

Een kwaliteitsprong voor het Buiksloterweg-veer

Een u-bocht van luchtkasteel naar pontoptimalisatie

door Stefan Langeveld | baluw | mei 2018

Versie 3; automatische kapitein toegevoegd. Nieuwste versie op [Rapporten-pagina baluw](#)

Inhoud

A Waar knelt het.....	1
B Het beleid is niet doeltreffend.....	2
C De wensen voor deze veerverbinding.....	3
Automatische kapitein.....	4

In Amsterdam zijn fietsers en voetgangers aangewezen op vlottende oeververbindingen om van Noord naar de rest van de stad te reizen. Tot pakweg acht jaar geleden was dat geen straf, het wachten werd gecompenseerd door een korte, aangename overtocht.

De laatste jaren is het veel drukker geworden, dankzij het beleid van het stadsbestuur. Vooral bij het veer (CS-) Buiksloterweg was de kwaliteit onder het nulpunt gezakt.

In deze nota leg ik uit (voor *deze* verbinding)

- A) wat precies het probleem is,
- B) dat het voorgestelde beleid het doel mist,
- C) wat de meestbelovende oplossing is.

A Waar knelt het

Het grootste knelpunt is de lange duur van de aanlegtijd, uitstroom gevolgd door instroom: ongeveer vier minuten. De oorzaken hiervan zijn:

1. De instroom moet wachten op de uitstroom;
2. De voetgangers bepalen het tempo;
3. Het grote aantal passagiers (in en uit);

4. Wachtenden aan wal staan in de weg van de uitstroom. Dit werd half aangepakt met rode en groene vlakken. Later werden verkeersregelaars ingezet, die het uitstromen verbeterden. Maar de voetgangers blijven het tempo bepalen.

Er is een wisselwerking tussen de factoren, een duivel-cirkel. De lange aanlegtijd maakt de hele overtocht (cyclus) langer, dus de frequentie en de capaciteit nemen af. De beperkte capaciteit leidt tot grotere massa op de kade.

Zelfs met drie* veerponten (tijdens de wekdagspitsen en op zaterdag) ging het niet goed.

Gevolg: overvolle ponten, een verstoring van de dienstregeling (de twee ponten lagen soms tegelijk aan dezelfde wal) en een wachttijd die kon oplopen tot een kwartier (voor iemand die net een boot miste). De totale overtocht kon twintig minuten kosten. De vaart duurt twee tot drie minuten.

* Update 2 mei: sinds kort varen **vier** ponten in de spits, waardoor de frequentie op orde is en de drukte acceptabel. Het uit- en instromen samen duurt ongeveer twee minuten.

Maar de vraag blijft toenemen. Verder zit deze verbinding aan het maximum qua aanbod: er kan geen pont bij want er zijn maar 2 x 2 aanlegplekken. En vier schepen op één verbinding is niet kosten-optimaal.

B Het beleid is niet doeltreffend

De gemeente stelt voor, in de Sprong over het IJ

1. Aanleg van de Javabrug.
2. Optimaliseren van het IJpleinveer (verschuiven zuidelijke aanlanding, herinrichten Oostertoegang en aanleg van een langzaam verkeerbrug over het Noord-Hollands Kanaal),
3. Op langere termijn: een voetgangerspassage onder het IJ van CS naar de Buiksloterweg.

De Javabrug is een slecht plan (het luchtkasteel). Hij wordt te hoog, de helling wordt problematisch en hij is vaak open voor zeilboten. Het Oostveer biedt de komende jaren een goede verbinding.

Punt 2 is in orde, maar dat lost het hele probleem niet op.

Een langzaam-verkeerpassage is er nog lang niet.

Het optimaliseren van de veerponten blijft dan over, als realistisch plan. Nog een paar voordelen van ponten tegenover vaste oeververbindingen: prettiger voor het publiek (mits aan de volgende wensen voldaan wordt), lagere investering (maar hogere exploitatiekosten) en flexibeler inzet.

De gemeente is van plan om (naar verwachting) tien nieuwe veerponten (van hetzelfde type) aan te schaffen, waarvan er drie oude veren zullen vervangen. Dit biedt geen soulaas voor de Buiksloterweg-verbinding omdat er al vier ponten varen in de spits.

De andere maatregelen zijn niet gericht op de drie wensen of ineffectief: verbouwen en verduurzamen van bestaande veerponten, het realiseren van (elektrische) laadinfrastructuur, continue monitoring van het aantal reizigers en het inzetten van verkeersregelaars.

C De wensen voor deze veerverbinding

1. De reistijd moet omlaag,
2. Overvol varen moet uitzonderlijk worden,
3. Meer comfort door overdekte wachtlocaties.

Voor 1 en 2 is cruciaal dat de passagiers vlotter van/aan boord gaan. Dat kan als de pont tussen twee steigers aanmeert en de (voet)passagiers aan bakboord uitstappen (eventueel ook aan de landzijde) en aan stuurboord instappen. Er zijn veel deuren (toegangen) verspreid over de hele lengte. Afhankelijk van de drukte kan men de pont al betreden terwijl de eerste opvarenden de pont verlaten.

Te onderzoeken: Secties voor scooters en fietsers aan de twee walzijden van de pont; dan worden drie zijden benut voor uit/instromen. Zij kunnen dan vlot de pont verlaten, zoals in de huidige configuratie. Maar als zij daar de pont *op* gaan, moeten ze tijdens de vaart naar de voorzijde gaan. Op een volle pont kan dat moeilijk zijn. Er zou hiervoor een corridor -in het midden- gemarkeerd moeten worden.

Zo kan de aanlegtijd kort blijven: anderhalve minuut of minder. De modale cyclustijd wordt 8 minuten.

Hiervoor moeten nieuwe aanlegplekken aangelegd en andere veerponten aangeschaft worden, zie Seabus Vancouver ([video](#)). Het is denkbaar dat twee ponten voldoende zijn en per wal één aanlegpunt. Dan kan elke 4 minuten een pont vertrekken.

Voor een extra aanlegpunt is maar één extra steiger nodig, de middelste steiger bedient dan beide punten.

Automatische kapitein

Extra punt, naar aanleiding van het ongeval op 6 mei: dertien gewonden nadat een pont hard tegen de kade aanvoer.

Het is waarschijnlijk mogelijk om het naderen van de kade uit te laten voeren door een automatische kapitein. Zo'n systeem kan ook de optimale koers en het moment van vertrek bepalen, tussen het scheepvaartverkeer door.

Noot

Sinds vorig jaar pas heb ik geobserveerd hoe groot het probleem was bij de veerponten Buiksloterweg – CS. Het hier beschreven inzicht kwam dus te laat voor de ideeënronde begin 2015. In de catalogus van inzendingen komt het verbeteren van de pont-afwikkeling niet voor.