

## Verslag Mobiliteitsoverleg Zuid KD 23

Lokatie : Vergaderzaal RAI  
Datum : 27 oktober 2022  
Tijd : 13:30 - 15:30

### Aanwezigen:

V&OR : 5.1.2,e en 5.1.2,e  
SEB : 5.1.2,e en 5.1.2,e  
STD Zuid : 5.1.2,e  
Politie : 5.1.2,e  
RAI : 5.1.2,e +1  
4PM : 5.1.2,e en 5.1.2,e  
CTH : 5.1.2,e  
Skills CM : 5.1.2,e  
Crowd Prof. : 5.1.2,e  
Brinkverkeer : 5.1.2,e en 5.1.2,e

Afwezigen : NS en GVB

Bijlage : CiCo NZ-lijn /Resono Beatrixpark /Mobiliteitsplannen Oranjbloesem en Kingsland

### Opening en mededelingen

5.1.2,e heet iedereen van harte welkom en licht de agenda toe van vandaag na een introductie rondje. En bedankt RAI voor het beschikbaar stellen van deze mooie ruimte. De grote zalen in het stadhuis en andere stadsdelen waren reeds volgeboekt. De gemeente heeft 5.1.2,e van 5.1.2,e als externe adviseur erbij geroepen bij de advisering van Mobiliteit Zuid en heeft tevens jarenlange werkervaring opgedaan bij de politie op gebied van crowd. 5.1.2,e van Stadsdeel Zuid (vergunningen) is vanaf nu aangehaakt in dit voortraject. Afwezigen en cruciaal voor in dit voortraject zijn NS en GVB. Dit betekent dat we deze maand een nieuw overleg gaan inplannen in een kleinere groep en bespreken we specifiek deze twee modaliteiten.

De huidige werkgroep overleggen liggen even anders dan de reguliere dienstoverleggen (DO). Die gaan nog plaatsvinden en is door SEB gecoördineerd. In de DO zullen alle diensten aangehaakt zijn zoals jullie jaarlijks gewend zijn.

### Inleiding

Enkele maanden geleden direct na de evaluatie van KD 2022 Zuid, zijn we gestart met deze werkgroep. Er was vraag naar lokale betrokkenheid en advisering bij de planvorming op mobiliteit Zuid. Het is voor iedereen helder hoe deze avond verlopen is. Om herhaling te voorkomen zitten we daarvoor nu gezamenlijk met zijn allen fysiek weer bij elkaar. Daarvoor heeft V&OR in een apart overleg eerst een kennismakings- en verkenningsronde gedaan bij de lokale politie, CTH en 4PM. Tevens hebben we in het Beatrixpark afgesproken en de route gelopen van RAI naar Zuidplein. Tijdens de route hebben de organisatoren hun nieuwe ideeën mondeling toegelicht. Hebben we gebrainstormd, kennis opgedaan en ervaringen gedeeld. Vandaag zijn de besproken punten doorgevoerd naar een nieuw plan in het kader van mobiliteit, die zo dadelijk wordt toegelicht.

### CiCo NZ-Lijn

In samenwerking met GVB deelt gemeente en GVB data met elkaar voor onderzoek en analyse. Aan de hand van data zijn de aantallen CiCo geconcretiseerd en geplot in grafieken op kwartier niveau in een tijdspanne van 10 uur tm 24 uur, waarin tegelijkertijd de aantal CiCo af te lezen is.

Het verzoek van V&OR aan 4PM om met behulp van alle beschikbare data een nieuwe Model Split te genereren, ondanks dat de in- en uitstroom in 2023 op een andere wijze zal verlopen dan in editie 2022. Voor vragen kan 4PM schakelen met V&OR.

### Feiten en cijfers

De aantallen betreffen specifiek het druktebeeld van de aantallen incheckende of uitcheckende reizigers. Uit de grafiek is dus niet te herleiden waar ze naar toe reizen of waar ze vandaan komen. De trendontwikkelingen zijn wel interessant in dit tijdsvak.

#### Grafiek 1.1 Ci 10u-24u

Voorbeelden:

Station Zuid: tussen 13:15 en 15:00 was er een piek met in totaal ca. 7.500 pax incheckers.

Centraal Station: tussen 13:15 en 15:00 was er een piek met in totaal ca.10.800 pax incheckers.

#### Grafiek 1.2 Co 10u-24u

Station EPP: tussen 13:15 en 15:00 was er een piek met in totaal ca. 6.600 pax uitcheckers.

Centraal Station: tussen 13:15 en 15:00 was er een piek met in totaal ca. 12.200 pax uitcheckers.

#### Resono Beatrixpark

In eerdere overleggen is kenbaar gemaakt dat Resono niet geheel kloppend is met de praktijk. Er lijkt een verschuiving in de in- en uitstroom te zitten. Trendontwikkelingen zijn wellicht interessant om mee te nemen in de Modal Split.

### Mobiliteitsplannen Kingsland en Oranjebloesem

5.1,2,e en 5.1,2,e lichten het plan toe.

*Raadpleeg de ontvangen stukken verzonden per mail op 24 en 25 oktober 2022 voor de volledige presentatie, kaartmateriaal en mobiliteitsstukken. Hieronder de highlights.*

Belangrijke vraagstukken komen uitvoerig aan bod:

- \* Hoe zorgen we ervoor dat de algehele uitstroom in 2023 anders verloopt dan in 2022?
- \* Kan er gebruik worden gemaakt van de Noord-Zuid lijn?
- \* Hoe voorkomen we dat station Zuid wordt overlopen?
- \* Hoe voorkomen we teveel drukte bij uitstroom op de Wielingenstraat?
- \* Hoe zorgen we ervoor dat er geen (grote) inzet nodig is van politie / ME

Voor editie 2023 staat een interne reorganisatie gepland.

Partner wissel naar Unlimited Productions

Versterking van Skills Crowd Management en

Traffic Support voor het mobiliteitsplan.

Uitstroom:

4PM licht toe dat tijdens de uitstroom de loopstromen van de modaliteiten zich al splitsen vanaf het evenementen terrein. Met duidelijke en heldere signing (LED) worden er looprichtingen aangegeven.

De wens om de drukte in de Wielingenstraat te minimaliseren geschiedt door:

1. Touringcars, taxi en besteld vervoer, K&R en parking aan de ring-zijde te realiseren. Deze looproute is te bereiken binnendoor via Hal 7.
2. Lopen, fiets, trein via het park en metro via P9.

Toelichting op scenario's teksten, plaatsing tekstkar en fietsenstallingen.

Verruiming Openingstijden

12:00 - 21:00 Festival 1

13:00 - 23:00 Festival 2

Metro NZ-lijn:

Door het inzetten van buffervakken, telpoortjes, real time info en bemensing om de loopstroom naar station EPP, Noordelijke entree, te begeleiden.

Station Zuid:

Zuidplein is in de nieuwe situatie ingedeeld in verschillende Buffer Zones. Buffer Zone 1 (1290m<sup>2</sup>=3225 pax) en Buffer Zone 2 (1516m<sup>2</sup>=3790 pax). Tevens een buffervak voor de bezoekers van Oranjabloesem en een buffervak voor de bezoekers van Kingsland in Strawinskypad, zodat zij gescheiden blijven van elkaar en voor gecontroleerde uitstroom.

### **Adviesronde op de stukken**

Politie:

Langs de Wielingenstraat ziet de politie een hoge hekken lijn ipv lage dranghekken bij de buffervakken.

Thv de fietsstallingen, Diepenbrockstraat-zijde, zijn parkeerverboden benodigd.

Politiehub Zuidplein, verzoek voor een extra hekkenlijn (van entree fietsenstalling ri. gevelzijde kantoor).

Politie heeft op scherm aangetoond waar precies de lijn komt te liggen. Waarom? Veilige en werkbare zone rondom politiehub. Gevolg: capaciteit Zuidplein bufferzones zal iets lager liggen. Capaciteit zal ook ter advisering bij NS neergelegd moeten worden. Politie geeft ook aan dat NS ca. 15 a 20 minuten nodig heeft voor vertrek.

Op de verlenging van eindtijd naar 23:00 is negatief op gereageerd. Dit ivm de diensten die al vanaf Koningsnacht gestart zijn.

Advies benodigd van NS:

Capaciteit bufferzones Zuidplein en de algehele wijze van routing van plein naar perron.

Informatie voorziening naar de bezoekers

In het tijdsvak tijdens een uitstroom geldt dit als enige route(via Strawinskypad) naar station Zuid. Andere zijde blijft gesloten.

Advies benodigd van GVB:

Of deze wijze van bufferen tijdens de uitstroom mogelijk is. De buffervakken zijn met telpoortjes in te stellen. In de tekening is rekening gehouden met het maximale bereik in de vakken opgenomen.

Aanpak van haltering en routing in een nader overleg met GVB specificeren in het station.

Oranjabloesem: Kan Metrostation Amstelveense Weg open in de nieuwe gepresenteerde plannen? Advies van GVB gewenst.

4PM:

Men ziet graag een communicatie team met samenwerkende ketenpartners ten aanzien van mobiliteit en crowd op lokaal niveau.

Lokale partners o.a.: OB, KL, Pol, THOR, V&OR, GVB Handhaving, NS Handhaving en Beveiliging. Voorbeeld: Afgelopen editie ADE was een soortgelijke lokale communicatie groep opgezet met ketenpartners NDSM Noord. De communicatie tijdens Koningsdag is jaarlijks centraal georganiseerd via het UCK/OMC vanwege het grootstedelijke karakter.

Het toepassen van tourbussen is een back up plan, door kortingen op kaartjes te geven kan de organisator dit aan de bezoekers stimuleren. RAI vraagt zich dan wel af of deze hoeveelheid bussen dan wel kwijt kunnen in de RAI.

V&OR:

Nog aan het uitzoeken wie de grote scherm op Zuidplein beheerd.

De beschikbare data en trendontwikkelingen gebruiken voor een gespecificeerde modelsplit.

Interessante data is de bezoekersstroom van NS. GVB en Gemeente delen al langer data voor research.

Kunnen we data verkrijgen van NS is de vraag?

Crowdprofessionals:

*Per mail verstuurd na het overleg.*

Serviceniveau: Wat vinden we als projectgroep en/of organisator een acceptabele wachttijd voor de bezoekers van de evenementen. Als we dit gebruiken als vertrekpunt kunnen we ook bepalen of het huidige plan afdoende is of dat daar nog alternatieve oplossingen bij bedacht moeten worden.

Wat is de positie cq mandaat van de dedicated Crowdmanagement Specialist? Het is mij uit het overleg nog niet duidelijk geworden wat zij gaat doen en namens wie. Aangezien het hier wel gaat over een sleutelpositie lijkt het me goed dit in het aankomend overleg wel even nader uit te vragen.

Welke alternatieven, scenario's en bijbehorende communicatie inzet is er voorbereid om te kunnen anticiperen op een mogelijke kortstondige verstoring of andere calamiteit? Ik denk hier aan verstoring op NS-station, bij de GVB, een combinatie daarvan, maar ook een showstop van het evenement zelf en daardoor een veel eerdere en massale uitstroom is een scenario wat je zou moeten voorbereiden als organisator. Immers in dat geval is de rest van de stad wellicht nog wel een aantrekkelijk alternatief en zou je dus een inzet cq communicatieplan moeten hebben om bezoekers die richting op te geleiden zodat je niet een massale toestroom naar de stations krijgt. Daarnaast natuurlijk nog andere scenario's zoals extreme neerslag, onweer etc.

Überhaupt lijkt me een scenario waarbij je mensen te voet de stad in geleidt er een die je als organisator zou moeten voorbereiden. Het vervoeren van mensen tijdens grote verstoringen met het OV is niet op een andere wijze uit te voeren. Je zult daarvoor de opvangcapaciteit van de stad moeten inzetten en dan is het dus handig om deze bezoekers een juiste richting op te kunnen wijzen.

Wat doet de organisator om het wachten in de wachtvakken aangenaam te maken. Op welke wijze wordt er gecommuniceerd, is er extra entertainment in de vorm van muziek of anderszins. De reeds voorbereide informatie met betrekking tot wachttijd is alvast een goede start maar dit onderwerp dient nog verder aandacht te krijgen.

Bepalen van de afvoercapaciteit NS en GVB op de geplande piektijden. Door deze informatie naast de modal split van de organisatie te leggen ontstaat een beeld of de capaciteit voldoende is of alternatieve mogelijkheden dienen te worden onderzocht.

Het is mijn advies om met de verschillende betrokkenen enige tijd voor het evenement een operationele doorleefsessie uit te voeren waarin een aantal scenario's worden uitgelopen. Daardoor weten al deze betrokkenen beter op welk moment er door welke actoren sleutelbesluiten moeten worden genomen en ontstaat ook meer inzicht in de uit te voeren werkzaamheden en de daar bij behorende Taken, Verantwoordelijkheden en Bevoegdheden.

Een goed middel om meer inzicht te krijgen in de crowdmanagement gerelateerde risico's is het inzetten van het DIM-ICE model waarbij je voor de verschillende fasen van het evenement Instroom – Circulatie – Uitstroom de factoren Design, Informatie en Management in kaart brengt en duidt waar er aandachtspunten bestaan.

Ik vind zelf de aandacht voor miva-routes en/of personen met een beperking nog wat ontbreken. De organisatoren vind ik wat makkelijk dit onderwerp terzijde schuiven maar het ontbreken van deze groepen op deze evenementen kan al een aanwijzing zijn dat deze zich door het gebrek aan faciliteiten ook niet vrij voelen om wel deel te nemen. Wellicht is het toch goed om dit aspect in de meer definitieve plannen van de organisatoren nader te belichten.