

Hoeveel fietsers gebruiken bruggen Noordhollandsch Kanaal

De gemeente Amsterdam studeert op nieuwe vaste oeververbindingen over het Noordhollandsch Kanaal tussen de Wagenaarbrug en het IJ. Er is onderzocht hoeveel fietsers van verschillende brugverbindingen gebruik gaan maken (vervoerwaarde) en hoe het gebruik van die verbindingen elkaar onderling beïnvloedt. De resultaten leest u in deze memo.

Mogelijke nieuwe verbindingen over het Noordhollandsch Kanaal

1. De gemeente werkt aan een besluit om de uitvoering te starten van 'Brug Noord' over het deel van het kanaal tussen de Wagenaarbrug en de Willem I-sluits.
2. Voor de bereikbaarheid van het mogelijke metrostation Sixhaven onderzoekt de gemeente verschillende brug- en tunnelvarianten tussen de Willem I-sluits en het IJ. De tunnelvarianten zijn alleen geschikt voor voetgangers; de brugverbindingen (Brug Zuid) voor zowel voetgangers als fietsers.

Uitgangspunten onderzoekmodel

- De gemeente gebruikt het Verkeersmodel Amsterdam (VMA), versie 2.5, om het aantal gebruikers van de verbindingen te berekenen. Een toelichting op de uitgangspunten voor het verkeersmodel vindt u aan het einde van deze notitie. In dit model zijn gegevens gebruikt uit verkeersenquêtes en -tellingen, kenmerken van het wegen- en openbaarvervoernet en aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. De uitkomsten van dit vereenvoudigde model zijn vergeleken met bestaande tellingen om een betrouwbaar inzicht te krijgen in mogelijke fietsstromen.
- De berekeningen zijn uitgevoerd met het zogenoemde scenario *Amsterdam Realistisch* (AR) waarbij de situatie is doorgerekend voor het jaar 2030. In dit scenario volgt het verkeersmodel de trendmatige ontwikkeling van de laatste jaren. De belangrijkste uitgangspunten voor het scenario staan in de toelichting aan het einde van deze notitie.
- De gemeente heeft het AR-scenario vastgelegd in het juridisch programma van eisen voor verkeersonderzoek.
- De ontwikkeling van het Hamerkwartier, Buisklosterham en Overhoeks zijn meegenomen in het model, volgens de meest actuele (realistische) inzichten.
- Daarnaast is bij de berekeningen uit gegaan van de meest recente inzichten ten aanzien van het fietsnetwerk in Amsterdam Noord en de zuidelijke IJ-oever.
- In alle varianten is er van uit gegaan dat het IJpleinveer aantrekkelijker wordt voor fietsers door de nieuwe aanlandlocatie aan de De Ruyterkade Oost en het gebruik van vier veerboten in de spits en drie daarbuiten. Deze zaken verkorten de reistijd voor fietsers.

De grafiek op pagina 3 toont het aantal fietsers per etmaal dat naar verwachting gebruik zal maken van de verschillende bruggen in verschillende situaties (inclusief fietsers van en naar trein- en metrostations).

- De Wagenaarbrug hebben we bij elke situatie meegerekend. Gemiddeld maken zo'n 4.000 fietsers per etmaal gebruik van de Wagenaarbrug. Als het IJpleinveer is verbeterd, zal dit naar verwachting toenemen tot zo'n 6.000 fietsers per etmaal.
- Vervolgens voegen we Brug Noord en Brug Zuid toe, zelfstandig en gecombineerd (situatie 2 t/m 4). Brug Noord trekt naar verwachting 2,5 keer meer fietsers dan Brug Zuid (ca. 10.000 om 4.000) en ook meer dan alleen de Wagenaarbrug (ca. 10.000 om 6.000). Brug Noord ontlast de Wagenaarbrug, van circa 6.000 naar 1.000 fietsers per etmaal. Tevens is te zien dat het effect van Brug Zuid op Brug Noord beperkt is: in de variant met beide bruggen valt Brug Noord van ca. 10.000 fietsers terug naar een kleine 9.000. De reden is dat Brug Noord en Brug Zuid andere doelgroepen bedienen. Brug Zuid bedient vooral fietsers die verder reizen met de metro. Ook fietsers uit Overhoeks en het IJplein en

omgeving gebruiken Brug Zuid. Bij Brug Noord gaat het voornamelijk om doorgaande fietsers. Brug Noord bedient een groter deel van Amsterdam-Noord.

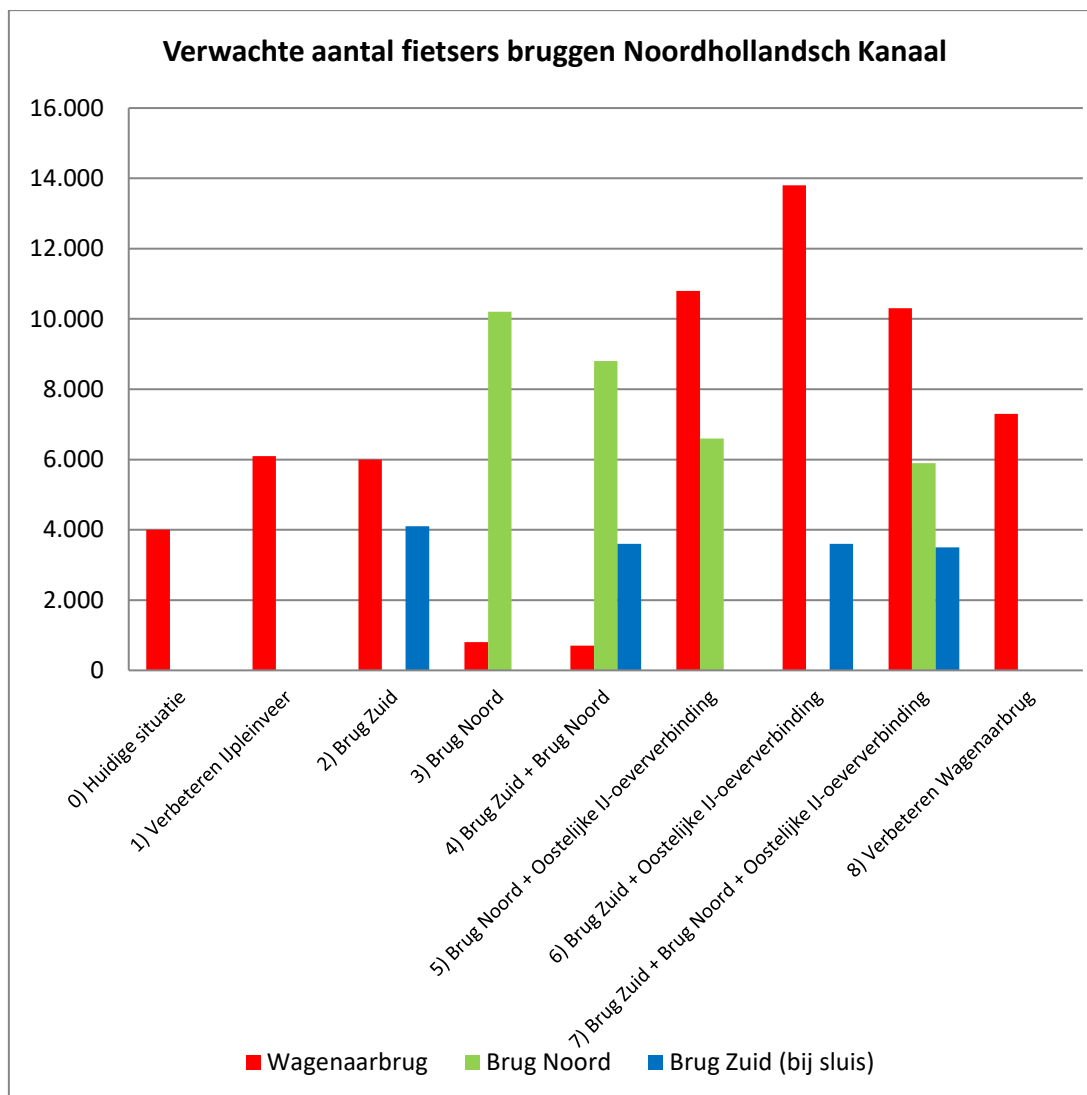
- Hierna hebben we gevoeligheidsanalyses gedaan voor het effect van een Oostelijke IJ-oeververbinding¹ op zowel Brug Noord als Brug Zuid en beide bruggen samen (situatie 5 t/m 7). In deze varianten wordt het op de Wagenaarbrug met zo'n 10.000 à 14.000 fietsers per etmaal, aanzienlijk drukker. De vervoerwaarde van Brug Noord gaat terug van zo'n 10.000 fietsers naar 6.000, in lijn met het doel van de Oostelijke IJ-oeververbinding om fietsers van het centrale deel van het IJ over de flanken te leiden. Is Brug Noord er niet in de situatie met een Oostelijke IJ-oeververbinding, dan wordt de Wagenaarbrug naar verwachting nog drukker (ca. 14.000 fietsers per etmaal). Het effect van de Oostelijke IJ-oeververbinding op Brug Zuid is beperkt.
- Ten slotte hebben we gekeken naar het effect op de Wagenaarbrug als deze brug een rechtstreekse toegang krijgt op het fietspad aan de oostzijde van het Noordhollandsch Kanaal en een betere verbinding met het fietspad aan de westzijde van het kanaal. In dat geval maken ruim 1.000 fietsers extra gebruik van de Wagenaarbrug (situatie 8). De reden voor de uitkomst dat meer fietsers gebruikmaken van Brug Noord dan van de (verbeterde) Wagenaarbrug ligt in de kortere route bij Brug Noord. Daarnaast spelen ook kwalitatieve zaken een rol zoals comfort en (sociale) veiligheid. Bij de Wagenaarbrug moeten fietsers een groter hoogteverschil overbruggen en kruisen deze het drukke autoverkeer van het Hagedoornsplein. Daarnaast ervaren veel mensen de route van het fietspad over de IJ-tunnel als sociaal onveilig. Deze kwalitatieve zaken zitten echter niet in het model.
- Voor Brug Zuid hebben we gerekend met de variant tegen de sluis, omdat deze op dit moment beter inpasbaar lijkt dan de variant in het verlengde van de Tolhuisweg. Onderzoek heeft overigens uitgewezen dat beide varianten vergelijkbaar scoren qua vervoerwaarde.

Conclusies

- Brug Noord trekt naar verwachting meer dan twee keer zoveel fietsers als Brug Zuid en ruim 1,5 keer zoveel als de Wagenaarbrug.
- Een verbetering van de aansluiting van de fietspaden aan weerszijden van de Wagenaarbrug, leidt tot circa 1.000 extra fietsers over de Wagenaarbrug.
- Brug Noord en Brug Zuid bedienen elk andere doelgroepen. Daardoor is het effect van het gebruik van de ene brug op de andere, beperkt.
- In de situatie met een Oostelijke IJ-oeververbinding wordt het op de Wagenaarbrug aanzienlijk drukker en maken minder fietsers gebruik van Brug Noord. Dit past bij de doelen van de Oostelijke IJ-oeververbinding¹ om fietsers van het centrale deel van het IJ over de flanken te leiden

Mei 2019, Gemeente Amsterdam: Laurens Peijs en Johannes Beuckens

¹ Vanaf begin 2019 onderzoekt een werkgroep IJ-oeververbindingen (Amsterdam, regio, Rijk en de Haven) de opgave rond het IJ en welke IJ-oeververbindingen hierbij horen. Voor deze notitie hebben we voor de Oostelijke IJ-oeververbinding het model doorgerekend met het voorkeursontwerp van de Javabrug. Zelfs bij deze relatief dichtbij het IJplein gelegen verbinding maakt nog altijd een groot aantal fietsers van Brug Noord gebruik.



Uitgangspuntendocument berekeningen Brug Noord (Noordhollandsch Kanaal)

Deze notitie licht de uitgangspunten voor de vervoerwaardeberekeningen voor Brug Noord over het Noordhollandsch Kanaal toe. Bij het bepalen van de uitgangspunten voor het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is gebruik gemaakt van de meest recente inzichten op het gebied van:

- Ruimtelijk programma (inwoners, woningen en arbeidsplaatsen) in Noord:
 - o Bestaande bouw (o.a. oud-Noord, IJpleinbuurt)
 - o Gebiedsontwikkeling
 - Overhoeks
 - Hamerkwartier
 - Buiksloterham
 - Gebied rondom Sixhaven
- Bijzondere voorzieningen (attracties): Adam Toren, This is Holland, Tolhuistuin, Maritim en Eye
- Fietsnetwerk, o.a. van en naar de OV-haltes en stations

Ruimtelijk programma

Zoals hierboven beschreven heeft de gemeente de vervoerwaardeberekeningen uitgevoerd met het *Amsterdam Realistisch* (AR) scenario en heeft zij daarbij de situatie doorgerekend voor het jaar 2030 aan de hand van de meest recente inzichten op het gebied van inwoners, arbeidsplaatsen, bijzondere voorzieningen en fietsnetwerk.

Tabel 1 toont het aantal **inwoners** in de gebieden in Noord rondom de fietsverbinding, waaronder de belangrijkste bouwlocaties, volgens de meest recente inzichten in 2030.

Naam gebied	Inwoners (2030)
Hamerkwartier	15.094
CAN	34.608
NDSM	4.763
Buiksloterham	15.271
Noord-oud Noord	7.634
Overhoeks	5.207
Totaal aantal inwoners Noord ²	133.775

Tabel 1: inwoners per te ontwikkelen gebied in Noord

Voor het te ontwikkelen aantallen **woningen** in Noord tussen 2015 en 2030 heeft de gemeente een uitdraai gemaakt van de planning van alle bouwplannen in Amsterdam, waarin per gebied is aangegeven in welk jaar woningen worden opgeleverd. Dit om zo recente mogelijke inzichten mee te nemen in de berekeningen. Globaal komen er 22.000 nieuwe woningen in Amsterdam Noord tussen 2015 en 2030. Voor het gebied Sixhaven is bij de vervoerwaardeberekeningen geen (nieuw) programma meegenomen, vanwege de onzekerheden rondom de ontwikkeling van dit gebied.

Er is niet veel informatie over extra ontwikkeling van **arbeidsplaatsen** voor stadsdeel Noord ten opzichte van de referentie 2030AR beschikbaar. Daarom zijn hier, ten opzichte van de ontwikkelingen die al in de sociaal-economische gevens voor 2030AR in VMA2.5 zijn opgenomen, geen extra arbeidsplaatsen toegevoegd.

² Inclusief overige, niet genoemde gebieden in Noord

Bijzondere voorzieningen

In tabel 2 is het aantal bezoekers per gemiddelde werkdag en het aantal hotelbedden van de bijzondere voorzieningen opgenomen, evenals het percentage van de bezoekers dat (naar verwachting) met de auto komt.

	Attracties Overhoeks			
Attractie	Binnenlandse bezoekers	Buitenlandse bezoekers	percentage auto	aantal bedden
Adam Tower	1507	1507	25	100
Maritim	340	749	12	1158
This is Holland	205	479	25	0
Clink	nvt	nvt	nvt	750
Eye	1631	424	17	0
Tolhuistuin	353	353	25	0

Tabel 2: verwachting aantal bezoekers op een gemiddelde werkdag 2030

Uitgangspunten fietsnetwerk

Er is uitgegaan van de netwerken voor het zichtjaar 2030. Dit betekent dus dat de Noord/Zuidlijn rijdt (inclusief de fietsroutes van en naar de stations). Ook is verondersteld dat metrostation Sixhaven wordt gerealiseerd. Voor het fietsnetwerk wordt in het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) uitgegaan van de volgende instellingen:

- Hoofd- en Plusnet fiets, snelheid 18 km/uur
- Schakels fiets binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ, geen Hoofd- of plusnet, snelheid 13 km/uur
- Schakels fiets buiten de Ring A10 en/of ten noorden van het IJ, geen Hoofd- of plusnet, snelheid 15 km/uur