Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording

Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland

Reacties op inspraakreacties en stadsdeel Oost

Auteur(s)
Afdeling Ruimte en Duurzaamheid
In samenwerking met Verkeer en Openbare Ruimte

Opdrachtgever
Grond en Ontwikkeling
Jan Straub (senior project-manager Zeeburgereiland)

Datum
juli 2024



Inhoudsopgave

	Inleiding	**4**
	Leeswijzer	**4**
1	**Projectbeschrijving**	**6**
1.1	Context ontwikkeling Zeeburgereiland en samenhang 4 projecten	6
1.2	Doel van het project	7
2	**Inspraak en communicatie**	**8**
2.1	Proces van de inspraak	8
2.2	Inzet van communicatiemiddelen	8
2.3	Aanpak verwerking inspraakreacties	9
3	**Project overstijgende reacties**	**11**
3.1	Verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid	11
3.2	Verbinding Zeeburgereiland – Oostelijk Havengebied	12
3.2.1	Fietsbrug naar Oostelijk Havengebied	12
3.2.2	Pont naar Oostelijk Havengebied	12
3.3	Drukte en betrouwbaarheid OV	13
3.3.1	Tramlijn 26	13
3.3.2	Metro als vervanging voor de tram	14
3.3.3	Fiets in de tram	14
3.3.4	Betrouwbaarheid buslijn 37	14
3.4	Overige opmerkingen over verkeer	14
3.4.1	Brommers en scooters	15
3.4.2	Deelauto's	15
3.4.3	Gevaarlijke stoffenroute	15
3.5	Overige punten: handhaven en suggesties voor de volgende fase	16
3.6	Participatie en informatie	16
3.7	Planning	17
3.8	Complimenten	17

4 Beantwoording inspraakreacties per thema 18

4.1 Algemeen 19
4.1.1 Planvorming 19
4.1.2 Bestaande omgeving 20
4.1.3 Informatie en participatie 21
4.2.1 Woningbouwopgave 23
4.2.2 Woonaanbod 24
4.2.3 Voorzieningen 24
4.2.4 Sport en ontspanning 26
4.2.5 Waterrecreatie 27
4.3 Bereikbaarheid 28
4.3.1 Autoverkeer 28
4.3.2 Langzaam verkeer en OV 30
4.4 Leefbaarheid 31
4.4.1 Samenhang 31
4.4.2 Groen 33
4.4.3 Watersysteem 34
4.4.4 Beleving 34
4.5 Baaibuurt West 35
4.5.1 Huidige karakter 36
4.5.2 Toekomstige stadsbuurt 37
4.5.3 Participatie Baaibuurt West 38
4.6 Overig 39
4.6.1 Document 40

5 Reactie op advies Stadsdeel Oost 46

6 Hoe nu verder 49

6.1 Besluitvorming 49
6.2 Participatie 49
6.3 Onderzoeken 49

Bijlagen

Bijlage A Overzicht inspraakreacties per project en thema 51
Bijlage B Advies Stadsdeel Oost 54

Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording (NvB) met de inspraakreacties op het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en de antwoorden op de inspraakreacties. Het project Ruimtelijk Kader Zeeburgereriland biedt een integrale visie op de ontwikkeling van het Zeeburgereiland tot een stedelijk eiland met plek voor verschillende ruimteclaims.

Dit project hangt samen met 3 andere projecten: Cruciale Mijl IJburglaan, Verbinding (fietsbrug Amsterdamsebrug) en de Definitieve Tramstalling. De plannen van deze projecten hebben gelijktijdig ter inzage gelegen. Deze 4 projecten hebben een eigen Nota van Beantwoording en, na deze fase, een eigen besluitvormingsproces. Dat hebben we gedaan omdat de planning van deze projecten na deze fase verschilt. Het kost meer tijd om het ene voorkeursalternatief uit te werken dan het andere. Voor de aanbesteding en uitvoering van de projecten is nog (bestuurlijke) besluitvorming nodig. Door de projecten los van elkaar te behandelen, kunnen ze na deze fase hun eigen tempo en planning aanhouden en hoeven ze in de uitvoering niet op elkaar te wachten.

De gemeente bedankt iedereen die de moeite heeft genomen een inspraakreactie in te dienen. Hierdoor weten we welke wensen en zorgen er zijn en waar onze plannen aanpassing, aanscherping of betere toelichting nodig hebben.

Leeswijzer

Deze Nota van Beantwoording bevat alleen de antwoorden van de inspraakreacties op het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.

- In hoofdstuk 1 staat een beknopte toelichting op de context en samenhang met de andere projecten en de projectdoelstelling van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.
- In hoofdstuk 2 geven we een toelichting op de opzet van de inspraak, de aanpak van de communicatie en de manier waarop we de inspraakreacties verwerken.
- In hoofdstuk 3 beantwoorden we de meer algemene inspraakreacties die niet direct op een van de specifieke projecten van toepassing zijn.
- In hoofdstuk 4 beantwoorden we de reacties die gaan over het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, uitgesplitst naar thema. We geven aan wat er in de definitieve stukken is aangepast en wat we in de vervolgfase nog verder onderzoeken of uitwerken.
- In hoofdstuk 5 behandelen we het advies van stadsdeel Oost en geven we aan of de stukken op basis daarvan worden aangepast.
- In hoofdstuk 6 leggen we het vervolgproces uit en staat het overzicht van de vervolgonderzoeken.

In de bijlagen vindt u het advies van stadsdeel Oost en een overzicht van alle inspraakreacties. Bij elke reactie geven we aan in welke nota u het antwoord op de reactie kunt terugvinden en onder welk thema. Voor de 4 projecten samen hebben wij een groot aantal inspraakreacties ontvangen. We hebben ze zorgvuldig geanalyseerd en verdeeld over de 4 projecten. Het kan zijn dat eenzelfde onderwerp in meerdere nota's van beantwoording wordt behandeld. U kunt dus dubbelingen tegenkomen.

Omdat er heel veel inspraakreacties waren, hebben we ervoor gekozen om ze gebundeld te beantwoorden. Als u aan de hand van uw referentienummer de reactie op uw inspraak niet herkent of niet kunt terugvinden in de tekst van 1 van de 4 nota's, dan kunt u deze met uw referentienummer opvragen via inspraak.zeeburgereiland@amsterdam.nl.

1 Projectbeschrijving

1.1 Context ontwikkeling Zeeburgereiland en samenhang 4 projecten

De komende jaren bouwt Amsterdam veel nieuwe woningen. Op Zeeburgereiland, tussen de binnenstad en IJburg in, komen in de Sluisbuurt en de Baaibuurten zo'n 8.000 woningen en bijbehorende voorzieningen, naast de al gebouwde Sportheldenbuurt met 2.500 woningen. Op het eiland komt een nieuw stuk stad met scholen, zoals Hogeschool InHolland, werkplekken, winkels, supermarkten, horeca, een bioscoop en parken. De Sluisbuurt is al in aanbouw en daarna zal Baaibuurt West worden gebouwd. Door de tramstalling te verplaatsen komt er ruimte voor woningen in Baaibuurt Oost. We willen het Zeeburgereiland groener maken en de buurten, nu gescheiden door autowegen, beter met elkaar verbinden. Straks wandel of fiets je over de groene oevers gemakkelijk en veilig van buurt naar buurt.
We maken het eiland ook beter bereikbaar vanuit de rest van de stad. Als het Zeeburgereiland rond 2040 helemaal klaar is, zijn er bijna 11.000 woningen gebouwd. Ook rondom het Zeeburgereiland zal het aantal woningen toenemen. IJburg groeit door met 9.500 woningen op Centrum- en Strandeiland. Deze woningen zijn omstreeks 2040 klaar. In het oostelijk deel van Amsterdam Noord, nabij het Zeeburgereiland, wordt het Hamerkwartier ontwikkeld, met circa 6.500 nieuwe woningen.
Al deze woningen moeten goed bereikbaar zijn. De IJburglaan, die dwars over het Zeeburgereiland loopt, is en blijft een belangrijke weg voor het verkeer in de hele stad.
Door meer woningen te bouwen op het eiland en in de buurten eromheen en doordat we de binnenstad autoluw maken, worden de weinige routes naar de stad, zoals de IJburglaan, drukker. Het autoverkeer zal toenemen en de fietspaden worden drukker. Als we niets doen staat de tram vast bij kruispunten en moeten voetgangers en fietsers steeds langer wachten voordat ze kunnen oversteken. Dit willen we voorkomen. We willen van Zeeburgereiland een leefbare wijk maken, ondanks de toenemende drukte op de hoofdwegen van het eiland. In het Ruimtelijk Kader staat hoe we dit gaan doen.

Het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland is een lange termijnvisie om een leefbare, duurzame en inclusieve stedelijke wijk te kunnen ontwikkelen. We hebben de samenhang tussen de deelprojecten in kaart gebracht en de uitgangspunten voor het Zeeburgereiland vastgelegd om in de toekomst verder uit te werken. De bereikbaarheid van het Zeeburgereiland is een randvoorwaarde. Daarom hebben we de mobiliteitsmaatregelen uit het mobiliteitsplan[1] ook opgenomen in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.
In het mobiliteitsplan staat een samenhangend pakket aan maatregelen die nodig zijn voor de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg. Met die maatregelen wordt het gebied niet alleen bereikbaarder, maar ze dragen ook bij aan een betere openbare ruimte.
Drie grote maatregelen uit dit plan zorgen over 5 tot 10 jaar voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers en voor een betere doorstroming van openbaar vervoer, fietsen en auto's:

Cruciale Mijl IJburglaan. Een nieuw plein boven een korte onderdoorgang voor auto's bij het kruispunt van de IJburglaan met de Zuiderzeeweg. De tram blijft bovengronds, gaat naar de noordkant van de IJburglaan en sluit aan op een nieuwe tramstalling op de Oostpunt. Door deze maatregel komt er meer ruimte voor voetgangers en fietsers op de onderdoorgang en een

1 https://www.amsterdam.nl/projecten/zeeburgereiland/zeeburgereiland-ijburg/

betere doorstroming van fiets, openbaar vervoer en auto. Er komt ook een nieuwe fietsbrug aan de noordkant van de Enneüs Heermabrug.

De Verbinding Zeeburgereiland (fietsbrug Amsterdamsebrug). Een nieuwe fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, direct naast de Amsterdamsebrug. Hiermee maken we ruimte voor het groeiende aantal fietsers. En er komt ruimte om in de toekomst de tram vanuit de Indische Buurt via een nieuwe brug naar de Sluisbuurt te laten rijden.

Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland. Een nieuwe en grotere stalling voor tramlijn 26 op de Oostpunt. Die is nodig voor de extra trams die naar Strandeiland gaan rijden en in de toekomst voor een tram van de Indische Buurt naar Zeeburgereiland.

Er zijn 2 belangrijke maatregelen bedacht om tramlijn 26, die tussen het Centraal Station en IJburg rijdt, te verbeteren en de capaciteit ervan uit te breiden. De onderdoorgang voor auto's en de verplaatsing van de trambaan naar het noorden verbeteren de doorstroming van tramlijn 26. De tram komt dan namelijk niet meer vast te staan op de kruising met de Zuiderzeeweg en wordt ook niet meer gehinderd door de op- en afritten van de A10. De tweede maatregel is de bouw van een tramstalling op de Oostpunt. Hier kunnen meer trams gestald worden zodat tramlijn 26 vaker kan rijden. In het voorstel voor de definitieve tramstalling is ook ruimte gereserveerd voor de tramstellen van de – in de toekomst – door te trekken tramlijn vanuit de Indische Buurt naar Zeeburgereiland.

Voor de bereikbaarheid per fiets is de bouw van een nieuwe fietsbrug naast de Amsterdamse-brug van groot belang. Door de groei van Zeeburgereiland en IJburg past het fietsverkeer op termijn niet meer op de smalle fietspaden van de huidige brug. De nieuwe fietsbrug heeft bredere fietspaden en houdt rekening met de verwachte groei. De auto-onderdoorgang bij de kruising IJburglaan/Zuiderzeeweg zorgt voor een autovrije kruising voor fietsers en voetgangers. Dit verbetert de doorstroming, het comfort en de verkeersveiligheid enorm. De autovrije kruising helpt voetgangers en passagiers van tramlijn 26 en buslijn 37 die van of naar de bus of tram lopen. En het maakt het ook voor buslijn 37 zelf gemakkelijker de IJburglaan over te steken.

Het doel van deze combinatie van projecten is een solide OV- en fietsnetwerk en een prettig, leefbare nieuwe stadwijk. Op de auto-onderdoorgang maken we het Zeeburgerplein, waar ruimte komt voor voorzieningen. Aan de randen van het Zeeburgereiland maken we ruimte voor recreatie, groen en sport. Dit is terug te lezen in het Ruimtelijk Kader en werken we in de volgende fase verder uit.

1.2 Doel van het project

Het doel van het Ruimtelijk Kader is om op basis van een langetermijnvisie het Zeeburgereiland als een stedelijke wijk te kunnen ontwikkelen, met leefbaarheid en bereikbaarheid als belangrijke uitgangspunten.

2 Inspraak en communicatie

2.1 Proces van de inspraak

De gemeente vindt het belangrijk om de plannen voor te leggen aan bewoners en andere betrokkenen en belanghebbenden. Daarom is er een inspraaktraject geweest tussen 28 september en 9 november 2023. Inspraak is een formele stap in de participatie voor deze projecten, vastgelegd in de inspraakverordening van Amsterdam. De inspraak verloopt volgens een vaste werkwijze. Voorafgaand aan deze formele stap hebben we de omgeving ook 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.
Aangezien de 4 plannen nauw met elkaar samenhangen zijn de bewoners gelijktijdig geïnformeerd over het inspraaktraject van de plannen. Op deze manier brachten we overzicht in de samenhang en planning. Ook voerden we één campagne om betrokkenen te attenderen op de mogelijkheid om te reageren. Geïnteresseerden konden hun inspraakreactie indienen op één of meerdere plannen via internet, e-mail, of schriftelijk per brief. De indieners van inspraakreacties konden op ieder project afzonderlijk reageren of een reactie geven op het geheel van plannen.

2.2 Inzet van communicatiemiddelen

De campagne was bedoeld om de mensen te bereiken die direct te maken hebben of krijgen met de plannen zoals de huidige bewoners, ondernemers en bezoekers van het gebied. Hiervoor is er op 3 en 4 oktober 2023 een krant huis-aan-huis verspreid op 13.000 adressen op Zeeburgereiland, Steigereiland, een deel van Indische Buurt en een deel van Cruquius. Een aantal adressen op Steigereiland en in de Baaibuurten hebben de krant onbedoeld niet ontvangen. Waar mogelijk hebben we die nagezonden.

Er was informatie beschikbaar in de vorm van:
1. Een inspraakkrant waarin we de toekomst van het eiland, de projecten en de planning toelichtten.
2. Advertenties in lokale kranten zoals Het Parool de De Brugkrant.
3. Een korte animatievideo met de plannen op hoofdlijnen en informatie over de manier waarop je kon inspreken.
4. Een tijdelijke website amsterdam.nl/inspraakzeeburgereiland met toelichting van de 4 plannen. Op deze website kon men de volledige plannen downloaden. Ook kon men via deze site een inspraakreactie indienen en zich aanmelden voor de digitale spreekuren.
5. Een informatieavond op woensdag 18 oktober 2023, waar bezoekers bij thematafels informatie konden krijgen en vragen konden stellen. Hier waren circa 130 bezoekers aanwezig.
6. Digitale spreekuren waar verdiepende vragen gesteld konden worden. Hier hebben 8 mensen gebruik van gemaakt.
7. Papieren versies van de plannen waren in te zien op de stadsdeelkantoren Centrum en Oost.



Inspraakkrant Zeeburgereiland projecten

Verder is ingezet:
- Inspraakadvertentie in Het Parool, De Brugkrant en IJopener
- Betaalde advertenties op Facebook en Instagram
- Artikel op Amsterdam.nl en in de digitale nieuwsbrieven van Amsterdam
- Het telefoonnummer 14020 was beschikbaar voor vragen over de inspraak
- Oproepen op lokale kanalen, websites en sociale media in Oost

2.3 Aanpak verwerking inspraakreacties

De gemeente heeft in totaal 183 inspraakreacties ontvangen via het digitale formulier. De helft van de inspraakreacties kwam van het Zeeburgereiland, een kwart uit IJburg en de rest uit overig Amsterdam. Behalve bewoners en ondernemers hebben ook organisaties, zoals fietsersbond en ROVER, en medeoverheden gereageerd.

We hebben de inspraakreacties eerst geanonimiseerd. Omdat de meeste inspraakreacties over verschillende onderdelen van de projecten gingen, hebben we ze uitgesplitst en verdeeld over de projecten. Deze uitgesplitste inspraakreacties hebben we ‘inspraakpunten’ genoemd. In totaal hebben we ruim 1000 inspraakpunten beantwoord.

De inspraakreacties varieerden van een korte reactie tot uitgebreide documenten. Veel inspraakpunten hebben op onderdelen een vergelijkbare inhoud. Vanwege de grote hoeveelheid inspraakpunten en voor de leesbaarheid hebben we vergelijkbare inspraakpunten gebundeld. Op deze gebundelde inspraakpunten hebben we een antwoord geformuleerd. Het kan dus voorkomen dat insprekers hun ingebrachte punten niet altijd herkennen in het overzicht van alle ingebrachte punten, omdat we naar een uniforme formulering hebben gezocht. We hebben dit heel zorgvuldig gedaan. In bijlage A is terug te vinden bij welk project en thema de individuele reacties zijn behandeld.

De inspraakpunten die alle 4 de projecten betreffen (zoals suggesties voor het OV), of juist geen onderdeel zijn van één van de projecten (zoals verzoek om handhaving), behandelen we in het volgende hoofdstuk.

3 Project overstijgende reacties

In dit hoofdstuk behandelen we de inspraakpunten die zich niet beperkten tot 1 van de 4 projecten. Het gaat daarbij om punten die bij geen enkel project hoorden of om punten die juist betrekking hadden op meerdere projecten. Inspraakreacties over bijvoorbeeld verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid en suggesties voor het OV gaan over meerdere projecten. Inspraakreacties over bijvoorbeeld handhaving horen bij geen enkel project.

3.1 Verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid

Er zijn diverse zorgen over de verkeersdrukte en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit en het geluid.

De IJburglaan is één van de belangrijkste verkeersroutes van de stad en met de verdere groei van de stad en de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg zal het verkeer – ook het autoverkeer – op de IJburglaan toenemen. Ook in de toekomst behoudt de IJburglaan een belangrijke rol. Nieuw beleid als de Agenda Amsterdam Autoluw en 30km/u in de stad zorgen voor minder verkeer op sommige plekken in de stad, maar hoofdroutes zoals de IJburglaan zullen ondanks dit beleid een belangrijke rol blijven spelen in de ontsluiting van OV, auto- en fietsverkeer. Met de Agenda Amsterdam Autoluw wil Amsterdam meer ruimte maken voor fiets en voetganger en minder ruimte voor de auto. Door de autoluw-maatregelen in de stad moet het verkeer meer gebruik maken van de A10 en de grote ontsluitingswegen van en naar de binnenstad.

De gemeente vindt luchtkwaliteit en geluid belangrijke onderwerpen. Bij het uitwerken van de plannen doen we daarom goed onderzoek naar het effect van de maatregelen op luchtkwaliteit, geluid en trillingen. Hier gelden (wettelijke) normen voor om te zorgen voor een prettige en gezonde leefomgeving en die zowel mens als natuur beschermen. De Omgevingswet speelt hierbij een belangrijke rol.

Voor het autogebruik op Zeeburgereiland zelf gaan we in de plannen voor de Sluisbuurt (en later ook voor de Baaibuurten) uit van een (erg) lage parkeernorm voor auto's. In het ontwerp van de openbare ruimte geven we altijd prioriteit aan langzaam verkeer. Ook de maatregelen uit het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland (inclusief de 3 grote infrastructurele projecten) stimuleren het gebruik van OV en de fiets.

Verder is het relevant om te vermelden dat de gemeente voor de hele stad werkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit met het 'Actieplan Schone Lucht' (oktober 2019) en de 'Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026' (juni 2023). Ons uitgangspunt is om het probleem bij de bron aan te pakken: het voorkomen van uitstoot van vieze stoffen. Door de milieuzones stapsgewijs uit te breiden, verwachten we dat de luchtkwaliteit aanzienlijk verbetert. De overgang naar uitstootvrij gemotoriseerd verkeer zal naar verwachting ook een positief effect hebben op geluid. Meer informatie over het beleid schone lucht op de webpagina Volg het beleid: schone lucht.[2]

2 https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid/schone-lucht

3.2 Verbinding Zeeburgereiland – Oostelijk Havengebied

Veel reacties gaan over de fietsverbinding van Zeeburgereiland naar het Oostelijk Havengebied. Het zou een goede route zijn naar het centrum, want hij is korter dan de route via de Amsterdamsebrug. In de reacties wordt ook het bouwen van een fietstunnel genoemd voor dit tracé. Ook wil men dat de pont vaker vaart (meer dan 3x per uur), en ook 's avonds en in het weekend. Mensen geven aan dat ze de pont nu niet nemen, omdat ze 20 minuten moeten wachten als ze hem net missen.

3.2.1 Fietsbrug naar Oostelijk Havengebied

De fietsbrug naar het Oostelijk Havengebied was oorspronkelijk in de ontwikkeling van Zeeburgereiland voorzien, maar is afgevallen op basis van het advies van de Commissie Oeververbindingen.[3] De commissie adviseerde om op deze locatie geen fietsbrug te realiseren, maar in plaats daarvan te kiezen voor het opwaarderen van de Amsterdamsebrug en deze geschikt te maken voor grotere stromen fietsers en hoogwaardig OV in combinatie met een permanente pontverbinding tussen Sporenburg en Sluisbuurt. De reden om geen fietsbrug te realiseren op deze plek over het Amsterdam-Rijnkanaal is omdat een brug hier redelijkerwijs niet nautisch veilig in te passen is. Het Inrichtingsplan gaat uit van maximaal twee nieuwe bruggen over de Rijkswateren, naast de bestaande Amsterdamsebrug, te weten: de Oostbrug van het Java-eiland naar het Hamerkwartier en de Westbrug van de Haparandadam nabij de Houthavens naar de NDSM. Het advies van de commissie is door het gemeentebestuur van Amsterdam en het Rijk omarmt, en daarom heeft het bestuur besloten voor een tijdelijke pontverbinding (7 jaar) en het opwaarderen van de route Amsterdamsebrug (project Verbinding Zeeburgereiland) en definitief af te zien van de fietsverbinding naar het Oostelijk Havengebied.
Een fietstunnel is geen optie. Een tunnel is nog moeilijker in te passen in de openbare ruimte, nog duurder in aanleg en wordt als sociaal onveilig beschouwd. Ook de Piet Heintunnel geschikt maken voor fietsers is geen optie. De tunnel heeft steile, onveilige hellingen en er is geen ruimte in de tunnel. Voor auto's blijft de tunnel namelijk een belangrijke toegangsweg naar de stad.

3.2.2 Pont naar Oostelijk Havengebied

Met de gebruikscijfers van de belangrijkste fietspaden in de omgeving hebben we een prognose gemaakt van het gebruik van de tijdelijke pont. We verwachten dat circa 80 procent van de fietsers overdag gebruik zal maken van de pont. Voor slechts 15 procent van de gebruikers zou een dienstregeling in de avond nuttig zijn en voor 5 procent van de gebruikers is een dienstregeling in de nacht interessant. Dat past bij het beeld dat scholieren en studenten op Zeeburgereiland met name doordeweeks en tijdens kantoortijden gebruik maken van de tijdelijke pontverbinding.
Er zijn op dit moment minder gebruikers dan we vooraf hadden ingeschat. De hoofdreden daarvoor is de tragere ontwikkeling en bouw van de Sluisbuurt, dan aangenomen bij de eerdere prognoses voor de pont. De vervoerwaarde van de tijdelijke pont is nu nog bescheiden, zeker in vergelijking met de andere veerverbindingen in de stad. Gegeven ook de schaarse middelen voor GVB Veren (financieel, personeel, beheer/onderhoud van de pont) is uitbreiding van de dienstregeling naar de avonduren op dit moment niet goed verdedigbaar.
De komende jaren verwachten we een toename van gebruikers door de ontwikkelingen op Zeeburgereiland en IJburg. We monitoren het gebruik van de tijdelijke pont door tellingen, enquêtes en nautische veiligheid. Aan de hand van die resultaten bekijken we of het nodig, mogelijk en financieel haalbaar is om de vaartijden en/of vaardagen van de tijdelijke pont uit te breiden. De looptijd van de tijdelijke pont eindigt eind 2029. Rond 2026 start onderzoek naar een eventuele definitieve pontverbinding. Dat zal een integraal onderzoek worden, inclusief

3 https://openresearch.amsterdam/nl/page/85982/eindadvies-genereus-verbonden-adviescommissie-oeververbindingen

overleg met Rijkswaterstaat en een nieuw bestuurlijk besluit vereisen.

3.3 Drukte en betrouwbaarheid OV

Er zijn ook veel reacties die aangeven dat het huidige OV niet goed functioneert. Het is te druk en informatie op de borden is ontoereikend. Een veelgehoorde klacht over tramlijn 26 is dat deze erg druk en niet betrouwbaar is. Als er een calamiteit op de lijn is, worden er niet genoeg bussen ingezet. Men stelt ook voor om de tram te vervangen door een metro en het maximaal aantal fietsen dat mee mag in de tram uit te breiden en gratis te maken.

3.3.1 Tramlijn 26

De gemeente en het GVB herkennen de inspraakreacties die gaan over het niet goed functioneren van tramlijn 26. Maar voorlopig heeft de tramlijn nog voldoende capaciteit om het verwachte aantal reizigers te vervoeren. De uitval op het totale tramnet van Amsterdam ligt in 2023 een factor 1,7 hoger dan bij tramlijn 26. De uitval op tramlijn 26 is dus aanzienlijk lager dan het stedelijk gemiddelde bij tram. Door de aanpassingen in de Piet Heintunnel in 2019-2020 is de betrouwbaarheid van lijn 26 flink toegenomen (minder uitval en calamiteiten). Maar als de lijn uitvalt, dan zijn de gevolgen meteen groot. De gemeente en het GVB begrijpen de frustratie die dit teweeg brengt goed.
De reizigers die dan op een andere manier hun weg moeten zoeken, veroorzaken extra drukte op de weg. We zetten bussen in en meer mensen pakken de auto of de fiets, en dat leidt tot opstoppingen. Het GVB heeft een personeelstekort, niet alleen bij bestuurders en conducteurs, maar ook bij de monteurs. Hierdoor duurt het langer voordat een tram na onderhoud of reparatie terugkeert uit de remise. Het GVB geeft voor de inzet van mensen wel prioriteit aan lijn 26.
Als tramlijn 26 om een andere reden niet rijdt, zoals na een ongeval, worden bussen ingezet. Omdat het een calamiteit is, moeten bussen en buschauffeurs van andere lijnen worden ingezet. Maar deze bussen kunnen jammer genoeg niet alle reizigers opvangen die normaal de tram nemen. Daarnaast moeten de bussen meerijden in het drukke autoverkeer, dus ze zijn vaak minder snel en betrouwbaar dan tramlijn 26. Daarom komt er ook geen vaste busverbinding naast lijn 26 (doortrekken van lijn 66 naar Zeeburgereiland). Tramlijn 26 zal altijd sneller zijn dan de bus, dus reizigers zullen voor de tram kiezen en de bus zal (nagenoeg) leeg blijven.
Verder is het GVB zich ervan bewust dat correcte reisinformatie heel belangrijk is voor de reizigers, zeker bij verstoringen. Eerdere klachten, van september 2023, werden veelal veroorzaakt door een ongebruikelijke storing in het reisinformatiesysteem. Dit is toen opgelost en er zijn aanvullende maatregelen genomen om herhaling te voorkomen. Sindsdien is een dergelijke storing gelukkig ook niet meer voorgekomen. Daarnaast was er in een aantal gevallen sprake van het laat of niet melden van het uitvallen van ritten. Dit is erg vervelend voor reizigers. Het op tijd en juist communiceren van rituitval naar alle kanalen die reisinformatie bieden, heeft blijvend hoge prioriteit bij GVB. Hier wordt doorlopend extra aandacht aan gegeven. Niet alleen voor tramlijn 26, maar voor alle lijnen. Ook zitten er nog een aantal aanvullende verbeteringen van GVB in de pijplijn. In de eerste 4 maanden van 2024 waren er 2 klachten over reisinformatie over tramlijn 26. Dat is een stuk minder dan het aantal klachten van vlak vóór en tijdens de inspraakperiode van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en de 3 infrastructurele projecten.

Door de uitvoering van de projecten Cruciale Mijl IJburglaan en de bouw van een nieuwe tramstalling op de Oostpunt, zal de betrouwbaarheid en de capaciteit van tramlijn 26 verbeteren en de kans op ongelukken verkleinen. Door de auto-onderdoorgang bij het kruispunt Zuiderzeeweg/IJburglaan kan tramlijn 26 oversteken naar de noordkant van de IJburglaan zonder daarbij auto-verkeer tegen te komen. Door de noordligging is er ook geen kruising meer van tramlijn 26 met de op- en afritten van de A10, wat de betrouwbaarheid van de tramlijn ook ten goede komt. Meer informatie daarover vindt u in de Nota van Uitgangspunten en Nota van Beantwoording van de Cruciale Mijl IJburglaan. Omdat het aantal inwoners rond de tramlijn

toeneemt en omdat de Hogeschool InHolland opent, verhogen we vanaf september 2024 op werkdagen de frequentie van tramlijn 26. Nu rijdt tram 26 rijdt op werkdagen overdag 8 keer per uur. Op de drukste momenten wordt dat 10 keer per uur (met gekoppelde trams) dus iedere 6 minuten.

3.3.2 Metro als vervanging voor de tram

De gemeente werkt op dit moment samen met het Rijk aan 2 studies naar metroverbindingen. Eén tussen Amsterdam Zuid en Schiphol en 1 tussen station Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Aan deze 2 verbindingen geeft de gemeente op dit moment de prioriteit. De financiële positie van de gemeente laat het niet toe om de komende jaren te investeren in metrolijnen elders in de stad. En ook het Rijk wil niet zoveel geld investeren in stedelijk openbaar vervoer.
Naast deze 2 metroprojecten zijn er nog een paar metro-initiatieven die meer prioriteit hebben dan een metrolijn tussen Centraal Station en IJburg, omdat ze grotere gebieden met meer inwoners ontsluiten en waarschijnlijk een betere exploitatie zullen hebben. Eén daarvan is de Flevolijn van de Zuidas naar Almere. Deze metrolijn krijgt ook een halte op Centrumeiland en/of Strandeiland en geeft daarmee een snelle verbinding met het zuidelijk deel van de stad en Schiphol/Hoofddorp. Deze lijn vergt een grote investering die het Rijk vooralsnog niet wil doen.

De gemeente kiest er samen met het GVB en de Vervoerregio Amsterdam dus voor om het openbaar vervoer op Zeeburgereiland te verbeteren.
Op korte termijn doen we dit door tramlijn 26 en buslijn 37 vaker te laten rijden, door de capaciteit van de tramhalte op de kruising IJburglaan/Zuiderzeeweg te vergroten, door op de Zuiderzeeweg een nieuwe voorlopige bushalte aan te leggen (halte ‘Rudolf Nurejevstraat’) en door de bushalte Zuiderzeeweg van lijn 37 richting Amstelstation te vergroten. De onderdoorgang van het project Cruciale Mijl IJburglaan en de verlegging van de trambaan zijn een volgende stap in het verbeteren van de doorstroming van OV, fiets en verkeer. Tot slot zorgen we er nu al voor dat we in de toekomst (na 2040) de tram van de Indische Buurt naar Zeeburgereiland door kunnen trekken.

3.3.3 Fiets in de tram

Op dit moment mogen er maximaal 2 fietsen mee in tramlijn 26, buiten de spits. De ruimte die de fiets inneemt gaat ten koste van de ruimte voor reizigers. Vooral in de spits is dit niet wenselijk en hebben we alle ruimte in de trams nodig voor reizigers. Daarom hanteert het GVB ook een ritprijs voor de fiets. We gaan dit niet veranderen.

3.3.4 Betrouwbaarheid buslijn 37

Voor buslijn 37 wordt aangegeven dat deze onbetrouwbaar is omdat hij vaak vaststaat in de file op de Amsterdamsebrug en/of voor de opening van de Schellingwouderbrug.
Omdat het water onder de Schellingwouderbrug een drukke hoofdvaarroute is, is het vooralsnog niet mogelijk om de openingstijden van de brug aan te passen. Als de brug minder opengaat, zal de brug langer open moeten, wat ook onwenselijk is.
Door de onderdoorgang bij het kruispunt Zuiderzeeweg/IJburglaan (Cruciale Mijl IJburglaan) zullen er minder opstoppingen zijn op de Zuiderzeeweg. Daardoor zal het verkeer, en dus ook bus 37, minder vast staan op de Zuiderzeeweg. Als het verkeer beter doorstroomt én lijn 37 niet meer toereikend is, zou er een extra spitsbus kunnen gaan rijden. Er is op de bruggen geen ruimte voor een vrije busbaan. Dit kan pas in combinatie met het doortrekken van de tram vanuit de Indische Buurt (project de Verbinding Zeeburgereiland), maar dit is pas na 2040 voorzien.
De frequentie van buslijn 37 wordt vanaf september 2024 op werkdagen verhoogd. Hij rijdt nu op werkdagen in de ochtendspits 8 keer per uur en daarna tot 20.00 uur 6 keer per uur. In de ochtendspits wordt dit verhoogd naar 10 keer per uur, vervolgens tot circa 14.00 uur 7 keer per uur, en vervolgens tot 20.00 uur 8 keer per uur.

3.4 Overige opmerkingen over verkeer

3.4.1 Brommers en scooters

De vraag wordt gesteld hoe er rekening wordt gehouden met brommers en scooters omdat deze niet apart terugkomen in de plannen.

Er zijn geen aparte maatregelen voor brommers, scooters (gele nummerplaat) of snorfietsen (blauwe nummerplaat). Ze moeten op de rijbaan voor auto's (brommers) rijden of op het fietspad (snorfietsen). In de tellingen op de fietspaden en de autowegen nemen we snorfietsen en brommers mee in de cijfers. Deze tellingen gebruiken we in de verkeersmodellen en in de eisen die we stellen aan het ontwerp van een fietspad of autoweg. Fietspaden waar ook snorfietsen of brommers rijden, moeten breder zijn. Dit maakt ze veiliger, doordat er voldoende ruimte is voor inhaalbewegingen, ook als het druk is.

3.4.2 Deelauto's

Er wordt gevraagd of er meer deelauto's kunnen komen en om het aanbod te stimuleren door bijvoorbeeld een gecombineerde app van aanbieders, meer auto's en geen kosten als je geen auto gebruikt.

In juli 2023 heeft de gemeenteraad de Nota Deelvervoer vastgesteld. Deze nota vormt de basis voor de verdere ontwikkeling en stimulering van deelvervoer in Amsterdam. Dit doen we door de markt de mogelijkheid te geven meer deelauto's aan te bieden, door spreiding van het aanbod en door de vergunningsvoorwaarden aan te scherpen. Meer informatie over het onderwerp deelmobiliteit vind je op de pagina Deelvervoer.[4]
De aanbieders van deel(bak)fietsen en deelscooters moeten de hele stad bedienen (dus ook Zeeburgereiland). Daarbij gaat het dan om deelmobiliteit op straat. Deelconcepten in een gebouw worden in tenders vaak gevraagd, maar dit werkt via privaatrechtelijke afspraken.
Voor deelauto's geldt ook dat het aanbod op straat aan deelauto-aanbieders (de 'markt') wordt overgelaten. Omdat er op straat maar een beperkt aantal plekken is, komen er niet in alle buurten deelauto's met een vaste standplaats (gereserveerde parkeerplek) op straat. We weten nog niet of dit ook gaat gelden voor de Sluisbuurt en de Baaibuurten. Er zijn geen afspraken over de prijs of voorwaarden waaronder je een deelvoertuig kan gebruiken.

Campagne en apps: de gemeente Amsterdam heeft 3 achtereenvolgende jaren (2021, 2022 en 2023) de publiekscampagne Blij dat ik deel gevoerd om Amsterdammers te informeren over de voordelen van deelvervoer. We zijn van plan om dat in 2024 opnieuw te doen. In 2023 lag de nadruk op het gemak van deelvervoer (gemakkelijker dan je denkt), het aanbod en de beschikbaarheid van deelvervoer (meer aanbod dan je denkt), en de kosten van deelvervoer (voordeliger dan je denkt). Een gecombineerde Amsterdamse Mobility as a Service (MaaS)-app waarin alle deelvervoeraanbieders zijn opgenomen, is er helaas nog niet. Er zijn verschillende MaaS-apps (bijvoorbeeld Gaiyo, Umob en Glimble) die wel toegang bieden tot meerdere deelvervoeraanbieders, maar nog niet alle aanbieders werken daaraan mee.

3.4.3 Gevaarlijke stoffenroute

Er wordt aangegeven dat de brug naar Noord (Schellingwouderbrug) gebruikt wordt voor vervoer van chemische stoffen en dat dit niet past in een drukke wijk met kleine kinderen.

Voor een aantal gevaarlijke stoffen geldt in Nederland een zogenaamde routeplicht. Op Zeeburgereiland bevindt zich zo'n 'gevaarlijke stoffenroute.' Dit valt officieel onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De vrachtwagens die gebruik maken van de gevaarlijke stoffenroute mogen niet rijden door de tunnels onder het IJ en het Noordzeekanaal (zogenaamde categorie C tunnels). De Schellingwouderbrug is de enige brug over deze vaarwegen voor transporten met gevaarlijke stoffen die niet door deze tunnels mogen.

4 https://www.amsterdam.nl/deelvervoer/

Alternatieve routes om het Noordzeekanaal en IJ te kunnen 'oversteken' zijn tientallen kilometers langer (omrijden via de Markerwaarddijk, tussen Enkhuizen en Lelystad, of de Afsluitdijk). Bovendien kom je bij deze routes langs nog meer bebouwing. Omdat de transporten met gevaarlijke stoffen (die niet door een tunnelcategorie C mogen) bij deze alternatieve routes een veel langere route moeten nemen, is de kans op incidenten met mogelijke slachtoffers groter dan via de route over de Schellingwouderbrug. De route via de Schellingwouderbrug is dus voor heel Nederland gezien veiliger.
Het transport dat niet door een tunnel categorie C mag betreft het transport van gassen en zeer toxische vloeistoffen. In de praktijk (sinds zeker 2007) rijden er via de Schellingwouderbrug naast brandbare en in zeer beperkte mate licht toxische vloeistoffen (die ook door een tunnel met tunnelcategorie C mogen rijden en dus waarschijnlijk bestemming of herkomst in Amsterdam hebben), alleen LPG-achtige gassen (stofcategorie GF3) via de Schellingwouderbrug.
Voor alle bestemmingsplannen van het Zeeburgereiland is gekeken naar de externe veiligheid en in ontwerpen houden we hier rekening mee. Concreet betekent dit dat er minimaal 30 meter moet zitten tussen de weg en de woningen. Bij de Sluisbuurt en Sportheldenbuurt is al aangetoond dat de route niet tot een onaanvaardbaar groepsrisico leidt.

In november 2022 heeft de gemeente Amsterdam met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de wens besproken om de huidige route te verleggen naar elders. Uitkomst van dat gesprek is dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijft bij haar opvatting dat alles overziende de huidige ligging van de route de voorkeur heeft en dus onderdeel van het basisnet zal blijven.

3.5 Overige punten: handhaven en suggesties voor de volgende fase

Er zijn verschillende reacties binnengekomen die niet specifiek over de plannen gaan. Bijvoorbeeld verlichting op bestaande fietspaden, overlast van afval, verzoek om te handhaven of om groen beter te onderhouden.

Deze meldingen zetten we door naar de afdelingen en/of stadsdelen die erover gaan. Voor ideeën of vragen in uw directe omgeving kunt u contact opnemen met het stadsdeel of met de gebiedsmakelaar van uw gebied. Als iets moet worden opgeruimd of gemaakt dan kunt u een 'Melding openbare ruimte en overlast' doen. U kunt via deze melding ook een gevaarlijke verkeerssituatie of overlast van personen en horeca aan ons doorgeven.

In de inspraakreacties zijn ook suggesties gedaan, onder andere voor een pakketpunt en vervoer over het water. Dit is primair een taak van de markt. Waar dat mogelijk is, kijken we hoe we in de uitvoering van de gebiedsontwikkeling rekening kunnen houden met dit soort initiatieven.

3.6 Participatie en informatie

Er zijn vragen of er meerdere momenten kunnen komen voor informatiebijeenkomsten en of mensen intensiever betrokken kunnen worden bij de verdere uitwerking van (delen van) de plannen. Ook geven sommige betrokkenen aan dat ze niet eerder geïnformeerd of betrokken zijn. Daarnaast vinden mensen het veel en ingewikkelde informatie.

We proberen zo goed mogelijk de mensen te bereiken die met de plannen te maken krijgen. Maar we zijn ons ervan bewust dat we niet iedereen bereiken. We informeren op verschillende manieren en momenten over de plannen om ervoor te zorgen dat mensen die nu iets gemist hebben, in een later stadium van planvorming hun inbreng kunnen geven. We informeren altijd via meerdere kanalen, zoals bewonersbrieven, sociale media, informatiebijeenkomsten en

websites. De informatiebijeenkomsten proberen we altijd zorgvuldig te plannen. Ze zijn bijna altijd aan het einde van de dag, zodat ook mensen die werken ze kunnen bezoeken. En we zorgen ervoor dat dit soort bijeenkomsten niet in een vakantie of bijvoorbeeld tijdens een EK-wedstrijd plaatsvinden. Wel worden ze vaak maar op één dag georganiseerd, omdat het veel tijd kost om dit soort bijeenkomsten te organiseren. Voor mensen die niet naar een bijeenkomst kunnen komen, is er vaak ook informatie op de website(s) van de verschillende projecten te vinden. Zij kunnen ook mailen naar ontwikkelingzeeburgereiland@amsterdam.nl. Via die mailbox komt de mail terecht bij de juiste medewerker van de gemeente.
In de volgende fase zullen de 4 projecten (Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, Cruciale Mijl IJburglaan, Verbinding en Definitieve Tramstalling) verder worden uitgewerkt. Ook dan worden belanghebbenden betrokken. De projecten zullen dit ieder afzonderlijk verder uitwerken en de informatie hierover vindt u terug in de 4 verschillende nota's van beantwoording.

3.7 Planning

Er zijn zorgen over de planning omdat het nog lang duurt voordat de uitvoering start. Helaas kost het veel tijd om deze plannen te ontwikkelen, om uit te zoeken wat de effecten zijn en in detail uit te werken en om een partij te contracteren die de werkzaamheden uiteindelijk gaat uitvoeren. Om op korte termijn al wel verbeteringen door te voeren op het Zeeburgereiland, worden nu al maatregelen genomen. Bijvoorbeeld de verschillende maatregelen rond het kruispunt Zuiderzeeweg/IJburglaan, waarmee we de verkeersveiligheid en bereikbaarheid verbeteren voor fietsers en voetgangers. En de opening van culturele en sociale initiatieven zoals broedplaats Baggerbeest en Kokomo in Baaibuurt Oost.

3.8 Complimenten

We hebben ook complimenten gekregen voor de inhoud van de plannen, de manier van informeren en de mogelijkheid om op de plannen te reageren uitgesproken.
De teams nemen deze complimenten met dank in ontvangst!

4 Beantwoording inspraakreacties per thema

In dit hoofdstuk behandelen we de zienswijzen die betrekking hebben op het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland. Hieronder staan de thema's:

4.1 Algemeen

- Planvorming
- Bestaande omgeving
- Informatie en participatie

4.2 Stedelijkheid

- Woningbouwopgave
- Woonaanbod
- Voorzieningen
- Sport en ontspanning
- Waterrecreatie

4.3 Bereikbaarheid

- Autoverkeer
- Langzaam verkeer en OV

4.4 Leefbaarheid

- Samenhang
- Groen
- Watersysteem
- Beleving

4.5 Baaibuurt West

- Huidige karakter
- Toekomstige stadsbuurt
- Participatie Baaibuurt West

4.6 Overig

- Document

4.1 Algemeen

Waar gingen de inspraakreacties over?

Planvorming
In de reacties over de planvorming geven belanghebbenden aan dat het een goed of slecht idee is **in het geheel** en dat de schaarse maatregelen te laat komen. Het gaat over de **integraliteit** van het plan en de keuze van de ambities. Men geeft aan dat er vooral aandacht is voor het bouwen van woningen. Andere functies en voorzieningen, zoals groen, worden pas later toegevoegd. Ook vindt men dat er te weinig aandacht is voor het totale **verkeer**.

Bestaande omgeving
Reacties over de bestaande omgeving gaan over het waarborgen van de bereikbaarheid van de twee **bunkerschepen** en over de externe veiligheid. Rijkwaterstaat adviseert de gemeente hier een visie op te ontwikkelen. Verder gaat het hier over behoud van het toekomstig functioneren en de toegankelijkheid van de **gebouwen van Rijkswaterstaat** bij de Oranjesluizen**.** Ook gaat het over de garantie voor bereikbaarheid van de **Zuider IJdijk/Diemerzeedijk** en het ontbreken van een wegenplan voor ontsluiting.

Informatie en participatie
Reacties over informatie en participatie gaan over het **participatietraject in coronatijd**, de betrokkenheid en de weerstand tegen de nieuwe, stedelijke buurten in het gebied. Het gaat over de **resultaten van participatie**: men geeft aan dat daar de afgelopen jaren niets mee gedaan is. Het gaat ook over de **betrokkenheid van Rijkswaterstaat** bij verbreding van en verbinding met het Amsterdam-Rijnkanaal, en het totale watersysteem op het eiland. Daarnaast zijn er concrete vragen om **informatie over de huidige situatie**, zoals de aanwezige hoeveelheid groen en boomsoorten, en **informatie over de eigen omgeving** van de insprekers.

Wat is onze reactie?

4.1.1 Planvorming

In het geheel
Er zijn vooral positieve reacties binnengekomen over de plannen in het geheel, zoals het groene en autoluwe karakter van de wijk, en minder negatieve reacties.
De nieuwe infrastructuurdie we voorstellen in de plannen, kost helaas veel tijd en geld.
De afhankelijkheid van andere partijen is groot, terwijl dit bij de bouw van woningen op gemeentelijke grond veel minder het geval is.

Integraliteit
In de bestuursopdracht staat niet prioritering maar juist integraliteit voorop. Niet de volgorde van de plannen, maar de samenhang. We kijken integraal naar alle mobiliteitsopgaven in combinatie met een hoogwaardige ruimtelijke ontwikkeling. We nemen aspecten zoals samenhang, bereikbaarheid en leefbaarheid allemaal mee in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en pakken ze gezamenlijk op.
Op het Zeeburgereiland bouwen we woningen, maar er is ook een niet-woonprogramma; dit loopt parallel aan elkaar. Zo wordt in de Sluisbuurt reeds in de eerste fase al veel gebouwd wat geen woningbouw is, zoals Hogeschool Inholland, Integraal Kindcentrum (kinderopvang, primair onderwijs en BSO), middelbare school met sporthal, bedrijfsverzamelgebouw, supermarkt, horeca, winkels, fitness et cetera.

Ook het groen nemen we al in de beginfase op in de plannen volgens de groennormen, en passen we niet achteraf nog ergens in. Vanwege mogelijke beschadiging van het groen tijdens de bouw wordt het meestal aan het eind aangelegd. Maar als het in de uitvoering mogelijk is (bijvoorbeeld doordat het groen gunstig ligt ten opzichte van de bouwlogistiek) kunnen we groenaanleg naar voren halen in de planning. Vandaar dat het bij de kortetermijnmaatregelen voor het Zeeburgereiland ook veel gaat om (her)inrichting en vergroening van de openbare ruimte, zoals vergroening van de IJburglaan en groenaanleg in de Bedrijvenstrook.

Verkeer
We vinden dat we in het Ruimtelijk Kader voldoende aandacht besteden aan het verkeer. De planontwikkeling voor het Zeeburgereiland behelst een overkoepelend document (Ruimtelijk Kader) waarin leefbaarheid en bereikbaarheid (verkeer) centraal staan. Dit is ook een van de gestelde ambities. 3 van de 4 projecten die over de toekomst van het eiland gaan (Cruciale Mijl IJburglaan, Verbinding/fietsbrug en de Definitieve Tramstalling) zijn gewijd aan verkeer, waarbij het over verschillende vormen van vervoer gaat. Ook op korte termijn nemen we maatregelen voor de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland. In 2024 komt er een voorlopige nieuwe bushalte op de Zuiderzeeweg en nemen we maatregelen om de bestaande haltes bij de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan te verbeteren. De maatregelen vergroten de capaciteit van het OV en verbeteren de veiligheid en toegankelijkheid van de haltes.

4.1.2 Bestaande omgeving

Bunkerschepen
De bunkerstations in het Amsterdam-Rijnkanaal zijn opgenomen als gegeven context in de Visiekaart en de Randvoorwaardenkaart van het Ruimtelijk Kader. In de verdere planontwikkeling van het eiland houden we hier rekening mee. Uiteraard zorgen we ook dat de bunkerboten bereikbaar blijven. Totdat op die plek de nieuwe inrichting van de Sluisbuurt wordt aangelegd (de planning daarvan is nog niet bekend), zal de huidige rijweg in gebruik blijven. Hier hebben we afspraken over gemaakt met Rijkswaterstaat. In de milieueffectrapportage voor het Zeeburgereiland (MER 2018) is al onderzoek gedaan naar verschillende thema's, zoals de externe veiligheid, ook voor de aanwezige bunkerschepen. De daaruit voortkomende randvoorwaarden nemen we mee in de verdere planontwikkeling van het eiland.

Gebouwen van Rijkswaterstaat
Bij de planontwikkeling voor het Zeeburgereiland houdt de gemeente rekening met de bestaande omgeving en de bereikbaarheid ervan. Dit geldt dus ook voor de gebouwen en de ruimte rondom het complex van de Oranjesluizen die van Rijkswaterstaat zijn. Bij de Oranjesluizen zullen altijd gebouwde voorzieningen aanwezig blijven voor het verkeer- en watermanagement. In de ruimtelijke plannen voor de Sluisbuurt hebben we al rekening gehouden met de huidige verkeersstromen. Dat zullen we ook in de toekomst doen en veiligheid blijft daarbij een aandachtspunt. Op de kaart op pagina 10 van het Ruimtelijk kader staat een toekomstig gebouw van Rijkswaterstaat afgebeeld. Dit gebouw gaat niet door en moet in deze vorm van de kaart af. We vervangen dit door een weergave van de bestaande situatie, met een nuancering van het toekomstige groen in verband met de benodigde samenspraak met Rijkswaterstaat hiervoor. De kaart op pagina 16 is gemaakt tijdens de gesprekken met Rijkswaterstaat over het Sluispark. Hier zullen we een datum aan toevoegen.

Zuider IJdijk/Diemerzeedijk
Ook de Zuider IJdijk (met Camping Zeeburg) en de Diemerzeedijk blijven uiteraard bereikbaar. De toekomstige wegenstructuur in de te ontwikkelen Baaibuurten werken we uit in de volgende fase. We zorgen dat de bestaande omgeving bereikbaar blijft. Dit geldt ook voor de uitwerking van nieuwe infrastructuur op grotere schaal: de stedelijke ontsluiting.

4.1.3 Informatie en participatie

Participatietraject en coronatijd
Participatie staat in het teken van een brede democratiseringsagenda. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 heet dat 'Samen Stadmaken'. Voor het Zeeburgereiland betekent dat ruimte om mee te denken en mee te praten. Het hoofdstuk 'Participatie' gaat over het participatieproces voor het Ruimtelijk Kader (periode 2020-2022). Het is geen allesomvattende opsomming van de resultaten maar een samenvatting. De bewoners die de participatiebijeenkomsten bezochten, waren over het algemeen niet tegen een stedelijke buurt in dit gebied. Daarnaast dient deze inspraak ook om breed informatie en standpunten van belanghebbenden en belangstellenden op te halen. De informatiekrant is in het gehele gebied van Steigereiland op IJburg, geheel Zeeburgereiland en delen van de Indische Buurt verspreid. Achteraf en tijdens de inloopbijeenkomst bleek dat een deel van de bewoners de krant niet hadden ontvangen. Die hebben we daarom alsnog nagezonden. Het gebeurt helaas vaker dat de bezorgers moeite hebben om adressen en brievenbussen in Baaibuurt West te vinden door de wat minder geordende verkaveling van het gebied. Dit vinden we erg vervelend en wij spreken de bezorgers hier constant op aan. We kunnen dit soort fouten helaas niet voorkomen. Het krantje behoorde bij één van de informatieavonden in een langdurig participatietraject vanaf 2020. Informatie over deze bijeenkomsten delen we altijd via meerdere kanalen. Op de informatiebijeenkomst in oktober 2023 waren bewoners uit Baaibuurt West wel aanwezig.
In coronatijd mocht de gemeente geen fysieke bijeenkomsten organiseren. Vóór en na de coronaperiode hebben er wel fysieke bijeenkomsten over het Ruimtelijk Kader plaatsgevonden. We zien in dat digitale bijeenkomsten beperkingen hebben, zoals het niet faciliteren van minder digitaal vaardigen. Anderzijds bereikt de gemeente met digitale bijeenkomsten ook nieuwe doelgroepen.

Resultaten van participatie
Het team gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland wil het Ruimtelijk Kader in het 3e kwartaal van 2024 laten vaststellen in de Gemeenteraad. Raadsbesluiten zijn bindend (tenzij deze door een nieuw besluit wordt vervangen). De gemeente streeft ernaar bewoners zo veel mogelijk te betrekken bij het maken van plannen. Daarom delen we schetsen op het gebied van groen, OV en fietsen zo vroeg mogelijk met bewoners. Maar processen om te komen tot grote overheidsinvesteringen duren inderdaad lang. Deze plannen zijn daarin een volgende stap. Er zijn op korte termijn al wel maatregelen genomen die ten goede komen aan groen, OV en fiets. De herinrichting van de Zuider IJdijk Zuid en de tijdelijke fietsverbinding naar de pont zijn hier voorbeelden van. In 2024 volgen onder andere mobiliteitsmaatregelen rond het Zeeburgerplein die de capaciteit van het OV vergroten en de veiligheid en toegankelijkheid verbeteren. Belangrijke wensen tijdens de participatie die we niet hebben vervuld, zijn te lezen in het hoofdstuk Participatie. Onder andere: een autotunnel onder de IJburglaan (te duur), een fietsbrug naar het Oostelijk Havengebied (negatief advies van de commissie d'Hooghe), en uitstel van een tweede tramverbinding.

Betrokkenheid van Rijkswaterstaat
Uiteraard betrekken we Rijkswaterstaat als het gaat over een verbinding met het Amsterdam-Rijnkanaal. Ondertussen zijn we begonnen met nadere onderzoeken naar de waterstructuur op/van het Zeeburgereiland. Bij dat onderzoek worden Rijkswaterstaat en Waternet betrokken. Verder is er een ruimtereservering voor toekomstige verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal in het Ruimtelijk Kader opgenomen.

Informatie over de huidige situatie
Op de website https://maps.amsterdam.nl zijn verschillende gegevens over de stad te vinden. De situatie op het Zeeburgereiland verandert voortdurend, vanwege de huidige herontwikkeling naar een stadswijk. Zo is de Sluisbuurt op dit moment in uitvoering. Groen is in diverse vormen

aanwezig op het eiland, waaronder bomen, ruimte voor sport en een hondenlosloopgebied. Uiteindelijk komt er veel meer groen terug op het Zeeburgereiland dan er is geweest. Voor het opstellen van de projectnota Baaibuurt West is een inventarisatie gemaakt van huidige situatie. Deels is dit al bekend en beschikbaar in het Omgevingsplan (te vinden via omgevingswet.overheid.nl) of in de MER (milieueffectrapportage) Zeeburgereiland uit 2018. Niet alles is al onderzocht, mede omdat verschillende terreinen niet toegankelijk zijn. Dat wordt komende jaren verder opgepakt. De gemeente is in gesprek met de bewoners en gebruikers van Baaibuurt West. Met hen hebben we contact over plannen voor Baaibuurt West en over de eindigende huurcontracten en gebruiksovereenkomsten.
Wat betreft de huurprijzen: de gemeente maakt overeengekomen huren niet openbaar. In het algemeen kun we hierover zeggen dat de gemeente haar terreinen/grond (in principe) tegen marktconforme prijzen verhuurt. De huurbedragen zijn afhankelijk van verschillende factoren, zoals type huurder (maatschappelijk of niet), functie, looptijd, et cetera. Terreinen op de openbare weg die worden verhuurd (zoals wegbermen), verhuren we tegen prijzen die aansluiten bij de bedragen uit de Precario-Verordening.

Informatie over de eigen omgeving
Als u meer informatie over uw omgeving wilt, kunt u mailen naar: ontwikkelingzeeburgereiland@amsterdam.nl. Wij kijken wie uw vraag het best kan beantwoorden. Informatie over uw omgeving kunt u ook vinden in het Omgevingsplan van het gebied. Dit vindt u digitaal via omgevingswet.overheid.nl (regels op de kaart).
We communiceren over de ontwikkelingen op Zeeburgereiland via verschillende kanalen. We hebben een webpagina over Zeeburgereiland[5] en we verspreiden een digitale Nieuwsbrief over Zeeburgereiland. We leveren ook artikelen aan voor verschillende lokale en gemeentelijke kranten zoals 'De Brug' en 'de Amsterdam Krant'. En we organiseren bewonersavonden, zogenaamde Meet-ups, waarin we informeren over de ontwikkelingen op het eiland en waar we in gesprek gaan met bewoners.

Tot welke aanpassingen van het Ruimtelijk Kader leidt dit?

De inspraakreacties hebben voor dit thema geleid tot de volgende wijzigingen:

Paginanummer(s)	Aanpassing (beknopte omschrijving)	Referentienr.
10/16	*Visiekaart:* toekomstige gebouw Sluispark verwijderen en vervangen door bestaande situatie. *Opgavekaart:* datum toevoegen in ondertitel	Ref. 1

Wat betreft vervolgonderzoeken voor dit thema, zie paragraaf 6.3.

4.2 Stedelijkheid

Waar gingen de inspraakreacties over?

Woningbouwopgave
In de reacties over de woningbouwopgave wordt negatief gesproken uit over de nieuwe, hoge **gebouwen, dicht op elkaar.** Tegelijkertijd wordt ook positief gereageerd op het toevoegen

5 https://www.amsterdam.nl/projecten/zeeburgereiland

van woningen in de stad. Het gaat ook over de **verlichting op de groene ruimte elders** bij de ontwikkeling van deze plannen; er wordt om uitleg gevraagd. Ook wordt er gevraagd naar de **toekomstige dichtheden op het eiland**.

Woonaanbod
De reacties op het woonaanbod gaan over de **verschillende karakters per buurt**, hier wordt om uitleg gevraagd. Het gaat over **betaalbaarheid en de verdeling 40-40-20**; sommige mensen vinden dat het wonen onbetaalbaar wordt, anderen pleiten juist voor minder sociale huur. Ook vraagt men aandacht in de plannen voor **levensbestendig wonen en doorstroom**.

Voorzieningen
De reacties op de voorzieningen gaan over de **complete stad;** er moet niet alleen aandacht voor woningen, maar ook voor voorzieningen zijn. Tegelijkertijd wordt hier ook positief over gesproken. Het gaat over **winkels en supermarkt**. Men vraagt om een goede, grote supermarkt, meer winkels en een nadere specificatie van het winkelaanbod. Ook vraagt men naar **ruimte voor bedrijvigheid.** De reacties gaan ook over de **Sportheldenbuurt en de silo's**; of er ook andere ondernemers dan alleen avondwinkels en shoarmatenten kunnen komen en men vraagt een toelichting op de bouwhoogte van de silo's in deze buurt. Daarnaast wordt ook aandacht gevraagd voor **specifieke voorzieningen** zoals verbindende buurtfuncties (onder andere voor jongeren), een lokale sportschool, een bibliotheek en de status van Kokomo in Baaibuurt Oost.

Sport en ontspanning
In de reacties over sport en ontspanning worden de **Amsterdamse sportnormen** genoemd en er wordt gevraagd om een uitleg en berekening van de opgave voor het Zeeburgereiland. De beoogde **voetbalvelden in de Sportheldenbuurt worden** genoemd, die er niet zijn gekomen. Men vraagt speciale aandacht voor **sportvelden en verenigingssporten** buiten. Het is onduidelijk welke plannen hiervoor zijn. Men stelt dat ze te laat worden ingepast en dat er onvoldoende ruimte voor op het eiland is. Een sportpark wordt genoemd als een oplossing, met diverse aandachtspunten voor inpassing zoals bereikbaarheid. Er wordt ook gesteld dat er onvoldoende **stedelijke, parkachtige verblijfsrecreatie** op het eiland is.

Waterrecreatie
De reacties over waterrecreatie vragen naar de mogelijkheden hiervoor op het eiland, zoals een strandje, steigers en watersport. De beantwoording hiervan hebben we ingedeeld in **kansen aan de zuidzijde van het eiland** en **belemmeringen aan de noordzijde in het buiten-IJ**.

Wat is onze reactie?

4.2.1 Woningbouwopgave

Hoge gebouwen, dicht op elkaar
Amsterdam heeft een flinke woningbouwopgave. Zeeburgereiland is een van weinige locaties binnen de ring waar nog veel woningen gebouwd kunnen worden. Minder hoog en minder dicht op elkaar bouwen betekent ook minder woningen voor Amsterdam en duurdere woningen. We kiezen ervoor om hier (binnen de ring) echt een stuk stad te maken, en geen uitbreidingswijk aan de rand van de stad. Op deze manier kunnen veel mensen hier een woning vinden met de voorzieningen die horen bij een stad, zoals winkels en horeca. Er zijn meer (stedelijke) voorzieningen mogelijk als er meer woningen worden gebouwd; er is dan voldoende draagvlak om bijvoorbeeld winkels en horeca draaiend te kunnen houden. Ook wordt voldoende groen (conform de groennormen) opgenomen in de plannen en worden wind- en bezonningsstudies uitgevoerd om voor een prettig klimaat op straat te zorgen.

Verlichting op de groene ruimte elders
Door in de stad te bouwen, kan de ruimte buiten de stad groen blijven, en de nu al overbelaste weg- en OV-infrastructuur hoeft niet uitgebreid te worden. Meer mensen zorgen voor meer druk op de open, groene ruimte in en om de stad. Als we bouwen binnen de grenzen van de stad hoeven open en groene ruimtes elders in de stad en in de omgeving minder of niet bebouwd te worden. Een deel van de opgave elders wordt dan hier gerealiseerd. Dit is ook opgenomen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050: groei alleen binnen de huidige stadsgrenzen om de kwaliteit van bestaande buurten te versterken, woningen en bedrijfsgebouwen te verduurzamen en de kwetsbare landschappen open te houden.

Toekomstige dichtheden op het eiland
In het Ruimtelijk Kader, de projectnota Baaibuurt West en de Stedenbouwkundige visie Baaibuurt Oost, wordt een brede marge aangehouden in het toekomstig aantal woningen in de Baaibuurten. Dit komt door onzekerheden over enerzijds de huidige, grote urgentie voor woningbouw en de grote investeringen in infrastructuur (benodigde dekking voor de geschatte kosten) en anderzijds nieuwe richtlijnen voor oevers van het binnenwater (met minder ruimte voor woningen).
De MER Zeeburgereiland (milieueffectrapportage uit 2018) gaat voor Baaibuurt West uit van maximaal 900 woningen (dichtheid lager dan de Sluisbuurt). We onderzoeken nog of het aantal woningen kan worden uitgebreid tot maximaal 1.800.

4.2.2 Woonaanbod

Verschillende karakters per buurt
In de toekomstige Baaibuurten zal de ruimtelijke opzet van Baaibuurt Oost meer ontspannen zijn dan het woonmilieu van Baaibuurt West, gericht op het weidse open water van de Zeeburgerbaai. Maar het karakter van een buurt wordt niet alleen bepaald door de dichtheid, maar ook door andere aspecten zoals oriëntatie, programmering en architectuur. Op dit moment werken we aan een visie voor Baaibuurt Oost, waarbij nog verschillende scenario's denkbaar zijn: van een dichtheid lager dan de Sportheldenbuurt tot een dichtheid vergelijkbaar met de Sluisbuurt. In beide gevallen zal het karakter van de buurt anders zijn dan die van de Sluisbuurt.

Betaalbaarheid en de verdeling 40-40-20
De gemeente hanteert voor woningbouw het uitgangspunt 40-40-20: 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.
Voor de woningen in de Sluisbuurt wordt, zoals door de gemeenteraad besloten, een verdeling van 40-35-25 gehanteerd. Een deel van de 40 procent sociale (gereguleerde) huur in de Sluisbuurt zijn studenten-/starterswoningen.
Ook voor Baaibuurt West is het uitgangspunt 40-40-20, tenzij de gemeenteraad anders besluit.

Levensbestendig wonen en doorstroom
In de plannen voor de Sluisbuurt loopt het woningaanbod al uiteen: onder andere studenten-woningen, maisonnettes, ouderenhuisvesting, behandel-woonlocaties, appartementen met collectieve ruimtes en verschillen in woninggrootte. Ook komen er maatschappelijke voor-zieningen in de buurt, zoals een gezondheidscentrum. En in de plannen voor Baaibuurt West (nog in de maak) wordt speciale aandacht besteed aan een divers aanbod van verschillende woonbehoeften, zodat verhuizen binnen je eigen buurt mogelijk is.
Bij tenders/prijsvragen kan de gemeente op woningplattegronden sturen, maar uiteindelijk is het aan de markt om te bepalen hoe de woningen er exact uit komen te zien en wat ook financieel haalbaar is.

4.2.3 Voorzieningen

Complete stad

Het Zeeburgereiland wordt een nieuwe wijk in Amsterdam (deels gereed/in uitvoering), met ruim 200.000 m^2 bvo (bruto vloeroppervlak) aan niet-woonprogramma of voorzieningen, naast de vele woningen op het eiland. Rondom het nieuwe Waterplein bij de pont en langs de hoofdstraat in de Sluisbuurt zijn de meeste voorzieningen te vinden. Bij de twee tramhaltes op de IJburglaan komen tevens stedelijke voorzieningen. In de verschillende nieuwe buurten komen ook (dagelijkse) voorzieningen. Voor het Zeeburgereiland wordt verder 'de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen' gevolgd en ingepast. Het wordt een complete stadswijk.

Winkels en supermarkt
Op de Visiekaart in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland zijn zones voor stedelijke voorzieningen op het eiland aangegeven. Hoeveel dit er exact worden en de precieze invulling hiervan wordt voornamelijk bepaald door de marktwerking. Voor de Sluisbuurt is er wel al meer bekend, omdat de bouw van deze buurt al is gestart. Rondom het nieuwe Waterplein bij de pont en langs de hoofdstraat in de Sluisbuurt zijn de meeste winkels en horeca te vinden. In het Bestemmingsplan wordt in totaal 6.400 m^2 bvo aan detailhandel mogelijk gemaakt. Er zijn winkels gepland maar ook twee supermarktlocaties. Het Omgevingsplan bepaalt wat wel of niet mag en met tenders/prijsvragen bepalen we (in grote mate) of ergens een supermarkt kan komen. We streven nu naar een eerste grote supermarkt op de kavel naast Inholland in de Sluisbuurt. In de nieuwe buurten is er veel aandacht voor de plinten (begane grond). Vergeleken met de Sportheldenbuurt is er in de Sluisbuurt meer ruimte voor horeca en detailhandel, en daarmee ook meer kans op een afwisselend aanbod. Nadere uitwerking van het voorzieningenprogramma voor de Baaibuurten volgt in de Stedenbouwkundige Plannen voor deze gebieden.

Ruimte voor bedrijvigheid
In de Sluisbuurt, en ook in de toekomstige Baaibuurt West, is er ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid. Op kavel 2C2 is onlangs een tender/prijsvraag afgerond voor een bedrijfsverzamelgebouw in de Sluisbuurt. De Bedrijvenstrook wordt een stedelijk bedrijventerrein van circa 7 hectare, met ruimte voor stadsverzorgende bedrijven (waaronder uit transformatiegebieden). Momenteel werken we aan een tender/prijsvraag voor een bouwmarkt in dit gebied en een nieuw politiekantoor is reeds gerealiseerd.

Sportheldenbuurt en de silo's
Het uitgangspunt voor de Sportheldenbuurt is om de bestaande (geplande) niet-woonfuncties te behouden, maar geen nieuwe detailhandel of horecagelegenheden toe te voegen. Dit uitgangspunt volgt het huidige beleid, waarin de Sluisbuurt is gemarkeerd als het centrum van het eiland. De verbouwing van de silo's en het inrichten van de omgeving moet nog plaatsvinden. Het plan voor de silo's bevat onder andere een filmtheater, evenementenruimte, wellness en fitness, horeca en openbare dakterrassen.
De drie silo's hebben al een onherroepelijke omgevingsvergunning om te bouwen (tot 42 meter). Bij de in 2017 uitgeschreven tender heeft de gemeente expres ruimte geboden om de silo's uit te breiden, zodat een bijzondere vorm en een bijzonder programma ontwikkeld kon worden. Daarbij is ook gekeken naar de stedenbouwkundige situatie. De gemeente vindt dat het vergunde bouwplan ruimtelijk inpasbaar is en dat de silo's met hun mix aan functies een meerwaarde voor de buurt zullen vormen.
Specifieke voorzieningen
Voor het Zeeburgereiland wordt 'de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen' gevolgd en ingepast. Dat houdt onder andere in dat er een Huis van de Wijk en buurtkamers komen. In de Sluisbuurt zijn de plannen voor voorzieningen al veel concreter dan in de toekomstige Baaibuurten. Hier is onder andere een Huis van de Wijk in de plannen opgenomen en ook is er ruimte voor een buurtkamer. Verder is er tot 2033 een tijdelijk jongerencentrum en er zal ook een definitief jongerencentrum komen in de Sluisbuurt.

Er is helaas nog geen bibliotheek op het eiland en de mogelijkheden voor een nieuwe vestiging zijn schaars. Via de afdeling Kunst en Cultuur worden wij op de hoogte gehouden of stedelijke voorzieningen in de stad, zoals een bibliotheek, interesse hebben in een nieuwe locatie op het Zeeburgereiland.
Of er een sportschool komt hangt af van de markt. De kavels in de Sportheldenbuurt zijn uitgegeven en de markt bepaalt nu welke functies ergens landen, passend binnen het Omgevingsplan. In de naastgelegen Sluisbuurt zijn wel sportscholen/fitnessruimte in de plannen opgenomen van de eerste kavels. Ook op de Bedrijvenstrook is er ruimte voor sport.

4.2.4 Sport en ontspanning

Amsterdamse sportnormen
De gemeente deelt de mening dat er genoeg plek moet zijn om te sporten en te spelen op het eiland. Voor sporten op het Zeeburgereiland wordt 'de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen' gevolgd en ingepast. De gemeente hanteert een norm voor bruikbaar veldoppervlak voor zogenaamde '(anders-)georganiseerde buitensport'. Dat wil zeggen dat er naast de traditionele veldsporten (voetbal, hockey en tennis) ook ruimte is voor compacte nieuwe sporten zoals de urban sports, en 'bottom-up'-invulling, dus in overleg met sportaanbieders en bewoners. Uitgaande van een aantal woningen tussen de 7.096 en maximaal 9.740 op het eiland (programmabreedte bestemmingsplannen en MER Zeeburgereiland 2018 betekent dit een benodigd bruikbaar veldoppervlak voor (anders-) georganiseerde buitensport van 35.480 m^2 tot 48.700 m^2 (tot 56.700 m^2 nog in onderzoek). Als je het programma ophoogt, dan komt er ook meer sport (en groen). Uitwerking hiervan komt in de volgende fase.
De Amsterdamse sportnorm biedt mogelijkheden voor (anders-)georganiseerde buitensport, bijvoorbeeld een sportpark, maar ook voor gemeentelijke binnensportaccommodaties (zoals een sporthal of een zwembad). Beide fungeren op een hoger schaalniveau. Maar de norm gaat ook over ruimte voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Dit thema is afgeleid van de vroegere norm uit het voorzieningenmodel voor speelvelden (trapveldjes) en gaat over het buurtniveau. Ook dit moeten we meenemen in de plannen.

Voetbalvelden in de Sportheldenbuurt
De beoogde voetbalvelden in de Sportheldenbuurt zijn er niet gekomen, omdat er destijds geen animo was van verenigingen om deze velden in gebruik te nemen. We hebben de sportnorm hier onder andere ingevuld met een skatebaan en sportvelden ernaast, onder meer voor voetbal. De invulling van deze velden is in nauw overleg met bewoners en de afdeling Sport en Bos van de gemeente tot stand gekomen. Verenigingen kunnen de velden reserveren, maar tot nu toe is de animo daarvoor niet groot en wordt het gros van de velden door particulieren en door scholen gebruikt. Vooral de padelbaan is een succes.

Sportvelden en verenigingssporten buiten
De sportopgave als geheel – een sportpark is één van de manieren waarop een deel van de sportopgave vormgegeven kan worden – wordt reeds vanaf het begin van de planontwikkeling voor het eiland meegenomen in diverse studies en berekeningen. We hanteren de sportnormen voor Zeeburgereiland (net zoals voor de andere nieuwe eilanden van IJburg) om concrete inpassingsstudies te doen voor voldoende vierkante meters veldsport per type woongebied. Diverse studies zijn reeds gestart en zullen in de vervolgfase worden voortgezet, zodat we preciezere locaties kunnen aanwijzen. Hierbij letten we ook op de bereikbaarheid, dubbelgebruik en voorzieningen die nodig zijn.
Een groot deel van het benodigd veldoppervlak voor sport is reeds gerealiseerd in de Sportheldenbuurt. De precieze uitwerking van de sportnorm volgt in de volgende fase, maar in het Ruimtelijk Kader hebben we meer ruimte voor veldsport opgenomen aan de zuidzijde van de Baaibuurten en op de Oostpunt. Daarnaast tellen ook de nieuwe, kleinschalige plantsoenen, verspreid over de buurten, mee als ruimte voor buitensport op loopafstand van

de woningen. Met al deze sportvoorzieningen op het hele eiland, halen we de norm, en is er voldoende sportgelegenheid voor alle nieuwe bewoners. Daarnaast kijken we ook naar extra sportmogelijkheden (buiten de norm) in tijdelijke situaties om ook tijdens de planuitvoering zo goed mogelijk gebruik te maken van de ruimte.
Stedelijke, parkachtige verblijfsrecreatie
Voor het Zeeburgereiland worden, net zoals bij andere nieuwbouwprojecten in de stad, de groennormen gehanteerd zoals die beschreven staan in 'de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen.' Het Waterplein gaat voornamelijk om waterrecreatie, niet om groen, maar zal naar onze mening wel in een grote recreatieve behoefte voorzien. Het brede park aan de zuidelijk oever van de Baaibuurten en het geplande Piet Heinpark over de tunnel tellen wel mee voor het groen. Net als de nieuwe, kleinschalige plantsoenen verspreid over de buurten, waar ruimte is voor groen, recreatie en sport op loopafstand van de woningen. Met al deze groenvoorzieningen op het eiland, halen we de groennormen. Daarnaast zijn we momenteel bezig met de tijdelijke inrichting van de Oostpunt, met daarin ook het voorstel voor een strandje aan de zuidzijde. Het lijkt erop dat dit te combineren is met het NNN (Natuurnetwerk Nederland) die daar ook langs loopt. Voor de gehele Oostpunt zal een uitwerking (ontwerp) gemaakt worden waarin de verschillende functies ingepast worden. Het staat nog niet vast of daarin ook ruimte is voor horeca.

4.2.5 Waterrecreatie

Aan de zuidzijde van het eiland
Behalve het Waterbassin in de Sluisbuurt is ook het luwe water van de Zeeburgerbaai geschikt voor kleinschalige waterrecreatie, behalve het deel met woonschepen. Deze zonnige, zuidelijke oever zal dan ook een belangrijke recreatieve functie vervullen voor het eiland. In de vervolgfase onderzoeken we hoe we het water met een openbare steiger toegankelijk kunnen maken, ook in combinatie met ander soort gebruik van het water.
Of er hier meer bedrijven zullen komen die waterrecreatie mogelijk maken door verhuur, is vooral aan de markt. In de plannen voor de Baaibuurten is wel ruimte voor bedrijven opgenomen.
We zijn ook bezig met de tijdelijke inrichting van de Oostpunt, met het voorstel voor een strandje aan de zuidzijde. Het lijkt erop dat dit te combineren is met het NNN (Natuurnetwerk Nederland) die daar ook langs loopt. Dit gaat ook over de flora en fauna aldaar. Verdere invulling komt in de vervolgfase.

Aan de noordzijde in het buiten-IJ
Waterrecreatie aan de noordzijde van het eiland is helaas niet mogelijk vanwege de beroepsvaart die hier vaart. Rijkswaterstaat is eigenaar van dit drukbevaren water en staat recreatie op of vlak bij het water niet toe. Kleinschalige (langzame) waterrecreatie in het IJ en in het Amsterdam-Rijnkanaal is bovendien gevaarlijk door de binnenvaartschepen. Langs de gehele noordzijde van het eiland kunnen daarom geen vlonders of steigers komen of strandjes aangelegd, want dit nodigt uit tot zwemmen. Het drukbevaren water aan de noordzijde van het eiland leent zich ook niet voor nieuwe eilanden. Aan de zuidzijde van het eiland worden wel natuureilanden aangelegd als onderdeel van het NNN, en aan de Oostzijde van het eiland zijn deze al aangelegd.

Tot welke aanpassingen van het Ruimtelijk Kader leidt dit?

De inspraakreacties hebben voor dit thema geleid tot de volgende wijzigingen:

Paginanummer(s)	Aanpassing (beknopte omschrijving)	Referentienr.
27	Tekst: meer informatie toevoegen over het winkelaanbod	8041-1809

Wat betreft vervolgonderzoeken voor dit thema, zie paragraaf 6.3.

4.3 Bereikbaarheid

Waar gingen de inspraakreacties over?

Autoverkeer
In de reacties over autoverkeer wordt aandacht gevraagd voor de **auto-ontsluiting van het eiland** en de drukte van autoverkeer op het hoofdkruispunt en IJburg. Het autoluwe karakter van de toekomstige wijk wordt gewaardeerd, maar men vraagt ook naar parkeermogelijkheden en de autobereikbaarheid van onder andere de Sluisbuurt. Ook wordt aandacht gevraagd voor de **Zuiderzeeweg/Amsterdamsebrug.** Er wordt voorgesteld de Amsterdamsebrug af te sluiten voor autoverkeer. Er worden vragen gesteld over het functioneren en de toekomst van de **Park + Ride** (P+R) op het eiland. Ook gaat het over een **inclusieve stad**, waarbij aandacht gevraagd wordt voor betaalbaarheid en bereikbaarheid voor mensen die moeilijk ter been zijn.

Langzaam verkeer en OV
In de reacties over langzaam verkeer en openbaar vervoer waardeert men het feit dat we hier aandacht voor hebben. Het gaat over de **fietsroutes op het eiland**, hoe deze middendoor gaat en er is een suggestie om deze via de zuidzijde door te trekken naar Steigereiland. Er worden vragen gesteld over **langzaam verkeersverbindingen met de stad**, waaronder de eilanden van IJburg, een pad rondom de Zeeburgerbaai, en de aansluiting op de Diemerzeedijk en naar de Flevoweg via de Amsterdamsebrug. Ook gaat het over de stand van zaken rondom de **trappen Schellingwouderbrug en het sluizencomplex**, vooral de veiligheid van de sluizen. Daarnaast gaan de reacties over het **openbaar vervoer**, waaronder bus 37, de pont, en de mogelijkheid van een tramlijn door de Sluisbuurt.

Wat is onze reactie?

4.3.1 Autoverkeer

Auto-ontsluiting van het eiland
Het Zeeburgereiland blijft bereikbaar voor alle soorten verkeer, ook voor autoverkeer. De nieuwe buurten zullen gewoon per auto bereikbaar zijn. We stellen daar mobiliteits- en parkeerstrategieën voor op, met onder andere aandacht voor openbare garages en deelmobiliteit, maar waarin we ook rekening houden met invalide-parkeerplekken. Vooral als het gaat om de grote doorgaande wegen moeten we zoeken naar de juiste balans tussen het doorgaande autoverkeer en de leefbaarheid in de wijk. Voor de Baaibuurten komt de uitwerking hiervan in de volgende fase. Daarin nemen we ook de bereikbaarheid voor auto's mee.

De Sluisbuurt is met de auto vanaf de Zuiderzeeweg toegankelijk via twee hoofdontsluitingswegen. Bezoekers kunnen de auto vervolgens betaald op straat of in een openbare parkeergarage parkeren. Vanuit de Sluisbuurt kun je in de voorgestelde situatie naar de binnenstad rijden via de Amsterdamsebrug. De suggestie voor een toekomstige brug tussen de Eef Kamerbeekstraat en de Bob Haarmslaan is voor langzaam verkeer tussen de Sportheldenbuurt en de Bedrijvenstrook. Deze brug is voor de onderlinge samenhang tussen de buurten en is geen brug voor autoverkeer.

De IJburglaan is één van de belangrijkste verkeersroutes van de stad is. Met de groei van de stad en de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg, zal het verkeer op de IJburglaan toenemen. Nieuw beleid als de Agenda Amsterdam Autoluw en 30km/u in de stad zorgen

voor minder verkeer op sommige plekken in de stad, maar verkeersroutes zoals de IJburglaan zullen desondanks een belangrijke rol blijven spelen in de ontsluiting van de stad voor OV, auto- en fietsverkeer. Met het project Cruciale Mijl IJburglaan willen we de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren en de leefbaarheid vergroten. In het voorkeursscenario (scenario 1-min) willen we dit doen door op de kruising Zuiderzeeweg-IJburglaan een auto-onderdoorgang van ongeveer 170 meter aan te leggen, de trambaan naar het noorden van de IJburglaan te verplaatsen en een extra fiets- en voetgangersbrug naast de Enneüs Heermabrug aan te leggen. Dit verbetert de doorstroming en verkeersveiligheid van voetganger, fiets, OV en auto. Bovenop de onderdoorgang maken we een fijnere en meer leefbare omgeving met minder auto's dan nu het geval is. Hierdoor wordt het voor voetgangers en fietsers gemakkelijker en veiliger om over te steken en om tram- en bushaltes te bereiken.

Zuiderzeeweg/Amsterdamsebrug
In het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en ook in mobiliteitsbeleid is de Zuiderzeeweg, net als de IJburglaan, onderdeel van de hoofdinfrastructuur. Beide wegen vormen inderdaad een barrière tussen de buurten en voor beide wegen moeten we de barrièrewerking verminderen, dus ook de ruimte tussen de 2 Baaibuurten. Maar de IJburglaan verbindt de hele oostflank (reeks van eilanden) met de binnenstad en is daarom anders van aard dan de Zuiderzeeweg. De IJburglaan zal ook in de toekomst een belangrijke rol vervullen voor de ontsluiting van de stad. De impact van deze weg is dus groter en krijgt meer aandacht.

Over de suggestie om de Amsterdamsebrug autoluw te maken: in het project Verbinding Zeeburgereiland hebben we gekeken wat er gebeurt als we het autoverkeer van de Amsterdamsebrug afhalen (alternatief 4, zie ook Bijlage 4 van het PlanMER Verbinding Zeeburgereiland en Aanvulling MER Verbindingen). Omdat dit een belangrijke verkeersader is, ontstaan er dan opstoppingen in andere delen van de stad, met name in Oost. Daarnaast biedt het geen andere kansen voor de fiets, want de rijbanen blijven nodig voor het busverkeer, dus een fietsbrug blijft nodig. Door de auto-onderdoorgang op de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan (project Cruciale Mijl) kruist het verkeer van de Zuiderzeeweg in de toekomst niet meer het doorgaande verkeer van de IJburglaan richting centrum. Dit komt de betrouwbaarheid van lijn 37 ten goede.

Park + Ride
De tijdelijke P+R in de Baaibuurten zal op termijn verdwijnen om daar de ontwikkeling van nieuwe buurten mogelijk te maken. Op de Bedrijvenstrook zal dan een nieuwe parkeervoorziening of mobiliteitshub worden aangelegd. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is deze plek ook aangewezen als potentiële stadshub. Hoe deze voorziening er precies uit komt te zien, waarbij duurzaamheid ook een rol speelt, moet nog worden bepaald. Indien dit daadwerkelijk een stadshub wordt, zullen we onderzoeken of hier ook andere vormen van deelvervoer aangeboden kunnen worden (fiets, scooter). Daarmee zou men vervolgens de vervolgreis naar de voordeur kunnen maken. Vanaf de P+R kan men ook één halte met de tram reizen, om vanaf daar (indien mogelijk) naar de voordeur te wandelen.

Inclusieve stad
De gemeente deelt de visie dat Amsterdam inclusief moet zijn. Dit betekent dat voor mensen die moeilijk ter been zijn, de invalideparkeerplaatsen in de Sluisbuurt een betere optie zijn. Daarvoor is wel een mindervalide parkeervergunning nodig. In de Sluisbuurt parkeren bewoners in principe op eigen kavel, waardoor de loopafstand naar de woning minimaal is. De parkeerplekken in de openbare ruimte zijn gelijkmatig verdeeld over de buurt, net als de invalideparkeerplaatsen, zodat de afstand tot de voordeur zo klein mogelijk is.
Wat betreft de opmerking over het bezit van een boot/jacht: dat is inderdaad een kostbare

aangelegenheid. Gelukkig zijn er ook meer betaalbare mogelijkheden van vervoer op het eiland, zoals de fiets en het openbaar vervoer, waar we ons vooral voor inzetten als het gaat om bereikbaarheid.

4.3.2 Langzaam verkeer en OV

Fietsroutes op het eiland
Het fietspad langs de randen van het eiland is vooral recreatief, terwijl de fietsroutes dwars over het eiland voornamelijk functioneel zijn. Binnen de buurten deelt de fietser de straat veelal met het autoverkeer, dat we beperken tot het noodzakelijke. Het exacte profiel van de IJburglaan, met daarin de ligging van het fietspad, zullen we in de volgende fase uitwerken. Daarbij besteden we ook aandacht aan de oversteekbaarheid op de knooppunten van het eiland.
Er is voorgesteld om de groene zoom met een wandel- en/of fietspad door te trekken onder de afritten van de A10 tot en met Steigereiland-Zuid, via de Enneüs Heermabrug. Helaas is het doortrekken van het fietspad, dat onlangs is aangelegd aan de Zuider-IJdijk, niet mogelijk omdat het niet mogelijk is om de op-/en afrit van de A10 over te steken. Dit is een veiligheidseis van Rijkswaterstaat. Bovendien zou het de druk op deze kruisingen vergroten en de afwikkeling van het verkeer vertragen. De fietsverbinding zal dus altijd aan de noordzijde van de brug naar IJburg lopen.

Langzaam verkeersverbindingen met de stad
Het gebrek aan goede verbindingen met andere delen van de stad lossen we met deze plannen niet op voor het hele fietsnetwerk van Zeeburgereiland én IJburg. Hier ligt de focus op het Zeeburgereiland. Verbetering en nadere uitwerking van aantakkingen met de rest van de stad onderzoeken we in de vervolgfase.
De route rondom de Zeeburgerbaai is al wel opgenomen in het Programma Waterrecreatie en Ecologie IJburg/Zeeburgereiland, maar deze is nog niet definitief. Ook die uitwerking volgt.
De verbindingen naar de Diemerzeedijk en de Flevoweg blijven bestaan en worden eventueel aangepast naar aanleiding van de uitvoering van project De Verbinding (Amsterdamsebrug). Zodra we meer duidelijkheid hebben hoe dit eruit komt te zien, zullen we de aantakkende verbindingen ook verder uitwerken. Vanuit het Ruimtelijk Kader nemen we vervolgstappen in de uitwerking van specifieke onderdelen. De aansluitingen op de Amsterdamse brug naar de Flevoweg en naar de Diemerzeedijk horen hierbij.

Trappen Schellingwouderbrug en de route over het sluizencomplex
In het Ruimtelijk Kader staat de route over het sluizencomplex Schellingwoude aangegeven als voetgangersroute. De gemeente weet dat deze route gebruikt wordt en houdt in verdere planvorming rekening met de veiligheid van deze route. De veiligheid van deze route is een aandachtspunt zo neemt de gemeente dit ook op in het Ruimtelijk Kader.
De realisatie en de locatie van de trappen met fietsgoten bij de Schellingwouderbrug, zijn afhankelijk van de komst van een bushalte en een onderdoorgang. Wat we eerst gaan doen en op welke termijn is nog onduidelijk.

Openbaar vervoer
In de zomer van 2024 komt er een nieuwe tijdelijke bushalte (lijn 37) ter hoogte van de Sluisbuurt, tussen beide rotondes op de Zuiderzeeweg.
Een mogelijke tram door de Sluisbuurt is al tijdens de planvorming van de Sluisbuurt overwogen, maar vanwege te veel onzekerheden en afhankelijkheden niet opgenomen in de plannen. Maar het noordelijke deel van de Sluisbuurt zou wel gebaat zijn bij een betere OV-verbinding. In het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland reserveren we ruimte in de hoofdstraat en aan de oostzijde van de Sluisbuurt op de Zuiderzeeweg. Mocht er uit latere bereikbaarheidsstudies blijken dat er een extra vervoersverbinding nodig is naar de Sluisbuurt, dan kunnen deze opties onderzocht worden.

Verder wordt in het Ruimtelijk Kader aangegeven dat de pont tijdelijk voor 7 jaar vaart. In de loop van deze 7 jaar onderzoeken we of een definitieve pontverbinding nodig is, en zo ja, via welke route. Daar zijn nieuwe onderzoeken voor nodig, nieuwe afspraken met Rijkswaterstaat, en een nieuw bestuurlijk besluit.

Tot welke aanpassingen van het Ruimtelijk Kader leidt dit?

De inspraakreacties hebben voor dit thema geleid tot de volgende wijzigingen:

Paginanummer(s)	Aanpassing (beknopte omschrijving)	Referentienr.
41	Sluisbuurt: toevoegen van veiligheid als aandachtspunt voor de route over het sluizencomplex Schellingwoude	Ref. 1

Wat betreft vervolgonderzoeken voor dit thema, zie paragraaf 6.3.

4.4 Leefbaarheid

Waar gingen de inspraakreacties over?

Samenhang
In de reacties over de samenhang van het eiland wordt vaak aandacht gevraagd voor een **verbonden eiland** op hoofdstructuren. Er wordt gesteld dat de onderlinge verbindingen tussen de buurten beter moeten en kunnen. Het gaat over het benutten van de kwaliteit van de randen van het eiland, het **rondje Zeeburgereiland**. Hier worden vragen gesteld over de uitwerking, met aandacht voor onder andere de continuïteit, maatvoering en inrichting ervan. Ook gaat het over de **IJburglaan**, de onthechtende werking hiervan en vraagt men om toelichting bij het voorkeursscenario voor deze laan.

Groen
De reacties over groen gaan over het onderscheid in invulling op **verschillende schaalniveaus**. Er wordt veelal aandacht gevraagd voor meer groen en voldoende ruimte voor ontspanning, en naar een vergelijking van **nu vs. de toekomst**. Het gaat ook over de **bomen op het eiland**, het behoud en de boomhoogte. Er wordt aandacht gevraagd voor **biodiversiteit** en het vergroenen van daken en muren van gebouwen in de Sluisbuurt. Daarnaast worden vragen gesteld over het **Sluispark en hoe het groen op de Oostpunt** zich verhoudt tot de tramremise.

Watersysteem
Ine reacties over het watersysteem op het eiland wordt hoofdzakelijk gesteld dat een **integrale visie en ontwerp** van het toekomstige watersysteem ontbreekt, en in verband daarmee vraagt men aandacht voor de **waterkwaliteit**.

Beleving
De reacties over de beleving gaan over **rust en geborgenheid**. Men noemt hinder door geluid en het verbeteren van de luchtkwaliteit als aandachtspunten, vooral vanwege het verkeer op de IJburglaan en de A10. Het gaat ook over criminaliteit in de rommelige zone rondom de A10 en **behoud van het uitzicht over het water** aan de zuidzijde van Baaibuurt Oost. Daarnaast wordt aangegeven dat de **looproute naar de Zuiderzeeweg** vanaf de Sportheldenbuurt onprettig voelt, vanwege regen, wind, hitte en verlichting.
Wat is onze reactie?

4.4.1 Samenhang

Verbonden eiland
De grote infrastructuur doorsnijdt het Zeeburgereiland. In de plannen zoeken we de verbinding door in te zetten op het toekomstige Zeeburgerplein en de kruising ter hoogte van de Bob Haarmslaan. De as van de Bob Haarmslaan zal in de toekomst van oever tot oever reiken en verbindt de Sportheldenbuurt/Bedrijvenstrook met Baaibuurt Oost, zowel fysiek (langzaam verkeersroute) als visueel (zichtlijn). De oevers van het eiland spelen ook een belangrijke rol (het rondje Zeeburgereiland neemt de Oostpunt mee in het geheel) in de verbinding, net als de onderlinge verbinding tussen de buurten, zoals de verbinding tussen de 2 te ontwikkelen Baaibuurten. We moeten een nieuwe balans vinden tussen de doorgaande infrastructuur (die waarde heeft voor de hele stad) en de kwaliteit van het wonen op het eiland (die waarde heeft voor de buurten). In de volgende fase zullen we verder invulling geven aan de ambities en onderzoeken in hoeverre de samenhang nog meer versterkt kan worden.

Rondje Zeeburgereiland
Onderdelen van het Ruimtelijk Kader, zoals het rondje Zeeburgereiland, het Zeeburgerplein en de Oostpunt, worden in een volgende fase verder uitgewerkt met bijbehorende inrichting van deze plekken. De Oostpunt wordt gescheiden van de andere buurten door de A10, die een barrière vormt die moeilijk is te doorbreken. Daarom proberen we met name in te zetten op de noordelijke oever, dat deze groen, open en toegankelijk blijft voor de rest van het eiland. In de volgende fase vindt ook nadere invulling plaats van de groene zoom en het fietspad over de Oostpunt, met de complexe verbinding langs de zuidelijke oever (tussen Baaibuurt Oost en de Oostpunt). We bepalen dan ook het gebruik, de exacte ligging en dimensionering van het profiel, met aandacht voor belevingswaarde, de relatie met het water en de sociale veiligheid. De gestelde ambities zullen dan verder worden doorgevoerd waar mogelijk. De zoom aan de oostkant is relatief mager ingetekend. Maar we willen van de Oostpunt een groene plek maken met ook de opgave voor inpassing van een tramremise. De ambitie is om de remise met meervoudig ruimtegebruik en een groen, openbaar dak in te passen.

IJburglaan
Voor de IJburglaan is in het project Cruciale Mijl een dubbele doelstelling benoemd voor leefbaarheid en bereikbaarheid. De onderdoorgang (scenario 1) en autotunnel (scenario 2) scoren ongeveer gelijkwaardig in het verbeteren van de doorstroming van voetgangers, fietsers, OV en auto's. De ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid (waaronder geluid) is bij de autotunnel beter dan bij de onderdoorgang. Een langere tunnel is ook zeker wenselijk om de noord-zuid-oversteken op het eiland te verbeteren, maar is op dit moment te kostbaar. Om de dubbele doelstelling te halen, had scenario 2 dus de voorkeur, maar de kosten van deze tunnel zijn fors hoger. De gemeente heeft een beperkt budget, daarom moeten er keuzes worden gemaakt. We hebben daarom gekozen voor een korte auto-onderdoorgang (170 meter) bij het kruispunt Zuidzeeweg/IJburglaan (scenario 1-min).
Nieuwe infrastructuur die de verbinding met de stad verbetert, kost veel geld en de afhankelijkheid van andere partijen is groot. In het vervolgtraject onderzoeken we aan de hand van de uitgangspunten van het ruimtelijk kader (onder andere de realisatie van het eiland als één geheel) hoe de leefbaarheid en oversteekbaarheid van de IJburglaan en Zuiderzeeweg verder verbeterd kan worden, en hoe de verbinding van het eiland met de omgeving en tussen de buurten onderling nog beter kan, voornamelijk voor fietsverkeer en OV (in de lijn met de ambities voor het eiland).

4.4.2 Groen

Verschillende schaalniveaus
Groen is een integraal onderdeel van de plannen voor het Zeeburgereiland. De precieze uitwerking ervan volgt in een volgende fase. Op eilandniveau spelen de groene zoom met de drie grote parken de hoofdrol in de groenvoorziening. Zo kan men een rondje Zeeburgereiland wandelen/fietsen/skaten over de dijken, langs de groene oevers van het eiland. De drie grote parken (Sluispark, Baaipark en het park op de Oostpunt) liggen aan de grote wateren die en functioneren bovenwijks. Zo is het Sluispark bij de Oranjesluizen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 aangewezen als groen-blauwe hotspot: een stedelijke plek met uitzonderlijke landschappelijke kwaliteit.
Op buurtniveau krijgen de straten op het eiland een groen karakter door de bomen, een groene inrichting van de openbare ruimte en gevelgroen. En ook de vele nieuwe, kleinschalige parken/ buurtgroen, verspreid over het gebied, voorzien in groen en ruimte voor ontspanning op loop-afstand van de woningen.

Nu vs. de toekomst
Volgens zeer velen moet er meer groen komen op verschillende plekken van het eiland. Voor het Zeeburgereiland wordt ‘de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen’ gevolgd en ingepast. Het wordt een complete stadswijk, met ook groen en ruimte voor ontspanning. Uiteindelijk komt er veel meer groen terug op het Zeeburgereiland dan er is geweest. In de plannen voor het eiland zal er circa 373.830 m^2 aan groenoppervlak op het maaiveld zijn in allerlei soorten en maten. Bomen, groen op verdiepingen/daken en de nieuwe eilanden ten behoeve van het NNN (ecologische verbinding) zijn hierin nog niet meegenomen. Dit is een veelvoud van het aanwezige groen op dit moment.

Bomen op het eiland
We streven ernaar om zoveel mogelijk bomen te behouden tijdens de plantontwikkeling. Helaas lukt dit niet waar we gebieden moeten ophogen met een dikke laag zand. Wel komt er een gezonde bodem voor terug en planten we nieuwe bomen(rijen), zodat het groene karakter van het eiland wordt versterkt. Niet alleen in de stadsbuurten, waar veelal gewoond wordt, maar ook op de Oostpunt en de Bedrijvenstrook planten we bomen. Dit heeft ook meerwaarde voor de bestaande Sportheldenbuurt; zowel de oost- als westzijde wordt minder stenig.
Alle bomen op het eiland hebben een minimale stamdikte bij aanplant. Bovendien zijn het allemaal bomen van de eerste orde. Dat wil zeggen bomen die, afhankelijk van de soort, 15-30 meter hoog worden.

Biodiversiteit
In de plannen is er tevens aandacht voor biodiversiteit. Om de randen van het eiland wordt de westelijke dijk van het Zeeburgereiland ingericht als ecologische verbinding en ook de Oostpunt wordt een stapsteen voor ecologie. Beide zijn op dit moment onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In de Sluisbuurt worden delen van de kades met speciale specie gevoegd, zodat er planten in kunnen groeien (die ook zullen worden aangeplant). In de grachten komen waterplanten en alle oevers van de plantsoenen worden natuurlijke oevers, zodat het water door de oeverbeplanting gezuiverd kan worden. Ook in Baaibuurt West zal er aandacht zijn voor ecologische oevers. In tenders/prijsvragen is ’natuurinclusief bouwen’ een eis. Voor alle kavels in de Sluisbuurt hanteren we een norm van 40 procent groen op de kavel.
Groen op daken (30 procent) is één van de speerpunten van de Sluisbuurt, onder andere vanwege klimaatbestendig bouwen. Gevels en daken worden vaak ook benut voor zonnepanelen, om aan de landelijke energie-eisen te voldoen. Daarnaast vraagt woonkwaliteit (bijvoorbeeld dakterrassen, balkons, daglichttoetreding) ook ruimte op gevels en daken. Voor architecten is dat altijd een puzzel.

Sluispark en de Oostpunt
We hebben nog steeds de ambitie om naast de Oranjesluizen een park aan te leggen. We zijn in gesprek met Rijkswaterstaat over de inrichting van het gebied rond hun gebouwen en in hoeverre we deze ruimtes openbaar kunnen maken en groen kunnen inrichten, zodat we ze kunnen toevoegen aan het beoogde Sluispark.
En wat betreft de ruimtelijke claim voor de tramremise: deze moet in de vervolgfase zo goed mogelijk worden ingepast. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn groene oevers (onder andere realisatie NNN), rondje Zeeburgereiland, en een park op de kop met vrij uitzicht over het IJ.
Om deze ambitie kracht bij te zetten, wil de gemeente een overkapte stalling die deel uitmaakt van het landschap. De komende jaren moet duidelijk worden of het direct overbouwen van de stalling ook financieel haalbaar is.

4.4.3 Watersysteem

Integrale visie en ontwerp
Het onderwerp watersysteem is heel belangrijk bij de planvorming van het eiland. De gemeente is bezig met een integraal ontwerp voor het toekomstige watersysteem van het eiland. Momenteel lopen er diverse onderzoeken hoe we een zo robuust mogelijk watersysteem kunnen realiseren. In een apart project wordt er door de betrokkenen (Rijkswaterstaat, Waternet, gemeente) al ruime tijd gesproken over en gerekend aan het watersysteem. Dit project/onderzoek loopt en uitwerking volgt in een volgende fase.

Zwerfaval
Het voorkomen van zwerfafval is geen onderwerp voor het Ruimtelijk kader omdat dit te veel op detailniveau is. De gemeente is met Rijkswaterstaat in gesprek over het voorkomen van zwerfafval. In 2023 is er, onder andere in samenwerking met Rijkswaterstaat en Waternet, een ‘Inventarisatie interventies bronaanpak zwerfafval Zeeburgereiland’ opgesteld. Naar aanleiding hiervan is Rijkswaterstaat inmiddels met een brede groep betrokkenen uit de regio Amsterdam in gesprek om zwerfafval bij de bron aan te pakken. Het onderzoek op Zeeburgereiland gaat daarbij gebruikt worden om te laten zien hoe een goede analyse bijdraagt aan veelbelovende en uitvoerbare interventies.

4.4.4 Beleving

Rust en geborgenheid
Geluidwering en luchtzuivering zijn belangrijk in de A10-zone. In de vervolgfase wordt de nadere uitwerking van het gebied duidelijk, met aandacht voor deze thema’s. In de buurten zal het autoverkeer worden beperkt tot het noodzakelijke, langzaam verkeer krijgt hier juist veel ruimte. Zo ontstaat er een contrast tussen de drukte langs de hoofdwegen en de gemoedelijke sfeer en rust in de buurten en langs de randen van het eiland.
De openbare ruimte in de Sportheldenbuurt is grotendeels gereed. De omgeving van de silo’s staat wel nog op de planning. Versmalling van de toekomstige IJburglaan kan ten goede komen aan het gevoel van geborgenheid. De exacte uitwerking van het toekomstige profiel zal in het vervolgproces plaatsvinden, waarin we deze aandachtspunten meenemen. Ook kan bijvoorbeeld ter hoogte van het Zeeburgerplein onderzocht worden of de snelheid van het autoverkeer lager kan zijn, in lijn met de ambitie voor het plein als ruimte voor verbinding, oversteek en verblijf.
Om het gebied rond de A10 tevens gemoedelijker te maken zullen we aan de westzijde van de A10 binnenkort bomen, heesters en kruidenrijk grasland planten. Er komt een laarzenpad langs. Daarnaast wordt momenteel gewerkt aan de uitgifte van kavels in het noordelijk deel van de Bedrijvenstrook, wat bijdraagt aan ‘ogen op straat’ (sociale veiligheid).

Behoud van uitzicht over het water
De studentenwoningen in Baaibuurt Oost zijn tijdelijk en zullen uiteindelijk verdwijnen. Maar er zal nieuwe bebouwing verschijnen langs de IJburglaan als we de tramstalling naar de Oostpunt verplaatsen. Op deze manier krijgt ook de zuidzijde van de laan een 'gezicht' aan de straat, met ook stedelijke voorzieningen. In Baaibuurt Oost is volgens het nieuwe hoogbouwbeleid (vaststelling verwacht in voorjaar 2024) in principe geen hoogbouw mogelijk, alleen als uitzondering.

Looproute naar Zuiderzeeweg
Langs de looproute naar openbaar vervoer van de Sportheldenbuurt richting de Zuiderzeeweg hebben we vorig jaar 85 bomen op de Zuiderzeeweg geplant en de komende jaren zullen er nog meer bomen bijkomen. Deze bomen zullen voor meer schaduw zorgen en de wind wat temperen. Voor klachten over de verlichting kunt u contact opnemen met het stadsdeel en/of een MOR-melding doen. De mogelijkheid van een bushalte dichtbij de Schellingwouderbrug wordt momenteel onderzocht. Binnenkort komt er een tijdelijke bushalte op de Zuiderzeeweg, die dichter bij de Schellingwoudebrug ligt dan de haltes op de IJburglaan.

Tot welke aanpassingen van het Ruimtelijk Kader leidt dit?

De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland. Wat betreft vervolgonderzoeken voor dit thema, zie paragraaf 6.3.

4.5 Baaibuurt West

Waar gingen de inspraakreacties over?

Huidige karakter
In de reacties over het huidige karakter van de Baaibuurten wordt veelal gepleit voor behoud van de **identiteit** van het eiland en ook specifiek van Baaibuurt West. Men vraagt om een toelichting bij de invulling van het programma **Vrije Ruimte** en om aan te sluiten bij 'de geest' van de plek. Er zijn vragen gesteld over de **herontwikkeling** van de Baaibuurt West, onder andere het afgraven van grond en het verwijderen van groen. Daarnaast wordt gevraagd om behoud van **fundamenten en sculpturen**. Het gaat hierbij om mogelijkheden voor wederopbouw van fundamenten in Baaibuurt West enerzijds, en behoud van een aantal sculpturen van de overleden kunstenaar Theo Niermeijer anderzijds.

Toekomstige stadsbuurt
De reacties over de toekomstige stadsbuurt gaan veelal over de **beleidskeuze** die gemaakt is, specifiek over Baaibuurt West. Er wordt toelichting gevraagd op het toekomstige karakter van de buurt als **compleet en stedelijk**, en er zijn vragen gesteld over het aantal woningen en de hoeveelheid niet-woonfuncties. Uiteraard zijn er ook vragen gesteld over de **huidige bewoners en gebruikers** van Baaibuurt West, dat velen de buurt zullen moeten verlaten, en vragen over de toekomstige invulling van het gebied als het gaat om niet-woonfuncties zoals horeca in verband met overlast.

Participatie Baaibuurt West
In de reacties over participatie wordt hoofdzakelijk gepleit voor betrokkenheid in het vervolgproces.

Wat is onze reactie?

4.5.1 Huidige karakter

Identiteit
Het eiland ontwikkelt zich continu, en daarmee ook de identiteit ervan. Herontwikkeling van Baaibuurt West voor de woningbouwopgave in de stad zal het karakter van de buurt onvermijdelijk veranderen. In de projectnota Baaibuurt West worden de kwaliteiten van de huidige buurt opgenomen en als inspiratie gebruikt om ambities voor de nieuwe buurt op te stellen. Daar vallen onder andere de huidige informele, creatieve sfeer en het groen (bijvoorbeeld de bomen) onder. In de cultuurhistorische verkenning (als onderdeel van de MER Zeeburgereiland 2018) zijn waardevolle elementen aangewezen, waaronder de dijkwoningen aan de westrand en de Zuider IJdijk, die zoveel mogelijk meegenomen zullen worden in de verdere planvorming van het Zeeburgereiland.

Vrije Ruimte
Hoe de aansluiting op de geest van de plek verder vorm krijgt, onderzoeken we in de fase van het Stedenbouwkundig Plan. Voor het behoud van ruimte voor vrije geesten, kunst en tegencultuur, heeft de gemeente het Programma Ateliers en Broedplaatsen en de Expeditie Vrije Ruimte opgesteld. Baaibuurt West is aangewezen als één van de strategische locaties in de stad voor het Vrije Ruimte-programma. Uitgangspunt voor het gebruik van vrije ruimte is dat het bijdraagt aan het sociaal-maatschappelijke, culturele en groene welzijn van de betrokken gebruikers en de buurtbewoners. Maar vrije ruimte is een breed begrip en kan op verschillende manieren vorm krijgen. Bijvoorbeeld letterlijk: lege gronden, of het vrijlaten van programmering op kavels die wel worden ingevuld, of het onbeheerd laten van bepaalde stukken openbare ruimte, et cetera. In de fase van het Stedenbouwkundig Plan onderzoeken we samen met de buurt en de rest van de stad welke vorm(en) van vrije ruimte bij Baaibuurt West passen.

Herontwikkeling
De leefbaarheid van de huidige Baaibuurt West staat onder druk vanwege de wateroverlast. Om hier te kunnen bouwen, is een ophoging noodzakelijk. Ten behoeve van een goede water-huishouding is het noodzakelijk om de deelgebieden op Zeeburgereiland op te hogen met zeer goed doorlatend zand. We streven ernaar om geen grond af te voeren uit het gebied, met uitzondering van saneringen en ten behoeve van zettingen aangebrachte overhoogte. De bodemkwaliteit verbetert als gevolg van de geplande herontwikkeling, maar we kunnen bestaand groen helaas niet behouden. We leggen wel weer nieuw groen in een gezonde bodem aan en we moeten voldoen aan de groennorm. Uit eerder onderzoek (waaronder de MER Zeeburgereiland 2018) blijkt dat de effecten van de ontwikkeling van Zeeburgereiland op beschermde soorten beperkt zijn. Als het leefgebied van beschermde soorten wordt verstoord, zijn er mogelijkheden om eventuele verstoring van leefgebieden van beschermde soorten te verzachten.

Fundamenten en sculpturen
In het Ruimtelijk Kader staan geen concrete plannen voor het perceel met de fundamenten. Dat is een uitwerking voor Baaibuurt West, waarvan de gemeente op dit moment de projectnota opstelt.
We zijn van plan om de sculpturen van Theo Niemeijer zoveel mogelijk opnieuw te gebruiken. Op dit moment onderzoeken we wat de mogelijkheden zijn voor een beeldenroute van zijn werk op het Zeeburgereiland.

4.5.2 Toekomstige stadsbuurt

Beleidskeuze
Als gemeente kijken we naar het grotere geheel bij het maken van plannen voor de stad en wegen we de verschillende belangen zorgvuldig tegen elkaar af. De gemeente erkent de waarden van Baaibuurt West, maar kiest er om meerdere redenen voor dit gebied te herontwikkelen.
Ten eerste de woningnood. Er is een hele grote vraag naar woningen in de stad. Er is, zeker ook in Amsterdam, sprake van een wooncrisis. Dat maakt de bouw van veel nieuwe woningen in de stad noodzakelijk. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 wordt de ambitie genoemd om te groeien binnen de stadsgrenzen met minimaal 150.000 woningen in 2050 (circa 6.000 woningen per jaar). Daarvoor zijn mogelijke bouwlocaties geïnventariseerd. De Baaibuurten horen daar ook bij. Overigens werd Zeeburgereiland al in het Structuurplan Amsterdam (2003) aangewezen als stedelijk woonwerkgebied. De gemeente bouwt dus niet nieuwe woningen om geld mee te verdienen. Als er al grondopbrengsten zijn dan komen die ten goede aan de ontwikkeling van de stad. Voor de Baaibuurten geldt ook een bestemmingsplan uit 2019 dat transformatie mogelijk maakt.

Ten tweede kan Baaibuurt West niet blijven zoals het is. De bodem van de Baaibuurten ligt erg laag ten opzichte van het waterpeil van het IJ en zakt ook elk jaar nog een beetje. Dit komt onder andere doordat het eiland een oud baggerdepot is en voor een deel bovenop de Oergeul van het IJ ligt. Bij hevige regenbuien kan het regenwater steeds moeilijker weg. De huidige situatie kan hierdoor niet langer worden voortgezet. Om de bodemkwaliteit te verbeteren zijn ingrijpende maatregelen nodig, zoals het ophogen van het terrein met enkele meters goed-waterdoorlatend zand. Het gebied moet zoveel worden opgehoogd, dat de risico's om dit in delen te doen te groot zijn. Het verschil tussen opgehoogde en niet-opgehoogde delen zou dan te groot worden. Met risico op wateroverlast, verschuivingen en openbarsten. Daarnaast hebben we in de Sluisbuurt gezien dat het bouwrijp maken langer duurt dan normaal. In Baaibuurt West willen we graag goed onderzoeken hoe de bodem er precies uitziet en rekenen we op voorhand al extra tijd voor het bouwrijp maken.

De keuze om Baaibuurt West te ontwikkelen in plaats van andere gebieden heeft verder te maken met zogenaamde goede ruimtelijke ordening. Het is van belang (gemeentelijk, provinciaal en rijksbeleid) dat er zoveel mogelijk woningen in bestaand stedelijk gebied worden gebouwd en niet in de groene ruimte buiten de steden. Dat beperkt de ecologische voetafdruk en er is dan minder verkeer op snelwegen en reeds overbelaste OV-netwerken. Zeeburgereiland is een locatie die (redelijk) dicht bij de bestaande stad ligt, binnen de ring. De gemeente is eigenaar van de grond en er kunnen dus relatief snel veel woningen gebouwd worden. Meer woningen in Baaibuurt West betekent meer bewoners op Zeeburgereiland. Dit draagt bij aan het draagvlak voor meer voorzieningen op Zeeburgereiland. Daardoor kunnen er meer specialistische voorzieningen komen op het eiland. Niet alleen een paar supermarkten, maar ook een bakker, een groenteboer en andere meer specialistische winkels en voorzieningen. Hierdoor neemt de woon- en leefkwaliteit op het eiland toe.

Compleet en stedelijk
De stadswijk Zeeburgereiland is een verzameling van stadsbuurten (hoogstedelijk en stedelijk), zoals aangegeven in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Hier worden woonbuurten mee bedoeld met een (hoog-)stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen. De term 'compleet' stamt uit het beleidsprogramma Ruimte voor de Stad en gaat over het bieden van een divers en hoogwaardig voorzieningenniveau, zoals bijvoorbeeld aangegeven in de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen. Baaibuurt West heeft op dit moment geen stedelijke dichtheid, en krijgt dit ook niet door eenvoudige aanpassingen, en er is ook geen voorzieningenniveau aanwezig (of eenvoudig aan te passen) zoals de normen aangeven voor een gemengd stedelijk woonmilieu.

In het Ruimtelijk Kader, de projectnota Baaibuurt West en de Stedenbouwkundige visie Baaibuurt Oost, wordt rekening gehouden met een brede marge in toekomstig aantal woningen in de Baaibuurten. Dit komt door onzekerheden over enerzijds de huidige, grote urgentie voor woningbouw vanuit de stad en de grote investeringen in infrastructuur (benodigde dekking voor de geschatte kosten) en anderzijds door nieuwe richtlijnen voor oevers van het binnenwater (met minder ruimte voor woningen).
Er zullen in de toekomst veel meer mensen in de Baaibuurten wonen dan nu. Er wonen nu relatief weinig mensen in een groot gebied. De ontwikkeling van het gebied zorgt ervoor dat de aard van de buurt (van stadsrand naar stadsbuurt) en daarmee ook de verhouding in gebruik verandert. In de eindsituatie is er 16.200 tot 32.400 m^2 aan niet-wonen functies (werk, voorzieningen). Dit is 15 tot 20 procent van het totale programma in Baaibuurt West, wat past bij het type 'Gemengde stadsbuurt'.

Huidige bewoners en gebruikers
De gemeente kiest er dus voor om hier nieuwbouw te realiseren en snapt dat het verlaten van Baaibuurt West voor de huidige bewoners en gebruikers pijnlijk en verdrietig is. Omdat de gemeente al ruime tijd geleden heeft besloten om de Baaibuurten te gaan ontwikkelen voor woningbouw, zijn de gronden en terreinen op tijdelijke basis verhuurd. De gemeente heeft hierover contact met huidige bewoners en gebruikers. Alle huurders zijn hiervan op de hoogte, de tijdelijkheid staat vermeld in de huurovereenkomsten. In de nieuwe buurt hebben deze mensen in principe dezelfde rechten als andere woningzoekenden om hier een plek te krijgen.
In het Ruimtelijk Kader zijn nog geen concrete plannen opgenomen voor Baaibuurt West. Dat is een uitwerking voor de projectnota en het Stedenbouwkundig Plan van Baaibuurt West. De westelijke Zuider IJdijk maakt op dit moment onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en het zogenaamde rondje Zeeburgereiland dat men kan fietsen of wandelen. De ambitie voor de westelijke Zuider IJdijk ter hoogte van de zuidwesthoek is om het huidige groene karakter te behouden en te versterken, waarbij buitendijks het accent ligt op de natuurfunctie, op de kruin recreatie en binnendijks groen, verkeer en verblijf. Een strook vanaf de dijk naar het noorden wordt een buurtpark. In de toekomst kan paviljoenachtige bebouwing met een horecafunctie mogelijk een plek krijgen in dit park. Waar precies is nog onbekend.

4.5.3 Participatie Baaibuurt West

De gemeente heeft voor het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland een participatieproces doorlopen. Een samenvatting hiervan staat op pagina 21 van het Ruimtelijk Kader zelf. Deze inspraak is daar een voorbeeld van. Daarnaast heeft Baaibuurt West een eigen participatieproces. Zo zijn gemeente en bewoners van Baaibuurt West op 11 december 2023 met elkaar in gesprek gegaan in Pakhuis de Zwijger. De projectnota Baaibuurt West wordt naar verwachting in april 2024 vastgesteld, met daarbij ook een financiële paragraaf. Deze wordt vervolgens uitgewerkt in een Stedenbouwkundig Plan. Hierbij vindt ook een participatieproces plaats, waarbij de gemeente graag samen met de buurt onderzoekt in welke vorm huidige waarden van het gebied terug kunnen komen in de nieuwbouwbuurt en het Stedenbouwkundig Plan.

Tot welke aanpassingen van het Ruimtelijk Kader leidt dit?

De inspraakreacties hebben voor dit thema geleid tot de volgende wijzigingen:

Paginanummer(s)	Aanpassing (beknopte omschrijving)	Referentienr.
37	Tekst: belangrijkste resultaten van de cultuurhistorische verkenning Zeeburgereiland toevoegen	2429-5872 5843-0697

Wat betreft vervolgonderzoeken voor dit thema, zie paragraaf 6.3.

4.6 Overig

Waar gingen de inspraakreacties over?

a. Aandacht voor hondenloslooplekken
b. Toekomst van het Palenhuis
c. Toekomst van het Afvalpunt
d. Stand van zaken Kokomo
e. Suggestie: Twee tunnels onder het hoofdkruispunt
f. Suggestie: Verlenging Zeeburgertunnel
g. Suggestie: Aaneengesloten muur Bedrijvenstrook
h. Suggestie: Drijvende studentenwoningen bij de Oostpunt
i. Suggestie: Recreatie-eilanden in de Zeeburgerbaai
j. Suggestie: Een natuurschaatsbaan en een schaaktafel
k. Suggestie: Een fontein

Document Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland:
Concrete verwijzingen naar tekst/afbeeldingen in het Ruimtelijk Kader

Wat is onze reactie?

a. Omdat de westoever en de oostpunt van het eiland op dit moment onderdeel uitmaken van het NNN (Natuurnetwerk Nederland), kan hier geen hondenlosloopgebied komen. Er is een hondenloslooplek aan de noordzijde van de Zuider-IJdijk (ten noorden van de Sportheldenbuurt). Bij de inrichting van Baaibuurt Oost kan gekeken worden of er een hondenloslooplek in het park kan komen.
b. Het kunstwerk ‘Palenhuis’ blijft tenminste tot 1 juli 2026 op deze plek staan. Daarna maakt het plaats voor de verdere ontwikkeling van de Sluisbuurt. We sluiten niet uit dat dit kunstwerk in de toekomst een andere plek krijgt.
c. Als deze reactie gaat over het afvalpunt op de Bedrijvenstrook, dan heeft het inderdaad een definitieve plek gekregen in dit gebied.
d. Kokomo, een mix van horeca, werkplekken en ruimte voor buurtinitiatieven in Baaibuurt Oost, opent in het voorjaar van 2024 haar deuren voor het publiek.
e. De suggestie om twee tunnels onder het hoofdkruispunt te maken die elkaar kruisenis niet meegenomen in de scope van het project De Cruciale Mijl IJburglaan en ook erg kostbaar. Deze tweede tunnel van Noord tot de Amsterdamsebrug zou ruim twee keer zo lang worden als de IJ-tunnel, met een behoorlijke impact bovengronds. Voor een kortere (goedkopere) tunnel van de Schellingwouderbrug tot de Amsterdamsebrug is er te weinig ruimte voor hellingbanen. Daarnaast zijn twee tunnels voor de doorstroming op het kruispunt niet nodig. Met één onderdoorgang wordt het verkeer op de kruising al gescheiden. Uit verkeerskundig perspectief is het daarom niet nodig. Met het project de Cruciale Mijl IJburglaan wordt het lokale verkeer wel zoveel mogelijk gescheiden van het doorgaande stedelijke verkeer. Zo is de ambitie om vanaf het eiland wel via de Amsterdamsebrug de stad in te kunnen, maar vanaf de A10 alleen maar via de Piet Heintunnel.
f. Wat betreft de suggestie om de Zeeburgertunnel te verlengen, dat zou inderdaad ten goede komen aan het ecosysteem van de Diemerlagune. Maar dit is een zeer kostbare opgave van grofweg een vervierfoudiging van de huidige tunnellengte. Bovendien gaat dit over een ander stedelijk vraagstuk, namelijk de inpassing van de ringweg A10 in de stad dat op een hoger schaalniveau onderzocht moet worden; dit is de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid.
g. Wat betreft de suggestie om een aaneengesloten muur langs de A10 te realiseren, in 2020 is het Stedenbouwkundig Plan Bedrijvenstrook vastgesteld zonder aaneengesloten bebouwing. Het gebied als geheel fungeert wel als een buffer tussen de A10 en de woonbuurt Sportheldenbuurt. Op de Bedrijvenstrook komt een stadsverzorgend bedrijventerrein

(maximale milieucategorie van 3.2), met nadruk op een groene (ook op gevels en daken), duurzame en aantrekkelijke uitstraling in een sociaal veilige omgeving. In de verkaveling zoekt de gemeente naar variatie, waarbij de grootste ruimtevragers aan de zijde van de A10 worden geplaatst. Aan de zijde van de Sportheldenbuurt ontstaan er visuele verbindingen tussen de gebieden door de wegenstructuur van de Sportheldenbuurt door te trekken naar de Bedrijvenstrook. De bebouwingshoogte op de Bedrijvenstrook zal variëren van minimaal 6 meter tot maximaal 18 meter, met hoogteaccenten aan de IJburglaan tot 30 meter.

h. Voor studentenhuisvesting geldt dat er in de Sluisbuurt al woningen voor jongeren en studenten worden gebouwd. De plannen voor de gebiedsontwikkeling van Baaibuurt West worden op dit moment nog uitgewerkt in onder andere de projectnota en vervolgens in het Stedenbouwkundig Plan. In het Stedenbouwkundig Plan wordt meer duidelijk over het woonprogramma. Wat betreft het idee van studentenwoningen op het water: de groene oevers en het weidse water zijn een belangrijke kwaliteit voor de (toekomstige) bewoners van het eiland. Ze moeten zo veel mogelijk openbaar blijven. Daarnaast is er reeds op korte termijn ruimte nodig voor de realisatie van de ecologische verbinding in het water bij de Oostpunt.
i. Wat betreft de suggestie om recreatie-eilanden toe te voegen bij de Zeeburgerbaai: de kwaliteit van de grote open ruimte dat het water biedt, gaat dan helaas verloren. Daarnaast is er een jachthaven met een gebied voor waterski waar we rekening mee moeten houden. Iets verderop, in IJburg, wordt reeds het Buiteneiland gerealiseerd, als één groot recreatie-eiland.
j. De geopperde ideeën voor een natuurschaatsbaan en een schaaktafelnemen we als suggestie mee in de vervolgfase.
k. Er is afgelopen jaar een grote fontein op het Geertje Wielemaplein geopend. Daarnaast loopt er nog een traject om in één van de watergangen rondom de Sportheldenbuurt een bestaande fontein (die al jaren in de opslag ligt) te plaatsen. Er zijn weinig fonteinen in Amsterdam omdat ervoor gekozen is het jaarlijkse budget voor beheer te verlagen, en fonteinen zijn erg duur in beheer.

4.6.1 Document

Er waren ook reacties die concreet verwijzen naar specifieke pagina's, teksten en/of afbeeldingen in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland. De gevraagde verduidelijking is in deze paragraaf opgenomen.

Aan de inhoud van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland is veel zorg besteed. Maar het kan zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct is weergegeven door bijvoorbeeld de mate van complexiteit. Dat gaan we herstellen. Wat betreft de afbeeldingen in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, het document als geheel wordt vastgesteld, inclusief Visiekaart en Randvoorwaardenkaart. Dit is een gezamenlijk product dat tot stand is gebracht door de betrokken directies binnen de gemeente en met participatie. De 3d-beelden in het document geven een impressie van een mogelijk toekomstbeeld van het Zeeburgereiland. De beelden laten een mogelijke invulling qua bebouwing en openbare ruimte zien. Deze plannen zijn nog niet vastgesteld.

Hieronder volgt het overzicht van toelichtingen op het document per pagina:

p.7
'De groei en verdichting van de stad leiden tot een steeds grotere behoefte aan woningen met bijbehorende voorzieningen, maar tegelijkertijd ook aan voorzieningen zoals werven, afvaloverslag, hubs, tramstalling en onderstations.' - De groei van de stad gaat hier over de demografische groei, meer inwoners. Daardoor is er een steeds grotere behoefte aan woningen. De verdichting van de stad kan over woningen gaan, maar ook over andere functies en voorzieningen die ruimte vragen. Er is steeds minder ruimte voor meer mensen.

'Afwegingskader' - Het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland is het afwegingskader voor de huidige en toekomstige ruimteclaims op het eiland, ten behoeve van goede ruimtelijke ordening. Betaalbaarheid van bestaande woningen zit niet in de scope, maar wel ecologie (bijvoorbeeld Natuurnetwerk Nederland) en sociale cohesie (bijvoorbeeld tussen de buurten onderling). In de cultuurhistorische verkenning (als onderdeel van de MER Zeeburgereiland 2018) zijn waardevolle elementen aangewezen, waaronder de dijkwoningen aan de westrand en de Zuider IJdijk. Waardevolle elementen nemen we zoveel mogelijk mee in de verdere planvorming van het Zeeburgereiland.
'Koers 2025' - Ook in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 uit 2021 is Baaibuurt West opgenomen als gebied voor stedelijke ontwikkeling tot gemengde stadsbuurt. Dit zullen we aanpassen in de tekst.
'Het doel van het Ruimtelijk Kader is om op basis van de lange termijnvisie het Zeeburgereiland als een leefbare, duurzame en inclusieve stedelijke wijk te kunnen ontwikkelen...' - De termen leefbaar, duurzaam en inclusief zeggen hier iets over de toekomstige Baaibuurt West, niet iets over het proces van ontruimen zelf.

p.7/p.9
Ambities - Zowel het 'maximale aantal woningen' als een 'leefbare, duurzame en inclusieve stedelijke wijk' zijn van belang. Ook in een leefbare, duurzame en inclusieve stedelijke wijk kunnen veel woningen worden gebouwd.

p.14
Legenda's - Al deze kaarten dienen om de plek van het Zeeburgereiland in de stad te duiden. Het gaat om het grotere verhaal, een abstractieniveau waarbij een uitgebreide legenda niet past. De ondertitels geven de verschillende onderdelen aan. De onderste afbeelding is de samenvatting van de plek in de stad, en de middelste twee kaarten geven de onderdelen hiervan weer: waterfront, ringzone en groene stapsteen (zie ondertitels). De bovenste twee afbeeldingen zijn uitsnedes van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, die de meer abstracte kaarten concreet maken.
Kaart 'Omgevingsvisie Amsterdam 2050: toekomstbeeld' - In het Ruimtelijk Kader, Projectbesluit Baaibuurt West en Stedenbouwkundige visie Baaibuurt Oost wordt rekening gehouden met een brede marge in toekomstig aantal woningen in de Baaibuurten. Dit komt door onzekerheden over enerzijds de huidige grote urgentie voor woningbouw vanuit de stad en de grote investeringen in infrastructuur (benodigde dekking voor de geschatte kosten) en anderzijds nieuwe richtlijnen voor oevers van het binnenwater (met minder ruimte voor woningen). De verschillende kleuren in de kaart gaan inderdaad ook over verschil in dichtheid. Mocht hiervan worden afgeweken, dan is dat aan het stadsbestuur om te besluiten.

p.15
'Het Zeeburgereiland hoort nu echt bij de stad.' - Deze tekst gaat over de verandering in het watersysteem, en de aanpassing van waterkeringen. Het gaat niet over mensen, maar over het feit dat buitendijks nu binnendijks is geworden. Waterhuishoudingkundig gezien vormt het eiland dus nu onderdeel van de stad en het binnen-IJ.

p.16
'Wateropgave' - Als we verhardingen toegevoegen in de betreffende gebieden ten behoeve van toekomstige bebouwing, moeten we dit compenseren door een bepaalde hoeveelheid oppervlaktewater. Dit binnenwater is dan onderdeel van het grotere watersysteem op het Zeeburgereiland. De opgave gaat vooral over het beperken van overstromingsgevaar, het garanderen van een gunstige grondwaterstand en een goede waterkwaliteit.
Legenda - de donkergroene kleur boven de Piet Heintunnel is het Piet Heinpark. De andere groene vlakken betreffen stadsparken. We zullen dit verduidelijken.

p.17
Bestuursopdracht - De drie infraprojecten zijn onderdeel van de overkoepelende visie in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland. Hierin komen alle aspecten samen. De opgave voor een nieuwe balans tussen de doorgaande infrastructuur (bereikbaarheid) en de kwaliteit van het wonen op het eiland (gebiedsontwikkeling) richt zich voornamelijk op de IJburglaan. Paragraaf 4.1 Cruciale Mijl gaat hierover en schetst 4 scenario's met een voorkeursvariant en onderbouwing, waarin de gemaakte afwegingen duidelijk worden. De kortetermijnmaatregelen (no-regret) zijn terug te vinden in paragraaf 5.1

p.19
'Met al deze ruimtelijke opgaven komt de leefbaarheid op het Zeeburgereiland de komende jaren flink onder druk te staan.' - Deels zijn die antwoorden door de gemeente al gegeven, bijvoorbeeld in door de raad vastgestelde plannen, maar voor een belangrijk deel moeten we die vragen nog beantwoorden. Alle opgaven inpassen is ruimtelijk gezien niet mogelijk op het eiland. We moeten dus nog keuzen maken.

p.21
'rommelzones' - Het is niet zo dat de gemeente de huidige buurt niet waardevol vindt, maar op hoger planniveau is een andere keuze gemaakt. De term 'rommelzone' komt van bewoners op een bewonersavond, daarom benoemen we dit zo in het Ruimtelijk Kader, hoofdstuk Participatie. Maar in de visie- en planvorming voor Baaibuurt West wordt gesproken over de kwaliteiten van een 'stadsrand'. De gemeente zelf gebruikt de term 'rommelig' om te omschrijven dat een gebied niet planmatig is aangelegd. Dit zegt niets over het gebruik/en of de inrichting ervan.

p.24
'Visiekaart Zeeburgereiland' - De groene bolletjes in het water hebben een groene arcering. Dit zijn nieuw aangelegde natuureilanden als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

p.26
Kaart 'Stedelijkheid: Een Complete Stadswijk' - Op pagina 27 staat de toelichting, een uitgebreide beschrijving van wat we bedoelen met een complete stadswijk. Op de Visiekaart zijn zones voor stedelijke voorzieningen op het eiland aangeduid, als reservering in de toekomstige ontwikkeling van het eiland.

p.27
'Het Zeeburgereiland wordt geen woonwijk die 'parasiteert' op de stad, maar een wijk die zelf stad toevoegt, een nieuwe stadswijk als onderdeel van het stedelijk netwerk en die ook de interactie met de rest van de stad aangaat. De bewoners op het eiland kunnen gebruik maken van de voorzieningen in de omgeving, zoals het Flevopark(bad), sportvelden in Noord en het Diemerpark.' - Ook het Zeeburgereiland volgt het beleid van de Amsterdamse referentienormen, waaronder groen en sport. De zin die volgt na dit citaat, toont de andere kant van het verhaal. Namelijk: 'Andersom kan de omgeving ook gebruik maken van de stedelijke voorzieningen op het Zeeburgereiland...' Het gaat hier om het duiden van de wisselwerking tussen het eiland en de omgeving, als meerwaarde voor zowel bewoners als omwonenden van het eiland.

p.29
'Het is een complexe opgave om ondanks de grote infrastructuur die het Zeeburgereiland doorkruisen een goede, leefbare wijk te maken.' - Zoals verderop te lezen, is de samenhang tussen de buurten (waaronder Baaibuurt West) essentieel voor een leefbare omgeving en ook voor de kwaliteit van de woonomgeving. De gemeente speelt een belangrijke rol in het waarborgen daarvan.

'De straten en buurten op het Zeeburgereiland krijgen een groen karakter door de straatbomen, groene inrichting van de openbare ruimte en gevelgroen. Deze stedelijke kwaliteit maakt de stad klimaatbestendig, gezond en leefbaar voor mens en natuur.' - In het Ruimtelijk Kader staat niet dat de toekomstige situatie beter is voor mens en dier. Het gaat over een verandering van een gebied dat we klimaatbewust ontwikkelen en waarbij we inspelen op de resultaten van eerdere flora- en fauna-onderzoeken. Zie ook thema 'Baaibuurten' voor aanvullende toelichting over de huidige bodemgesteldheid van de buurt.

p.30
'Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland' - De ruimtelijke randvoorwaarden komen voort uit leefbaarheidsoverwegingen. Die meer abstracte overwegingen krijgen dus concrete vorm op de kaart middels de randvoorwaarden, zoals actieve plinten. Leefbaarheid kent vele facetten, maar voor het Zeeburgereiland is de belangrijkste opgave voor de leefbaarheid om een nieuwe balans te vinden tussen de doorgaande infrastructuur en de kwaliteit van het wonen op het eiland. Dit richt zich voornamelijk op de IJburglaan.

'Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland' - Aan de zuidzijde van de kaart is een groenvoorziening opgenomen, als onderdeel van het Baaipark dat doorloopt langs de zuidzijde van Baaibuurt Oost aan de Zeeburgerbaai. In de nog uit te werken Baaibuurten zal ook kleinschaliger buurtgroen gerealiseerd worden. De exacte invulling hiervan moet nog worden uitgewerkt in de vervolgfase.

p.34
Tabel - Het totale aantal van 600 tot 900 woningen in Baaibuurt West is reeds onderzocht in het bestemmingsplan Baaibuurt West en de daaraan ten grondslag gelegde MER (milieueffectrapportage) uit 2018. Daarom hoeven we het onderzoek alleen te doen voor een aantal woningen hoger dan 900.

p.35
'Voor de Baaibuurt-West is betere bereikbaarheid met fiets (verbreding Amsterdamsebrug) en OV nodig om het aantal woningen van maximaal 900 in de huidige MER tot maximaal 1.800 woningen te verhogen, (woondichtheid van de Sluisbuurt).' - Er wordt rekening gehouden met een brede marge in toekomstig aantal woningen in de Baaibuurten. Op p.27 staat dat er in Baaibuurt West een iets lagere dichtheid te verwachten valt. Dat is niet een wens maar gebaseerd op de cijfers uit de MER (milieueffectrapportage) uit 2018. Op p.35 gaat het over een voorwaarde voor verhoging van de dichtheid; ook dit is geen wens maar een beschrijving van de mogelijkheid.

Afbeelding 'Uitsnede Baaibuurten Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland' - Wij begrijpen niet welke onderdelen in de legenda zouden ontbreken. Naar onze indruk is deze compleet.

p.36
Afbeelding 'Toekomstige Baaibuurten (na 2040) 3D impressie' - De afbeelding toont een mogelijk toekomstbeeld van grove bouwvolumes, met een woningaantal binnen de gestelde bandbreedte. Het exacte aantal woningen is nader te bepalen, net als het gemiddelde woonoppervlak, afhankelijk van de uitwerking in de volgende fase.

p.37
'Projectbesluit' - Het projectbesluit gaat over het besluit dat door het stadsbestuur genomen zal worden over de Projectnota Baaibuurt West. Deze projectnota maakt onderdeel uit van dezelfde bestuursopdracht waar het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en de andere drie infraprojecten deel van uitmaken. Baaibuurt West (en ook Baaibuurt Oost en de Oostpunt) zijn op dit moment in de planvormingsfase en worden de komende jaren nader uitgewerkt tot een projectbesluit en investeringsbesluit. We zullen dit verduidelijken in de tekst.

‘Het programma in de milieueffectrapportage Zeeburgereiland (MER ZBE 2018) gaat uit van 700-900 woningen en een niet-woningbouwprogramma van maximaal 16.200 m^2 bruto vloer-oppervlakte.’ - Dank voor uw oplettendheid. De 700 moet 600 zijn, dat passen we aan. Aan de inhoud van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct is weergegeven door bijvoorbeeld de mate van complexiteit; dan gaan we dit herstellen.

p.38
Afbeelding ‘Bestaande situatie Zuider-IJdijk’ - Dit is een afbeelding aan de zijde van Baaibuurt West, terwijl de andere afbeeldingen Baaibuurt Oost betreffen. Dat gaan we aanpassen.

p.47
Kaart ‘Onzichtbare Ruimteclaims’ - Het 150kV-tracé loopt parallel aan de barro-zone en betreft ondergrondse kabels, deze zijn dus niet zichtbaar.

p.50
Kaart - Deze kaart is een uitwerking van het schema op de pagina ernaast (p.51), met dezelfde twee kleurtinten: 1. groen (groene zoom, eerste subtitel van de paragraaf) en 2. oranje-bruin (fijnmazig netwerk, tweede subtitel van de paragraaf). Deze twee onderdelen staan ook in de ondertitel van de kaart; we zullen dit verduidelijken in de ondertitel.

p.56
Afbeelding ‘Impressie korte termijn vergroening IJburglaan’ - Hier zijn voorbeelden te zien van kortetermijnmaatregelen, waaronder de verbreding van de tramhalte en de vergroening van de IJburglaan. Hier worden geen maatregelen getoond ten aanzien van het tweede kruispunt ter hoogte van de Bob Haarmslaan.
Verder is op de impressie de hoek van Baaibuurt West te zien, gelegen aan het plein. Dit beeld staat los van het totaal aantal woningen in de buurt, dat ook niet te zien is op deze uitsnede. Hier gaat het om een toekomstige (want dit is nog niet op korte termijn het geval) stedelijke sfeer aan het plein als decor van de groene IJburglaan (doel van de impressie).

p.63
‘Voor Steigereiland is de opgave vooral om zoveel mogelijk het bestaande, waardevolle groen en bomen te behouden.’ - Deze paragraaf gaat over het project Cruciale Mijl en niet over de verdere invulling van Baaibuurt West, vandaar dat dit gebied hier niet wordt genoemd. Voor Baaibuurt West geldt dat het gebied in zijn geheel opgehoogd moet worden, waardoor bestaand groen helaas niet kan worden behouden.

p.82
‘Naast nieuwe buurten, zal ook de eilandbrede openbare ruimte stapsgewijs veranderen. Vergroening is één aspect daarvan, met als doel het verbeteren van de leefbaarheid op het eiland. De hoofdinfrastructuur verandert ook.’ - Deze tekst gaat over de vergroening van de openbare ruimte op het hele eiland, niet van de buurten zelf (zie begin van de zin ‘naast de buurten’). Uiteraard is groen ook belangrijk in Baaibuurt West. Maar daar wordt een nieuwe buurt ontwikkeld waarbij de grond in zijn geheel moet worden opgehoogd voor een goede waterhuishouding. Bestaand groen kan daarbij helaas niet worden behouden.

p.83
Toevoegen ‘kap 36 boomsoorten, uitzetten 350 bewoners en afgraven 10 hectare gezonde bodem’ - De fasering is gericht op de toekomstige ontwikkeling van het Zeeburgereiland.
In plaats van het kappen van bomen, zijn in de fasering daarom juist de aanleg van de vele nieuwe parken, plantsoenen, bomen en ecologische verbindingen opgenomen. Voor de huidige, tijdelijke bewoners die plaats gaan maken voor nieuwe bewoners geldt voor het

grote merendeel dat hun contract of overeenkomst eindigt. Dit gaat niet over de toekomstige ontwikkeling van het eiland en is daarom ook niet opgenomen in de faseringskaarten. Het verhaal over de bodem leest u terug in de reactie onder het thema 'Baaibuurten'.

p.83-86
Aantallen woningen - Die cijfers zijn slechts een rekenoefening voor de toekomst: hoe het eiland zich zou kunnen gaan ontwikkelen. De oplevering van de eerste 200 woningen in de periode 2025-2030 is echter niet correct. Dit zal worden aangepast.

p.86/p.87
Verkaveling Baaibuurt West - De impressies op p.87 zijn slechts voorbeelden van hoe de plannen eruit zouden kunnen zien in de toekomst. De verkaveling van Baaibuurt West ligt nog niet vast, hier wordt in de vervolgfase op gestudeerd.

p.87
3D impressies - De impressies in het document zijn (reken)voorbeelden van een mogelijke ontwikkeling van het eiland in de toekomst. Al deze afbeeldingen tonen beelden van grove bouwvolumes die binnen de gestelde bandbreedte van woningen passen. De exacte hoeveelheid is afhankelijk van uitwerking in de vervolgfase.

p.91
'Financiële Verkenning Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland' - De informatie uit de financiële verkenning kan toekomstige aanbestedingen beïnvloeden en is om die reden niet openbaar.

p.108 en 109
Afbeeldingen - In de bijschriften van de afbeeldingen staat scenario 1- genoemd als uitgangspunt. De laatste afbeelding in de reeks is een visualisatie van de kortetermijnmaatregelen. Deze afbeeldingen tonen grove bouwvolumes die binnen de gestelde bandbreedte van woningen passen. De exacte hoeveelheid is afhankelijk van uitwerking in de vervolgfase. De woningaantallen voor de Sportheldenbuurt (circa 2.500) en de Sluisbuurt (circa 5.500) zijn wel al bekend.

Tot welke aanpassing van het Ruimtelijk Kader leidt dit?

De inspraakreacties hebben voor dit thema geleid tot de volgende wijzigingen:

Paginanummer(s)	Aanpassing (beknopte omschrijving)	Referentienr.
7	Tekst: de recente Omgevingsvisie Amsterdam 2050 toevoegen als beleid voor de stedelijke ontwikkeling	5843-0697
16	Afbeelding: het Piet Heinpark verduidelijken in de legenda	5843-0697
37	Tekst: 700 aanpassen naar 600 woningen (correctie)	5843-0697
37	Tekst: Projectbesluit vervangen door Projectnota voor eenduidige communicatie	9346-9891
38	Afbeelding: foto 'Bestaande situatie Zuider IJdijk' vervangen door een foto uit Baaibuurt Oost (correctie)	9346-9891
50	Afbeelding: verduidelijken van de betekenis van de kaart in de ondertitel	9346-9891
84	Tekst: 'oplevering van de eerste 200 woningen in 2025-2030' wordt verwijderd (correctie)	9346-9891

Wat betreft vervolgonderzoeken voor dit thema, zie paragraaf 6.3.

5 Reactie op advies Stadsdeel Oost

Het college heeft het dagelijks bestuur van Stadsdeel Oost om advies gevraagd over het Ruimtelijk Kader. Hieronder staan de belangrijkste adviespunten (zie bijlage B voor het volledige advies).

Wat waren de adviezen en wat is onze reactie?
Het stadsdeel is blij met de vorming van het ruimtelijk kader voor het Zeeburgereiland en kijkt terug op een goed proces waarin zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau de belangen van het stadsdeel goed zijn meegenomen. Het stadsdeel blijft graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen met name richting de uitvoering is de betrokkenheid van het stadsdeel als toekomstig beheerder van het gebied en als lokaal bestuur van groot belang.

Ook in de volgende fase blijft de centrale stad het stadsdeel betrekken bij de verdere uitwerking van de verschillende plannen.

Het stadsdeel is van mening dat in het ruimtelijk kader een grote kans wordt gemist. Binnen het voorgestelde kader wordt het Zeeburgereiland doorkruist door een ´stadssnelweg` en zorgen we voor een gespleten stadswijk. Daarnaast had de onderdoorgang ook een kans geweest om meer woningen te realiseren.

Bij het opstellen van het Ruimtelijk Kader en de plannen voor de drie infraprojecten had het college een dubbele doelstelling: verbetering van de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg èn de verbetering van de Ruimtelijke Kwaliteit op het Zeeburgereiland. Door de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan ongelijkvloers te maken, verbetert de bereikbaarheid voor voetganger, fiets, OV en auto. De lengte van de onderdoorgang of tunnel is een belangrijke factor voor de ruimtelijke kwaliteit, zoals de leefbaarheid en het aanhelen van de wijken op het eiland. Maar vanwege financiële beperkingen heeft het college gekozen voor een korte onderdoorgang.

In de verdere planvorming zou de stadsdeelcommissie graag zien dat er vooral ook wordt ingezet op groen en sport in de buurt.
De toename van het aantal woningen en inwoners heeft een directe invloed op de bestaande gebieden van het stadsdeel. Hierbij vragen wij aandacht vooral voor de Indische Buurt en het Flevopark. Het is belangrijk om bij het intensiveren van de stad en het toevoegen van woningen ook te investeren in de kwaliteit van het groen. Het Flevopark is het dichtstbijzijnde volgroeide park voor de nieuwe bewoners van het Zeeburgereiland. Dit zal leiden tot een toename van de bezoekersaantallen van het park. Om het park daarop voor te bereiden zijn in 2018 met het Ambitiedocument Flevopark, dat in samenspraak met stakeholders tot stand is gekomen, stappen gezet om de ambities op korte, middellange en lange termijn te benoemen. Vooralsnog zijn er geen middelen vrijgemaakt om in het Flevopark te investeren. Wij zien het als voorwaarde voor de groei dat er ook wordt geïnvesteerd in het Flevopark. Daarbij zijn wij van mening dat, wanneer omliggende buurten onevenredig nadelige effecten ervaren van de ontwikkelingen hier ook geïnvesteerd moet worden.

Zeeburgereiland wordt een complete stadswijk, met ook groen, ruimte voor ontspanning en sport. Voor het eiland wordt ‘de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen’ gevolgd en ingepast. De precieze uitwerking ervan volgt in een volgende fase, maar op het eiland spelen de groene zoom met de drie grote parken de hoofdrol

in groenvoorziening. Zo kan men een rondje Zeeburgereiland wandelen/fietsen/skaten over de dijken, langs de groene oevers van het eiland. De drie grote parken (Sluispark, Baaipark en het park op de Oostpunt) bevinden zich aan de grote wateren en functioneren bovenwijks. Op het Zeeburgereiland zelf komt dus veel groen waar de bewoners gebruik van kunnen maken. Het Flevopark valt buiten de gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland.

De veiligheid en leefbaarheid in het gebied te bevorderen door ook te bezien of op het Zeeburgereiland en in omringende gebieden het autoverkeer verminderd kan worden.

Over het autogebruik op Zeeburgereiland zelf: in de plannen voor de Sluisbuurt (en later ook voor de Baaibuurten) geldt een (erg) lage parkeernorm voor auto's. In het ontwerp van de openbare ruimte krijgt langzaam verkeer altijd prioriteit. Of dat in de omliggende gebieden ook kan, is deels een verantwoordelijkheid van het stadsdeel zelf (en van stadsdeel Noord).

De drukte op de doorgaande wegen komt echter vooral van bestaand autobezit. De IJburglaan is één van de belangrijkste verkeersroutes van de stad en door de groei van de stad en de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg zal het verkeer op de IJburglaan toenemen. Nieuw beleid als de Agenda Amsterdam Autoluw en 30km/u in de stad zorgen voor minder verkeer op sommige plekken in de stad, maar verkeersroutes zoals de IJburglaan zullen desondanks een belangrijke rol blijven spelen in de ontsluiting van OV, auto- en fietsverkeer.
Het doel van het project Cruciale Mijl IJburglaan is om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren en de leefbaarheid te vergroten. In het voorkeursscenario (scenario 1-min) willen we dit doen door op de kruising Zuiderzeeweg-IJburglaan een auto-onderdoorgang van ongeveer 170 meter aan te leggen, door de trambaan naar het noorden van de IJburglaan te verplaatsen en door een extra fiets- en voetgangersbrug naast de Enneüs Heermabrug aan te leggen. Met deze maatregelen verbeteren we de doorstroming en verkeersveiligheid van voetganger, fiets, OV en auto. Op de onderdoorgang maken we een fijnere, leefbaardere omgeving met minder auto's dan nu het geval is. Hierdoor wordt het voor voetgangers en fietsers gemakkelijker en veiliger om over te steken en om tram -en bushaltes te bereiken.

Ook de Zuiderzeeweg is belangrijk voor doorgaand verkeer, maar ook voor het hoofdnetwerk van het eiland zelf. Ook hier proberen we de buurten met elkaar te verbinden en de leefbaarheid en veiligheid te vergroten.

De stadsdeelcommissie zou ook graag zien dat er wordt vastgehouden aan de standaard woningbouwprogrammering van 40/40/20.

Vaststelling van de woningbouwprogrammering voor de Baaibuurten vindt plaats bij vaststelling van de planproducten van de Baaibuurten.

Daarnaast vragen wij graag nadrukkelijk aandacht op het belang van de oude versus de nieuwe stad. Met de realisatie van de Sportheldenbuurt is een deel van het Zeeburgereiland al druk bewoond. Het is van belang om bij de verdere planontwikkeling en tijdens de bouw rekening te houden met de effecten op, en de realiteit van, de huidige bewoners in het gebied.

Er wordt al jaren aan het Zeeburgereiland gewerkt en daarover vinden regelmatig gesprekken met burgers, bedrijven en andere belanghebbenden plaats. Samen met stadsdeel Oost worden periodieke meet ups gehouden, waarin we ontwikkelingen op het Zeeburgereiland bespreken. Dit blijven we doen om de beleving van huidige bewoners mee te nemen in de planvorming en uitvoering.

Er is nu gekozen om de plannen op te delen in een viertal projecten. De commissie zou echter graag zien dat dit wel als één besluit wordt gezien en de integraliteit wordt gewaarborgd.

Het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland beschouwt het hele eiland als één geheel. En het Ruimtelijk Kader is in één proces tot stand gekomen samen met de studies voor de 3 infra-projecten. Deze 4 plandocumenten zijn gelijktijdig en gezamenlijk vrijgegeven voor inspraak en advies en zullen ook gelijktijdig en gezamenlijk door het college aan de gemeenteraad worden voorgelegd.
Het oordeel van de stadsdeelcommissie dat deze plannen niet als één geheel en integraal zijn voorbereid en dat er niet zo over besloten zal worden, delen wij derhalve niet.

Tot welke aanpassingen van het Ruimtelijk Kader leidt dit?
Het advies van stadsdeel Oost leidt niet tot wijzigingen in het Ruimtelijk Kader. Wat betreft vervolgonderzoeken voor dit thema, zie paragraaf 6.3.

6 Hoe nu verder

6.1 Besluitvorming

Naar aanleiding van de inspraak is de conceptversie van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland aangepast. Het uitgangspunt daarbij was dat alleen de aanpassingen naar aanleiding van de inspraak worden overgenomen in de definitieve versie. Dit zijn vooral verduidelijkingen en correcties. Zaken die inmiddels achterhaald zijn of door de tijd ingehaald, hebben we niet aangepast. Data, faseringen en planningen blijven zoals ze in de conceptversie waren.
De gemeenteraad stelt het aangepaste Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en deze Nota van Beantwoording vast. Met het vastgestelde Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland kunnen de plannen verder worden uitgewerkt. Dit gebeurt in deelgebieden en -projecten van het Zeeburgereiland. Concrete besluiten daarover volgen de komende jaren.

6.2 Participatie

Zoals we in hoofdstuk 3.6 ‘participatie en informatie’ hebben aangegeven, gebruikt de gemeente verschillende manieren om participatie te organiseren en daarover te communiceren. In de volgende fase doorlopen de 4 projecten, die in deze fase nog gezamenlijk voorlagen ter inspraak, ieder een eigen participatieproces.
Voor het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland betekent dit dat de deelgebieden en -projecten hier allemaal op hun eigen manier invulling aan gaan geven.
Concreet op dit moment is de Baaibuurt West. Voor Baaibuurt West wordt in 2024 de projectnota verder uitgewerkt in een Stedenbouwkundig Plan. Daarbij wordt ook een participatieproces ingericht.

6.3 Onderzoeken

Hieronder een overzicht van de onderzoeken die, op basis van de inspraakreacties, zullen plaatsvinden in de vervolgfase, de nadere uitwerking van de ambities van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland. Daarnaast zal ook Baaibuurt Oost op hoofdlijnen worden uitgewerkt, aangaande zaken die op het hele eiland om aandacht vragen (onder andere het aantal woningen, het watersysteem, groen en sport).

Overzicht

Thema - subthema	Vervolgonderzoek (beknopte omschrijving)
Algemeen Bestaande omgeving/ Informatie en participatie	Samen met Rijkswaterstaat onderzoeken of we de ruimtereservering voor de verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal juridisch-planologisch harder kunnen maken. Daarnaast adviseert Rijkswaterstaat de gemeente een visie te ontwikkelen op de bunkerstations
Stedelijkheid Woningbouwopgave	Onderzoek naar het verhogen van het aantal woningen in Baaibuurt West (ten opzichte van de uitgangspunten in het bestemmingsplan Baaibuurt West)
Stedelijkheid Sport en ontspanning	Uitwerking van de sportopgave op het eiland, waaronder inpassing in de Baaibuurten en op de Oostpunt
Stedelijkheid Waterrecreatie	Onderzoek naar zwemmogelijkheden/strandje
Bereikbaarheid en Leefbaarheid Langzaam verkeer en OV/ Beleving	Uitwerking toekomstig profiel van de IJburglaan
Bereikbaarheid en Leefbaarheid Langzaam verkeer en OV/ Samenhang/Beleving	Uitwerking van het rondje Zeeburgereiland, waaronder aantakking fietsnetwerk met omgeving (onder andere Schellingwouderbrug/Diemerzeedijk) en recreatieve route rondom Zeeburgerbaai
Leefbaarheid Samenhang/ Beleving	Uitwerking van het ontwerp voor het Zeeburgerplein
Leefbaarheid Samenhang	Uitwerking van het ontwerp voor de Oostpunt
Leefbaarheid Samenhang/Groen	Uitwerken van de ambities, waaronder zowel het versterken van de samenhang van de buurten onderling als de verbinding met de omgeving, voornamelijk voor fietsverkeer en OV
Leefbaarheid Watersysteem	Onderzoek naar het watersysteem van het Zeeburgereiland, waaronder anticipatie zwerfafval, en de uitwerking daarvan (samen met Rijkswaterstaat en Waternet)
Leefbaarheid Baaibuurt West/ Groen	Uitwerking van een buurtpark langs de zuidelijke Zuider IJdijk met mogelijk een horecafunctie
Groen/Leefbaarheid en Baaibuurt West	Uitwerking van de groenopgave, waaronder inpassing van groenvoorzieningen in de Baaibuurten
Baaibuurt West Huidige karakter	Onderzoek naar de mogelijkheden voor een beeldenroute van Theo Niermeijer
Baaibuurt West Huidige karakter	Onderzoek en uitwerken van het programma ‘Vrije Ruimte’ in Baaibuurt West samen met de buurt
Baaibuurt West	Afronden van de projectnota Baaibuurt West en het opstellen van een steden-bouwkundig plan (SP) voor Baaibuurt West, uitvoeren participatie bij het maken van het SP
Overig	Onderzoek naar een nieuwe tijdelijke of definitieve locatie voor het kunstwerk ‘het palenhuis’
Overig	Onderzoek naar inpassing van elementen zoals een natuurschaatsbaan, schaaktafel, en ruimte voor een hondenloslooppplek

Bijlage A Overzicht inspraakreacties per project en thema

Project	Thema	Subthema	Referentienummer(s)																
Projectoverstijgende reacties	Inzet van communicatiemiddelen		3357-8226																
	Verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid		0343-8446	0583-1456	3265-9837	9147-5216	9233-8951	0533-6590	9109-5750										
	Verbinding Zeeburgereiland - Oostelijk Havengebied		0702-3191	1346-5172	1568-1476	1655-7053	1707-7262	1783-4034	2038-7466	2089-6524	2268-0985	2376-2593	2563-9881	2573-4277	2704-9733	2853-4069	3140-1312	3397-5231	3448-8209
			3815-5264	3990-7913	4085-5856	4229-5990	4566-3544	4622-6900	5165-8011	6137-9440	6269-2249	7031-7108	7353-6851	7617-8242	8013-9029	8041-1809	8170-6351	8199-5048	
			8436-8978	8456-0219	8836-2727	8927-7015	9581-3832	9654-9497	9728-8292	9865-7330	Ref 2								
		Fietsbrug naar Oostelijk Havengebied	0159-4121	0583-1456	0681-5775	1303-4689	1721-9724	1947-3046	2089-6524	2376-2593	2383-9958	2775-4973	3348-1358	4085-5856	4600-5395	4728-4866	5009-5036	5416-3104	5608-8698
			5991-7275	6269-2249	6529-6391	6539-1928	8041-1809	8170-6351	8807-0616	9001-7483	9147-5216	9571-5425	9581-3832						
		Pont naar Oostelijk Havengebied	0681-5775	1340-6901	1484-0603	2038-7466	2089-6524	3385-6419	5416-3104	5608-8698	7685-9245	8041-1809	7142-3896	Ref 1					
	Drukte en betrouwbaarheid OV		0583-4964	0681-5775	0780-8790	1003-5754	1401-1469	1568-1476	1871-1459	2573-4277	3388-9826	3756-4159	8169-3547	8412-8747	8488-0684	8958-5213	9109-5750	9571-5425	Ref 1
		Tramlijn 26	0583-1456	0583-4964	0681-5775	1523-0831	1707-7262	1871-1459	2267-3016	2573-4277	3385-6419	4236-5764	4249-0092	4777-8881	4991-9011	5416-3104	6269-2249	6759-1885	6876-2048
			8169-3547	8488-0684	9001-7483	7142-3896	0681-5775	8170-6351	8488-0684	Ref 1									
		Metro als vervanging voor de tram	1655-7053	2277-7030	5527-2752	1707-7262													
		Fiets in de tram	4493-2338	9001-7483															
		Betrouwbaarheid buslijn 37	0583-1456	7353-6851															
	Overige opmerkingen over verkeer	Brommers en scooters	2135-1286																
		Deelauto's	7959-9895																
		Gevaarlijke stoffenroute	9109-5750																
	Overige punten		0583-1456	0583-4964	0587-0226	1303-4689	1871-1459	2573-4277	4228-5743	6088-8408	7959-9895	8807-0616	9119-6521	9251-9343	0681-5775	Ref 3			
	Participatie en informatie		0583-1456	0780-8790	2725-6408	3329-7778	3990-7913	4228-5743	4749-8259	4777-8881	5015-3897	6687-2076	8807-0616	9943-4915					
	Planning		0681-5775	2376-2593	6212-8481	8169-3547	9707-9136												
	Complimenten		0780-8790	1333-2926	2376-2593	2573-4277	4600-5395	5009-5036	5165-8011	7850-0766	7959-9895	8412-8747	9342-6197	9654-9497					
	Mening		1568-1476	1871-1459	4068-2772	9109-5750													
Ruimtelijk kader	Algemeen	Planvorming	0780-8790	0804-6696	2233-0681	2573-4277	4720-7428	4749-8259	5416-3104	7306-9570	7850-0766	8256-6638	9001-7483	9755-5980	9943-4915				
		Bestaande omgeving	3329-7778	6212-8481	Ref 1														
		Informatie en participatie	1871-1459	5015-3897	5843-0697	9193-3959	9346-9891	Ref 1											
	Stedelijkheid	Woningbouwopgave	2376-2593	5843-0697	5843-0697	6759-1885	9346-9891												
		Woonaanbod	4249-0092	6525-1915	6525-1915	9346-9891	9581-3832												
		Voorzieningen	1303-4689	1954-4089	2244-1950	2244-1950	3385-9320	4728-4866	4728-4866	5165-8011	6137-9440	6137-9440	7892-4301	8041-1809	8456-0219	8513-3382	4749-8259		
		Sport en ontspanning	4492-5409	4777-8881	4777-8881	4777-8881	4777-8881	4777-8881	4777-8881	8041-1809	9943-4915	9943-4915	9943-4915						
		Waterrecreatie	3274-6128	5608-8698	6054-5042	7353-6851	8041-1809	8041-1809	8041-1809	2376-2593	4749-8259								
	Bereikbaarheid	Autoverkeer	0681-5775	0780-8790	2020-5558	2089-6524	2089-6524	4249-0092	4720-7428	4991-9011	5196-9238	7617-8242	9571-5425						
		Langzaam verkeer en OV	1333-2926	3329-7778	4228-5743	5092-8530	5183-0797	7685-9245	9728-8292	9943-4915	Ref 1	Ref 2							
	Leefbaarheid	Samenhang	4749-8259	5179-5363	6054-5042	9346-9891	9943-4915												
		Groen	9943-4915	3385-6419	4600-5395	4749-8259	4991-9011	5009-5036	5380-7621	5843-0697	5843-0697	9109-5750	2376-2593	4749-8259					
		Watersysteem	1352-6824	Ref 1															
		Beleving	2383-9958	8927-7015	8958-5213	4749-8259	8513-3382	4749-8259											
	Baaibuurt West	Huidige karakter	2429-5872	5165-8011	5843-0697	9346-9891	0486-8168												
		Toekomstige stadsbuurt	1523-0831	5843-0697	9193-3959	9346-9891	9615-9523												
		Participatie Baaibuurt West	1523-0831	9346-9891	9615-9523	9193-3959	0486-8168	5843-0697											
	Overig		2089-6524	2376-2593	2658-2513	3274-6128	4566-3544	7946-1377	8041-1809	8456-0219	9233-8951								
		Document	4749-8259	4777-8881	5179-5363	5843-0697	9346-9891	9193-3959	5843-0697										

Project	Thema	Subthema	Referentienummer(s)																
Cruciale Mijl IJburglaan	Leefbaarheid (Ruimtelijke Kwaliteit)	Lange(re) onderdoorgang	1352-6824	2089-6524	2089-6524	8927-7015	9581-3832	6539-1928	0681-5775	1871-1459	4228-5743	4749-8259	2725-6408	9001-7483	2277-7030	7685-9245	2573-4277	2038-7466	9233-8951
		Creëren van één stadswijk	2089-6524	9233-8951	7031-7108	7353-6851	4249-0092	9943-4915	1333-2926	4749-8259	6054-5042	2038-7466	1871-1459	2038-7466	9147-5216	3357-8226	9571-5425	Ref 2	
		Zorgen over gezondheid	1568-1476	8927-7015	2686-1096	1871-1459	2725-6408	9001-7483	2038-7466	8488-0684	9571-5425								
	Bereikbaarheid	Verbeteren doorstroming verkeer	2038-7466	4720-7428	1430-5099	8199-5048	5009-5036	4900-2911	6759-1885	1303-4689	0688-3935	9001-7483	4249-0092	2038-7466					
		Bereikbaarheid Amsterdam-Noord	4493-2338	7685-9245	2038-7466	1707-7262	2573-4277	8958-5213	8199-5048	6687-2076	2563-9881	1401-1469	2725-6408	4900-2911	7306-9570	4991-9011	9001-7483	2038-7466	7617-8242
		Zorgen over planning	3385-9320	0583-1456	4600-5395	2267-3013	7306-9570	0295-4174	9943-4807	4900-2911	1871-1459	Ref 1	Ref 2						
	Onderdoorgang Zuiderzeeweg	Overweging andere scenario's	2038-7466	1707-7262	2573-4277	8958-5213	8199-5048	6687-2076	2563-9881	1401-1469	2725-6408	4900-2911	7306-9570	4991-9011	9001-7483	2038-7466	7617-8242		
		Verleggen trambaan	4991-9011	0533-6590	9943-4915	8199-5048	1568-1476												
		Verbeteren situatie voor OV en langzaam verkeer	9147-5216	6529-6391	4249-0092	8256-6638	8256-6638	3388-9826	4900-2911	1871-1459									
	Bob Haarmslaan	Effect verplaatsing halte op doorstroming tram	8488-0684	0587-0226															
	Kruisingen IJburglaan - A10	Ontsluiting Oostpunt	5165-8011	4228-5743	4900-2911	Ref 2													
	Bereikbaarheid tramstalling	Ontsluiting trambaan via talud A10	4228-5743																
	Enneüs Heermabrug	Uitbreiding Enneüs Heermabrug met rijstroken en fietsbrug	9943-4915	4228-5743	4600-5395	9001-7483	2089-6524	3385-6419											
		Verleggen trambaan	2680-5380	3569-4581	0587-0226	4228-5743													
	Steigereiland	Verleggen trambaan	9147-5216	0587-0226	1771-4006	7306-9570	5183-0797	1871-1459	3388-9826	0803-7852									
		Verdere uitwerking situatie Steigereiland	5183-0797	3385-6419	0803-7852	4249-0092	4228-5743	Ref 2											
Tramstalling	Algemeen niet thema specifiek		1352-6824	1835-1923	2233-0681	2376-2593	3274-6128	4749-8259	4777-8881	5165-8011	6539-1928	7306-9570	7353-6851	7685-9245	7850-0766	9109-5750	9571-5425	9581-3832	9728-8292
			9755-5980	9943-4915	7414-7114	0681-5775													
	Locatiekeuze tramstalling		0587-0226	2244-1950	2563-9881	4777-8881	6426-3807	8169-3547	9943-4915										
	Variantenkeuze (dubbelruimtegebruik): stalling in de open lucht of inpandige tramstalling		1707-7262	2089-6524	7617-8242	0681-5775	1333-2926												
	Materieel en capaciteit tramstalling		6426-3807	0681-5775	4249-0092	8256-6638	9943-4915												
	Functie Oostpunt		1352-6824	1401-1469	1803-1015	4228-5743	4749-8259	4777-8881	5985-7500	6759-1885	8041-1809	8169-3547	8927-7015	2089-6524	Ref 2				
	Ruimtelijke/technische inpassing		9147-5216	4228-5743	1303-468	1484-0603	2038-7466	4068-2772	4228-5743	4493-2338	6054-5042	Ref 2							
	Wateroverlast Oostpunt		1352-6824	3388-9826	8436-8978	Ref 1													
	Bestaande voorzieningen		2089-6524	4566-3544															
	Planning en proces		6426-3807	1835-1923															
	Financiële haalbaarheid		8456-0219	3140-1312	8199-5048	9943-4915	6054-5042												
Verbinding Zeeburgereiland	Effecten alternatief 4		0390-1957	0688-3935	1973-1951	2089-6524	3384-8059	4249-0092	4492-5409	4749-8259	5608-8698	7946-6835	8256-6638	8787-2009	9015-4904	9147-5216	9233-8951	9581-3832	
	Drukte Zuiderzeeweg/ Bus 37		0027-5608	0688-3935	0780-8790	1303-4689	3385-9320	6426-3807	9001-7483										
	Tramverbinding van Indische Buurt naar Zeeburgereiland (Sluisbuurt)		0681-5775	0804-6696	1303-4689	1803-1015	1871-1459	2563-9881	3388-9826	4249-0092	4728-4866	4749-8259	6137-9440	6529-6391	7414-7114	7617-8242	7685-9245	8456-0219	8488-0684
			9015-4904	9943-4915	Ref 2														
	Geluid		0520-2152	1484-0603	3329-7778	3384-8059	4530-2432	6538-2662	8473-2628	8787-2009	8863-1887								
	Verkeersveiligheid		0055-9876	0780-8790	1303-4689	1523-0831	1871-1459	2376-2593	3329-7778	3990-7913	4068-2772	4475-2236	5165-8011	5183-0797	6529-6391	8787-2009	9001-7483	Ref 2	
	Voetgangers		2376-2593	5985-7500	8473-2628	Ref 2													
	Openbare ruimte Indische Buurt		0055-9876	8787-2009	Ref 2														
	Overige thema's		1003-5754	1303-4689	1333-2926	1401-1469	1881-6983	3196-6584	8787-2009	Ref 1	Ref 2								
		Luchtkwaliteit	9233-8951	Ref 1															
		Sociale veiligheid	2775-4973	4068-2772	6525-1915	6681-8108	8787-2009												
		Waterkwaliteit	1352-6824																
		Nautische aspecten	3384-8059	Ref 1	Ref 2														
		Bereikbaarheid tijdens werkzaamh	3329-7778	8787-2009	9109-5750	Ref 2													
		Brommers op het fietspad	0055-9876																
	Compliment / bevestiging keuze		2233-0681	5165-8011	5196-9238	5203-1310	5862-4604	6759-1885	7850-0766	9109-5750	9755-5980	Ref 2							
	Mening		1655-7053	8169-3547	8836-2727	9147-5216													

Bijlage B Advies Stadsdeel Oost

Adviesvraag
Stadsdeel Oost wordt gevraagd om advies te geven over het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland: Welke aandachtspunten wil stadsdeel Oost meegeven bij de uitwerking en realisatie van de plannen van het Ruimtelijk Kader?

Conceptadvies Dagelijks Bestuur
Het dagelijks bestuur formuleert hier – indien van toepassing – t.b.v. de stadsdeelcommissie-vergadering een conceptadvies

Het stadsdeel is blij met de vorming van het ruimtelijk kader voor het Zeeburgereiland en kijkt terug op een goed proces waarin zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau de belangen van het stadsdeel goed zijn meegenomen.

Het ruimtelijk kader vormt de basis van de ontwikkelingen op het Zeeburgereiland en geeft daarmee een goede basis om de verdere planvorming vorm te geven. Met de bouw van de Sportheldenbuurt en het starten van de bouw van de eerste blokken in de Sluisbuurt begint het Zeeburgereiland al te transformeren naar een stedelijk gebied. Met de toekomstige ontwikkeling van de Baaibuurten en de Oostpunt zal in de komende jaren het gehele Zeeburgereiland getransformeerd worden. Een mooie ontwikkeling gelet op de grote vraag naar woningen en voorzieningen. Het ruimtelijke kader zorgt voor regie op de verdeling van de schaarse nog beschikbare ruimte. Hierbij wordt een ruimte reservering gemaakt voor de volgende ontwikkelingen:
- Tramstalling met ontsluitingen op de Oostpunt
- Verbreding van de A10 (bestaande rijksclaim)
- Fietsbrug en trambrug naast de Amsterdamsebrug
- Verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal
- Tweede (H)OV-lijn in de Sluisbuurt
- Definitieve pont tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied

Het stadsdeel is van mening dat in het ruimtelijk kader een grote kans wordt gemist. Binnen het voorgestelde kader wordt het Zeeburgereiland doorkruist door een ´stadssnelweg` en zorgen we voor een gespleten stadswijk. Daar waar het stadsdeel van mening is dat dit de kans is om één gehechte stadswijk te ontwikkelen. Daarnaast had de onderdoorgang ook een kans geweest om meer woningen te realiseren.

Ondanks deze teleurstelling herkennen wij in het ruimtelijk kader wel de punten die door het stadsdeel zijn ingebracht. Hierbij zien wij het ruimtelijk kader als een startpunt en blijven wij graag nauw betrokken bij de uitwerking van de verschillende plannen. Met name richting de uitvoering is de betrokkenheid van het stadsdeel als toekomstig beheerder van het gebied en als lokaal bestuur van groot belang.

Oude versus nieuwe stad
Daarnaast vragen wij graag nadrukkelijk aandacht op het belang van de oude versus de nieuwe stad. Met de realisatie van de Sportheldenbuurt is een deel van het Zeeburgereiland al druk bewoond. Het is van belang om bij de verdere planontwikkeling en tijdens de bouw rekening te houden met de effecten op, en de realiteit van, de huidige bewoners in het gebied. Het

stadsdeel kent de mensen en weet wat er speelt, het is belangrijk om hierin samen op te trekken. De toekomstige bouwlocaties worden nu veelal gebruikt door de huidige bewoners. Dat dit leefgebied gaat veranderen is geen verassing maar het is van belang om hierin rekening te houden met de belevenis van de huidige bewoners.

Het van belang om ook te kijken naar de effecten van de ontwikkelingen buiten het Zeeburgereiland. De toename van het aantal woningen en inwoners heeft een directe invloed op de bestaande gebieden van het stadsdeel. Hierbij vragen wij aandacht vooral voor de Indische Buurt en het Flevopark.

Het is belangrijk om bij het intensiveren van de stad en het toevoegen van woningen ook te investeren in de kwaliteit van het groen. Het Flevopark is het dichtstbijzijnde volgroeide park voor de nieuwe bewoners van het Zeeburgereiland. Dit zal leiden tot een toename van de bezoekersaantallen van het park. Om het park daarop voor te bereiden zijn in 2018 met het Ambitiedocument Flevopark, dat in samenspraak met stakeholders tot stand is gekomen, stappen gezet om de ambities op korte, middellange en lange termijn te benoemen. Vooralsnog zijn er geen middelen vrijgemaakt om in het Flevopark te investeren. Wij zien het als voorwaarde voor de groei dat er ook wordt geïnvesteerd in het Flevopark. Daarbij zijn wij van mening dat, wanneer omliggende buurten onevenredig nadelige effecten ervaren van de ontwikkelingen hier ook geïnvesteerd moet worden.

Het stadsdeel kijkt uit naar een positieve en nauwe verdere samenwerking om de plannen uit het ruimtelijk kader ook in de praktijk tot een mooi deel van de stad te ontwikkelen.

Advies stadsdeelcommissie: Advies van de stadsdeelcommissie aan het Dagelijks Bestuur
De leden Amraoui, van Dongen, Hettinga, Kleene, Talbi, Versteeg en Willemsen van de stadsdeelcommissie Oost hebben onderstaand advies geschreven. Dit advies is unaniem aangenomen bij de behandeling van de adviesvragen in de stadsdeelcommissie vergadering van 07-11-2023. Het gehele advies is opgenomen in de adviesvraag voor het Ruimtelijk Kader Zeebrugereiland. Dit advies heeft echter ook betrekking op de adviesvragen ten aanzien van de Cruciale Mijl IJburglaan, de Definitieve Tramstalling en de Verbinding Zeeburgereiland. In de desbetreffende adviesvragen zal in worden gegaan om de adviezen die de commissie geeft ten aanzien van die onderwerpen, hierin wordt echter niet het gehele advies herhaalt, maar wordt verwezen naar onderstaand advies.

Een mooie toekomst voor het Zeeburgereiland
Een reactie van de stadsdeelcommissie Oost op de plannen van het college: het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, de Cruciale Mijl IJburglaan, de Definitieve Tramstalling en de Verbinding Zeeburgereiland.

Algemeen
De stadsdeelcommissie is positief dat er eindelijk een plan is voor het Zeeburgereiland. Een plan dat ingaat op alle relevante aspecten die voor de toekomst van het eiland bepalend zijn. In de vorige bestuursperiode is hier ook door de stadsdeelcommissie Amsterdam Oost nadrukkelijk om gevraagd. Een toekomstvisie voorkomt dat er alleen wordt gekeken naar korte termijn oplossingen en dat het midden en lange termijn perspectief ontbreekt. Wij vinden het positief dat in de aanloopfase middels meet-ups goed is gekeken naar de wensen vanuit de buurt. De stadsdeelcommissie Amsterdam Oost gaat in dit advies in op de toekomst van het Zeeburgereiland. Een advies dat op onderdelen afwijkt van de visie van het College van B&W.

Wat willen we met het Zeeburgereiland?
Een nieuwe wijk biedt kansen om het anders en beter te doen. Een wijk waarbij de balans tussen wonen, werken en recreëren niet doorslaat naar één specifieke functie. Bij het ontwikkelen

van de plannen van het Zeeburgereiland moet de leefbaarheid van het eiland centraal komen te staan. Wij vinden het daarom ongelukkig dat het College in een viertal gescheiden raadsvoorstellen wil besluiten over de toekomst van het Zeeburgereiland. Het Ruimtelijke Kader Zeeburgereiland, de Cruciale Mijl, de Definitieve tramstalling en de Verbinding Zeeburgereiland zijn zaken die nauw met elkaar verbonden zijn. Willen we niet dezelfde fouten maken als bij de ontwikkeling van IJburg dan moet er integraal gekeken worden naar het gebied. Door te focussen op afzonderlijke deelplannen bestaat de kans dat deze integrale blik verloren gaat.

Op dit moment zijn er nog grote onzekerheden over de verbindingen van het Zeeburgereiland. Wij steunen dan ook het DB van Oost in haar grote vragen met betrekking tot de uitvoerbaarheid van de voorstellen om de verbinding te regelen van het eiland met de stad en met IJburg. Het college heeft geen rekening gehouden bij haar plannen met allerlei ontwikkelingen die invloed hebben op deze verbindingen, zoals de uitbreiding van het Flevoparkbad en dat in bepaalde scenario's de Joodse Begraafplaats gedeeltelijk moet wijken voor de trambaan.

Op dit moment is de bereikbaarheid van IJburg al een probleem. De verdere ontwikkeling van het eiland moet nu niet blindelings doorgaan voor hier duidelijkheid over is. En de raadsvoorstellen over de Cruciale Mijl en de definitieve tramstalling hebben ook direct te maken met die bereikbaarheid. Goede bereikbaarheid is een randvoorwaarde in elke variant die nu voorligt.

Wij vinden dat Zeeburgereiland een goede leefbare omgeving moet vormen voor de bewoners. De plannen tonen nu een wijk met wel heel weinig aandacht voor groen. Iets wat in deze tijden onwenselijk is en ook in tegenspraak is met het groenbeleid van de gemeente.

Terecht wordt door het DB van Oost opgemerkt dat de Zuiderzeeweg en de IJburglaan het eiland in vier stukken opdeelt. Om te zorgen dat het Zeeburgereiland meer een organisch geheel wordt zal de kruising van Zuiderzeeweg en IJburglaan ongelijkvloers moeten zijn. De stadsdeelcommissie heeft daarbij een grote voorkeur voor het over een zo groot mogelijk traject de IJburglaan ondergronds te brengen.

Wat de inrichting van het eiland betreft hebben wij eerst nog enkele vragen die aan de basis zouden moeten liggen voor een goede en leefbare inrichting. Er zal bij die inrichting rekening gehouden moeten worden met voldoende voorzieningen voor de bewoners. Nu heeft de gemeente Amsterdam een groennorm en een sportnorm bij nieuwbouwgebieden. De stadsdeelcommissie wil in het vervolgtraject duidelijk horen hoe aan die normen wordt voldaan en hoe deze worden ingevuld.

Op dit moment staan er in de diverse plannen opmerkingen dat de bewoners voor het noodzakelijke groen maar naar het Flevopark moeten gaan. Dat park is al te klein voor de oude Indische Buurt en ligt bovendien aan de andere kant van het kanaal. Dat is geen geschikt alternatief voor groen voor het Zeeburgereiland. En hetzelfde geldt voor de sport. In deze plannen van het college lijkt de oplossing daarvoor verplaatst te worden naar het Diemerpark. De laatste jaren zijn er al grote problemen met de huidige sportvelden in het Diemerpark, die nu al moeilijk te bereiken zijn en niet kunnen voldoen aan de vraag naar verenigingssport voornamelijk onder jongeren. Over uitbreiding van de velden is tot op heden geen duidelijkheid. Kortom: hoe denkt het college aan de eigen sportnorm te kunnen voldoen op het Zeeburgereiland met de vele nieuwe bewoners?

De stadsdeelcommissie wil eerst antwoord op deze vragen en benadrukt dat het college bij de plannen beter rekening moet houden met de leefbaarheid van het eiland voor de bewoners.

Omdat de SDC-Oost integraal wil kijken naar het Zeeburgereiland gelden bovenstaande opmerkingen voor alle vier de deelplannen van het college en met name voor het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland. Daarnaast willen we nog enkele zaken benadrukken.

Bij het voorstel over de Cruciale Mijl IJburglaan heeft de SDC een sterke voorkeur voor variant 2 met een tunnel van 600 meter. Terecht wordt door het DB van Oost bij het Ruimtelijk Kader opgemerkt dat hier door het college een kans gemist wordt. Binnen het voorgestelde kader van het college wordt het Zeeburgereiland doorkruist door een stadssnelweg die zorgt voor een gespleten wijk. De SDC is bijvoorbeeld bezorgd over de onveiligheid en de afwikkeling van autoverkeer bij de oversteek van de tram over de IJburglaan tussen de afrit A10 en de Enneus Heermabrug. Op dit moment is het hier heel al heel druk. Ook zijn er zorgen over de drukte van de Amsterdamse Brug, ook in relatie met de drukte op de Nesciobrug en het verbod van scooters daar.

De SDC wil bij alle plannen de leefbaarheid van het gebied benadrukken. Voor de doorstroming van het verkeer is een ongelijkvloerse kruising IJburglaan en Zuiderzeeweg noodzakelijk en om de eenheid van de wijk te borgen is het noodzakelijk dat de IJburglaan voor een zo groot mogelijke lengte ondergronds gaat.

Om de leefbaarheid te verbeteren pleiten wij ook om varianten te ontwikkelen voor het verminderen van het aantal auto's op het Zeeburgereiland, maar tegelijk moet er een zo soepel mogelijke doorstroming zijn van het verkeer van de A10 naar de stad.

Tegelijk wordt de leefbaarheid ook verbeterd als er meer aandacht komt voor recreatie aan en op het water. Dat zijn zaken die nu gemist worden.

De bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en in het verlengde daarvan IJburg is op dit moment een hoofdpijndossier. De SDC is helemaal akkoord met de kritiek van het DB van Oost met de voorstellen die het college doet in het voorstel 'Verbinding Zeeburgereiland'. De voorstellen van het college houden geen rekening met ontwikkelingen in Oost, zoals de uitbreiding van het Flevoparkbad. Verder is de SDC mordicus tegen elke variant die ten koste gaat van de Joodse Begraafplaats.

De SDC constateert dat er nu al grote problemen zijn met de verbinding van IJburg, zowel voor auto's, fietsers als het Openbaar Vervoer. De volledige afhankelijkheid van tram 26 en enkele busdiensten toont nu al aan dat dit vaak vastloopt door het uitvallen van trams en bussen. Eerder al heeft het college de plannen voor een fietsbrug van het Zeeburgereiland naar het oostelijk Havengebied afgeblazen, echter zonder met een werkbaar alternatief te komen – de pont biedt maar deels een oplossing. Nu al is te voorzien dat door de scholen, het bijzonder de Hoge School INHolland, die op het Zeeburgereiland komen met name de stroom fietsers en scooters enorm zal toenemen en ook de druk op het OV zal toenemen. Met de sterke groei van het aantal mensen op het Zeeburgereiland en IJburg zal die verbinding dichtslibben en vastlopen.

De SDC wil daarom dat er met spoed gekeken wordt naar een robuuste oplossing voor de verbindingen van het Zeeburgereiland en IJburg met de rest van Amsterdam en omliggend gebied. Met nadruk zou gekeken moeten worden op welke wijze een metroverbinding de knelpunten van de bereikbaarheid van ZBE en Ijburg kan oplossen. Tevens moet er meer aandacht zijn voor de verbindingen met Almere en treinstations als Diemen en Amsterdam-Zuid. Terwijl er ook een betere verbinding met Amsterdam-Noord ontwikkeld moet worden. Een betere verbinding en bereikbaarheid van het Zeeburgereiland is de kurk waarop een goede ontwikkeling van het Zeeburgereiland moet rusten.

Ook heeft de SDC grote vragen bij de verplaatsing van de tramremise naar de oostpunt van het Zeeburgereiland. In de oorspronkelijke planning is de oostpunt gereserveerd voor een noodzakelijk park die tevens een onderdeel vormt van de NNN. Onlangs zijn reeds een aantal 'stepping stones' ontwikkelt, eilanden die een verbinding vormen van het gebied ten zuiden van het kanaal met waterland via het Zeeburgereiland. Verder biedt de oostpunt ook mogelijkheden om bijvoorbeeld een voedselbos te ontwikkelen of andere groene initiatieven. Een tramremise op de oostpunt is een blokkade voor deze verbinding. Maar bovendien heeft de SDC er al op gewezen dat wij eerst duidelijkheid willen hebben of er bij de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland wel voldoende rekening gehouden wordt met de groennorm en de sportnorm van de stad. De SDC benadrukt dat de gemeente zich verplicht moet houden aan haar eigen vastgestelde beleid. Waarbij het verhaal 'blauw voor groen' niet opgaat. Tot er duidelijkheid is over de invulling van de groen- en sportnorm adviseert de SDC om de tramremise te houden op de locatie Baaibuurt- Oost, waarbij de SDC adviseert een groene, geïntegreerde tramremise te realiseren.

Met de huidige vier afzonderlijke plannen voor de ontwikkeling van het Zeeburgereiland vreest de SDC een te grote versnippering. De projectleider of een afzonderlijk coördinerende beleidsmedewerker moet toezien op de integrale ontwikkeling van de plannen. Hierbij moet de leefbaarheid van het Zeeburgereiland als geheel centraal staan. Daarbij spelen natuurlijk de groennorm en de sportnorm een rol, maar leefbaarheid is meer. Er moet van het begin af aan al aandacht zijn voor voorzieningen voor kinderen, jongeren en voor kunst en cultuur. De stad moet hierbij goed gebruik maken van de gemaakte fouten in de ontwikkeling van IJburg.

Het doel tenslotte is dat het Zeeburgereiland een mooie, nieuwe wijk wordt voor een fijne stad, waar mensen met plezier kunnen leven en verblijven en waar de bewoners en bezoekers trots op kunnen zijn.

Samenvattend adviseren wij concreet de volgende zaken
- Hanteer een integrale visie bij de ontwikkeling van Zeeburgereiland, waarbij zowel verschillende elementen van het gebied in samenhang worden bezien, maar waarbij ook het gebied in relatie tot andere delen van de stad en omliggende gemeenten wordt overwogen;
- De Joodse Begraafplaats in de Indische Buurt te beschermen en volledig in stand te houden;
- Te streven naar een groen, verbonden en leefbaar Zeeburgereiland, wat tot gevolg heeft dat het grootste deel van het autoverkeer op de IJburglaan ondergronds gebracht dient te worden (zoals vormgegeven in voorkeursscenario 2);
- De veiligheid en leefbaarheid in het gebied te bevorderen door ook te bezien of op het Zeeburgereiland en in omringende gebieden het autoverkeer verminderd kan worden;
- ▪ Meer groen te plannen en meer mogelijkheden voor sport te realiseren op het Zeeburgereiland;
- De bereikbaarheid van het Zeeburgereiland te waarborgen op korte termijn met een veilige fietsbrug, een goede pontverbinding met het Oostelijk Havengebied, en betrouwbaar OV, en op lange termijn door een visie op uitgebreider OV, onder meer door een metrolijn en vaste oeververbindingen;
- Een groene, geïntegreerde tramremise te verwezenlijken.
- Daarbij moet duidelijkheid bestaan over de volgende onderwerpen
- De bereikbaarheid voor het Zeeburgereiland en IJburg bij de verschillende verkeers-aanpassingen in het gebied;
- De geplande invulling van de groennorm en de sportnorm op Zeeburgereiland, ook in relatie tot de nog nader in te vullen Oostpunt.

In aanvulling hierop heeft de commissie ook nog het volgende advies aangenomen;
Bij de verdere planvorming niet af te wijken van de 40/40/20-verdeling van het totale nieuwe woningaanbod op Zeeburgereiland (ten behoeve van de financiering van de plannen).

Dit voorstel is door een meerderheid van de commissie aangenomen maar met een tegenstem van de fracties van D66, VVD, Meerbelangen.

Finaal advies DB: Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders
Het stadsdeel is blij met de vorming van het ruimtelijk kader voor het Zeeburgereiland en kijkt terug op een goed proces waarin zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau de belangen van het stadsdeel goed zijn meegenomen.

Het ruimtelijk kader vormt de basis van de ontwikkelingen op het Zeeburgereiland en geeft daarmee een goede basis om de verdere planvorming vorm te geven. Met de bouw van de Sportheldenbuurt en het starten van de bouw van de eerste blokken in de Sluisbuurt begint het Zeeburgereiland al te transformeren naar een stedelijk gebied. Met de toekomstige ontwikkeling van de Baaibuurten en de Oostpunt zal in de komende jaren het gehele Zeeburgereiland getransformeerd worden. Een mooie ontwikkeling gelet op de grote vraag naar woningen en voorzieningen. Het ruimtelijke kader zorgt voor regie op de verdeling van de schaarse nog beschikbare ruimte. Hierbij wordt een ruimte reservering gemaakt voor de volgende ontwikkelingen:

- Tramstalling met ontsluitingen op de Oostpunt
- Verbreding van de A10 (bestaande rijksclaim)
- Fietsbrug en trambrug naast de Amsterdamsebrug
- Verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal
- Tweede (H)OV-lijn in de Sluisbuurt
- Definitieve pont tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied

Het stadsdeel is van mening dat in het ruimtelijk kader een grote kans wordt gemist. Binnen het voorgestelde kader wordt het Zeeburgereiland doorkruist door een ‘stadssnelweg’ en zorgen we voor een gespleten stadswijk. Daar waar het stadsdeel van mening is dat dit de kans is om één gehechte stadswijk te ontwikkelen. Daarnaast had de onderdoorgang ook een kans geweest om meer woningen te realiseren.

Ondanks deze teleurstelling herkennen wij in het ruimtelijk kader wel de punten die door het stadsdeel zijn ingebracht. Hierbij zien wij het ruimtelijk kader als een startpunt en blijven wij graag nauw betrokken bij de uitwerking van de verschillende plannen. Met name richting de uitvoering is de betrokkenheid van het stadsdeel als toekomstig beheerder van het gebied en als lokaal bestuur van groot belang. In de verdere planvorming zou de stadsdeelcommissie graag zien dat er vooral ook wordt ingezet op groen en sport in de buurt. De veiligheid en leefbaarheid in het gebied te bevorderen door ook te bezien of op het Zeeburgereiland en in omringende gebieden het autoverkeer verminderd kan worden. Hierbij zou de stadsdeelcommissie ook graag zien dat er wordt vastgehouden aan de standaard woningbouwprogrammering van 40/40/20.

Oude versus nieuwe stad
Daarnaast vragen wij graag nadrukkelijk aandacht op het belang van de oude versus de nieuwe stad. Met de realisatie van de Sportheldenbuurt is een deel van het Zeeburgereiland al druk bewoond. Het is van belang om bij de verdere planontwikkeling en tijdens de bouw rekening te houden met de effecten op, en de realiteit van, de huidige bewoners in het gebied. Het stadsdeel kent de mensen en weet wat er speelt, het is belangrijk om hierin samen op te trekken. De toekomstige bouwlocaties worden nu veelal gebruikt door de huidige bewoners. Dat dit leefgebied gaat veranderen is geen verassing maar het is van belang om hierin rekening te houden met de belevenis van de huidige bewoners.

Het van belang om ook te kijken naar de effecten van de ontwikkelingen buiten het Zeeburgereiland. De toename van het aantal woningen en inwoners heeft een directe invloed op de bestaande gebieden van het stadsdeel. Hierbij vragen wij aandacht vooral voor de Indische Buurt en het Flevopark.

Het is belangrijk om bij het intensiveren van de stad en het toevoegen van woningen ook te investeren in de kwaliteit van het groen. Het Flevopark is het dichtstbijzijnde volgroeide park voor de nieuwe bewoners van het Zeeburgereiland. Dit zal leiden tot een toename van de bezoekersaantallen van het park. Om het park daarop voor te bereiden zijn in 2018 met het Ambitiedocument Flevopark, dat in samenspraak met stakeholders tot stand is gekomen, stappen gezet om de ambities op korte, middellange en lange termijn te benoemen. Vooralsnog zijn er geen middelen vrijgemaakt om in het Flevopark te investeren. Wij zien het als voorwaarde voor de groei dat er ook wordt geïnvesteerd in het Flevopark. Daarbij zijn wij van mening dat, wanneer omliggende buurten onevenredig nadelige effecten ervaren van de ontwikkelingen hier ook geïnvesteerd moet worden.

Tot slot hecht de stadsdeelcommissie aan een integrale kijk op de voorliggende plannen. Er is nu gekozen om de plannen op te delen in een viertal projecten. De commissie zou echter graag zien dat dit wel als één besluit wordt gezien en de integraliteit wordt gewaarborgd.

Het stadsdeel kijkt uit naar een positieve en nauwe verdere samenwerking om de plannen uit het ruimtelijk kader ook in de praktijk tot een mooi deel van de stad te ontwikkelen.