTL 2024 en 2025 blijft DGTL een sterk Amsterdam-georiënteerd festival. In beide jaren kwam een groot deel van de bezoekers uit Noord-Holland (tussen de 52% en 65%), waarbij Amsterdam veruit de grootste bronstad blijft met ongeveer 30–35% van alle kaartkopers. Dit aandeel is in 2025 wel iets verschoven, maar blijft structureel hoog en vormt daarmee de belangrijkste basis voor de bezoekersstroom.

Na Amsterdam komen de meeste bezoekers uit Utrecht**,** Rotterdam en Den Haag. Deze groepen reizen grotendeels met de trein naar Amsterdam Centraal, waarna ze vrijwel allemaal de NDSM-pont nemen. Hierdoor ontstaat een mobiliteitsprofiel waarin zowel Amsterdamse fietsers als treinreizigers uit de Randstad uitkomen op dezelfde vervoers-as: Centraal Station naar NDSM-pont.

Het internationale aandeel is in 2025 verder afgenomen (ongeveer 3–5%), waardoor de afhankelijkheid van taxi's en hotels kleiner wordt en de druk op OV en pont juist verder toeneemt. De gemiddelde leeftijd van het publiek daalt licht, wat resulteert in een grotere bereidheid om met de fiets of het OV te reizen.

3.7.1. Prognose DGTL

Voor 2026 wordt uitgegaan van een herkomstprofiel waarin Amsterdam opnieuw het grootste aandeel bezoekers levert, aangevuld met een stabiele instroom vanuit de Randstad. Omdat zowel Amsterdamse bezoekers (fiets) als niet-Amsterdamse bezoekers (trein → pont) vrijwel altijd via de pontcorridor reizen, wordt voor 2026 gerekend met een sterk verhoogde pontbelasting.
De mobiliteitsprognose voor DGTL 2026 luidt als volgt:

- **Pont**: **55–65%**
  (dominante modaliteit Amsterdamse bezoekers + vrijwel alle OV-reizigers uit de Randstad komen via CS en stappen over op de pont)
- **Fiets**: **30–35%**
  (sterk Amsterdam-georiënteerde doelgroep, hoge fietsbereidheid)
- **OV (trein/metro/bus)**: **35–45%**
  (grotere Randstad instroom allemaal via CS en dus indirect ook via pont)
- **Taxi/Uber**: **5–8%**
  (minder internationale bezoekers)

- **Auto**: **2–3%**
  (beperkte voorzieningen + sterk stedelijk publiek)

Met deze prognose wordt bevestigd dat de NDSM-pont opnieuw de absolute ruggengraat vormt van DGTL 2026**,** zowel tijdens instroom als uitstroom.

4. Operationeel mobiliteitsplan/ verkeerskundige analyse

4.1. Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de verwachte mobiliteitsstromen rondom DGTL Amsterdam 2026 en de wijze waarop deze stromen worden geanalyseerd, geprognosticeerd en gemanaged. Op basis van (1) historische edities op de NDSM-Werf, (2) ingress-data van 2025 per festivalmoment en (3) operationele tellingen uit de mobiliteits-WhatsAppgroep 2025, is een model opgesteld voor de modal split en de tijdsverdeling van instroom en uitstroom. Deze analyse vormt de basis voor de inzet van tijdelijke verkeersmaatregelen, de positionering van ov-/pont- en fietsvoorzieningen en de te verwachten belasting op de omliggende infrastructuur.

Belangrijk uitgangspunt is dat DGTL een groot deel van het publiek regionaal/lokaal aantrekt (Amsterdam en MRA), aangevuld met een substantieel aandeel nationale en internationale bezoekers. Een internationale bezoekersmix past bij het profiel van Amsterdam als internationale bestemming en bij DGTL's positionering als toonaangevend elektronisch muziek- en kunstfestival.

4.2. Methodiek en uitgangspunten

Databronnen

1. Ingress-rapporten DGTL 2025 (dag en nachtprogramma) voor het bepalen van piekmomenten in instroom/uitstroom.
2. WhatsApp-tellingen 2025 van kiss & ride, uber, touringcars en fiets parkeren (cumulatief per meetmoment)
3. Ervaringsgegevens vorige edities en locatieprofiel NDSM (infrastructuur, omgeving en ontwikkelcontext).

4.2.1. Bezettingsgraden

Conform eerdere edities op NDSM hanteren we onderstaande bezettingsgraden voor conversie van voertuigen naar personen:

- Auto (regulier/parkeren): 3,6 personen/voertuig
- Taxi/Uber/Kiss & Ride: 2,5 personen/auto (excl. chauffeur)
- Fiets: 1,1 persoon/fiets
- Touringcar: 55 personen/bus

4.2.2. Kanttekening Pont/OV

Naar aanleiding van het overleg met 5.1, 2, e is op basis van gezamenlijke en praktijkervaring een concreet inzetschema opgesteld voor de pendeldienst. Dit inzetschema wordt integraal opgenomen en uitgewerkt in het mobiliteitsplan.

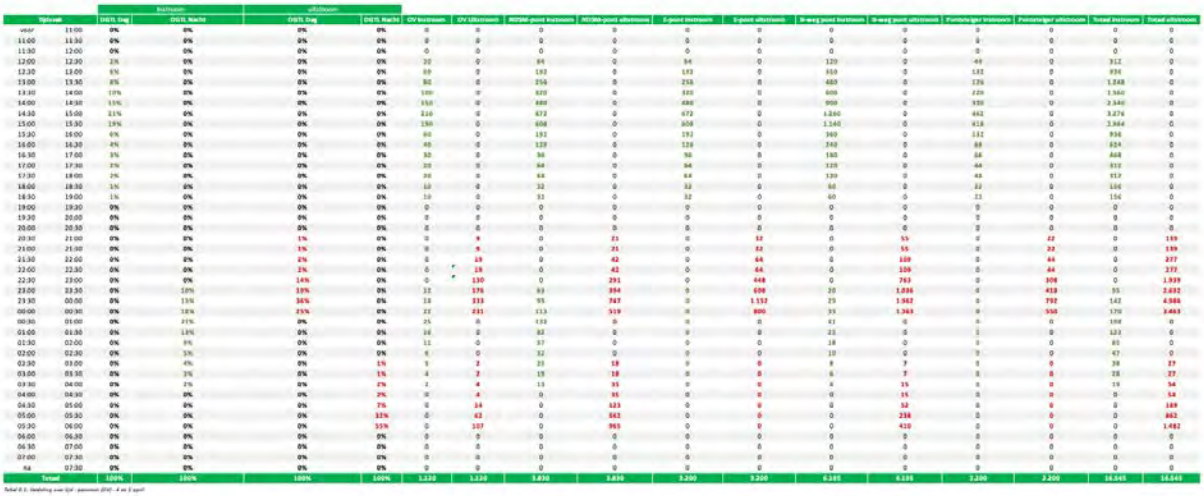
Op basis van dit overleg en de voorgestelde operationele inrichting concluderen beide partijen dat er geen knelpunten of operationele belemmingeren worden voorzien in de uitvoering. De in eerdere analyses gesignaleerde capaciteitsverschillen en tekorten worden, binnen de voorgestelde inzet en logistieke opzet, als beheersbaar en operationeel haalbaar beoordeeld.

Gelet op de ruime ervaring met vergelijkbare vervoersstromen en evenementen scenario's bestaat er vertrouwen in een stabiele en robuuste uitvoering van de pendeloperatie, waarbij de bereikbaarheid en doorstroming voldoende geborgd zijn.

4.2.2.1. Verdeling over tijd – pontinzet – 4 en 5 april

Onderstaand schema geeft een overzicht van de verwachte instroom en uitstroom van bezoekers per tijdsblok, uitgesplitst naar vervoersmodaliteit. Het schema is opgesteld

op basis van bezoekersprognose, ervaringscijfers en operationele uitgangspunten, en vormt de basis voor de inrichting van de vervoersoperatie en de inzet van capaciteit gedurende het evenement.



Gecombineerd NDSM

Tijdvak		Capaciteit NDSM Pont	Tekort instroom	Tekort uitstroom	Capaciteit E-Pont	Tekort instroom	Tekort uitstroom	Capaciteit totaal	Tekort instroom	Tekort uitstroom	Capaciteit Pontsteiger	Tekort instroom	Tekort uitstroom	Capaciteit Bulkloterweg	Tekort instroom	Tekort uitstroom
voor	11:00							0								
11:00	11:30	860						860			550			2.325		
11:30	12:00	860	860	860		0	0	860	860	860	550	550	550	2.325	2.325	2.325
12:00	12:30	860	796	860		-64	0	860	732	860	550	506	550	2.325	2.205	2.325
12:30	13:00	860	668	860		-192	0	860	476	860	550	418	550	2.325	1.965	2.325
13:00	13:30	860	604	860	300	44	300	1.160	648	1.160	550	374	550	2.325	1.845	2.325
13:30	14:00	860	540	860	300	-20	300	1.160	520	1.160	550	330	550	2.325	1.725	2.325
14:00	14:30	860	380	860	300	-180	300	1.160	200	1.160	550	220	550	2.325	1.425	2.325
14:30	15:00	860	188	860	300	-372	300	1.160	-184	1.160	550	88	550	2.325	1.065	2.325
15:00	15:30	860	252	860	300	-308	300	1.160	-56	1.160	550	132	550	2.325	1.185	2.325
15:30	16:00	860	668	860	300	108	300	1.160	776	1.160	550	418	550	2.325	1.965	2.325
16:00	16:30	860	732	860	300	172	300	1.160	904	1.160	550	462	550	2.325	2.085	2.325
16:30	17:00	860	764	860	300	204	300	1.160	968	1.160	550	484	550	2.325	2.145	2.325
17:00	17:30	860	796	860	300	236	300	1.160	1.032	1.160	550	506	550	2.325	2.205	2.325
17:30	18:00	860	796	860	300	236	300	1.160	1.032	1.160	550	506	550	2.325	2.205	2.325
18:00	18:30	860	828	860		-32	0	860	796	860	550	528	550	2.325	2.265	2.325
18:30	19:00	620	588	620		-32	0	620	556	620	310	288	310	2.325	2.265	2.325
19:00	19:30	620	620	620		0	0	620	620	620	310	310	310	2.325	2.325	2.325
19:30	20:00	620	620	620		0	0	620	620	620	310	310	310	2.325	2.325	2.325
20:00	20:30	620	620	620		0	0	620	620	620	310	310	310	2.325	2.325	2.325
20:30	21:00	620	620	599		0	-32	620	620	567	310	310	288	2.325	2.325	2.271
21:00	21:30	620	620	599		0	-32	620	620	567	310	310	288	2.325	2.325	2.271
21:30	22:00	930	930	889	600	600	536	1.530	1.530	1.425	310	310	266	2.325	2.325	2.216
22:00	22:30	930	930	889	600	600	536	1.530	1.530	1.425	310	310	266	2.325	2.325	2.216
22:30	23:00	930	930	640	600	600	152	1.530	1.530	792	310	310	2	2.325	2.325	1.562
23:00	23:30	930	867	536	900	900	292	1.830	1.767	828	550	550	132	2.325	2.306	1.290
23:30	00:00	930	836	183	900	900	-252	1.830	1.736	-69	550	550	-242	2.325	2.296	363
00:00	00:30	930	817	411	900	900	100	1.830	1.717	511	550	550	0	2.325	2.290	963
00:30	01:00	310	178	310		0	0	310	178	310		0	0	1.550	1.509	1.550
01:00	01:30	310	228	310		0	0	310	228	310		0	0	1.550	1.525	1.550
01:30	02:00	310	253	310		0	0	310	253	310		0	0	1.550	1.532	1.550
02:00	02:30	310	279	310		0	0	310	279	310		0	0	1.550	1.540	1.550
02:30	03:00	310	285	292		0	0	310	285	292		0	0	775	767	768
03:00	03:30	310	291	292		0	0	310	291	292		0	0	775	769	768
03:30	04:00	310	297	275		0	0	310	297	275		0	0	775	771	760
04:00	04:30		0	-35		0	0	0	0	-35		0	0	775	775	760
04:30	05:00		0	-123		0	0	0	0	-123		0	0	775	775	723
05:00	05:30		0	-562		0	0	0	0	-562		0	0	775	775	537
05:30	06:00		0	-965		0	0	0	0	-965		0	0	775	775	365
06:00	06:30		0	0		0	0	0	0	0		0	0	775	775	775
06:30	07:00	310	310	310		0	0	310	310	310		0	0	1.550	1.550	1.550
07:00	07:30	310	310	310		0	0	310	310	310		0	0	1.550	1.550	1.550
na	07:30	310	310	310		0	0	310	310	310		0	0	1.550	1.550	1.550
Totaal																

Tabel 0.2: Tekort capaciteit NDSM - E-Pont, Pontsteiger & Bulkloterweg

4.3. Verwachte vervoersstromen (modaliteiten)

Voor DGTL op de NDSM-Werf zijn de volgende hoofdmodaliteiten relevant:

- **Fiets en bromfiets** (regionale instroom, hoge piekconcentratie rond opening)
- **Pont/ OV** (NDSM-pont vanaf CS en Pontsteiger; hoofdmodaliteit)
- **Taxi/ Uber** (Oslofjordweg, T.T. Vasumweg/T.T. Melaniaweg)
- **Kiss & Ride** (T.T. Vasumweg)
- **Touringcars** (beperkt aandeel)
- **Te voet** (klein aandeel, bewoners/overnachting in directe omgeving)

De keuze voor deze modaliteiten sluit aan bij de ligging van NDSM (autoluw binnenstedelijk gebied, sterke fiets- en ov-ontsluiting en pontafhankelijkheid).

4.4. Voorlopige modal split (op basis van tellingen 2025)

Op basis van de tellingen uit de editie 2025 is een eerste modal split opgesteld. Deze tellingen vormen een bruikbare ondergrens, maar geven geen volledig beeld van de totale vervoersstromen omdat een deel van de bezoekers buiten het telgebied instroomt. Voor een realistische modal split zijn daarom correcties

toegepast op basis van operationele ervaring, locatieprofiel en gedragskenmerken van bezoekers.

4.4.1. Zaterdag dagprogramma 2025 – laatste cumulatieve telling

- Kiss & Ride: 117 voertuigen
- Taxi: 128 voertuigen
- Uber: 173 voertuigen
- Fiets parkeren totaal: 2.350 fietsen
- Touringcars: 2 voertuigen

4.4.2. Niet-getelde modaliteiten

De volgende groepen zijn in 2025 niet of slechts beperkt meegeteld:

- **Taxi, Uber en Kiss & Ride** die bezoekers afzetten buiten de officiële zones (o.a. Klaprozenweg, tt. Vasumweg, Neveritaweg).
- **Fietsers** die hun fiets parkeren bij Pontsteiger of elders in de omgeving en daarna lopend of via de pont het terrein bereiken.
- **Auto's** die in de omgeving worden geparkeerd (geschat: 100–120 voertuigen per dagprogramma). Leefbaarheid wordt door de coördinatoren frequent gemonitord door videobeelden van de toegang tot de wijken in de mobiliteitsapp.
- **OV/fiets- of OV/pontcombinaties**, die zichtbaar zijn in de pontinstroom maar niet in de verkeers- of fietstellingen.

4.4.3. Correctiemethode

Om een realistisch totaalbeeld te creëren is de modal split herberekend door:

- Taxi/Uber/K&R te verhogen met +25–30%
- Fietsers te verhogen met +20–25% voor Pontsteiger en alternatieve stallingen
- 100–120 auto's mee te nemen als aanvullende parkeercategorie (3,6 pax/voertuig)
- Pont/OV als restcategorie te bepalen, passend bij de dominante rol van deze modaliteit op NDSM.

4.4.4. Resultaat – gecorrigeerde modal split (dagprogramma's zaterdag/zondag)

Modaliteit	Aandeel (voorlopig)	Toelichting
Pont/ OV/ Te voet	65-70%	Hoofdmodaliteit; zeer hoge instroom via pontlijnen; corrigeert restcategorie
Fiets (incl. Pontsteigerfietsen)	20%	Sterk regionaal fietsgebruik + aanvullende stallingen buiten telgebied
Taxi/ Uber/ Kiss & Ride	6-7%	Inclusief correctie voor afzet buiten de officiële zones
Auto	2%	100-120 voertuigen, voornamelijk regionaal publiek
Touringcars	1%	Klein aandeel, met name nationale bezoekersgroepen

Tabel 1. Modal split – verdeling dagprogramma's

4.5. Conclusie

De NDSM-werf blijft, net als voorgaande jaren, sterk afhankelijk van pont/OV als primaire modaliteit. Fiets vormt een belangrijke tweede modaliteit en kent door alternatieve stallingslocaties een hoger aandeel dan uit de tellingen blijkt. Taxi/Uber/K&R blijft operationeel cruciaal ondanks een relatief klein aandeel.

Wijkparkeren is beperkt aanwezig, maar moet worden gemonitord vanwege leefbaarheid.

Deze modal split vormt de definitieve werkbasis totdat GVB de nieuwe pont- en OV-capaciteitscijfers aanlevert voor 2026.

4.6. Verdeling van instroom en uitstroom over tijd

De tijdsverdeling van bezoekersstromen is gebaseerd op de ingress-rapportages van DGTL 2025, aangevuld met de operationele waarnemingen uit de mobiliteits-WhatsAppgroep. Hieruit blijkt een consistent patroon dat als basis kan worden gebruikt voor de planning in 2026.

4.6.1. Dagprogramma

- Instroomfase 1 (opening + 90 minuten):
- Hoge instroom via pont/OV en fiets.
- Bezoekers die vroeg arriveren komen voornamelijk uit de MRA-regio en Amsterdam zelf (fietsend of via pont).
- Instroompiek (90–210 minuten na opening):
- Hoogste intensiteiten voor alle modaliteiten.
- Taxi/Uber/K&R nemen relatief toe tijdens deze piek omdat laatkomers vaker voor deur-tot-deur-vervoer kiezen.
- Fietsstromen stabiliseren richting de piek.
- Afvlakking (namiddag):
- De instroom daalt geleidelijk; taxi & Uber blijven geconcentreerd aanwezig.
- Uitstroomfase (laatste 60 minuten + direct na einde):
- Ponten bepalen het uitstroomritme.
- Taxi/Uber/K&R kennen een korte maar zeer hoge piek (direct na sluiting).
- Fietsers vertrekken gespreider.

4.6.2. Percentuele instroomverdeling – zaterdag (12:00 – 21:00 uur)

Tijdvak	% van totale instroom	Personen
12:00 – 13:00	6%	1.260
13:00 – 14:00	12%	2.520
14:00 – 15:00	18%	3.780
15:00 – 16:00	24%	5.040
16:00 – 17:00	18%	3.780
17:00 – 18:00	10%	2.100
18:00 – 19:00	6%	1.260
19:00 – 21:00	6%	1.260
Totaal	100%	21.000

Tabel 2. Percentuele instroomverdeling

Zaterdag piekpercentage

- 42% van de instroom vindt plaats tussen 15:00 – 17:00 uur

4.6.3. Percentuele Uitstroomverdeling – zaterdag (21:00 – 00:30 uur)

Tijdvak	% van totale instroom	Personen
Voor 23:00	9%	1.890
23:00 – 23:30	75%	15.750
23:30 – 00:00	13%	2.730
00:00 – 00:30	3%	630
Totaal	100%	21.000

Tabel 3. Percentuele uitstroomverdeling

Resultaat:

- 80% weg binnen 45 minuten
- 100% weg binnen 1,5 uur

4.6.4. Percentuele instroomverdeling – zondag (13:00 – 23:00 uur)

Tijdvak	% van totale instroom	Personen
13:00 – 14:00	11%	2.310
14:00 – 15:00	19%	3.990
15:00 – 16:00	26%	5.460
16:00 – 17:00	20%	4.200
17:00 – 18:00	12%	2.520
18:00 – 19:00	6%	1.260
19:00 – 21:00	6%	1.260
Totaal	100%	21.000

Tabel 4. Percentuele instroomverdeling

Zondag piekpercentage

- 64% van de instroom vindt plaats tussen 14:00 – 16:00 uur

4.6.5. Percentuele Uitstroomverdeling – zondag (21:00 – 00:30 uur)

Tijdsvak	% van totale instroom	Personen
Voor 23:00	9%	1.890
23:00 – 23:30	75%	15.750
23:30 – 00:00	13%	2.730
00:00 – 00:30	3%	630
Totaal	100%	21.000

Tabel 5. Percentuele uitstroomverdeling

Resultaat:

- 80% weg binnen 45 minuten
- 100% weg binnen 1,5 uur

4.6.6. Nachtprogramma

- Instroompiek rond 23:00–00:00 uur, gevolgd door een snelle afname.
- Taxi/Uber/K&R zijn in de nachtprogramelementen relatief groter vanwege de late uren en verminderde beschikbaarheid van regionaal OV.
- Uitstroom vindt sterk geconcentreerd plaats tussen 05:00–06:30 uur.
- Fietsers vormen 's nachts een rustiger maar consistente stroom.

4.6.7. Percentuele instroomverdeling – vrijdagnacht (22:00 – 04:00 uur)

Tijdsvak	% van totale instroom	Personen
22:00 – 23:00	38%	1.520
23:00 – 00:00	34%	1.360
00:00 – 01:00	17%	680
01:00 – 02:00	7%	280
02:00 – 03:00	3%	120
03:00 – 04:00	1%	40
Totaal	100%	4.000

Tabel 6. Percentuele instroomverdeling

Vrijdagnacht piekpercentage

- 72% van alle instroom vindt plaats tussen 22:00 – 00:00 uur

4.6.8. Percentuele Uitstroomverdeling – vrijdagnacht (05:00 – 07:00 uur)

Tijdvak	% van totale instroom	Personen
05:00 – 05:30	68%	2.720
05:30 – 06:00	17%	680
06:00 – 06:30	13%	520
06:30 – 07:00	2%	80
Na 07:00 uur	0%	0
Totaal	100%	4.000

Tabel 7. Percentuele uitstroomverdeling

Resultaat

- 80% weg binnen 45 minuten
- 100% weg binnen 1,5 uur

4.6.9. Percentuele instroomverdeling – zaterdagnacht (23:00 – 04:00 uur)

Tijdvak	% van totale instroom	Personen
23:00 – 00:00	33%	165
00:00 – 01:00	36%	180
01:00 – 02:00	18%	90
02:00 – 03:00	9%	45
03:00 – 04:00	4%	20
Totaal	100%	500

Tabel 8. Percentuele instroomverdeling

Zaterdagnacht piekpercentage

- 69% van de instroom vindt plaats tussen 23:00 – 01:00 uur

4.6.10. Percentuele Uitstroomverdeling – zaterdagnacht (05:00 – 07:00 uur)

Tijdvak	% van totale instroom	Personen
05:00 – 05:30	68%	2.720
05:30 – 06:00	17%	680
06:00 – 06:30	13%	520
06:30 – 07:00	2%	80
Na 07:00 uur	0%	0
Totaal	100%	4.000

Tabel 9. Percentuele uitstroomverdeling

Resultaat

- 80% weg binnen 45 minuten
- 100% weg binnen 1,5 uur

4.6.11. Percentuele instroomverdeling – zondagnacht (23:00 – 04:00 uur)

Tijdvak	% van totale instroom	Personen
23:00 – 00:00	33%	165
00:00 – 01:00	36%	180
01:00 – 02:00	18%	90
02:00 – 03:00	9%	45
03:00 – 04:00	4%	20
Totaal	100%	500

Tabel 10. Percentuele instroomverdeling

Zondagnacht piekpercentage

- 69% van de instroom vindt plaats tussen 23:00 – 01:00 uur

4.6.12. Percentuele Uitstroomverdeling – zondagnacht (05:00 – 07:00 uur)

Tijdvak	% van totale instroom	Personen
05:00 – 05:30	68%	2.720
05:30 – 06:00	17%	680
06:00 – 06:30	13%	520
06:30 – 07:00	2%	80
Na 07:00 uur	0%	0
Totaal	100%	4.000

Tabel 11. Percentuele uitstroomverdeling

Resultaat

- 80% weg binnen 45 minuten
- 100% weg binnen 1,5 uur

4.6.13. Instroom voertuigen

De instroom van voertuigen vormt een belangrijk onderdeel van de totale mobiliteitsafwikkeling rondom DGTL. In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt hoe de verschillende gemotoriseerde modaliteiten waaronder auto's, taxi's, Kiss & Ride, Uber en touringcars zich over de tijd ontwikkelen en welke volumes per tijdvak verwacht worden. Deze analyse is gebaseerd op de bezoekersinstroom, de nieuw vastgestelde modal split voor 2026 en de verwachte vervoersvraag per evenementmoment.

Door de voertuigeninstroom te koppelen aan de instroom van bezoekers ontstaat een nauwkeurig beeld van de piekbelasting op de omliggende infrastructuur, met name op de Ms. van Riemsdijkweg, het NDSM-Plein en de aangewezen afzet- en ophaalzones. Deze inzichten vormen de basis voor de inzet van verkeersregelaars, de routing van gemotoriseerd verkeer, de inrichting van Kiss & Ride- en Uber-zones en de afstemming met gemeentelijke diensten en vervoerspartners.

Daarnaast worden deze prognoses ook gebruikt voor de afstemming met het GVB, dat verantwoordelijk is voor de inzet en capaciteit van de pontlijnen rondom het NDSM-terrein. De bezoekersaantallen, modal split en tijdsvakprognoses worden separaat gedeeld met het GVB, zodat zij kunnen beoordelen welke capaciteit zij kunnen leveren en welke aanvullende maatregelen eventueel noodzakelijk zijn. De uiteindelijke vervoersafwikkeling is daardoor afhankelijk van de bevestigde capaciteit en inzet van het GVB tijdens de evenementdagen.

In de volgende paragrafen worden per evenementdag en -tijdslot de verwachte aantallen voertuigen gepresenteerd, inclusief de analyse van de piekmomenten, de impact op verkeersdoorstroming en de benodigde operationele maatregelen.

4.6.14. Verdeling binnen vervoersstromen – DGTL dag instroom

Type Voertuig	%	Personen DGTL Dag - Instroom	Voertuigen DGTL Dag - Instroom
Auto	2%	420	117
OV	4%	840	-
Taxi	2%	420	168
Kiss & Ride	2%	420	168
Uber	2%	420	168
NDSM-pont	16%	3.360	764
E-pont	16%	3.360	-
B-weg pont	29%	6.090	1.384
Pontsteiger	11%	2.310	525
Lokaal - Fiets	15%	3.150	2.864
Touringcars	1%	210	4
Pendelbussen	0%	0	-
Totaal	**100%**	**21.000**	**6.161**

Tabel 12. Verdeling vervoersstromen instroom

4.6.15. Verdeling binnen vervoersstromen – DGTL dag uitstroom, 18.500 bezoekers

Voor de berekening van de uitstroom wordt uitgegaan van een totaal van 18.500 bezoekers in plaats van de maximale dagcapaciteit van 21.000 bezoekers. Dit komt doordat een aanzienlijk deel van het publiek ook beschikt over een toegangsbewijs voor het nachtprogramma en dus niet uitstroomt na afloop van de dagshow.

Uit de kaartverkoop van de voorgaande editie blijkt dat gemiddeld 2.500 bezoekers een combinatieticket hadden voor dag en nacht en dat er op de dag zelf nog circa 1.000 tickets voor het nachtprogramma werden verkocht aan bezoekers die reeds op het terrein aanwezig waren. Dit betekent dat in totaal ongeveer 3.500 bezoekers vanuit de dagshow doorstromen naar het nachtprogramma zonder het terrein tussentijds te verlaten. Van daadwerkelijke instroom van ‘nieuwe’ bezoekers was daarmee nauwelijks sprake.

Voor DGTL 2026 wordt gewerkt met een licht aangepaste verwachting. De organisatie stuurt erop aan om tijdens de nachtprogramma’s circa 4.000 bezoekers te ontvangen, waarvan naar verwachting opnieuw circa 3.500 bezoekers direct doorstromen vanuit de dagshow en maximaal 500 bezoekers van buitenaf het evenement bezoeken.

Op basis hiervan wordt de uitstroom voor DGTL 2026 vastgesteld op 18.500 bezoekers (21.000 dag bezoekers minus 2.500 doorstromers). Deze rekenwijze sluit beter aan bij het feitelijke bezoekersgedrag en voorkomt een overschatting van de druk op pontcapaciteit, infrastructuur en verkeersstromen rondom het NDSM-terrein.

Zodra de definitieve ticketdata voor DGTL 2026 beschikbaar zijn, worden deze cijfers waar nodig verder aangescherpt. De gekozen uitgangswaarde van 18.500 bezoekers vormt echter nu al een realistische en operationeel werkbare basis voor alle verdere capaciteitsberekeningen in dit mobiliteitsplan.

Type Voertuig	%	Personen DGTL Dag - Uitstroom	Voertuigen DGTL Dag - Uitstroom
Auto	2%	350	93
OV	4%	735	-
Taxi	2%	245	98
Kiss & Ride	2%	350	140
Uber	2%	35	14
NDSM-pont	16%	1.785	286
E-pont	16%	3.360	-
B-weg pont	29%	5.320	1.151
Pontsteiger	11%	2.310	525
Lokaal - Fiets	15%	2.800	2.545
Touringcars	1%	210	4
Pendelbussen	0%	0	-
Totaal	**100%**	**18.500**	**4.856**

Tabel 13. Verdeling vervoersstromen uitstroom

4.6.16. Verdeling binnen vervoersstromen – DGTL nacht instroom, 500 bezoekers

Naast de reguliere uitstroom van het dagprogramma moet rekening worden gehouden met een gelijktijdige instroom naar het nachtprogramma. Op zowel zaterdag als zondag eindigen de dagshows om 23:00 uur, terwijl vanaf datzelfde moment het nachtprogramma start.

Voor DGTL 2026 wordt verwacht dat in totaal circa 4.000 bezoekers het nachtprogramma bezoeken. Hiervan stroomt naar verwachting opnieuw het grootste deel circa 3.500 bezoekers direct door vanuit de dagshow en verlaat het terrein dus niet. Slechts maximaal 500 bezoekers worden aangemerkt als nieuwe instroom van buitenaf.

Dit betekent dat het overgrote deel van de bezoekers van het nachtprogramma al op het terrein aanwezig is, waardoor de feitelijke externe instroom beperkt blijft.
Rond 23:00–00:00 uur ontstaat er desondanks een overlappende publieks- en verkeerssituatie door de combinatie van:

- de uitstroom van circa 18.500 dagbezoekers,
- de doorstroom van circa 3.500 bezoekers naar het nachtprogramma, en
- een beperkte externe instroom van circa 500 nieuwe bezoekers.

Hoewel de externe instroom beperkt is, zorgt de gelijktijdigheid van deze bewegingen voor een minimale verhoogde druk op:

- de pontverbindingen**,**
- de fietsvoorzieningen**,**
- de Kiss & Ride- en Uberzones,
- en de circulatie rondom het NDSM-terrein.

Om deze reden is deze overlap expliciet meegenomen in de tijdsvakprognoses en capaciteitsberekeningen, zodat de mobiliteitsorganisatie en betrokken diensten hier operationeel op kunnen anticiperen en gericht maatregelen kunnen treffen.

4.6.17. Verdeling binnen vervoersstromen nachtshow zaterdag en zondag nacht – instroom 500 bezoekers

		DGTL Nacht nieuw	DGTL Nacht nieuw
Type Voertuig	%	Personen - Instroom	Voertuigen - Instroom
Auto	2%	10	3
OV	8%	40	-
Taxi	11%	55	22
Kiss & Ride	2%	10	4
Uber	10%	50	20
NDSM-pont	42%	210	-
E-pont	-	0	-
B-weg pont	13%	65	59
Pontsteiger	0%	0	-
Lokaal - Fiets	12%	60	55
Touringcars	-	0	-
Pendelbussen	-	0	-
Totaal	100%	500	163

Tabel 14. Verdeling vervoersstromen instroom

4.6.18. Uitstroom nachtshows – 4.000 bezoekers

Voor de berekening van de uitstroom tijdens de nachtshows wordt uitgegaan van de volledige capaciteit van 4.000 bezoekers per nachtprogramma, zowel voor de vrijdagnacht, zaterdagnacht als de zondagnacht. Deze keuze is gemaakt omdat de nachtshows een duidelijk homogeen bezoekersprofiel hebben, waarbij vrijwel alle aanwezige bezoekers het terrein volledig verlaten zodra het programma eindigt.

In tegenstelling tot de dagshows, waarbij een aanzienlijk deel van het publiek doorstroomt naar het aansluitende programma en dus niet uitloopt, kent de nachtshow geen opvolgend programma. Hierdoor ontstaat na show-einde een volledige en vrijwel simultane uitstroom van alle aanwezige bezoekers. Dit is een herkenbaar patroon uit eerdere edities en vormt een belangrijke basis voor het dimensioneren van pontcapaciteiten, verkeersafwikkeling, fietsuitstroom, Uber- en taxizones en de inzet van verkeersregelaars in de nachtelijke uren.

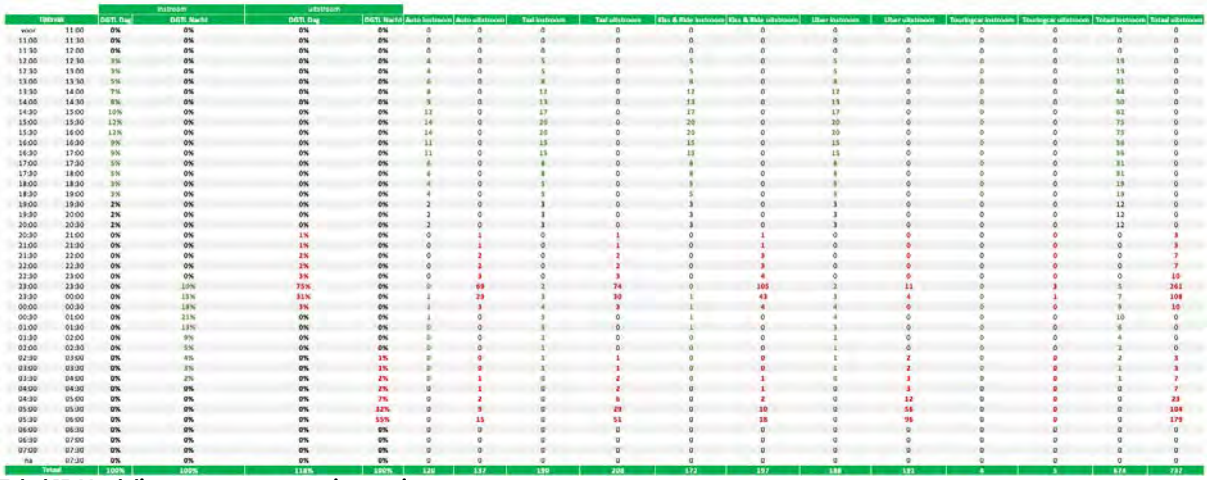
De prognoses voor de nachtelijke uitstroom zijn daarom gebaseerd op een totale uitstroom van 4.000 bezoekers per nacht, waarbij gehouden is aan het karakteristieke patroon dat 60–70% in de eerste 30 minuten vertrekt, 80–85% binnen 45 minuten, en de volledige omgeving binnen 90 minuten na show-einde is ontlast. Dit levert een realistisch en operationeel betrouwbaar beeld op van de nachtelijke druk op de infrastructuur rondom de NDSM-werf.

4.6.19. Verdeling over tijd – voertuigen – zaterdag

Voor de zaterdag worden drie voertuigstromen geanalyseerd die gezamenlijk bepalend zijn voor de verkeersafwikkeling rondom de NDSM-werf. Allereerst wordt de instroom van de zaterdag dagshow weergegeven, gebaseerd op de bezoekersverdeling over tijd en de modal split voor gemotoriseerd verkeer. Vervolgens wordt de uitstroom van de zaterdag dagshow gepresenteerd, waarin rekening is gehouden met het karakteristieke piekgedrag waarbij 80–85% van de bezoekers binnen 45 minuten vertrekt. Tot slot wordt de overlappende instroom van 1.500 nachtbezoekers meegenomen, die al arriveren terwijl de uitstroom van de dagshow nog in volle gang is.

Door deze drie voertuigstromen naast elkaar inzichtelijk te maken ontstaat een volledig beeld van de cumulatieve belasting op het wegennet, de Kiss & Ride-zones,

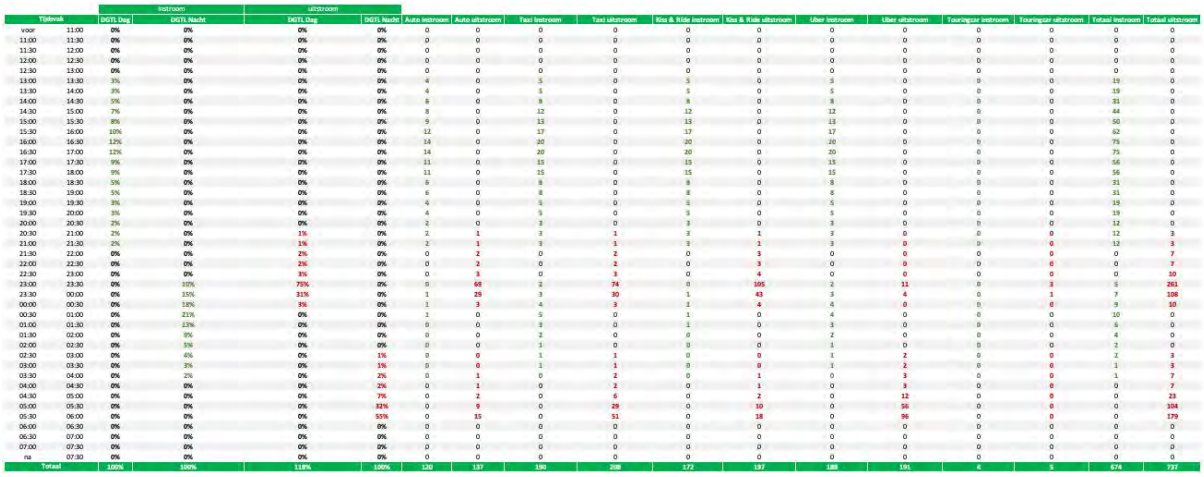
de Uber- en taxistromen en de toegankelijkheid van het NDSM-plein in het kritieke tijdsvenster rond 23:00 uur. Deze gecombineerde analyse vormt de basis voor de inzet van verkeersregie, afstemming met vervoerspartners en het optimaliseren van de routing en doorstroming tijdens een van de drukste momenten van het evenement.



Tabel 15. Verdeling vervoersstromen in- en uitstroom

4.6.20. Verdeling over tijd – voertuigen – zondag

De voertuigenverdeling voor de zondag volgt dezelfde opbouw en analyse als die van de zaterdag. Het enige inhoudelijke verschil is dat de zondagshow één uur later start, waardoor de instroomfasering en piekmomenten van voertuigen eveneens één uur verschuiven. Voor de rest blijven het verkeersprofiel, de modal split en het uitstroompatroon identiek aan de zaterdag. Hierdoor kunnen de resultaten direct met elkaar worden vergeleken en vormt de zondag een logisch verlengde van het zaterdagse verkeersbeeld.



Tabel 16. Verdeling vervoersstromen in- en uitstroom

4.6.21. Verdeling over tijd – voertuigen – in- en stroom vrijdag 3 april

De vrijdagnacht vormt de eerste publieksinstroom van het DGTL-weekend en kent daardoor een helder afgebakend instroomprofiel. Alle bezoekers van dit programma (4.000 personen) arriveren extern, zonder overlap met eerdere shows, waardoor de instroom volledig bestaat uit nieuwe aankomsten via pont, fiets, taxi, Uber, Kiss & Ride en auto. Het instroompatroon volgt een typisch nachtprofiel: een snelle opbouw direct bij opening van het terrein, een duidelijke instroompiek in het eerste uur en een aflopende instroom naarmate de nacht vordert.

De uitstroom van de vrijdagnachtshow vertoont een zeer compact karakter, omdat het programma om 05:00 uur eindigt en er geen aansluitende show plaatsvindt. Hierdoor verlaat vrijwel het volledige publiek gelijktijdig het terrein. Net als bij eerdere edities verlaat 60–70% van de bezoekers het terrein binnen de eerste 30 minuten, gevolgd door 80–85% binnen 45 minuten, waarna de omgeving binnen circa 90 minuten volledig ontlast is. Dit maakt de vrijdagnacht een belangrijk referentiemoment voor de vervoersstromen, pontcapaciteit en de inzet van verkeersregelaars in de nachtelijke uren.

		instroom	uitstroom										
Tijdvak		DGTL	DGTL	Auto instroom	Auto uitstroom	Taxi instroom	Taxi uitstroom	Kiss & Ride instroom	Kiss & Ride uitstroom	Uber instroom	Uber uitstroom	Totaal instroom	Totaal uitstroom
voor	21:00	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30	22:00	6%	0%	2	0	26	0	7	0	22	0	58	0
22:00	22:30	18%	0%	6	0	70	0	19	0	58	0	154	0
22:30	23:00	19%	0%	8	0	84	0	23	0	68	0	182	0
23:00	23:30	22%	0%	9	0	97	0	26	0	79	0	211	0
23:30	00:00	22%	0%	9	0	97	0	26	0	79	0	211	0
00:00	00:30	4%	0%	2	0	18	0	5	0	14	0	38	0
00:30	01:00	3%	0%	1	0	13	0	4	0	11	0	29	0
01:00	01:30	3%	0%	1	0	13	0	4	0	11	0	29	0
01:30	02:00	2%	0%	1	0	9	0	3	0	7	0	19	0
02:00	02:30	1%	0%	0	0	4	0	1	0	4	0	10	0
02:30	03:00	1%	0%	0	0	4	0	1	0	4	0	10	0
03:00	03:30	1%	0%	0	0	4	0	1	0	4	0	10	0
03:30	04:00	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	04:30	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30	05:00	0%	6%	0	2	0	26	0	7	0	22	0	58
05:00	05:30	0%	66%	0	26	0	290	0	79	0	238	0	634
05:30	06:00	0%	17%	0	7	0	75	0	20	0	61	0	163
06:00	06:30	0%	11%	0	4	0	48	0	13	0	40	0	106
06:30	07:00	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
na	07:00	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal		100%	100%	40	40	440	440	120	120	360	360	960	960

Tabel 17. Verdeling vervoersstromen in- en uitstroom

4.6.22. Verdeling over tijd – Openbaar Vervoer (Pont/GVB)

Het openbaar vervoer vormt een cruciaal onderdeel van de totale mobiliteitsafwikkeling rondom DGTL, in het bijzonder door de grote afhankelijkheid van de pontverbindingen tussen Amsterdam-Noord en de rest van de stad. De exacte inzet, frequenties en capaciteiten van de pontlijnen worden echter vastgesteld door het GVB, de primaire vervoerspartner op en rondom de NDSM-werf.

Op het moment van opstellen van dit mobiliteitsplan is de definitieve OV-informatie waaronder de inzet van extra afvaarten, vaarschema's, maximale vervoercapaciteit en eventuele bijsturing tijdens piekmomenten nog niet beschikbaar. Zodra het GVB het volledige overzicht aanlevert, wordt dit hoofdstuk uitgebreid met de definitieve OV-structuur, inclusief de verwachte vervoercapaciteit per tijdvak en de impact hiervan op de instroom, uitstroom en overlappende stromen tijdens de evenementdagen.

Deze aanvulling wordt integraal opgenomen in het plan, zodat alle betrokken partijen beschikken over een volledig en operationeel afgestemd beeld van de OV-afwikkeling tijdens DGTL.

4.6.23. Methodiek en uitgangspunten

Voor de uitstroomprognoses is gewerkt met de karakteristieke uitstroomprofielen van DGTL, die een sterk geconcentreerd patroon laten zien:

- 60–70% van de bezoekers verlaat het terrein binnen de eerste 30 minuten,
- 80–85% is vertrokken binnen 45 minuten,
- en binnen 1,5 uur is het gehele gebied vrijwel volledig ontlast.

Deze uitstroomcurve is toegepast op alle evenementdagen, omdat eerdere edities laten zien dat deze piekstructuur zeer consistent is, ongeacht de omvang van de show of het moment in het weekend.

4.6.24. Dagshows – 18.500 bezoekers uitstroom

Voor de zaterdag- en zondagdagshows wordt gerekend met een uitstroom van 18.500 bezoekers (in plaats van de volledige dagcapaciteit van 21.000). Dit komt doordat naar verwachting circa 3.500 bezoekers beschikken over een doorlopend ticket en direct doorstromen naar de nachtshow. Deze bezoekers verlaten het terrein dus niet tijdens de reguliere uitstroom.

Zodra alle ticketdata voor DGTL 2026 definitief beschikbaar zijn, kan dit aantal waar nodig worden verfijnd. De gehanteerde uitgangswaarde biedt echter nu al een realistische basis voor de capaciteitsprognoses en ontsluitingsberekeningen in dit mobiliteitsplan.

4.6.25. Nachtshows

Bij de nachtprogramma's van vrijdag, zaterdag en zondag wordt uitgegaan van een volledige uitstroom van 4.000 bezoekers, omdat er geen aansluitend programma plaatsvindt. Hierdoor is de uitstroom volledig gelijktijdig en vormt dit het meest compacte verkeersmoment van het weekend.

5. Mobiliteitsmanagement & Communicatie

Mobiliteitsmanagement richt zich op het actief **beïnvloeden, spreiden en sturen** van bezoekersstromen om piekdrukte te voorkomen en de doorstroming van alle modaliteiten te optimaliseren. DGTL kent een sterke afhankelijkheid van pontverkeer, fietsers en gedeelde mobiliteit, waardoor gerichte communicatie en gedragsbeïnvloeding cruciaal zijn voor een veilige en efficiënte verkeersafwikkeling.

In dit hoofdstuk worden de maatregelen beschreven die bijdragen aan een voorspelbare en beheersbare bezoekersstroom: van digitale communicatie en bezoekersvoorlichting tot real-time sturing op het terrein en afstemming met partners zoals GVB, Gemeente Amsterdam en vervoersdiensten.

5.1. Doelstellingen mobiliteitsmanagement

Het mobiliteitsmanagement van DGTL heeft als kern doelstellingen:

1. **Spreiden van instroom- en uitstroompieken**
   Door gericht gedrag te stimuleren via communicatie, social media en website-informatie.
2. **Beïnvloeden van modal split**
   Stimuleren van fiets en pont; beperken van taxi, Uber en Kiss & Ride waar mogelijk.
3. **Verbeteren van verkeersveiligheid**
   Door duidelijkheid in routing, signing en fysieke sturing door verkeersregelaars.
4. **Bezoekers optimaal informeren**
   Via tijdige en duidelijke communicatie voor, tijdens en na het evenement.

5.2. Gedragsbeïnvloeding en bezoekerssturing

DGTL past verschillende methoden toe om het mobiliteitsgedrag van bezoekers te sturen:

5.2.1. Digitale pre-communicatie

- Website en FAQ met duidelijke reisadviezen
- Stakeholders (bewoners, ondernemers) routekaarten met bereikbaarheid
- Promotie van fiets en pont als voorkeursmodaliteiten
- Last info mail

5.2.2. Communicatie tijdens het event

- Social media updates
- Terreincommunicatie via LED-schermen
- Tekstwagens entree

5.2.3. Fysieke sturing ter plaatse

- Bewegwijzering en routemarkering
- Verkeersregelaars op kritieke en strategische punten

5.3. Communicatie met mobiliteitspartners

DGTL staat gedurende de voorbereiding en uitvoering in nauw contact met:

- **Gemeente Amsterdam** – verkeersregie
- **GVB** – pontinzet, capaciteiten, extra afvaarten, real-time bijsturing
- **Politie & Handhaving** – verkeersveiligheid, toezicht
- **Vervoersdiensten (Taxi/Uber)** – piekafstemming en bufferlocaties
- **Mobiliteitsinzet** – BVN - capaciteit, bezetting en sturing

Deze samenwerking zorgt ervoor dat de mobiliteitsorganisatie tijdig kan reageren op afwijkingen, drukte of incidenten.

6. Parkeren, kiss en ride, taxi, uber, fiets, openbaar vervoer en pontinzet

De bereikbaarheid van DGTL wordt in grote mate bepaald door de sterke afhankelijkheid van fietsverkeer en de veerverbindingen van het GVB. Door de ligging van het NDSM-terrein in Amsterdam-Noord is een groot deel van de bezoekersstromen aangewezen op ponten, fietsverbindingen en lokale OV-routes. In dit hoofdstuk worden de inzet, capaciteit, stromen, routes en operationele maatregelen voor fietsers, openbaar vervoer en ponten beschreven.

De definitieve OV-capaciteiten en het vaarschema van de ponten worden nog aangeleverd door het GVB. Zodra deze informatie beschikbaar is, worden deze gegevens geïntegreerd in dit hoofdstuk, inclusief de berekeningen voor maximale vervoercapaciteit per tijdvak en de verwachte belasting tijdens instroom en uitstroommomenten.

6.1 Fiets

De fiets vormt één van de belangrijkste en meest duurzame modaliteiten voor bezoekers van DGTL. Door de ligging van de NDSM-werf in Amsterdam-Noord en de directe verbindingen met zowel Amsterdam-West, Amsterdam-Centrum als de omliggende wijken, kiest een substantieel deel van de bezoekers voor de fiets. De fiets biedt flexibiliteit, voorkomt druk op het wegennet en beperkt de afhankelijkheid van gemotoriseerd vervoer. In dit onderdeel worden de verwachte fietsaantallen, de beschikbare voorzieningen en de routing rondom het evenement beschreven.

6.1.1. Verwachte fietsprognose

Op basis van de modal split voor 2026 en historische bezoekersdata wordt verwacht dat ongeveer 23% van alle DGTL-bezoekers per fiets naar het evenement reist. De fiets is daarmee één van de belangrijkste modaliteiten binnen de totale mobiliteitsmix. Het gebruik van de fiets verlaagt de druk op taxi's, Kiss & Ride en regulier OV (niet per se de pont), en draagt bij aan een veilige, duurzame en spreiding technisch gunstige bereikbaarheid van de NDSM-werf.

Een belangrijk inzicht dat DGTL de afgelopen jaren heeft opgedaan, is dat een groot deel van de fietsers uit Amsterdam-Centrum niet direct de NDSM-pont oprijdt, maar bewust via de Buiksloterwegpont wordt gestuurd. Instapbegeleiders verwijzen fietsers actief door naar de Buiksloterweg zodra de capaciteit van de NDSM-pont onder druk staat of wanneer wachtrijen ontstaan bij de aanlanding aan de stadskant.

Hierdoor ontstaat een gecontroleerde spreiding die voorkomt dat de aanlanding bij NDSM overbelast raakt Na het oversteken via de Buiksloterwegpont rijden bezoekers via de Klaprozenweg richting de NDSM-werf. Dit creëert meerdere voordelen:

1. Fietsers bereiken het evenement vanaf de noordzijde van de werf, waardoor zij niet mengen met de drukke voetgangers- en pontstromen bij de NDSM-aanlanding.
2. De totale druk op de pontaanlanding van de NDSM-pont wordt aanzienlijk verminderd, wat de veiligheid en doorstroming ten goede komt.
3. De toestroom van fietsers wordt verspreid over meerdere toegangswegen, wat het risico op opstoppingen of kruisstroomconflicten verkleint.

Daarnaast tonen foto's, tellingen en operationele observaties uit de voorgaande jaren aan dat een aanzienlijk deel van de fietsers vooral bezoekers uit Amsterdam-West, De Baarsjes en Westerpark hun fiets bewust stalt bij de Pontsteiger. Vanaf daar maken zij gebruik van de Pontsteiger - NDSM-pontverbinding, die een hoge capaciteit heeft en direct ideaal aansluit op de westelijke fietsstromen. Hierdoor vermindert de druk op zowel de NDSM-aanlanding als de fiets parkeerplekken direct bij het festivalterrein.

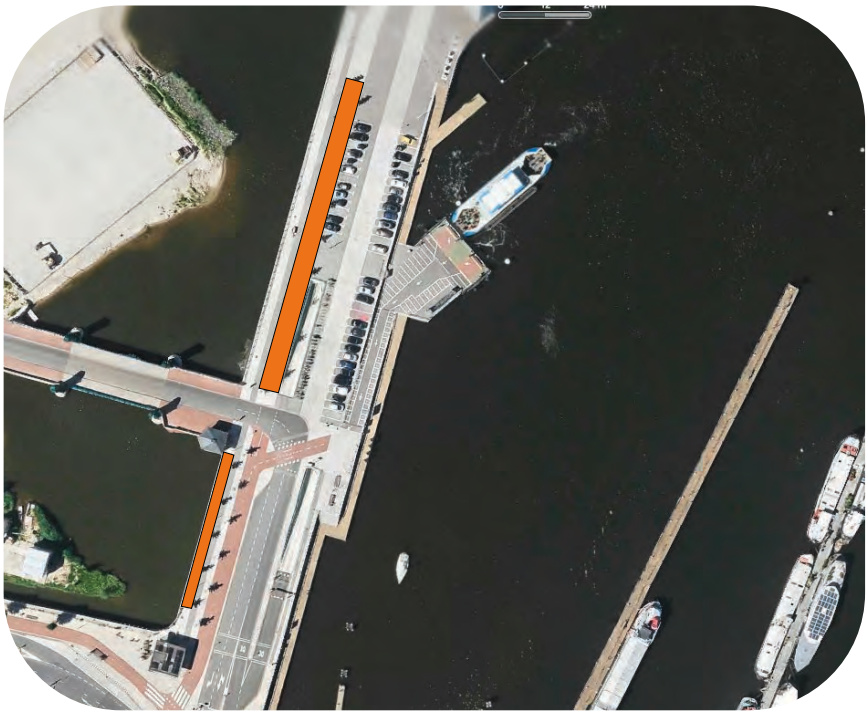
Deze spreiding leidt tot een evenwichtige verdeling tussen:

- Fietsers via Buiksloterweg → Klaprozenweg → NDSM (noordelijke instroom)
- Fietsers via Pontsteiger → NDSM (westelijke instroom)
- Lokale fietsers uit Amsterdam-Noord (Klaprozenweg, tt. Vasumweg, Ms. Oslofjordweg)

6.1.2. Locaties en capaciteit

Rondom het terrein van NDSM-werf zijn meerdere fietsparkeervoorzieningen beschikbaar, enkel tijdelijke die worden gefaciliteerd door de organisatie. Onderstaande locaties spelen een sleutelrol in de verwerking van fietsers tijdens het evenement:

- **Ms. Van Riemsdijkweg na NDSM-straat (richting de pont)**
  Direct aan het entreegebied van het festivalterrein op de stoep net als de voorgaande jaren, tegenover de Albert Heijn na de NDSM-Straat. Deze locatie fungeert als primair fiets parkeergebied voor bezoekers die direct van de pont of via de noordelijke fietsroute komen. Dankzij de ruime opzet kunnen hier gecombineerd 800 fietsen worden geparkeerd (zie overzichtstekening).
- **Ms. Van Riemsdijkweg voor NDSM-straat (na Scheepsbouwkade)**
  Op de stoep aan deze zijde kunnen net als de voorgaande editie van 2025 ook fietsen gestald worden. Deze fietsenstalling is net als een stuk verder goed gebruikt bij de voorgaande editie. Deze locatie fungeert ook primair als fiets parkeergebied voor bezoekers die van de pont komen of via de noordelijke route (Klaprozenweg). Dankzij de ruimte opzet kunnen hier 1.200 fietsen worden geparkeerd.
- **Parkeerterrein hoog gelegen tussen Ms. Oslofjordweg/ NDSM-straat**
  Een belangrijke alternatieve stalling voor als de andere stallingen niet afdoende zijn, is de stalling op de parkeerplaats gelegen tussen de Ms. Oslofjordweg en de NDSM-Straat. Deze is bij de voorgaande editie ook goed gebruikt. Dankzij de ruimte opzet kunnen hier 1.500 fietsen worden geparkeerd.
- **Nieuw: Fietsenstalling Pontsteiger**
  Nieuw in 2026 wordt een tijdelijke fietsenstalling ingericht bij de Pontsteiger. Deze voorziening wordt gerealiseerd om wild parkeren in dit gebied tegen te gaan en de beschikbare ruimte bij de pont efficiënter te benutten. Door bezoekers actief te stimuleren hun fiets hier te stallen en niet mee te nemen op de pont, ontstaat meer ruimte aan boord en wordt de doorstroming versneld. De organisatie stuurt hierop via inzet van servicemedewerkers en duidelijke bebording ter plaatse. De stalling heeft een capaciteit van circa 500 fietsen.



De gezamenlijke capaciteit van de totale fiets parkeerplekken is 3.500 fietsparkeerplekken wat meer dan voldoende is gezien de geprognosticeerde aantallen en de aantallen op basis van de voorgaande editie.

6.1.3. Inrichting, beheer en wild parkeren

- Alle stallingslocaties worden voorzien van duidelijke bewegwijzering, verlichting en looproutes.
- Servicemedewerkers/fietsstewards leiden bezoekers naar beschikbare vakken en voorkomen foutenstalling of fietsblokkades.
- Alle fiets parkeerplekken worden ingericht met lage fietsrekken.
- Er wordt net als de voorgaande jaren voorkomen dat fietsers gaan wild parkeren tegen gebouwen aan de Ms. Van Riemsdijkweg of bij de Albert Heijn. Servicemedewerkers worden ingezet om dit te voorkomen.

6.2. Openbaar vervoer

Hierbij de belangrijkste OV-modaliteiten die bezoekers kunnen gebruiken om naar de NDSM-Werf te komen:

1. **Veerboot**
- F4: van Amsterdam Centraal naar NDSM-Werf
- F5: Via Pontsteiger naar NDSM-Werf
- F7: Directe verbinding vanaf Pontsteiger naar NDSM-Werf
- Alle F-verbindingen zijn gratis voor voetgangers en fietsers.

2. **Bus**
- Lijnen zoals 35, 36, 391, 394 stoppen in de buurt van NDSM-werf (Nageljongenstraat, Klaprozenweg, Pomonastraat).
- Nachtbussen (zoals lijnen met ‘N’) kunnen relevant zijn tijdens de nachtshows.

3. **Metro**
- Metro 52 (Noord-Zuid lijn) verbindt Amsterdam Centraal met Amsterdam-Noord. Vanaf de metro kun je doorlopen of verder op de bus/veerboot richting NDSM-Werf.

4. **Combinaties/overstappen**
- Bezoekers kunnen bijvoorbeeld met de metro naar Amsterdam Centraal of Noorderpark reizen en dan overstappen op een veerboot of bus.
- In de nacht kan de F-verbinding belangrijk zijn voor zowel aankomst als vertrek dankzij de directe combinatie met de NDSM-locatie.

6.2.1. Aanvulling GVB

- Exacte afvaarten en capaciteit
- Afstemming tijdens piekdrukte
- Verhoogde inzet en bijsturing
- Real-time communicatie tussen GVB en DGTL

6.3. Parkeren & sustainability

DGTL stimuleert duurzaam reizen en zet sterk in op fiets, OV en pont. In lijn met het sustainability-beleid wordt parkeren voor bezoekers actief ontmoedigd en niet gecommuniceerd als primaire reisoptie. De organisatie faciliteert daarom geen eigen parkeervoorzieningen voor bezoekers.

Wel wordt erkend dat sommige bezoekers alsnog met de auto naar Amsterdam-Noord reizen. Voor deze groep zijn in de omgeving openbare commerciële parkeergarages beschikbaar, zoals diverse ParkBee-locaties en de APCOA-parkeergarages op en rond het NDSM-terrein. Deze garages liggen op loopafstand van het evenement en functioneren onafhankelijk van DGTL. De organisatie verwijst niet actief naar deze garages, maar vermeldt uitsluitend dat zij beschikbaar zijn als alternatief voor bezoekers die toch met de auto komen.

Door parkeren niet te stimuleren maar wel transparant te zijn over bestaande openbare mogelijkheden blijft DGTL trouw aan haar duurzaamheidsambities, terwijl de verkeersdruk in de woonomgeving minimaal blijft.

6.4. Kiss & Ride

De T.T. Vasumweg wordt tijdens DGTL ingericht als de officiële Kiss & Ride-zone voor bezoekers die zich laten brengen en halen door vrienden, familie of niet-commerciële chauffeurs. Deze locatie is gekozen vanwege de ruime weginrichting, de overzichtelijke verkeerssituatie en de afstand tot het evenemententerrein, waardoor bezoekers veilig kunnen uitstappen en over het trottoir kunnen lopen richting het evenement.

6.4.1. Instroom

Tijdens de instroom worden Kiss & Ride-voertuigen door verkeersregelaars en servicemedewerkers de tt. Vasumweg ingestuurd, waar passagiers veilig kunnen uitstappen. Aansluitend vertrekken de voertuigen direct naar het einde van de tt. Vasumweg en worden zo de Klaprozenweg opgestuurd onder begeleiding van verkeersregelaars, waardoor doorstroming gewaarborgd blijft en wachtrijen worden voorkomen. De zone is lineair ingericht zodat voertuigen in één richting door de straat blijven bewegen.

6.4.2. Uitstroom

Tijdens de uitstroom worden op de T.T. Vasumweg kortdurende wachttijden toegestaan. Bezoekers lopen via een verlichte en duidelijke looproute naar de K&R-zone. Verkeersregelaars begeleiden het wachtende verkeer, voorkomen blokkades en sturen voertuigen gefaseerd naar de voorzijde van de zone om passagiers op te halen. Dankzij de ruime lengte van de straat kan de zone een groot volume kortstondig wachtend verkeer verwerken zonder dat omliggende straten belast worden. Net als tijdens de instroom worden voertuig aan het einde van de tt. Vasumweg de Klaprozenweg op begeleid.

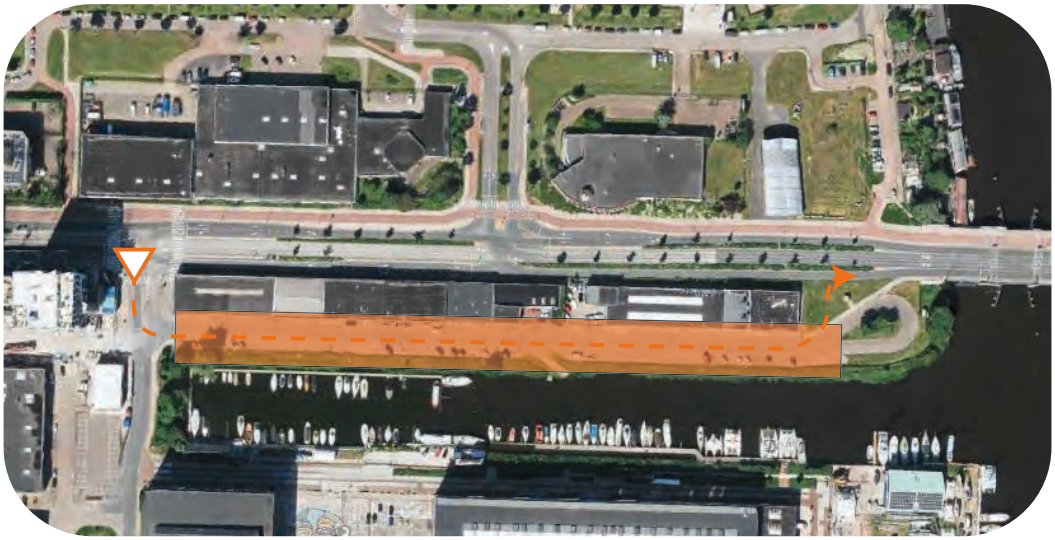
6.4.3. Capaciteit

De T.T. Vasumweg beschikt over een straatlengte van ongeveer 300 meter, waarvan een groot deel operationeel inzetbaar is voor de K&R-stroom. In deze inrichting kunnen ongeveer 100 voertuigen gelijktijdig worden verwerkt, zonder dat kruisingen,

fietsroutes of openbare verkeersstromen worden geblokkeerd. Tijdens piekmomenten wordt de uitstroom gecontroleerd via de achterzijde van de straat, onder directe begeleiding van verkeersregelaars.

6.4.4. Waarom deze locatie geschikt is

- Lang, recht doorlopend wegprofiel met veel ruimte voor buffering
- Geen kruisende verkeersstromen van Uber/Bolt of taxi's
- Veilig voor voetgangers, direct aangesloten op looproutes
- Duidelijke aanrijroutes via de Klaprozenweg
- Ervaring uit eerdere edities bevestigt dat de straat voldoende capaciteit heeft tijdens zowel instroom als uitstroom



6.5. Uber/Bolt

De afhandeling van Uber- en Bolt-voertuigen rondom DGTL volgt een gescheiden instroom- en uitstroomstrategie. Deze werkwijze is tijdens voorgaande edities uitvoerig getest, werkt aantoonbaar effectief en wordt ondersteund door politie en handhaving.

Instroom: routing via Klaprozenweg → Ms. van Riemsdijkweg → T.T. Vasumweg
Tijdens de instroom worden Uber- en Bolt-voertuigen via de Klaprozenweg naar het evenementengebied geleid. Vanaf de Klaprozenweg rijden voertuigen door naar de Ms. van Riemsdijkweg, waar zij direct rechtsaf worden verwezen naar de T.T. Vasumweg. Hier kunnen passagiers veilig uitstappen, waarna chauffeurs via het kruispunt Mt. Lincolnweg weer terug uitrijden richting de Klaprozenweg.

Deze circulaire beweging zorgt voor:

- continue doorstroming,
- geen stilstand op de hoofdas,
- Geen blokkades in aanrijroutes voor fietsers en voetgangers.

Als we deze werkwijze niet hanteren en voertuigen gaan weigeren op de Klaprozenweg, krijgen we dat voertuigen overal en nergens gaan stoppen op de Klaprozenweg en de aanwijzingen van verkeersregelaars negeren. Vandaar dat deze operationele werkwijze in de praktijk werkt.

Uitstroom: afsluiting kruispunt Klaprozenweg/ Ms. Van Riemsdijk en toegang via K. Ibisweg → Melaniaweg/ MS Tarnweg
Omdat de verkeersdruk tijdens de uitstroom aanzienlijk hoger is, wordt de routing bewust aangepast. Het kruispunt Ms. van Riemsdijkweg/ T.T. Vasumweg wordt tijdens de uitstroom tijdelijk afgesloten om kruisstroom, wachtrijen en verkeersophoping te voorkomen.

Uber- en Bolt-voertuigen worden dan verplicht om:
1. door te rijden naar het volgende kruispunt,
2. via de Mt. Lincolnweg in te steken,
3. vervolgens de MS Tarnweg te bereiken de officiële opstel- en ophaalzone.

Deze aangepaste uitstroomrouting zorgt voor:
- volledige scheiding tussen taxi's, Uber/Bolt en K&R,
- geen blokkering van de hoofdpubliekstroom,
- betere regulatie van wachtrijen,
- duidelijke verkeersstructuur met éénrichtingsflow,
- een veilige looproute vanaf het evenemententerrein.

Waarom deze gesplitste routing werkt
- Voorkomt filevorming op de Ms. van Riemsdijkweg/ Klaprozenweg tijdens piekmomenten.
- Verhindert dat voertuigen keren, blokkeren of de pontaanlanding beïnvloeden.
- Houdt Uber/Bolt volledig weg uit woonstraten.
- Onderbouwd door operationele resultaten uit de vorige editie.



6.6. Taxi voertuigen

De afhandeling van T.T.O.-taxi's volgt tijdens DGTL dezelfde instroomstructuur als Uber- en Bolt-voertuigen, maar verschilt tijdens de uitstroom door het gebruik van een eigen, ruime opstelzone op de Ms. Oslofjordweg. Deze werkwijze is in eerdere edities succesvol gebleken en wordt ondersteund door politie en handhaving.

Instroom – dezelfde routing als Uber/Bolt (Klaprozenweg → Ms. van Riemsdijkweg → T.T. Vasumweg)
Tijdens de instroom worden alle T.T.O.-taxivoertuigen via de Klaprozenweg naar het evenementengebied geleid. Vanaf daar rijden zij door naar de Ms. van Riemsdijkweg, waar zij – net als Uber/Bolt – direct rechtsaf de T.T. Vasumweg op worden gestuurd. Hier bevinden zich de aangewezen uitstapplekken. Passagiers kunnen veilig uitstappen, waarna taxi's via het kruispunt Mt. Lincolnweg weer retour worden geleid richting Klaprozenweg om uit te rijden.

Deze routing is gekozen omdat het:
- De doorstroming waarborgt,
- Wachtrijen en blokkades voorkomt,
- Volledige scheiding biedt van Uber/Bolt (die hun eigen opstelzone krijgen).

Uitstroom – opstel- en ophaalzone op de Ms. Oslofjordweg
Tijdens de uitstroom wordt het kruispunt op de Ms. van Riemsdijkweg afgesloten voor taxi's en Uber/Bolt, zodat de grote bezoekersstromen ongehinderd kunnen doorlopen. Taxi's volgen daarom een aangepaste uitstroomroute en rijden door naar het volgende kruispunt, waarna zij via de Mt. Lincolnweg worden geleid naar de Ms. Oslofjordweg.

De Ms. Oslofjordweg fungeert als officiële avond- en nachtelijke opstelzone voor alle T.T.O.-taxi's. De straat biedt een lang, breed wegprofiel waardoor meerdere voertuigen gelijktijdig kunnen wachten zonder de verkeersdoorstroming te hinderen.
De voordelen van deze locatie:
- voldoende capaciteit voor buffering tijdens de drukste uitstroommomenten,
- veilige looproute vanaf de werf richting de taxi-zone,
- Geografische scheiding tussen taxi's en Uber/Bolt (die de Melaniaweg gebruiken),
- Overzichtelijke éénrichtingsstructuur voor insteken en wegrijden,
- Minimale impact op verkeersstromen rondom de pontaanlanding en woonstraten.

Verkeersregelaars begeleiden zowel het toestromen van taxi's als het gecontroleerd naar voren halen van voertuigen wanneer passagiers arriveren.

Op basis van tellingen uit eerdere edities en realtime monitoring wordt tijdens de instroom al een beeld gevormd van het aantal taxi's dat later tijdens de uitstroom verwacht kan worden. Hierdoor kunnen verkeersregelaars en handhaving tijdig anticiperen op drukte, het ophaal vak uitbreiden of het verkeer doseren op de Oslofjordweg.



6.7. Touringcars

Voor DGTL 2026 worden touringcars niet langer als aparte modaliteit gefaciliteerd binnen het NDSM-gebied**.** Op basis van de operationele data van 2025 waarbij slechts 3 touringcars het terrein hebben benaderd is vastgesteld dat de touringcarstroom structureel zeer beperkt is en naar verwachting verder zal afnemen. Hierdoor is het inefficiënt en ruimtelijk onnodig om voor deze modaliteit een apart opstel- of afzetgebied te reserveren.

Touringcars worden tijdens de instroom op dezelfde wijze afgehandeld als taxi's, Uber en Bolt. Dit houdt in:

- Aanrijroute via Klaprozenweg → rechtsaf T.T. Vasumweg
- Afzetten op de reguliere Taxi/Uber-zone
- Direct vertrek na het uitstappen van passagiers
- Verkeersregelaars begeleiden de aanrijdroute en afwikkeling

Door touringcars via dezelfde routing te behandelen, blijft het verkeersbeeld voorspelbaar en wordt onnodige druk voorkomen.

Tijdens de uitstroom worden touringcars eveneens binnen de bestaande structuren gefaciliteerd:

- Primaire opstelmogelijkheid: T.T. Vasumweg-strook vanaf Klaprozenweg → rechts
- Indien extra capaciteit nodig is: eerste deel van de NDSM-straat of de hoofdingang Oslofjordweg (uitsluitend indien dit verkeersveilig en operationeel verantwoord is)

Deze locaties bieden voldoende restruimte om niet-aangemelde touringcars veilig op te stellen zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming of capaciteit van taxi's, Uber en Bolt.

6.7.1. Strategische motivatie

De keuze om touringcars niet als zelfstandige modaliteit te faciliteren is gebaseerd op:

- Sterke afname van touringcargebruik binnen DGTL-publiek

- Toename van app-based mobility (Uber/Bolt) die meer ruimte en regulering vraagt
- Beperkte fysieke ruimte op NDSM die optimaal ingezet moet worden voor modaliteiten met hoge volumestromen
- Operational efficiency: één uniforme routing voor alle gemotoriseerde instroom
- Flexibiliteit: zodra touringcars zich vooraf aanmelden, kan het plan eenvoudig worden opgeschaald en tekstueel/geografisch worden aangepast

6.7.2. Conclusie

Touringcars vormen voor DGTL 2026 een marginale vervoersstroom en worden daarom geïntegreerd in de bestaande Taxi/Uber-routing zonder aparte infrastructuur. Deze aanpak vergroot de ruimtelijke efficiëntie, verbetert de verkeersregie en sluit aan bij de mobiliteitstrends binnen het DGTL-publiek.

6.8. Crew parkeren

DGTL faciliteert geen algemene parkeerplaatsen voor medewerkers. Alleen medewerkers die mogen parkeren op vooraf gehuurde locaties Hilton, Paramount of Madeliefje Thuiszorg kunnen daar terecht.

Alle overige medewerkers worden gestimuleerd om met het openbaar vervoer naar het NDSM-terrein te reizen; dit is de meest duurzame en gewenste reiswijze.

Voor medewerkers die toch met de auto komen, wordt uitsluitend verwezen naar nabijgelegen openbare parkeergarages, zoals:

- APCOA Parkeergarage NDSM
- Fiscale (betaalde) parkeervakken in de omgeving

Hiermee biedt DGTL een alternatief, zonder zelf parkeerplaatsen te faciliteren.

6.9. Pick-Up & Drop-Off Point (PUDO)

Voor DGTL 2026 wordt een specifiek Pick-Up & Drop-Off Point (PUDO) ingericht voor Uber/besteld -vervoer. Deze maatregel is bedoeld om te voorkomen dat bezoekers tijdens de uitstroom willekeurig op straat worden opgehaald, wat kan leiden tot verkeersonveilige situaties, opstoppingen en ongewenste verkeersbewegingen in het gebied.

De organisatie zal bij Uber een officiële event-zone aanvragen en registreren, zodat binnen de Uber-app uitsluitend de aangewezen PUDO-locatie beschikbaar is als ophaalpunt voor bezoekers. Hierdoor wordt voorkomen dat Uber-chauffeurs buiten deze zone stops maken in het gebied.

7. Afsluitingen & tijdelijke verkeersmaatregelen

Dit hoofdstuk beschrijft alle tijdelijke verkeersmaatregelen (TVM's), wegafsluitingen, instelverboden en vrij te houden parkeervakken die noodzakelijk zijn voor een veilige en efficiënte mobiliteitsafwikkeling tijdens DGTL Amsterdam 2026. Deze TVM's worden officieel aangevraagd bij Gemeente Amsterdam en afgestemd met het team Verkeer & Openbare Ruimte.

De maatregelen zijn afgestemd op:

- Instroom- en uitstroomprognoses
- Ruimtelijke beperkingen van het NDSM-terrein
- Veiligheid & leefbaarheid voor bewoners en ondernemers
- Fiets- en voetgangersdominantie in het gebied
- Continuïteit van bouwlogistiek en reguliere bedrijfsvoering

Dit hoofdstuk bevat:

1. Overzicht afsluitingen per dag en tijd
2. Motivering per afsluiting
3. Vrij te houden parkeervakken
4. Aanrijroutes en uitzonderingen
5. Beheer & uitvoering (Mobility Consultancy Nederland + Gemeente)
6. Escalatie, flexibiliteit en heropeningsprotocol

7.1. Afsluiting Ms. Van Riemsdijkweg

De Ms. van Riemsdijkweg**,** ter hoogte van huisnummers 168 t/m 51, wordt tijdens de uitstroommomenten van DGTL Amsterdam 2026 volledig afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De afsluiting is noodzakelijk om te voorkomen dat voertuigen zich mengen met grote stromen lopende bezoekers en fietsers, die tijdens de piekuitstroom gelijktijdig het gebied verlaten.

7.1.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026

- Zaterdag 4 april – 21:00 tot 01:00 uur
- Zondag 5 april – 21:00 tot 01:00 uur

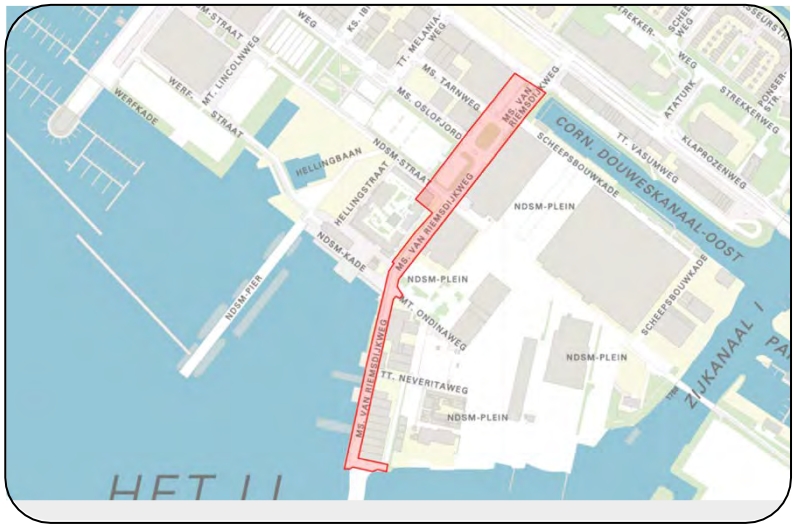
7.1.2. Motivering – Focus op uitstroomveiligheid

De Ms. van Riemsdijkweg functioneert tijdens de uitstroom als hoofdlooproute richting de pont, taxi, kiss en ride en het OV.

Om incidenten en conflicten te voorkomen, is het essentieel dat deze route volledig voertuigvrij is:

- Voorkomen dat voertuigen door de uitstroommassa rijden
- Voorkomen van kruisstroomconflicten tussen auto's, fietsers en lopend publiek
- Volledige scheiding van voetgangersstromen en gemotoriseerd verkeer
- Beschermen van de fiets- en voetgangers richting pont NDSM
- Continuïteit van crowdflow waarborgen tijdens piekbelasting
- Creëren van een veilige bufferzone op de route tussen festival en pont

Hierdoor blijft de uitstroom beheersbaar, voorspelbaar en veilig zonder menging met autoverkeer.



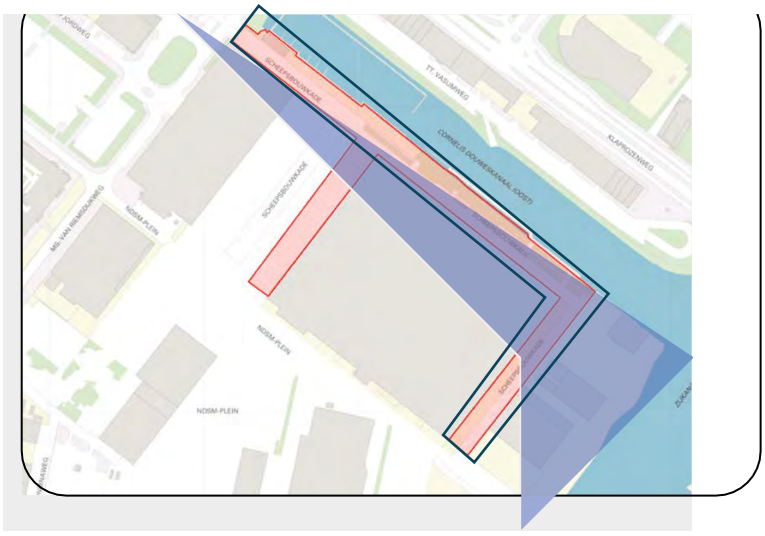
7.2. Afsluiting Scheepsbouwkade

De Scheepsbouwkade**,** tussen huisnummers 3 t/m 72**,** wordt tijdens DGTL Amsterdam 2026 afgesloten voor alle gemotoriseerde voertuigen, behalve bestemmingsverkeer met expliciete ontheffing (bijv. ondernemers, bewoners en logistieke partners in overleg).

De Scheepsbouwkade maakt onderdeel uit van de officiële calamiteitenroute op en rond de NDSM-werf en moet om die reden altijd vrij zijn van verkeer en parkeervoertuigen. Tijdens het evenement wordt deze route intensief gebruikt door hulpdiensten en operationele partners.

7.2.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026

- Vrijdag 3 april — 21:00 tot 06:00 uur
- Zaterdag 4 april — 12:00 tot 06:00 uur
- Zondag 5 april — 13:00 tot 06:00 uur



7.3. Afsluiting Ms. Oslofjordweg

De Ms. Oslofjordweg**,** tussen huisnummers 1 t/m 105**,** wordt tijdens DGTL Amsterdam 2026 afgesloten voor alle doorgaande gemotoriseerde voertuigen.

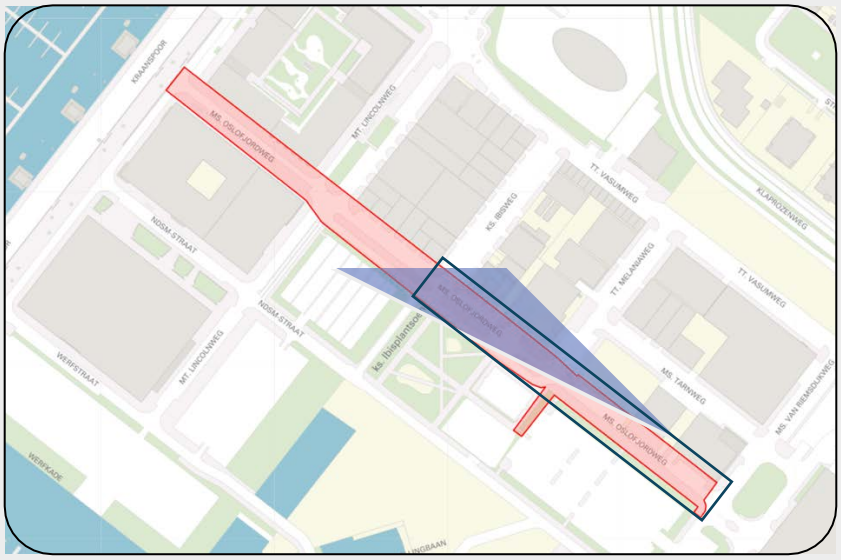
Deze afsluiting is noodzakelijk om de straat vrij te houden voor taxiverkeer dat onderdeel uitmaakt van de officiële mobiliteitsrouting.
De Ms. Oslofjordweg fungeert als:

- Reguliere opstel- en afwikkelzone voor taxi's tijdens instroom en uitstroom, en

Deze functie vereist dat de weg volledig vrij blijft van regulier verkeer en foutparkeerders**.**

7.3.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026

- Vrijdag 3 april — 21:00 tot 06:00 uur
- Zaterdag 4 april — 12:00 tot 06:00 uur



7.4. Afsluiting NDSM-straat

De NDSM-Straat**,** tussen huisnummers 3 t/m 72**,** wordt tijdens DGTL Amsterdam 2026 afgesloten voor al het doorgaande gemotoriseerd verkeer.
Deze straat wordt operationeel niet gebruikt voor festivalverkeer en moet vrij blijven om:

1. bewoners die in de NDSM-Straat wonen veilig en zonder hinder toegang te geven tot hun woning;
2. winkels, horeca en bedrijfsruimten gecontroleerde bevoorrading te bieden;
3. de straat in te zetten als calamiteitenroute voor politie, ambulance en brandweer;
4. foutparkeren en zoekverkeer te voorkomen tijdens de drukste festivalmomenten.

De afsluiting zorgt ervoor dat de straat uitsluitend wordt gebruikt door bestemmingsverkeer met ontheffing en hulpdiensten**,** onder toezicht van verkeersregelaars.

7.4.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026

- Vrijdag 3 april — 21:00 tot 06:00 uur
- Zaterdag 4 april — 12:00 tot 06:00 uur
- Zondag 5 april — 13:00 tot 06:00 uur

7.4.2. Motivering bewoners, bevoorrading & calamiteitenroute

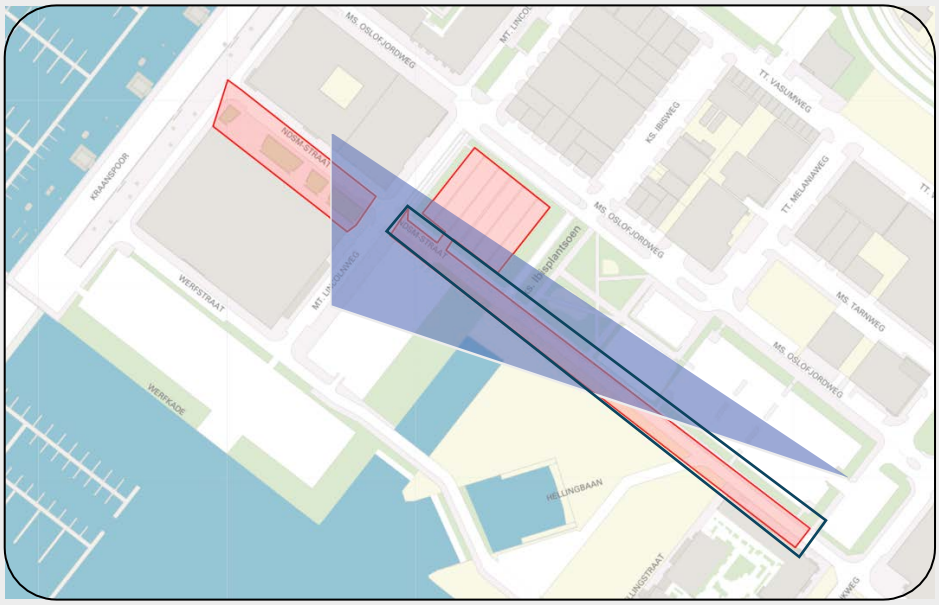
1. Waarborgen van bewonersbereikbaarheid

De NDSM-Straat heeft een woonfunctie met diverse woningen langs het profiel. Tijdens DGTL ontstaat veel zoekverkeer en foutparkeren; dit belemmert bewoners. Afsluiting garandeert dat alleen bestemmingsverkeer met ontheffing wordt toegelaten. Met een ontheffing wordt bedoeld; dat bewoners met een autovoertuig worden gevraagd naar een poststuk of het kunnen aantonen van een woonadres. Indien een bewoner geen ontheffing/poststuk kan aantonen, wordt gevraagd naar een postcode. Verkeersregelaars weigeren bewoners nooit.

2. Bevoorrading van winkels en bedrijven
Diverse ondernemers zijn afhankelijk van leveringen en logistieke bewegingen. De straat moet bereikbaar blijven tijdens venstertijden voor bevoorrading. Door afsluiting van doorgaand verkeer kan bevoorrading veilig en gecontroleerd plaatsvinden.

3. Vrijhouden van officiële calamiteitenroute
De NDSM-Straat is een van de beschikbare noord–zuid calamiteitenroutes op de werf. Tijdens festivaldrukte moet de straat direct bruikbaar zijn voor hulpdiensten. Parkerende voertuigen, zoekverkeer of krappe profielen kunnen de aanrijtijd ernstig vertragen.

4. Geen operationele functie voor DGTL
Er is geen festivalrouting over de NDSM-Straat gepland. De straat wordt niet gebruikt voor taxi, Uber, Kiss & Ride, fietsers of crowdflows. Hierdoor is volledige afsluiting voor regulier verkeer de meest veilige en efficiënte optie.



7.5. Afsluiting Ms. Tarnweg

De Ms. Tarnweg (huisnummers 2 t/m 16) is tijdens DGTL Amsterdam 2026 **niet beschikbaar** als verkeers- of operationele ruimte vanwege bouw- en/of infrastructurele werkzaamheden in het gebied.

Om die reden wordt de straat gedurende het evenement volledig afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer en operationeel gebruik. De Ms. Tarnweg wordt niet ingezet als aanvullende routing, opstelruimte of wachtroute voor Uber- en Bolt-voertuigen.

Voor de uitstroomfase wordt een alternatieve routing ingericht via de T.T. Melaniaweg en T.T. Vasumweg. Deze alternatieve maatregel vervangt de eerder beoogde inzet van de Ms. Tarnweg.

7.6. Afsluiting Melaniaweg

De T.T. Melaniaweg**,** tussen huisnummers 2 t/m 12**,** wordt tijdens DGTL Amsterdam 2026 afgesloten voor al het doorgaande gemotoriseerd verkeer.
Deze straat vormt de kern van de Uber/Bolt-in- en uitstroomrouting en is essentieel voor een veilige en gecontroleerde afwikkeling van app-based mobiliteit.

De afsluiting garandeert dat de straat:

- vrij blijft van regulier verkeer,
- veilig gebruikt kan worden als uber/bolt-opstel- en doorstroomzone**,**
- geen zoekverkeer of foutparkeerders aantrekt,
- en dat verkeersregelaars voldoende ruimte hebben om het verkeer te ordenen.

De T.T. Melaniaweg is daarnaast rechtstreeks gekoppeld aan de Ms. Tarnweg, die (indien beschikbaar) aanvullende buffer- en opstelcapaciteit biedt.



7.6.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026

- Vrijdag 3 april — 21:00 tot 06:00 uur
- Zaterdag 4 april — 12:00 tot 06:00 uur
- Zondag 5 april — 13:00 tot 06:00 uur

7.7. Afsluiting tt. Vasumweg

De T.T. Vasumweg**,** tussen huisnummers 4 t/m 24**,** wordt tijdens DGTL Amsterdam 2026 volledig afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.

Deze afsluiting is essentieel omdat de T.T. Vasumweg de hoofdstraat vormt voor:

- Taxi-afwikkeling
- Uber/Bolt-ontvangst en uitgifte
- Kiss & Ride-bewegingen
- Operationele verkeersregie

De weg moet volledig vrij blijven van zoekverkeer, bewonersverkeer en foutparkeerders om de mobiliteitsstromen veilig en beheersbaar te houden. Tevens is de T.T. Vasumweg een kritieke schakel tussen de Klaprozenweg en het NDSM.



7.7.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026

- Vrijdag 3 april — 21:00 tot 06:00 uur
- Zaterdag 4 april — 12:00 tot 06:00 uur
- Zondag 5 april — 13:00 tot 06:00 uur

7.8. Afsluiting tt. Vasumweg tweede gedeelte

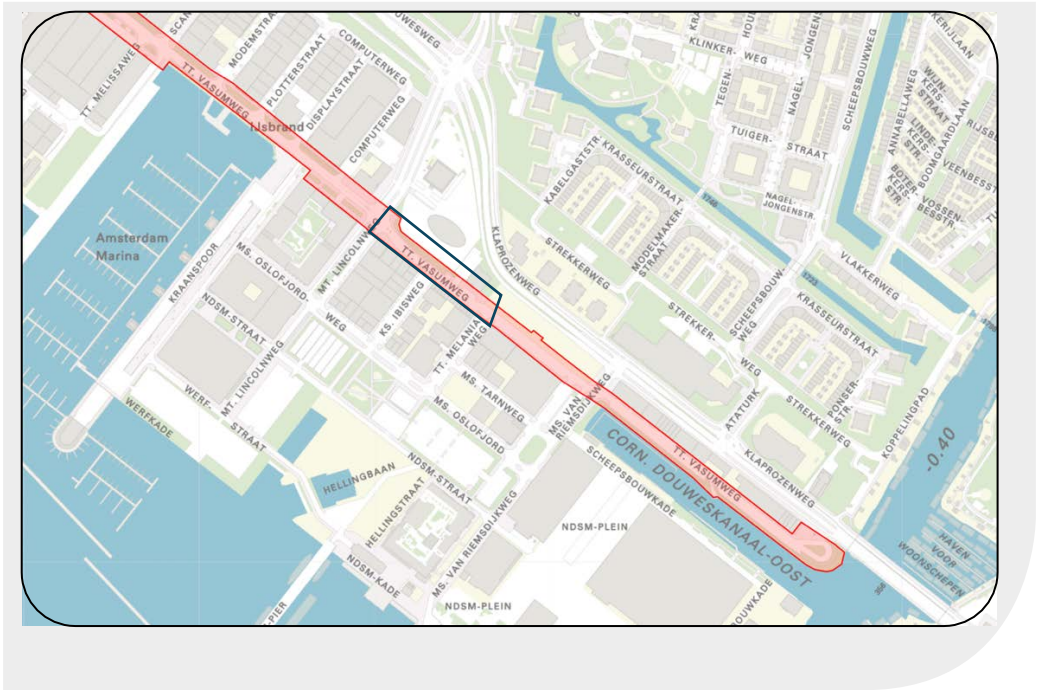
Het gedeelte van de T.T. Vasumweg**,** tussen huisnummers 41 t/m 59**,** wordt tijdens DGTL Amsterdam 2026 afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.

Dit wegdeel wordt gebruikt als verlengde opstel- en bufferzone voor taxi's, Uber/Bolt en K&R tijdens de grote uitstroompieken.

De afsluiting is noodzakelijk om de doorstroming op het noordelijke deel van de T.T. Vasumweg te waarborgen en terugslag richting de Klaprozenweg te voorkomen.

De ruimte wordt o.a. ingezet voor:

- Het bufferen van voertuigen,
- Het creëren van dubbele wachtrijen tijdens piekuitstroom



7.8.1. Tijdvakken afsluiting – DGTL 2026

- Vrijdag 3 april — 21:00 tot 06:00 uur
- Zaterdag 4 april — 12:00 tot 06:00 uur
- Zondag 5 april — 13:00 tot 06:00 uur

7.9. Afsluiting NDSM-plein

Het NDSM-Plein**,** tussen huisnummers 2 t/m 92**,** wordt gedurende het gehele DGTL Amsterdam 2026 weekend afgesloten voor al het gemotoriseerd verkeer én voetgangers die geen toegang hebben tot het evenemententerrein.

7.9.1. 1. Tijdens op- en afbouw

Het NDSM-Plein wordt volledig gebruikt als productieruimte voor:

- transportbewegingen van materieel,
- opbouw van tentconstructies en faciliteiten,
- opslag- en logistieke zones,
- technische installaties en podiumcomponenten,
- toegangs- en crewvoorzieningen.

Het plein moet daarom vrij zijn van al het verkeer en geparkeerde voertuigen, zodat bouwlogistiek, leveranciers en technische diensten veilig kunnen opereren.

7.9.2. 2. Tijdens het evenement

Het NDSM-Plein maakt volledig onderdeel uit van het afgesloten evenemententerrein en wordt omgeven door hoog hekwerk**.**
Het plein is dus niet toegankelijk voor publiek verkeer, bewoners of derden.
Binnen het evenemententerrein is het plein in gebruik voor:

- publieksruimtes,
- interne bezoekersroutes,
- beveiligde nood- en evacuatieroutes,
- productie- en noodtechniek.

Hierdoor is het plein gedurende het hele festival oneigenlijk voor elke vorm van doorstroming of reguliere verkeersfunctie.



7.9.3. Tijdvak afsluiting – DGTL 2026

De afsluiting geldt voor de volledige duur van op- en afbouw, het evenement en de afbouw:

- **Vrijdag 3 april 21:00 uur t/m maandag 7 april 06:00 uur**
  (Volledige weekend- en productiefase-afsluiting)

7.10. Parkeerverboden Ms. Van Riemsdijkweg

Op de Ms. van Riemsdijkweg worden in totaal 49 fiscale parkeervakken tijdelijk onttrokken aan het reguliere gebruik door middel van een officieel parkeerverbod. Deze maatregel is primair noodzakelijk vanwege de inzet van de evenementenpont tijdens de uitstroom van DGTL Amsterdam 2026. De aanvraag wordt door Mobility Consultancy Nederland aangevraagd bij de Gemeente Amsterdam.

Vanaf 21:00 uur wordt de Ms. van Riemsdijkweg volledig afgesloten voor in- en uitrijdend verkeer, omdat:

- de constructie ten behoeve van de evenementenpont wordt opgebouwd,
- de gehele corridor vrij moet zijn van voertuigen,
- geen voertuigbewegingen mogelijk mogen zijn rondom en langs de pontaanlanding.

De weg en de aangrenzende parkeervakken moeten hierdoor compleet obstakelvrij zijn.

7.10.1. Tijdvak parkeerverbod – DGTL 2026

- **Zaterdag 4 april 21:00 uur t/m zondag 5 april 01:00 uur**
- **Zondag 5 april 21:00 uur t/m maandag 6 april 01:00 uur**
  (Dit omvat ook de volledige periode voorafgaand aan de pontconstructie.)

Vanaf 21:00 uur wordt de evenementenpont operationeel, waarvoor aan de Ms. van Riemsdijkweg:

- opbouw van technische constructies,
- tijdelijke hekken,
- afzettingen

Hiervoor moet het volledige wegprofiel, inclusief alle parkeervakken, vrij zijn.

7.10.2. Geen voertuigen mogen in- of uitrijden tijdens de opbouwfase
Tijdens de opbouw van de pontconstructie is het onveilig en operationeel onmogelijk om gemotoriseerd verkeer toe te staan.

Voertuigen kunnen:
- de constructieopbouw hinderen,
- veiligheidsrisico's veroorzaken,

De parkeerverboden op de Ms. van Riemsdijkweg zijn ingetekend volgens de TVM-voorschriften op de officiële kaart (kaart 11), op basis van ondergronden van data.amsterdam.nl.

Deze ondergrond is leidend voor:
- Het exacte aantal vrij te maken parkeervakken,
- De positionering van afzetmaterialen en bebording.

7.10.3. Afstemming met Gemeente Amsterdam & Handhaving
In overleg met Gemeente Amsterdam en Handhaving ontvangt een:
- Vaste contactpersoon**,** of
- Direct meldnummer om te bellen wanneer er tijdens het parkeerverbod toch voertuigen in de vakken staan.

Handhaving kan dan ter plaatse optreden of voertuigen laten verwijderen.



7.11. Uitstroom en doorgang autovoertuigen

Tijdens de uitstroom van de dagshows tussen 21:00 en 00:00 uur wordt het volledige gebied rondom de Ms. van Riemsdijkweg, de NDSM-pontcorridor en de overige afsluitingen volledig afgesloten voor alle gemotoriseerde voertuigen.
Dit is noodzakelijk vanwege de inzet van de evenementenpont, de opbouw van de pontconstructies en de zeer hoge voetgangersintensiteit in dit tijdsblok.

7.11.1. Volledig doorgangsverbod vanaf 21:00 uur

Vanaf 21:00 uur geldt:

- Geen inrijdend verkeer
- Geen uitrijdend verkeer
- Geen doorgaand verkeer

Op de Ms. van Riemsdijkweg en alle aansluitende TVM-zones.

Dit geldt voor alle voertuigen met uitzondering van:

- Taxi-voertuigen
- Touringcars (indien operationeel ingezet en onder regie),
- Hulpdiensten

Deze voertuigen rijden uitsluitend via de Ms. Oslofjordweg → Ms. van Riemsdijkweg in gecontroleerde rijlijnen, zodat zij niet mengen met het lopend publiek.

Voertuigen die voorafgaand aan 21:00 uur al geparkeerd staan binnen de afsluiting waaronder voertuigen op de Ms. van Riemsdijkweg en bij MTV Viacom – mogen:

- Tot 21:00 uur uitrijden**,**
- na 21:00 uur alleen nog uitrijden wanneer de drukte en crowdveiligheid dat toelaten**.**

Vanaf 21:00 uur worden uitrijbewegingen tijdelijk tegengehouden indien:

- de crowdflow richting de pont te dicht is,
- de pontconstructie wordt opgebouwd of actief is,
- de verkeersveiligheid niet kan worden gegarandeerd,
- er risico ontstaat op conflict tussen voertuigen en grote lopende bezoekersstromen.

In deze gevallen worden bestuurders ter plaatse geïnformeerd door mobiliteitscoördinatie of verkeersregelaars, en wordt een veilig tijdstip van uitrijden afgestemd.

Deze maatregel is essentieel om:

- de opbouw en inzet van de evenementenpont veilig te laten verlopen
- kruising van voertuigen met lopend publiek te voorkomen
- volledige verkeers- en calamiteitenruimte op de Ms. van Riemsdijkweg te behouden
- hulpdiensten ongehinderd toegang te geven tot het pont- en festivalgebied.

8. Fasering verkeersmaatregelen en uitvoering

Ten behoeve van een helder overzicht van de inzet van tijdelijke verkeersmaatregelen is in dit hoofdstuk de fasering van plaatsing, controle en verwijdering van de maatregelen opgenomen. De bijbehorende overzichtskaarten zijn als bijlagen bij dit mobiliteitsplan gevoegd. In de kaarten wordt per fase weergegeven welke tijdelijke verkeersmaatregelen van kracht zijn.

Om de verschillende vervoersstromen rondom het evenement gestructureerd te begeleiden, wordt gebruikgemaakt van tijdelijke verkeersmaatregelen buiten het evenemententerrein. Duidelijke bebording en fysieke scheidingen vormen de basis voor een veilige doorstroming. Waar noodzakelijk wordt de inzet van verkeersregelaars toegevoegd om de verkeerssituatie actief te sturen en snel te kunnen inspelen op veranderende omstandigheden.

8.1. Tijdelijke verkeersmaatregelen

Voor elke vervoersstroom wordt een afzonderlijke routering ingesteld. De volgende vervoersstromen worden apart begeleid en bewegwijzerd:

- Fietsers
- Voetgangers
- Taxi's
- Kiss & Ride
- Bezoekers (met OV/ pont)
- Crew en artiesten
- Leveranciers en hulpdiensten

De tijdelijke verkeersmaatregelen bestaan uit onder andere:

- Plaatsing van verkeersborden (RVV)
- Afzetmateriaal en dranghekken
- Routingborden
- Dynamische sturing

De maatregelen zijn zo ingericht dat de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten geborgd blijft en dat bewoners en bedrijven in de omgeving zo min mogelijk hinder ondervinden.

8.2. Tijdslijn fasering verkeersmaatregelen

8.2.1. Fase 1 – voorafgaand het evenement (vooraankondigingen)

De vooraankondigingen (kaart 1) worden geplaatst op:
Plaatsen: 27 maart
Verwijderen: 8 april na 18:00 uur

Deze fase is bedoeld om omwonenden, bezoekers en bedrijven tijdig te informeren over aankomende verkeersmaatregelen en afsluitingen.

8.2.2. Fase 2 – Operationele opbouw borden en maatregelen

De operationele verkeersmaatregelen behorende bij:

- Kaart 2
- Kaart 3
- Kaart 4
- Kaart 5

Worden drie dagen voorafgaand aan het evenement opgebouwd en deels geplaatst.

Uiterlijk op:
2 april – einde dag
Zijn alle maatregelen volledig geplaatst en operationeel.

Controle en oplevering
Op 2 april vóór 15:00 uur vindt een volledige schouw en controle plaats van:

- bebording
- positionering
- leesbaarheid
- volledigheid

Eventuele onvolkomenheden, foutieve plaatsingen of tekstuele onjuistheden worden nog dezelfde dag hersteld. Uiterlijk om 21:00 uur op 2 april zijn alle verkeersmaatregelen volledig correct en operationeel.

8.2.3. Fase 3 – Hekwerk aanlandingen

De hekken die zijn opgenomen in:

- Kaart 7
- Kaart 8
- Kaart 9
- Kaart 10

Worden twee dagen voor het evenement geleverd bij de locaties (aanlandingen).

De hekken:

- blokkeren geen reguliere loopstromen overdag;
- worden opgebouwd in de avond van 3 april;
- en verder opnieuw opgebouwd op de ochtend van 4 en 5 april.

Na iedere showavond op:

- 3 april
- 4 april
- 5 april

Worden de hekken weer tijdelijk verplaatst zodanig dat regulier gebiedsgebruik overdag mogelijk blijft.

8.2.4. Monitoring showdagen maatregelen en juistheid

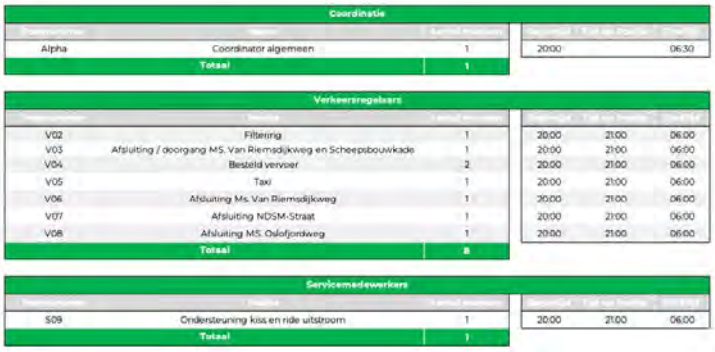
Tijdens de showdagen vindt actieve controle plaats op:

- Stabiliteit van constructies;
- Juiste positionering van borden en hekken;
- Leesbaarheid en zichtbaarheid;
- Naleving van routing.

Deze controle wordt uitgevoerd door Mobility Consultancy Nederland in samenwerking met de operationele dienst.

9. Inzet verkeersregelaars, servicemedewerkers, pontinzet en instructies

9.1. Inzet vrijdag 3 april – regulier verkeersinzet

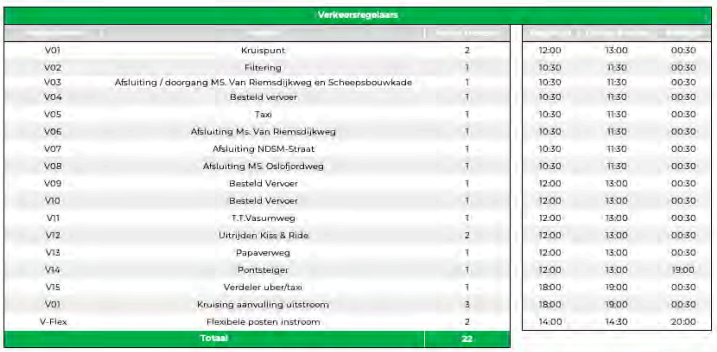


Coordinatie					
Alpha	Coordinator algemeen	1	20:00		06:30
Totaal		1			

Verkeersregelaars					
V02	Filtering	1	20:00	21:00	06:00
V03	Afsluiting / doorgang MS. Van Riemsdijkweg en Scheepsbouwkade	1	20:00	21:00	06:00
V04	Besteld vervoer	2	20:00	21:00	06:00
V05	Taxi	1	20:00	21:00	06:00
V06	Afsluiting Ms. Van Riemsdijkweg	1	20:00	21:00	06:00
V07	Afsluiting NDSM-Straat	1	20:00	21:00	06:00
V08	Afsluiting MS. Oslofjordweg	1	20:00	21:00	06:00
Totaal		8			

Servicemedewerkers					
S09	Ondersteuning kiss en ride uitstroom	1	20:00	21:00	06:00
Totaal		1			

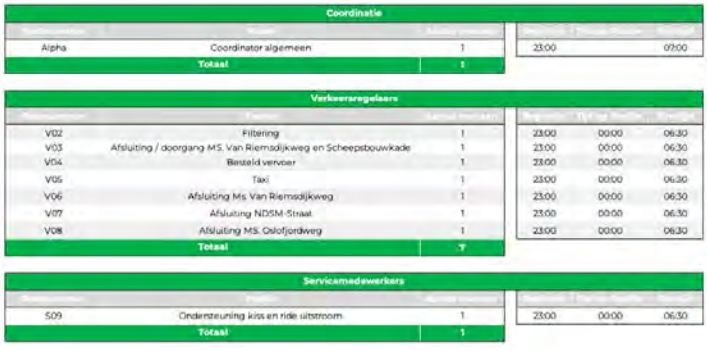
9.2. Inzet zaterdag 4 april – regulier verkeersinzet



Verkeersregelaars					
V01	Kruispunt	2	12:00	13:00	00:30
V02	Filtering	1	10:30	11:30	00:30
V03	Afsluiting / doorgang MS. Van Riemsdijkweg en Scheepsbouwkade	1	10:30	11:30	00:30
V04	Besteld vervoer	1	10:30	11:30	00:30
V05	Taxi	1	10:30	11:30	00:30
V06	Afsluiting Ms. Van Riemsdijkweg	1	10:30	11:30	00:30
V07	Afsluiting NDSM-Straat	1	10:30	11:30	00:30
V08	Afsluiting MS. Oslofjordweg	1	10:30	11:30	00:30
V09	Besteld Vervoer	1	12:00	13:00	00:30
V10	Besteld Vervoer	1	12:00	13:00	00:30
V11	T.T.Vasumweg	1	12:00	13:00	00:30
V12	Uitrijden Kiss & Ride	2	12:00	13:00	00:30
V13	Papaverweg	1	12:00	13:00	00:30
V14	Pontsteiger	1	12:00	13:00	19:00
V15	Verdeler uber/taxi	1	18:00	19:00	00:30
V01	Kruising aanvulling uitstroom	3	18:00	19:00	00:30
V-Flex	Flexibele posten instroom	2	14:00	14:30	20:00
Totaal		22			

Servicemedewerkers					
S01	Theo Fransmanbrug	1	12:00	13:00	21:00
S02	Scheepsbouwkade	1	12:00	13:00	00:30
S03	Crew in- en uitstroom	1	08:00	08:30	00:30
S04	Fiets instroom	2	12:00	13:00	21:00
S05	Fiets in- en uitstroom	2	12:00	13:00	00:30
S06	Fiets instroom	2	12:00	13:00	21:00
S07	Fiets in- en uitstroom (ondersteuning gebied)	2	12:00	13:00	00:30
S08	Ondersteuning kiss en ride in- en uitstroom	2	10:30	11:30	00:30
S09	Ondersteuning kiss en ride uitstroom	1	18:00	19:00	00:30
S10	Ondersteuning kiss en ride uitstroom	1	18:00	19:00	00:30
Totaal		15			

9.3. Inzet zaterdag avondshow 4 april – regulier verkeersinzet



Coordinatie					
Alpha	Coordinator algemeen	1	23:00		07:00
Totaal		1			

Verkeersregelaars					
V02	Filtering	1	23:00	00:00	06:30
V03	Afsluiting / doorgang MS. Van Riemsdijkweg en Scheepsbouwkade	1	23:00	00:00	06:30
V04	Besteld vervoer	1	23:00	00:00	06:30
V05	Taxi	1	23:00	00:00	06:30
V06	Afsluiting Ms. Van Riemsdijkweg	1	23:00	00:00	06:30
V07	Afsluiting NDSM-Straat	1	23:00	00:00	06:30
V08	Afsluiting MS. Oslofjordweg	1	23:00	00:00	06:30
Totaal		7			

Servicemedewerkers					
S09	Ondersteuning kiss en ride uitstroom	1	23:00	00:00	06:30
Totaal		1			

9.4. Inzet zondag 5 april – regulier verkeersinzet



Verkeersregelaars					
V01	Kruispunt	2	13:00	13:00	00:30
V02	Filtering	1	11:30	11:30	00:30
V03	Afsluiting / doorgang MS. Van Riemsdijkweg en Scheepsbouwkade	1	11:30	11:30	00:30
V04	Besteld vervoer	1	11:30	11:30	00:30
V05	Taxi	1	11:30	11:30	00:30
V06	Afsluiting Ms. Van Riemsdijkweg	1	11:30	11:30	00:30
V07	Afsluiting NDSM-Straat	1	11:30	11:30	00:30
V08	Afsluiting MS. Oslofjordweg	1	11:30	11:30	00:30
V09	Besteld Vervoer	1	13:00	13:00	00:30
V10	Besteld Vervoer	1	13:00	13:00	00:30
V11	T.T.Vasumweg	1	13:00	13:00	00:30
V12	Uitrijden Kiss & Ride	2	13:00	13:00	00:30
V13	Papaverweg	1	13:00	13:00	00:30
V14	Pontsteiger	1	13:00	13:00	19:00
V15	Verdeler über/ taxi	1	18:00	19:00	00:30
V01	Kruising aanvulling uitstroom	3	18:00	19:00	00:30
V-Flex	Flexibele posten instroom	2	15:00	15:30	21:00
	Totaal	22			

Servicemedewerkers					
S01	Theo Fransmanbrug	1	13:00	13:00	21:00
S02	Scheepsbouwkade	1	13:00	13:00	00:30
S03	Crew in- en uitstroom	1	08:00	08:30	00:30
S04	Fiets instroom	2	13:00	13:00	21:00
S05	Fiets in- en uitstroom	2	13:00	13:00	00:30
S06	Fiets instroom	2	13:00	13:00	21:00
S07	Fiets in- en uitstroom (ondersteuning gebied)	2	13:00	13:00	00:30
S08	Ondersteuning kiss en ride in- en uitstroom	2	11:30	11:30	00:30
S09	Ondersteuning kiss en ride uitstroom	1	18:00	19:00	00:30
S10	Ondersteuning kiss en ride uitstroom	1	18:00	19:00	00:30
	Totaal	15			

9.5. Inzet zondag avondshow 5 april – regulier verkeersinzet



Coordinatie					
Alpha	Coordinator algemeen	1	23:00		07:00
	Totaal	1			

Verkeersregelaars					
V02	Filtering	1	23:00	00:00	06:30
V03	Afsluiting / doorgang MS. Van Riemsdijkweg en Scheepsbouwkade	1	23:00	00:00	06:30
V04	Besteld vervoer	1	23:00	00:00	06:30
V05	Taxi	1	23:00	00:00	06:30
V06	Afsluiting Ms. Van Riemsdijkweg	1	23:00	00:00	06:30
V07	Afsluiting NDSM-Straat	1	23:00	00:00	06:30
V08	Afsluiting MS. Oslofjordweg	1	23:00	00:00	06:30
	Totaal	7			

Servicemedewerkers					
S09	Ondersteuning kiss en ride uitstroom	1	23:00	00:00	06:30
	Totaal	1			

Facilitair Medewerkers					
FM	Facilitair Medewerker	1	23:00		07:00
	Totaal	1			

9.6. Inzet pont 4 april

Coordinatie					
Alpha	Coordinator algemeen	1	11:00		01:00
Totaal		1			

Pontinzet CNDSM					
S51	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S52	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S53	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S54	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S55	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S56	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S57	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S58	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S59	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S60	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S61	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
Totaal		11			

Pontinzet Centraal Station					
S62	Centraal Station	1	11:00	12:00	00:30
S63	Centraal Station	1	11:00	12:00	00:30
S64	Centraal Station	1	11:00	12:00	00:30
S65	Centraal Station	1	11:00	12:00	00:30
S66	Centraal Station	2	11:00	12:00	00:30
Totaal		6			

Pontinzet Buiksloterweg					
S67	Buiksloterweg	1	11:00	12:00	00:30
S68	Buiksloterweg	1	11:00	12:00	00:30
S69	Buiksloterweg	1	11:00	12:00	00:30
S70	Buiksloterweg	1	11:00	12:00	00:30
S71	Buiksloterweg	1	18:00	19:00	00:30
S72	Buiksloterweg	1	18:00	19:00	00:30
Totaal		6			

Pontinzet Pontsteiger					
S73	Buiksloterweg	1	11:00	12:00	00:30
S74	Buiksloterweg	1	11:00	12:00	00:30
S75	Buiksloterweg	1	11:00	12:00	19:00
S76	Buiksloterweg	1	11:00	12:00	19:00
Totaal		4			

9.7. Inzet pont 5 april

Coordinatie					
Alpha	Coordinator algemeen	1	12:00		01:00
Totaal		1			

Pontinzet CNDSM					
S51	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S52	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S53	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S54	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S55	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S56	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S57	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S58	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S59	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S60	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
S61	NDSM uitstroom	1	21:00	22:00	00:30
Totaal		11			

Pontinzet Centraal Station					
S62	Centraal Station	1	12:00	13:00	00:30
S63	Centraal Station	1	12:00	13:00	00:30
S64	Centraal Station	1	12:00	13:00	00:30
S65	Centraal Station	1	12:00	13:00	00:30
S66	Centraal Station	2	12:00	13:00	00:30
Totaal		6			

Pontinzet Buiksloterweg					
S67	Buiksloterweg	1	12:00	13:00	00:30
S68	Buiksloterweg	1	12:00	13:00	00:30
S69	Buiksloterweg	1	12:00	13:00	00:30
S70	Buiksloterweg	1	12:00	13:00	00:30
S71	Buiksloterweg	1	18:00	19:00	00:30
S72	Buiksloterweg	1	18:00	19:00	00:30
Totaal		6			

Pontinzet Pontsteiger					
S73	Buiksloterweg	1	12:00	07:00	00:30
S74	Buiksloterweg	1	12:00	13:00	00:30
S75	Buiksloterweg	1	12:00	13:00	19:00
S76	Buiksloterweg	1	12:00	13:00	19:00
Totaal		4			

9.8. Instructies verkeersregelaars

Postnummer	Instructie
V01	De verkeersregelaars zorgen in de basis dat het kruispunt niet volloopt en dat de busbaan altijd vrij blijft van voertuigen. Taxi voertuigen worden, indien de doorstroming in gevaar komt, gevraagd om het volgend kruispunt te gebruiken via de Mt. Lincolnweg.
V02	De verkeersregelaar zorgt dat ondernemers, bezoekers voor ondernemingen, bewoners en overige bestemming altijd door mag rijden naar hun bestemming. Kiss en Ride wordt links de T.T. Vasumweg ingestuurd, blauwe kentekens, touringcars worden naar rechts gestuurd om daar bezoekers te laten uitstappen en door te rijden.
V03	De Scheepsbouwkade geldt als calamiteitenroute, enkel bestemmingsverkeer voor ondernemers mogen hier te allen tijde doorrijden, bezoekers voor de Jachthaven mogen tegen het hek aan parkeren, als de doorgang voor nood- en hulpdiensten maar geborgd is
V04	De verkeersregelaars zorgt ervoor dat enkel en alleen volle taxi voertuigen het gebied naar links verlaten onder begeleiding. Voertuigen die niet vol zijn met passagiers/bezoekers moeten omdraaien en vertrekken. Dit om te voorkomen dat ze op de van Riemsdijkweg alsnog bezoekers gaan vragen voor een rit.
V05	De verkeersregelaars zorgt ervoor dat enkel en alleen volle taxi voertuigen het gebied naar links verlaten onder begeleiding. Voertuigen die niet vol zijn met passagiers/bezoekers moeten omdraaien en vertrekken. Dit om te voorkomen dat ze op de van Riemsdijkweg alsnog bezoekers gaan vragen voor een rit.
V06	De verkeersregelaar zorgt ervoor dat dit punt vrijblijft van voertuigen omdat het CR1 is, hij ondersteund daarnaast met fietsers en heeft contact met zijn collega V02 over de voertuigen die worden doorgelaten en of er een tweede controle nodig is en of hij wellicht de weg moet wijzen.
V07	De NDSM-straat is afgesloten voor evenementenverkeer, taxi voertuigen, Ubers, kiss en ride en eventueel parkerende voertuigen. Bewoners, ondernemers, bevoorrading en eventuele andere bestemmingsverkeer mag gewoon doorrijden.
V08	De MS. Oslofjordweg is afgesloten voor Ubers, Kiss & Ride en parkerende voertuigen. Deze straat wordt zoveel mogelijk vrijgehouden om te voorkomen dat bezoekers hier parkeren, worden afgezet of blijven stilstaan. Het is belangrijk dat tijdens de uitstroom de straat zoveel mogelijk wordt benut voor de officiële t.t.o. taxi voertuigen die stilstaan de rechterkant van de rijbaan. De verkeersregelaar heeft ook een klikker en telt alle blauwe kentekens die binnenrijden.

V09	Vanaf dit punt is het belangrijk dat Uber voertuigen niet doorschieten naar de MS. Oslofjordweg, deze doorgang dient dichtgehouden te worden. Vanaf dit punt is het ook belangrijk dat voertuigen netjes worden opgelijnd, zodat iedereen optimaal gebruik kan maken van de ruimte, hij kan hier goed bij assisteren.
V10	Het is belangrijk dat Uber/Bolt voertuigen niet doorschieten en tegen de richting in gaan rijden. De verkeersregelaar kan vanaf hier na contact met de coördinator en zijn collega's ook de drukte goed inschatten en zo aangeven aan positie 11 of er wel of geen voertuigen meer binnengelaten kunnen worden.
V11	Vanaf dit punt worden overdag alle voertuigen doorgelaten, we doen hier geen filtering van kentekens. Deze positie dient als monitoring voor de drukte, het tellen van blauwe kentekens die voorbij hem rijden richting de standplaats van de Uber/ Bolt. De verkeersregelaar heeft daarom ook een klikker en zal alle voertuigen klikken die binnenrijden en dit doorgeven aan de coördinator.
V12	De verkeersregelaars die aan het eind staan bij de Kiss & Ride van de T.T.Vasumweg die borgt dat alle voertuigen wegrijden via de Klaprozenweg. Ze staan samen om de voertuigen goed te begeleiden. Alle voertuigen die inrijden moeten hier aan het einde weer uitrijden.
V13	De verkeersregelaar borgt dat de Papaverweg niet wordt gebruikt als kiss & Ride of voor taxi voertuigen. In geval van een calamiteit, gaan nood- en hulpdiensten over het fietspad. Hij begeleidt de nood- en hulpdiensten over het fietspad en niet over de rijbaan.
V14	De verkeersregelaar staat op het fietspad bij de Pontsteiger om te borgen dat het fietspad vrij blijft van wachtende bezoekers die mee willen met de pont naar het NDSM of Distelweg. In de voorgaande edities is gebleken dat dit nogal een probleem kan zijn wat betreft doorstroming. Hij adviseert ook alle fietsers hun fiets te stallen in de nieuwe stallingen om zo de druk op de pont te verminderen. Bezoekers mogen zelf kiezen of ze hun fiets willen meenemen naar het NDSM of niet.
V15	De verkeersregelaar zorgt ervoor dat Ubers de Melaniaweg inrijden en vervolgens via de MS Tarnweg uitrijden. Officiële taxi voertuigen mogen doorrijden en opstellen op de MS. Oslofjordweg.
S01	De servicemedewerker borgt dat er geen fietsen worden gestald op de Theo Fransmanbrug, het is een calamiteitenroute dus legt bezoekers of eventuele andere passanten op de fiets uit waarom ze hun fiets niet kunnen stallen op de brug i.v.m. een doorgang voor eventuele calamiteiten.
S02	Het is belangrijk dat ook op dit punt fietsers worden doorgestuurd richting de fietsenstalling. Op de gehele

	Scheepsbouwkade mogen geen fietsen gestald worden. Bij deze CADO-ingang mogen er absoluut geen fietsen gestald worden en ook niet om de hoek. De servicemedewerker houdt deze route in de gaten en bij stallen van fietsen spreekt hij iedereen aan en indien nodig vraagt hij back-up aan de coordinator.
S03	De medewerker zorgt ervoor dat er toegang wordt verleend aan crew van het evenement die hier mag parkeren.
S04	De medewerkers zorgen ervoor dat de stallingen optimaal benut worden. 1 servicemedewerker zorgt ervoor dat bezoekers echt de stallingen in worden verwezen bij de open plekjes en de andere collega houdt in de gaten of ze nergens anders stallen om te voorkomen dat dit bij de Albert Heijn of voor andere deuren van ondernemers gebeurt. Zo hebben ze een goede samenwerking samen!
S05	De medewerkers zorgen ervoor dat de stallingen optimaal benut worden. 1 servicemedewerker zorgt ervoor dat bezoekers echt de stallingen in worden verwezen bij de open plekjes en de andere collega houdt in de gaten of ze nergens anders stallen om te voorkomen dat dit bij de Albert Heijn of voor andere deuren van ondernemers gebeurt. Zo hebben ze een goede samenwerking samen!
S06	De medewerkers zorgen ervoor dat de stallingen optimaal benut worden. 1 servicemedewerker zorgt ervoor dat bezoekers echt de stallingen in worden verwezen bij de open plekjes en de andere collega houdt in de gaten of ze nergens anders stallen om te voorkomen dat dit bij de Albert Heijn of voor andere deuren van ondernemers gebeurt. Zo hebben ze een goede samenwerking samen!
S07	De medewerkers zorgen ervoor dat de stallingen optimaal benut worden. 1 servicemedewerker zorgt ervoor dat bezoekers echt de stallingen in worden verwezen bij de open plekjes en de andere collega houdt in de gaten of ze nergens anders stallen om te voorkomen dat dit bij de Albert Heijn of voor andere deuren van ondernemers gebeurt. Zo hebben ze een goede samenwerking samen!
S08	De servicemedewerker stopt elke voertuig en vraagt waar ze voor komen, komen ze voor een bedrijf, trouwlocatie of een andere bestemming mogen ze gewoon doorrijden. Hij geeft bij iedereen aan dat er vandaag een eenrichtingsweg geldt en dat iedereen moet uitrijden aan het einde. Vandaar dat we de bakens ook neerzetten om te borgen dat iedereen gescheiden blijft en via twee banen kan inrijden om de doorstroming te maximaliseren. Waar ze aan de situatie wennen tijdens de instroom, hebben we profijt van tijdens de uitstroom.
S09	Deze medewerker ondersteunt met de doorstroming en de banen van de Kiss en Ride!
S10	Deze medewerker ondersteunt met de doorstroming en de banen van de Kiss en Ride!

10. Uitval openbaar vervoer

Onderstaand scenario beschrijft de handelwijze bij (gedeeltelijke) uitval van het openbaar vervoer tijdens het evenement. Dit scenario is overgenomen uit het veiligheidsplan van de organisatie en maakt integraal onderdeel uit van de overall calamiteitenstructuur.

Het doel van opname in dit mobiliteitsplan is om inzicht te geven in de samenhang tussen veiligheid, mobiliteit en communicatie. De inhoud en uitvoering van de maatregelen binnen dit scenario vallen onder verantwoordelijkheid van de organisatie en de betrokken vervoerspartners.

GEBEURTENIS	PREVENTIE	PREPARATIE	RESPONS	HERSTEL
Uitval openbaar vervoer	1. Uitgebreide in-, uitstroom- en vervoersplannen (met back up scenario's).	1. Constant overleg tussen GVB en organisator. Vaste overlegmomenten. Minimaal één uur voor de verwachte piek met betrekking tot in- en uitstroom is capaciteit op maximale sterkte.	1. Bezoekers opvangen in vooraf opgestelde wachtvakken.	1. Communicatie naar bezoekers met een verklaring en eventuele vervolgstappen/ oplossingen (voortkomend uit het CMT).
	2. Personeel GVB is voorbereid op werken lange(re) diensten of eerdere opkomst in verband met evenement. Tussen in- en uitstroom zijn schippers stand-by om afvoercapaciteit te genereren in geval van calamiteit.	2. Capaciteitsberekeningen voor wachtrijen geven inzicht in beschikbare buffer.	2. Doen problemen zich voor tijdens einde evenement: CMT bijeen, onderzoekt mogelijkheden om het evenemententerrein langer open te houden. Kan de muziek langer aanblijven? Kunnen we de barren langer openhouden (zonder alcohol te schenken)? Bezoekers informeren vanaf stages en via communicatiemiddelen (zie 13.3, blz 91).	2. Afschalen personeel en terug naar oorspronkelijke positie.
			3. CSM informeert politie en Crowd Manager Gemeente Amsterdam en sluiten zodra beschikbaar en op locatie aan bij CMT.	
	3. Pontcapaciteit afgestemd op mobiliteitsplan om te voldoen aan vervoersbehoefte.	3. Tekstkarren/ lichtkranten beschikbaar (bij uitgang en opstapplaats) om bezoekers te informeren over situatie veerpont.	4. Bezoekers informeren op locatie en via sociale media.	
		4. Vooraf ontwikkelde communicatie berichten stand-by.	5. Extra beveiligers preventief naar locatie wachtende bezoekers. Verkeersregelaars naar locatie waar extra verkeersdruk ontstaat.	
			6. Indien nodig: water uitdelen aan groepen wachtende bezoekers.	
			7. Mobiele EHBO-team preventief naar locatie wachtende bezoekers.	
			8. Bezoekers wijzen op alternatieve vervoersmogelijkheden (taxi's, Uber, pont, bussen).	
			9. Organisator stelt evenemententerrein en area en tent(en) beschikbaar voor eerste opvang 'gestrande' bezoekers.	