GEDEELDE CRITERIA VOOR EEN ROBUUST SYSTEEM

VERSLAG VAN EEN DRIETAL SESSIES IN HET NAJAAR VAN 2022. HIERIN IS OP BASIS VAN ‘EXPERT JUDGEMENT’ EEN INSCHATTING IS GEMAAKT VAN DE EFFECTEN AAN WATER- EN LANDZIJDE, MOCHT ER GEKOZEN WORDEN VOOR UITSTEL VAN DE BRUGGEN OVER HET IJ.



22 DECEMBER 2022

VERSLAGLEGGING:
ALEXANDER D’HOOGHE EN TIM PEETERS (ORG PERMANENT MODERNITY)

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 3

CAPACITEITSSTUDIE 4

DE VEERDIENSTEN IN 2035 EN 2040 5

GEDEELDE EVALUATIECRITERIA VOOR EEN ROBUUST SYSTEEM 6

BOTTLENECKS 8

NABIJHEID WATERPLEIN OOST EN WEST

BUIKSLOTERWEGVEER EN NDSM-VEER: WATERPLEIN WEST

PONTSTEIGERVEER EN DISTELWEGVEER: PONTSTEIGER

NDSM-VEER: EEN VREEMDE EEND IN DE FUIK

NAUTISCH KADER 14

BRONVERMELDING 15

CONCLUSIES 16

BIJ DE SESSIES WAREN AANWEZIG:

Maarten Bakker - Vervoerregio Amsterdam
Chris Beumer - Rijkswaterstaat
Everhard van den Brakel - Port of Amsterdam
Saskia van Dijk - Gemeente Amsterdam
Erik Grootscholte - Gemeente Amsterdam
Dimitri van der Heiden - Rijkswaterstaat
Yvonne Koldenhof - Marin
John Meijer - GVB
Meret Muntinga - Gemeente Amsterdam
Erwin Sandburg - Port of Amsterdam
Martijn Schipper - Marin
Jaap Storteboom - Gemeente Amsterdam
Venya Stots - Rijkswaterstaat
Micha Sijtsma - Gemeente Amsterdam
Emma van Veenen - Gemeente Amsterdam
Sander Warnas - Rijkswaterstaat
Andries de Weerd - Koninklijke Binnenvaart Nederland
Mick Werkendam - Gemeente Amsterdam
Govert de With - Gemeente Amsterdam

Alexander D'Hooghe - ORG (gespreksleider)
Tim Peeters - ORG (verslaglegging)

INLEIDING

Er is bestuurlijk veel gebeurd sinds de publicatie van 'Genereus Verbonden', het document waarin de commissie D'Hooghe adviseerde twee nieuwe bruggen over het IJ aan te leggen. Het advies van de commissie, dat op steun van betrokken partijen op het water én op het land kan rekenen, is inmiddels bestuurlijk vastgelegd middels een raadsbesluit. In het coalitieakkoord dat de nieuwe Amsterdamse gemeenteraad in mei 2022 presenteerde zijn de bruggen echter niet opgenomen: een combinatie van een krappe beurs en een veelvoud aan (grote) opgaven dwingt het stadsbestuur tot het nemen van moeilijke beslissingen.

In de Voorjaarsnota van 2023 neemt de gemeente verdere besluiten over de aanleg van de IJ-bruggen in relatie tot andere grotere stadsprojecten. Vooruitlopend daarop heeft het stadsbestuur een aantal vragen over de timing gesteld. Is het bijvoorbeeld mogelijk om de aanleg van de Oostbrug, waarvan de oplevering vooralsnog is gepland in 2032, vijf jaar uit te stellen?

Uitstel van de aanleg betekent dat een gestaag groeiend aantal overstekers voor een langere periode (bijna) volledig is aangewezen op de veerdiensten. Het is zeer de vraag of het mogelijk is om aan die vraag te voldoen middels de huidige dienstregeling: hoewel de Amsterdamse veren in tevredenheidsonderzoeken nog altijd hoge cijfers scoren, zijn de eerste signalen (en krantenartikelen) dat de grenzen van het systeem bereikt zijn al merkbaar.

In een tweetal studiesessies op 2 en 9 november 2022 is dan ook gekeken naar de mogelijkheden voor een verdere intensivering van de dienstregeling op de bestaande trajecten. Bij deze sessies waren experts van betrokken partijen op het water en op het land aanwezig. Gezamenlijk is er gekeken naar een antwoord op een centrale vraag: is het mogelijk om de capaciteit van de veerdiensten zo veel als nodig is te verhogen zonder dat de veiligheid en de vlotte doorstroming voor allen op het water en op het land in het geding komt? En, daaruit voortvloeiend: moet er met specifieke zaken rekening worden gehouden? Waar zitten de verwachte knelpunten, en zijn die misschien te verhelpen?

Het vertrekpunt voor de sessies werd gevormd door een drietal voorbereide stukken:

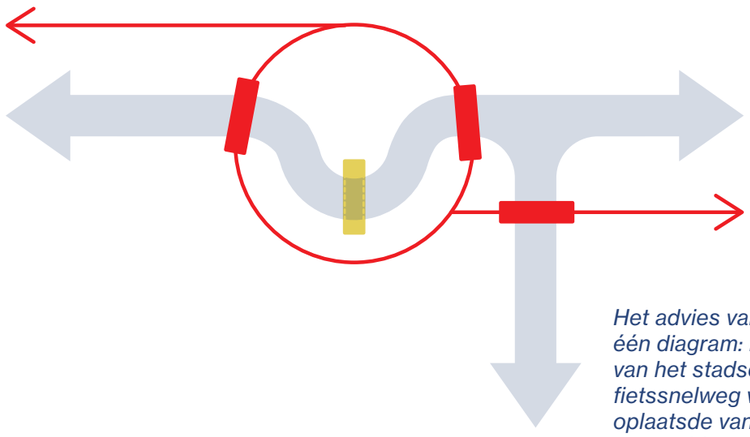
- Een analyse van het vrachtverkeer op het IJ door Marin, te weten een weergave van het scheepvaartverkeer in oktober 2019 ter hoogte van de IJ-tunnel en het Oostveer

- Een nautisch beoordelingskader, opgesteld door Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam

- Een capaciteitsstudie, uitgevoerd door de gemeente Amsterdam.

De capaciteitsstudie bestaat uit een aantal 'dummy-dienstregelingen' die door aanwezigen uitvoerig zijn geanalyseerd en besproken. Op gemeenschappelijk verzoek is tijdens deze sessies nog een nieuwe dienstregeling toegevoegd: een analyse van het dienstregeling 1 (die in de Update Nota Veren 2021 is voorgesteld) met toevoeging van de Oostbrug.

In de capaciteitsstudie is het aantal veerponten op bestaande lijnen stapsgewijs opgevoerd, totdat die de aantallen overstekers zoals die te voorspellen zijn vanuit demografische modellen kunnen overzetten conform de geldende prestatie-eisen (minder dan drie procent van de overstekers mag een pont missen door drukte). Door de bevindingen uit de andere stukken op deze nieuwe situaties te projecteren zijn inzichten gevormd die, zo veel als mogelijk, hebben geleid tot antwoorden op bovenstaande vragen.



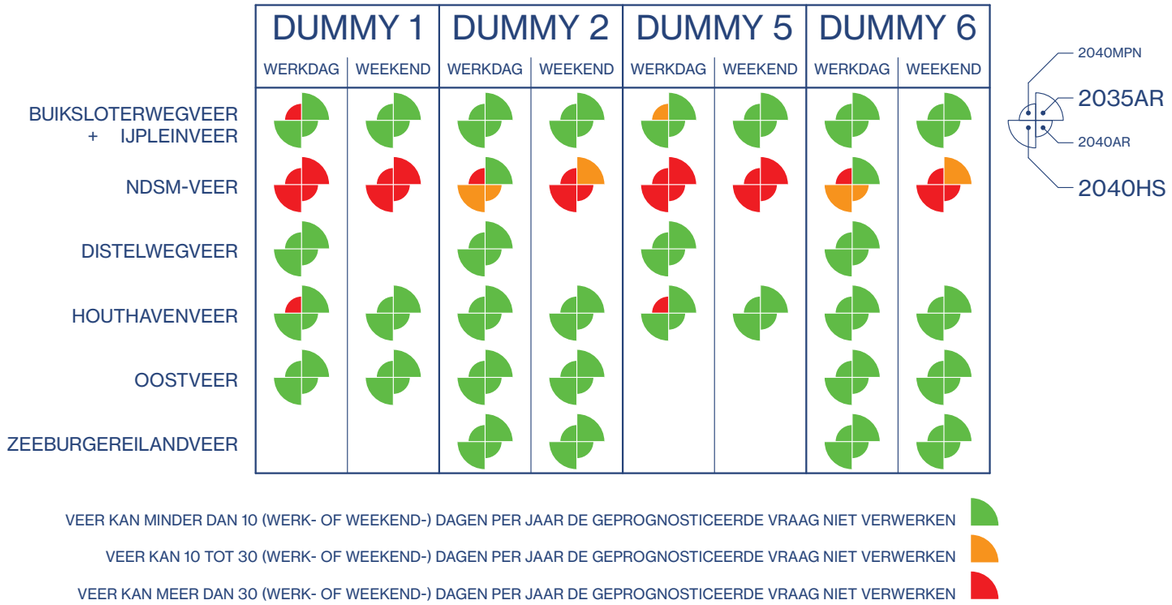
Het advies van de Commissie D'Hooghe samengevat in één diagram: met een tweetal bruggen aan weerszijden van het stadscentrum wordt een doorgaande fietssnelweg vervolmaakt. Een voetgangerstunnel ter oplaatsde van het centraal station verlicht de druk op de veren aldaar verder. Tegelijkertijd wordt het belang van het IJ als vlotte en veilige vaarweg onderschreven en bestendigd in een inrichtingsplan voor het water.

AANBEVELING COMMISSIE D'HOOGHE: GENEREUZE VERBINDINGEN OP LAND EN OP HET WATER
FOTO VOORKANT: SIEBE SWART

CAPACITEITSSTUDIE

	SITUATIE 2022		DUMMY 1		DUMMY 2		DUMMY 5		DUMMY 6	
	OVERSTEKEN PER UUR	SCHEPEN	OVERSTEKEN PER UUR	SCHEPEN	OVERSTEKEN PER UUR	SCHEPEN	OVERSTEKEN PER UUR	SCHEPEN	OVERSTEKEN PER UUR	SCHEPEN
BUIKSLOTERWEGVEER	30	3	30	3	36	4	30	3	36	4
IJPLEINVEER	20	2	30	3	36	4	30	3	30	3
NDSM-VEER	8	2	12	3	24	6	12	3	32	8
DISTELWEGVEER	8	1	12	2	24	3	12	2	16	2
HOUTHAVENVEER	6	1	12	2	24	4	12	2	18	3
OOSTVEER	6	1	6	1	12	2			6	1
ZEEBURGEREILANDVEER					12	2			12	2
		10		**14**		**25**		**13**		**23**

+OOSTBRUG



	DUMMY		
	HUIDIGE SITUATIE	1	6
WATERPLEIN WEST	8.900	+11%	+81%
WATERPLEIN OOST	4.000	+60%	+60%
PONTSTEIGER	2.100	+95%	+167%
NDSM	3.700	+73%	+251%

AANTAL AANKOMENDE EN VERTREKKENDE PASSAGIERS OP AANLANDINGEN PER (SPITS)UUR, BIJ 100% BEZETTING VEREN

DE VEERDIENSTEN IN 2035 EN 2040

Voor de conclusies in dit document is voornamelijk Dummy 6, de laatste en meest geoptimaliseerde dienstregeling, van belang. Daarnaast bieden ook de huidige situatie, Dummy 1 (de veerdiensten zoals vastgelegd in de Update Nota Veren 2021), Dummy 2 (met een maximum van 25 veren in de spits) en Dummy 5 (waarin de Oostbrug is opgenomen) inzichten in (de toekomst van) de veerdiensten op het IJ. Op de bladzijde hiernaast is per Dummy een overzicht gegeven van de input (de voorgestelde veerdienst), de toetsing aan de prestatie-eisen, en de voorspelde groei van passagiers op de vier belangrijkste aanlandingen.

De dummy-dienstregelingen gaan uit van de bestaande veerverbindingen op het IJ. Ze zijn getoetst aan de hand van prognoses van de oversteekbehoefte in 2035 en 2040, gebaseerd op de verdeling van inwoners en werkgelegenheid over de stad. Startpunt (Dummy 1) is de dienstregeling zoals omschreven in de Update Nota Veren uit 2021,n. In totaal zijn een viertal verschillende groeimodellen gekoppeld aan het Verkeersmodel Amsterdam versie 4.5 (VMA 4.5). Die groeimodellen zijn:

- Amsterdam Realistisch scenario (2035AR)
- Amsterdam Realistisch scenario (2040AR)
- Amsterdam Realistisch scenario + ontwikkeling Havenstad (2040HS)
- Prognoses uit Mobiliteitsplan Noord (2040MpN)

Van deze scenario's zijn de eerste (2035AR) en de derde (2040HS) de meest waardevolle: model 2035AR bevat de meest gedetaillerde prognose voor de Amsterdamse vervoersbehoefte in 2035, en 2040HS omvat het meest realistische groeiscenario inclusief de ontwikelingen in Haven-Stad. De andere modellen zijn binnen deze specifieke studie minder bruikbaar.

In het overzicht hiernaast wordt steeds de situatie met maximale inzet van veren, dus tijdens de ochtend- en avondspits, getoond. Op andere tijdstippen zal de stroom passagiers kleiner zijn, en zal er dus met minder veren worden gevaren. Om de performantie van de veerdiensten te kunnen beoordelen heeft de gemeente Amsterdam een prestatie-eis vastgesteld: om goed te functioneren mogen er in maximaal 3% van de afvaarten mensen door drukte niet meekunnen op het eerste veer. In de toetsing van de dummy-dienstregelingen is ervan uitgegaan dat er in de toekomst aan deze prestatie-eis wordt vastgehouden.

Globaal kunnen er uit de dummy-dienstregelingen de volgende voorlopige conclusies worden getrokken:

- Het Distelwegveer en het Oostveer voldoen in de in Update Nota Veren voorziene dienstregeling voor 2030 in alle scenario's aan de gestelde prestatie-eis. Mogelijk ligt hier, op de flanken van het veersysteem, ruimte om de druk op de centraler gelegen veren te verlichten.

- Om aan de groeiende vraag te kunnen blijven voldoen zal het maximaal aantal veerponten dat tegelijkertijd vaart moeten worden verhoogd van 10 (in 2022) naar 23 (in 2035).

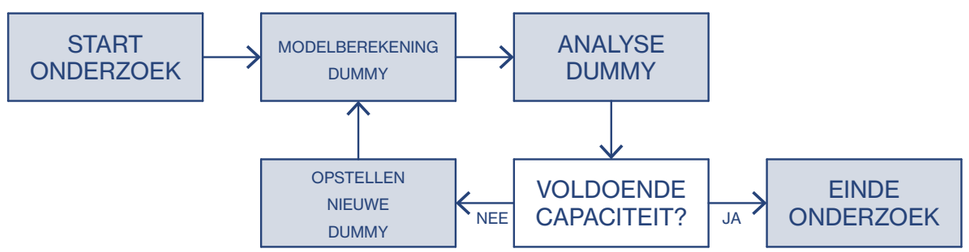
- Het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer (die in de studies niet los van elkaar kunnen worden gesimuleerd) moeten met respectievelijk 4 en 3 veren tegelijk varen om aan de prestatie-eis te voldoen.

- Het NDSM-veer voldoet, ook na een serieuze intensivering van de dienstregeling, niet aan de gestelde prestatie-eisen. De verhoging van de frequentie heeft een zeer beperkt effect omdat extra afvaarten nieuwe gebruikers aantrekken: een grotere capaciteit leidt tot een grotere vraag. Dat heeft deels te maken met de unieke route van het veer.

- De aanleg van de Oostbrug zorgt, naast het uit de vaart kunnen nemen van het Oostveer, voor een gemiddelde daling van 14-15 procent van het aantal fietsers op de veerponten, gemeten aan de in de Update Nota Veren 2021 voorgestelde dienstregeling. Die daling is het grootst op de drukste veren: op het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer.

Omdat de veerdiensten niet los van elkaar, en ook niet los van (veranderingen in) de rest van het verkeersnetwerk kunnen worden gezien, moeten deze conclusies met enig voorbehoud worden bekeken. Daarbij komt dat prognoses altijd een zeker mate van onzekerheid in zich dragen.

Het Zeeburgereilandveer is weliswaar meegenomen in de dummy-dienstregelingen, maar het is niet zeker of (en hoe) dat veer zal varen in 2035. De huidige veerdienst is als tijdelijk experiment vergund voor de periode 2023-2030. Over de toekomst ervan wordt op een later tijdstip uitspraak gedaan.



GEDEELDE EVALUATIECRITERIA VOOR EEN ROBUUST SYSTEEM

In de sessie zijn een aantal steeds terugkerend thema's geïdentificeerd, die bij vrijwel iedere afzonderlijke situatie een rol spelen. Gezamenlijk vormen deze thema's - of aandachtspunten - een lijst met evaluatiecriteria, waarmee benodigde ingrepen (de plaatsing van extra fuiken of de intensivering van een veerdienst bijvoorbeeld) kunnen worden beoordeeld op haalbaarheid en wenselijkheid.

BETROUWBAARHEID VAN DE HOOGFREQUENTE ROUTES BIJ SLECHT WEER EN ZICHT

Bij slecht weer en zicht vraagt de situatie op het water, zeker bij een intensieve dienstregeling, om extra voorzichtigheid. In de wintermaanden komt daar nog bij dat de drukke spitsperiode valt wanneer het donker is. Dat zorgt voor een zwaardere belasting voor de schippers op de veerponten en voor de andere scheepvaart op het IJ. Dit kan betekenen dat op sommige momenten de gevraagde capaciteit, zeker wanneer de oversteekbehoefte hoog is zoals in een drukke spits, niet kan worden gehaald. Een eventuele verzachtende omstandigheid is mogelijk dat de vervoersvraag bij slecht weer lager ligt, maar dat is zonder verder onderzoek niet met zekerheid te zeggen. Er zijn maatregelen denkbaar die de veiligheid op het water kunnen verhogen, bijvoorbeeld een aanpassing van de marifoongebieden of een kleurenschema en (AIS-)naamgeving die duidelijk communiceren op welke route een veerpont vaart. Het opdelen van het marifoongebied op het IJ, waardoor het scheepvaartverkeer (inclusief de veerponten) beter kan worden begeleid, wordt op dit moment onderzocht.

VEILIGHEIDSRISICO'S DIE VOLLEDIG BIJ PONTSCHIPPERS WORDEN GELEGD

De schipper van een veerpont is verantwoordelijk voor de veiligheid: hij of zij maakt in volledige zelfstandigheid en vanuit de eigen vakbekwaamheid inschattingen over de te varen koers. Dat is een veeleisende taak. Het moet voorkomen worden dat de combinatie van een intense dienstregeling, drukte op het water en/of andere stressverhogende factoren de schippers onaanvaardbaar belasten. In het geval er op het Buiksloterwegveer met 4 ponten tegelijk wordt gevaren lijkt het noodzakelijk om 'spoorboekloos' te varen, om de schippers extra ruimte te geven voor het kiezen van een juist vertrekmoment en een juiste oversteekroute.

INPASBAARHEID VAN PONTFUIKEN NABIJ DE VAARWEG

De benodigde groei van het aantal ponten vraagt op sommige plekken (en dan met name bij Waterplein West en de Houthavens) om de aanleg van extra pontfuiken, zowel voor varende ponten als voor calamiteiten. Het vinden van de ruimte daarvoor is geen vanzelfsprekendheid: andere gebruiken van het water aan weerszijden van de vaarweg leggen in veel gevallen beslag op het beschikbare water. Een fuik die té dicht bij de vaarweg ligt brengt daarnaast extra risico's met zich mee: er moet altijd voldoende manoeuvreerruimte buiten de vaarweg liggen.

VOLDOENDE RUIMTE VOOR WACHTENDEN RONDOM AANLANDINGEN

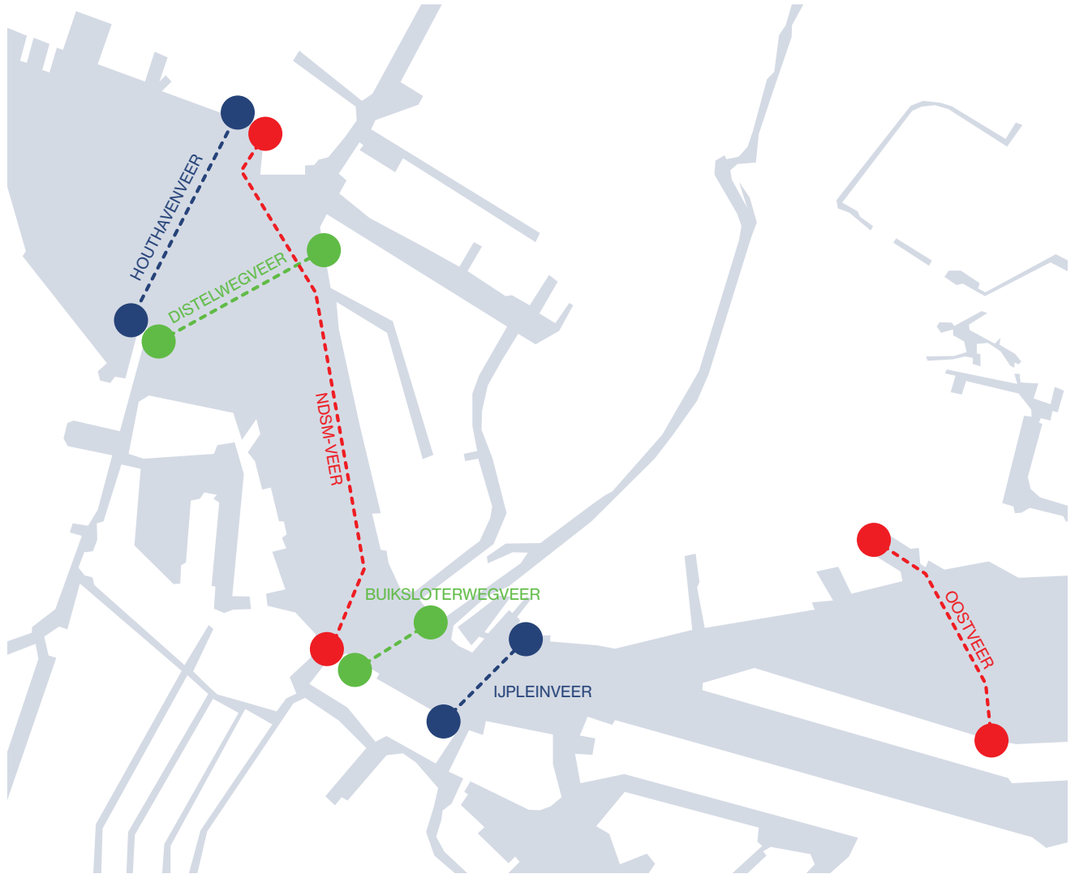
Grote aantallen overstekers vlot en veilig aan en van boord te laten gaan is geen vanzelfsprekendheid. Daar moet op het land voldoende ruimte voor worden gereserveerd, en wel op zo'n manier dat andere verkeersstromen (bijvoorbeeld de drukke fietsroute langs het IJ bij Waterplein Oost en West) daar geen hinder van ondervinden.

VERZADIGING VAN HET SYSTEEM EN DE OPVANG VAN PIEKEN

Een robuust vervoerssysteem kent idealiter een bepaalde mate van redundantie. Een overcapaciteit bij normale belasting maakt het netwerk flexibel en stelt het in staat om (onverwacht) grote pieken reizigers, of capaciteitsvermindering door storingen, op te vangen. Het is dan ook onverstandig om de dienstregeling voor de veren zó in te richten dat het systeem op dagelijkse basis op 100 procent moet opereren om aan de vervoersvraag te kunnen voldoen. Uiteraard moet hierbij een afweging tussen functionaliteit en kosten worden gemaakt: het is onnodig (en onrealistisch) om een systeem te wensen dat tijdens incidentele extreme situaties (bijvoorbeeld tijdens het Amsterdam Dance Event) de gestelde prestatie-eisen haalt. Toch zijn er ook reizigerspieken die met voldoende regelmaat optreden om een adequaat antwoord van de veerdiensten te vereisen, bijvoorbeeld tijdens de maandelijkse vlooienmarkt in de IJ-hallen. Er moet wel worden gesteld dat een vaste oeververbinding (zoals de voorgestelde bruggen en voetgangerstunnel) uiteindelijk beter in staat zal zijn om zogenaamde hyperspitsen of andere reizigerspieken op te vangen dan een systeem met veerdiensten. Er moet echter niet worden vergeten dat bruggen op gezette tijden open moeten staan om scheepvaartverkeer door te laten. Het vaststellen van een optimaal openingsregime (waarin bijvoorbeeld de spits wordt vermeden om overstekende forenzen niet te hinderen) is geen eenvoudige opgave, waarbij een groot aantal factoren een rol spelen.

TOEWERKEN NAAR EEN SYSTEEM DAT VERVOERSDRUK OP DE FLANKEN OPVANGT

Een belangrijke strategie bij het ontwikkelen van een toekomstbestendig verkeerssysteem is de spreiding van overstekend verkeer. Op dit moment steekt een overweldigende meerderheid van de voetgangers en fietsers het IJ over bij het centraal station, ook al is dat (of een andere plek in het centrum) niet het vertrekpunt of de bestemming van de reis voor de meesten van deze reizigers. De concentratie van reisbewegingen op één plek resulteert in een grote, en op de langere termijn onhoudbare, druk op de beschikbare ruimte in het stationsgebied - zowel op het land als op het water. De situering van de Oost- en de Westbrug aan weerszijden van het centrum beoogt deze druk te verlichten; het is verstandig om ook voor de veerdiensten te kijken naar manieren om meer overstekers gebruik te laten maken van veerdiensten op de flanken (het Pontsteigerveer en het Oostveer).



VEERDIENSTEN OP HET IJ (EXCLUSIEF NACHTVEER EN ZEEBURGEREILANDVEER)

BOTTLENECKS

In de expertsessies zijn de belangrijkste bottlenecks geïdentificeerd. Hoewel op iedere plek ook factoren die specifiek zijn voor die situatie een rol spelen, zijn deze knelpunten voor een groot deel te omschrijven middels de hierboven genoemde aandachtspunten.

NABIJHEID WATERPLEIN OOST EN WEST

Ter hoogte van het centraal station liggen twee overstekende veren (het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer) zeer dicht bij elkaar. Daarnaast vertrekt het NDSM-veer ook vanaf Waterplein West. Een intensivering van deze drie veerdiensten resulteert in een situatie waarbij scheepvaartverkeer op het IJ op ongeveer 400 meter afstand van elkaar een drietal zeer drukke pontverbindingen tegenkomt. Dat heeft twee belangrijke gevolgen:

Veiligheidsricico's

Binnenvaartschippers zullen, in een tóch al drukke en onoverzichtelijke zone, worden geconfronteerd met extra overstekend verkeer. De schippers op de ponten zullen op hun beurt met een hogere frequentie een drukke vaargeul moeten oversteken - en zij zijn degenen die daarbij steeds een veilig moment en een veilige koers zullen moeten bepalen. Er is enig bewijs dat dat mogelijk is - er werd in de zomer van 2019 al enige tijd met een intensieve dienstregeling gevaren op het Buiksloterwegveer - hoewel hierover zonder gedegen studie geen definitief uitsluitsel kan worden gegeven. Een meer intensieve situatie zal wél leiden tot extra druk voor alle schippers. Om die druk te verlichten kan worden gedacht aan mitigerende maatregelen: spoorboekloos varen (noodzakelijk bij een dienstregeling met vier ponten) geeft pontschippers meer (adem)ruimte, en verbeterde communicatie tussen schepen en de verkeersleiding kunnen iedereen iets meer comfort bieden tijdens het laveren op het bochtige IJ.

Beide veerverbindingen liggen op zeer korte afstand van elkaar. Hoewel de richtlijnen vaarwegen niet een minimum-afstand tussen twee veerverbindingen voorschrijven, wordt er wel een minimum van 600 meter (drie keer de lengte van een maatgevend schip) tussen obstakels (beweegbare bruggen) in de vaarweg voorgeschreven. Bij het bestendigen, maar zeker ook het uitbreiden, van de veerdienst mag de korte afstand tussen het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer niet uit het oog worden verloren.

Betrouwbaarheidsrisico's

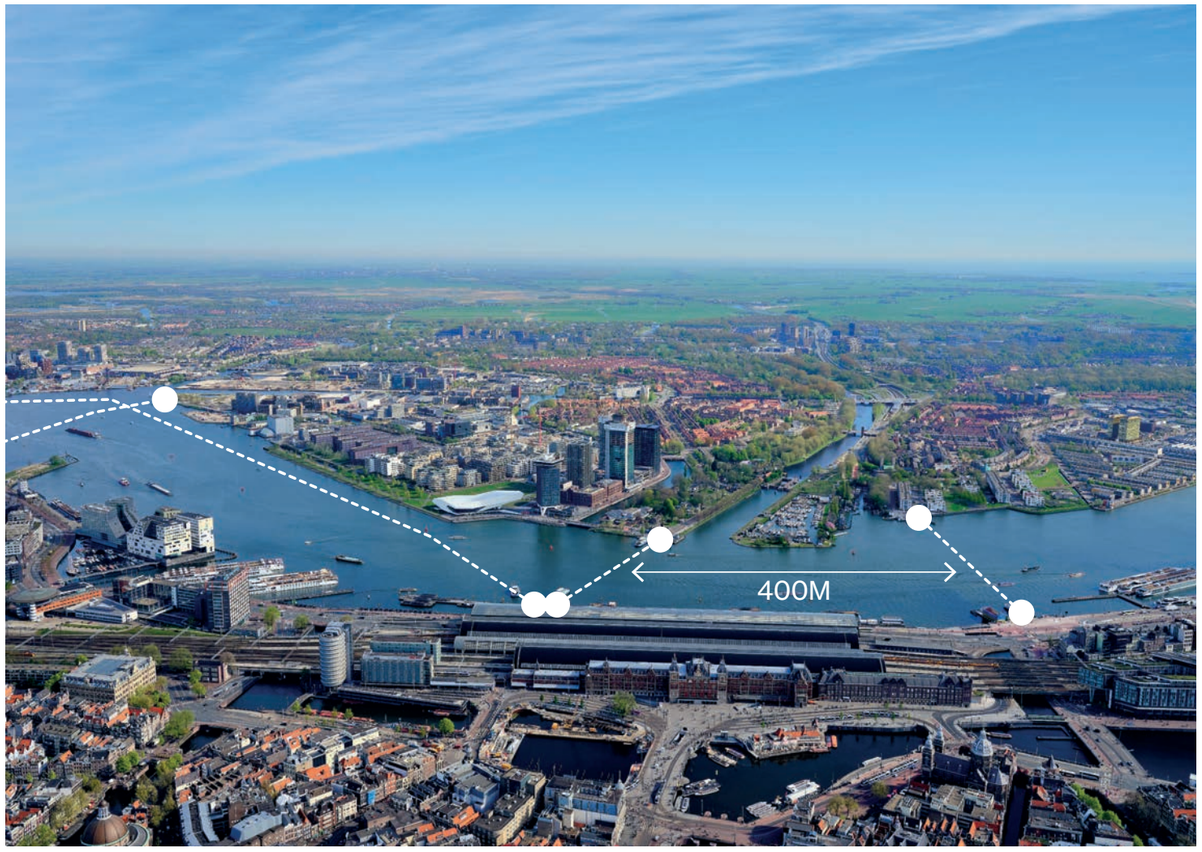
Tijdens mist of zeer slecht weer zal op de veerdiensten wellicht niet met maximale frequentie kunnen worden gevaren. Op die momenten kan de prestatie in de toekomst onder de gestelde normen liggen, en zal het aantal mensen dat op een pont moet wachten wegens drukte (sterk) stijgen. De correlatie tussen slecht weer, het seizoen en het aantal overstekers zal beter moeten worden onderzocht, maar uit onderzoek blijkt wel dat het aantal passagiers in de wintermaanden daalt. Het lijkt logisch dat er minder passagiers (en ook minder recreatievaart) zijn bij stormachtig weer, maar is dat ook zo bij dichte mist? En daalt het aantal overstekende forenzen tijdens de spits als het nat, koud of donker is?

Het zal, bij grote drukte en een hoge frequentie van afvaarten, niet altijd mogelijk zijn om volgens een vaste dienstregeling te varen, zowel vanwege de veiligheid van de oversteek als de tijd die nodig is om passagiers van en op de veren te krijgen. Varen zonder dienstregeling gebeurt op het Buiksloterwegveer op dit moment al regelmatig.

Verzadiging van het systeem

Een steeds verdere intensivering van de veerdiensten bij het centraal station (waar het Buiksloterwegveer, het IJpleinveer en het NDSM-veer aanmeren) zorgt op den duur voor een verzadiging van het systeem. Op dat moment is er geen verdere uitbreiding van veerdiensten mogelijk. Wel zal de binnenvaart blijven groeien - de extra druk die dat met zich meebrengt zal volledig bij de schippers op zowel de ponten als het andere scheepvaartverkeer terechtkomen. De menselijke factor speelt ook op een andere manier een rol: het is niet zeker of er steeds voldoende gekwalificeerde schippers kunnen worden gevonden om uitbreidingen van de veerdiensten uit te voeren. In 2022 speelt dit probleem al in Amsterdam.

Het is waar dat het punt van verzadiging door het nemen van andere maatregelen (bijvoorbeelde de aanleg van HOV Zaan-IJ of een optimalisatie van het Distelwegveer) misschien enige jaren vooruit kan worden geduwd, met name omdat de grootste knelpunten niet op het water lijken te liggen. Zelfs in dat geval biedt een vaste oeververbinding echter een meer genereuze en meer robuuste oversteek.

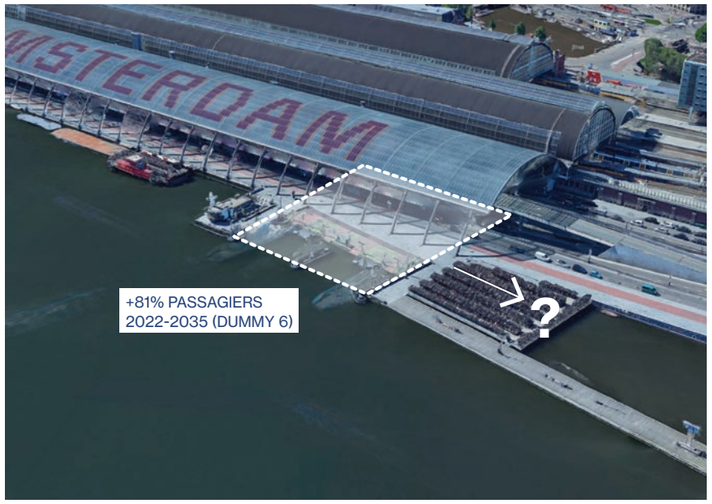


NABIJHEID WATERPLEIN OOST EN WEST (FOTO: SIEBE SWART)

BOTTLENECKS



SHARED SPACE BIJ WATERPLEIN WEST (FOTO: EDWIN VAN EIS, GEMEENTE AMSTERDAM)



WATERPLEIN WEST: OPLEVERING IJBOULEVARD EN NIEUWE FIETSENSTALLING BEGIN 2023



WATERPLEIN OOST

BUIKSLOTERWEGVEER EN NDSM-VEER: WATERPLEIN WEST

Of de voorspelde groei van het aantal passagiers op Waterplein West (81 procent meer passagiers in 2035) kan worden afgewikkeld is zonder verdere, gedetailleerde ruimtelijke studies niet te zeggen. Wel is duidelijk dat de ruimte er schaars is en ook nu al intensief wordt gebruikt, zeker in de spits of tijdens evenementen. Hier liggen dan ook grote ruimtelijke uitdagingen. Waterplein West is feitelijk een vrij smalle strook kade die ligt ingeklemd tussen het water en de zeer drukke fietsverbinding op de De Ruijterkade, ter hoogte van de aantakking van de Cuyperspassage en de noordwestelijke uitgang van het station. Deze ontmoeting van drukke fiets- en wandelroutes is vormgegeven als een stuk shared space dat in allerlei richtingen wordt doorkruist. Het faciliteren van een sterk groeiende stroom overstekers binnen de bestaande contouren van het Waterplein - zonder daarbij de andere verkeersstromen negatief te beïnvloeden - is niet evident. Tegelijkertijd is de benodigde ruimte voor een vergroting van de aanlanding zowel op het land als in het water niet direct voorhanden.

Een bijkomende uitdaging is dat het gedrag van verkeersdeelnemers op een shared space moeilijk te voorspellen is door verkeersdeskundigen. Waterplein West wordt op dit moment door de gemeente beschouwd als een geslaagd experiment, maar het is zeer de vraag of de ruimte de extra passagiers op de veerdiensten, en ook de groeiende stromen fietsers en voetgangers op de De Ruijterkade en in de Cuyperspassage, kan blijven faciliteren.

Het Buiksloterwegveer is sinds jaar en dag de drukste veerverbinding van Amsterdam. Uit de gemaakte dummy-dienstregeling blijkt dat het aantal ponten dat tegelijk in vaart is op het Buiksloterwegveer van drie (zoals voorzien in de Nota Update Veren 2021) naar vier moet worden bijgesteld om te voldoen aan de vervoersvraag tot 2040. Die ponten zullen, volgens de in de studie voorgestelde dienstregeling, indien mogelijk gezamenlijk 36 keer per uur oversteken. Op het water lijkt dat in principe haalbaar: in de zomer van 2019 is er al een succesvolle dienstregeling met vier ponten gevaren. Het is echter de vraag of deze frequentie kan worden doorgezet in de winterperiode, wanneer slechte weersomstandigheden en duisternis de oversteek af en toe zullen bemoeilijken. Ook moet er worden gekeken naar de opgetelde intensivering van het Buiksloterwegveer en het NDSM-veer: de veren vertrekken zeer dicht bij elkaar, en het is op dit moment voor de scheepvaart niet te zien welke veer welke route vaart. Dat maakt het gedrag van de veren voor bijvoorbeeld binnenvaartschippers moeilijk te voorspellen.

Bij Waterplein West liggen op dit moment vier pontfuiken. Dat zijn er, zeker gezien ook het NDSM-veer hier aanmeert, niet genoeg voor een vlotte en veilige dienstregeling. De aanleg van een nieuwe fuik (of zelfs twee) zal ten koste gaan van aanlegplaatsen voor de binnenvaart, die onder andere gebruikt worden voor het ophalen en afzetten van bemanningsleden. Het is cruciaal dat wordt bekeken of er voldoende ruimte is om deze verschillende gebruiken aan de De Ruijterkade te (blijven) faciliteren, simpelweg omdat uitbreiding in westelijke richting waarschijnlijk de enige mogelijkheid is, zowel voor de aanleg van extra fuiken als voor een ruimere aanlanding. Om conflicten tussen (de belangen van) de veerdiensten, nautische partijen, en wellicht ook de bescherming van stedelijk erfgoed te voorkomen moet hierbij gezamenlijk worden opgetrokken.

Waterplein West is een belangrijk opstappunt voor evenementenbezoekers, die zorgen voor een incidentele maar zeer hoge piekbelasting. Het is in geen enkel realistisch scenario mogelijk om altijd binnen de gestelde prestatie-eisen om te gaan met deze incidentele pieken. Dat betekent dat er rekening moet worden gehouden met grote groepen wachtenden, en grote stromen van mensen die de ponten zowel op en af moeten kunnen op een vlotte en veilige manier.

IJPLEINVEER: WATERPLEIN OOST

Om tot 2040 aan de prestatie-eisen te blijven voldoen hoeft de capaciteit van het IJpleinveer niet verder te worden vergroot dan is aangeduid in de Update Notitie Veren 2021 (van 2 naar 3 veren). Toch is hier wellicht een ruimere aanlanding nodig. Waterplein Oost is op het moment vormgegeven aan de hand van een bepaald maximum aan overstekers; er moet worden gekeken of de capaciteit aan wal in de toekomst nog toereikend is. Wel lijkt er rondom Waterplein Oost meer ruimte te zijn dan op Waterplein West.

Een meer evenredige spreiding van passagiers over Waterpleinen West en Oost is al onderdeel van de doelstellingen van de gemeente. De aanleg van de Hollandse Iepbrug over het Noordhollandsch Kanaal vergroot de bereikbaarheid van het IJplein voor fietsers vanaf de Buiksloterweg, en zal de spreiding van overstekers vergemakkelijken.

BOTTLENECKS

PONTSTEIGERVEER EN DISTELWEGVEER: PONTSTEIGER

Het aantal passagiers op het Pontsteigerveer en het Distelwegveer zal volgens de capaciteitsstudies zeer hard groeien: in 2035 wordt er een groei van 167 procent voorspeld. Op en rondom de Pontsteiger zal dit op twee manieren voor uitdagingen zorgen: ten eerste moet worden gekeken of er voldoende ruimte beschikbaar is voor de afwikkeling van de stroom passagiers, en ten tweede kan een groeiende overlast voor bewoners van de Pontsteiger en woonboten in de omgeving leiden tot bezwaarprocedures.

Een bijkomende complexiteit ontstaat bij de afwikkeling van reizigerstromen die de nabijgelegen Tasmanstraat zullen kruisen vanuit (of in de richting van) de Houtmankade. Dat kruispunt is wellicht niet uitgerust voor de voorspelde groei van passagiers, terwijl het autoverkeer op de Tasmanstraat als gevolg van het programma Amsterdam Autoluw ook nog eens significant zal toenemen.

Naast de knelpunten op het land zijn er ook op het water punten die studie en aandacht behoeven. De aanlanding bij de Pontsteiger ligt op een nautisch complexe locatie in de monding van de Kostverlorenvaart, en dichtbij de toegangen tot de Houthavens en de Oude Houthavens ten westen en oosten daarvan. De situatie is vooralsnog niet direct onveilig, maar vraagt wél om extra aandacht bij de intensivering van de dienstregeling. Extra veerbewegingen zullen leiden tot een verhoogde druk op de beperkte wacht- en manoeuvreerruimte buiten de vaargeulen in het gebied.

De in de dummy-dienstregeling geplande toename van het aantal ponten en pontbewegingen (9 afvaarten per uur op het Pontsteigerveer en 8 op het Distelwegveer, met respectievelijk 3 en 2 ponten) vraagt om de aanleg van extra fuiken. Dat is een grote ruimtelijke uitdaging, zeker gezien de hierboven geschetste situatie op het water.

NDSM-VEER: EEN VREEMDE EEND IN DE FUIK

Het NDSM-veer vaart een unieke route: het is de enige veerverbinding die niet direct het IJ oversteekt, maar de vaarweg ruim twee kilometer volgt. Het veer functioneert feitelijk als een gratis en zeer aangename busverbinding; dat 70% van de gebruikers voetgangers zijn (veel meer dan op de andere routes) versterkt dat nog eens. De dummy-dienstregeling toont aan dat er hierdoor een unieke situatie optreedt: hoe meer frequent de pont vaart, hoe meer passagiers van de lijn gebruik maken. Dit betekent dat het simpelweg verhogen van de capaciteit in dit geval geen oplossing is voor onaanvaardbare drukte: die groeit in alle vier de scenarios mee met de extra capaciteit - tot soms 250 procent groei van het aantal passagiers in 2035.

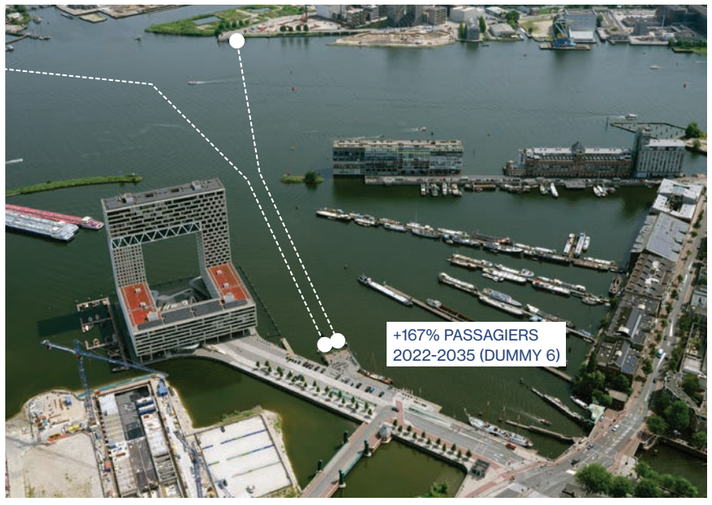
Het NDSM-veer vormt om over het algemeen geen belemmering voor de andere scheepvaart op het IJ: ten eerste volgt de route van de ponten de vaarweg, en ten tweede liggen de fuiken bij de NDSM-werf ver genoeg buiten de vaarweg om ‘invoegen’ eenvoudig te maken. De situatie bij Waterplein West vraagt wél om aandacht (zie ook de vorige pagina). De route evenwijdig aan het IJ maakt dat NDSM-veren feitelijk ‘normale’ gebruikers van de vaarweg zijn gedurende het grootste gedeelte van de route. Veerponten dienen zich overigens aan de maximum toegestane snelheid op het IJ te houden; bij het opstellen van de dienstregeling dient hier rekening mee te worden gehouden.

Het is, gezien de (steeds groeiende) drukte bij Waterplein West, en zeker ook de continue druk op een dienst die passagiers vanwege haar route op een zeer inefficiënte manier naar de overkant brengt, interessant om te kijken naar manieren om overstekers te verleiden om alternatieven voor het NDSM-veer te overwegen. Die alternatieven bestaan al: met het Ponsteigerveer en het Distelwegveer kan het IJ (ook door fietsers) vlot worden overgestoken, en de buslijnen op de Klaprozenweg maken dezelfde verbinding tussen de NDSM-werf en het centraal station als de veerdienst.

In de sessie zijn een aantal methoden besproken om overstekers te doen kiezen voor andere opties. Zo kan de veerdienst bijvoorbeeld betaald worden gemaakt, kan het veer worden gesloten voor fietsers, of kan de frequentie van afvaarten gelijk worden gehouden aan de voor 2030 al voorziene frequentie in plaats van verhoogd. De dienst opheffen - een interessante denkoefening waarmee kan worden gekeken welke alternatieven de voorkeur van gebruikers hebben - is vooralsnog geen serieuze optie, en zou bovendien een nogal vreemde reactie zijn gezien het gegeven dat het NDSM-veer in feite té populair is.



AANLANDING PONTSTEIGER (FOTO: EDWIN VAN EIS, GEMEENTE AMSTERDAM



GROEI PASSAGIERS PONTSTEIGER (FOTO: YOUR CAPTAIN LUCHTFOTOGRAFIE, GEMEENTE AMSTERDAM)



GROEI PASSAGIERS NDSM-VEER (FOTO: SIEBE SWART)

NAUTISCH KADER

Als aanvulling op de voorgestelde dienstregelingen, die in een vervoersbehoefte trachten te voldoen door een vergroting van de capaciteit van de veerdiensten, is er door de nautische partijen een kader opgesteld. Dit nautisch kader omschrijft in grote lijnen de belangrijkste voorwaarden voor een vlotte en veilige scheepvaart op het IJ. Voorafgaand is het van belang om te constateren dat de beroepsvaart, vanwege de omvang en massa van binnenvaartschepen, op geen enkele manier in staat is om van koers te veranderen of af te remmen indien zich onverwachte situaties voordoen. Het zijn de kleinere schepen - de veerponten en ook de recreatievaart - die hun koers steeds kunnen (en moeten) aanpassen.

Uit deze constatering vloeit een overkoepelende voorwaarde voort: het scheepvaartverkeer mag niet worden belast met aanvullende maatregelen om de veilige inpassing van een intensievere veerdienstregeling mogelijk te maken. Op het IJ gelden op dit moment al een aantal beperkingen voor de scheepvaart, zoals een snelheidslimiet van 12 km per uur ter hoogte van het centraal station. Extra maatregelen zouden het scheepvaartverkeer onaanvaardbaar doen stremmen, en kunnen zelfs een averechts effect hebben op de veiligheid op het water: de geldende snelheidslimiet is bijvoorbeeld de laagste snelheid waarop een groot schip bij harde wind nog veilig kan navigeren.

Het nautisch kader bestaat daarnaast uit de volgende aanbevelingen en opmerkingen:

MEER BEWEGINGEN BETEKENT MEER RISICO

De groei van het aantal scheepvaartbewegingen op het IJ verhoogt, in theorie, het risico op onwenselijke situaties. Omdat zaken als overzichtelijkheid, voorspelbaarheid, en beschikbare ruimte op het water ook van belang zijn voor de veiligheid op het water bestaat er echter geen recht evenredige relatie tussen het aantal vaarbewegingen en veiligheid.

VOORSPELBAAR IS VEILIG

Hoe meer voorspelbaar het gedrag van alle gebruikers van het water, hoe kleiner het risico op ongevallen of gevaarlijke situaties wordt. Kunnen anticiperen op het (vaar)gedrag van anderen is een cruciaal onderdeel van een veilige scheepvaart.

HOUD REKENING MET GROEI EN SCHAALVERGROTING

Niet alleen de behoefte aan oversteken, maar ook de vraag naar transport over het water zal volgens prognoses blijven groeien. Dat betekent dat er in de toekomst meer, en ook grotere en zwaarder beladen, binnenvaartschepen op het IJ zullen passeren. Het is belangrijk om aan deze groei tegemoet te komen door voldoende ruimte te laten op het water.

SPOORBOEKLOOS VAREN

De veerdiensten hanteren nu - extreme situaties uitgezonderd - een dienstregeling, waarin schippers dienen te vertrekken op een vooraf vastgesteld moment. Vooralsnog biedt die dienstregeling schippers voldoende ruimte om het juiste moment voor een oversteek te kiezen, maar in een (veel) drukkere dienstregeling, en ook op een drukker IJ, kan het raadzaam zijn om vertrektijden meer los te laten om de ruimte voor het kiezen van een verantwoord moment te blijven garanderen.

MAAK GEBRUIK VAN RUIMTE OP DE FLANKEN

Niet alleen op het land, maar óók op het water is er meer (adem)ruimte naarmate je verder wegbeweegt van het drukke gebied rondom het Centraal Station. Het is dan ook wenselijk om groeiende stromen van overstekers zo veel mogelijk over de flanken van het vervoerssysteem te geleiden.

ALTIJD ÉÉN FUIK MEER DAN VARENDE PONTEN

Om te garanderen dat een pont te allen tijde, en zeker in het geval van noodsituaties, snel kan aanmeren moet er bij iedere aanlanding steeds een extra, vrije fuik aanwezig zijn. De aanleg van deze extra fuiken zal bij sommige aanlandingen niet evident zijn.

KORTE VERBINDINGEN: MOEILIJKER IN TE PASSEN

Korte (recht overstekende) vaarroutes zijn moeilijker in te passen dan langere (meer evenwijdig aan de vaarweg liggende) tracés. Hoe meer tijd en ruimte pontschippers hebben buiten de vaarweg, hoe beter zij de route en het tijdstip van oversteken kunnen inpassen.

SPREIDING IS VEILIGER

Hoe meer gelijkmatig overstekende ponten worden verdeeld over de veerverbindingen, hoe overzichtelijker het vaarbeeld.

RESPECTEER DE BREEDTE VAN DE VAARWEG

Het IJ is op sommige plekken erg smal. Op die plekken raakt de vaarweg bijna de wal; het is belangrijk dat ingrepen voor (het verbeteren van) de veerdiensten niet ten koste gaan van de breedte daarvan.

RECREATIEVAART IS EEN BLINDE VLEK

Over de meeste aspecten van het gebruik van het IJ is gedetailleerde informatie voorhanden. Dat geldt niet voor het recreatieverkeer, waaronder een aanzienlijk deel van het verkeer op het water valt. Met deze vloot van kleine schepen, soms bestuurd door onervaren schippers, dient rekening te worden gehouden bij het intensiveren van de veerdiensten. Daarbij is het (soms onvoorspelbare) vaargedrag het belangrijkste aandachtspunt.

BRONVERMELDING

Ter ondersteuning van de sessies zijn een aantal documenten geraadpleegd en/of opgesteld. Het verkeersonderzoek waarin de verschillende Dummy-dienstregelingen zijn opgesteld en getest diende als basis voor de gesprekken, maar is tijdens deze studie een aantal keer aangevuld aan de hand van nieuwe inzichten en vragen vanuit de gesprekken. Geraadpleegd zijn:

- Verkeersonderzoek Sprong over het IJ - Veerverbindingen
  Gemeente Amsterdam (december 2022)
- Nautisch beoordelingskader t.b.v. Expertsessie 2 november
  RWS, DHM (november 2022)
- Kijk op scheepvaart en Rijksvaarwegen rond de MRA
  I&W, RWS, PoA, Gemeente Amsterdam (mei 2019)
- Presentatie “Expertsessie termijnafweging veren over het IJ” (conclusies tellingen oktober 2019)
  Marin (november 2022)
- Kostenafweging Veren en Bruggen (conceptversie)
  Decisio (november 2022)
- Genereus Verbonden - een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam
  Eindadvies Commissie D’Hooghe (juni 2020)



CONCLUSIES

ROBUUSTHEID EN REDUNDANTIE

Uit de gesprekken tussen bij het IJ betrokken experts (op water en land) komt naar voren dat er nader onderzoek nodig is naar een aantal belangrijke knelpunten voordat kan worden gezegd of er tot 2035 op een vlotte en veilige manier kan worden voldaan aan de oversteekbehoefte. Deze knelpunten liggen op zowel op het water (nautisch) als aan landzijde. Afgezien hiervan is de inschatting van experts dat de grenzen van een veilig en robuust systeem in 2035 en daarna zeer dicht genaderd worden door de aanhoudende groei van het aantal passagiers. De intensivering van de veerdiensten die nodig is om tot 2035 te kunnen voldoen aan de oversteekbehoefte vraagt om een ruime verdubbelling van het aantal veerponten dat tegelijkertijd in vaart is in vergelijking met de huidige situatie (van 10 naar 23).

De geïdentificeerde knelpunten bevinden zich met name op het land, waar op en rondom aanlandingen rekening moet worden gehouden met een toename van het aantal passagiers van 60 tot soms zelfs 250 procent tussen 2022 en 2035. De belangrijkste uitdagingen liggen bij Waterplein West, bij de situatie op het land én op het water rondom de Pontsteiger, en bij het NDSM-veer. Op het water speelt de *human factor* een grote rol: onder andere het vinden van voldoende geschoold personeel voor de veerponten en het garanderen van een veilige en overzichtelijke vaarweg zijn belangrijke aandachtspunten.

Uitgangspunt van de sessie was de vraag of de bereikbaarheid van stadsdeel Noord vanaf de zuidelijke oever van het IJ (en omgekeerd) nog tot 2040 op een gelijk niveau kan worden gehouden met behulp van (een intensivering van) de veerdiensten. Deze vraag komt voort uit het gegeven dat de gemeente Amsterdam, vanwege beperkte financiële middelen, prioriteiten moet stellen bij de aanleg van grotere stadsprojecten. Een voorzichtige aanname is dat het scheepvaartverkeer op het IJ door de voorgestelde intensivering niet onaanvaardbaar wordt gehinderd, mits een aantal aandachtspunten omtrent het waarborgen van een vlotte en veilige vaarweg in acht worden genomen. Verdere studie is echter nodig om deze aanname te toetsen: met name de bovengenoemde knelpunten vormen vooralsnog serieuze uitdagingen. In geen geval mag er worden voorbijgegaan aan het feit dat het IJ in de toekomst een belangrijke vaarroute voor binnenvaart en recreatievaart zal blijven, en dat de vraag naar transport van goederen over het IJ volgens voorspellingen zal blijven groeien.

Voor het NDSM-veer lijkt het, als enige veerverbinding in het systeem, niet mogelijk om eenzelfde niveau van dienstverlening te handhaven. In alle doorgerekende dummy's kan het veer, zelfs met een significante intensivering van de dienstregeling, niet meer voldoen aan de gestelde prestatie-eisen. Omdat het NDSM-veer een unieke positie inneemt binnen het netwerk van veerdiensten (feitelijk is het een gratis bus op het water) kan er gedacht worden aan unieke maatregelen om de vervoersvraag op de verbinding te verkleinen, of af te wenden naar andere vaarroutes of ander vormen van openbaar vervoer. Het is echter mogelijk dat hierdoor het niveau van dienstverlening voor passagiers daalt.

Er moet niettemin worden geconcludeerd dat de voorgestelde intensivering de grenzen van het systeem zeer dicht nadert. In 2040 kan zowel de verdere groei van overstekers als een groei van het scheepvaartverkeer op het IJ leiden tot onaanvaardbare situaties. Tot die tijd zullen een tijdelijke stijging van de vraag (bijvoorbeeld tijdens evenementen) en/of een tijdelijke daling in het aanbod (bijvoorbeeld bij zeer slecht weer) ook al zorgen voor (te) lange wachttijden en onverantwoorde drukte op knelpunten.

Robuustheid

Robuustheid is een bijzonder waardevolle eigenschap van een vervoerssysteem. Die robuustheid lijkt vandaag aanwezig: alleen op zeer uitzonderlijke momenten (zoals hyperspitsen en evenementen) kunnen de veerdiensten niet aan de prestatie-eisen voldoen. Waarschijnlijk kunnen de veren ook in de nabije toekomst op een vergelijkbare manier blijven voldoen aan de vervoersvraag als de juiste vergroting van de capaciteit wordt doorgevoerd. De steeds stijgende vraag zal op den duur echter met groeiende regelmaat leiden tot onderprestatie van het systeem als geheel en van specifieke knelpunten in het bijzonder.

Door de aanleg van de Oostbrug daalt het aantal passagiers op de veren met 14 tot 15 procent. Desondanks moeten de veerdiensten ook na de aanleg van een vaste oeververbinding verder worden geïntensiveerd: van 15 veren in de spits in 2030 (zoals voorgesteld in de Update Notitie Veren 2021) naar 19 in de jaren daarna. Wel kan er in een situatie met een Oostbrug met 3 ponten minder worden gevaren dan in een situatie zonder vaste oeververbinding, onder andere doordat het Oostveer kan worden opgeheven. Het precieze effect van de aanleg van de Oostbrug op de (drukte op de) westelijke veren behoeft echter nader onderzoek.

Redundantie

Daarnaast introduceert een brug een alternatief voor de veerdiensten dat een oversteek ook bij ontij, storingen of incidentele piekbelasting garandeert. Daarnaast wordt het functioneren van het vervoersnetwerk door een vaste oeververbinding minder afhankelijk van menselijke factoren, zoals het aannemen van voldoende gekwalificeerd personeel waarmee een meer intensieve dienstregeling kan worden gevaren. Dat is, ook nu al, een behoorlijke uitdaging.

Hoewel de aanleg van de Oostbrug ook het aantal fietsers op het NDSM-veer zal doen dalen, is deze daling niet voldoende om de performantie van het NDSM-veer onder de in de prestatie-eis gestelde grens te laten zakken en blijft er, op die plek, sprake van een verzadigd (veer)systeem.