

Memo vervoerkundige analyse varianten IJpleinveer

V&OR kennis en kaders (Laurens, Koen en Johannes)

augustus 2017

Aanleiding

De eerste maatregel uit Sprong over het IJ is het verbeteren van het IJpleinveer. Hierbij gaat het om het verplaatsen van het IJpleinveer zodat deze concurrerend wordt met het Buiksloterwegveer en het verbeteren van de fietsroute van het verplaatste IJpleinveer tot de Nieuwmarkt.

Vanuit Sprong over het IJ en het programma Veren is de voorkeurslocatie voor het verplaatste IJpleinveer het verlengde van de De Ruyterkade Oost mede vanwege de directe aansluiting op het fietsnetwerk. De vraag is echter ontstaan of dit ook de beste plek is. Hierom is de beoogde locatie vergeleken met drie andere locaties.

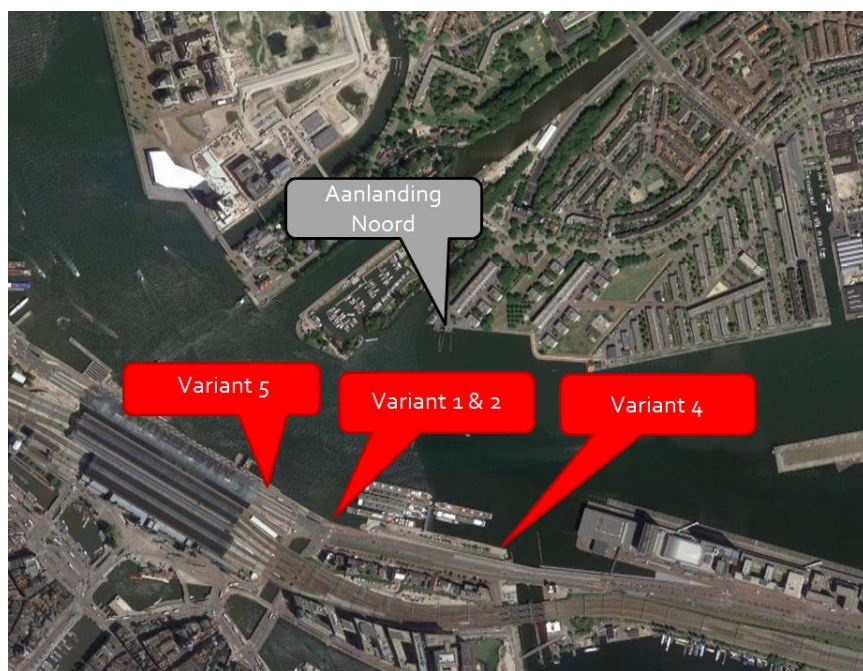
Hoofddoel van het verplaatsen van het IJpleinveer is om deze concurrerend te maken met het Buiksloterwegveer. In deze analyse is dan ook naar de vervoerwaarde en het effect op het Buiksloterwegveer gekeken.

Alternatieven

In een workshop met stedenbouwers, verkeerskundigen en planologen zijn de mogelijke alternatieven benoemd. Het gaat om:

1. De beoogde locatie op de De Ruyterkade Oost
2. Op de beoogde locatie met een U-turn voor fietsers
3. In het verlengde van de steiger van de riviercruise
4. Oosterdokseiland Oost
5. Waterplein Oost

Variant 3 bleek niet mogelijk te zijn, omdat deze aanlanding in de veiligheidszone voor de scheepvaart zit. Deze variant is dan ook niet verder onderzocht.



Figuur 1: locaties varianten 1, 2, 4 en 5

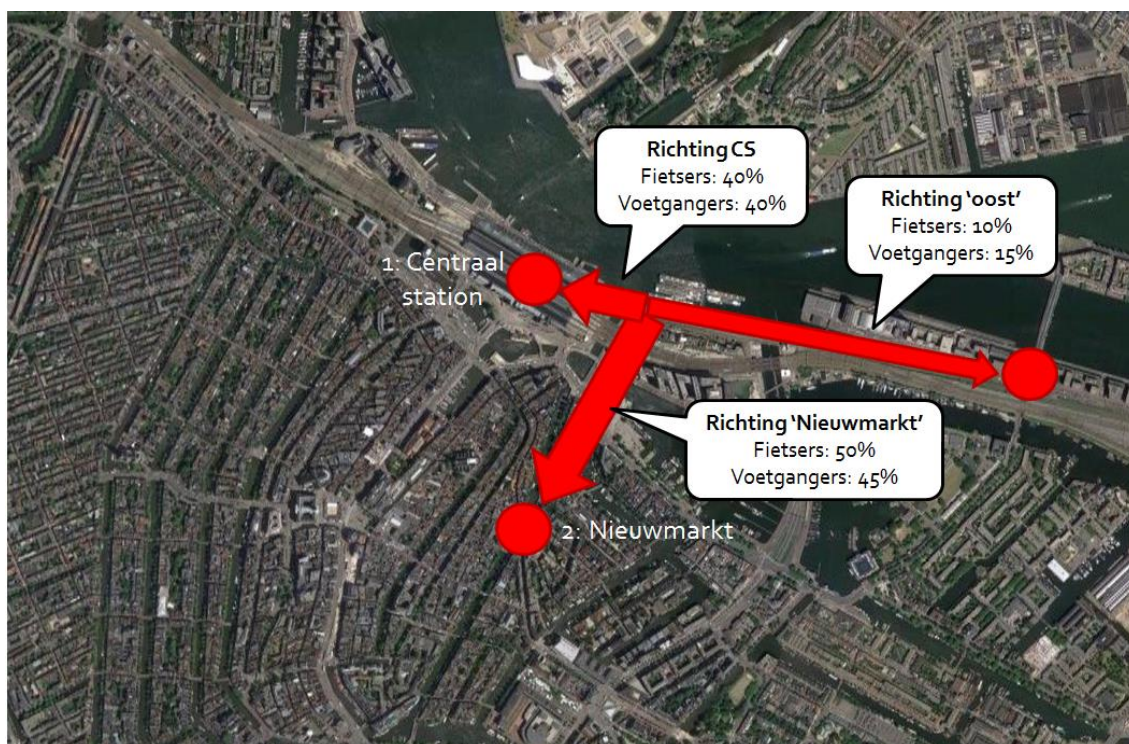
Reistijd gebruikers van het IJpleinveer

De bestemming van de pontgebruikers verschilt. Om een goede vergelijking voor de reizigers op het IJpleinveer te maken, is een drietal maatgevende bestemmingen bepaald op basis waarvan de verschillen in reistijd worden berekend. Deze drie punten zijn:

- Station Amsterdam Centraal
- Nieuwmarkt (bestemming centrum / oostkant centrum)
- Kruising Piet Heinkade – Kattenburgerstraat

Met deze bestemmingen zijn alle drie de onderscheidende richtingen waarin voetgangers en fietsers die het IJpleinveer gebruiken zich kunnen begeven afgedekt.

Deze bestemmingen zijn fictief en zijn representatief voor de drie routes die het meeste worden gekozen vanaf het IJpleinveer: richting het westen en CS, richting het centrum / Nieuwmarkt een verder en tot de oostelijke route richting Piet Heinkade en oostelijk havengebied. De verdeling over de drie bestemmingen is aangegeven in figuur 2. Voor deze verdeling is gebruik gemaakt van de Fietstelweeke 2016 en het herkomst-en bestemmingsonderzoek op onder meer het IJpleinveer van INNO-V(2015).



Figuur 2: fictieve bestemmingen, representatief voor de drie belangrijkste routes vanaf IJpleinveer

Vervolgens is voor deze drie varianten bepaald wat de reistijden zijn per fietser en voetganger naar de drie bestemmingen. Deze reistijden zijn vermenigvuldigd met (een benadering van) het aantal fietsers en voetgangers dat zich in deze richting begeeft. Tot slot is de gemiddelde reistijd per fietser en per voetganger bepaald per variant en de gemiddelde reistijd per reiziger.

Voor alle varianten is uit gegaan van dezelfde frequentie van 10 keer per uur in de spits en 5 keer per uur buiten de spits van het IJpleinveer. Navraag bij GVB Veren heeft opgeleverd namelijk opgeleverd dat voor alle locaties dezelfde maximale frequentie is te varen (met dezelfde inzet van veren). De frequentie is daarmee geen onderscheidend punt tussen de varianten. Wel geldt voor alle varianten: hoe hoger de frequentie, hoe korter de wachttijd en hoe groter daarmee het concurrerende vermogen t.o.v. het Buksloterwegveer wordt.

Overigens zal de vaartijd voor de variant 4: Oosterdokseiland Oost in de praktijk vermoedelijk hoger liggen dan op de andere routes, blijkt uit navraag bij GVB veren. De frequentie zal dan ook lager liggen.

Resultaten

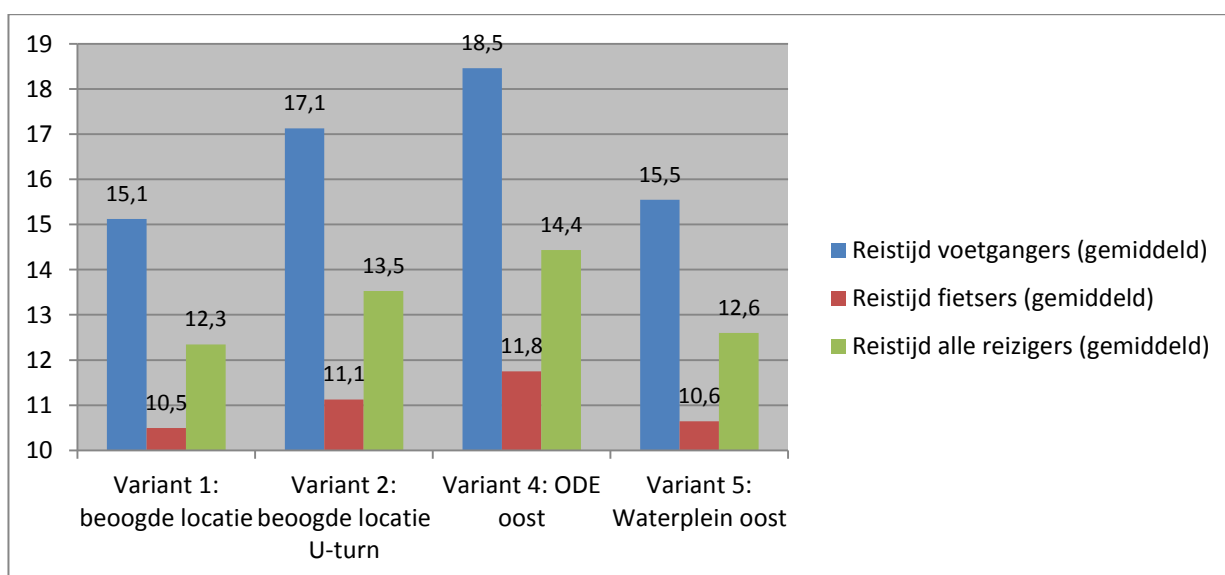
De resultaten van de berekeningen staan in tabel 1. Voor voetgangers is de Variant 1: beoogde locatie met een gemiddelde reistijd naar de drie bestemming van 15,1 min het snelste. Ook voor fietsers is deze locatie het snelste, maar het verschil Variant 5: Waterplein Oost is klein. Omdat zowel voor voetgangers als fietsers de reistijd op de beoogde locatie het kortst is, scoort deze variant met een gemiddelde reistijd van 12,3 min het beste in deze analyse. De gemiddeld reistijd naar de drie bestemmingen in variant 5 bedraagt met 12,6 min een circa 18 seconden. Het verschil in reistijd tussen variant 1 en 5 is daarmee beperkt.

De gemiddelde reistijd in Variant 2: beoogde locatie met U-turn en Variant 4: Oosterdokseiland Oost is met 13,5 en 14,4 min aanmerkelijk groter.

Op dit moment maken circa 8.500 reizigers dagelijks gebruik van het IJpleinveer. Als de verschillen in reistijd worden vermenigvuldigd met het aantal reizigers met dit aantal, dan gaat het in variant 1 om in totaal om ca. 1740 uur reistijd. In variant 5 is de totale reistijd ca. 1785 uur. Het verschil bedraagt dan ca. 45 uur reistijd per dag in het voordeel van Variant 1. Dit zijn reistijdwinsten die in projecten als Beter Benutten gangbaar zijn en waarvoor maatregelen worden genomen. In Sprong over het IJ is berekend dat het aantal reizigers in de toekomst op het IJpleinveer wel eens zou kunnen verdubbelen (of meer dan verdubbelen). In dat geval zal ook de totale reistijdwinst per variant met deze factor toenemen, dus al snel 85 uur extra reistijdwinst betekenen voor variant 1 ten opzichte van variant 5.

Tabel 1: gemiddelde reistijd in minuten per variant voor het te verplaatsen IJpleinveer

	Reistijd voetgangers (gemiddeld)	Reistijd fietsers (gemiddeld)	Reistijd alle reizigers (gemiddeld)
Variant 1: beoogde locatie	15.1	10.5	12.3
Variant 2: beoogde locatie U-turn	17.1	11.1	13.5
Variant 4: ODE oost	18.5	11.8	14.4
Variant 5: Waterplein oost	15.5	10.6	12.6



Figuur 1: resultaten van de gemiddelde reistijd in de varianten in een grafiek weergegeven

Effect op het Buiksloterwegveer

Op basis van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is een grove inschatting gemaakt in hoeverre de verschillende varianten (voor fietsverkeer) voor verlaging van de intensiteit op het Buiksloterwegveer kunnen zorgen.

Daaruit blijkt dat de variant 1, waarbij direct in het verlengde van de Oostertoegang de aanlanding wordt gerealiseerd van het IJpleinveer, de meeste fietsers oplevert die het IJpleinveer nemen in plaats van het Buiksloterwegveer. Uitgangspunt hierbij is overigens ook dat er een brug over het Noordhollandsch Kanaal is gerealiseerd nabij de sluis.

Dat het effect het grootste is in variant 1, is te verklaren uit het feit dat de meeste fietsers voorbij CS (richting Nieuwmarkt) fietsen en dat deze variant daarvoor de kortste fietstijd oplevert.

Effect vaartijd en frequenties

Uitgangspunt in de berekeningen is nu geweest dat de vaartijd en frequentie van het IJpleinveer in alle varianten gelijk is. De afstand van de beoogde locatie (variant 1 en 2) in het verlengde van de Oostertoegang is echter iets korter dan in variant 4 en 5. Als dit leidt tot een kortere vaartijd en hogere frequentie, zal het verschil tussen variant 1 en 5 groter worden (afhankelijk van de precieze omvang van dit verschil) in het voordeel van variant 1.

Conclusie en advies

De beoogde locatie in het verlengde van de De Ruyterkade Oost (Variant 1) scoort het beste voor de gebruikers van het pontveer. De reistijd voor fietsers en voetgangers is hier het kortste. Het Waterplein Oost is een goede 2e. De reistijd is hier gemiddeld 18 seconden langer.

De reistijd in de variant met de beoogde locatie met U-turn en het Oosterdokseiland Oost is aanmerkelijk langer. Per reiziger gaat het al om ruim 1 tot ruim 2 minuten.

De beoogde locatie heeft zowel vanuit de reistijd als vanuit het perspectief van ontlasting van het Buiksloterwegveer de voorkeur. Als blijkt dat deze locatie niet haalbaar is, is het Waterplein Oost de terugvaloptie.