VN2024-011484
rve grond en ontwikkel

Gemeente Amsterdam

RAAD

Voordracht voor de raadsvergadering van 09 oktober 2024

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Ruimtelijke Ordening (23)

Agendapunt: 5

Datum besluit: 9 juli 2024, college van B&W

Onderwerp

Vaststellen van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en voorkeursoplossingen voor de infraprojecten Cruciale Mijl IJburglaan, Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland en Verbinding Zeeburgereiland en beschikbaar stellen van 2 voorbereidingskredieten

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

Gezien de overwegingen in bijlage 1 + bijlagen 1a t/m 1h:

1. Vast te stellen het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland (bijlage 3) - ten behoeve van de ontwikkeling van het Zeeburgereiland tot een stedelijk eiland met plek voor diverse functies - met als belangrijkste punten:

a. Nieuwe stadsbuurten in de Baaibuurten met ca. 2.500 nieuwe woningen;
b. De verplaatsing van de tramstalling van Baaibuurt Oost naar de Oostpunt om de ontwikkeling van Baaibuurt Oost tot stadsbuurt mogelijk te maken;
c. Openbare groene oevers rondom het hele eiland;
d. Verbeterde verbindingen naar de Indische Buurt (nieuwe fietsbrug) en naar het Oostelijk Havengebied (pont; tijdelijke pont al gerealiseerd);
e. Verbeterde routes en oversteekplaatsen voor langzaam verkeer, waaronder over de IJburglaan;
f. Ingrepen op de kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg die zijn gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en betere doorstroming van OV, fiets en auto;
g. Kortetermijnmaatregelen, waarvan sommige tijdelijk, voor spoedig meer leefbaarheid en betere bereikbaarheid voor fiets en OV.

2. Vast te stellen scenario 1-min als voorkeursscenario voor de Cruciale Mijl IJburglaan op basis van de definitieve Nota van Uitgangspunten (bijlage 4). Scenario 1-min bestaat uit:
a. Meer ruimte voor voetganger, fiets en OV op de kruising Zuiderzeeweg-IJburglaan door een relatief korte auto-onderdoorgang (circa 170 meter);
b. Het verplaatsen van de trambaan naar het noorden van de IJburglaan om doorstroming te verbeteren en prioriteit van tramlijn 26 te behouden;
c. Vergroten capaciteit Enneüs Heermabrug door extra rijbanen op de bestaande brug en een nieuwe bredere fiets- en voetgangersbrug naast de Enneüs Heermabrug.

3. Vast te stellen de voorkeurslocatie voor de Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland op de Oostpunt op basis van de definitieve Nota van Uitgangspunten (bijlage 6) met als hoofdpunten:
a. Ruimte voor het stallen van 38 trams van de IJtram (lijn 26) en een ruimtelijke reservering voor uitbreiding met nog eens 16 trams voor een mogelijke toekomstige tramverbinding naar de Sluisbuurt (project Verbinding Zeeburgereiland);
b. De aanleg van een tramstalling op het maaiveld, in de open lucht, als uitgangspunt voor de financiële dekking;
c. Een voorkeur vanuit de stedenbouwkundige ontwikkeling van de Oostpunt om de stalling op te

nemen in een gebouw, met ruimte voor andere functies (meervoudig ruimtegebruik). Onderzoek naar de haalbaarheid hiervan, op basis van privaat gedreven financieringsmogelijkheden, vindt plaats in het kader van de gebiedsontwikkeling Oostpunt.

4. Vast te stellen de voorkeursvariant Verbinding Zeeburgereiland om de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg per fiets en openbaar vervoer (OV; bus op kortere termijn, tram op lange termijn) te verbeteren, op basis van de definitieve Notitie Voorkeursalternatief (hierna Notitie VKA) (bijlage 7), de milieueffectrapportage (hierna MER) (bijlage 8) en de Aanvulling op het MER (bijlage 9), met als belangrijkste punten:
a. Het realiseren van een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, met een vrije overspanning van 100 meter en een doorvaarthoogte van 9.10 meter, aan de noordzijde en direct naast de huidige Amsterdamsebrug, om een veilige en comfortabele fietsroute met voldoende capaciteit te faciliteren voor het sterk toenemende aantal fietsers op deze route door de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg;
b. Het wijzigen van de indeling van de bestaande, zogenaamde aanbruggen (de bestaande hellingbanen naar de boogbrug zelf) in een voetgangersstrook, een twee richtingen fietspad en een twee richtingen autoweg;
c. Het realiseren van een nieuwe befietsbare op- en afrit van de Amsterdamsebrug naar de Zuider IJdijk, om de toekomstige stroom fietsers van en naar Zeeburgereiland en IJburg te spreiden over meerdere routes. Dit om onder meer het drukke kruispunt Zuiderzeeweg-IJburglaan en de smalle en drukke Nesciobrug te ontlasten;
d. Een ruimtereservering definiëren en in de volgende fase vast te stellen voor een mogelijke toekomstige trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal van de Indische Buurt naar de Sluisbuurt inclusief aanbruggen, spoor en haltes langs de Zuiderzeeweg en in de Sluisbuurt.

5. Beschikbaar te stellen van twee voorbereidingskredieten voor de PBI-fase 3:
a. Een voorbereidingskrediet voor project Cruciale Mijl IJburglaan van €9,3 miljoen inclusief de planvoorbereiding voor de calamiteitenkeerlus IJtram;
b. Een voorbereidingskrediet voor project Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland van €5,5 miljoen;
c. En kennis te nemen van het feit dat in de voorgaande voorbereidingsfase (PBI-fase 2) van de drie projecten in totaal €1,8 miljoen meer is besteed dan begroot. De meerkosten worden verdeeld tussen de drie dekkingsbronnen (Programma Stadsverbetering, Grondexploitatie en Vervoerregio).

Wettelijke grondslag

Artikel 147, lid 1, Gemeentewet
1. De bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente wordt aan het gemeentebestuur overgelaten.

Artikel 108 jo 147 lid 2, Gemeentewet
2. De overige bevoegdheden, bedoeld in artikel 108, eerste lid, berusten bij de raad.

Artikel 189, lid 1, Gemeentewet
Voor alle taken en activiteiten brengt de raad jaarlijks op de begroting de bedragen die hij daarvoor beschikbaar stelt, alsmede de financiële middelen die hij naar verwachting kan aanwenden.

Artikel 5, lid 1 t/m 3, Gewijzigde financiële verordening Amsterdam 2023
De raad autoriseert met het vaststellen van de begroting:
a. de totale lasten en baten op programmaniveau en de lasten en baten per onderdeel daarvan als het programma is onderverdeeld;
b. de mutaties in reserves op programmaniveau en per onderdeel daarvan als het programma is onderverdeeld;

c. de in de begroting opgenomen investeringsruimte van een portfolio;
d. het overzicht algemene dekkingsmiddelen;
e. het overzicht kosten van overhead;
f. de geraamde vennootschapsbelasting.
2.Het college legt investeringsruimte die in de loop van het jaar benodigd is en niet in de begroting is opgenomen ter vaststelling aan de raad voor.
3.Voor:
a. investeringen die een bedrag van €20 miljoen na aftrek van bijdragen van derden te boven gaan of
b. investeringen waarvan de gemeenteraad dat bij de begrotingsbehandeling aangeeft
legt het college voorafgaand aan het aangaan van verplichtingen een investeringsvoorstel en een voorstel voor een investeringskrediet aan de gemeenteraad ter vaststelling voor.

Artikel 12 Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022
1. Het college en de burgemeester betrekken het dagelijks bestuur bij de voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op de taken en bevoegdheden van het dagelijks bestuur of het dagelijks bestuur een rol krijgt in de uitvoering van die kaders.
2. Als het college of de burgemeester voornemens is over de stedelijke kaders een besluit te nemen of voornemens is een ander besluit te nemen waarbij de belangen van één of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wint het college of de burgemeester bij het dagelijks bestuur advies in.

Artikel 2 Inspraakverordening
1. Inspraak wordt verleend door het college van burgemeester en wethouders of de burgemeester

Bestuurlijke achtergrond

Vrijgave voor inspraak integraal pakket Zeeburgereiland, ter kennisneming aan commissie RO op 31 oktober 2023, en aan commissie MOW op 1 november 2023
Het college heeft op 11 september 2023 besloten het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en de Nota's van Uitgangspunten van de Cruciale Mijl IJburglaan en Definitieve Tramstalling en de Voorkeursnotitie van de Verbinding vrij te geven voor inspraak.

Programma Update Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg, commissie RO, 24 november 2021
In het mobiliteitsplan staan maatregelen om Zeeburgereiland en IJburg, twee gebieden volop in ontwikkeling, nu, tijdens en na realisatie bereikbaar te houden.

Bestuursopdracht Zeeburgereiland, commissie RO, 24 november 2021
Het college van B en W heeft op 2 november 2021 besloten tot een Bestuursopdracht Zeeburgereiland waarin verzocht is om integraal naar de ontwikkeling van het Zeeburgereiland te kijken. De projecten Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland, Cruciale Mijl IJburglaan en Verbinding Zeeburgereiland zijn onderdeel van deze Bestuursopdracht.

Advies van de commissie d'Hooghe, commissie RO, 24 maart 2021
Het college van B en W heeft het advies van commissie d'Hooghe omarmt. Mede op basis van advies van commissie d'Hooghe is vaste Fietsverbinding Oost (maatregel F1 uit het mobiliteitsprogramma) komen te vervallen. In plaats van een vaste verbinding wordt voorgesteld een definitieve pontverbinding en het opwaarderen van de Amsterdamsebrug op te nemen in het geactualiseerde maatregelenpakket 2021.

Startnotitie Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, commissie RO, 4 maart 2020
Het college heeft op 11 februari 2020 de opdracht gegeven om op basis van een langetermijnvisie - het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland - het Zeeburgereiland als een stedelijke wijk te kunnen

ontwikkelen, met leefbaarheid en bereikbaarheid als belangrijke uitgangspunten.

Onderbouwing besluit

1. Vast te stellen het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland (bijlage 3) - ten behoeve van de ontwikkeling van het Zeeburgereiland tot een stedelijk eiland met plek voor diverse functies - met als belangrijkste punten:

a. Nieuwe stadsbuurten in de Baaibuurten met ca. 2.500 nieuwe woningen:
b. De verplaatsing van de tramstalling van Baaibuurt Oost naar de Oostpunt om de ontwikkeling van Baaibuurt Oost tot stadsbuurt mogelijk te maken;
c. Openbare groene oevers rondom het hele eiland;
d. Verbeterde verbindingen naar de Indische Buurt (nieuwe fietsbrug) en naar het Oostelijk Havengebied (pont; tijdelijke pont al gerealiseerd);
e. Verbeterde routes en oversteekplaatsen voor langzaam verkeer, waaronder over de IJburglaan;
f. Ingrepen op de kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg die zijn gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en betere doorstroming van OV, fiets en auto;
g. Kortetermijnmaatregelen, waarvan sommige tijdelijk, voor spoedig meer leefbaarheid en betere bereikbaarheid voor fiets en OV.

Het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland legt een aantal keuzes voor de toekomstige ontwikkeling van het eiland vast. Uitgangspunt bij al die keuzes is de korte onderdoorgang van 170 meter conform scenario 1-min van de Cruciale Mijl IJburglaan.
In de Baaibuurt West wordt een stedenbouwkundig plan opgesteld dat tot doel heeft een gemengde stadswijk te ontwikkelen met circa 1.800 woningen en andere stedelijke functies (onderwijs, welzijn, winkels, werk). Dit stedenbouwkundig plan en investeringsbesluit zal naar verwachting in de zomer van 2025 aan uw Raad ter vaststelling worden aangeboden.
In Baaibuurt-Oost ontstaat na de verplaatsing van de huidige tijdelijke tramstalling na 2032 ruimte voor de bouw van een stadswijk met circa 700 woningen en ondersteunende functies. In de aanloop naar de verplaatsing van de tramstalling zullen ook voor dit gebiedsdeel een Stedenbouwkundige Plan en een Investeringsbesluit worden opgesteld en aan uw vergadering ter vaststelling worden aangeboden.
Voor de Oostpunt wordt met dit Ruimtelijk Kader het programma in grote lijnen bepaald: naast de tramstalling voor tram 26 en een reservering voor de stalling van trams bij een doorgetrokken tram 1 of 3, is dat in hoofdzaak ruimte voor groen en recreatie, waaronder een park, een ecologische oever die onderdeel is van de NNN-Oost (verbinding Diemerscheg met Waterland) en een strandje.

De kernvisie voor het eiland is een stadswijk met het centrum in het midden omgeven door een groene rand die als langzaamverkeer-verbinding rond het eiland loopt, die de ruimte biedt aan bewoners om het weidse uitzicht vanaf de oevers te beleven en als tegenwicht dient voor het stadse karakter van de stadswijken.

Als de ontwikkeling van Zeeburgereiland is voltooid, zal het eiland naar verwachting circa 10.000 tot 11.000 woningen tellen, enkele basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, Hogeschool Inholland, winkels uiteenlopend van supermarkten tot diverse speciaalzaken, diverse horeca op meerdere plekken, maatschappelijke voorzieningen op het gebied van zorg en gezondheid, en zoveel als mogelijk culturele en kunstzinnige voorzieningen. Daarmee wordt Zeeburgereiland niet alleen een plek waar mensen wonen en vandaan komen, maar ook een bestemming waar Amsterdammers naar toe gaan om te werken, te leren of te ontspannen.
De bereikbaarheid van die nieuwe stadswijk vereist, met name voor fietsers en het openbaar vervoer verbetering door uitbreiding van de voorzieningen. Voor de fietsers moet de capaciteit via de

Amsterdamsebrug worden uitgebreid omdat de huidige fietspaden te smal worden voor het groeiend aantal bewoners van Zeeburgereiland en IJburg. In combinatie met een definitieve pontverbinding (nog uit te werken met Rijkswaterstaat) biedt dit garantie van een goede fietsontsluiting voor de bewoners van Zeeburgereiland en IJburg.
De ongelijkvloerse kruising op de Zuiderzeeweg/IJburglaan zorgt voor een betere en veiligere doorstroom van fietsers en voetgangers, en ook de OV-haltes rondom de kruising worden hierdoor beter bereikbaar. Door de onderdoorgang voor het autoverkeer van de IJburglaan ontstaat bovenop ruimte voor het Zeeburgerplein, wat de leefbaarheid van deze plek en het eiland ten goede komt. Tegelijkertijd zorgt de ondertunneling voor een betere doorstroom van het autoverkeer op de IJburglaan.

Ook op korte termijn verbetert de gemeente de leefbaarheid en bereikbaarheid van het Zeeburgereiland: de gemeente vergroot de tramhalte op de kruising IJburglaan/Zuiderzeeweg en realiseert een voorlopige bushalte op de Zuiderzeeweg. In het voorjaar 2024 zijn er culturele en sociale initiatieven geopend, zoals broedplaats Baggerbeest en Kokomo in Baaibuurt Oost.

2. Vast te stellen scenario 1-min als voorkeursscenario voor de Cruciale Mijl IJburglaan op basis van de definitieve Nota van Uitgangspunten (bijlage 4). Scenario 1-min bestaat uit:
a. Meer ruimte voor voetganger, fiets en OV op de kruising Zuiderzeeweg-IJburglaan door een relatief korte auto-onderdoorgang (circa 170 meter);
b. Het verplaatsen van de trambaan naar het noorden van de IJburglaan om doorstroming te verbeteren en prioriteit van tramlijn 26 te behouden;
c. Vergroten capaciteit Enneüs Heermabrug door extra rijbanen op de bestaande brug en een nieuwe bredere fiets- en voetgangersbrug naast de Enneüs Heermabrug.

Voor de Cruciale Mijl IJburglaan zijn in twee rondes (zeef 1 en zeef 2) de onderstaande scenario's uitgewerkt en afgewogen middels een Maatschappelijke kosten-batenanalyse (hierna MKBA) (bijlage 4.b) en Multicriteria-analyse (hierna MCA) (bijlage 4.c). De conclusie is dat scenario 1-min de voorkeur heeft. Hieronder en in de Nota van Uitgangspunten is dit nader onderbouwd.

Scenario	Omschrijving scenario	Kosten *
0-plus	Eenvoudige en goedkope verkeersmaatregelen die de knelpunten in de doorstroming tijdelijk verkleinen (geen grote ingrepen als een onderdoorgang/tunnel op de kruising Zuiderzeeweg-IJburglaan of verleggen van de trambaan naar de noordzijde). Hiermee worden problemen verzacht en uitgesteld, maar niet opgelost.	€ 5 miljoen
1-min	Sobere doelmatige uitvoering van scenario 1 (zie onder), met een korte onderdoorgang voor autoverkeer van circa 170 meter ter hoogte van de Zuiderzeeweg-IJburglaan, het verplaatsen van de trambaan naar het noorden van de IJburglaan en een extra fiets- en voetgangersbrug naast de Enneüs Heermabrug.	€170 miljoen **
1	Een onderdoorgang voor autoverkeer (maximaal 249 meter lang) ter hoogte van de Zuiderzeeweg-IJburglaan, het verplaatsen van de trambaan naar het noorden van de IJburglaan en een extra fiets- en voetgangersbrug naast de Enneüs Heermabrug	€ 200 miljoen
2	Tunnel voor autoverkeer (circa 600 meter lang) op de IJburglaan, het verplaatsen van de trambaan naar het noorden van de IJburglaan en een extra fiets- en voetgangersbrug naast de Enneüs Heermabrug.	€ 330 miljoen
3	Tunnel voor de IJtram tot voorbij de Marie Baronlaan, de trambaan ligt ten noorden van de IJburglaan met een extra fiets- en voetgangersbrug naast de Enneüs Heermabrug. Het autoverkeer blijft op straatniveau.	€ 246 miljoen
4	Gecombineerde tunnel voor zowel autoverkeer en de IJtram, de trambaan ligt deels ten noorden van de IJburglaan met een extra fiets- en voetgangersbrug naast de Enneüs Heermabrug.	€ 475 miljoen

** De kostenramingen voor de scenario's 0-plus t/m scenario 2 betreffen P50 en prijspeil 2022 (zeef 2). De kostenraming voor de scenario's 3 en 4 betreffen P50 en prijspeil 2021 (zeef 1). P50 is een verwachtingswaarde. Het genoemde bedrag wordt in 50% van de gevallen onderschreden en in 50% van de gevallen overschreden. De relevantie van deze getallen zit niet in de absolute waarde, maar in de relatieve verschillen. Voor het raadsbesluit is alleen scenario 1-min financieel verder uitgewerkt, met een actualisatie van scope, risico's en prijspeil. Dat wijzigt niets aan de relatieve verschillen van de varianten in deze tabel – deze verschillen blijven bestaan.*

*** Voor scenario 1-min is de raming van de investeringskosten geactualiseerd. Sinds de publicatie van de concept Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan (d.d. september 2023) zijn nadere onderzoeken gedaan naar de onderdoorgang, kabels en leidingen en de constructie van de Enneüs Heermabrug. Hieruit volgt een beter en meer gedetailleerde inschatting van de werkzaamheden en van de kosten. Ook is het prijspeil van de raming aangepast van 2022 naar 2024. De actualisatie van de raming heeft geleid tot hogere investeringskosten. Scenario 1-min is nu geraamd op €239 miljoen (prijspeil januari 2024, p50). Op P85 bedraagt de raming €278 miljoen.*

<u>Zeef 1</u>
In zeef 1 (PBI-fase 2A) zijn scenario's 1 t/m 4 onderzocht en afgewogen door middel van een MKBA en MCA. De conclusies van zeef 1 zijn:

- Scenario 2 leidt per saldo grofweg tot bijna vergelijkbare positieve effecten als de gecombineerde tram- en autotunnel van scenario 4, maar is duidelijk goedkoper.
- Scenario 1 leidt tot minder ruimtelijke kwaliteit, maar scoort qua bereikbaarheid vergelijkbaar met de autotunnel van scenario 2. De kosten zijn duidelijk lager, de haalbaarheid beter.
- Scenario 3 de tramtunnel heeft minder positieve ruimtelijke kwaliteitseffecten dan de onderdoorgang van scenario 1 of de autotunnel van scenario 2. Dit komt omdat het ondergronds brengen van de trambaan de oversteekbaarheid van fietsers en voetgangers slechts beperkt verbetert en omdat het ondergronds brengen van de trambaan relatief weinig ruimte oplevert. Het autoverkeer – het meest dominant aanwezig en kost het meeste ruimte – blijft in dit geval op straatniveau.

Bij de vaststelling van de Bestuursopdracht Zeeburgereiland (B en W, nov. 2021) heeft het gemeentebestuur tussentijds besloten om scenario's 3 en 4 niet nader uit te werken en gevraagd om vanwege budgettaire redenen twee scenario's toe te voegen: een 0-plus scenario waarin de doorstroming geoptimaliseerd wordt via verkeersmanagementmaatregelen (geen grote ingrepen zoals tunnel, onderdoorgang, nieuwe brug of verleggen trambaan) en een 1-min scenario (sobere uitvoering van scenario 1 met o.a. een kortere onderdoorgang), ook gezien het feit dat beheer- en onderhoudskosten van tunnels hoog uitvallen – deze kosten worden uitgewerkt vooraf aan het uitvoeringsbesluit.

<u>Zeef 2</u>
In zeef 2 (PBI-fase 2B) zijn scenario's 0-plus t/m 2 onderzocht en afgewogen door middel van een MKBA en MCA. De conclusies van zeef 2 zijn:

- Scenario 0-plus leidt niet tot een duidelijke verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. De infrastructuur blijft dezelfde barrière vormen waardoor de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid niet of nauwelijks verbetert. De mogelijkheid om over te steken verbetert voor voetganger en fiets alleen aan de westkant van de Zuiderzeeweg, tram 26 wordt niet betrouwbaarder, bus 37 loopt forse vertraging op en doorstroming van autoverkeer blijft een groot probleem. Hiermee voldoet dit scenario niet aan de doelstellingen van het project; verbeteren doorstroming voor de verschillende modaliteiten en vergroten ruimtelijke kwaliteit.
- De onderdoorgang (scenario 1-min en scenario 1) en autotunnel (scenario 2) scoren vrijwel gelijkwaardig op het gebied van doorstroming en bereikbaarheid. Scenario 2 scoort beter op ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid. De kosten van dit scenario zijn echter fors hoger en de realisatie is complexer en brengt meer risico's met zich mee. Uit de MKBA (bijlage 4.b) blijkt dat de extra positieve effecten op ruimtelijke kwaliteit daar onvoldoende tegenop wegen.
- De bereikbaarheid wordt zowel bij de korte onderdoorgang (scenario 1-min) en de onderdoorgang (scenario 1) verbeterd, terwijl de kosten van de korte onderdoorgang lager zijn. Op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid scoort scenario 1 iets beter dan scenario 1-min, omdat de onderdoorgang ter hoogte van de kruising Zuiderzeeweg-IJburglaan circa 80 meter langer is. Bij de overige kruisingen wordt bij scenario 1-min minder asfalt toegevoegd voor auto, waardoor er meer ruimte is voor groene bermen. Uit de MKBA blijkt dat de kostenbesparing van scenario 1-min (MKBA-score 1,4) opweegt tegen de beperkte meerwaarde van scenario 1 (MKBA-score 1,5). De investeringskosten (verschil van €30 miljoen, raming prijspeil 2022, P50) alsmede de beheer- en onderhoudskosten (verschil van €20 miljoen) van scenario 1-min zijn lager dan van scenario 1.

<u>Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit</u>
Het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit heeft negatief geadviseerd over het sobere en doelmatige voorkeursscenario (scenario 1-min) van project Cruciale Mijl IJburglaan. Het Toetsteam vindt dat bij de afweging en keuze van het voorkeursscenario de nadruk te veel ligt op doorstroming en dat dit ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Het Toetsteam adviseert de uitgangspunten ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit, groen en leefbaarheid nader te concretiseren.
In het Bestuurlijk Team Fysieke Leefomgeving (12 februari 2024) is echter besloten om vast te houden aan scenario 1-min. Dat is nu leidend geworden. Het voorstel is om in de volgende fase van het project binnen de (financiële) kaders van scenario 1-min te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor hogere ruimtelijke kwaliteit, betere oversteekbaarheid en verbeterde leefbaarheid. Zie bijlage 5 voor de ontvangen adviezen.

<u>Conclusie: voorkeur voor scenario 1-min, korte onderdoorgang met noord-ligging trambaan en een nieuwe bredere fiets- en voetgangersbrug naast de Enneüs Heermabrug</u>
Voor de Cruciale Mijl IJburglaan is scenario 1-min – ook na de inspraak en de adviezen van de stadsdelen (zie toelichting in bijlage 1) en de LetOp!-sessie (zie toelichting in bijlage 1) – het voorkeursscenario. De kortere onderdoorgang van scenario 1-min scoort het beste op grond van de MKBA-score en is in lijn met het uitgangspunt in het coalitieakkoord 'sober en doelmatig' en financieel beter haalbaar dan scenario 1.

3. Vast te stellen de voorkeurslocatie voor de Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland op de Oostpunt op basis van de definitieve Nota van Uitgangspunten (bijlage 6) met als hoofdpunten:
a. Ruimte voor het stallen van 38 trams van de IJtram (lijn 26) en een ruimtelijke reservering voor uitbreiding met nog eens 16 trams voor een mogelijke toekomstige tramverbinding naar de

Sluisbuurt (project Verbinding Zeeburgereiland);
b. De aanleg van een tramstalling op het maaiveld, in de open lucht, als uitgangspunt voor de financiële dekking;
c. Een voorkeur vanuit de stedenbouwkundige ontwikkeling van de Oostpunt om de stalling op te nemen in een gebouw, met ruimte voor andere functies (meervoudig ruimtegebruik). Onderzoek naar de haalbaarheid hiervan, op basis van privaat gedreven financieringsmogelijkheden, vindt plaats in het kader van de gebiedsontwikkeling Oostpunt.

De voorkeursvariant voor de definitieve tramstalling is in een aantal fases door middel van een stapsgewijs trechteringsproces bepaald. De overgebleven varianten zijn vervolgens beoordeeld op basis van een multicriteria-analyse. De conclusie is dat de Oostpunt de voorkeurslocatie is, met daarbij de ambitie voor een inpandige tramstalling die geschikt is voor meervoudig ruimtegebruik. Hieronder en in de Nota van Uitgangspunten is dit nader onderbouwd.

Onderzochte locaties
In PBI-fase 1 zijn in totaal 13 mogelijke locaties voor een tramstalling beschouwd. De meeste daarvan zijn als niet haalbaar of niet realistisch beoordeeld. Na het Principebesluit Programma HOV Oostflank (Hoogwaardig Openbaar Vervoer Oostflank, 2018) en het Principebesluit Cruciale Mijl IJburglaan (2020) zijn in PBI-fase 2 vijf potentiële locaties onderzocht:

- Baaibuurt-Oost;
- Oostpunt Zeeburgereiland;
- Flevopark (op de locatie van het Flevoparkbad);
- Oor A10 (in het westelijk oor van de afrit A10 S114);
- Strandeiland (als dependance voor maximaal 12 trams ter aanvulling).

Afgevallen locaties
Uit nader onderzoek is gebleken dat een definitieve tramstalling op de locaties Flevopark, Oor A10 en Strandeiland onhaalbaar en onwenselijk zijn, daarom zijn deze locaties tussentijds afgevallen:

- *Flevopark*: Deze locatie is niet op tijd (in 2032) bereikbaar als locatie voor een definitieve tramstalling voor de IJtram, want de nieuwe tramverbinding naar het Zeeburgereiland wordt past op zijn vroegst in 2040 in gebruik genomen. Daarnaast was er veel weerstand uit de omgeving tegen een tramstalling op deze locatie, omdat het Flevoparkbad zou moeten worden gesloopt en in een andere vorm naast of bovenop de tramstalling zou moeten worden ingepast.
- *Oor A10*:een tramstalling voor 38 trams met een reservering voor 16 extra trams blijkt uit nader ontwerp ruimtelijk-fysiek niet inpasbaar te zijn in het oor van de A10. Ook het plaatsen van voorzieningen (als reinigen, zandvullen en klein onderhoud) in het Oor A10 als aanvulling op een tramstalling in de Baaibuurt-Oost is onwenselijk, omdat het gebruiksproces van de tramstalling veelvuldig oversteken van de afrit A10 noodzakelijk maakt.
- *Strandeiland:* het verdelen van de stallingscapaciteit over twee stallingen is functioneel, organisatorisch en financieel erg inefficiënt. Daarnaast is de beoogde locatie – midden in een woonblok – vanuit ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (geluid en trillingen) ongewenst.

Afweging varianten van overgebleven locaties (bepalen voorkeursvariant)

De twee overgebleven locaties Baaibuurt-Oost en Oostpunt zijn in beginsel beide geschikt voor een definitieve tramstalling. Voor deze locaties zijn de onderstaande varianten nader uitgewerkt en afgewogen door middel van een MCA

Variant	Omschrijving	Kosten *
1	Baaibuurt Oost: uitbreiding bestaande tramstalling, met lichte overkapping	€ 167 miljoen
2	Baaibuurt Oost: nieuwe inpandige tramstalling, geschikt voor meervoudig ruimtegebruik	€ 274 miljoen
3	Oostpunt: nieuwe tramstalling op de Oostpunt in de openlucht	€ 136 miljoen
4	Oostpunt: nieuwe inpandige tramstalling, geschikt voor meervoudig ruimtegebruik	€ 249 miljoen

De kostenramingen voor de varianten zijn gebaseerd op prijspeil 2022. De voorkeursvariant in de financiële onderbouwing bij besluit 5 is gebaseerd op prijspeil 2024.

De voorkeurslocatie voor een nieuwe, definitieve en toekomstvaste tramstalling is de Oostpunt van het Zeeburgereiland, met de ambitie voor een inpandige stalling geschikt voor meervoudig ruimtegebruik. Deze locatie ligt op enige afstand van huidige en toekomstige woningbouw, en conflicteert daardoor niet met de leefbaarheid van een woonbuurt. Het verplaatsen van de tramstalling naar de Oostpunt levert ruimte op voor circa 700 extra woningen in Baaibuurt Oost. Een tramstalling op de Oostpunt biedt, mede door de ligging aan de A10, ruimtelijke en programmatische kansen, voor bijvoorbeeld de realisatie van een mobilteits-/stadshub op het dak van de tramstalling. In de portefeuille Verkeer (Investeringsdomein ORM) is hiervoor geen financiële ruimte; de markt zou dit dan moeten oppakken. Daarnaast sluit een tramstalling op de Oostpunt aan bij de voorkeur voor een noordligging van de trambaan op de IJburglaan (project Cruciale Mijl IJburglaan).

De Baaibuurt-Oost wordt op termijn ontwikkeld tot een gemengde woon-werkwijk in hoge dichtheden, wat slecht te combineren is met een industriële functie als een grote tramstalling. Een dergelijke functie heeft een grote barrièrewerking in het gebied. Weliswaar kan een tramstalling stedenbouwkundig worden ingepast, maar de kans op overlast voor bewoners door het gebruik van de tramstalling (trillingen, geluid en visuele hinder) is groot, met als risico dat het gebruik van de tramstalling in de toekomst moet worden beperkt vanwege de leefbaarheid.

De ambitie vanuit de gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland is nadrukkelijk gericht op het onderbrengen van de stalling in een gebouw, bij voorkeur met meerdere functies (meervoudig ruimtegebruik), en mogelijk een groen dak. De haalbaarheid van een dergelijk gebouw is mede afhankelijk van de financiering vanuit de markt en wordt de komende twee jaar onderzocht in het kader van de stedenbouwkundige planvorming voor de Oostpunt.

Advies Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (hierna OR&M)
Het Toetsteam OR&M heeft positief geadviseerd over de Nota van Uitgangspunten onder de voorwaarde dat ruimtelijke randvoorwaarden voldoende worden geborgd in de Nota van Uitgangspunten. Denk hierbij aan inpassing in het Natuur Netwerk Nederland, gebruik van schaarse ruimte en een groene inrichting van de Oostpunt. Het advies van het Toetsteam is na de inspraakperiode – en tegelijkertijd met de inspraakreacties – verwerkt in de definitieve Nota van Uitgangspunten.

4. Vast te stellen de voorkeursvariant Verbinding Zeeburgereiland om de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg per fiets en openbaar vervoer (OV; bus op kortere termijn, tram op lange termijn) te verbeteren, op basis van de definitieve Notitie Voorkeursalternatief (Notitie VKA) (bijlage 7), de Milieueffectrapportage (hierna het MER) (bijlage 8) en de Aanvulling op het MER (bijlage 9), met als belangrijkste punten:

a. Het realiseren van een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, met een vrije overspanning van 100 meter en een doorvaarthoogte van 9.10 meter, aan de noordzijde en direct naast de huidige Amsterdamsebrug, om een veilige en comfortabele fietsroute met voldoende capaciteit te faciliteren voor het sterk toenemende aantal fietsers op deze route door de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg;
b. Het wijzigen van de indeling van de bestaande, zogenaamde aanbruggen (de bestaande hellingbanen naar de boogbrug zelf) in een voetgangersstrook, een twee richtingen fietspad en een twee richtingen autoweg;
c. Het realiseren van een nieuwe fietsbare op- en afrit van de Amsterdamsebrug naar de Zuider IJdijk, om de toekomstige stroom fietsers van en naar Zeeburgereiland en IJburg te spreiden over meerdere routes. Dit om onder meer het drukke kruispunt Zuiderzeeweg-IJburglaan en de smalle en drukke Nesciobrug te ontlasten;
d. Een ruimtereservering definiëren en in de volgende fase vast te stellen voor een mogelijke toekomstige trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal van de Indische Buurt naar de Sluisbuurt inclusief aanbruggen, spoor en haltes langs de Zuiderzeeweg en in de Sluisbuurt.

In het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg (2018) is opgenomen dat er maatregelen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat IJburg en Zeeburgereiland goed bereikbaar blijven. Het huidige fietspad over de Amsterdamsebrug is nu al te smal voor veilig en vlot fietsverkeer tijdens de spits. In lijn met het advies van de Commissie Oeververbindingen is het voorkeursalternatief gericht op het verbeteren van de fietsroute over de Amsterdamsebrug. Hiervoor wordt de wegindeling gewijzigd. In plaats van van de éénrichtingen voetganger- en fietspad aan weerszijde van auto, schuiven de autostroken op naar de zijkant, zodat er ruimte komt voor een tweerichtingenfietspad. Op die manier kan de gemeente meer ruimte creëren. Gezien de inspraakreacties en het advies van het stadsdeel Oost is er een voetganger strook toegevoegd op de aanbruggen.

Er komt een extra fietsbare weg van de boogbrug naar de Zuider IJdijk. De auto's moeten ter hoogte van het kanaal, vanwege de constructie van de huidige brug weer in het midden, onder de bogen, rijden. Daarom moet er over het kanaal een nieuwe fietsbrug gebouwd worden. Met Rijkswaterstaat is in de zomer 2023 de afspraak gemaakt dat deze op dezelfde hoogte komt als de huidige brug (9.10 meter doorvaarthoogte) en een vrije overspanning van 100 meter, zodat RWS in de toekomst het kanaal zou kunnen verbreden.

Het voetpad, tweerichtingenfietspad en de fietsbrug komen aan de noordkant, zodat er aan de zuidkant ruimte gereserveerd kan worden om de tram vanuit de bestaande sporen van de Indische Buurt naar de Sluisbuurt door te trekken. De ruimtereservering houdt rekening met een nieuwe constructie van zowel de brug over het kanaal als de aanbruggen. Deze hoeft nu nog niet gebouwd te worden omdat uit de onderzoeken blijkt dat de groei van het aantal reizigers de komende jaren nog op te vangen is door intensiveren van de bestaande tram (lijn26) en bus (lijn 37).



<u>Voorjaarsnota 2024: geen dekking domein Openbare Ruimte en Mobiliteit (hierna ORM) voor uitvoering Fietsverbinding Zeeburgereiland; vooralsnog niet starten met de PBI-fase 3</u>
Ten behoeve van de Begroting 2025 heeft het college bij de Voorjaarsnota 2024 een overzicht besproken van de investeringen in openbare ruimte en mobiliteit die de komende 15 jaar nodig of zeer gewenst zijn voor de groei van de stad. Aan de hand van zeven criteria zijn deze vervolgens gerangschikt.

Daarnaast is gekeken naar de verwachte ruimte voor investeringen voor de groeiende stad de komende 15 jaar, verondersteld dat het investeringsplafond in reële zin gelijk blijft. Naast de extra ruimte die het college heeft gecreëerd om de Oostbrug over het IJ mogelijk te maken, heeft het college zich ingespannen om ook na de periode 2024-2028 ruimte te scheppen voor de eerste zes projecten binnen deze rangschikking. De Cruciale Mijl en de Definitieve Tramstalling vallen hierbinnen. De Fietsverbinding Zeeburgereiland valt er buiten.

Het college ziet daarom op basis van de huidige financiële inzichten geen mogelijkheid om de bijdragen vanuit de portefeuille Mobiliteit voor de Fietsverbinding Zeeburgereiland de komende 15 jaar in te passen in Investeringsdomein ORM.

Daardoor is er momenteel geen dekking voor het aandeel ORM, voor de uitvoeringsfase van de

Fietsverbinding Zeeburgereiland. De middelen vanuit de twee andere dekkingsbronnen (Vervoerregio Amsterdam en middelen vanuit Grond en Ontwikkeling), tweederde van de kosten, zijn wél gedekt.

Project Fietsverbinding Zeeburgereiland: wél afronden van beperkt aantal werkzaamheden voor veiligstellen uitgangspunten|
Het project Fietsverbinding Zeeburgereiland maakt onderdeel uit van een samenhangend pakket maatregelen in het mobiliteitsplan voor Zeeburgereiland en IJburg, en een samenhangend Ruimtelijk Kader voor Zeeburgereiland.

Met het afronden van een beperkt aantal werkzaamheden worden de uitganspunten voor een eventuele herstart van het project in een latere fase, waarin er wél zicht zou zijn op dekking vanuit domein ORM, zo goed als mogelijk veiliggesteld. Daarmee houden we zicht om op termijn de drukste, meest kwetsbare schakel in het hoofdfietsnet op de archipel Zeeburgereiland en IJburg aan te pakken.

Met het Rijk is na jarenlange gesprekken een voor de gemeente zowel functioneel als financieel gunstig akkoord bereikt over lengte en doorvaarthoogte van een nieuwe fietsbrug naast de bestaande Amsterdamsebrug. Het tijdelijke uitstel van de start van de PBI-fase 3 vraagt om aanvullende afspraken met het Rijk gericht op het veiligstellen van de uitgangspunten.

Het project is het sobere, doelmatige alternatief, na advies Commissie d'Hooghe tot het schrappen van de (veel duurdere) fietsbrug Sluisbuurt - Sporenburg. Met de resterende werkzaamheden en veiligstellen van de uitgangspunten vergroten we de kans om later alsnog dit sobere doelmatige alternatief te kunnen realiseren.

Voorbeelden van de resterende werkzaamheden zijn ruimtelijke afspraken in de Indische Buurt ter plaatse van de nieuwbouw van Flevoparkbad, de raakvlakken met het Stedenbouwkundig Plan Baaibuurten waar het College van B en W recent opdracht toe heeft gegeven en het borgen van afspraken met Rijkswaterstaat.

Raming voorbereidingskrediet (proceskosten of 'VAT-kosten') en dekking
Voor de eerstvolgende fase van de infrastructuurprojecten (PBI-fase 3) is een kostenraming gemaakt van de proceskosten (*'VAT-kosten'*) en dekkingsverdeling volgens onderstaand schema:

Tabel Kostenraming PBI-fase 3 (bedragen in miljoen euro; totaaltelling afgerond op 0,1 miljoen)

Project	**Raming**	**Dekking**				
	prijspeil 2024	Rijk	Saldo	ORM	VEF	BDU
Cruciale Mijl IJburglaan	9,0	1,6	7,4	1/3 = 2,5	1/3 = 2,5	1/3 = 2,5
Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland	5,5	1,2	4,3	1/4 = 1,1	1/4 = 1,1	1/2 = 2,1
Calamiteitenkeerlus IJtram	0,3	-	0,3	1/4 = 0,1	1/4 = 0,1	
Te verrekenen hogere kosten nu afgeronde PBI-fase 2	1,8		1,8	Ca. 1/3 = 0,6	Ca. 1/3 = 0,6	Ca. 1/3 = 0,6
Totaal	**16,6**	**2,8**	**13,8**	**4,3**	**4,3**	**5,3**

In deze tabel is de kostenraming voor de PBI-fase 3 van de Fietsverbinding Zeeburgereiland weggelaten. Deze raming bedraagt €2,4 miljoen waarvan 1/3 (€0,8 miljoen) gedekt is via G& O/VEF, 1/3 (€0,8 miljoen) via VRA/BDU en 1/3 via V& OR/ORM (€0,8 miljoen). Echter, domein ORM heeft geen dekking voor de uitvoering van de Fietsverbinding, reden waarom dat project nu vooralsnog wordt stopgezet.

De ramingen voor de PBI-fase 3 zijn gelijk aan het aan de Raad gevraagde voorbereidingskrediet. De ramingen zijn voor alle projecten gebaseerd op de directe kosten van personele capaciteit en advies. Hiervoor geldt geen zogenoemde 'P-waarde' (zie hierna bij de investeringsramingen, die zijn wél gebaseerd op een P-waarde).

Voorinvestering Kabels en Leidingen project Cruciale Mijl IJburglaan
Om het project Cruciale Mijl IJburglaan mogelijk te maken, moeten er over de gehele tracélengte afspraken gemaakt worden op welke wijze het tracé ondergronds vrijgemaakt kan worden van kabels en leidingen (functievrij), zodat de uitvoering van de Cruciale Mijl IJburglaan zonder verstoring kan plaatsvinden. Op nadrukkelijk advies van de adviseurs Kabels & Leidingen van de gemeente Amsterdam is in dit project als uitgangspunt genomen dat het functievrij maken van kabels en leidingen vooruitlopend op de werkzaamheden van project Cruciale Mijl IJburglaan plaatsvindt. Hiervoor moet een voorinvestering gedaan worden voor het functievrij maken van het projectgebied van de Cruciale Mijl IJburglaan. In de volgende fase (PBI-fase 3) wordt dit nader onderzocht en wordt een afzonderlijk uitvoeringsbesluit voorgelegd aan het bestuur.

Voorbereidingskredieten zijn onderdeel van de integrale investeringsraming
De voorbereidingskredieten zijn onderdeel van de integrale investeringsraming die voor de drie infrastructuurprojecten Cruciale Mijl IJburglaan, Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland en Verbinding Zeeburgereiland is opgesteld. Het overzicht van de integrale investeringsramingen, inclusief dekkingsrichting ('zicht op dekking') is als volgt:

Tabel Totale investeringskosten (bedragen in miljoen euro; totaaltellingen afgerond op 0,1 miljoen)

Project	**Raming**	**Dekking**				
	prijspeil 2024	Rijk	Saldo	ORM	VEF	BDU
Cruciale Mijl IJburglaan	P85 *): 278,0	46,5	231,5	1/3 = 77,2	1/3 = 77,2	1/3 = 77,2
Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland	P50: 164,7	32,0	132,7	1/4 = 33,2	1/4 = 33,2	1/2 = 66,4
Verbinding Zeeburgereiland ***)	P50: 51,7	-	51,7	1/3 = 17,2	1/3 = 17,2	1/3 = 17,2
Calamiteitenkeerlus IJtram	Indicatief: 7,7	-	7,7	1/4 = 1,9	1/4 = 1,9	1/2 = 3,9
Totaal	**502,1**	**78,5**	**423,6**	**129,5**	**129,5**	**164,7**

*) Raming P50: €239,2 miljoen
*) De Vervoerregio herijkt haar BDU-bijdrage in de totale investeringskosten na de planuitwerkingsfase, maar vooraf aan het uitvoeringsbesluit door de Gemeenteraad voor de drie infraprojecten. Dit geldt ook voor de bijdrage van V& OR/ORM en G& O/VEF.
***) De dekking voor de Fietsverbinding Zeeburgereiland aandeel ORM (€17,2 miljoen) is niet geregeld, de dekking vanuit G& O/VEF en VRA/BDU is wél geregeld. Er worden afrondende

werkzaamheden uitgevoerd in opdracht van gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland om de uitgangspunten voor een eventuele herstart van de PBI-fase 3 op een later moment veilig te stellen.

Alle investeringsramingen zijn gebaseerd op SSK-ramingen met prijspeil 1-1-2024, behalve voor project Calamiteitenkeervoorziening IJtram op Zeeburgereiland: dat is vooralsnog een indicatieve raming, die in PBI-fase 3 wordt uitgewerkt.

Regeling Grote Projecten en 'P-waarde'
Alle investeringsramingen zijn op P50-niveau (een statistische berekening waarbij de kans dat de werkelijke kosten hoger uitkomen 50% bedraagt, en lager uitkomen ook 50%), behalve voor project Cruciale Mijl IJburglaan. Deze is vanwege het grotere risicoprofiel geraamd op P85 (kans dat de werkelijke kosten hoger uitkomen is 15%, en lager uitkomen 85%).
Het totaal van de projecten Cruciale Mijl IJburglaan, Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland en Verbinding Zeeburgereiland valt onder de Regeling Grote Projecten.

Als uitgangspunt voor de Regeling Grote Projecten geldt de raming op P85-niveau. Voor Zeeburgereiland is per project een inschatting gemaakt van het risicoprofiel en de complexiteit. Het huidige beeld is dat voor project Cruciale Mijl IJburglaan P85 vertrekpunt moet zijn, terwijl bij de minder complexe projecten Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland en Verbinding Zeeburgereiland volstaan kan worden met P50. De Cruciale Mijl IJburglaan is complex in zowel scope (lange, doorsnijdende infrastructuur), aard (ondergrondse constructies) als omgeving (de vele raakvlakken langs het infraproject). De Tramstalling als utiliteitsproject op de Oostpunt is beter 'afgeschermd' voor omgevingsinvloeden, en in fysieke scope duidelijk begrensd. De fietsverbinding Zeeburgereiland is in scope en aard relatief eenvoudig waarbij het belangrijkste aandachtspunt – instemming van Rijkswaterstaat met het project en de maatvoering – op dit moment voldoende beheerst is.

Uitgangspunt voor de Cruciale Mijl IJburglaan is om te sturen op P50-waarde, waarbij het projectteam periodiek de risico's bewaakt en gezamenlijk (gemeente V& OR, gemeente G& O, en Vervoerregio) deze beheersen.
In de periodieke voortgangsrapportage geeft het projectteam regelmatig inzicht in de daadwerkelijke kostenprognose en de ontwikkeling ten opzichte van het kredietbesluit. Het uitvoeringskrediet voor de Cruciale Mijl IJburglaan wordt t.z.t. toegekend op P85, maar het project krijgt budget voor P50. Als er omstandigheden zijn, waarbij de prognose op een later moment hoger uitkomt dan deze P50-waarde, analyseert het projectteam de oorzaak en worden beheersmaatregelen doorgevoerd. Pas als laatste stap wordt aan het bestuur voorgelegd om het budget op dat moment te verhogen tot het niveau van de aangepaste prognose (tot maximaal P85).

Hogere investeringsramingen Cruciale Mijl IJburglaan en Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland

De investeringsraming voor project Cruciale Mijl IJburglaan komt hoger uit dan gepresenteerd aan het College van B&W bij het besluit tot inspraak in september 2023 en hoger dan opgenomen in het financieel perspectief bij de najaarsbrief van het mobiliteitsplan 2023 (P50: €239,2 miljoen ten opzichte van €176 miljoen; P85: €278 miljoen ten opzichte van €235 miljoen). Dit wordt verklaard door aanpassing aan prijspeil 2024, extra reserveringen voor kabels en leidingen onder het gehele tracé en voor versterking van de Enneüs Heermabrug om de verplaatsing van de traminfrastructuur naar de noordzijde op die locatie mogelijk te maken.
Bij de beoordeling van de inpasbaarheid in Investeringsdomein ORM op middellange termijn is deze kostenverhoging al meegenomen.

Ook de investeringsraming op P50-niveau voor project Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland komt hoger uit dan gepresenteerd aan het College van B&W bij het besluit tot inspraak in september 2023 en in het financieel perspectief bij de najaarsbrief van het mobiliteitsplan (€164,7 miljoen ten

opzichte van €136 miljoen). Dit wordt verklaard door aanpassing aan prijspeil 2024 en door het toewijzen van de kosten van de paalfunderingen aan het project. Deze kostenverhoging was nog niet bekend bij de beoordeling van de ruimte op middellange termijn in domein ORM, maar hij lijkt inpasbaar.

Uit een nadere beschouwing van de draagkracht van de ondergrond waarop de tramstalling gebouwd wordt (Oostpunt) is gebleken dat de slechte grondgesteldheid in combinatie met de strenge zettingseisen die aan de stalling worden geëist, uitzonderlijke maatregelen vraagt om het terrein geschikt te maken voor de tramstalling. We kunnen niet eenvoudig volstaan met het aanbrengen van een laag zand, maar hiervoor is een zgn. 'palenmatras' nodig. Deze kosten zijn feitelijk funderingskosten voor de stalling en zijn daarom in de kostenraming van de stalling meegenomen. De investeringskosten voor de tramstalling zijn hierdoor met circa €18 miljoen toegenomen t.o.v. de eerdere raming.

De investeringsraming voor de fietsverbinding Zeeburgereiland (€51,7 miljoen) is stabiel gebleken en ongewijzigd ten opzichte van de investeringsraming die is gepresenteerd aan het College van B&W bij het besluit tot inspraak in september 2023 en het financieel perspectief bij de najaarsbrief van het mobiliteitsplan 2023.

Alle bijdragen vanuit domein ORM, met uitzondering voor de fietsverbinding Zeeburgereiland, zijn opgenomen in de voorjaarsnota 2024 c.q. voorzien in de begroting tot en met 2028.

Financieringssystematiek
De drie fondsen ORM/Verkeer en Openbare Ruimte (hierna V& OR), het Vereveningsfonds (hierna VEF)/G& O en BDU (fonds van Vervoerregio Amsterdam) kennen hun eigen financieringssystematiek, en de technieken passen nog niet geheel op elkaar aan voor de uitvoeringsfase. Voor de nu te starten PBI-fase 3 is deze afstemming wél geregeld. Bij de uitvoeringsbesluiten over ca twee jaar volgt een definitief voorstel voor de aansluiting en afstemming van de financiële stelsels. Globaal is dit de lijn voor de uitvoeringsfase:

V& OR/ORM dekt op voorhand tot P85 (voor project Cruciale Mijl IJburglaan).
G& O heeft, bij het investeringsbesluit Sluisbuurt, een reservering opgenomen in het VEF van €100 miljoen. Daarnaast wordt er jaarlijks €25 miljoen gespaard voor bovenplanse investeringen in meerdere gewesten. Pas bij het uitvoeringsbesluit te zijner tijd zal G& O de bijdrage van het Vereveningsfonds aan de Cruciale Mijl IJburglaan op basis van P50 opnemen in een grondexploitatie en zal dan een risicovoorziening in het Vereveningsfonds voor het resterende bedrag (1/3 van het verschil tussen P50 naar P85) treffen. De bijdrage van het VEF aan het voorbereidingskrediet valt binnen de reservering van €100 miljoen.

Het project Cruciale Mijl IJburglaan krijgt bij het uitvoeringsbesluit te zijner tijd budget en mandaat voor P50. De P50-raming is met de huidige inzichten €239,2 miljoen. Eventueel extra dekking tot P85 (€278 miljoen) zal dan mogelijk een nieuw bestuurlijk besluit vereisen (dit wordt nog nader uitgewerkt, voorafgaan aan het uitvoeringsbesluit).

De dekkingsverdeling voor project Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland (50% Vervoerregio, 25% gemeente Investeringsdomein ORM en 25% gemeente VEF) is vanuit optiek van Investeringsdomein ORM (portefeuille Verkeer) 'worst case'. De gemeente gaat tijdens de PBI-fase 3 met Vervoerregio Amsterdam het gesprek over deze dekkingsverdeling aan.

Mogelijke besparing op investeringskosten bij tweerichtingenmaterieel IJtram

De investeringskosten voor project Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland (€164,7 miljoen) en voor de calamiteitenkeervoorziening IJtram op Zeeburgereiland (€7,7 miljoen) zijn gebaseerd op

éénrichtingmaterieel dat een rondje zal moeten rijden bij het keren. Bij eventueel tweerichtingenmaterieel zijn er aanzienlijke besparingen mogelijk op beide investeringen, door minder ruimtegebruik, minder railinfra en een eenvoudigere inpassing. Een besluit over éénrichting- of tweerichtingenmaterieel wordt genomen door de Vervoerregio Amsterdam die ook alle exploitatieafwegingen meeweegt. Dit besluit speelt eind 2024, begin 2025. Daarop kan het Raadsbesluit nu niet vooruitlopen. De investeringen zijn op dit moment gebaseerd op het huidige éénrichtingmaterieel van de IJtram.

Regeling Grote Projecten (risico's)
De drie grote infrastructuurprojecten op Zeeburgereiland vallen onder de Regeling Grote Projecten. Hiervoor is een basisrapportage *Risico's mobiliteitsprogramma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg op orde* opgesteld (bijlage 2). Conform de Regeling Grote Projecten stelt het projectteam in 2025 een eerste voortgangsrapportage op voor de gemeenteraad.

De top 11-risico's uit deze basisrapportage zijn:

Algemeen
1. Risico op stijgende bouwkosten en langere doorlooptijd, door schaarse grondstoffen en schaars personeel aan de zijde van aannemers en leveranciers;
2. Risico op langere voorbereidingstijd door schaars personeel aan de zijde van gemeente, GVB en Vervoerregio;
3. Risico op niet voldoen aan subsidie-eisen Rijk (Novexgelden);
4. Omgevingsvergunning stikstof aanlegfase grote projecten wordt niet verleend;
5. Risico op hogere complexiteit en hogere kosten voor kabels en leidingen;

Cruciale Mijl IJburglaan
6. Toeritconstructie Piet Heintunnel vervormt boven de 'interventiewaarde' tijdens de uitvoering;
7. De aanleg van een extra rijbaan op de A10-oost, westelijke rijbaan tussen afslag S114 en knooppunt Watergraafsmeer (binnenring) vindt niet of later plaats;

Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland
8. Het definitief ontwerp voor de tramstalling blijkt fysiek niet te passen ten opzichte van de 'inlussing' van TenneT binnen de eerder afgesloten overeenkomst;
9. Het lukt niet goed of enkel tegen hoge kosten en consequenties om na realisatie van een open tramstalling deze alsnog te overdekken.

Verbinding Zeeburgereiland
10. Het bereikte (voor de gemeente gunstige) momentum met Ministerie I&W/RWS over doorvaarthoogte (9,10 meter i.p.v. 11,35 meter) en overspanningslengte (100 meter i.p.v. 130 meter) van de fietsbrug gaat verloren door het vooralsnog stopzetten van het project. De drukste, meest kwetsbare schakel in het hoofdfietsnet op de archipel Zeeburgereiland en IJburg wordt niet op tijd aangepakt.
11. Ruimtereservering voor toekomstige tram wordt niet vastgelegd met als gevolg dat het OV overbelast raakt omdat een toekomstige tramverbinding tussen Zeeburgereiland en de Indische buurt niet gerealiseerd kan worden.

Planning lange termijn Zeeburgereiland en grote infraprojecten
Hieronder is de indicatieve planning weergegeven voor de ontwikkeling van het Zeeburgereiland, de Cruciale Mijl IJburglaan, Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland, Verbinding Fiets (en voor de

volledigheid verlenging IJtram fase 2 en ontwikkeling van IJburg Strandeiland Oost):

2024	
Uitvoering	Verlenging IJtram fase 1
Uitvoering	HOV bussen Strandeiland
Eerste bewoning/gebruik	Zeeburgereiland Sluisbuurt
2025	
Ingebruikname	IJtram verlenging fase 1
Ingebruikname	HOV bussen Strandeiland
Ingebruikname	Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland
Projectbesluit (Plaberum2)	Gebiedsontwikkeling Oostpunt
Investeringsbesluit (Plaberum3)	Baaibuurt West
Definitiebesluit (PBI3)	Verbinding Fiets (de PBI-fase 3 wordt vooralsnog niet opgestart)
Eerste bewoning/gebruik	IJburg Strandeiland West
2027	
Definitiebesluit (PBI3)	Cruciale Mijl IJburglaan
2028	
Uitvoeringsbesluit (PBI4)	Cruciale Mijl IJburglaan
Uitvoeringsbesluit (PBI4)	Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland
Investeringsbesluit (Plaberum3)	Oostpunt
Uitvoeringsbesluit (PBI4)	Verbinding Fiets (deze planning is onzeker, gezien vooralsnog stopzetten project)
Start bouw	Baaibuurt West
2029	
Start realiseren	Verbinding Fiets (deze planning is onzeker, gezien vooralsnog stopzetten project)
Start realiseren	Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland
2030	
Start realiseren	Cruciale Mijl IJburglaan
Eerste bewoning/gebruik	Baaibuurt West
2031 en verder	
Start realiseren	IJburg Strandeiland Oost, Verlenging IJtram fase 2
(Gefaseerde) opleveringen	Cruciale Mijl IJburglaan, Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland, Verbinding Fiets, Baai- buurten

Participatie

Inspraak

De 4 producten lagen tussen 28 september en 9 november 2023 ter inspraak. Omdat de 4 plannen nauw met elkaar samenhangen hebben de projectteams gezamenlijk en gelijktijdig bewoners geïnformeerd over de mogelijkheid tot inspraak. Op deze manier brachten de projectteams overzicht in de samenhang en planning van de 4 projecten. Ook voerden de projectteams samen één communicatiecampagne om betrokkenen te attenderen op de mogelijkheden te reageren.
Geïnteresseerden konden hun inspraakreactie indienen op één of meerdere plannen via een speciale inspraakpagina op internet, e-mail, of schriftelijk per brief. Bij het indienen van een inspraakreactie kreeg de indiener de mogelijkheid om op ieder project afzonderlijk te reageren of om een algemene inspraakreactie te geven.
Voorafgaand aan deze formele stap hebben de projecten ook op andere manieren de omgeving betrokken door gesprekken met specifieke doelgroepen en het organiseren van een informatiebijeenkomsten. Een voorbeeld hiervan is de Meet-up Zeeburgereiland, een bijeenkomst voor bewoners die regelmatig wordt georganiseerd.
Het niveau van participatie dat is toegepast is 'meedenken': Amsterdammers geven de gemeente nuttige ideeën of suggesties' (leidraad burgerparticipatie). Het doel van participatie in deze fase van het project is: (1) het in beeld brengen van de belangen en deze belangen zo goed mogelijk meenemen en meewegen bij de ontwikkeling en afweging van de scenario's, (2) kwaliteit van de plannen vergroten door kennis en ervaringen uit de omgeving mee te nemen en (3) draagvlak creëren (c.q. legitimiteit) voor het maken van keuzes en het nemen van bestuurlijke besluiten.
Er zijn 183 inspraakreacties ingediend waaruit circa 1.000 afzonderlijke inspraakpunten zijn gedestilleerd waaronder van Waternet, Rijkswaterstaat, Fietsersbond, Rover en Vrienden van het Diemerpark.

Stadsdelen
Voor de 4 projecten is advies gevraagd bij stadsdeel Oost en de projecten Verbinding Zeeburgereiland en Cruciale Mijl IJburglaan hebben ook advies ontvangen van stadsdeel Noord.
Voorafgaand aan het verzoek voor advies is op 10 oktober 2023 een technische sessie georganiseerd voor de stadsdeelcommissieleden van stadsdeel Oost en Noord en voor de commissieraadsleden van MOW en RO.
De reactie op de adviezen van de stadsdelen zijn besproken met de stadsdelen en verwerkt in de Nota's van Beantwoording.

Financiële onderbouwing

Overige toelichting

Tabel: Basisgegevens investering. Deze tabel betreft de investering PBI-fase 3 Cruciale Mijl IJburglaan en Tramstalling

Investeringssom	€14,5 miljoen: €9 miljoen CRM, €5,5 miljoen Tramstalling Dit is de bruto investeringssom inclusief bijdragen VRA en GREX.
Rentepercentage	3,25%
Afschrijvingstermijn (jaar)	50 jaar gemiddeld. Nog nader uit te werken richting uitvoering
Kapitaallasten	€189.000 per jaar
Aanvang kapitaallasten	Rentelasten in 2025. Afschrijving na oplevering in 2031/2032.
MIP nummer	

De definitieve tramstalling komt in eigendom van GVB. Bijdragen aan derden mogen op grond van de gemeentelijke regelgeving (nota Activering, Waardering en Afschrijving, art. 22) slechts onder voorwaarden worden geactiveerd. De tramstalling voldoet aan deze voorwaarden.
Dat betekent dat dekking uit Investeringsdomein ORM mogelijk is.
Er is vanuit domein ORM weliswaar dekking voor de planfase PBI-fase 3 van de Fietsverbinding Zeeburgereiland, maar niet voor de uitvoeringsfase. Daarom wordt de PBI-fase 3 van de Fietsverbinding nu niet gestart. De kosten van afrondende werkzaamheden en veiligstellen van de uitgangspunten worden gedekt door G& O, Gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland vanwege de koppeling met de aangrenzende projecten en de risicobeheersing daarvan. Het gaat om een beperkt bedrag dat in 2024 binnen bestaand budget wordt gedekt en in 2025 wordt meegenomen in de begroting van de gebiedsontwikkeling.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Geheimhouding

n.v.t.

Welke stukken treft u aan

Meegestuurd

Registratienr.	Naam
AD2024-049261	Gemeenteraad Voordracht (pdf)
AD2024-049268	1. Bijlage bij Raadsvoordracht 'Overwegingen besluitvorming'.docx (msw12)
AD2024-049269	1.a Verslag LetOp! Dwarskijksessie + memo.pdf (pdf)
AD2024-049270	1.b Nota van Beantwoording Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.pdf (pdf)
AD2024-049271	1.c Nota van Beantwoording Cruciale Mijl IJburglaan.pdf (pdf)
AD2024-049272	1.d Nota van Beantwoording Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland.pdf (pdf)
AD2024-049273	1.e Samenvatting MER - Verbinding Zeeburgereiland.pdf (pdf)

AD2024-049274	1.f Nota van Beantwoording Verbinding Zeeburgereiland.pdf (pdf)
AD2024-049275	1.g Advies Commissie Milieueffectrapportage.pdf (pdf)
AD2024-049276	1.h Aanvulling MER Verbinding Zeeburgereiland1.pdf (pdf)
AD2024-049287	2. Basisrapportage risico's.pdf (pdf)
AD2024-049288	3.1 Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland deel I - boek.pdf (pdf)
AD2024-049289	3.2 Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland deel II - bijlagen.pdf (pdf)
AD2024-049290	4.b - Bijlage Maatschappelijk Kosten-Batenanalyse Zeeburgereiland.pdf (pdf)
AD2024-049291	4.a - Bijlage Verkeerssimulatie Cruciale Mijl IJburglaan.pdf (pdf)
AD2024-049292	4. Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan.pdf (pdf)
AD2024-049293	4.c - Bijlage Multicriteria-analyse Zeeburgereiland.pdf (pdf)
AD2024-049294	4.d - Bijlage Schetsontwerp scenario 1- per kruising.pdf (pdf)
AD2024-049295	5. Advies Toetsteam OR&M (2x) Cruciale Mijl IJburglaan.pdf (pdf)
AD2024-049296	7. Notitie Voorkeursalternatief Verbinding Zeeburgereiland.pdf (pdf)
AD2024-049297	8. Milieueffectrapportage - Verbinding Zeeburgereiland.pdf (pdf)
AD2024-049298	9. Aanvulling MER Verbinding Zeeburgereiland.pdf (pdf)
AD2024-049299	6. Nota van Uitgangspunten Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland.pdf (pdf)
AD2024-049300	6.a - Bijlageboek bij NvU Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland.pdf (pdf)
AD2024-062368	Raadsbesluit 2024-175 Vaststellen van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland..pdf (pdf)
AD2024-062369	Raadsbesluit 2024-175A Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland deel I - boek.pdf (pdf)
AD2024-062370	Raadsbesluit 2024-175B Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland deel II - bijlagen.pdf (pdf)
AD2024-062676	Motie 402 van de leden Moeskops, IJmker en Asruf inzake onzichtbare auto's op de cruciale mijl (pdf)
AD2024-062677	Motie 403 van de leden Moeskops, Asruf en IJmker inzake de bewegende mobiliteitspuzzel van Zeeburgereiland (pdf)

Ter Inzage

Registratienr.	**Naam**

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Jan Straub, projectmanager G& O, 06-53680227, j.straub@amsterdam.nl