Verenstrategie 2019

-concept-



Versie 0.6
27 februari 2018
Programma Veren, Verkeer en Openbare Ruimte
Gemeente Amsterdam

1 Terugblik en stand van zaken

Met het vaststellen van de Update Nota Veren (raad februari 2018) is bepaald dat er jaarlijks een actualisatie van de vlootstrategie komt (adaptieve strategie), om zo in te spelen op actuele cijfers en ontwikkelingen. Deze notitie voorziet in die actualisatie van de vlootstrategie gebaseerd op de laatste tellingen (sep 2018) en prognoses (eind 2018).

Terugkijkend op 2018, kunnen we concluderen dat het een belangrijk jaar was voor het Programma Veren. Deze memo beperkt zich tot de ontwikkelingen die een directe relatie hebben met de uitbreidingsstrategie van de IJveren.

De belangrijkste ontwikkelingen van het afgelopen jaar:

1. **Nieuw beleid en strategie**: met de Update Nota Veren is door de raad in februari 2018 een nieuwe vlootstrategie voor de IJveren vastgesteld. De nieuwe strategie houdt rekening met enerzijds de reizigersgroei en anderzijds de ambitie om uitstootvrij te gaan varen. Deze memo is een actualisatie van het onderdeel uitbreidingsstrategie van de vloot uit de Update Nota Veren.
2. **Nieuwe schepen**: In augustus 2018 is een derde type 60-schip (IJveer 62) in gebruik genomen, deze wordt doorgaans ingezet op de Buiksloterwegveer-verbinding. Sindsdien varen er vier schepen, voldoende voor deze verbinding. Daarnaast is gebouwd aan IJveer 63, die in januari 2019 in gebruik is genomen.
3. **Start monitoring**: Sinds de zomer van 2018 is het permanente monitoringsysteem in gebruik. Deze camera's tellen continu het aantal reizigers bij de drie centrale veerverbindingen, Buiksloterwegveer, IJpleinveer en NDSM-veer. We werken nog aan het verbeteren van de software en de techniek om het cijfermateriaal bruikbaarder te maken. We verwachten dat het systeem in de eerste helft van 2019 voldoende volwassen is, om de incidentele tellingen (zoals die nu tweemaal per jaar worden uitgevoerd) te vervangen en doorlopend betrouwbare analyses te kunnen maken..
4. **Ingebruikname Noord/Zuidlijn**: op 22 juli 2018 is de Noord/Zuidlijn in gebruik genomen. De Noord/Zuidlijn is een alternatief voor (een deel van) de pontreizigers. Meer informatie over de reizigerstellingen voor en na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn is terug te vinden in hoofdstuk 2.
5. **Ontwikkelingen Sprong over het IJ**: 2018 was een dynamisch jaar voor programma Sprong over het IJ. Er is vooruitgang geboekt met maatregel 1: verbetering veren en optimaliseren IJpleinveer. Zo zijn de plannen voor de nieuwe aanlandlocatie uitgewerkt en is inmiddels een kredietbesluit genomen voor de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer. Ook zijn de plannen voor een brug over het Noordhollandsch Kanaal (die de noordelijke aanlandingen op het centrale deel van het IJ beter met elkaar gaat verbinden en daarmee het Buiksloterwegveer ontlast) verder vormgegeven. Hoewel de inzet erop gericht blijft de optimalisatie in 2021 afgerond te hebben, is het net onwaarschijnlijk dat maatregel 1 pas in 2022 gereed zal zijn. Maatregel 3, de vaste oeververbinding ter hoogte van Javakade, is onzekerder. Door het bestuur is besloten de uitgangspunten van de maatregel opnieuw tegen het licht te houden via een expertpanel, waarin zowel experts van regionale als nationale stakeholders zitting hebben. Dit proces wordt de *reset* genoemd. Dit proces zal zich in 2019 verder voltrekken. Hoe de nieuwe planning eruit ziet is nog niet bekend, voor nu gaan we uit van een ingebruikname van een vaste oeververbinding in 2027, in plaats van de eerder beoogde 2025.

6. **Vervolg verduurzamingsonderzoek**: in 2018 is verdere samenwerking gezocht met externe partners (andere overheden, netbeheerders, bedrijfsleven) om de verduurzaming van de IJveren voor te bereiden. In 2019 worden de eerste stappen gezet in het concreet uitwerken van de verduurzamingsopgave.
7. **Nieuw bestuur**: Het nieuwe college van Amsterdam is in mei 2018 van start gegaan. Het nieuwe bestuur heeft aangegeven voortzetting van de verenstrategie te ondersteunen.
8. **Klantenbarometer**: Elk jaar wordt de klantervaring van de IJveren gemeten. Het algemeen oordeel voor 2018 scoorde een 8,4. Dat is hoger dan voorgaande jaren. Zowel op zaken als comfort als veiligheid werd beter gescoord. Dit is waarschijnlijk te danken aan de inzet van nieuwe schepen. Een blijvend lager scorend aspect is de informatievoorziening bij vertraging. De gemeente voert hierover gesprekken met GVB Veren.

2 Capaciteitsstrategie

In dit hoofdstuk komen de reizigerstellingen, de reizigersprognoses en de daaruit volgende vloot-uitbreiding aan bod.

2.1 Terugblik 2018

Net als in de vorige jaren is het aantal reizigers geteld in juni en september 2018 op de drie drukste veerverbindingen, het Buiksloterwegveer (BSW), IJpleinveer en het NDSM-veer.

Meting juni 2018

In juni is wederom een groei gemeten. Ten opzichte van juni 2017 was de totale gemiddelde groei 6% (prognose ging uit van 8%). De waargenomen groei verschilt wel per verbinding. Zo nam het aantal reizigers op het BSW toe met gemiddeld 4%, op het IJpleinveer met gemiddeld 6% en op het NDSM-veer met gemiddeld 16%. We zien ook dat de groei per dag- of weekdeel flink kan verschillen. Zo groeide het aantal reizigers gedurende de weekenden voor BSW, IJplein en NDSM met respectievelijk 8%, -8% en 16%.

Meting september 2018

Ook bij de meting van september 2018 is groei geconstateerd. Ten opzichte van september 2017 was de gemiddelde groei zo'n 7%. De gemiddelde groei van BSW was in lijn met prognoses (8%), de sterkste groei vond plaats in de weekenden met 18%, terwijl de groei op de werkdagen lager was dan verwacht gemiddeld (5%). IJpleinveer ondervond een negatieve groei, terwijl groei verwacht was, het aantal reizigers daalde met 3%. Wel was er een opvallend sterke groei tijdens ochtendspits (13%) maar een daling in de avondspits. Het NDSM-veer toonde een groei van gemiddeld 9% (iets hoger dan verwacht), met een gemiddelde groei van 13% voor de weekenddagen. Overigens zien we op alle lijnen een daling van het aantal reizigers t.o.v. de meting van juni 2018, dit zagen we in 2017 ook. Waarschijnlijk veroorzaakt doordat er in de juni-maanden meer evenementen waren, meer bezoekers en toeristen op Amsterdam afkomen en het weer beter was ten opzichte van de septembermaanden.

Effect Noord/Zuidlijn

De Noord/Zuidlijn rijdt sinds 22 juli 2018. De daling van het aantal reizigers op het IJpleinveer is waarschijnlijk veroorzaakt doordat het aanbod van het (concurrerend) Buiksloterwegveer relatief beter is geworden door de inzet van een vierde schip en doordat de Noord/Zuidlijn is gaan rijden. Het effect van de Noord/Zuidlijn was ingeschat op een 5% krimp, inmiddels lijkt dit een realistische inschatting. Al moet het permanente monitoringssysteem echt goed inzicht gaan geven in het structurele effect van de opening van de Noord/Zuidlijn. Dit systeem moet in de loop van dit Q2

2019 voldoende betrouwbaar zijn, vanaf juni kunnen we cijfers jaar op jaar gaan vergelijken (want het systeem draait in ontwikkelvorm sinds juni 2018).

Tellingen sinds 2015

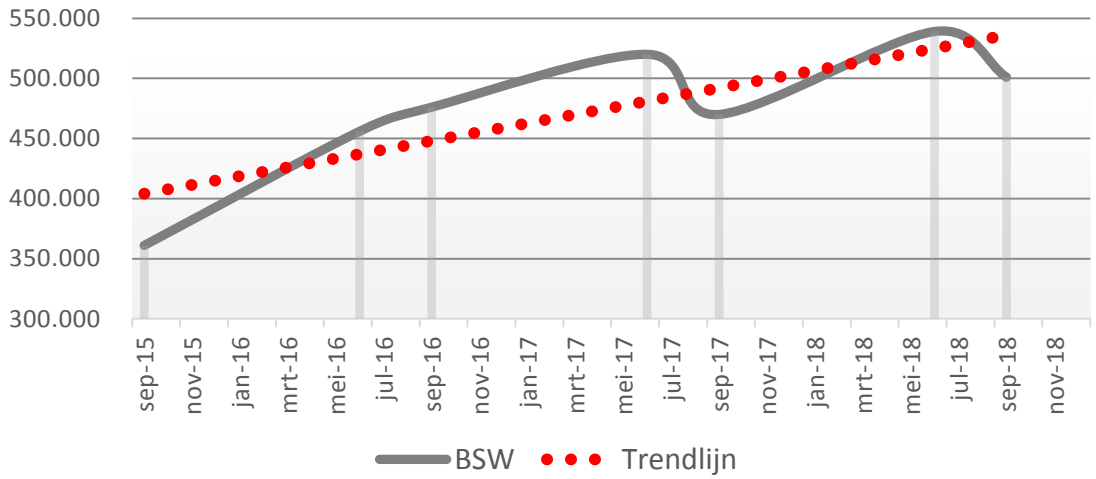
Sinds 2015 wordt het aantal reizigers twee keer per jaar geteld, in juni en september. Ook in 2018 zijn deze metingen uitgevoerd.

Met de volgende grafieken wordt de reizigersgroei inzichtelijk gemaakt.
De cijfers zijn deels uitgedrukt in PEV, ofwel Persoonsequivalenten. Door te tellen met PEV wordt het ruimtegebruik van de verschillende type gebruikers op de juiste wijze gemeten. Dit is van belang om goed te berekenen in hoeverre de capaciteit van de ponten wordt benut. Een voetganger telt voor 1 PEV, een (snor)fiets voor 2 PEV een invalide-voertuig voor 4 PEV. De verhoudingen op basis van de laatste telling (sep 18) zijn ongeveer als volgt:

- Fietsers: 55%
- Voetganger: 40%
- Snor + bromfietsen: 4%
- Overige (canta's etc.): 1%

Daarnaast laten de drie volgende grafieken een trendlijn zien. De trendlijn is opgebouwd uit alle voorgaande tellingen en laat de algehele groeitrend zien. De trendlijn wordt ook gebruikt voor het berekenen van de omvang van de benodigde vloot.

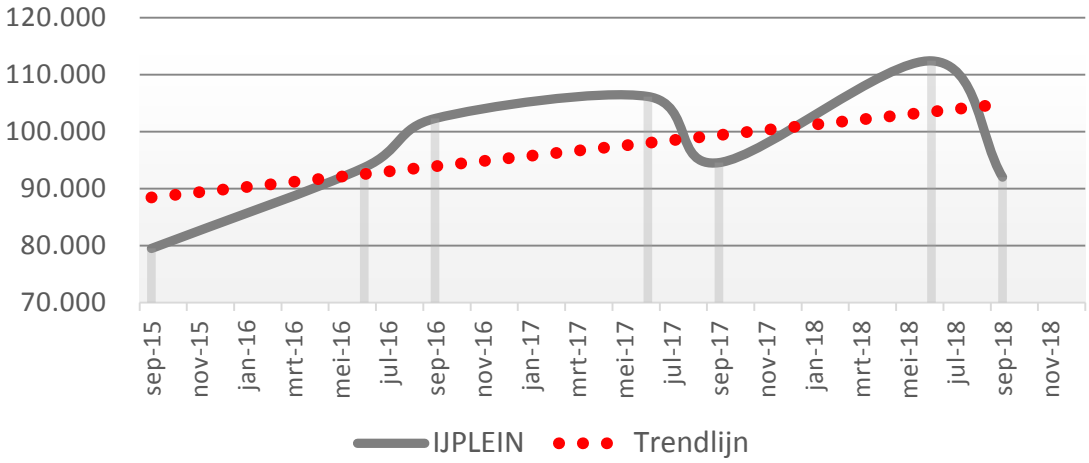
Sinds september 2015 ziet de reizigersontwikkeling (in PEV) voor BSW er als volgt uit:



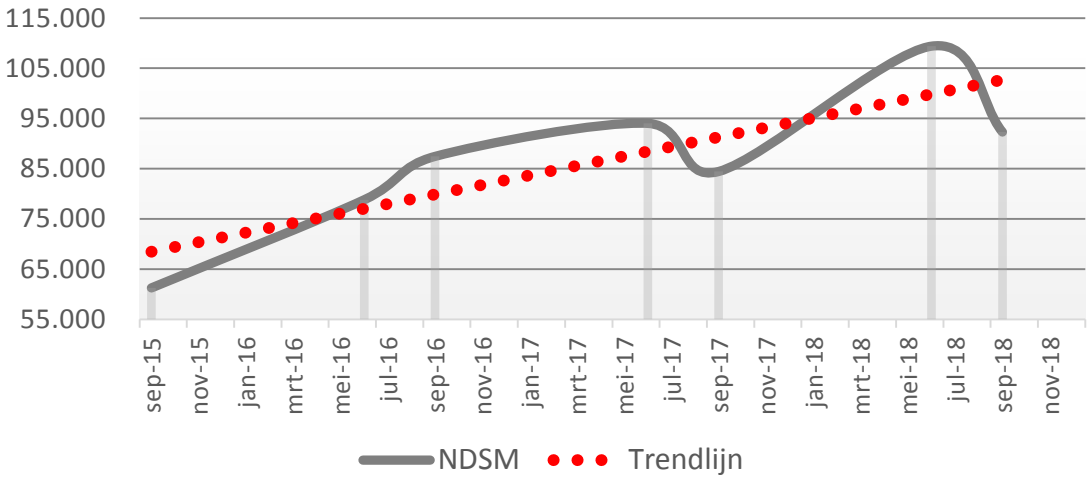
De grafiek geeft het aantal reizigers per week voor BSW weer, zowel voor de juni-tellingen als de september-tellingen sinds september 2015 (de verticale lichtgrijze strepen). Er zijn terugvallen te zien in september 2017 en september 2018, maar de rode trendlijn (de gemiddelde trendgroei) laat een stijgende lijn zien.

De trendlijn voor deze verbinding laat een groei zien van ca. 405.000 reizigers (in PEV) per week in september 2015 naar ca. 540.000 reizigers in september 2018. Uitgedrukt in 'reguliere' (niet-PEV) reizigers betreft het een groei van respectievelijk 244.000 naar 325.000 reizigers. Ofwel een totale groei van zo'n 33% over drie jaar of 11% per jaar.

Hieronder volgt eenzelfde grafiek voor het IJpleinveer. De totale trendgroei voor IJpleinveer over de drie jaar sinds september 2015 bedraagt 16,7% of 5,6% per jaar. Het aantal reizigers (in PEV) in een septemberweek volgens de trendlijn groeit van 90.000 naar 105.000. In niet-PEV is dat 54.000 en 63.000.



Het NDSM-veer groeit volgens de trendlijn met 58% over 3 jaar of 19,3% per jaar. En laat daarmee de relatief sterkste groei zien van de drie veerverbindingen. Het aantal reizigers (in PEV) nam toe van 66.000 naar 104.000 per week in een septembermaand. In niet-PEV gaat het om 40.000 en 63.000 reizigers.



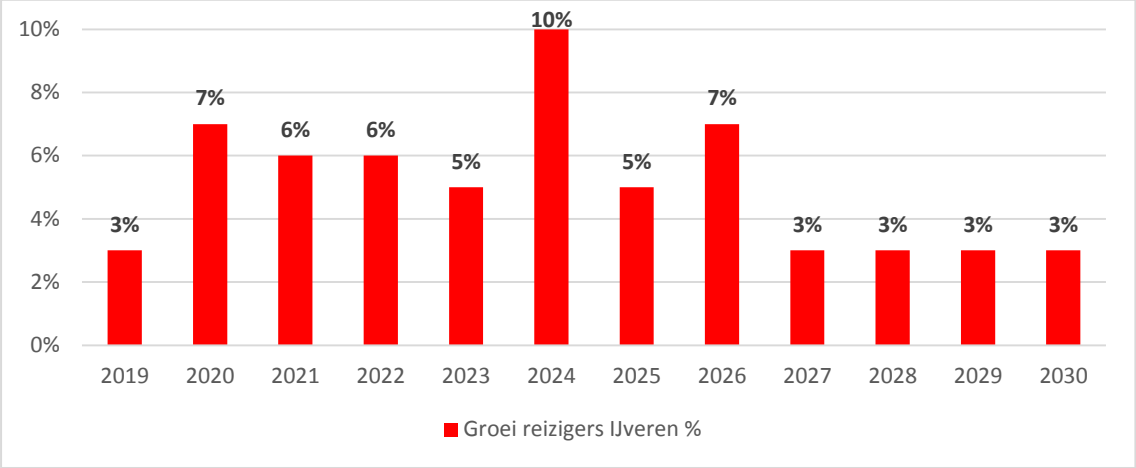
Wat opvalt is dat veruit het meeste van de groei gerealiseerd is in de jaren 2015-2016, dit geldt voor met name BSW. Sindsdien is de groei op alle lijnen 'genormaliseerd' en meer in lijn gekomen met de groeiprognoses, daarover meer in de hierna volgende paragraaf. De sterke groei in 2015-2016 is vermoedelijk het gevolg van de hogere frequentie veren op BSW.

<u>Permanente monitoring</u>

Voorgaande cijfers zijn gebaseerd op de tellingen die we tot nu toe twee keer per jaar uitvoeren. In 2019 zal een permanent monitoringssysteem de tellingen vervangen. Het systeem draait al, maar is op het moment van schrijven nog onvoldoende betrouwbaar. Dit heeft o.a. te maken met het maken van onderscheid tussen fietsers en voetgangers door de software en het functioneren bij minder licht. Met de leverancier wordt gewerkt aan het finetunen van het systeem, waardoor het in de loop van Q2 2019 voldoende betrouwbaar zal zijn.

2.2 Vooruitblik: nieuwe prognoses

De prognoses van de reizigersgroei in de Update Nota Veren zijn gebaseerd op onderzoek voor Programma Sprong over het IJ van de gemeente uit 2016. Omdat de telcijfers in de jaren sindsdien deels afweken van de prognoses, er nieuwe woningbouwprognoses zijn en een nieuw verkeersmodel is ontwikkeld is besloten om de reizigersprognose te actualiseren. Eind 2018 zijn deze daarom opnieuw berekend, waarbij als basiswaarden de tellingen van september 2018 zijn gebruikt. Voor de vlootstrategie gebruiken we het hoge groeiscenario, omdat deze prognose he beste aansluit bij de reizigersontwikkelingen tot nu toe. Dit levert het volgende beeld op:



We zien dat de totale groei over de gehele periode vanaf 2015 t/m 2030 grotendeels overeenkomt met de vorige prognose. Wel zien we dat de groei zich anders verdeelt. Dat wordt mede veroorzaakt door de vernieuwde programmering van woningbouw (die is nu lager dan voorheen) en het anders toedelen van reizigers met het nieuwe verkeersmodel.

Ook zien we dat een relatief groot deel van de verwachte groei in de afgelopen jaren (2015-2017) heeft plaatsgevonden. Naast de woningbouw hebben twee factoren hierbij een rol gespeeld: meer publiekstrekkers waar veel bezoekers/toeristen op afkomen en de verbetering van het aanbod van veerponten. Want meer aanbod, schept meer vraag.

Voor de periode 2019 t/m 2025 (verwachte jaar oplevering metrostation Sixhaven) verwachten we een groei van 43%. In de daarna volgende periode 2025 t/m 2027 (verwachte jaar oplevering Java-verbinding) volgt een verwachte groei van 10%. Net als bij de vorige prognose verwachten we dat de groei vanaf 2027 lager uitvalt, mede omdat veel grotere gebiedsontwikkelingen dan zijn afgerond.

Door de ingebruikname van station Sixhaven en de Javaverbinding valt het aantal reizigers terug. Dat is mede de oorzaak dat de totale groei over de hele periode van 2019 t/m 2030 'slechts' 17% bedraagt. In 2030 verwachten we dagelijks ruim 88.000 reizigers (niet-PEV), waar dat in september 2018 dagelijks circa 75.000 reizigers waren. En in september 2015 circa 45.000 reizigers.

2.3 Uitbreiding vloot

Naast de korte termijn uitbreidingen van de dienstregeling, verwachten we dat ook een uitbreiding van de vloot noodzakelijk is. Op basis van de nieuwe telcijfers en de nieuwe prognoses is de vlootstrategie geactualiseerd. De nieuwe cijfers laten het volgende zien, daarbij wordt ook

een relatie gelegd met de Sprong-maatregelen (Optimalisatie IJpleinveer, Metrostation Sixhaven en de Java-verbinding).

- Buiksloterwegveer benut sinds januari 2019 de maximale capaciteit: sindsdien wordt er in de spits gevaren met 4 type 60-schepen. BSW kan hiermee vooruit t/m 2022. Vanaf 2022 zijn aanvullende maatregelen nodig. De planning is dat het IJpleinveer vanaf 2021 geoptimaliseerd is en daarom tijdig de druk van het Buiksloterwegveer weg kan nemen.
- Het IJpleinveer wordt aanbodgestuurd uitgebreid, dat betekent dat we er actief op gaan sturen dat reizigers vaker het IJpleinveer gaan gebruiken in plaats het van Buiksloterwegveer, om zo de drukte beter te verdelen. Hiervoor is het noodzakelijk dat het IJpleinveer een volwaardig alternatief vormt, daarom gaan we hier ook met vier type 60-schepen varen. In 2021 moet het IJpleinveer zo geoptimaliseerd zijn dat de twee veerverbinding gelijkwaardige alternatieven vormen. De vier 60-ers worden gedurende de jaren 2019-2021 in de vaart genomen.
- Bij een hoog groeiscenario (meest in lijn met de groei tot nu toe) zijn deze twee centrale veerverbindingen voldoende t/m ca. 2027. Bij een gemiddeld groeiscenario zijn vanaf 2034 aanvullende maatregelen noodzakelijk, zoals een vaste oeververbinding of nieuwe veerverbindingen. Bij een laag groeiscenario is er voldoende capaciteit tot 2038. Op dit moment achten wij een knelpunt in de capaciteit rond 2027 het meest reëel, gezien de (stevige) reizigersgroei tot nu toe.
- Zonder aanvullende maatregelen kunnen deze twee centrale veerverbindingen de groei aan t/m ca. 2034. Maar bij een hoog groeiscenario zijn vanaf 2027 aanvullende maatregelen noodzakelijk, zoals een vaste oeververbinding of nieuwe veerverbindingen. Bij een laag groeiscenario is er voldoende capaciteit tot 2038. Wij achten een knelpunt in de capaciteit tussen de jaren 2027 en 2034 als het meest reëel, gezien de reizigersgroei tot nu toe.
- Voor het NDSM-veer is vanaf de tweede helft van 2020 de inzet van een derde schip noodzakelijk op werkdagen gedurende de spitsen. Vanaf 2029 is een vierde veer noodzakelijk.
- De reizigersgroei voor het Houthavenveer vraagt vanaf 2024 de inzet van een tweede spitsveer.
- Het Distelwegveer en Oostveer kunnen vooruit met de huidige inzet t/m 2030, waarbij we de 30-ers zo snel als mogelijk vervangen door 50-ers. Het Oostveer komt echter te vervallen zodra de Java-verbinding in gebruik wordt genomen.

Belangrijk hierbij is dat niet alleen de reizigersgroei aanleiding vormt voor de vlootuitbreiding. Noodzaak ligt ook in de uitbreiding van de reservecapaciteit (hoe groter de vloot, hoe groter de benodigde reservecapaciteit) vanuit het opvangen van calamiteiten maar ook zodat er voldoende schepen aangepast kunnen worden zodat de schepen uitstootvrij kunnen varen. Daarnaast is het wenselijk de verouderde type 30-schepen zo snel mogelijk af te stoten, deze zijn onpraktisch en vervuilend.

Vanwege de aangepaste planning van Maatregel 3 van programma Sprong over het IJ, wordt de ingebruikname van de eerste vaste oeververbinding in 2027 verwacht. Dit is twee jaar later dan de oorspronkelijke planning en dit betekent dat de veren in ieder geval t/m 2027 voldoende capaciteit moeten kunnen leveren. Deze geactualiseerde vlootstrategie voorziet in voldoende capaciteit.
De nieuwe strategie wijkt nauwelijks af van de vorige. Wel blijkt nu dat de NDSM-verbinding iets later uitbreiding vraagt dan verwacht (2020 ipv 2019). Ook hebben we inmiddels meer inzicht in de

noodzaak voor aanvullende maatregelen vanaf 2034 (of mogelijk al vanaf 2027, bij een hoge groei).

De vlootuitbreidingen zijn hierna in een tabel samengevat:

Jaar ingebruikname	Uitbreiding	Inzet nieuwe schepen	Opnieuw beschikbare schepen
2019	+1	IJveer 64 -> IJpleinveer	Vrijgekomen 50-er gaat naar Oostveer om verouderde 30-er te vervangen
2020	+2	IJveer 65 -> IJpleinveer IJveer 66 -> IJpleinveer	Één vrijgekomen 50-er gaat naar: spits NDSM-veer
2021	+2	IJveer 67 -> IJpleinveer IJveer 68 -> NDSM-veer	Één vrijgekomen 50-er ter vervanging van 30-er op Distelwegveer -> alle 30-ers kunnen afgestoten worden.
2022/23	+2	IJveer 69 -> NDSM-veer IJveer 70 -> NDSM-veer	Twee vrijgekomen 50-ers gaan naar de reserve, ten behoeve van de verduurzaming.
2024	+1	IJveer 71 -> Houthavenveer	n.v.t.
Totaal	+8		

Voor IJveren 64 t/m 66 geldt dat deze nog besteld kunnen worden als optie via een al gedane aanbesteding. Voor de IJveren daarna dient een nieuwe aanbesteding geregeld te worden.

Omdat de huidige aanbesteding nog 3 opties (voor 3 schepen) open heeft staan kunnen deze op relatief korte termijn gebouwd worden (binnen een jaar). In het meest optimale scenario kan daarom eind 2019 het eerstvolgende schip worden verwacht, als in Q1 2019 duidelijk wordt dat er dekking is. Voor IJveer 65 en 66 moet ook in 2019 dekking gevonden worden om deze schepen tijdig in gebruik te nemen.

Omdat voor IJveer 67 en de schepen daarna, een nieuwe aanbesteding nodig is en daarom een voorbereidingstijd van 2 jaar nodig is, moet voor IJveer 67 en 68 uiterlijk eind 2019 dekking zijn gevonden. Voor IJveer 69 en 70 moet begin 2021 dekking geregeld zijn.

2.4 Verduurzaming vloot

De vlootstrategie voorziet in het opvangen van de reizigersgroei. De andere grote opgave is de verduurzamingsopgave, met de ambitie uitstootvrij te varen in 2025, en bij voorkeur eerder. De geactualiseerde vlootstrategie voorziet in de eerder beschreven verduurzamingsstrategie uit de Update Nota Veren.

We zien sinds de Update Nota Veren echter twee ontwikkelingen met invloed:

Ten eerste: inmiddels is duidelijk dat de planning van het gebied Sixhaven en omgeving, waar de noordelijk aanlanding van het IJpleinveer onder valt, pas rond 2025 gereed is, eerder gingen we uit van 2022. Hierdoor kan de voor zero-emissie veren noodzakelijke laadinfrastructuur pas later worden aangelegd, óf moet de zuidelijke aanlanding hiervoor gebruikt worden óf moet een laadhub-locatie gebruikt worden.

Ten tweede: doordat de opgave rondom het IJ opnieuw beoordeeld zal worden en een vaste oeververbinding op zijn minst twee jaar vertraging oploopt, moet de verduurzamingsstrategie aangepast worden. In de vorige strategie gingen we uit van twee verduurzamingsrondes waarin de bestaande veren worden omgebouwd. Hierbij werd de tweede ronde mogelijk gemaakt omdat er schepen vrij kwamen door de ingebruikname van de Javabrug. Deze mogelijkheid wordt nu op zijn minst twee jaar naar achteren geschoven, waardoor de beoogde deadline van 2025 uitstootvrij varen niet meer gehaald wordt. Dit vraagt een nieuwe verduurzamingsstrategie.

Om deze ontwikkeling op te vangen en toch in 2025 uitstootvrij te varen, zijn er grofweg twee oplossingsrichtingen:

1. Minder reservecapaciteit aanhouden, zodat de schepen alsnog tijdig verbouwd kunnen worden. Zo vinden we het nu noodzakelijk dat er 2 reserveschepen worden aangehouden en na 2022 3 reserveschepen. We zouden ervoor kunnen kiezen 1 reserveschip aan te houden. Hierdoor neemt wel het risico toe dat de dienstregeling niet gehaald wordt bij storingen en gedurende calamiteiten, ook omdat gedurende de winterperiode totaal géén reserveschepen beschikbaar zijn i.v.m. groot onderhoud.
2. Sneller tegelijkertijd meer schepen upgraden naar volledig uitstootvrij. Op dit moment, met het huidige lopende contract, kan de scheepswerf één schip tegelijkertijd bouwen. Wel is het mogelijk dat meerdere werkzaamheden gelijktijdig uitgevoerd worden bij toekomstige aanbestedingen voor nieuwe schepen of het opwaarderen van bestaande schepen. Om de mogelijkheden van de markt de verkennen zou het raadzaam zijn een marktverkenning uit te voeren.

Om de verduurzamingsstrategie uit te voeren, wordt een nieuw voorstel voorbereid. Met het nieuwe voorstel wordt bestuurders gevraagd om middels een innovatieve aanbesteding, de markt uit te dagen om de gehele vloot van IJveren vóór 2025 uitstootvrij te laten varen, waarbij ook gezorgd wordt voor nieuwe schepen, opwaarderen bestaande schepen en de aanleg van onder- en bovengrondse infrastructuur.

2.5 Aanbevelingen

Deze memo afrondend komen we tot de volgende aanbevelingen voor 2019 en daarna:

1. **Zorg voor snelle vlootuitbreiding**: zoals aangegeven in deze memo, blijft het aantal reizigers sterk groeien. Om deze groei op te vangen is het zaak dat in 2019 dekking wordt geregeld voor nieuwe schepen. Anders wordt de vlootstrategie niet gehaald, met risico's voor reservecapaciteit (en dus betrouwbaarheid), drukte op te schepen en het realiseren van onderdeel 1 van Programma Sprong over het IJ (waaronder optimalisatie IJpleinveer).

2. **Blijf prognoses actualiseren**: De beschreven prognoses dienen als leidraad voor vlootstrategie, maar er spelen natuurlijk veel onzekerheden en risico's. Denk aan externe ontwikkelingen op het gebied van demografie, economie en technologie. Het jaarlijks actualiseren van de groeiprognoses blijft dan ook van belang.

3. **Beschouw de vlootstrategie in bredere context**: cijfers uit 2015/2016 laten zien dat een grote uitbreiding van het aanbod (hogere vaarfrequentie) leidde tot (zeer) sterke groeicijfers van het aantal reizigers. Meer aanbod creëert vooralsnog meer vraag. Dit verschijnsel zien we ook bij andere modaliteiten. In theorie kan dit betekenen dat het steeds opnieuw uitbreiden van de verenvloot leidt tot steeds meer reizigers, een vicieuze

cirkel. Het realiseren van een vaste oeververbinding (zoals ook onderdeel van Programma Sprong over het IJ) lijkt hierin een structurele oplossing. Op termijn wordt de vraag wel steeds pregnanter: willen we inzetten op vlootuitbreiding als dit meer vraag creëert en terwijl er toegewerkt wordt naar alternatieve (vaste) verbindingen?

Om de hypothese te testen dat meer aanbod meer vraag oplevert én er een wisselwerking bestaat tussen Buiksloterwegveer en IJpleinveer, hebben we een doorrekening laten doen met het verkeersmodel VMA. Daarbij hebben we het scenario getest waarbij er 5 schepen op het Buiksloterwegveer varen in plaats van 4 (in de spits). De effecten hiervan zijn dat de totale mobiliteit (verplaatsingen over het IJ) met 1% toeneemt, BSW 11% meer reizigers trekt, terwijl het IJpleinveer 12% aan reizigers inlevert. BSW heeft op dit moment ruim meer reizigers dan IJpleinveer, waardoor de totale groei toeneemt.

3 Vervolg

Begin 2020 wordt de vlootstrategie opnieuw geactualiseerd. Die wordt gebaseerd op de ontwikkelingen gedurende 2019: consequenties van de (al dan niet gehonoreerde) aanvragen voor de vloot, vorderingen met de verduurzamingsstrategie, de informatie die voortkomt uit het monitoringssysteem en ontwikkelingen rondom programma Sprong over het IJ.