Inleiding

Uw commissie onderzoekt de verbinding over het IJ. Ik heb eerder met de gemeente gecommuniceerd over de vraag waarom een oplossing met veren niet wordt overwogen. Bij mij is de indruk ontstaan dat de uitkomst van het onderzoek naar deze oplossing mogelijk niet goed uit de verf is gekomen terwijl. Dat is jammer, omdat dit een prima oplossing is. Ik wil onderstaande daarom ter overweging aan uw commissie meegeven.

De gemeente is in het kader van de sprong over het IJ van plan de volgende investeringen te doen, waarbij in de onderzoeken wordt aangegeven dat kostenoverschrijding zeer aannemelijk is:

- trambrug/tunnel naast Amsterdamsebrug 100? mln
- brug sporenburg 150 mln
- javaburg 65 mln
- stenen hoofd 110 mln
- verplaatsen PTA 150? mln

De kosten van de sprong over het IJ telt daarmee naar boven afgerond op tot globaal **600 mln**.

- Uit het onderliggende onderzoek Sprong over het IJ komt naar voren dat het bereikbaarheidsprobleem met veerponten kan worden opgelost voor **46 mln**, waarbij een deel van de ponten door de gemeente al is besteld.

- Het bereikbaarheidsprobleem van het Zeeburgereiland lost u op door een tramverbinding (brug of tunnel naast/bij Amsterdamsebrug en verbetering Amsterdamsebrug en andere daar voorgestelde maatregelen.

Voor € 500 mln kun je ook kijken of er nog andere alternatieven zijn om het fietsen aantrekkelijker te maken. Ik denk zelf bijvoorbeeld dat een oplossing van het milieuvraagstuk veel prangender is. Zo heeft de Amsterdamse haven ideeën heeft over het energievraagstuk waar zij een investering van € 500 mln vast goed voor zouden kunnen gebruiken.

Gelet op de geringe tijdwinst per gebruiker lijkt het verstandig hier geen € 500 mln. tegenaan te gooien maar eerst eens te kijken wat ponten doen voor € 50 mln. en de bespaarde middelen productiever in te zetten. De gemeente heeft dan nog ongeveer **500 mln** “op de plank liggen”. Dit bedrag kan beter worden besteed aan investeringen in **duurzaamheid**, v**erdere verbetering fietspaden**, **energievraagstuk, woonvraagstuk,** en dergelijke.

Hieronder een nadere toelichting met vindplaatsen uit de onderzoeken Sprong over het IJ. Het is een aangepaste bloemlezing van eerder aan de gemeenteraad gezonden informatie.

Veren kunnen de vervoersvraag accommoderen
Volgens de gebiedstudie laat de Vervoerwaardestudie van de gemeente van november 2015 zien dat veren de vervoervraag (bij het het Stenen Hoofd en Java eiland) kunnen accommoderen, ook bij realisering van het volledige gebiedsontwikkelingsprogramma op de beide IJ-oevers tot 2030.

De investeringskosten in nieuwe veerponten en nieuwe aanlandingspunten om de vervoervraag in 2030 bij een zwaar programma te kunnen bedienen bedragen ca. € 46 M euro voor alle veren; de

exploitatiekosten van het geoptimaliseerde verensysteem in het richtjaar 2030 bedragen ca. € 13 mln. jaar, zie gebiedsstudie sprong over het IJ p. 7, 45 en 50.

Volgens de studie van de gemeente kan het verensysteem geoptimaliseerd worden door nieuwe veerverbindingen toe te voegen, door het principe te hanteren van 'varende bruggen', de veren te verbeteren en door de hoofdstroom van het overstekende verkeer af te leiden. Zie gebiedsstudie sprong over het IJ p. 43.

Een aantal van deze veren is al besteld: de investering is dus deels al gemaakt.

Kosten bruggen onzeker
in dezelfde studie worden de kosten van de Javabrug geraamd op € 65 mln. en de Stenen Hoofdbrug wordt inclusief beweegbare delen geraamd op € 110 mln. Bij elkaar opgeteld kosten deze bruggen dus ruim € 175 mln. exclusief onderhoud, Met het onderhoud van dergelijke bruggen is naar verluid al snel vele miljoenen (2 a 3 mln. per brug) per jaar gemoeid. Daar komen de kosten van het verplaatsen van de PTA nog eens bij.

Klopt dit wel? Volgens pagina 7 van de vervoerswaardestudie zijn de investeringskosten geraamd met grote onzekerheid. Op pagina 61 van de vervoerswaardestudie wordt nog eens nadrukkelijk herhaald dat er geen enkele zekerheid is over de investeringskosten die met deze bruggen gemoeid is.

Voordeel Veerverbindingen

Ondanks dat volgens de studie van de gemeente kan het verensysteem geoptimaliseerd worden door nieuwe veerverbindingen toe te voegen, zijn in in de tabel van p 60 van de gebiedsstudie 2015 voor zover ik kon vinden alleen bruggen vergeleken, niet veren en bruggen, zodat niet kan worden beoordeeld wat de tijdwinst is als je een brug naar Java eiland en een veer naar Java eiland (of stenen hoofd) vergelijkt.

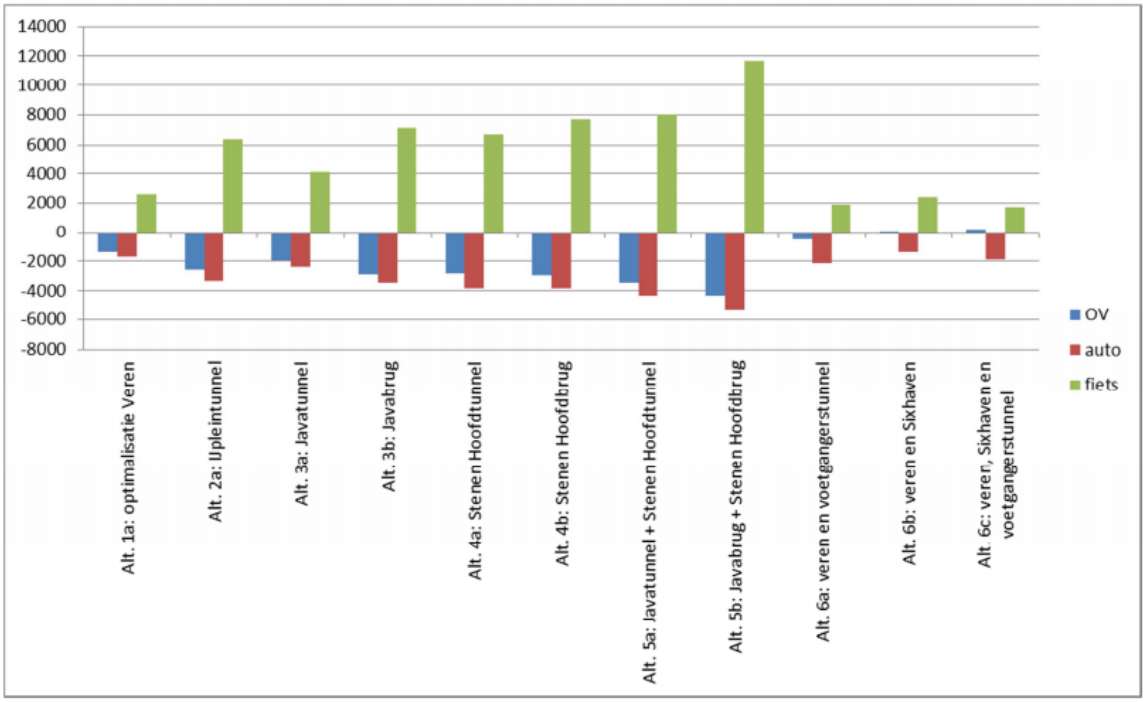
In de tabel van p 60 van de gebiedsstudie 2015 wordt geen vergelijking wordt gemaakt tussen brug en veer op dezelfde locatie, terwijl dit wel in de rede zou liggen:

> *een hoogfrequente veerverbinding levert bij de Sprong over het IJ (praktisch) dezelfde tijdwinst op als een brug. Dit komt doordat er geen stijging nodig is. Stijging levert vertraging van de fietssnelheid = tijdverlies) op. Een veerverbinding kun je zien als een "varende brug".*

Mijn vraag is nu of er wel relevante tijdswinst is bij het bouwen van bruggen ten opzichte van het realiseren van een intensieve veerverbinding. Bij bruggen ontstaat tijdvertraging vanwege de stijging die de fietser moet maken. En als de brug open is, wordt al helemaal geen tijdwinst gerealiseerd. Met andere woorden: wat is eigenlijk de toegevoegde waarde van en brug (€ 180 mln. plus) ten opzichte van de veel goedkopere veerponten van maar € 46 mln. (waarvan een aantal veren al is besteld) als deze hetzelfde resultaat bereiken: een betere en goede verbinding tussen Amsterdam Noord en de rest van de stad.

Je kunt je bij deze onzekerheid voorstellen dat een verstandige besteding van overheidsgeld is eerst de bereikbaarheid te verbeteren door het veersysteem te optimaliseren, ook naar het Java eiland en het Stenen Hoofd, en verder eerst eens af te wachten wat het effect hiervan is en van het aan te leggen metrostation Sixhaven. Na de evaluatie kan altijd nog worden besloten of het noodzakelijk is om (een) brug(gen) te bouwen over het IJ.

Vragen over tijdwinst



Figuur 0. 1: effect vervoerwijzekeuze alternatieven in het hoge scenario (ten opzichte van referentie 2030), verplaatsingen per werkdag (hoog scenario)

Figuur 0.1. uit de verkeersstudie doet een uitspraak over verkeerskeuzes. Dus wie de fiets neemt, wie OV en wie de auto.

Deze tabel zegt niets over tijdswinst per (per gebruiker) tussen brug en veer. De tijdwinst staat op figuur 0.2 (p.7) en is 1,05 minuut per gebruiker per dag voor veren en 3,96 minuut per dag per gebruiker voor de combinatie Stenen Hoofdbrug en Javabrug, zie fig 4.7, p 26, in de hoge variant in de vervoerswaardestudie. In het lage scenario worden die cijfers lager met respectievelijk 0,8 en 3,5 minuut per gebruiker per dag (dwz. respectievelijk 0,4 en 1,75 minuut tijdwinst per fietser enkele reis). Om een goede vergelijking te maken moet vervolgens de tijdwinst die al met optimalisatie veren wordt gehaald, nog van de bruggen worden afgetrokken.

> alt 1a tijdwinst globaal 1700 uur (1700*60)/97000 = 1,05 minuut tijdwinst per gebruiker per dag tov referentie
>
> alt 5b Javabrug en Stenen Hoofd 7200 uur (7200*60)/109000 = 3,96 minuut tijdwinst per dag per gebruiker tov referentie

extra tijdwinst per gebruiker enkele reis alt 5b tov alt 1a = (3,96 - 1,05) / 2 = 1,45 minuut

bij het lage scenario

> alt 1a 1000 uur (p33 vervoerswaardestudie) (1000*60) / 75000 = 0,8 minuut tov referentie
> alt 5b 4900 uur (p35 vervoerswaardestudie) (4900*60) / 84000 = 3,5 minuut tov referentie

extra tijdwinst per gebruiker enkele reis alt 5b tov alt 1a = (3,5 - 0,8) / 2 = 1,35 minuut

De tijdwinst bij de bruggen ten opzichte van de veren is per gebruiker in alle gevallen dus **minder dan 1,5 minuut enkele reis.** Dit komt hierdoor:

> *een hoogfrequente veerverbinding levert bij de Sprong over het IJ (praktisch) dezelfde tijdwinst op als een brug. Dit komt doordat er geen stijging nodig is. Stijging levert vertraging van de fietssnelheid = tijdverlies) op. Een veerverbinding kun je zien als een "varende brug".*

De tijdwinst is exclusief vertraging als de bruggen open staan.

route voor de Stenenhoofddbrug is korter dan de route van de voorgestelde Bundlaanveer

Als vraagpunt bij het onderzoek in de vervoerswaardestudie heb ik verder de indruk dat de route voor de Stenenhoofddbrug korter is dan de route van de voorgestelde Bundlaanveer.

- De stenen hoofdbrug land in een directe lijn aan op de Asterweg, zie figuur 3.6 op p 17 vervoerswaardestudie.
- De Bundlandveer land aan op de Bundlandlaan in het verlengde van de Grasweg, zie o.m. figuur 3.3. op p. 14 vervoerswaardestudie. De lijn wordt anders getrokken. Een langere of minder voor de hand liggende route levert minder tijdwinst op. De vraag is dus of deze vergelijking wel eerlijk is.

Het verkeersmodel geeft bij de uitgangspunten heel duidelijk aan dat het om aannames gaat maar dat de werkelijkheid ook heel anders kan uitpakken. De tijdwinst bij de bruggen ten opzichte van optimalisatie veren is per gebruiker minder dan 1,5 minuut enkele reis.

Update nota veren februari 2018

In de update nota veren zijn de varianten die relevant (parallel) zijn aan de Stenen Hoofdbrug en de Javabrug zijn uitgesloten omdat de raad een voorkeursbesluit heeft genomen voor nader onderzoek naar de Javabrug en Stenen Hoofd brug, waardoor het risico ontstaat van een selffulfilling prophecy.

> ***Stenen Hoofdbrug***
>
> *De studie laat zien dat het Distelwegveer verreweg de meeste fietsers zal vervoeren bij variant B (Stenen Hoofd - Omya), maar dat deze variant niet verder wordt onderzocht vanwege de lopende onderzoeken naar een brug of tunnel. Dit betekent dat deze (beste!) variant niet de kans krijgt zich te bewijzen.*
>
> ***Javabrug***
>
> *In het oostelijk havengebied is er veel vraag naar behoud van het huidige Oostveer. Dit veer komt in de huidige plannen te vervallen na de bouw van de Javabrug en wordt daarom niet onderzocht.*

De selffulfilling prophecy
De bouw van de bruggen in de sprong over het IJ is nog niet definitief door de gemeenteraad besloten, en wordt nu onderzocht door uw commissie.

Door echter nu niet te onderzoeken of deze veren niet toch een betere (in ieder geval aanmerkelijk goedkopere en volgens eigen onderzoek adequate) oplossing zijn stelt de gemeente zich voor een fait accompli ten aanzien van de bruggen en ontneemt de gemeente de veren de mogelijkheid om:

- zichzelf te bewijzen en
- op een relatief goedkope manier de verkeersonderzoeken te bewijzen.

Kosten, afgezet tegen investeringen en opbrengsten

Voor € 500 mln kun je ook kijken of er nog andere alternatieven zijn om het fietsen aantrekkelijker te maken. Je kunt je afvragen of een oplossing van het milieuvraagstuk niet veel prangender is. Zo heeft de Amsterdamse haven ideeën heeft over het energievraagstuk waar zij een investering van € 500 mln vast goed voor zouden kunnen gebruiken.

Gelet op de geringe tijdwinst per gebruiker lijkt het verstandig hier geen € 500 mln. tegenaan te gooien maar eerst eens te kijken wat ponten doen voor € 50 mln. en de bespaarde middelen productiever in te zetten.

De gemeente heeft dan nog ongeveer **500 mln** “op de plank liggen”. Dit bedrag kan beter worden besteed aan investeringen in **duurzaamheid**, v**erdere verbetering fietspaden**, **energievraagstuk, woonvraagstuk,** en dergelijke.