Gemeente Amsterdam

Maatregelenpakket Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg

Versie 10 november 2025

Dit document is bijlage 1 bij de stand van zakenbrief van het mobiliteitsprogramma voor ZBE en IJburg, najaar 2025, en moet in samenhang met die brief worden gelezen

In dit document staat een beschrijving van alle maatregelen van het mobiliteitsprogramma voor ZBE en IJburg per najaar 2025.

Onderstaande kaart geeft een overzicht:



November 2025



Hierboven een overzicht van de maatregelen
Hieronder volgt een korte toelichting op de wijzigingen van het maatregelenpakket t.o.v. 2024

<u>Nieuw</u>
Geen

<u>Vervallen</u>
Geen

<u>Gewijzigd</u>
Geen

<u>Geactiveerd/opgestart</u>
Het project fietsbrug Amsterdamsebrug ("de Verbinding Zeeburgereiland") stond sinds het Raadsbesluit Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland in oktober 2024 in de pauzestand, vanwege het toen ontbreken van dekking uit domein ORM (eenderde van de projectkosten). Deze restant-dekking lijkt alsnog gevonden te worden in het Vereveningsfonds, waardoor het project weer kan worden opgestart. Dit zal gebeuren na een Collegebesluit hierover dat voorzien is op 17 februari 2026.

<u>On hold</u>
De fietsmaatregelen op de IJburglaan (F5b en F5c) zijn inhoudelijk klaar voor uitvoering, maar staan in de pauzestand, wachtend op definitieve dekking. Deze maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de fietsverkeersveiligheid en het beter faciliteren van de groei van fietsers tussen IJburg 1 en 2 richting de Nesciobrug en Amsterdamsebrug.

Overzicht/beschrijving van alle bereikbaarheidsmaatregelen Zeeburgereiland en IJburg

Deze bijlage hoort bij de Programma update 2025 c.q. de voortgangsrapportage van het mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg met maatregelen voor de bereikbaarheid tot 2043. In dit document zijn alle maatregelen van het pakket kort beschreven: Integrale bereikbaarheidsmaatregelen en maatregelen voor OV, Fiets, Auto, en Smart Mobility en gedrag.

Het programma voor Zeeburgereiland en IJburg organiseert deze maatregelen in een samenhangend pakket om het gebied tussen nu en 2043 bereikbaar te houden. Het pakket zorgt ervoor dat OV en infrastructuur de toename van het aantal bewoners kunnen verwerken en dat het gebied beter aansluit op Amsterdam en de regio. Bovendien bevordert het pakket dat het verkeer zich beter verspreidt over meerdere routes, OV-verbindingen en fietspaden, en dat een beter alternatief voor de auto wordt geboden.

Bij de beschrijving van de maatregel wordt ook de status aangegeven. Deze zijn als volgt onderverdeeld:

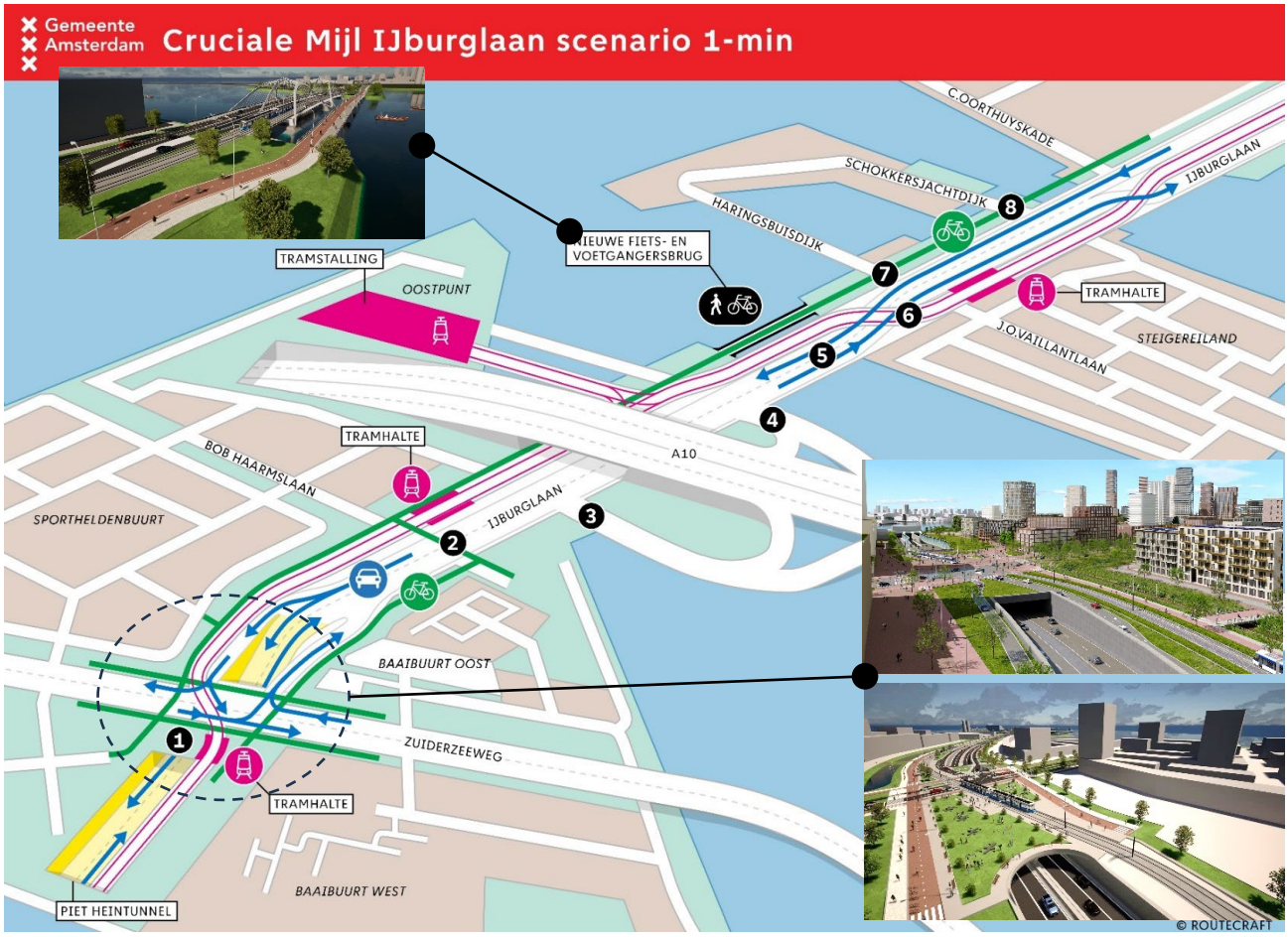
- **Gerealiseerde maatregelen in de afgelopen 7 jaar.**
- **Actieve maatregelen.** Maatregelen waar we nu actief werken aan de voorbereiding of de uitvoering.
- **Geplande of te monitoren maatregelen.** Maatregelen die in de toekomst nodig zijn en maatregelen waarvan gemonitord wordt of en zo ja wanneer ze nodig zijn.
- **Maatregelen 'on hold'.** Aan deze maatregelen wordt niet (verder) gewerkt omdat er geen budget is. Het is onduidelijk of en wanneer er voldoende budget beschikbaar komt.
- **Vervallen maatregelen.** Deze maatregelen zijn geen onderdeel meer van het mobiliteitsplan.

Hieronder volgt een toelichting op de maatregelen:

Maatregel Integrale bereikbaarheid – Cruciale Mijl – actief

De Cruciale Mijl IJburglaan is één van de drie sleutelprojecten van het mobiliteitsplan en is een maatregel die integraal bijdraagt aan de bereikbaarheid voor alle modaliteiten door verbeteringen voor te stellen voor de leefbaarheid, veiligheid, voetganger, fiets, ov en auto. Deze maatregel is de belangrijkste maatregel van het mobiliteitsplan. *Link naar website: Cruciale Mijl IJburglaan: verbeteren doorstroming | Gemeente Amsterdam*

De IJburglaan is de belangrijkste ontsluitingsweg van Zeeburgereiland en IJburg. Op de IJburglaan worden door de groei van het aantal woningen in deze ontwikkelgebieden in de komende jaren diverse knelpunten verwacht in de verkeersafwikkeling wanneer er geen maatregelen getroffen worden.
Het betreft knelpunten zowel voor de doorstroming van de tram als voor fietsers, voetgangers en ook de auto. Het gaat om het kruispunt IJburglaan – Zuiderzeeweg, de aansluitingen met de rondweg A10 en de overige kruispunten op Zeeburgereiland en Steigereiland. Omdat deze knelpunten met elkaar samenhangen is de uitwerking van mogelijke maatregelen ondergebracht in het integrale project, de Cruciale Mijl IJburglaan. Daarnaast bestaat er samenhang tussen de toekomstige ligging van de het IJtramspoor, aan de noordkant van de auto-infrastructuur, en de locatie van de tramstalling op de Oostpunt Zeeburgereiland. Er zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. In oktober 2024 is door de Gemeenteraad een Voorkeursalternatief vastgesteld (het PBI-2). Hierbij worden het tramverkeer, de fietsers, de voetgangers en de auto ontvlochten door de auto over een deel van de IJburglaan verdiept aan te leggen. Concreet betekent dit het realiseren van een korte onderdoorgang ter hoogte van de kruising met de Zuiderzeeweg, het verplaatsen van de tram naar de noordzijde van de IJburglaan, het aanpassen van de IJburglaan, het herinrichten van de Ennëus Heermabrug, het realiseren van een brug voor fietsers en voetgangers naast de Ennëus Heermabrug, en het verbreden van de op- en afritten naar de A10. Dit is schematisch aangegeven in de afbeelding hieronder. Begin 2025 is gestart met de nadere uitwerking van dit Voorkeursalternatief (PBI-3). Hierbij is ook de motie van Moeskops (langer verdiept laten van het autoverkeer op de IJburglaan) meegenomen.



Figuur IB1 – schematische weergave vastgestelde voorkeursvariant Cruciale Mijl IJburglaan + afbeeldingen van de korte onderdoorgang en de nieuwe burg voor voetgangers en fietsers.

1 Kruising Zuiderzeeweg
Een onderdoorgang van maximaal 170 meter, trambaan steekt over naar noordkant IJburglaan

2 Kruising Bob Haarmslaan
Vergroten kruising voor betere doorstroming en nieuwe aansluiting op de Baaibuurt Oost

3 Kruising westelijke afrit A10
Extra opstelstroken auto voor betere doorstroming

4 Kruising oostelijk afrit A10
Extra opstelstroken auto voor betere doorstroming en nieuwe aansluiting op de Oostpunt

5 Enneüs Heermabrug
Trambaan naar noordzijde van de brug, extra rijstrook vanaf A10 richting IJburg, nieuwe brug voor voetganger en fietser

6 Tramoversteek Steigereiland
Trambaan steekt over naar zuidkant IJburglaan (huidige ligging)

7 Kruising Haringbuisdijk
Extra opstelruimte auto en fiets voor betere doorstroming

8 Kruising Schokkerjachtdijk
Extra opstelruimte auto en fiets voor betere doorstroming

Kortweg werkt het project aan de volgende doelen:

- Leefbaarheid, door ruimtelijke kwaliteit toe te voegen in het hart van Zeeburgereiland met minder auto's in het straatbeeld.
- Verbetering voor fiets en voetganger, door het veilig faciliteren van de groei van fietsers en voetgangers. Het gaat om meer ruimte voor fietsers en voetgangers en veiligere oversteekplekken. Vooral de onderdoorgang draagt hier aan bij. Hiermee willen we bewoners en bezoekers stimuleren te fietsen.
- Betrouwbaar houden van het OV. Om de groei te faciliteren moet de IJtram 15 keer per uur gaan rijden per richting. Dit betekend 30 keer per uur een tram. Met noordligging en ondertunneling van de IJburglaan kan de IJtram betrouwbaar de IJburglaan en de afritten van de A10 passeren.
- Doorstroming auto op peil houden. Dit doen we om buslijn 37 betrouwbaar te houden. Deze lijn rijdt met het verkeer mee. Om files in de Piet Heintunnel te voorkomen (tunnelwet) en om terugslag te voorkomen op de snelweg A10 (verkeersveiligheid). Daarnaast blijft de doorstroming op peil van deze belangrijke verkeersader voor de hele stad.

Maatregelen openbaar vervoer

O1 Verlenging IJtram – actief

Op dit moment beschikt de oostflank over één hoogwaardige openbaar vervoerverbinding: de IJtram tussen IJburg en CS. Deze tramlijn (lijn 26) wordt verlengd naar Centrumeiland en Strandeiland. Dat is in het bestemmingsplan voor de tweede fase van IJburg verankerd. De tram zal aan de noordoostzijde van IJburg 2 eindigen in de Pampusbuurt. Deze verbinding is nodig om IJburg te verbinden met de binnenstad van Amsterdam en biedt via het CS snelle toegang tot de rest van Nederland. De verlenging gaat in 2 fases, gekoppeld aan de ontwikkeling van Strandeiland. Eind 2025 wordt de infrastructuur van Fase 1 van de verlenging naar de Muidenbuurt opgeleverd. Volgens huidige inzichten gaat deze eerste verlenging op 3 mei 2026 in exploitatie. Fase 2 van de verlenging (naar de Pampusbuurt) is gepland in de periode 2029-2035.
Link naar website: IJburg: verlengen IJtram | Gemeente Amsterdam

O2 Verbetering IJtram korte termijn – gerealiseerd 2020

De IJtram zat tot de zomer van 2020 in de spitsuren tegen zijn maximale capaciteit aan. Het is niet mogelijk om de frequentie van de IJtram te verhogen tot meer dan 15x per uur. Er wordt nu met gekoppelde dubbele tramstellen gereden. Daarmee is de capaciteit vergroot en is er ook ruimte om deze nog verder te vergroten. Daarnaast zijn de volgende maatregelen genomen om dit mogelijk te maken:

a) Het in- en uitstappen is efficiënter gemaakt;
b) Het beveiligingssysteem op een deel van het traject is aangepast om te zorgen dat er minder verstoringen zijn;
c) De capaciteit van de IJtramremise is vergroot om meer trams te kunnen stallen;
d) Bij het Centraal Station is een calamiteitenkeerlus aangelegd, zodat de tram kan keren als de sporen aan de voorzijde zijn gestremd.

O3 Aanpassing kruispunt IJburglaan/Zeeburgereiland voor Oosttangent voor bus 37 – gerealiseerd 2019

De doorstroming en de betrouwbaarheid van de Oosttangent (busverbinding Amsterdam Amstel – Amsterdam Noord) is verbeterd doordat het kruispunt IJburglaan/ Zuiderzeeweg is aangepast. De bus staat minder vaak vast. Daarnaast is een extra rijstrook voor afslaand verkeer richting de A10 aangelegd, anticiperend op toename van het autoverkeer. De volgende aanpassingen zijn gerealiseerd:

- Op het kruispunt zijn extra rijstroken gerealiseerd voor verkeer van de Amsterdamsebrug richting de A10 en terug. Daardoor is de doorstroming op de Amsterdamsebrug verbeterd, ook voor de bus;
- Een bushalte in middenligging ten zuiden van het kruispunt. De bus kan zo gemakkelijker halteren en oprijden, zonder wachtend autoverkeer te hoeven kruisen;
- Een extra rijstrook voor afslaand verkeer vanaf de Schellingwouderbrug / Sluisbuurt richting de A10. Deze extra rijstrook heeft ook een positief effect op lijn 37.

O4 Verbinding Zeeburgereiland – later gepland

Voor de huidige bereikbaarheid zijn Zeeburgereiland en IJburg afhankelijk van de IJtram, bus 37 / 66/ 360 en van bestaande fietsverbindingen via de Amsterdamsebrug en de Nesciobrug naar de stad. Er zijn met het oog op de sterke toename van het aantal fietsers en ov-reizigers ten gevolge van de gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland en IJburg verbeteringen voor de OV en fietsverbindingen uitgewerkt.
Het gebied is voor OV-bereikbaarheid vooral afhankelijk van de IJtram. Dit is een zeer snelle en goed gebruikte tramlijn. Het is echter niet zeker of de capaciteit in de toekomst voldoende kan worden vergroot om aan de toekomstige vraag te voldoen. Daarvoor uitgevoerde berekeningen laten zien dat dit in de toekomst spannend wordt. Bijkomend aandachtspunt is een alternatieve OV-ontsluiting in geval van verstoring van lijn 26. Het autoluw realiseren van woonwijken op Zeeburgereiland en IJburg vergt ontsluiting via een robuust en aantrekkelijk OV- en fietsnetwerk. Daarom is afgelopen jaren een aanvullende OV-verbinding tussen

Zeeburgereiland en de oude stad verkend als onderdeel van het project Verbinding Zeeburgereiland (O4/F2). Geconcludeerd is dat we de komende 10 á 15 jaar nog kunnen volstaan met het intensiveren en uitbreiden van de bestaande lijnen (bus 37 en tram 26). Monitoring van het aantal OV-reizigers moet duidelijk maken of na 2040 een extra tramlijn noodzakelijk is om reden van capaciteit c.q. comfort of het bieden van een alternatieve reisroute c.q. robuustheid.
Link naar website: Zeeburgereiland: onderzoek openbaar vervoer en fietsverbinding | Gemeente Amsterdam

O5 HOV- bus IJburg – station Amsterdam Bijlmer Arena – gerealiseerd 2024

Er is een grote behoefte aan een betere verbinding tussen IJburg en de zuidoost lob van de stad. IJburg 1 (Haveneiland) is nu met Bijlmer Arena verbonden met lijn 66. Aanvullend is een HOV-busverbinding van IJburg 2 Strandeiland naar Bijlmer-Arena gestart eind 2024 met een reistijdwinst van 7 tot 9 minuten. Deze verbinding ontsluit niet alleen een gebied met veel werkgelegenheid en leisure, maar geeft ook toegang tot een snelle trein-verbinding richting Utrecht (en verder). Bij de volledige ontwikkeling van IJburg 2 is de verwachting dat 1.100 tot 1.400 extra OV-reizigers in de ochtendspits gebruik zullen maken van deze nieuwe HOV-bus. Hiermee wordt de bus druk genoeg om hoogfrequent met gelede bussen te exploiteren. Daarnaast trekt deze bus in de ochtendspits 400 tot 600 reizigers uit de IJtram. Met deze verbinding is het OV-netwerk weer een stapje robuuster geworden.
Link naar website: IJburg - stations Bijlmer Arena en Weesp: nieuwe busverbindingen | Gemeente Amsterdam

O6 Bus IJburg – station Weesp – actief

Naast de HOV-bus naar Bijlmer Arena is ook een verbinding naar station Weesp wenselijk. De infrastructuur hiervoor wordt eind 2025 aangepast, en deze buslijn gaat in maart 2026 in dienst. Door deze nieuwe verbinding wordt de reistijd van IJburg naar Almere, het Gooi en verder met 10 minuten of meer verbeterd. Van Strandeiland naar station Weesp is zelfs een tijdwinst van meer dan 20 minuten mogelijk. Ook deze buslijn zorgt voor een goed alternatief voor reizigers en een robuuster OV-netwerk.

O7 Tramstalling Zeeburgereiland – actief

De huidige tramstalling op Zeeburgereiland in Baaibuurt-Oost is een tijdelijke voorziening. Deze is in 2020 iets uitgebreid zodat er voldoende ruimte is voor de extra tramstellen die nodig zijn voor het rijden met gekoppelde trams. Deze stalling wordt te klein wanneer de IJtram (lijn 26) naar zijn definitieve eindpunt gaat op Strandeiland en de frequentie van de lijn wordt verhoogd naar 15 keer per uur per richting. Om die reden moet uiterlijk rond 2034 een grotere, definitieve stalling zijn gerealiseerd, met uitgebreidere faciliteiten, voor quick-service en klein onderhoud. Daarbij komt een ruimtelijke reservering voor een deel van de vloot van een eventuele tweede tramverbinding naar Zeeburgereiland (de "Flevotram") (O4) rond de periode 2040 – 2045.

De gemeenteraad heeft in oktober 2024 ingestemd met de Nota van Uitgangspunten voor dit project, met een voorkeurslocatie op de Oostpunt van Zeeburgereiland. Het komende jaar wordt het ontwerp van de tramstalling op de Oostpunt verder uitgewerkt, inclusief een voorkeursvariant voor het toegangsspoor tussen het nieuwe tracé op de IJburglaan en de nieuwe stalling.
Link naar website: Zeeburgereiland: definitieve tramstalling | Gemeente Amsterdam

O8 Bushalte lijn 37 bij de Schellingwouderbrug – on hold

Voor een hoogwaardige OV-verbinding geldt een maximum afstand van 800 meter tot de halte. Zo bekeken bedient de IJtram het grootste deel van de Sluisbuurt, maar een klein deel van deze buurt valt erbuiten. Voor de Oosttangent (bus 37) is de situatie minder optimaal: alleen het zuidelijke deel van de Sluisbuurt ligt binnen de normafstand van de halte. Om de Sluisbuurt en Sportheldenbuurt beter te bedienen met het OV, is het wenselijk om een extra bushalte voor de Oosttangent te maken ter hoogte van de Schellingwouderbrug. De constructie en hellingbaan van de brug maakt deze halte echter kostbaar en lastig inpasbaar. Gezien het belang om zoveel mogelijk mensen op Zeeburgereiland tot het OV te verleiden, is dit desondanks een belangrijke maatregel. Hiervoor is nu eerste een tijdelijke maatregel gerealiseerd, namelijk de nieuwe bushalte Rudolf Nurejevstraat.

Deze is onderdeel van maatregel "O12- korte termijn OV-maatregelen Zuiderzeeweg/IJburglaan". Zie voor meer informatie: maatregel O12.

O9 Versterken knoop station Muiderpoort – actief

Bewoners hebben aangegeven een goede verbinding naar station Muiderpoort wenselijk is. Het station ligt op 3 km van de Sluisbuurt (precies de gemiddelde fietsafstand tot stations in NL) en 5 km van Haveneiland. Op dit moment is het geen intercitystation. In de spits rijden er 6 intercity treinen per uur in beide richtingen tussen Amsterdam en Eindhoven. Die stoppen allemaal op station Amstel. Wanneer een deel van deze treinen op Muiderpoort stopt, krijgt dit station een sterkere functie. Dit verbetert de OV-bereikbaarheid voor de Sluisbuurt, de Indische buurt en Artis. Het zorgt ervoor dat ook Zeeburgereiland en IJburg-west een alternatief hebben om op de treinverbinding naar Utrecht en Almere te komen. Bovendien wordt Amsterdam Centraal ontlast. De reiziger heeft op Muiderpoort minder moeite de fiets te parkeren en hoeft niet meer door een groot station heen. Er loopt ook een studie naar het uitbreiden van de fietsparkeerplekken. Deze maatregel heeft synergie met andere mogelijke maatregelen in het programma, namelijk een extra HOV-verbinding en verbeteringen voor fietsers over de Amsterdamsebrug. Knooppunt Muiderpoort valt buiten de scope van het programmagebied Zeeburgereiland en IJburg. We beperken ons tot een agenderende en bemiddelende rol.

O10 Optimalisaties betrouwbaarheid IJtram

De IJtram zal in de toekomst 15 keer per uur met gekoppelde dubbele (of ongedeeld lange) tramstellen gaan rijden. De korte tijd tussen opvolgende trams maakt de lijn kwetsbaar voor verstoringen waarbij meerdere opvolgende trams elkaar beïnvloeden. Er is onderzocht of een betrouwbare dienstregeling met 15 trams per uur met gekoppelde dubbele (of ongedeeld lange) tramstellen mogelijk is. Wanneer wordt vastgehouden aan prioriteit bij verkeersregelinstallaties (VRI's), geen ongeregelde voetgangersoversteken of een extra tramlijn worden ingepast op het tracé, is een betrouwbare dienstregeling mogelijk. In dit onderzoekstraject is een aantal kleinere maatregelen naar voren gekomen die de betrouwbaarheid verder kunnen verbeteren. Dit zijn:

a) De toegang tot haltes is afwisselend aan de voor- en achterkant van de halte. Hierdoor verdelen reizigers zich beter over beide tramstellen. Halte Vennepluimstraat wordt daarom verplaatst naar de andere kant van het kruispunt **– gerealiseerd 2024.**
b) Begin 2025 heeft GVB in opdracht van de Vervoerregio het zgn. ATB-systeem in de Piet Heintunnel vervangen door slagbomen. Dit zorgt voor een hogere betrouwbaarheid en flexibeler inzet van materieel **– gerealiseerd 2025.**
c) Vanwege de onzekerheid over instap gedrag bij drukte en dubbele tramstellen monitoren we het instapgedrag en onderzoeken we of aangeven van locaties van tramdeuren op de haltes van toegevoegde waarde is **– te monitoren.**
d) Onderzoek of slimmer instellen van prioriteit bij verkeerslichten uitschieters in halteertijd kan voorkomen. Door de tijd tussen aankomst op halte en wit-fase afhankelijk maken van het moment op de dag, en daardoor beter af te stemmen met halteertijd kunnen clusters mogelijk voorkomen worden **– te monitoren.**
e) Er wordt onderzocht of het wachtlicht voor de Piet Heintunnel dichter bij de tunnel geplaats kan worden zodat een volgende gekoppelde dubbele tram op de halte Zuiderzeeweg kan halteren **– te monitoren.**
f) Indien nodig kan worden overwogen om de IJtram aan te sturen op basis van regelmaat, niet op basis van stiptheid (op drukke momenten). Dit zorgt voor constantere opvolgtijden en minder clusters. Dit vraagt om een andere manier van werken en is verder aan GVB ter uitwerking en afweging **– te monitoren.**

O11 Definitief eind- en laadpunt Strandeiland/Buiteneiland – actief

Om de HOV-buslijnen naar Amsterdam Bijlmer-Arena en Weesp te laten keren en laden, is een definitief eind- en laadpunt nodig in de Pampusbuurt op Strandeiland of op Buiteneiland. In 2025 zijn we gestart we met een locatiestudie naar deze definitieve eindhalte. Hierbij wordt gekeken naar de ruimtelijke inpassing van een eind-/laadpunt, en de vervoerswaarde van dit laatste stukje Bustracé op Strandeiland. Bij het definitieve eind-/laadpunt komt ook een chauffeursvoorziening.

O12 Korte termijn OV-maatregelen Zuiderzeeweg/IJburglaan – gerealiseerd 2024

Met de opening van InHolland en het Montessori Lyceum in de Sluisbuurt neemt het aantal ov-reizigers fors toe. Door drukte kunnen verkeersonveilige situaties ontstaan op en rondom de ov-haltes en oversteek nabij de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan. Daarom zijn er maatregelen genomen om de capaciteit te vergroten en de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals het verbeteren van de voetgangersoversteek over de Zuiderzeeweg, het vergroten van de capaciteit van de tramhalte Zuiderzeeweg, het verlengen van de bestaande bushalte aan de Zuiderzeeweg en een nieuwe bushalte (Rudolf Nurejevstraat) voor bus 37 ter hoogte van de Sluisbuurt. Alleen de extra toegangen naar de tramhalte zijn nog niet gerealiseerd. Eind 2024 is een schouw gedaan, hieruit is gebleken dat het voor nu niet nodig is om extra toegangen naar de tramhaltes te realiseren. Vooralsnog beperken we ons tot het monitoren van de voetgangersstromen.

Maatregelen fiets

F1 Pontverbinding Zeeburgereiland - Oostzijde stad – later gepland

In april 2021 heeft het college op basis van een variantenstudie geconcludeerd dat een vaste fietsverbinding (brug of tunnel) tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied, door de nautische eisen vanwege de scheepvaart, niet haalbaar is, dat wil zeggen niet inpasbaar of onbetaalbaar. In plaats daarvan wordt ingezet op verbetering van de bestaande fietsroute via de Amsterdamsebrug (F2). Parallel daaraan heeft in juli 2020 de Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam (commissie D'Hooghe) een stadsbreed advies gegeven. Daarin is voor het Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied geadviseerd geen vaste fietsverbinding (geen brug of tunnel) te bouwen, maar een pontverbinding te onderzoeken, in combinatie met het opwaarderen van de Amsterdamsebrug voor fietsers en Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Dit advies is door het college onderschreven. We monitoren nu jaarlijks het gebruik van de Tijdelijke Pont (F11), en plannen een evaluatie in voor 2027 voor de periode vanaf 2030.

F2 Verbetering Amsterdamsebrug – on hold of actief [Indien besluit B&W]

De verbetering van de Amsterdamsebrug voor langzaam verkeer is onderdeel van het project Verbinding Zeeburgereiland (O4/F2). In dat project is afgelopen jaren gekeken naar manieren om de Amsterdamsebrug op te waarderen voor fietsers. De verwachte sterke groei van het fietsverkeer over de Amsterdamsebrug tot 2043 moet worden gefaciliteerd door het aanleggen van een fietsbrug naast de Amsterdamsebrug, en het verbeteren van de toeleidende fietsroutes (F6b).

F2a Verbreden fietspad – on hold of actief [Indien besluit B&W]

Het huidige fietspad op de Amsterdamsebrug is te smal voor het verwachte aantal fietsers in 2030 en de verdere toename van het aantal tussen 2030 en het einde van de gebiedsontwikkeling op IJburg en Zeeburgereiland rond 2043.

Op de bestaande Amsterdamsebrug en de daar naartoe leidende aanbruggen moet ruimte worden geboden aan (bus 37), gemotoriseerd verkeer (auto's en vrachtvervoer), fietsers en voetgangers. Uit onderzoek is bovendien gebleken dat de constructie van de bestaande Amsterdamsebrug niet sterk genoeg is om deze brug uit te breiden. Gemotoriseerd verkeer moet vanwege de sterkte van de constructie binnen de bogen rijden en de buiten de bogen van de brug aanwezige bestaande fiets- en voetgangersstroken kunnen niet worden uitgebreid.

Desalniettemin zijn er mogelijkheden om een breder fietspad met meer capaciteit te realiseren. Knelpunt is het hiervoor beschreven niet kunnen uitbreiden van de fietspaden op de Amsterdamsebrug (de stalen boogbrug) zelf. Op de aanbruggen aan weerszijden van de boogbrug kan middels een andere baanindeling meer ruimte worden gemaakt voor fietsers. Voor de oversteek van het Amsterdam-Rijnkanaal zelf is echter een nieuwe fietsbrug (direct naast de bestaande Amsterdamsebrug) nodig. Het hierop gerichte voorkeursalternatief Verbinding Zeeburgereiland is op 10 oktober 2024 door de Raad vastgesteld. Verdere uitvoering van het

project is gepauzeerd i.v.m. het ontbreken van sluitende financiering, maar wordt weer opgestart als het College sluitende financiële dekking vindt.

F2b Op- en afritten naar Zuider IJdijk bij Amsterdam Rijnkanaal – on hold of actief [Indien besluit B&W]

De route over de Zuider IJdijk en Diemerzeedijk, via de Amsterdamsebrug richting stad, is aangewezen als hoofdfietsroute. Knelpunt in deze route is de opgang van de Diemerzeedijk naar de Amsterdamsebrug. Dat gaat nu nog met luie trappen, maar in het licht van de toekomstige sterke groei van het fietsverkeer en de behoefte aan fietscomfort, wordt voorgesteld hellingbanen aan te leggen. Deze maatregel is onderdeel van het voorkeursalternatief Verbinding Zeeburgereiland en verbonden met maatregel F2a.

F3 Luie trappen Schellingwouderbrug op Zeeburgereiland – on hold

Fietsers van het Zeeburgereiland naar stadsdeel Noord zijn aangewezen op de Schellingwouderbrug. Toegang tot de brug gaat nu alleen via de kruising Zuiderzeeweg/ Eef Kamerbeekstraat, een (drukke) autoweg. Rijkswaterstaat gaat in de toekomst aan de brug werken. Dat biedt kansen om werkzaamheden te combineren en luie trappen naar de brug te maken. Dat zorgt ervoor dat fietsers uit Noord voortaan van de brug gemakkelijk door kunnen fietsen naar de Sluisbuurt en verder naar het Oostelijk Havengebied (met de pontverbinding), en ook naar de Sportheldenbuurt en verder naar IJburg. Daarnaast is deze maatregel gunstig voor pendelende scholieren van de twee scholen in de Sportheldenbuurt en scholen in de Sluisbuurt.

F4 Fiets- en voetgangerstunnel tussen Sluisbuurt en Sportheldenbuurt – actief

De Sluisbuurt en de Sportheldenbuurt zullen worden verbonden met een fiets- en voetgangerstunnel. Deze wordt aangelegd onder de Zuiderzeeweg tussen de noordelijke auto-ontsluiting met de Sluisbuurt en de Schellingwouderbrug. De tunnel is onderdeel van de beoogde doorgaande fietsroute via de pontverbinding met de oostzijde van de stad (F1 / F11). Fietsers en voetgangers kunnen met deze maatregel de Zuiderzeeweg ongelijkvloers, dus veilig en comfortabel kruisen.

F5 Optimaliseren fietsroutes IJburg

Aan de hand van verschillende enquêtes en onderzoeken van de Fietsersbond zijn knelpunten en concrete optimalisaties voor belangrijke fietsroutes op IJburg geïnventariseerd. Voor het verbeteren van de fietsbereikbaarheid zijn de volgende maatregelen opgenomen in het maatregelenpakket.

F5a Ontbrekende schakel e-fietsroute van IJburg 2 door Diemerpark – te monitoren

Met de uitbreiding van IJburg ontstaat er behoefte aan een meer directe verbinding tussen IJburg 2 en de Diemerzeedijk. Een logische verbinding is via het Rieteiland Oost (Larikslaan) en de verbindende brug naar het Diemerpark. Het project beoogt de aanleg van een 180 meter lang en 3 meter breed fietspad in asfalt dat de verbinding maakt tussen het bestaande fietspad bij de brug en de Diemerzeedijk.

F5b Onderzoek legaliseren van twee richtingsfietsverkeer IJburglaan – on hold

Op Haveneiland-West komt 'tegen de richting in fietsen' regelmatig voor rondom de supermarkt Albert Heijn. Om de (subjectieve) veiligheid op het fietspad rond het winkelcentrum te verbeteren heeft de gemeente Amsterdam onderzocht of het aanleggen van een tweerichtingenfietspad ter hoogte van de supermarkt met minimale aanpassingen in de openbare ruimte mogelijk is. Deze maatregel is inhoudelijk klaar voor uitvoering, maar staan in de pauzestand, wachtend op definitieve dekking.

F5c Ruimte creëren voor fietsers bij de kruispunt Vennepluimstraat – on hold

Op het kruispunt Vennepluimstraat - IJburglaan steken veel fietsers de IJburglaan over richting de Nesciobrug. De opstelruimte op de IJburglaan is erg beperkt en ook de fietsroute over het kruispunt is onduidelijk. Ook voor fietsers op de Vennepluimstraat en Daguerrestraat is de ruimte klein. Het ontwerp hiervoor is gecombineerd met project F5b (hierboven). Deze maatregel is inhoudelijk klaar voor uitvoering, maar staan in de pauzestand, wachtend op definitieve dekking.

F5d Verkeersveiliger maken kruising Nesciobrug – Diemerzeedijk – gerealiseerd 2025

De kruising Nesciobrug - Diemerzeedijk was onveilig. Fietsers komen met relatief hoge snelheid van de brug af, terwijl doorgaand fietsverkeer op de Diemerzeedijk daar te weinig zicht op heeft en zelf ook vaak een hoge snelheid heeft. Het project Vernieuwing Diemerpark heeft beoogd de veiligheid te vergroten door de voorrangsrichting en de inrichting aan te passen.

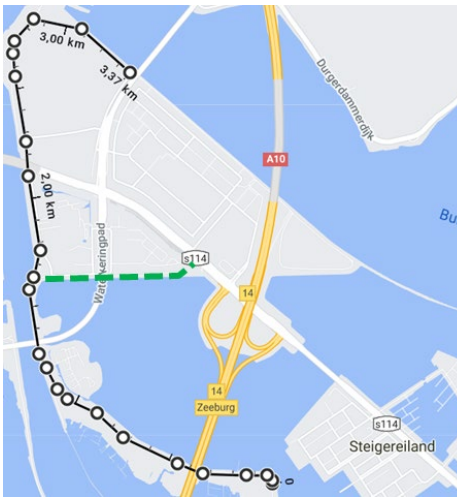
F6 Optimaliseren fietsroutes Zeeburgereiland

Aan de hand van verschillende enquêtes en onderzoeken van de Fietsersbond zijn knelpunten geïnventariseerd en is de volgende invulling voor een nieuwe fietsroute op Zeeburgereiland opgenomen.

F6a Fietspad van Zuider IJdijk naar IJburglaan / Bob Haarmslaan – later gepland

Een fietspad van de Zuider IJdijk naar de kruising van de IJburglaan met de Bob Haarmslaan, in combinatie met de hellingbaan naar de Amsterdamsebrug zoals voorgesteld onder F2b, verkort de route naar de Amsterdamsebrug met 300 meter. Dit geldt voor fietsers vanuit een deel van de Baaibuurt-Oost, een deel van de Sportheldenbuurt, de Bedrijvenstrook, de Oostpunt en voor fietsers vanuit IJburg. Deze fietsers hoeven dan geen gebruik te maken van het drukke kruispunt IJburglaan – Zuiderzeeweg. Op dit moment ligt de tramremise in de weg voor een directe fietsroute. Zo lang de tramremise op de huidige plek ligt moet deze nieuwe fietsverbinding daar omheen. Een deel van de route is reeds in 2023 opgeleverd als onderdeel van het project Dijkverzwaringsproject Zeeburgereiland. De uiteindelijke fietsverbinding (realisatie volledige route) zal onderdeel zijn van de gebiedsontwikkeling Baaibuurt Oost.

F6b Zuider IJdijk en Diemerzeedijk als fietsstraat – on hold of actief indien Besluit B&W – onderdeel van project F2]



Figuur F6b: Route fietsstraat

Om de drukke Nesciobrug te ontlasten is het aantrekkelijk maken van alternatieve fietsroutes een belangrijk onderdeel. Hier is echter maar één alternatief beschikbaar en dat is de route via de Amsterdamsebrug (verbreding voor fietsers, maatregel F2). Hierbij moeten ook de toeleidende fietsroutes naar de Amsterdamsebrug verbeterd worden. De toeleidende fietsroute via de IJburglaan wordt opgepakt met de Cruciale Mijl IJburglaan. Op Haveneiland is hier maatregel F10 en F5c voor in beeld en in het Diemerpark wordt het kruispunt Diemerzeedijk/Nesciobrug veiliger gemaakt (F5d). De toeleidende fietsroute via de Zuider IJdijk/Diemerzeedijk is ondergebracht in deze maatregel F6b. Hierbij zoeken we naar de samenhang van de maatregelen (F2, F5c, F5d, F6b, F10 en CRM) die de fietsketen en het alternatief verbeteren. Belangrijkste maatregel hierin is F2. Maatregel (F6b) is daarin ondersteunend. Het gaat hier om het verbeteren van de fietsroute van Zeeburgereiland naar Strandeiland (ongeveer 3,4 km). Zie in het kaartje de zwarte en de groene lijn (met de "randen" als fietsstraten/fietsverbindingen). Waar, hoe en of verbetering op de hele route nodig is, moeten we nog verder onderzoeken. De groene lijn is gedeeltelijk al gerealiseerd in het project Dijkversterking en wordt verder opgepakt in de gebiedsontwikkeling van Baaibuurt Oost. Het noordelijk deel wordt opgepakt in overleg met de Sluisbuurt. Het stuk tussen de Piet Heintunnel en Amsterdamsebrug was al onderdeel van maatregel F2. Met het opnieuw opstarten van het project Fietsbrug F2 is deze maatregel integraal onderdeel geworden van dat project.

F7 Fietsvoorzieningen bij HOV-haltes

De IJtram en de nieuwe HOV-bussen zullen voor veel bewoners op IJburg een aantrekkelijk alternatief vormen voor de auto. Voor delen van IJburg is de afstand tot de halte echter vrij groot (750 meter). Bewoners in die delen zijn daarom gebaat bij een goede fietsenstalling bij de HOV-haltes. Het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen bij de OV-haltes versterkt de ketenmobiliteit en maakt het aantrekkelijker en

makkelijker om het OV te nemen. De fiets is voor de bewoners van Zeeburgereiland en IJburg ook het voortransport naar het OV.
In mei 2020 is het gewenste aantal stallingsplekken bepaald voor bestaande en nieuwe OV-haltes. Het benodigde aantal plekken voor nieuwe haltes wordt meegenomen bij het ontwerp van de haltes in de gebiedsontwikkeling. Voor bestaande haltes is maatregel 7a toegevoegd.

F7a Extra fietsparkeerplaatsen bij o.a. huidige eindhalte lijn 26, halte Zuiderzeeweg – gerealiseerd 2023

Op drie bestaande haltes was vraag naar meer fietsparkeerplekken. Deze zijn in 2023 gerealiseerd:

- Halte Zuiderzeeweg: +32 plekken
- Eindhalte lijn 26: +40 permanente plekken, +200 tijdelijke plekken
- Bushalte Peter Martenslaan: +16 plekken

De tijdelijke plekken bij de huidige eindhalte van lijn 26 op Haveneiland zijn van belang omdat er op Centrumeiland veel nieuwe woningen gebouwd worden voordat de IJtram wordt doorgetrokken. Totdat de IJtram wordt doorgetrokken is de afstand tot de eindhalte relatief groot en is het voor de hand liggend om met de fiets naar de tram te gaan.



Figuur F7a: Locaties extra fietsparkeerplekken bij bestaande haltes.

F7b Extra deelfietsparkeerplaatsen t.b.v. pilot deelfietsen – gerealiseerd 2023

Het college heeft op 16 juli 2024 besloten de tijdelijke ontheffing aan Donkey Republic ten behoeve van het aanbieden van deelfietsen te verlengen tot 15 augustus 2025. Op 3 juni 2025 is de raad geïnformeerd over het besluit van het college om géén vergunningen voor een stadsbreed deelfietssysteem uit te geven, maar dat het wel mogelijk blijft om deelfietsen aan te bieden in specifieke (tijdelijke) buurthubs. De huidige ontheffing voor deelfietsen in buurthubs loopt af per 1 april 2026. Met het zicht op het uitwerken van een eventuele regionale aanpak deelmobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (waarover in 2026 besluitvorming zal plaatsvinden) is besloten om nu geen nieuwe Amsterdamse ontheffing/vergunning uit te schrijven. Dit betekent dat er voor een periode van zeker een jaar (april 2026 - april 2027) geen deelfietsen zullen staan in de Amsterdamse buurthubs.





Figuur F7b 1: Locaties deelfietsen pilot e-bike (plek voor 10 e-bikes per locatie).

Figuur F7b 2: Locaties deelfietsen pilot e-bakfietsen (1 bakfiets per locatie).

F7c Extra fietsparkeerplaatsen bij de OV-halte Diemerknoop – on hold

De bushalte Diemerknoop heeft in de OV keten een grote potentie. In de huidige situatie (2025) stoppen er al 8 lijnen, vanuit het Gooi, Almere, Amstelstation, Zuidoost, station Bijlmer-Arena, station Rai en station Zuid. Eind maart 2026 komt de buslijn Strandeiland-Weesp (49) er ook bij. Hierbij zal de halte Diemerknoop 9 lijnen hebben. Dit kan in de toekomst nog verder groeien als Almere verder groeit. Met name de buslijnen naar

Amstelstation (3) en station Zuid (1) vormen in combinatie met de bus (lijn 49, 66 en 360) of fiets vanaf IJburg een concurrerend alternatief voor de IJtram. Dit draagt bij aan de robuustheid van het OV. Hier ligt een grote



Figuur F7c 1: locatie fietsparkeren Diemerknoop



Figuur F7c 2: Fietsparkeervoorziening Diemerknoop (geen HOV kwaliteit)

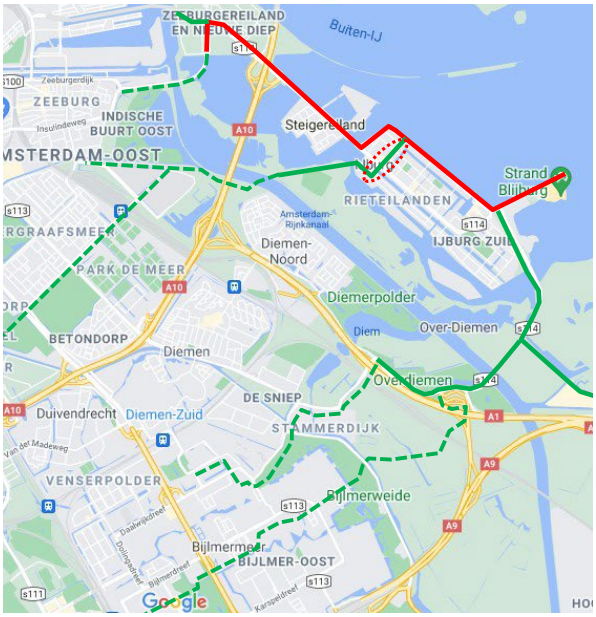
OV-potentie (ook mogelijk voor de ketenreis fiets-OV en auto-OV met een kleine K+R), die we beter kunnen benutten. Een onderdeel hiervan is hier meer bekendheid aan geven op Haveneiland Zuid, Centrumeiland en Strandeiland. Het realiseren van extra fietsvoorzieningen op HOV-kwaliteit en de toegankelijkheid van deze halte verbeteren is een eerste stap om dit beter te benutten en hier kenbaarheid aan de geven. Hoe de S114 goed en veilig overgestoken kan worden, en wat de meest geschikte locatie is voor de uitbreiding, moet nog worden onderzocht.

F8 Fietspad Overdiemerweg naar de Maxisweg – gerealiseerd 2021

Met het openstellen van de Maxisweg in 2021 voor autoverkeer is ook het fietspad langs de Nuonweg aangelegd en in gebruik genomen.

F10 Onderzoek e-fietsroute Amsterdamsebrug <-> Strandeiland – on hold

De e-bike is geschikt voor de relatief lange fietsafstanden vanaf IJburg. Het doel van deze maatregel is om de fietsinfrastructuur te verbeteren en de doorstroming van de e-bike te verbeteren. Dit om het gebruik van de e-bike zoveel mogelijk te stimuleren. Gezien de toenemende diversiteit in e-bikes, speed pedelecs en andere vervoersmiddelen die gebruik maken van het fietspad, en omdat op de IJburglaan en Zuiderzeeweg ook brommers en scooters (met gele nummerplaat) gebruik maken van het fietspad, is een breed fietspad gewenst.
De eerste stap is een onderzoek naar een geschikte brede e-bike route. Als vrij liggend fietspad wordt gedacht aan een breedte van 2,5 meter enkele richting of 4,5 tot 5 meter in twee richtingen. Op plekken met medegebruik van auto's wordt gedacht aan een inrichting als fietsstraat (indicatie 5,5 – 6,5 meter totale breedte, vormgeving conform afwegingskader fietsstraten). Er wordt gedacht aan de route van Strandeiland via Bert Haanstrakade, Steigereiland, Heermaburg t/m Amsterdamsebrug (rode route in figuur F10). Dit vraagt om een aantal aanpassingen aan de infrastructuur. Op een aantal plekken zijn al ingrepen voorzien. Zo is er al een extra fietsbrug nodig naast de Enneus Heermabrug omdat extra ruimte voor het autoverkeer nodig is op de bestaande brug. Ook in de projecten Cruciale Mijl en Verbinding Zeeburgereiland zijn verbeteringen voor de fiets voorzien zoals het verbreden van de fietsroute over de Amsterdamsebrug.



Figuur F10: Te onderzoeken brede e-fietsroute (rood) en belangrijke fietsrelaties (groen).

In het figuur F10 zijn ook de relaties naar de belangrijkste bestemmingen aangegeven in groen.

- Relatie Strandeiland-Amsterdamsebrug (Amsterdam Oost/Centrum/West)
- Relatie Strandeiland-Nesciobrug (Amsterdam Oost/Zuid/Diemen)
- Relatie Strandeiland-Premselabrug (Amsterdam Zuidoost/Diemen)

Op de bovenstaande relaties/routes moet onderzocht worden welke verbeteringen doorgevoerd kunnen worden. Rode cirkel is de Daguerrestraat. Hier is geen vrij liggend fietspad. Concreet is het verbreden van het fietspad op de Bert Haanstrakade en de Cas Oorthuyskade in beeld.

F11 Tijdelijke Pontverbinding - gerealiseerd 2023

Op Zeeburgereiland komen steeds meer bewoners, bezoekers en (onderwijs)instellingen. Het Oostelijk Havengebied verandert hierdoor van een oostelijke naar een meer centrale wijk in Amsterdam. Omdat het fietsverkeer toeneemt, is er behoefte aan betere fietsverbindingen, waaronder een pontverbinding. Deze is in 2023 in gebruik wordt genomen voor de duur van 7 jaar, tussen de Sluisbuurt en de kop van Sporenburg. De tijdelijke pont vaart op werkdagen van 07:00 tot 19:00 uur met een frequentie van 3x per uur.



Figuur F11: Route Tijdelijke Pontverbinding Zeeburgereiland – Oostelijk Havengebied

Maatregelen auto

A1 Aansluitingen Zuiderzeeweg met Sluisbuurt en Sportheldenbuurt – gerealiseerd 2021

Om de Sluisbuurt en de Sportheldenbuurt te ontsluiten zijn in 2021 nieuwe aansluitingen met het hoofdnet gerealiseerd. De huidige aansluiting met de Sportheldenbuurt is aangepast tot een LARGAS-aansluiting (LAngzaam Rijden GAat Sneller) die aan de westzijde ook de Sluisbuurt ontsluit. Een LARGAS lijkt op een langgerekte rotonde en zorgt door de weginrichting voor een zo gelijkmatig mogelijke doorstroming, waarin enerzijds zo min mogelijk hoeft te worden gestopt (bijvoorbeeld voor een verkeerslicht) maar anderzijds geen hoge snelheden bereikt kunnen worden.

Ten noorden van deze aansluiting, net ten zuiden van de Schellingwouderbrug, is een tweede LARGAS -aansluiting naar de Sluisbuurt gerealiseerd. Deze tweede aansluiting is nodig omdat bij een enkele aansluiting de straten te druk zouden worden om auto en fiets te kunnen mengen (30 km/u straten). Via deze aansluiting worden ook de parkeergarages aan de oostkant van de buurt ontsloten, zodat niet al het autoverkeer de buurt in hoeft.



A5 Extra rijstrook aan de A10 (westzijde) - actief

Eén van de maatregelen ter verbetering van de doorstroming die Rijkswaterstaat en de gemeente gaan onderzoeken is het verbreden van de A10 Oost. Het verbreden van de binnenring A10 Oost tussen de S114 en knooppunt Watergraafsmeer is opgenomen in het maatregelenpakket (A5) en zorgt ervoor dat de maatregel extra rijstrook toerit A10 (A3b, onderdeel Cruciale Mijl) effectiever kan worden toegepast. Hoe maatregel A5 wordt uitgewerkt is nog onbekend.

A7 Optimalisatie kruispunten Oostelijke ontsluiting – te monitoren

Aan de oostkant van IJburg, op de oostelijke ontsluiting is in het kader van Amsterdam Maakt Ruimte is in 2024 onderzocht of de busstroken kunnen worden gehandhaafd en of er met kleinere kruispunten (ontwerp 2029) gewerkt kan worden op de Muiderlaan.

Historie

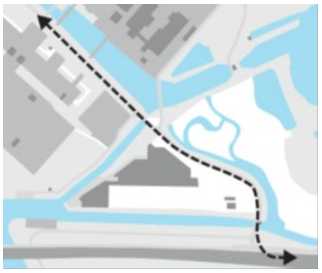
In de programma update van 2020 was naar aanleiding van nieuwe inzichten in verwachte gezinsgrootte en inkomen, en als gevolg daarvan extra verkeersgroei onderzocht of de oorspronkelijk beoogde kruispuntconfiguraties op de Muiderlaan en Pampuslaan nog voldoen. Dit bleek voor twee van de vier kruispunten niet het geval. Voor deze twee kruispunten (Pampuslaan – Muiderlaan en Muiderlaan – Strandeilandlaan – Peter Martensstraat) zijn extra opstelvakken nodig. Er zijn kruispuntontwerpen gemaakt voor een gefaseerde aanleg (in 2029 te realiseren ontwerp en in 2038 te realiseren ontwerp). Ook moesten de busstroken worden opgeheven om een 2x2 te maken.

Studie 2024

Op basis van de studie in 2024 lijkt het 2029 ontwerp met behoud van de busstroken op de oostelijk ontsluiting (S114 vanaf IJburg naar de A1) voldoende voor de eindsituatie. De uitbreiding past ook niet bij de nieuwe beleidsuitgangspunten van Amsterdam maakt Ruimte. Het verschil in inzicht komt met name door een bijstelling van de verwachte groei van het autoverkeer als gevolg van autoluw beleid. Dit blijft een punt van monitoring, waarbij doorstroming van het OV en de oversteekbaarheid aandachtspunten zijn. Mede hierdoor is het verstandig om de ruimtelijke reservering voor grotere kruispunten (ontwerp 2038) op deze plekken te behouden.

A8 Openstellen van de Overdiemerweg – gerealiseerd 2020

Sinds december 2020 is de Overdiemerweg ('Nuonweg') weer open voor verkeer. Deze openstelling maakt het mogelijk om de parallelweg van de A1 tussen de Fortdiemerdamweg en de Pampusweg te gebruiken als vrije busbaan. Aandachtspunt hier is de fietsoversteek van de Fortdiemerdamweg naar de Overdiemerweg. Hiervoor is fietsmaatregel F8b opgenomen. Die oversteek is nu nog erg rustig, maar monitoring en verder onderzoek moet uitwijzen of het kruispunt in de toekomst moet worden aangepast.



A10 Sluipverkeer weren van Bert Haanstrakade – actief

Op de Bert Haanstrakade zijn geen verkeerslichten en is weinig overstekend verkeer. Daardoor is deze route aantrekkelijk als alternatief voor de IJburglaan. Het doel van deze maatregel is het verkeer te verminderen op deze weg en het verkeer naar de IJburglaan en de oostelijke aansluiting te sturen.
Met de invoering van '30 in de stad' is de IJburglaan op Haveneiland ook 30 km/u geworden en is de route via de Bert Haanstrakade relatief aantrekkelijker geworden. Het niet weren van sluipverkeer zal ervoor zorgen dat de Bert Haanstrakade overbelast wordt en dat meer verkeer (van IJburg Oost, Strandeiland en Centrumeiland) gaat kiezen voor de westelijke ontsluiting (A10) die al overbelast is. Om het gedrag van het eerste moment te kunnen beïnvloeden is de ontwikkeling van Strandeiland dus het kantelpunt. De eerste woningen op Strandeiland worden in 2026 voorzien.

De maatregelen kunnen stapsgewijs steeds zwaarder worden uitgevoerd. Als maatregel moet in elk geval stap 1 genomen worden. Stap 2 en 3 kunnen ingezet worden indien stap 1 onvoldoende werkt. Hiervoor is het belangrijk dat deze maatregel gemonitord wordt op effectiviteit (concreet: verkeersintensiteiten en gemiddelde snelheid).

3 stappen:

1) Kleine maatregelen treffen zoals plateaus en/of sluizen.
2) De hele weg opnieuw inrichten als 30 km/u weg met o.a. klinkers en een smaller profiel (hoge kosten).
3) Een filter plaatsen voor autoverkeer (deze moet wel flexibel zijn indien er incidenten zijn of voor geplande werkzaamheden). Of dit ook echt mogelijk is moet goed onderzocht worden in samenwerking met verkeersmanagement

A11 Ontwikkelen P&R Zeeburgereiland – on hold

De huidige P+R Zeeburg is als tijdelijke voorziening aangelegd en bestaat uit twee terreinen – in de Baaibuurt Oost en Bedrijvenstrook – met een capaciteit van in totaal 400 autoparkeerplaatsen. Vanwege de gebiedsontwikkeling in de Baaibuurt West is Zeeburg I met een capaciteit van circa 200 parkeerplaatsen en 16 touringcarplaatsen per 2025 opgeheven. Zeeburg II en III kunnen nog tot 2030 in bedrijf blijven. Op de bedrijvenstrook is achter tankstation Kriterion een reservering opgenomen voor een definitief P+R parkeergebouw.

Het realiseren van een parkeergebouw Zeeburgereiland past binnen het vigerende P+R-beleid om te voorzien in P+R bij belangrijke invalswegen naar de stad en draagt bij aan de ambitie om de stad autoluw te maken en te voorzien in parkeer-, overstap- en overslagpunten ('hubs'). De beoogde locatie op de Bedrijvenstrook op Zeeburgereiland, dicht bij de A10 is strategisch gelegen op een belangrijke invalsweg naar de stad, dicht bij de snelweg en hoogwaardig openbaar vervoer (IJtram). De verplaatsing en het 'stapelen' dragen bij aan de hoeveelheid uitgeefbare grond voor stedelijke ontwikkeling met woon- en werkfuncties en daarmee verbonden voorzieningen in de Baaibuurten. Het maakt ook een maatschappelijk verantwoorde benutting van een geluidsbelaste strook langs de A10 mogelijk.
De ontwikkeling van het P+R parkeergebouw is in mei 2021 on-hold gezet vanwege beperkte financiële middelen. In 2025 is wel onderzocht in hoeverre de P+R Zeeburg III uitgebreid kan worden met 100 parkeerplaatsen ter compensatie voor het vervallen van Zeeburg I en deelmobiliteit kan worden toegevoegd voor zowel als onderdeel van de P+R propositie als voor het eiland zelf. De uitkomsten zijn nog niet bekend.

Maatregelen gedrag en smart mobility

G1 Parkeernorm 0,3 in Sluisbuurt en Baaibuurten – actief

Met de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan voor de Sluisbuurt is gekozen voor een parkeernorm van gemiddeld 0,3 parkeerplaats per huishouden. Het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) bevestigt dat het hanteren van zo'n beperkte parkeernorm een van de meest effectieve maatregelen is voor het terugdringen van autoverkeer. De toekomstige Baaibuurten liggen net zo dicht bij de binnenstad, en zijn even goed door OV ontsloten, als de Sluisbuurt. Daarom wordt voorgesteld om daar dezelfde lage parkeernorm te hanteren.

G2 Stimuleringsprogramma deelmobiliteit Sluisbuurt – on hold

Vanwege de lage parkeernorm van 0,3 die door de gemeenteraad is opgelegd aan de Sluisbuurt zal het autobezit er relatief laag zijn. Daarnaast is de Sluisbuurt dicht bij de stad en wordt hij met de fiets en het OV met de stad verbonden. Hierdoor is dit een geschikte plek voor deelmobiliteit. Samen met aanbieders van deelmobiliteit en ontwikkelaars wordt een integraal concept voor deelmobiliteit en parkeren opgesteld. Aan de hand hiervan zullen afspraken gemaakt worden over het beschikbaar maken van deelmobiliteit voor bewoners en bezoekers van de Sluisbuurt.

G3 Hubstrategie Strandeiland

Voor Strandeiland is een mobiliteitsconcept met mobiliteitshubs onderzocht. Naar aanleiding van dit onderzoek is in het stedenbouwkundig plan opgenomen dat een twintigtal kleinere buurthubs zullen worden ontwikkeld in combinatie met een grotere centrale wijkhub bij de toegang tot het eiland.

G3a Buurthubs – actief

De buurthubs zullen plaats bieden aan bewonersparkeren en deelmobiliteitsdiensten. In de tenders van bouwkavels zullen ook deze buurthubs worden opgenomen. Inmiddels zijn we gestart. De eerste buurthubs zijn aanbesteed als onderdeel van de gebiedsontwikkeling en in voorbereiding door ontwikkelaars. Er volgen nog meer tenders. In totaal zijn circa 20 buurthubs voorzien.

G3b Centrale wijkhub – later gepland

De centrale wijkhub in de Havenkom is na 2032 gepland en zal ook voor bezoekers zijn.

G4 E-fiets stimuleringsprogramma IJburg 2e fase

IJburg 2e fase ligt op ruwweg 10 kilometer fietsafstand van de binnenstad. Andere perifere locaties in en om de stad hebben al laten zien dat de e-bike zulke langere afstanden voor veel mensen heel goed overbrugbaar maakt. Een e-bike stimuleringsprogramma kan (meer) IJburgers van de 2e bouwfase overhalen om met de fiets naar stad of werk te gaan. Daarom zijn de volgende deelmaatregelen opgenomen in het mobiliteitsplan.

G4a Pilots e-bike programma nieuwe sociale huurder – gerealiseerd 2023 en 2024

Een pilot waarbij werk zoekende sociale huurders een e-bike op afbetaling kregen om een baan te zoeken bleek in Rotterdam erg succesvol. Een vergelijkbare aanpak is uitgeprobeerd op Centrumeiland met als doel om deze ook op Strandeiland te kunnen toepassen. Huurders konden kosteloos 8 weken de e-bike uitproberen onder begeleiden van een gedragsveranderingsexpert en ontvingen vervolgens een overnameaanbod dat passend is bij hun portemonnee. Na de lessen van de eerste pilot nam bij de tweede pilot maar liefst de helft van de deelnemers de e-bike over.

G4b Uitrol e-bike uitprobeeraanbod voor nieuwe sociale huurders – actief

Na dit aanbod in twee pilots succesvol te hebben getest is het plan om de ambitie om het probeeraanbod aan te bieden aan alle 4.000 nieuwe sociale huurders die de komende 15 jaar op Centrumeiland en Strandeiland komen wonen. In eerste instantie is gestart met de voorbereiding van een uitvraag voor de eerste circa 1.000 sociale huurwoningen. Zo wordt e-biken de norm en wordt deze doelgroep geholpen om barrières hierbij te overwinnen. Dit draagt bij aan de bewegingsvrijheid en is zowel voor de sociale huurders als voor de overheid de meest betaalbare en meest duurzame vervoerswijze. De effectiviteit wordt gemonitord en geëvalueerd en zo nodig wordt bijgestuurd.

G4c U stimuleren fietsroute IJburg-Zuidoost via Benno Premselabrug voor de E-bike – on hold

Bij nieuwe bewoners van Strandeiland wordt, via het e-bike probeeraanbod en via de communicatie over de buurthubs, de mogelijke vervoerswijzen naar veel bezochte bestemmingen gecommuniceerd. Onderdeel hiervan is de, voor veel bewoners onbekende fietsroute via de Benno Premselabrug.

G5 Spitsmijden – te monitoren

Spitsmijden wordt gezien als een potentieel effectieve maatregel omdat de spits in het gebied relatief kort is. De spitsperiode op Zeeburgereiland duurt slechts ongeveer 30 minuten. Met relatief beperkte inspanning kunnen reizigers mogelijk eerder of later vertrekken. Met hogeschool InHolland in de Sluisbuurt zijn afspraken gemaakt over gespreide lestijden volgens een dakpanrooster – gerealiseerd 2024. Op de bedrijvenstrook (tussen de Bob Haarmslaan en de Marie Baronlaan op Zeeburgereiland) wordt gedacht aan de ontwikkeling van enkele logistieke functies. Bij de tenders kan bijvoorbeeld een beperking van verplaatsingen in de spits worden meegegeven. Ook kan in bouwtenders de eis kan worden opgenomen dat bouwverkeer buiten de spits wordt afgewikkeld.

G6 Stimuleren deelmobiliteit – on hold

De afgelopen twee jaar is een aantal experimenten uitgevoerd met deel e-bikes en deel e-bakfietsen in de stad. Ook in Zeeburgereiland en IJburg wat een pilotlocatie voor zowel de deelfietsen als de deelbakfietsen. Op verschillende locaties, de deelfietsen bij OV-haltes en de bakfietsen in de woonwijken, waren deze te huren. Inmiddels is de pilotfase voorbij en geeft de gemeente de komende jaren in snel tempo meer vergunningen uit voor deelfietsen, deelbakfietsen, deelscooters en deelauto's. Het aantal deelvoertuigen in de stad zal daarmee naar verwachting sterk toenemen. De opgave in gebieden waaronder ook Zeeburgereiland en IJburg is om de druk op de openbare ruimte die op bepaalde locaties kan ontstaan te managen. Mogelijk door op bepaalde plekken/ hubs ruimte te faciliteren voor deze deelvoertuigen en ze op andere plekken te weren.

Op Centrumeiland beheert een bewonerscoöperatie een mobiliteitshub met deelmobiliteit. De gemeente heeft dit begeleid vanuit het e-Hubs programma van het Chief Technology Office (CTO).

Op Strandeiland wordt deelmobiliteit ook gestimuleerd door van ontwikkelaars te vragen om in buurthubs een bepaald oppervlakte in te richten voor deelmobiliteit. Het gaat om 1 deelauto per 25 woningen en ruimte voor andere deelmobiliteit (e-bikes, bakfietsen en scooter). In de Sluisbuurt blijft de gemeente mogelijk beheerder van de parkeervoorzieningen en kan vanuit die rol regie voeren op het aanbod van deelmobiliteit.

G7 Mobiliteitsmakelaar: loket waar mensen terecht kunnen – on hold

Mobiliteit is vaak gewoontegedrag. Een mobiliteitsmakelaar kan huidige en nieuwe bewoners bewegen om andere keuze te maken inzake mobiliteit en bereikbaarheid. Een mobiliteitsmakelaar voor het gebied die zorgt voor de uitvoering van een gedragsaanpak kan zo bijdragen aan meer duurzame en actieve mobiliteit.
Dit geldt niet alleen voor Zeeburgereiland en IJburg. Daarom wordt gekeken naar de mogelijkheid om vanuit verschillende mobiliteitsprogramma's of een stedelijk programma een gedragsaanpak opgezet kan worden.

G8 Brochure Mobiliteitsaanbod nieuwe bewoners – on hold

Wanneer mensen door een verhuizing hun patronen opnieuw gaan vormgeven is het een goed moment voor een duwtje in de richting van duurzame actieve mobiliteit. Bijvoorbeeld in de vorm van een (digitale) brochure voor nieuwe bewoners met passende suggesties. Dit geldt niet alleen voor Zeeburgereiland en IJburg. Daarom wordt ook hier gekeken naar de mogelijkheid om vanuit verschillende mobiliteitsprogramma's of een stedelijk programma gezamenlijk een gedragsaanpak opgezet kan worden voor nieuwe bewoners – naar voorbeeld van Mobility as a Service (MaaS) dienst die voor de Zuidas ontwikkeld wordt.