

Bijlage 5 - Achtergrondinformatie/relevante beleidsstukken per opdrachtgever

1. Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland is 2017 met een uitvoeringsprogramma begonnen om verschillende technieken op het gebied van smart mobility te ontdekken. Na veel verschillende projecten is er nu een nieuwe insteek met de uitvoeringsagenda. Daarin benadrukt de provincie Noord-Holland het opschalen en toepassen van succesvolle oplossingen die er al in de markt zijn.

Relevante Beleidsstukken:

Koers Smart Mobility PNH (https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Smart_Mobility/Documenten/Koers_Smart_Mobility_provincie_Noord_Holland.org)

Uitvoeringsprogramma Smart Mobility PNH (<https://www.noord-holland.nl/dsresource?objectid=c71bc29c-8b86-4odd-bdd8-162f4b84a42a&type=PDF>)

Algemene inkoopvoorwaarden PNH (<https://www.noord-holland.nl/dsresource?objectid=a3bf17e3-555d-4698-b7f2-10c00211879c&type=PDF>)

In het Coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland (https://www.noord-holland.nl/Configuratie/Publicaties/Publicaties/Coalitieakkoord_2019_2023_Duurzaam_doorpakken/Coalitieakkoord_Duurzaam_doorpakken.pdf) staat het volgende over de bereikbaarheid van de kust en grote evenementen:

“De Noord-Hollandse kust is een geliefd recreatiegebied. De vele bezoekers en het grote aanbod aan recreatiemogelijkheden leiden in het hoogseizoen en op andere piekmomenten tot congestie en bereikbaarheidsproblemen, met name in het kustgebied van Zuid-Kennemerland. Wij willen deze problematiek samen met onze partners aanpakken in een nieuw programma Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland. Hierbij richten we ons op slimme OV-oplossingen, investeringen in fietsbereikbaarheid, het afstemmen van pendelvervoer met parkeerbeleid en andere innovatieve vormen van verkeersmanagement. Met een structurele bijdrage aan dit programma anticiperen we bovendien op de bereikbaarheid tijdens grote evenementen zoals SAIL Amsterdam en de komst van de Formule-1 in Zandvoort.”

Huidige relevante projecten en diensten

Naast de bereikbaarheid van de kust is PNH betrokken bij een aantal grote evenementen zoals SAIL, Formule 1, evenementen in het Arenagebied, Dutch and Dance Valley en bij eenmalige gebeurtenissen (wielerrondes, hardloopwedstrijden).

Bij grote, geplande evenementen wordt regioregie ingeschakeld. Dat wil zeggen dat er van tevoren wordt nagedacht en afgestemd tussen partijen over de in- en uitstroom en de afhandeling daarvan.

Er is bij deze evenementen meestal een vergunning nodig van de provincie (https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/A/Aanmelden_verkeersmaatregel_en_Verkeersco_rdinatiepunt). Ook worden vaak vooraf verkeersscenario's gemaakt. Tijdens het evenement is verkeersmanagement actief. Vanuit de VC('s) wordt op basis van realtime data ingespeeld op de bezoekersstromen. Reguliere bronnen zijn NDW-data, TomTom data en data van Flitsmeister. Samen met informatie uit camera's en uit de wegkantsystemen wordt een actueel beeld van de situatie geschetst. Waar mogelijk wordt met de info van de diverse partijen een gemeenschappelijk beeld gemaakt (zoals de common operational picture in de Amsterdam Arena). Hierbij worden vaak ook wegingspecteurs ingezet (die informatie leveren over de situatie 'on the ground'). De provincie concentreert zich vooral op de in- en uitstroom, de 'crowd control' is vaak een verantwoordelijkheid van de organisatie zelf. Hierop wordt vooraf wel getoetst door het VCP.

In het kader van het Europese project Socrates stond een proef op het programma met het toewijzen van parkeerplaatsen bij evenementen (zodat o.a. navigatieaanbieders veel gericht advies kunnen geven waar iemand naartoe moet rijden). Vanwege COVID-19 (c.q. het gebrek aan grote evenementen) zijn proeven hiermee voorsnog echter tot het minimum beperkt. (Zie verder de beschrijving van de gemeente Amsterdam).

2. Flevoland

"Er komen steeds meer evenementen in Flevoland. Een belangrijke locatie is het evenemententerrein aan de Oostrand, maar ook in andere delen zien we een toename van festivals en evenementen. Voor deze locaties is bereikbaarheid van levensbelang. Door middel van bezoekersmanagement houden we deze bereikbaar"

"We faciliteren marktpartijen in de ontwikkeling van een geavanceerde generatie (persoonlijke) multimodale reisadviezen vóór en tijdens de reis. Hierbij gaat het ook om reisinformatie bij specifieke situaties (evenementen) en voor specifieke doelgroepen (reizigers met een beperking)."

Relevante Beleidsstukken:

Actieplan Smart Mobility Flevoland (2017 – 2022) <https://www.flevoland.nl/getmedia/f271d2dc-5878-4305-8fdo-0ce1cfe5ba4e/Actieplan-Smart-Mobility-2017-2022-dv.pdf>

Mobiliteitsvisie Flevoland (2014 – 2030) <https://www.flevoland.nl/getmedia/ba109e9f-894d-488c-a8ec-1d4134e469b5/Mobiliteitsvisie-dv.PDF>

Programma Mobiliteit en Ruimte (2018-2022) <https://www.flevoland.nl/getmedia/ag885beg-c47c-4081-8a53-a2f1eff422e0/2179075-v2-Versie-ter-vaststelling-Programma-Mobiliteit-en-Ruimte.PDF>

Beleidsplan Recreatie en Toerisme Flevoland <https://www.flevoland.nl/getmedia/ob564070-09ac-42b6-bfc3-ab7912e57368/Beleidsplan-recreatie-en-toerisme-dv.PDF>

Huidige relevante projecten en diensten

"Samenwerking met marktpartijen (leveranciers van systemen maar zeker ook de organisatoren van evenementen) is een sterk bepalende succesfactor voor de aanpak van evenementenverkeer. Flevoland zal samenwerking stimuleren door een workshop te organiseren waarvoor de volgende partijen worden uitgenodigd: • Organisatoren van evenementen (Lowlands, Defqon, e.d.) en

attractieparken • Amsterdam/PPA • Gemeenten Zeewolde en Dronten • Provincie Noord-Holland • Bedrijfsleven (Flitsmeister, TomTom, e.d.)”

(Actieplan Smart Mobility Flevoland)

“Flevoland zoekt in samenwerking met evenementen - organisatoren, het recreatieve bedrijfsleven, serviceproviders en andere relevante marktpartijen toepassingen om de bereikbaarheid van de Oostrand, de Floriade en Lelystad Airport te verbeteren. De aanpak van evenementenverkeer valt onder het landelijke Talking Traffic-project. De ervaringen van de praktijkproef Amsterdam en bezoekersmanagement Amsterdam Arena betrekken we hierbij.”

(Programma Mobiliteit en Ruimte)

3. Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio is altijd op zoek naar mogelijkheden om meer inzicht te krijgen in de bewegingen die door de regio heen plaatsvinden, of dit nu gaat om forenzen, logistieke stromen of bezoekers aan de regio. Daarnaast is de behoefte om meer en grotere impact te maken door de krachten met andere partijen te bundelen en oplossingen in de regio op te schalen.

Het team Kennis & Onderzoek is hier in eerste instantie verantwoordelijk voor, onder meer via het regionale Verkeersmodel VENOM en de Regionale Thermometer Bereikbaarheid

Relevante Beleidsstukken:

De Vervoerregio kent geen specifiek beleid op het managen van bezoekersstromen. Wel staan er in het Beleidskader Mobiliteit aanknopingspunten met betrekking tot bereikbaarheid en omgeving.

<https://vervoerregio.nl/artikel/20180124-beleidskader-mobiliteit>

<https://vervoerregio.nl/venom>.

<https://vervoerregio.nl/rtm>

Huidige relevante projecten en diensten

De Vervoerregio kent geen specifieke projecten gericht op het managen van bezoekersstromen. Wel zijn wij betrokken bij het faciliteren van reizen die bezoekers afleggen. Zo zijn we opdrachtgever voor het ARTT, het Amsterdam Region Tourist Travel kaartje. Ook is de Vervoerregio meer generiek betrokken bij onder meer het opwaarderen van (grote) knooppunten, zoals Schiphol en station Zuid, om de toenemende drukte daar aan te kunnen.

Daarnaast is de Vervoerregio behalve een staande organisatie gericht op verkeer & vervoer ook een samenwerkingsverband van 15 gemeenten. Voor een aantal gemeenten geldt dat bezoekersstromen wel degelijk een punt van aandacht zijn, bijvoorbeeld voor Edam-Volendam en Zaanstad.

De Vervoerregio wint data in over verplaatsingen in de regio. Dit is nog niet bijzonder fijnmazig. Er is data beschikbaar over fietsverplaatsingen, data over OV-verplaatsingen (maar nog weinig concessiegebied-overstijgend) en data over (voorspelde) vervoersvraag (niet specifiek van

bezoekers). Dergelijke data word gebruikt voor kalibratie van het VENOM model en het vormgeven van meer algemene monitors.

4. Gemeente Amsterdam

Drukke is een van de belangrijke issue waar Amsterdam mee worstelt. We willen ervoor zorgen dat de verschillende oplossingen die we creëren op gebied van smart mobility goed aansluiten bij de problematiek van de stad en het een oplossing biedt voor de bewoner, bezoeker en ondernemer.

Relevante Beleidsstukken:

<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/coalitieakkoord-2018/>

"Niemand kan er om heen, het wordt steeds drukker in de stad. De stad slibt langzaam dicht. Fietsers en voetgangers hebben te weinig ruimte."

"Amsterdam is een stad om in te leven, wonen en ondernemen. Pas in de tweede plaats een toeristische bestemming."

"We willen de lasten en lusten van toerisme beter verdelen. We zetten in op spreiding in de stad en naar de regio"

Ook aspecten rond digitalisering zijn van toepassing:

"De digitale stad richt zich op de opgaven van de stad. Daarvoor maken we een goede digitale infrastructuur om de mogelijkheden goed te benutten en goed te kunnen handhaven."

"Voor het maken van keuzes is toegankelijke informatie cruciaal. De gemeente Amsterdam zorgt er daarom voor dat alle inwoners toegang krijgen tot belangrijke keuze informatie. Dat is niet alleen goed voor een sterke lokale democratie maar ook voor het versterken van de zeggenschap van inwoners, besluitvorming, beleid, verantwoording en de besteding van publieke middelen en de resultaten daarvan."

Huidige relevante projecten en diensten

Anticiperen op drukke is op dit moment voornamelijk een kwestie van expert judgement: de diverse specialisten weten dat het waarschijnlijk druk wordt. Hierbij wordt ook historische data geraadpleegd.

Dit leidt tot het opstellen van scenario's om om te gaan met de drukke. Deze worden voornamelijk uitgewerkt voor hele grote gebeurtenissen: marathon, sint intocht, koningsdag, gay pride, Sail.

Verder zijn er plekken die vrijwel permanent druk zijn: de wallen, kalverstraat en veerponten/stations. Deze worden actief gemonitord.

Daarnaast hebben we inmiddels een instrument om voetgangersdrukke te meten:

Crowd Monitoring Systeem Amsterdam

Hierin wordt data gebruikt van voetgangerssensoren (camera's en wifi) op plekken waar drukke is. Maar ook andere relevante data die we kunnen gebruiken, zoals de data van OV en apps (experiment met WOOV). We werken nog aan het toevoegen van meer bronnen.

Ook werken we samen met de evenementen locaties, parkeerorganisaties, stadsdeel en politie rond de grote evenementen in Amsterdam Zuid-Oost in het **Operationeel Mobiliteit Centrum**. Deze publiek-private samenwerking zorgt er voor de instroom en uitstroom van grote hoeveelheden bezoekers bij evenementen vlot en comfortabel verloopt.

Verder werkt Amsterdam in project **Socrates**. Hierbij is voornamelijk het onderdeel smart destination van belang. Hierbij werkt Amsterdam samen met de parkeerorganisaties, maar ook met BMW, Tomtom, Be Mobile/Flitsmeister, BrandMKRS, HERE, Technolution en MapTM om er voor te zorgen dat bezoekers van de Johan Cruijff ArenA niet allemaal voor P1 gaan staan, maar afhankelijk van de beschikbaarheid en aanrijroute een plek krijgen in een parkeerlocatie waar daadwerkelijk plek is. Als er een plek is gereserveerd is de interactie nog actiever, want als er in de parkeerplaats waarvoor gereserveerd is geen plek meer is wordt er automatisch een andere locatie voor ze gereserveerd en wordt er via social media of sms contact is met de desbetreffende bezoeker opgenomen om de nieuwe plek te communiceren.