

# OPZET EN EVALUEREN VERKEERSPLAN PINKPOP

# 2013



Landgraaf / Breda - September 2012 t/m Juli 2013

Dennis Jongen (111846)

# OPZET EN EVALUEREN

# VERKEERSPLAN PINKPOP 2013

---

VSR (VRIJE STUDIERUIMTE) OPDRACHT



Landgraaf / Breda, September 2012 t/m Juli 2013

Dennis Jongen

Studentnummer: 111846

NHTV Breda – 2<sup>e</sup> studiejaar - Mobiliteit (Verkeerskunde)

Opdracht voor VSR (Vrije studieruimte)

## VOORWOORD

Beste lezer,

In het kader van de vrije studieruimte presenteer ik hierbij het onderzoek naar het opzetten van het verkeersplan rondom Pinkpop 2013 in Landgraaf. Het onderzoek richt zich vooral op de processen rondom de opzet van het verkeersplan. Verder wordt er in dit onderzoek gekeken naar mogelijke aanpassingen voor 2013 en wordt op het einde het plan van 2013 geëvalueerd.

Vanaf deze plek wil ik Jan-Kees van Elderen bedanken voor de begeleiding en aansturing tijdens het gehele onderzoek. Daarnaast wil ik dhr. Marcel Vaessen van de gemeente Landgraaf bedanken voor het bieden van alle ondersteuning en materialen voor het verkeersplan van Pinkpop.

In het speciaal wil ik dhr. Ton van Oort (operationeel manager bij de NS, regio zuid) bedanken voor het zorgen voor een uitgebreid kijkje "achter de schermen" bij de NS in de gehele aanloop naar Pinkpop 2013.

Landgraaf / Breda, Juli 2013

Dennis Jongen

# INHOUDSOPGAVE

Voorwoord .....	2
Inleiding .....	4
<b>1. Introductie tot pinkpop 2013 .....</b>	<b>6</b>
1.1 Het Publiek tijdens Pinkpop .....	6
1.2 Het evenemententerrein .....	7
1.3 Bezoekersstromen per dag .....	8
<b>2. Opzet verkeersplan &amp; Dienstregeling .....</b>	<b>10</b>
2.1 Verkeersplan gemeente landgraaf .....	10
2.2 NS-Dienstregeling (OV/treinvervoer) .....	13
<b>3. Analyse verkeersplan (auto) .....</b>	<b>17</b>
3.1 Overzicht verkeer- en vervoersplan 2012 .....	17
3.2 Ontwikkelingen infrastructuur Landgraaf .....	18
3.3 Aanbevelingen voor het verkeersplan 2013 .....	20
<b>4. Analyse NS-dienstregeling (trein) .....</b>	<b>23</b>
4.1 Dienstregeling NS Reizigers .....	24
4.2 Dienstregeling Veolia Transport .....	25
<b>5 Evaluatie Verkeersplan .....</b>	<b>27</b>
5.1 Verkeersplan gemeente landgraaf .....	27
5.2 Dienstregeling NS (trein) .....	28
<b>Slotwoord .....</b>	<b>32</b>

## INLEIDING

Met dit onderzoek naar de verkeerskundige kant van het evenement Pinkpop, het doel van dit onderzoek is om te analyseren hoe het verkeersplan tot stand komt, welke afwegingen en keuzes hierbij worden gemaakt. Daarnaast wordt tijdens en na het evenement geëvalueerd of het verkeersplan tekortkomingen kent of misschien wel volledig werkt.

Het rapport is opgedeeld in twee gedeelten, het eerste gedeelte gaat over het verkeersplan rondom het wegverkeer (opgesteld door de gemeente Landgraaf). Het tweede gedeelte betreft het opzetten van de dienstregeling rondom Pinkpop door de NS (& Veolia).

Voor een volledig overzicht van de planning en indeling wordt verwezen naar het opgestelde Plan van Aanpak waarin de geplande onderzoekstructuur verder wordt toegelicht.

### LEESWIJZER

In het eerste hoofdstuk wordt het evenement Pinkpop toegelicht aan de hand van historische gegevens en statistieken. Daarnaast worden de bezoekersstromen (aantal bezoekers) onderzocht en gefilterd per dag. In hoofdstuk 2 wordt het proces rondom het opzetten van het verkeersplan / dienstregeling nader bekeken en beschreven. In hoofdstuk 3 (wegverkeer) en 4 (trein) worden vervolgens de vooraf opgestelde plannen toegelicht en worden er enkele aanbevelingen gedaan. Meer aanbevelingen worden toegepast in hoofdstuk 5 waarin de uitvoering en het plan na afloop worden geëvalueerd. Hierin volgen dus de belangrijkste verbeterpunten voor een volgende editie van Pinkpop.

Let op! Vanwege de lange looptijd van het onderzoek kunnen enkele onderdelen beschreven zijn in de toekomstige tijd, de laatste hoofdstukken zijn na afloop geschreven.



# 1. INTRODUCTIE TOT PINKPOP

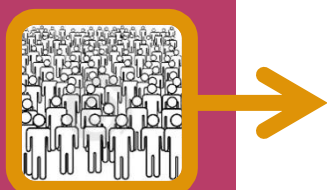


## 1. INTRODUCTIE TOT PINKPOP 2013

Pinkpop vindt nu al 42 jaar plaats en is daarmee het oudste Popfestival van Nederland. In november werd er al gewerkt aan de 43<sup>e</sup> editie op 14, 15 en 16 juni 2013, deze editie heeft plaatsgevonden in Landgraaf. Sinds 1989 vindt het festival plaats op het Megaland terrein in Landgraaf. Het Megaland terrein in Landgraaf staat nu dankzij het grote evenement bekend als het "Pinkpopterrein". Ieder jaar komen duizenden bezoekers uit het hele land (en buitenland) naar het Zuid-Limburgse Landgraaf.

### 1.1 HET PUBLIEK TIJDENS PINKPOP

Voor een verkeersplan te maken zijn de statistische gegevens van het festival cruciaal, als gemeente of vervoerder wil je graag weten welk soort mensen komen (wie), van welke richtingen komen ze (waar), wanneer komen ze (wanneer), hoelang blijven de bezoekers (hoelang) en de belangrijkste vraag is uiteraard het aantal bezoekers (hoeveel). Het verzamelen van deze gegevens past in de eerste fase, namelijk de inventarisatiefase. Figuur 1.1 geeft aan wat het bezoekersaantal was tijdens de vorige editie in 2012.



#### Aantal bezoekers 2012

Zaterdag - 37.000 bezoekers

Zondag - 43.000 bezoekers

Maandag - 61.000 bezoekers

**Totaal per dag: 141.000 bezoekers / Unieke bezoekers: 79.000 bezoekers**

Figuur 1.1 – Aantal bezoekers Pinkpop 2012 (bron: Bureau Pinkpop – Pinkpop.nl)

Het publiek dat afkomt op Pinkpop is vrij divers, bij Pinkpop 2012 bijvoorbeeld kwamen er jongeren maar ook een groot aantal oudere bezoekers naar het festival. Dit kwam doordat Bruce Springsteen een van de hoofdacts was. Dit is meteen een duidelijk voorbeeld van het feit dat het soort publiek afhankelijk is van de line-up van een evenement.

Het belang van dit gegeven (soort publiek) is belangrijk voor het bepalen van een aantal verkeerskundige gegevens:

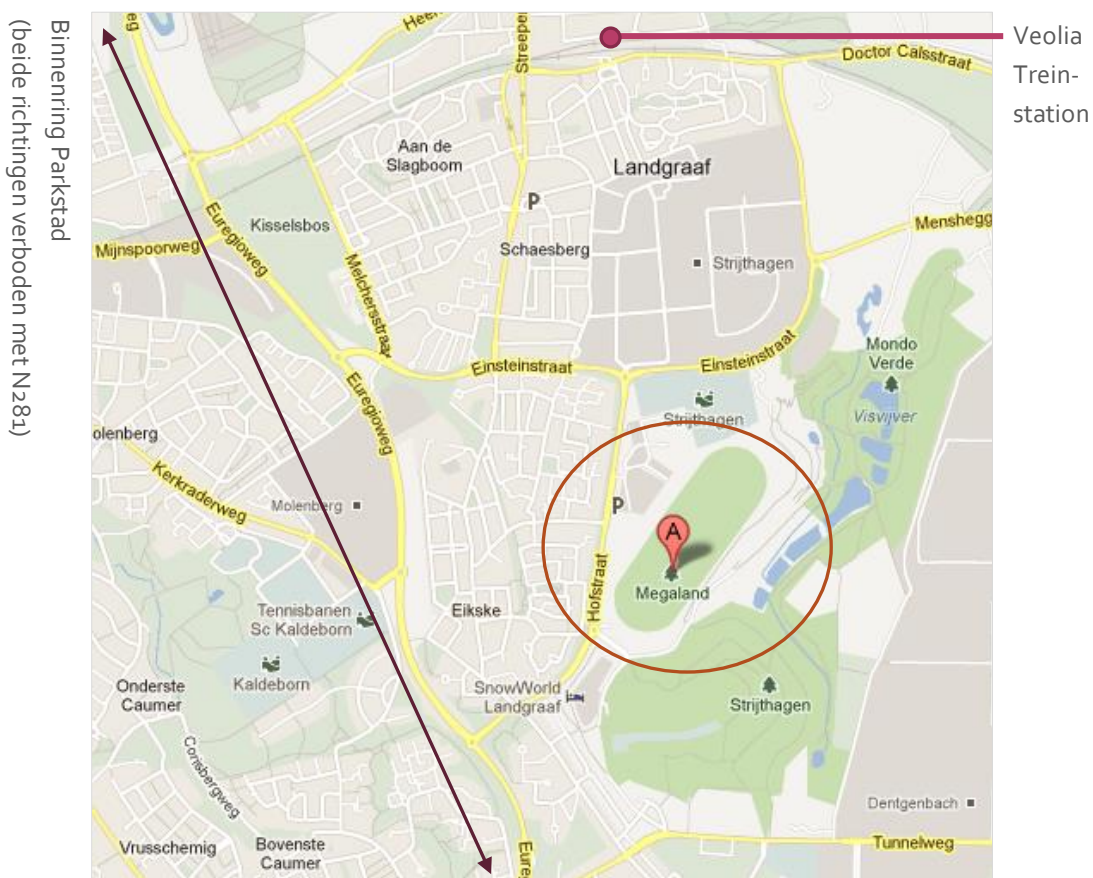
- Elke publieksgroep heeft zijn eigen voorkeur qua vervoerswijze, voorbeeld: jongeren kiezen eerder voor het OV vanwege hun OV-studentenkaart of het (nog) ontbreken van een rijbewijs
- Bij een publieksgroep die hoort bij een hardrock band kan worden gedacht aan het verhogen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer vanwege een hoger risico op incidenten.

Het publiek komt gedeeltelijk uit de regio (regio Zuid en Midden-Limburg), maar ook komen groten groepen bezoekers uit heel Nederland. Daarnaast komen uit de grensregio's Duitsland / België ook bezoekers. Landgraaf ligt namelijk dichtbij de Duitse en Belgische grens wat het voor deze bezoekers ook aantrekkelijk maakt om Pinkpop te bezoeken.

Bij het bepalen van de statistische gegevens wordt er vooral gebruikt gemaakt van de voorgaande edities vanwege de lange geschiedenis in Landgraaf.

## 1.2 HET EVENEMENTENTERREIN

Het evenemententerrein Megaland is gelegen in het nieuwe recreatie/toeristische gebied "Park Gravenrode". Het Megaland terrein heeft zijn toegangspoorten aan het "Pinkpop-plein" dat is aangesloten op de Hofstraat. Sinds 2010 is de Hofstraat verbonden met de nieuwe "Binnenring Parkstad", deze ringweg verbindt Landgraaf, Heerlen, Kerkrade direct met de stadsautoweg N281, deze stadsautoweg biedt aansluitingen op de A76 (richting Aachen/Sittard/Antwerpen), de A2 (Eindhoven/Amsterdam) en de A79 (Maastricht/Luik). Naast de bereikbaarheid per auto is het terrein ook te bereiken per openbaar vervoer. Het terrein beschikt over een bushalte en ligt op loopafstand ( $\pm 20$  minuten) van het Veolia treinstation Landgraaf.



Figuur 1.2 – Locatie Megaland in Landgraaf (bron: Google Maps)



### Evenemententerrein Megaland

Terrein - 27 ha terrein

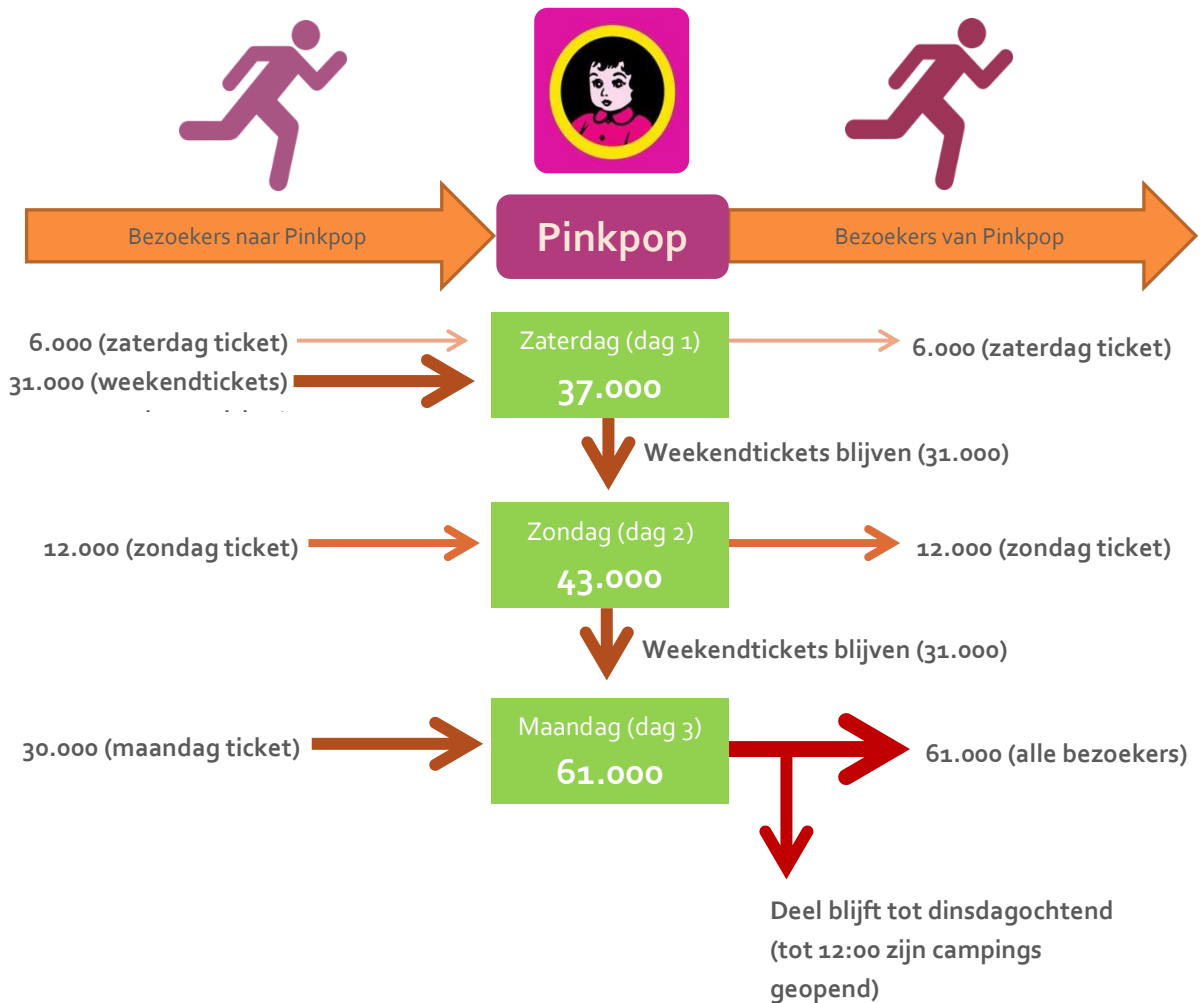
Maximale toegestaan aantal bezoekers - 70.000 bezoekers  
Groot eigen parkeerplaats (tijdens Pinkpop gebruikt als Camping!)

Figuur 1.3 – Capaciteit evenemententerrein (bron: Megaland.nl)



### 1.3 BEZOEKERSSTROMEN PER DAG

Op basis van de vorige editie en de cijfers uit figuur 1.1 volgt hier een overzicht van de bezoekersstromen.



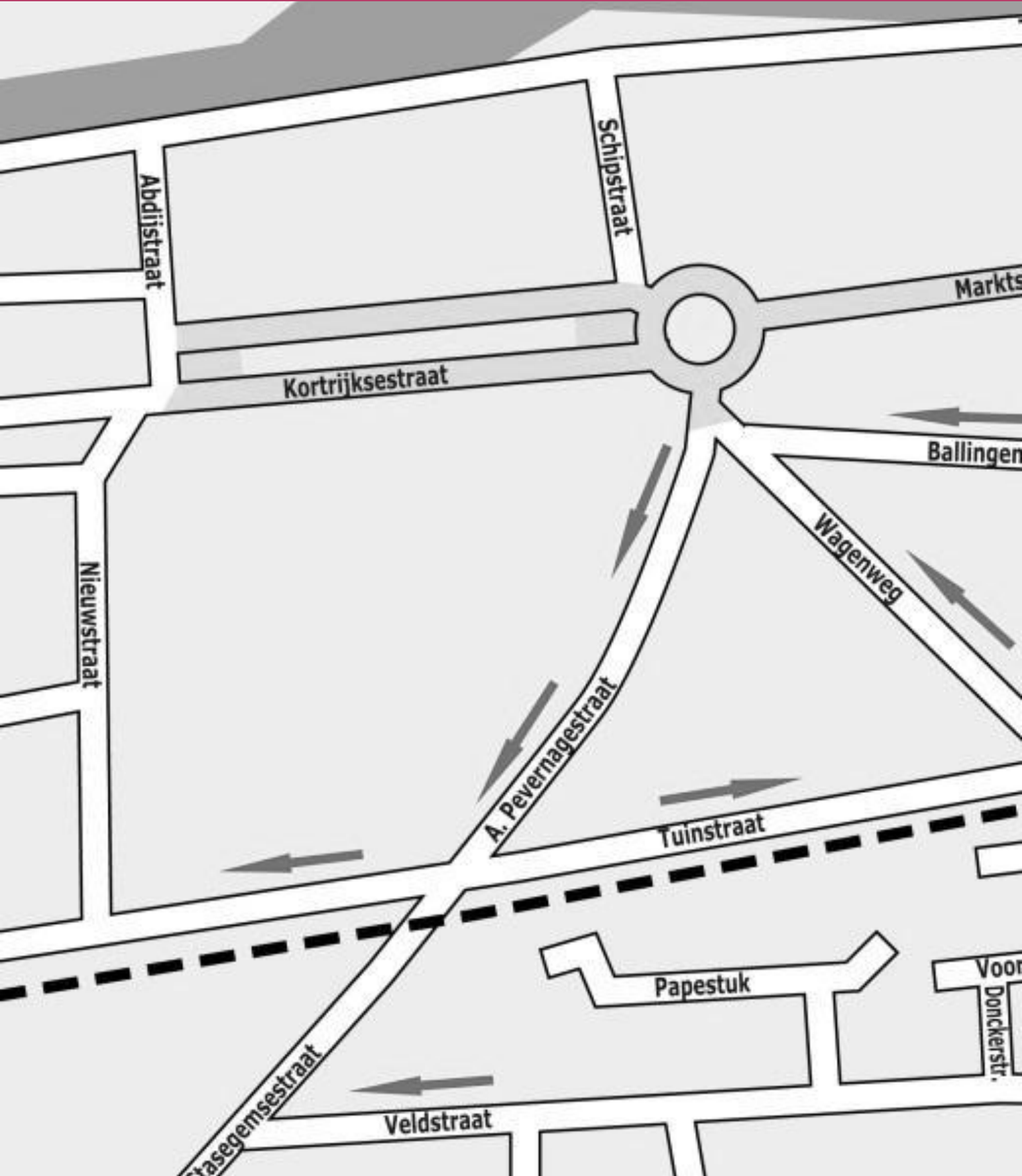
Figuur 1.4 – Bezoekersstromen Pinkpop (cijfers afkomstig van Bureau Pinkpop)

#### Een drietal opmerkingen bij het overzicht:

- Van de bezoekers met een weekendticket zullen een aantal niet op de campings verblijven maar in de omgeving, zij zullen dus dagelijks reizen.
- Dagkaart houders kunnen geen gebruik maken van de camping, zij zullen dus altijd reizen van/naar het terrein op dezelfde dag.
- Dit overzicht is gebaseerd op het aantal verkochte tickets in 2012, dit aantal is gepubliceerd door Bureau Pinkpop.

Van alle bezoekers komt niet iedereen met het eigen vervoer, ongeveer 20% (12.000 bezoekers) komt het met openbaar vervoer, 80% komt met eigen vervoer. De fiets is de laatste jaren in op mars, dat is te zien aan de uitbreidingen van de capaciteit in de bewaakte fietsenstalling. Coördinator Marcel Vaessen geeft aan dat iedere jaar de fietsenstalling wordt uitgebreid vanwege de toegenomen drukte.

## 2. OPZET VERKEERSPLAN & DIENSTREGELING



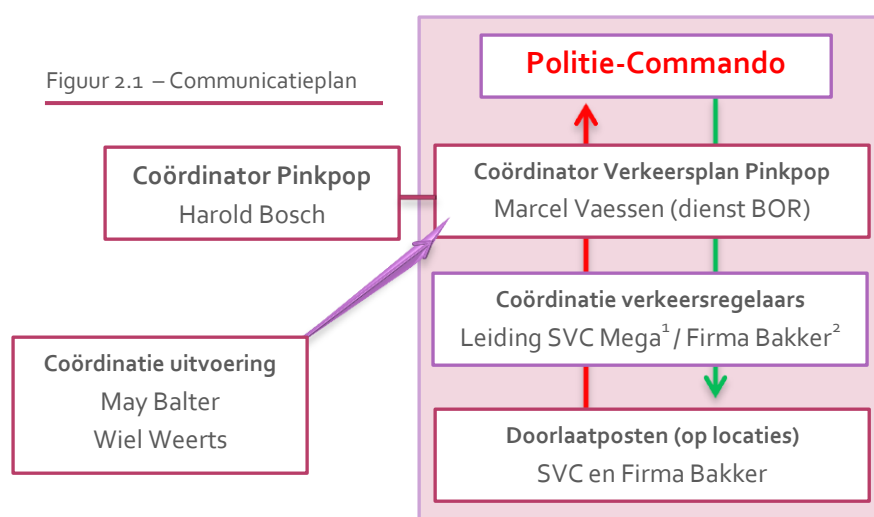
## 2. OPZET VERKEERSPLAN & DIENSTREGELING

Het opzetten van een verkeersplan voor een evenement als Pinkpop vereist een samenwerking tussen veel betrokken partijen. In dit hoofdstuk wordt eerst gekeken naar het verkeersplan van de gemeente Landgraaf en vervolgens naar de opzet van een (NS)-dienstregeling voor Pinkpop. Belangrijke vraag hierbij is welke processen een rol spelen achter de schermen bij het organiseren van het verkeer tijdens Pinkpop.

### 2.1 VERKEERSPLAN GEMEENTE LANDGRAAF

#### COÖRDINATIE BINNEN DE GEMEENTE LANDGRAAF

De gemeente Landgraaf zet ieder jaar het verkeersplan op voor Pinkpop. De coördinator Pinkpop, dhr. Harold Bosch zorgt voor het goede verloop van het evenement. Het team wat zich bezighoudt met het verkeer en vervoer wordt uitgevoerd onder leiding van Marcel Vaessen vanuit de afdeling Beheer Openbare Ruimte. In figuur 1.5 is de coördinatie in een communicatieplan te zien.



#### VERSCHILLENDE PARTIJEN

Naast de gemeente Landgraaf zijn er verschillende andere partijen die van belang zijn bij het opstellen van het verkeersplan:

- VEVON (zorgen voor omleidingsroutes – bebording)
- SVC in samenwerking met firma Bakker (zorgen voor Posten/Parkeerposten)

Naast de afwikkeling rondom het evenemententerrein dient ook op een hoger schaalniveau te worden samengewerkt met verschillende partijen. De belangrijkste partij op hoger schaalniveau is Rijkswaterstaat voor de verkeersafwikkeling op de grote toevoer routes vanuit het noorden van Nederland. De A2 vormt de belangrijkste snelwegverbinding uit alle richtingen van Nederland naar Landgraaf, de samenwerking met Rijkswaterstaat is van belang om een goede afstemming te creëren tussen de grote toevoeroute en de lokale/provinciale wegen richting Landgraaf.

<sup>1</sup> SVC Mega: Stichting Mega is een stichting belast met coördinatie verkeersregelaars

<sup>2</sup> Firma Bakker: Organisatie met professionele verkeersregelaars

Deze afstemming is bij voorbeeld nodig ter hoogte van de afrit Brunssum / Born / Sittard op de A2. Sinds enkele jaren wordt deze afrit gebruikt om het verkeer op een vroeg stadium via een alternatieve route naar Landgraaf te sturen. Deze route wordt ook wel route 69 genoemd. Momenteel wordt deze route als "eerste" hoofdaanvoerroute aangegeven tot het moment dat er file ontstaat op de afrit. Indien dit gebeurt wordt de route 68 aangegeven als hoofdroute naar Landgraaf.

- 60% van de bezoekers op eigen vervoer zal route 69 gebruiken
- 40 % van de bezoekers op eigen vervoer zal route 68 gebruiken

Om bebording te mogen plaatsen dient de gemeente toestemming te vragen aan Rijkswaterstaat (gedeelte A2), maar ook aan de gemeenten Brunssum, Sittard en het Duitse gebied rond Selfkant / Gangelt. Zij verlenen meestal makkelijk toestemming maar er zijn wel schriftelijke aanvragen voor nodig.



Figuur 2.2 | Hoofdaanvoerroutes naar Pinkpop (bron: Pinkpop.nl / Verkeersplan Landgraaf)

#### **OPBOUW / INHOUD VERKEERSPLAN**

Een aantal maanden voor de start van het evenement wordt begonnen met het opzetten van het verkeersplan. Het verkeersplan wordt onder leiding van een verantwoordelijke opgesteld aan de hand van ervaringen uit het verleden en nieuwe verwachte ontwikkelingen tijdens de komende editie van Pinkpop. Het verkeersplan heeft als functie om de verschillende verantwoordelijken vast te leggen in combinatie met de uitvoerende taken. Daarnaast omvat het verkeersplan alle afsluitingen, doorlaatbewijzen, omleidingsroutes, parkeervoorzieningen, OV-routes, verkeersmaatregelen (stopverboden / parkeerverboden) en afvoermaatregelen voor het verkeer na afloop.

#### **VERGUNNINGEN, OFFERTES EN SCHRIFTELIJKE BEWIJSSTUKKEN**

Om alles voldoende af te zekeren en alles te regelen dienen er enorme hoeveelheden aan vergunningen, offertes en andere schriftelijke bewijsstukken te worden aangevraagd. Om problemen te voorkomen dienen veel zaken schriftelijk te worden vastgelegd.

Het voorbeeld van de bebording rondom de route 68 zorgt al voor een aantal aanvragen richting Rijkswaterstaat en de omliggende gemeenten. Dit alles leidt ertoe dat de gemeente Landgraaf beschikt over een groot aantal klappers met alleen maar vergunningen, offertes en andere bewijsstukken die van belang zijn voor een goed verloop van het verkeersplan.



## 2.2 NS-DIENSTREGELING (OV/TREINVERVOER)

Naast het eigen vervoer komt dus 20% van de bezoekers met het openbaar vervoer naar Landgraaf. Dit geeft een enorme druk op de treinen richting het zuiden van het land. Om dit alles in goede banen te leiden rijdt NS & Veolia tijdens Pinkpop volgens een aangepaste dienstregeling in de regio Limburg. Hoe deze dienstregeling wordt opgebouwd en door welke personen dit gebeurd is terug te vinden in deze paragraaf.

### COÖRDINATIE BINNEN DE NS / VEOLIA

Vanwege het feit dat het traject Heerlen – Landgraaf sinds december 2006 niet meer in de handen ligt van NS, heeft de treinreiziger naar Landgraaf te maken met twee vervoerders. NS verzorgt al het treinverkeer t/m Heerlen en Veolia verzorgt het treinverkeer tussen Heerlen – Landgraaf (tijdens de normale dienstregeling). Tijdens Pinkpop 2012 heeft Veolia besloten het treinvervoer over te dragen aan de NS op het traject Heerlen – Landgraaf. Dit jaar heeft Veolia in maart 2013 besloten om het vervoer wederom over te dragen aan NS Reizigers (NSR).

Binnen de NS regelt een team van verschillende disciplines het treinverkeer rondom Pinkpop. De operationeel manager is verantwoordelijk voor de uitvoering. Naast de uitvoering rondom Pinkpop houdt de operationele manager zich vooral bezig met bijzondere situaties op het spoor (verstoringen / werkzaamheden) en evenementen zoals Pinkpop.

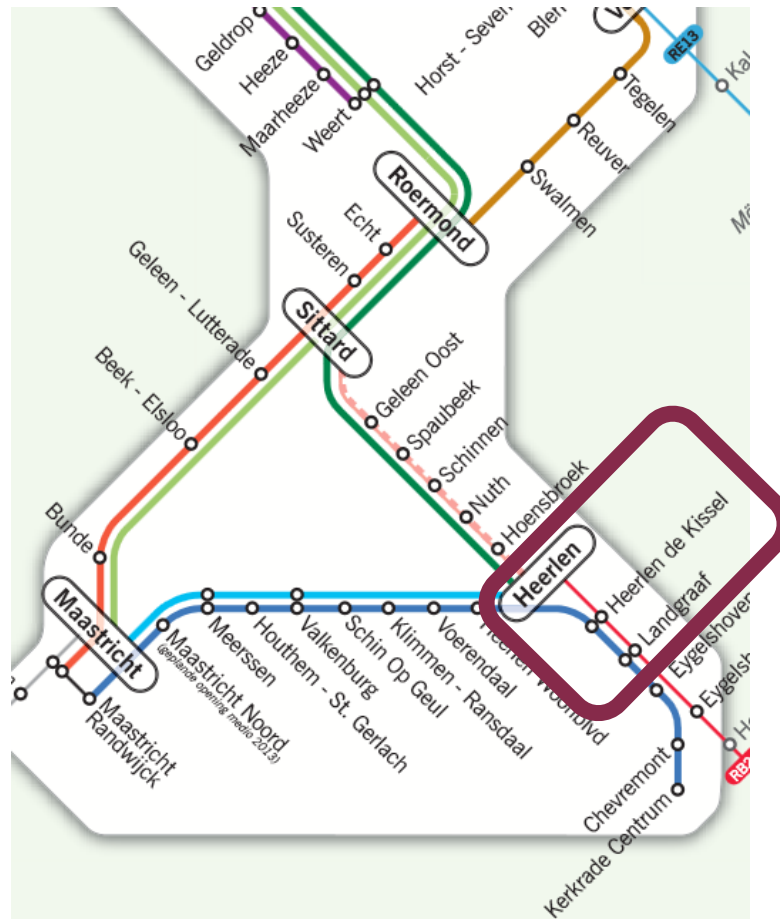
De rest van het team komt op de regionale accountmanager na niet uit de regio van Pinkpop (Landgraaf) en regelt de logistieke kant van het verhaal vanuit de centrales in Nederland. Gedurende een aantal bijeenkomsten / werkmomenten wordt de dienstregeling en het plan opgesteld voor Pinkpop. Vervolgens gaan de verschillende teamleden telkens aan de slag met het toetsen en invoeren van de dienstregeling in de systemen. Bij dit proces wordt er gekeken of het opgestelde plan uitvoerbaar en haalbaar is per afdeling.

Na de eerste bijeenkomst wordt normaal gesproken direct een volgend moment afgesproken en wordt er verder gewerkt aan het logistieke plan en de dienstregeling. Dit jaar liep dat anders vanwege het feit dat Veolia voor de volgende bijeenkomst aangaf dat zij het vervoer Heerlen – Landgraaf wellicht zelf willen exploiteren tijdens Pinkpop. Daar was door het team van de NS in eerste instantie niet op gerekend na de ervaringen van 2012. Vanwege de onzekerheid is het overleg sinds begin november gestaakt bij NS Reizigers (NSR).

Veolia heeft ook een ongeveer gelijk opgebouwd team dat werkt aan de dienstregeling voor hun treinverbinding Maastricht – Heerlen – Landgraaf – Kerkrade. Dit team heeft in maart 2013 pas definitief besloten de treindienst uit te besteden aan NSR.

## TWEE VERVOERDERS TIJDENS EEN EVENEMENT

Dit laatste zorgt voor een probleem tijdens het opstellen van de dienstregeling. Doordat beide partijen elkaars concurrenten zijn is er de enige discussie op commercieel en financieel gebied. In figuur 1.6 is te zien welk deel van het traject wordt uitbesteed aan NSR.



Figuur 2.3 | Belangrijkste traject tijdens Pinkpop (Landgraaf-Heerlen) (bron: Treinreiziger.nl)

Veolia moet volgens de concessie die zij hebben gekregen in 2007 de treinen laten rijden tussen Maastricht – Valkenburg – Heerlen – Landgraaf – Kerkrade (Heuvellandlijn). Tijdens de eerste edities van Pinkpop in deze concessie is gebleken dat Veolia niet altijd in staat was om de dienstregeling tussen Heerlen – Landgraaf uit te voeren. De enorme druk die op deze kleine pendelverbinding ligt kan een kleinere vervoerder als Veolia (met een beperkte reserve aan materieel) niet aan.

De situatie rondom station Heerlen (beperkte spoorcapaciteit) maken het uitvoeren van een pendeldienstregeling nog lastiger (vrijwel onmogelijk) voor Veolia. Over deze beperkingen volgt later meer in dit onderzoek.

Veolia heeft tijdens de voorgaande editie in 2012 gevraagd aan de NS om de treindienst uit te voeren. Hier tegenover staat een vergoeding van Veolia naar de NS, omdat in eerste instantie Veolia de concessie verplichte uitvoerder is. De NS wil deze dienstregeling graag uitvoeren op dit traject om zo een positief imago te creëren naar de politiek toe om de landelijke concessie (die afloopt in 2016) te kunnen verlengen.

Dit jaar heeft Veolia pas in maart een beslissing genomen over het uitbesteden van het vervoer aan NSR. De redenen waarom Veolia zo lang “twijfelt” liggen voornamelijk in het feit dat Veolia de dienstregeling liever niet wil uitbesteden in deze tijd, vanwege het feit dat NS dit tegen hen kan gebruiken in de aanloop naar de nieuwe concessieverlening in 2016.

Het proces voor het opstellen van de dienstregeling rondom Pinkpop is daarom een enorm ingewikkeld proces geworden doordat er twee verschillende concurrerende vervoerders met elkaar moeten samenwerken. De politiek speelt hier in tevens een grote rol aangezien alle partijen bang zijn om hun concessie te verliezen naar hun concurrent.

#### **DE VERVOERDERS EN DE BEHEERDER VAN DE INFRASTRUCTUUR**

Naast de samenwerking tussen de vervoerders is er ook samenwerking nodig met ProRail. Zij zorgen namelijk voor de infrastructuur van het spoor. De samenwerking verloopt via reguliere processen waarbij intensief wordt overlegd over de te nemen maatregelen en de aangepaste dienstregeling.

#### **VEILIGHEIDSPLAN / CROWD-CONTROL PLAN**

Vanwege de beperkte perroncapaciteit heeft de voorbereiding meer tijd gekost dan normaal. Er is ook een extra Crowd-control plan opgesteld om maatregelen te treffen voor de beperkte perroncapaciteit in Heerlen vanwege de grote ombouw van het station. Dit plan omvat ook een risico-analyse waarin de risico's van voornamelijk het perron 4-5 in station Heerlen werden onderzocht.

Tijdens het proces is hiervoor de hulp van een securitymanager (vanuit NSR Concernveiligheid) ingeroepen, deze manager heeft in samenwerking met een extern veiligheidsbureau het veiligheidsplan opgesteld.

Deze toevoeging van een extra discipline zorgt er wel voor dat het overleg en het proces langer duurt. Daarnaast vereist het ook meer voorbereiding voor alle betrokken partijen.

### 3. ANALYSE VERKEERSPLAN (AUTO)



### 3. ANALYSE VERKEERSPLAN (AUTO)

Het proces om tot een verkeersplan te komen is in hoofdstuk 2 beschreven. De verschillende partijen en de gemeente Landgraaf werken gezamenlijk aan een verkeer- en vervoersplan voor Pinkpop, dat doen zij voornamelijk op basis van eerdere ervaringen en verkeersplannen uit het verleden.

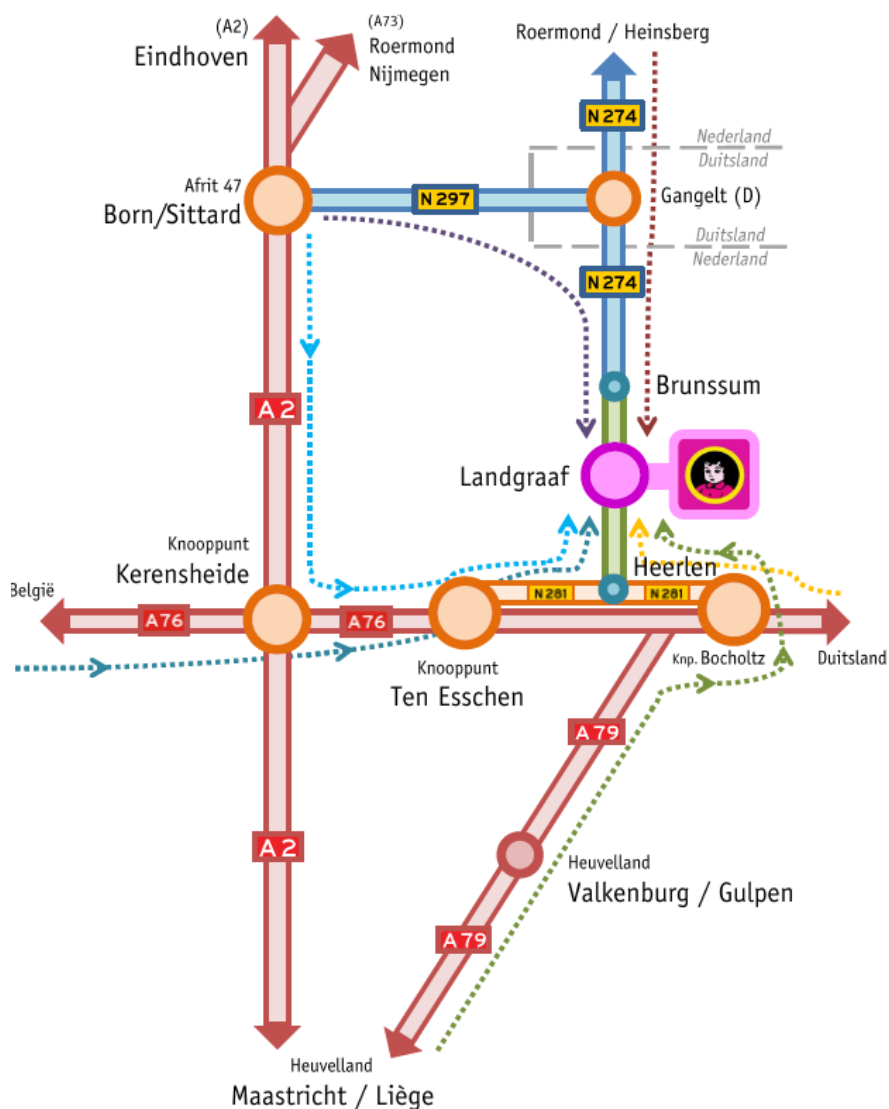
In dit hoofdstuk wordt het verkeersplan geanalyseerd en worden de nieuwe ontwikkelingen uit hoofdstuk 1 samengevoegd tot een aantal aanbevelingen voor het nieuwe verkeersplan van 2013.

#### 3.1 OVERZICHT VERKEER- EN VERVOERSPLAN

In 2012 was Pinkpop tijdens het Pinksterweekend op zaterdag 26 t/m maandag 28 mei in Landgraaf. Het festival was op maandag uitverkocht wat ertoe leidde dat er 60.000 bezoekers waren. Een aantal belangrijke zaken uit het verkeersplan van 2012 worden in deze paragraaf behandeld (deze zaken zijn overgenomen in het plan van 2013).

##### HOOFDAANVOER ROUTES

Er is gekozen voor de twee hoofdaanvoerroutes uit het Noorden.



Figuur 3.1 | Overzichtskaart infrastructuur en routes naar Pinkpop



## PARKEERVOORZIENINGEN

Parkeerplaats	Aantal parkeerplaatsen
1. Berm Einsteinstraat / Achter de winkel	200 (tijdelijk bemand)
2. Berm Dr. Calsstraat	500 (onbemand)
3. Terrein Relim	500 (bemand door de Sjtjel)
4. Terrein Industrierrein Strijthagen	500 (onbemand)
5. Berm Mensheggerweg /als nodig laatste dag!	200 (tijdelijk bemand)
6. Industrierrein Dentgenbach	1000
7. Berm Dentgenbachweg	1000 (tijdelijk bemand) als nodig!
8. Terreinen Delleweg/Vijfbunderweg	4500 (bemand)
9. Mondo Verde	1000 (bemand door Mondo Verde)
10. Camping D	2200 (VV Heerlensport / Pinkpop)
11. Terrein van Ingen	200 (bemand)
<b>Totaal</b>	<b>11800</b>

Tabel 3.1 | Parkeervoorzieningen (bron: Verkeersplan Pinkpop 2012)

### OVERIGE VERKEERSMAATREGELEN

Verder worden in het verkeersplan maatregelen toegelicht met betrekking tot looproutes en de routes van de pendelbussen (onder coördinatie van Buro Pinkpop). Daarnaast worden ook de maatregelen voor de omliggende woongebieden toegelicht, deze maatregelen gaan voor namelijk over stopverboden, parkeerverboden, afsluitingen en omleidingen.

### AFLOOP PINKPOP 2012

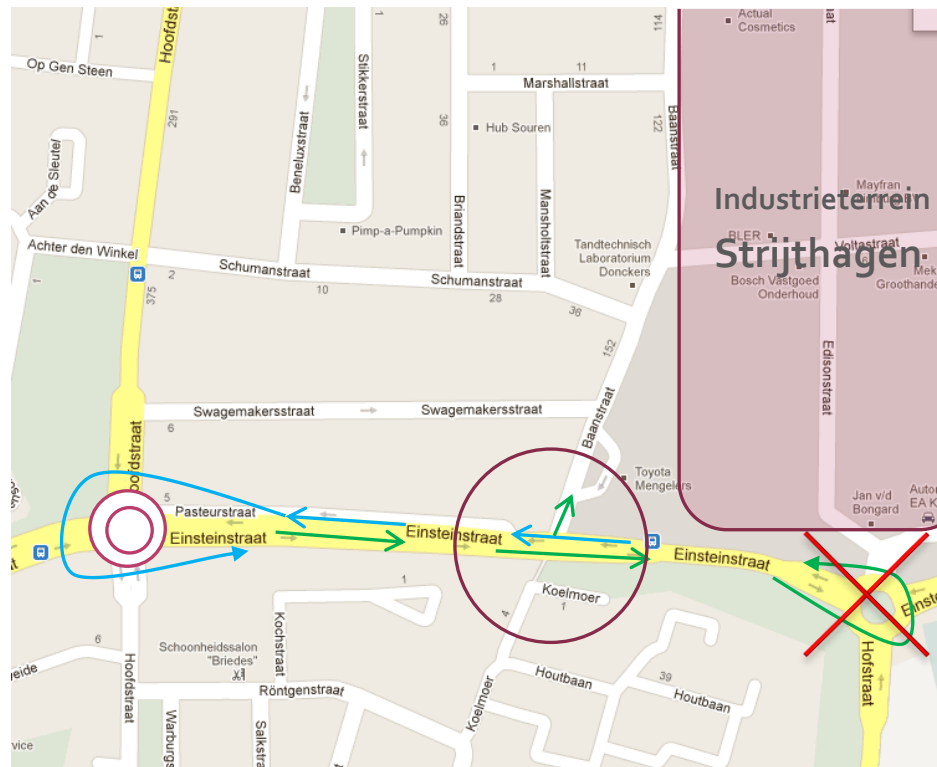
Vorig jaar eindigde Pinkpop op maandag 28 mei rond 23:00, dit jaar zal dit een dag eerder zijn op een zondag. Na het einde van het festival zal er een grote uitstroom zijn. Op diverse punten wordt extra assistentie ingezet om het verkeer zo snel mogelijk te kunnen afvoeren. Op de dinsdag kon vorig jaar tot 12:00 het campingterrein worden verlaten, dit jaar zal dit tot maandag zijn wat zal leiden tot een hogere verkeersdruk in combinatie met de reguliere maandagochtendspits.

## 3.2 ONTWIKKELINGEN INFRASTRUCTUUR LANDGRAAF

De infrastructuur in Landgraaf wijzigt vrijwel ieder jaar wel op een bepaald punt binnen het gebied waar de automobilisten naar Pinkpop gebruik van maken. Vaak hebben deze aanpassingen maar weinig invloed op het grote verkeersplan van Pinkpop. Toch zijn er in vrijwel alle gevallen kleine aanpassingen nodig om het verkeer op de juiste manier van en naar Pinkpop te sturen. Daarnaast kunnen wijzigingen binnen het evenement ook invloed hebben op het verkeersplan.

Bij de komende Pinkpop editie in 2013 is de rotonde Einsteinstraat – Hoofdstraat gerealiseerd (oplevering november 2012) en heeft dit invloed op de toegang voor het bedrijventerrein Strijthagen dat zich naast het Pinkpop terrein bevindt. Daarnaast wordt Pinkpop dit jaar niet tijdens Pinksteren gehouden wat leidt tot een afwijkende data (vrijdag t/m zondag in plaats van zaterdag t/m maandag).

## KRUISSING BAANSTRAAT - EINSTEINSTRAAT



Figuur 3.2 | Nieuwe situatie toegang Industrieterrein Strijthagen (bron: gem. Landgraaf)

De kruising Einsteinstraat – Baanstraat is aangepast waardoor het verkeer de weg niet meer kan oversteken. Verkeer richting de Baanstraat vanuit westelijke richting moet naar de rotonde Einsteinstraat-Hofstraat rijden om daar om te keren richting de Baanstraat. Verkeer uit de Baanstraat richting het oosten moet eerst over de nieuwe rotonde Hoofdstraat-Einsteinstraat om daar weer om te keren.

Normaal gesproken leidt tot een verkeersveilige situatie vanwege het ontbreken van een oversteek. Vrachtverkeer kan gemakkelijk gebruik maken van de rotondes en belemmeren het overige verkeer niet bij het oversteken van de Einsteinstraat.

Gedurende de Pinkpop is de rotonde Hofstraat-Einsteinstraat (oostelijke rotonde) afgesloten waardoor het systeem niet meer functioneert. Hierdoor kan de Baanstraat niet meer functioneren als toegangsweg voor het bedrijventerrein. De baanstraat was gedurende de vorige edities de enige toegangsweg voor bestemmingsverkeer van het bedrijventerrein Strijthagen. De andere toegangswegen zijn afgesloten doordat deze wegen als voetgangersgebied functioneren voor de voetgangers tussen het station / de campings en het festivalterrein.

### AFWIJKENDE DATA

Daarnaast zal de data waarop Pinkpop dit jaar wordt gehouden invloed hebben op de verkeerssituatie rondom Pinkpop. In tegenstelling tot vorig jaar wordt Pinkpop dit jaar niet met Pinksteren gehouden, dit heeft als gevolg dat het evenement op vrijdag, zaterdag en zondag wordt gehouden (in plaats van zaterdag, zondag, maandag).

Hierdoor zullen de pieken in de aankomst liggen op vrijdag en op zondag, wat op vrijdag kan leiden tot extra drukte in verband met het reguliere woon- werkverkeer. Op zondag zal de piek juist gunstig vallen aangezien er dan minder regulier verkeer zich op de weg bevindt. In de afvoer zal de piek op zondagnacht liggen, wat niet tot extra problemen zal leiden. Wel kunnen de bezoekers die beslissen nog een nacht te blijven op de campings (tot maandag 12:00) voor extra verkeer leiden in de maandagochtendspits.

Behalve deze twee ontwikkelingen zijn er geen verdere ingrijpende aanpassingen nodig in het verkeerscirculatieplan van 2012 op basis van afwijkende ontwikkelingen ten opzichte van vorig jaar.

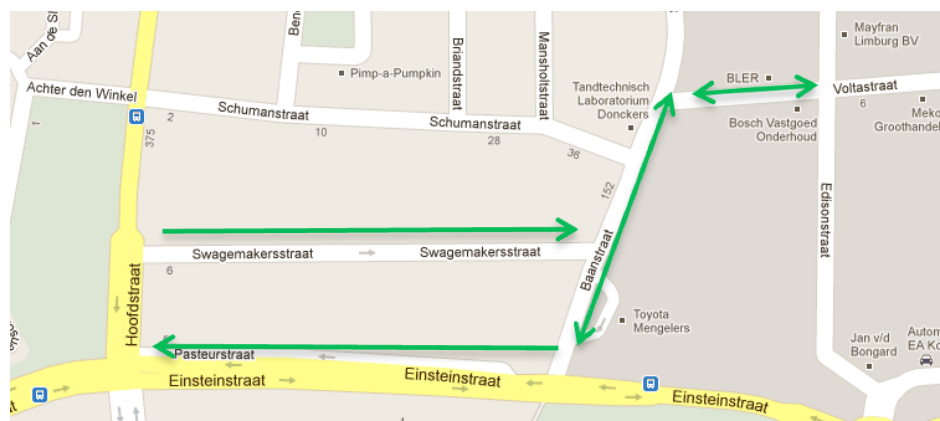
### 3.3 AANBEVELINGEN VOOR HET VERKEERSPLAN 2013

Op basis van de ontwikkelingen die afwijken ten opzichte van 2012, kunnen er een aantal wijzigingen worden doorgevoerd in het nieuwe verkeersplan.

1. **Extra aandacht bij toe- en afvoer van de verkeersstromen (i.c.m. spitsuur)**  
Vanwege het samenvallen van het reguliere woon- en werkverkeer + Pinkpop zal de vrijdagmiddag extra druk zijn op de wegen rondom Landgraaf. De gemeente kan dit vooraf duidelijk communiceren naar de burgers door tips en alternatieve routes te geven die Pinkpop vermijden. Bedrijven zouden hierover ook kunnen worden ingelicht in de directe omgeving van Pinkpop, zij kunnen hun personeel hierover informeren.
2. **Aanpassing toegang industrieterrein Strijthagen**  
Normaliter werd de Baanstraat gebruikt als toegang voor het verkeer van/naar het Industrieterrein Strijthagen. Nu wordt deze route beperkt door de nieuwe midden geleider op de Einsteinstraat ter hoogte van de kruising Baanstraat.

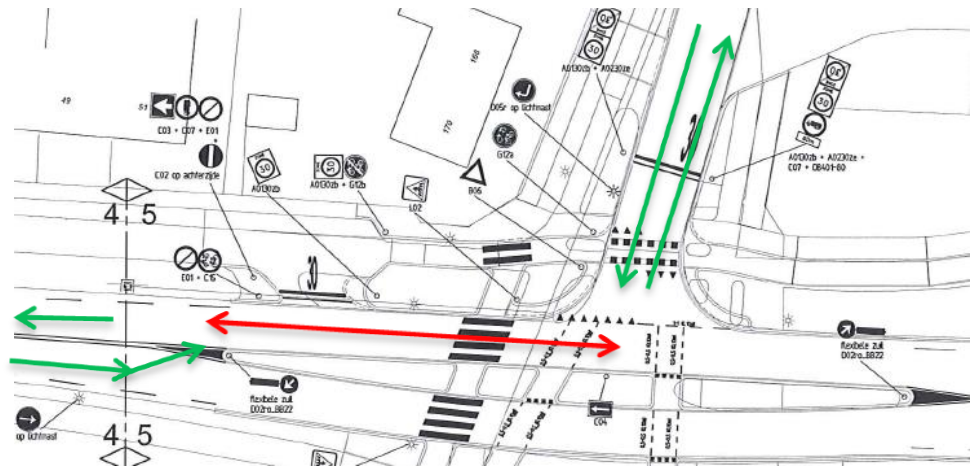
#### ALTERNATIEVEN VOOR IN- EN UITGANG INDUSTRIETERREIN STRIJTHAGEN

Een andere in- en uitgang voor het bedrijventerrein is moeilijk te realiseren, aan de oostzijde kan het vrachtverkeer zich niet mengen met voetgangers en bussen van Pinkpop, aan de westzijde zit het bedrijventerrein aan een woonwijk vast. De in- en uitgang op de Baanstraat moeten daarom gehandhaafd blijven. Een tweetal alternatieve routes staan op kaart 3.3. en 3.4. aangegeven:



Figuur 3.3 | Alternatieve toegang Industrieterrein Strijthagen

De Swagemakersstraat wordt in dit geval gebruikt als "ingang" voor het bedrijventerrein Strijthagen. De Einsteinstraat blijft zoals in de oude situatie gewoon als "uitgang" functioneren. Bij deze route moet worden opgemerkt dat indien de breedte van de Swagemakersstraat niet toereikend is, geparkeerde auto's tijdelijk niet mogen parkeren aan de Swagemakersstraat of er moet voor een andere oplossing worden gekozen.



Figuur 3.4 | Alternatieve toegang Industrierrein Strijthagen

Bij deze variant zal het verkeer van dezelfde rijbaan in beide richtingen gebruik maken ter hoogte van de midden geleider (rode pijl). Hier is assistentie nodig in de vorm van een verkeersregelaar die het verkeer regelt op dit gedeelte van de route.

Verder kunnen punten uit de evaluatie van 2012 worden overgenomen in het verkeersplan 2013.



## 4. ANALYSE NS-DIENSTREGELING (TREIN)

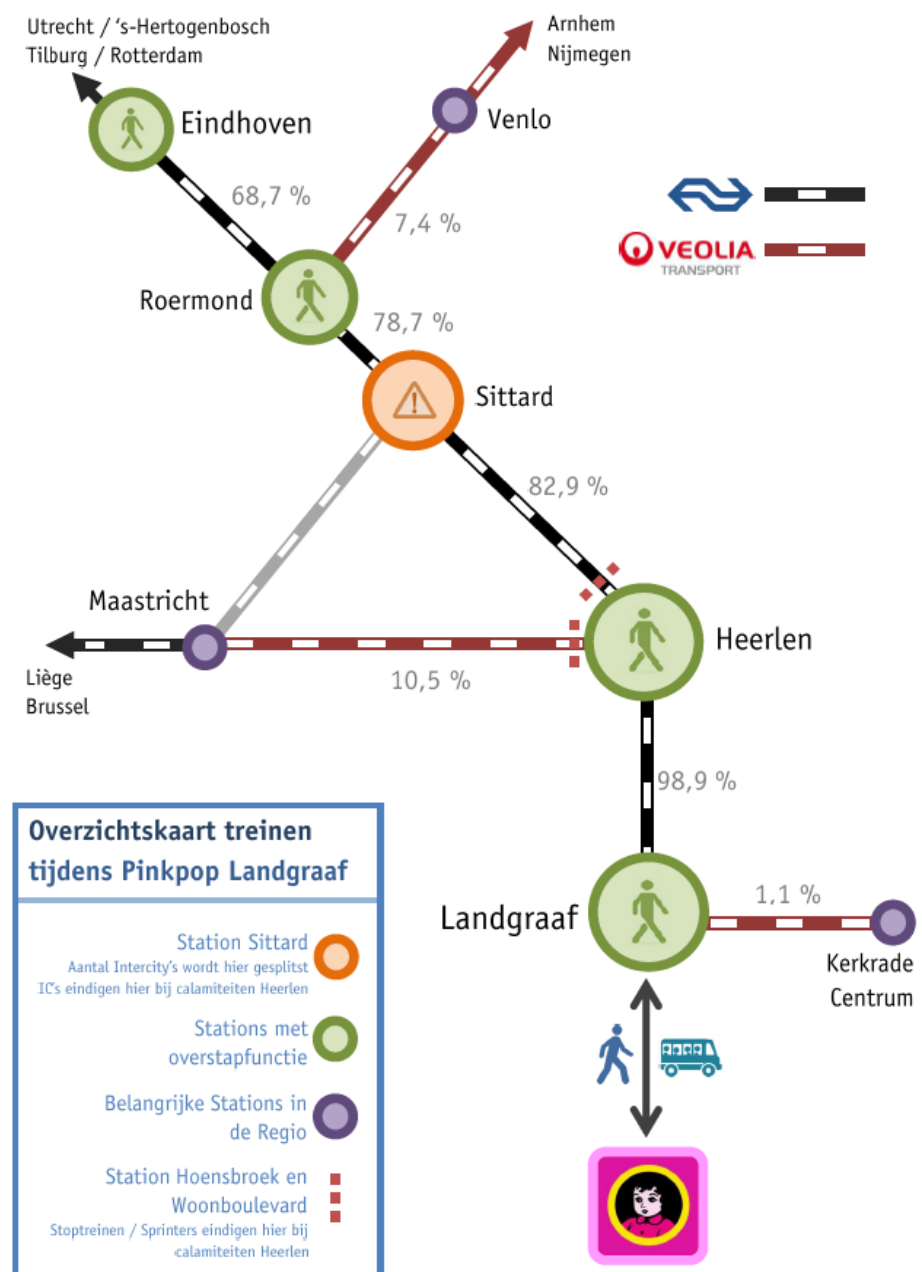




## 4. ANALYSE NS-DIENSTREGELING (TREIN)

Aangezien Veolia het vervoer overdraagt aan NSR zal het vervoer tussen Heerlen-Landgraaf worden uitgevoerd door NSR. De constructie qua organisatie en kosten is als volgt:

- Veolia betaalt de kosten voor het (extra) vervoer tussen Heerlen-Landgraaf, NS regelt de invulling van de dienstregeling (schema's, personeel en materieel).
- NS plaatst mobiele in- en uitcheckapparatuur in Landgraaf, zodat reizigers in Heerlen niet hoeven in- en uit te checken bij hun overstap. NS telt na afloop hoeveel reizigers gebruik hebben gemaakt van de kaartlezers op Landgraaf, per in- en uitcheck ontvangt Veolia het tarief Heerlen-Landgraaf (3 tariefeenheden) van NSR.



Figuur 4.1 | Overzichtskaart treinen tijdens Pinkpop

## 4.1 Dienstregeling NS Reizigers

Op figuur 4.1. is de overzichtskaart van de treinen tijdens Pinkpop terug te vinden. Deze overzichtskaart laat zien op welke lijnen, welke vervoerder gaat rijden tijdens Pinkpop 2013. Daarnaast staan er de belangrijkste reizigersstromen (percentage van het totaal aantal reizigers naar Pinkpop) op weergegeven.

Vanwege de beperkte perroncapaciteit in Heerlen is de dienstregeling uit 2012 niet uitvoerbaar in 2013. De perronlengte staat namelijk maximaal een dubbeldekker met zes rijtuigen toe (type: VIRM VI). Voorgaande edities werd de aanvoer uitgevoerd met 10-12 rijtuigen (type: VIRM IV + IV).

NSR heeft ervoor gekozen om de frequentie daardoor op te voeren naar 4x per uur, dit leidt niet tot een vermindering van de capaciteit. Dit is terug te vinden in tabel 4.1. Tijdens de afvoer wordt voor hetzelfde model gekozen.

Editie 2012	Editie 2013
2x per uur VIRM IV/VI+IV/VI (2 x 10-12 rijtuigen = 24 rijtuigen)	4x per uur VIRM VI (4 x 6 rijtuigen = 24 rijtuigen)

Tabel 4.1 | Bezoekersstromen Pinkpop (cijfers afkomstig van Bureau Pinkpop)

### DIENSTREGELING NSR (PENDELTREIN LANDGRAAF)

De werkzaamheden in Heerlen hebben ook invloed op de pendeltrein naar Landgraaf. Aan de overzijde van het aankomstspoor van de intercity's is de perronlengte onvoldoende voor een dubbeldekker met zes rijtuigen (type: VIRM VI). Voor de pendeltrein wordt daarom gekozen voor ander materieel: de nieuwe sprinter (type SLT VI). Deze heeft een lagere capaciteit dan de VIRM VI. Als oplossing hiervoor wordt ook hier de frequentie verhoogd naar 5x per uur (in plaats van 3x per uur). De gevolgen hiervan zijn:

- Euregiobahn (de Duitse stoptrein Heerlen-Aachen hbf) wordt opgeheven op het Nederlandse traject. Er worden vervangende bussen ingezet.
- De rijtijd van de SLT VI is ingesteld op 4 minuten, waarbij de keertijd in Landgraaf en Heerlen uitkomt op 2 minuten. Vanwege de krappe keertijd wordt in beide cabines een machinist geplaatst zodat het keren zo snel mogelijk verloopt.
- Het pendelen wordt alleen uitgevoerd tijdens de aan- en afvoer momenten (aanvoer iedere dag tussen 09:00-14:00/15:00 en afvoer na 21:00 tot einde dienstregeling). Voor de overige tijden wordt verwezen naar de volgende paragraaf over de dienstregeling van Veolia.

#### OVERIGE GEVOLGEN VAN DE AANGEPASTE DIENSTREGELING

- Vanwege de frequentieverhoging van de intercity's naar Heerlen, zal de intercity naar Maastricht worden gesplitst in Sittard. Het achterste gedeelte vormt dan de extra intercity Heerlen (2x per uur).
- De sprinters Heerlen-Sittard rijden met aangepaste tijden vanwege de frequentieverhoging van de intercity's.
- Enkele wijzigingen in vertrek- en aankomsttijden alsmede sporen in Sittard en Heerlen van intercity's en sprinters.

#### VEILIGHEIDSPAN / CROWD-CONTROL PLAN

Dit plan omvat de eerder genoemde risico-analyse en een aantal maatregelen om de veiligheid te kunnen garanderen. De maatregelen variëren van het aanbrengen van extra trapleuningen om bezoekersstromen te spreiden tot het aanbrengen van extra markering op het perron.

De maatregelen zijn een aanvulling op het plan om treinen te keren in Sittard of tegen te houden voor station Heerlen bij calamiteiten. Deze maatregelen zijn hierdoor redelijk vergaand en bieden een extra zekerheid voor het uitvoeren van de gekozen dienstregeling. Verdere aanvullingen of verbeteringen vooraf zijn hierdoor niet nodig.

## 4.2 Dienstregeling Veolia Transport

Veolia keert al zijn treinen in Heerlen, waardoor Heerlen-Maastricht volgens de normale dienstregeling bediend wordt. Tussen Landgraaf-Kerkrade pendelt Veolia volgens de normale dienstregeling.

Buiten de uren dat NS pendelt rijdt Veolia de normale dienstregeling over het **hele** traject (dus ook Heerlen-Landgraaf).

Aangezien de ontwikkelingen dermate groot zijn, hebben NSR en Veolia op voorhand al veel aanpassingen gedaan waardoor verdere aanbevelingen vooraf niet meer nodig zijn.

## 5. EVALUATIE VERKEERSPLAN 2013



## 5 EVALUATIE VERKEERSPLAN

Gedurende de dagen van Pinkpop ben ik de in praktijk gaan kijken hoe de opgestelde verkeersplannen functioneren in de praktijk. Daarbij moet worden opgemerkt dat het verkeersplan voor het autoverkeer maar op een beperkt aantal plaatsen is aangepast ten opzichte van voorgaande edities. Hierdoor zijn er op het gebied van het autoverkeer weinig opmerkelijkheden.

De dienstregeling op het spoor is echter volgens een geheel nieuw model uitgevoerd waardoor de nadruk in dit hoofdstuk meer ligt op het vervoer op het spoor dan op de weg.

### 5.1 VERKEERSPLAN GEMEENTE LANDGRAAF

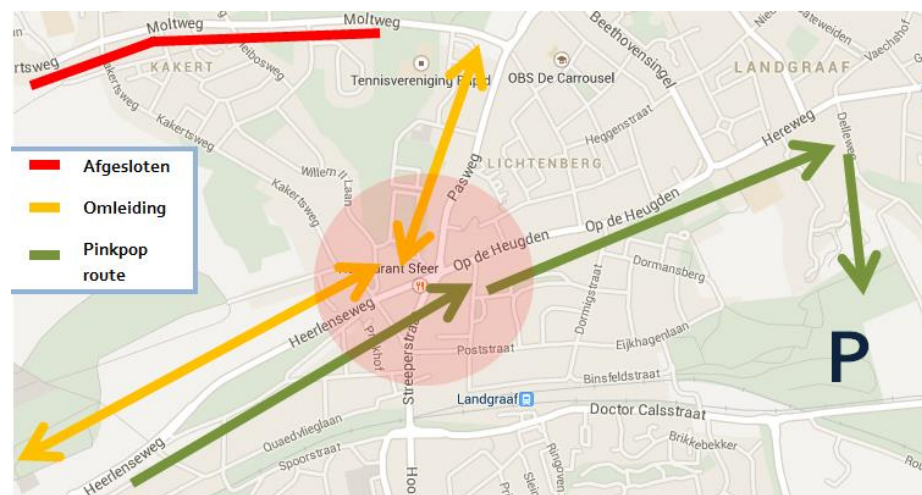
Een van de aanpassingen betreft het uitbreiden van de parkeervoorzieningen voor de fietsers, dit heeft positief uitgekapt aangezien het aanbod van fietsers wederom is gestegen. De capaciteit was dit jaar redelijk goed afgestemd op de vraag, echter dient de gemeente dit ieder jaar goed te evalueren aangezien het gebruik van de fiets blijft toenemen.

#### AANPASSINGEN GEHANDICAPTEN EN TAXI'S

De nieuwe voorzieningen voor gehandicapten en taxi's hebben geleid tot geen nieuwe problemen. Evaluatie over het gebruik hiervan ontbreekt nog op het moment van schrijven.

#### WEGWERKZAAMHEDEN

Opvallend was dit jaar wel de toegenomen drukte rond het Streeperkruis. Deze situatie is mede veroorzaakt door wegwerkzaamheden op een alternatieve route waardoor veel verkeer gebruik maakt van de route via het Streeperkruis (figuur 5.1).



Figuur 5.1 | Wegwerkzaamheden Moltweg (bron: Google Maps)

Een aanbeveling voor een volgende editie is om ingrijpende wegwerkzaamheden anders in te plannen of te zorgen voor voldoende alternatieven.

#### GEEN OPVALLENDE GEBEURTENISSEN

Verder zijn er door mij geen verdere opmerkelijke zaken geconstateerd ten opzichte van voorgaande edities. De eindevaluatie (door de gemeente Landgraaf) over het evenement vindt plaats in juli 2013.



## 5.2 DIENSTREGELING NS (TREIN)

De grootste aanpassingen ten opzichte van de voorgaande edities vonden plaats binnen het treinvervoer. De oorzaak hiervan ligt bij de ombouw van station Heerlen.

### COMMUNICATIE (REISINFORMATIE)

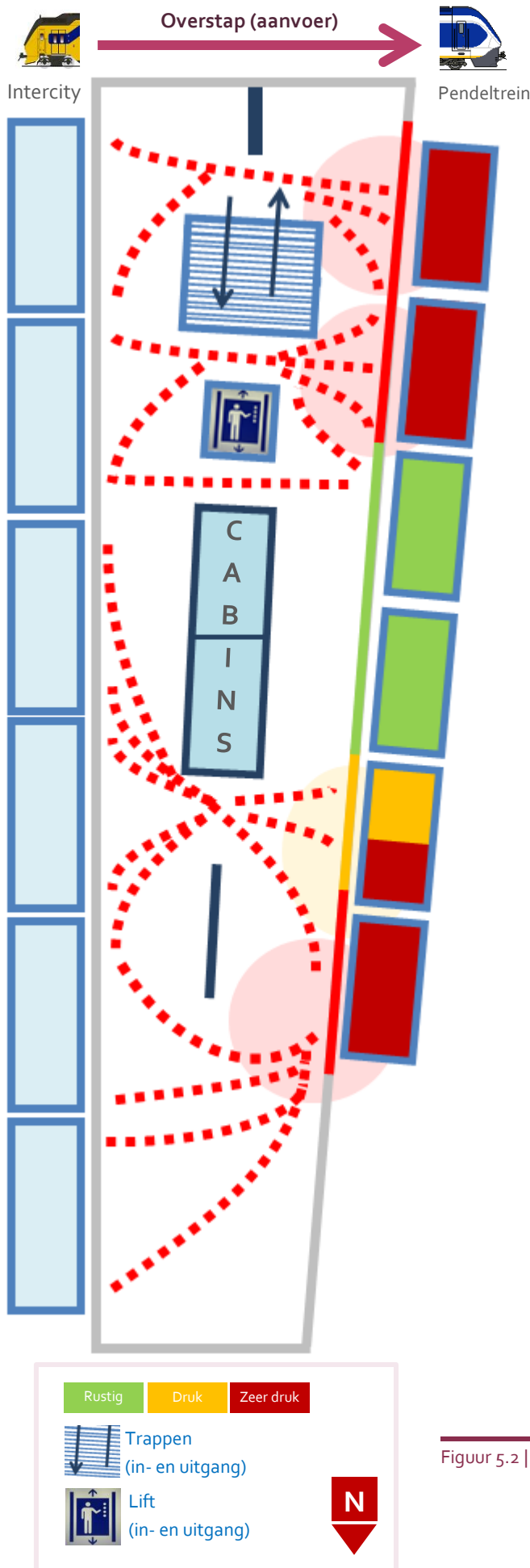
Vooraf is via de websites van zowel de NS, 9292 en Pinkpop gecommuniceerd over de mogelijkheid voor het reizen met de trein naar Landgraaf. Het ontbrak alleen aan gedetailleerde informatie. Er werd niet gesproken over de extra intercity naar Heerlen en het bijbehorende splitsen van de trein te Sittard, dit is voornamelijk belangrijk voor de dagelijkse reiziger en de reiziger uit de buurt die naar het zuiden reizen. Daarnaast stonden er een aantal onjuistheden met betrekking tot de bussen tussen Heerlen – Herzogenrath (- Aachen hbf), deze onjuistheden zijn wel opgemerkt maar konden niet meer uit de reisinformatie worden gehaald. De informatie tijdens de uitvoering was daarentegen wel correct en volledig. Veolia publiceerde op de eerste dag van Pinkpop pas hun informatie voor de reiziger op de Heuvellandlijn, deze informatie had eerder moeten worden gepubliceerd.

### FREQUENTIE VERHOGING IC'S

Er is dit jaar gekozen voor het verhogen van de frequenties van de intercity naar Heerlen ter compensatie van het verkorten van de treinen vanwege de beperkte perronlengte. Deze verandering heeft positief uitgepakt voor het vervoer in de aanvoer naar Pinkpop. De bezoekersstromen kwamen hierdoor meer gespreid Heerlen binnen en hebben niet geleid tot grote capaciteitsproblemen. Het tijdstip van de aanvoer heeft hieraan bijgedragen, de grootste aanvoer was namelijk iedere dag in de daluren (tussen 09:00-15:00 uur).

### PENDELTREINEN

Deze piekuren werden vooraf ingeschat voor het rijden van de pendeltreinen tussen Heerlen-Landgraaf. Deze "pendeltijden" pakte op de vrijdag tijdens de grote aanvoer iets anders uit dan was voorspelt. Het publiek uit de regio kwam namelijk later naar het festival dan voorspelt. Dit is een dusdanige onzekerheid aangezien bezoekers ieder jaar weer anders aankomen. Een duidelijke reden is achteraf zelfs niet te geven, het programma startte net als andere jaren om 15:00 uur. Het enige verschil is alleen dat het programma dit jaar op vrijdag startte in plaats van zaterdag, wellicht hebben school- en werktijden ervoor gezorgd dat mensen pas later naar Pinkpop konden komen. De eerste act wordt door deze dagjesmensen dan blijkbaar niet als belangrijk aanschouwd waardoor zij later reizen naar Landgraaf. Het probleem van de "pendeltijden" is dat deze niet flexibel kunnen worden ingelegd, men zag rond 14:00 uur al dat er reizigers bleven komen naar Heerlen. Echter kunnen de pendeltreinen niet langer doorrijden op dat moment aangezien er al afspraken lopen met Veolia waardoor het schuiven met de dienstregeling een onmogelijke logistieke puzzel wordt.



### PERRONCAPACITEIT STATION HEERLEN

De perroncapaciteit op station Heerlen was tijdens de drukke momenten in de aanvoer (ruim) voldoende. Er ontstonden nagenoeg geen problemen omdat de pendeltrein punctueel en zonder uitval heeft gereden.

Een opmerking moet alleen worden geplaatst bij het "snelle" overstappen, de achterste twee rijtuigen van de VIRM (intercity) kwamen niet ter hoogte van de SLT (pendeltrein) uit. Dit zorgde voor enig oponthoud bij het instappen bij de laatste deur van de SLT (pendeltrein). Dit is in figuur 5.2 te zien.

Om het overstapproces (nog) soepeler te laten verlopen dient de verspreiding beter te worden aangepakt. Het probleem is alleen dat wanneer men de pendeltrein verder in noordelijke richting verplaatst, de piek rondom de trappen een probleem gaat veroorzaken. Oplossing voor het probleem zal daarom ook bestaan uit verdere actieve aansturing vanuit het personeel.

Figuur 5.2 | Overzichtsfiguur perron 4-5 Heerlen

**Een aantal andere opmerkingen over de uitvoering:**

- Goede informatievoorziening te station Heerlen, er werd voldoende geïnformeerd over de bussen naar Duitsland, de pendeltreinen en de intercity's van/naar het noorden.
- Personeel was ruim voldoende aanwezig en duidelijk zichtbaar.
- Begeleidend personeel bij de deuren had een meerwaarde aangezien de keertijden zeer kort waren op Heerlen en Landgraaf.
- Er zijn geen gevaarlijke situaties ontstaan waardoor eventuele noodgrepen uit het calamiteitenplan (Crowd-control plan) niet nodig zijn geweest.

**De belangrijkste conclusies uit de evaluatie op een rijtje:**

- Specifiekere informatie voor de dagelijkse reiziger / reiziger uit de buurt op NS.nl voor het evenement. Vooral Veolia kan hierin zichzelf verbeteren aangezien de opheffing van Landgraaf-Heerlen gevolgen heeft voor doorgaande reizigers. Daarnaast betreft het ditmaal ook reizigers op een werkdag waardoor het aantal doorgaande reizigers hoger ligt dan normaal.
- Indien Pinkpop start op een vrijdag (en dus niet met Pinksteren wordt gehouden) is het beter om de pendeltreinen langer te laten door rijden op de aanvoer op vrijdag.
- Bij een overstap van een "lange" intercity naar een "kortere" pendeltrein zorgen voor een goede spreiding over het perron. De spreiding dient echter wel zo te worden uitgevoerd dat er geen reizigers staan te wachten op het perrondeel waar geen pendeltrein stopt (voorkomen van drukte bij één deur).



## SLOTWOORD

Het slotwoord wil ik graag gebruiken om te laten zien welke ervaringen en leerpunten ik heb opgedaan in de afgelopen maanden.

Deze opdracht heeft voor mij als student Mobiliteit een enorme berg praktijkervaring gegeven. De eigen vrijheid hebben ertoe geleid dat ik mezelf kon uitdagen tot een hoger niveau. Deze hele opdracht heeft ontzettend veel tijd gekost maar ik heb er geen enkel moment problemen mee gehad want dit was een van de leukste en interessantste dingen die ik heb gedaan tijdens mijn opleiding op de NHTV. Achter de schermen een kijkje nemen bij de processen was zo interessant en tegelijkertijd ook spannend aangezien ik bij iedere bijeenkomst weer werd verrast door de nieuwe dingen die ik tegen kwam.

De vele overlegvergaderingen van de NSR hebben mij laten zien hoe complex samenwerken kan zijn in de praktijk. De vele disciplines hebben allemaal hun eigen kijk op het onderwerp waardoor je moet zoeken naar een zekere consensus.

Het gesprek met de coordinator van de gemeente Landgraaf heeft mij laten zien hoe een gemeente om gaat met verkeersplannen en hoe zij moeten samenwerken met een groot aantal partij. Ik was onder de indruk van de hoeveelheid aan schriftelijke afspraken met buurgemeenten, Rijkswaterstaat en andere instanties.

Het overlegmoment met de "baas" van Pinkpop, Jan Smeets, de betrokken partijen (NS, Veolia, Politie, Snowworld, omliggende bedrijven en winkels) en de gemeente Landgraaf was voor mij uiteraard een uitstekende praktijkervaring. Het liet mij zien welke belangen er allemaal (kunnen) spelen en hoe de samenwerking op dit niveau verliep.

Als afsluiter kon ik de aanvoer dag meekijken bij de NS op station Heerlen. De plannen waaraan maanden was gewerkt kon ik nu in uitvoering zien. Wederom een fantastische ervaring waarbij ik de mensen van de NS (in het speciaal de operationeel manager, Ton van Oort) nogmaals moet bedanken.

Kortom een fantastische periode waarin ik ontzettend veel heb gezien en gehoord.

Dennis Jongen  
Landgraaf / Breda, juli 2013

