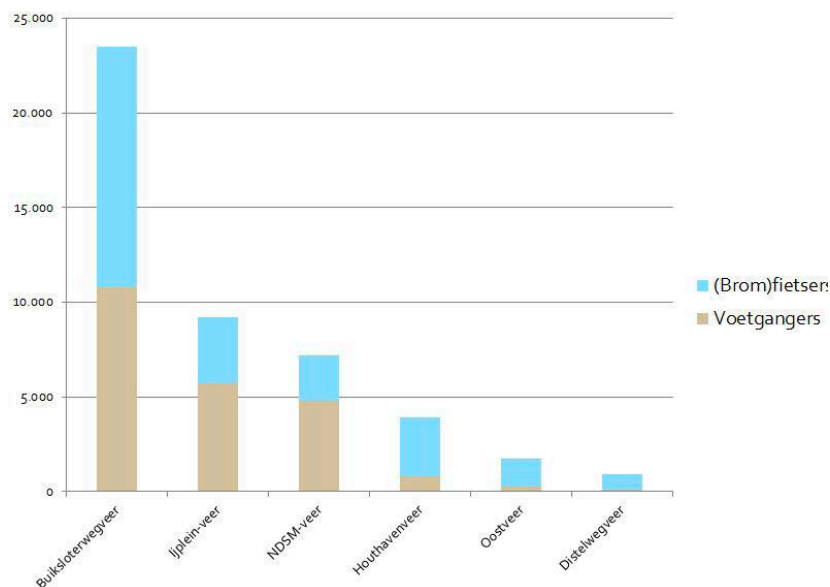


Plannen voor de korte termijn: prioriteit voor ontlasting Buiksloterwegveer

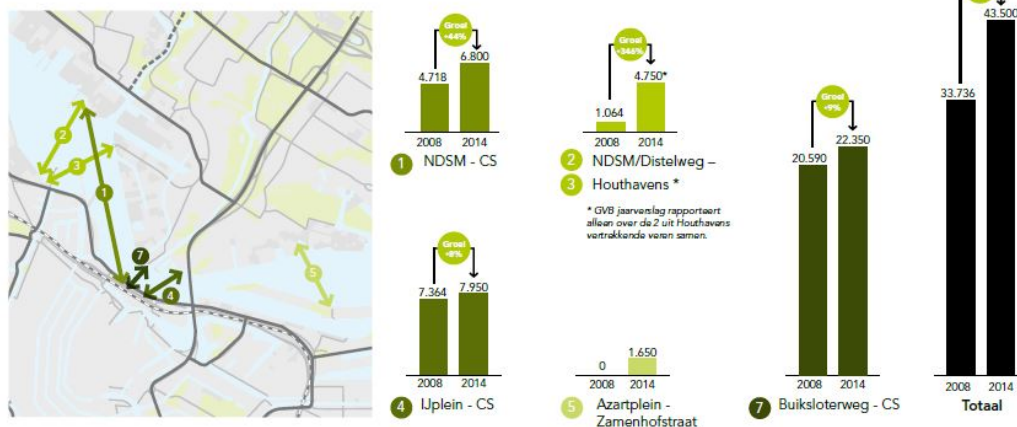
Hoe vangen we de stijgende vervoersvraag op tot 2020 of tot het moment dat een vaste oeververbinding klaar kan zijn?

Voor de korte termijn heeft ontlasting van het Buiksloterwegveer de hoogste prioriteit. Zelfs met drie veren in de spits kan de grote drukte op deze plek nauwelijks verwerkt worden. Om het veer op en af te komen kost al meer tijd dan de overvaart. Nog meer fietsers en voetgangers in de spits via deze route laten reizen, is onmogelijk. Met het nieuwe uitgaanscentrum onder de Shell-toren zullen er steeds meer evenementen komen, met hoge piekbelastingen op het Buiksloterwegveer als gevolg. De druk op het Buiksloterwegveer en de ruimte achter het Centraal Station kan het beste vermindert worden door twee veren: direct ten oosten van CS door het verbeterde IJpleinveer en direct ten westen van CS door het nieuwe Eyeveer.

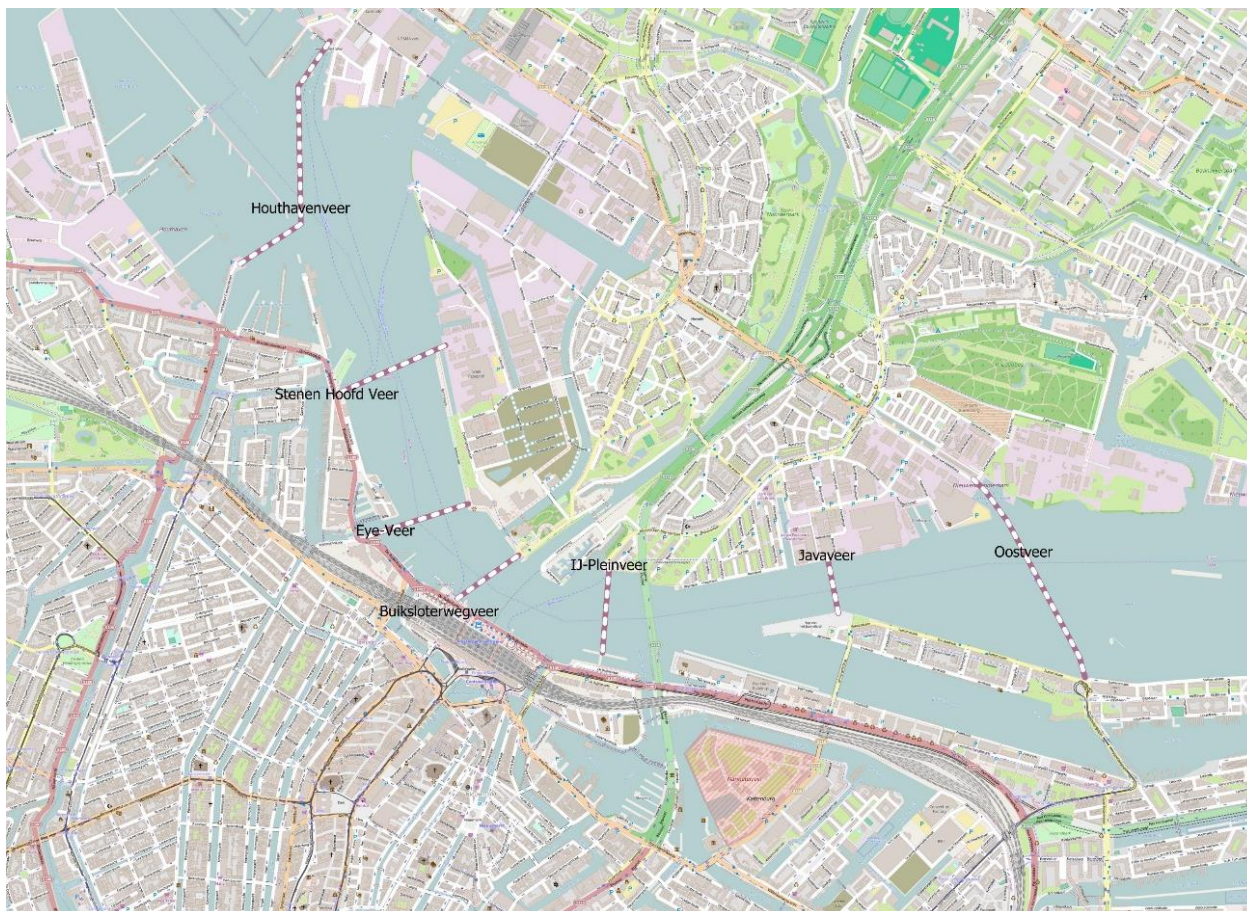


Gebruiksintensiteit veren per gemiddelde weekdag. Uit: Eindrapport Sprong over het IJ, p. 19

Pontgebruik neemt toe; Buiksloterwegpont meeste reizigers



↳ Totaal aantal reizigers voor gemiddelde weekdag per pont, 2008-2014; sinds 2015 is de aanlandlocatie Houthavens gewijzigd



Gemeentelijk referentieplan 2030: optimalisatie veren (uit: Decisio maatschappelijke kosten-batenanalyse, p. II). De Fietsersbond wil prioriteit geven aan realisatie van het Eyeveer op korte termijn en vervolgens op het aangepaste IJpleinveer. De Fietsersbond wil het aanlandingspunt van het IJpleinveer aan de zuidoever iets verleggen naar het verlengde van de Oostertoegang.

Eye-veer

Hoogste prioriteit voor een veer dat het Buiksloterwegveer en de openbare ruimte achter CS kan ontlasten heeft een veer aan de westkant, omdat de vervoersvraag aan die kant zowel aan de zuidzijde als in Noord het grootst is (bevolkingsaantallen). Ook de toename van de vervoersvraag is het grootst aan de westkant. Het Eye-veer tussen Westerdokskade en Eye (aanlanding direct ten westen van Eye) biedt de beste mogelijkheden voor fietsers. De aansluiting op het stedelijk fietsnetwerk loopt aan de zuidzijde via Westerdokskade, (Korte) Prinsengracht en Haarlemmerstraat. Aan de Noordzijde zijn alle wijken via het bestaande fietsnetwerk goed bereikbaar, zeker na aanleg van de Van der Pekbrug (2016). Wel moet de aansluiting van deze brug op het Van der Pekplein verbeterd worden.

Aan de zuidzijde moet een vlotte en veilige overstek van de De Ruyterkade gecreëerd worden op de driesprong met de Westerdoksdijk en Westerdokskade. De huidige ruime bocht voor het autoverkeer maakt deze fietsoversteek nu gevaarlijk. Een rotonde met voorrang voor de fietsers lijkt hiervoor een goede oplossing. Op de Korte Prinsengracht is tweerichtingverkeer voor auto's toegestaan. Door hier het parkeren op te heffen ontstaat meer ruimte voor fietsers. Ook in het verlengde hiervan, de Prinsengracht tot de Brouwersgracht, zou het parkeren opgeheven moeten worden.

Wij verwachten dat vooral fietsers en scooters van dit nieuwe veer gebruik zullen maken, zodat op de Buiksloterwegveren meer ruimte ontstaat voor de voetgangers.

Door de ligging nabij Eye zal dit voor fietsers met bestemming (Centrum-)West vanuit het centrale deel van Noord en de uitgaansbestemmingen rond Eye een aantrekkelijker alternatief zijn dan de Buiksloterwegveren. Veel aantrekkelijker dan een eventueel Stenenhoofdveer. Naast een Eyeveer en een westelijker gelegen veer naar het NDSM-terrein is een Stenenhoofdveer dan niet nodig. De aansluiting daarvan op het fietsnetwerk in Noord is minder goed.

IJpleinveer

De huidige vaarroute van het IJpleinveer is onnodig lang en het aanmeren bij CS omslachtig. Wij steunen het idee van de gemeente om de vaarroute recht te trekken naar de De Ruyterkade. Wel stellen wij voor om het aanlandingspunt aan de De Ruyterkade iets westelijker te situeren, in het verlengde van de Oostertoegang.

Het Buiksloterwegveer en de openbare ruimte achter CS worden ontlast, want het IJpleinveer wordt aantrekkelijker voor fietsers en scooters vanuit Oost en de oostkant van het Centrum. De fietsafstand is korter en de vaartijd is korter. De reistijdwinst geldt zowel voor bestemmingen aan de oostkant van Noord als aan de westkant.

Om ook de omgeving van de Tolhuistuin sneller te bereiken is het gewenst om een brug aan te leggen over het Noord-Hollandskanaal ter hoogte van het sluizencomplex. Deze brug zal bijdragen aan de vermindering van fiets- en scooterverkeer via het Buiksloterwegveer en maakt het mogelijk scooters te weren van het Buiksloterwegveer als ook het Eyeveer aan de westkant beschikbaar is.

Op het Kraaienplein, op het fietspad langs de Buiksloterweg en op het Mosplein kunnen vaartijdverwijsborden de fietser attenderen op de afvaarttijden van het IJpleinveer.

Achter het CS zijn ook vaartijdverwijsborden gewenst voor het IJpleinveer en het Houthavenveer.

Aan de zuidkant moet de fietsroute tussen Prins Hendrikkade en De Ruyterkade verbeterd worden.

Op dit moment varen naar het IJplein zowel kleine als grote veren. De kleine veren zijn op drukke tijden overvol, maar op de grote veren is nog ruimte. Op de kleine veren is de overlast van scooters op drukke tijden groter dan op de grote veren. Vervang daarom de kleine veren door grote veren. De overblijvende kleine veren kunnen wellicht ingezet worden op een nieuwe veerverbinding tussen het Oostelijk Havengebied en het Zeeburgereiland.

Het standpunt van de Fietzersbond voor de korte termijn sluit aan bij de opties voor verbetering van de veerverbindingen die de gemeente noemt, maar de Fietzersbond vraagt om scherpere prioriteiten.

Plannen voor de (middel)lange termijn, na 2020

Het gemeentelijke voorstel is om twee bruggen aan te leggen: de Javabrug en de Stenen Hoofdbrug. De Fietzersbond pleit eveneens voor twee vaste oeververbindingen, maar geeft de voorkeur aan een centraal gelegen oeververbinding boven de Stenen Hoofdbrug.

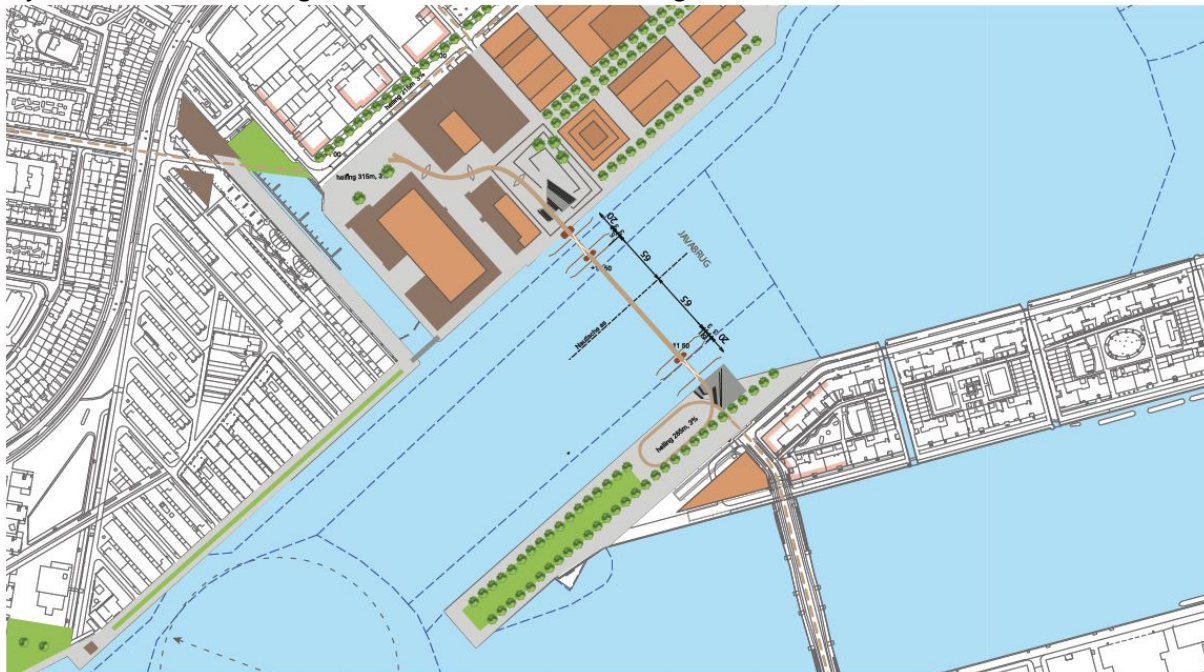
Zie voor de uitgangspunten van de Fietzersbond de bijlage.

Javabrug

Over de Javabrug bestaat zowel in de politiek als bij belangengroepen al grote consensus. Zowel aan de zuidkant als aan de noordkant zijn belangrijke stedenbouwkundige ontwikkelingen te verwachten: Marineterrein, Storkterrein (Ostenburg) en Hamerstraat kwartier. Door de Javabrug worden deze ontwikkelingen geïntegreerd in het stedelijk weefsel. De Javabrug biedt fietsers volgens het maatschappelijke kosten-batenrapport van Decisio voor de meeste bestemmingen in Noord ca. 5 minuten reistijdwinst vanuit (Centrum)Oost., maar veel minder vanuit (Centrum)West en Centrum-

Zuid. Decisio rekent met gemiddelde wachttijden voor de veren. Rekening houdend met de maximale wachttijden is de reistijdwinst veel groter.

Een punt dat nog te weinig aandacht heeft gekregen, is de kwaliteit van de Javabrug, de 'fietsbaarheid'. De brug moet tenminste 9,5 meter hoog worden, net zo hoog als de Nesciobrug, de fietsbrug bij Diemen. De hellingbanen zijn daar 330 meter lang. Andere bruggen over het Amsterdam Rijnkanaal hebben hellingen van 370 tot 500 meter lengte.



Schets Javabrug. Uit: Eindrapport Sprong over het IJ. Gemeente Amsterdam, november 2015, p. 50.

Ten behoeve van het keren van cruiseschepen zou eventueel een deel van Kop Javaeiland afgegraven moeten worden

De afstand tussen de aanlanding op de IJ-oever en Meeuwenlaan is 400 meter. Omdat dit gebied nog ontwikkeld moet worden zal aan die kant nog wel een oplossing gevonden kunnen worden voor de hellingbaan. Moeilijker wordt het aan de zuidzijde. Op het Java-eiland wordt nu een hotel gebouwd, precies in het verlengde van de Jan Schaeferbrug. De aanlanding van de Jan Schaeferbrug op het Java-eiland ligt vrij hoog. Vanwege de hotelbouw bestaat het risico dat de fietser eerst naar beneden moet fietsen op het Java-eiland en vervolgens omhoog via een aantal spiralen om op hoogte te komen voor de oversteek van het IJ. Dat vindt de Fietsersbond onaanvaardbaar. Er moet een oplossing gevonden worden waarbij de fietser niet eerst naar beneden hoeft te gaan. Een spiraalvormige hellingbaan is gevaarlijk vanwege de snelheid van dalende fietsers, vooral als de bochten krap zijn. Om de problemen en mogelijke oplossingen daarvoor beter in beeld te krijgen, zijn op korte termijn ontwerpstudies nodig.

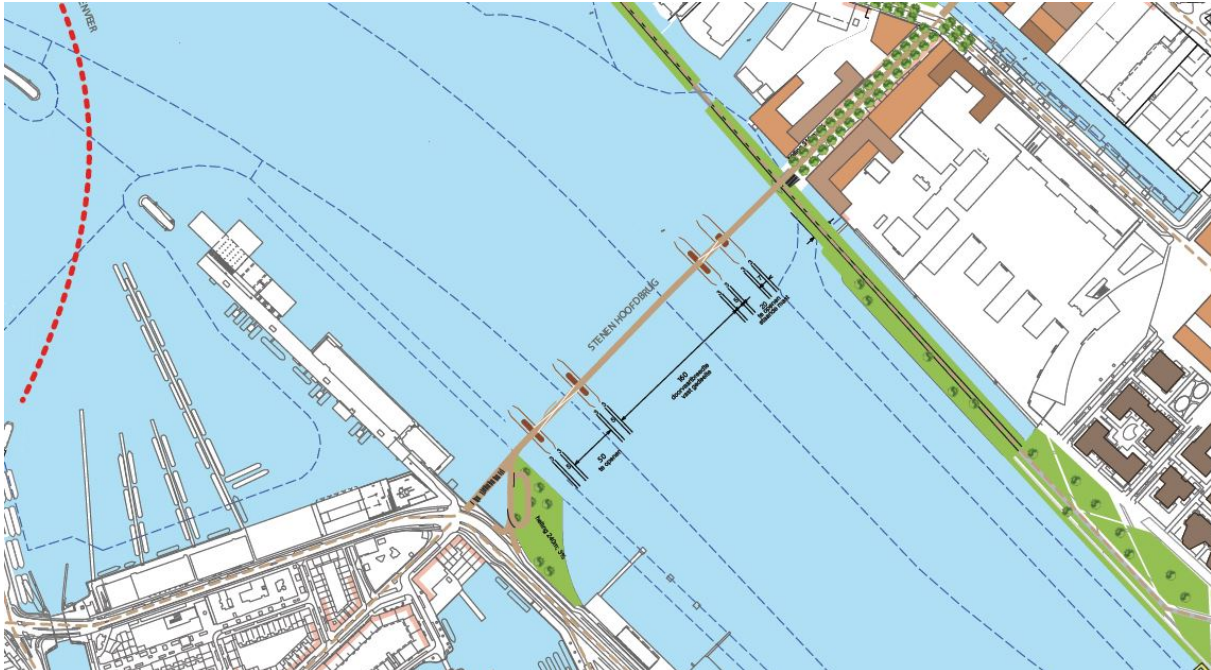
Als aanvulling voor wie moeite heeft om het hoogteverschil te overbruggen zullen ook liften geplaatst moeten worden, maar het moet per fiets altijd mogelijk blijven om het hoogteverschil zonder lift te overbruggen.

De Javabrug ligt vol op de overheersende zuidwestenwind. Dat maakt het nodig om windafscherming op te nemen in de brugrelingen.

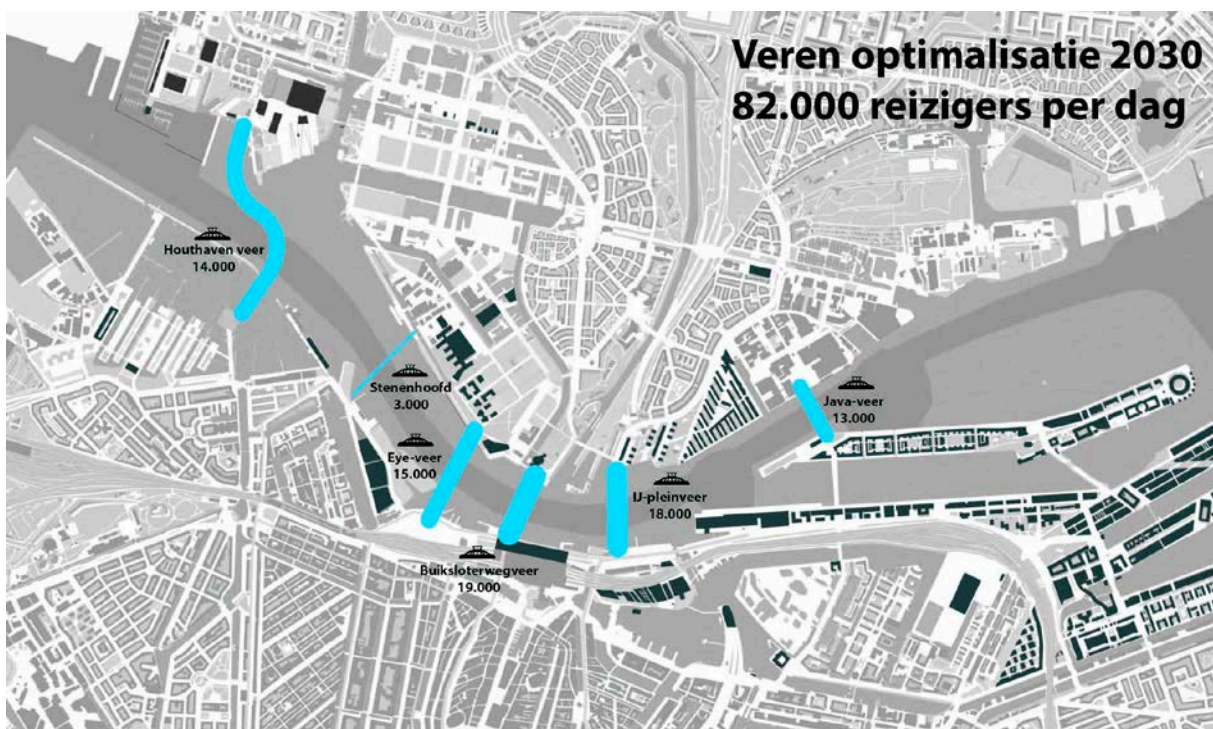
Voor verbetering van de aansluiting op het gebied rond de Tolhuistuin is een brug over het Noord-Hollandskanaal nabij het sluisencomplex gewenst, zoals we al voor de korte termijn bepleit hebben voor het IJpleinveer.

Beperkte vervoerwaarde van de Stenen Hoofdbrug

De Stenenhoofdbrug biedt volgens het maatschappelijk kosten-batenonderzoek van Decisio vanuit (Centrum)West ca. 5 minuten reistijdwinst naar Noord-centrum en Buikslotermeer, maar veel minder voor andere verbindingen. Met name voor verbindingen vanuit het stadshart en (Centrum)Oost naar Noord en voor verbindingen naar het oostelijk deel van Noord is de reistijdwinst gering ten opzichte van de huidige verbindingen.



Stenen Hoofdbrug. Schets uit het Eindrapport Sprong over het IJ. Gemeente Amsterdam, november 2015



Prognose verdeling passages per gemiddelde weekdag bij een geoptimaliseerd verensysteem in 2030. Eindrapport Sprong over het IJ. Gemeente Amsterdam, november 2015, p. 44. Het Stenen Hoofdveer heeft met 3000 passages per gemiddelde weekdag de laagste vervoerwaarde.

Uit de prognose voor 2030 in een situatie met alleen veren heeft het Stenen Hoofdveer veruit het laagste aantal passages. Dat betekent dat de brug alleen voldoende vervoerwaarde kan krijgen door het opheffen van andere veren aan de westkant. Als dat het Eyeveer is, dan is de kans groot dat de getroffen passagiers uitwijken naar het Buiksloterwegveer, want dat is een kortere weg naar de centrale en oostelijke bestemmingen in Noord.

De aansluiting op het fietsnetwerk in Noord is vanaf de StenenHoofdbrug veel minder goed dan van de Eyeverbinding.

De Fietsersbond geeft daarom de voorkeur aan een centraal gelegen vaste oeververbinding in plaats van de Stenen Hoofdbrug. Als er een Javabrug komt, ligt een IJpleinbrug of –tunnel minder voor de hand dan een vaste verbinding direct achter CS of ter plaatse van het Eyeveer.

Welke vaste centrale oeververbinding het beste is, zal nog nader onderzocht moeten worden. Dat er in die richting verder gezocht moet worden, staat al als voornemen geformuleerd in het concept-principebesluit van de gemeente. De gemeenteraad heeft de behoefte daaraan nog eens extra onderstreept.

Een optie die tot nu toe nog niet in beeld is gebracht, is de mogelijkheid van een fietstunnel ter plaatse van het toekomstige Eyeveer. De Fietsersbond wil die graag in het onderzoek laten betrekken.

De argumentatie is dezelfde als die we noemden voor het Eyeveer op de korte termijn: ontlasting van de veren achter CS.

Door de meer centrale ligging is de vervoersvraag op dit punt groter dan bij de Stenenhoofdbrug omdat het oostelijk deel van Noord en de uitgaansvoorzieningen rond Eye beter bediend worden. Bij Eye kan een stijgpunt gemaakt worden met liften, terwijl de hellingbaan verder onder het Oeverpark doorloopt richting Van der Pekbrug. Voor fietsers uit de Westelijke Tuinsteden is de afstand naar de Eyetunnel niet langer dan naar de Stenenhoofdbrug.

De hellingbaan kan al langs de Westerdokskade beginnen en onder de De Ruyterkade doorlopen, zodat deze kruising geen probleem is. De hellingbaan kan deels onder het water van het IJ verder dalen, omdat de vaargeul noordelijker in het IJ ligt. Fietsers en voetgangers uit Oostelijke richting kunnen gebruik maken van liften of een roltrap.



De rode lijn geeft de locatie van een mogelijke Eyetunnel aan. Aan de zuidkant moet die nog iets naar het oosten verlegd worden om in het verlengde van de Westerdokskade te komen.

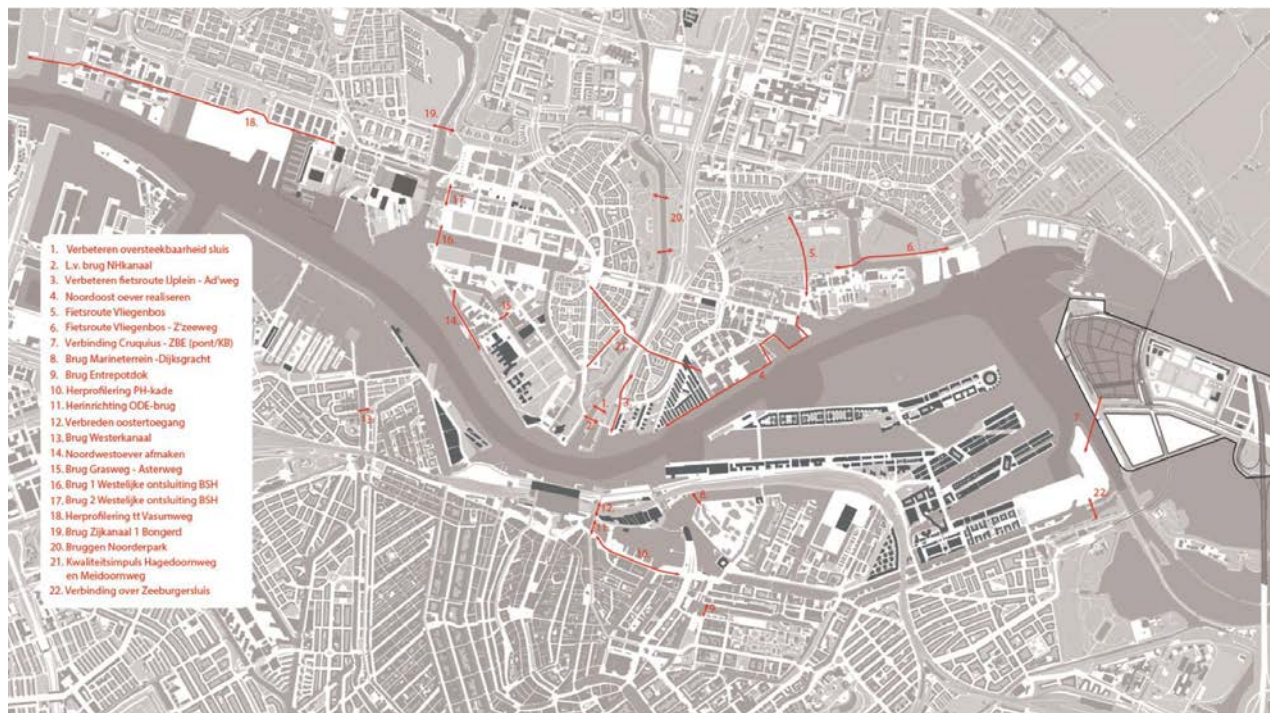
Net als bij het Eyeveer is een betere aansluiting op het Van der Pekplein nodig. Aan de zuidkant zijn verder dezelfde verbeteringen van het aansluitend fietsnet nodig als genoemd bij het Eyeveer.

Voordelen van een tunnel: geen nautische bezwaren, geen aantasting van het stadsgezicht, geen windhinder. Nadelen zijn de langere hellingbanen en minder sociale veiligheid. Hoe drukker de tunnel, hoe beter de sociale veiligheid.

Nadere studie is nodig naar de inpasbaarheid van hellingbanen bij bruggen en tunnels, naar de capaciteit van liften en roltrappen en de reistijdverschillen van diverse vormen van hoogteoverbrugging.

Snelle verbetering aansluitend fietsnetwerk

Het rapport noemt een groot aantal verbeteringen voor het fietsnetwerk naar en van de veren. De knelpunten wijzen vooral op routeverbeteringen (zie kaart) . Hinderlijke kruisingen verdienen meer aandacht. Voor de verbinding met het IJ moeten vaak drukke autoroutes overgestoken worden. De Klaprozenweg is een voorbeeld van een autoroute die fors verbreed wordt, waardoor de fietsoversteek verslechtert en daarmee de kwaliteit van de fietsverbinding met de NDSM-veren.



Afbeelding 3.1: verbeteringen in het fietsnetwerk

Uit: Eindrapport Sprong over Het IJ. Gemeente Amsterdam, november 2015, p39

Ook de gelijkvloerse kruisingen met de De Ruyterkade aan weerszijden van het CS worden moeilijker doordat de vierbaans autotunnel achter CS meer autoverkeer aantrekt. Zowel voor de korte als de lange termijn is het van belang om de fietsroute van de Gelderse kade naar de De Ruyterkade te verbeteren.

De NDSM-veerverbinding naar de Westerdoksdijk zal nog vele jaren nodig zijn. Een betere afstemming van de vaartijden tussen het NDSM-CS veer en het NDSM-Westerdoksdiijkveer is daarom wenselijk. Bij de afvaart van het NDSM-veer bij het Centraal Station – een halfuurdienst - is een duidelijke verwijzing van de vaartijden van het Westerdoksdijkveer erg handig.

Zoals eerder genoemd, is de aanleg van een brug over het Noord-Hollandskanaal nabij het sluizencomplex dringend gewenst om een beter gebruik van het IJpleinveer mogelijk te maken. Ook hier ondersteunen duidelijke verwijsborden met vaartijden deze gewenste verschuiving van gebruik.

De meeste van bovenstaande verbeteringen van het fietsnetwerk staan al vermeld in het gemeentelijke eindrapport 'Sprong over het IJ', p. 69. Wat daar echter ontbreekt is verbetering van de fietsroute vanaf het Oostveer in Noord.

Het Oostveer zal nog vele jaren op de huidige plek blijven. Een duidelijke verbetering in Noord voor deze veerverbinding is aanleg van een korte, goed befietsbare en goed verlichte fietsroute door het Vliegenbos. De verbetering van deze route is dringend gewenst. De paden in het Vliegenbos kennen zoveel achterstallig onderhoud dat het gebruik gemakkelijk tot valpartijen leidt.

BIJLAGE

bij standpunt Fietsersbond IJoeerverbindingen

UITGANGSPUNTEN FIETSERSBOND BIJ IOEVERBINDINGEN

- 1) Verbetering afmeten aan aantal fietsminuten winst (incl. wachttijd, vaartijd en ontschepingstijd), rekening houdend met de omvang van de fietsstromen.
- 2) Verbindingen moeten logisch aansluiten op het fietsnetwerk
- 3) Voldoende frequent en bedrijfszeker
- 4) In staat om de verwachte groei op te vangen
- 5) Voldoende verbindingen , goed gespreid tussen Schellingwouderbrug en Hempont
- 6) Voldoen aan normen voor hellingspercentages. (CVC-leidraad: gewenste helling 1 op 20 maal het hoogteverschil. Standaard 1 op 10 maal het hoogteverschil. Bij hoogteverschillen groter dan 5 meter helling onderbreken met horizontale stukken).
Zo mogelijk aanvullen met liften en/of roltrappen. Bij voorkeur niet uitsluitend liften en/of roltrappen, maar ook fietsbare hellingbanen.
- 7) Gratis
- 8) Sociaal Veilig
- 9) Verkeersveilig