Gemeente Amsterdam



Ruimtelijk Kader

Zeeburgereiland

d.d. 22 juni 2024



Luchtfoto situering Zeeburgereiland in de stad

Inhoud

Samenvatting 5

1 Inleiding 13
1.1 Locatie 15
1.2 Opgave 17
1.3 Verantwoording 21

2 Visie Zeeburgereiland 23
2.1 Ambities 25
2.2 Ruimtelijke randvoorwaarden 31

3 Deelgebieden 33
3.1 Een nieuw stuk stad 35
3.2 Zone A10 45
3.3 Openbare ruimte 49
3.4 Hoofdinfrastructuur 51

4 Deelprojecten infrastructuur 59
4.1 Cruciale Mijl 61
4.2 Tramstalling 72
4.3 Verbinding Zeeburgereiland 75

5 Fasering en modules 79
5.1 Korte termijn en tijdelijkheid 81
5.2 Modules 82
5.2 Fasering 83

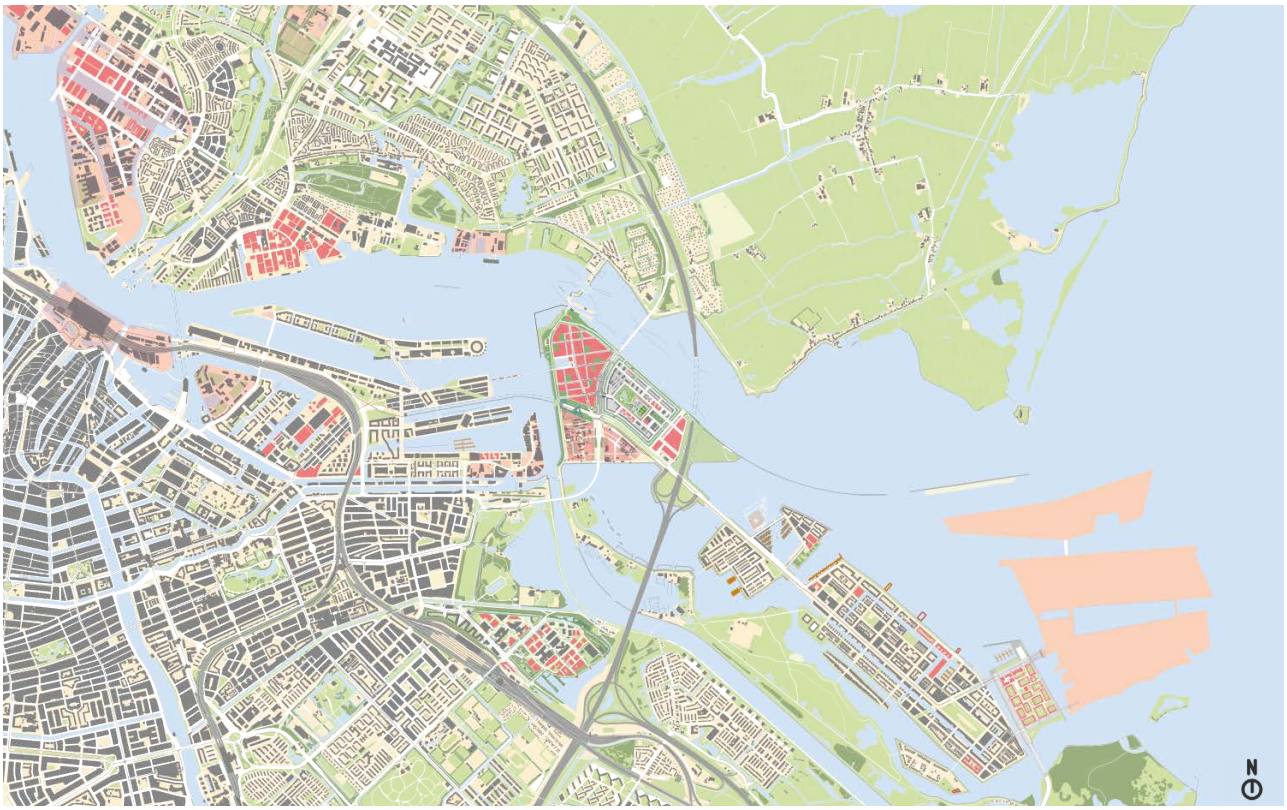
Bijlagen 91
Bijlage 1 Financiële paragraaf 93
Bijlage 2 Kortetermijnmaatregelen publieke ruimte 94
Bijlage 3 Kabels en leidingen 96
Bijlage 4 Profielen Zeeburgereiland 97
Bijlage 5 Alternatieven Amsterdamsebrug 106
Bijlage 6 Juridisch-planologische paragraaf 108
Bijlage 7 Overzicht oppervlaktes groen 109
Bijlage 8 Impressies IJburglaan en Zeeburgerplein met scenario's Cruciale Mijl 110



3D impressie Zeeburgereiland na volledige ontwikkeling



Samenvatting



Verankering van het Zeeburgereiland als schakel in het stedelijk netwerk



Deelgebieden, hoofdinfrastructuur, groene randen en NNN

Ruimtelijk kader Zeeburgereiland

Locatie in de stad

Het Zeeburgereiland is gelegen in het oostelijk deel van Amsterdam, aan de Oranjesluizen en het water van het IJ. Het eiland ligt tussen het Oostelijk havengebied en de eilanden van IJburg in oost-west richting, en tussen de Indische buurt en Waterland in noord-zuid richting. Het Zeeburgereiland heeft een unieke ligging in de stad, met zowel binnenstad als het open landschap in de nabijheid, en gelegen binnen de ring A10.
Zware infrastructuur die het eiland doorsnijdt, is een erfenis uit de tijd dat het eiland een bedrijvenlocatie aan de buitenrand van de stad was. Inmiddels is de positie van het eiland aan het veranderen van stadsrand naar een complete stadswijk, wordt het Zeeburgereiland tezamen met de stadsuitbreiding IJburg verankerd in de stad en groeit het aantal woningen op het eiland van de huidige 3.000 tot circa 10.000 woningen in de toekomst.

Aanleiding en doel

De groei en verdichting van de stad leiden tot een steeds grotere behoefte aan woningen met bijbehorende voorzieningen, maar tegelijkertijd ook aan bedrijven en technische voorzieningen zoals werven, afvaloverslag, hubs, tramstalling en onderstations. Veel van deze ruimteclaims zoeken hun plek op het Zeeburgereiland vanwege nog de beschikbare ruimte en de ligging aan de A10. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021) staan de Baaibuurten opgenomen als gebied voor stedelijke ontwikkeling tot gemengde stadsbuurt. De behoefte aan een afwegingskader voor het maken van keuzes tussen al deze ruimteclaims heeft geleid tot een opdracht voor een Visie Zeeburgereiland, in het vervolg een Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.

Het Zeeburgereiland heeft sinds de ontwikkeling van de Sportheldenbuurt en plan Sluisbuurt een nieuwe betekenis gekregen, als een stedelijk gebied met veel kansen voor de stad. Meerdere losse en in de tijd gespreide ontwikkelingen – woningbouw, stedelijke-, technische- en logistieke- voorzieningen, infrastructuur, groen en natuur – vragen om een integrale visie om goede afwegingen te kunnen maken.
Naast de ontwikkeling van de groene oevers, woonwerkbuurten en een bedrijventerrein zijn ook de verbindingen die over het Zeeburgereiland lopen in ontwikkeling. Vanuit het Mobiliteitsplan IJburg Zeeburgereiland wordt gewerkt aan infrastructuurprojecten die van belang zijn voor de bereikbaarheid van de gehele Oostflank.

Samen met het Ruimtelijk Kader maken drie infraprojecten onderdeel uit van de bestuursopdracht Zeeburgereiland: de ‘Cruciale Mijl’ voor de IJburglaan, ‘Verbinding Zeeburgereiland’ voor de Amsterdamsebrug en de ‘Tramstalling’ voor de definitieve stalling van tram 26. Daarnaast omvat de bestuursopdracht nog twee stedenbouwkundige visies en een projectnota voor de nog te ontwikkelen gebieden: Baaibuurt West en de Oostpunt.

Het doel van het Ruimtelijk Kader is om op basis van een lange termijnvisie het Zeeburgereiland als een leefbare, duurzame en inclusieve stedelijke wijk te kunnen ontwikkelen, door middel van uitgangspunten en onderlinge afhankelijkheid van deelprojecten in kaart te brengen en vast te leggen voor verdere uitwerking.

Werkwijze en participatie

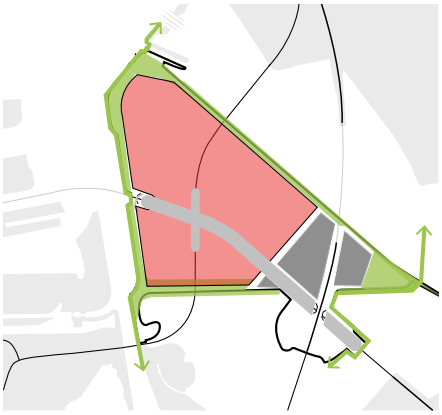
Uit brede ambtelijke workshops volgden de eerste uitgangspunten: het Zeeburgereiland is één van de kansrijke locaties binnen de ring A10 voor stedelijke woonmilieus in hoge dichtheden. Uit de grote publieksbijeenkomst begin 2020, drie (deels) online bijeenkomsten en verschillende meet-ups zijn concrete prioriteiten naar voren gekomen: stedelijkheid (meer voorzieningen) en leefbaarheid (meer groen). Het laten ontstaan van een complete, groene, autoluwe stadswijk is daarom het primaire doel, met ook acties en resultaten op korte termijn.

Ruimtelijke kwaliteit: groene oevers

De oevers zijn een belangrijke kwaliteit van het eiland. Deze bieden verre uitzichten over het water, dienen als waterkeringen en verbindingen tussen de buurten voor voetgangers en fietsers (rondje Zeeburgereiland). Op de buitendijkse hellingen van een deel van de oevers is er ruimte voor ecologische verbindingen: Natuurnetwerk Nederland (West en -Oost). Met paden op de kruinen van de waterkeringen, groene binnendijken en nieuwe parken is hier voor de bewoners van de dichtbebouwde buurten plek voor rust, uitzicht en recreatie. De oevers zijn doorlopend openbaar en groen, uitgezonderd de delen bij de jachthaven en de A10, en bij de toekomstige tramstalling op de Oostpunt. Andere technische- en logistieke functies die ten koste gaan van de primaire functies groen en recreatie, worden uitgesloten wanneer deze niet kunnen voldoen aan de randvoorwaarden zoals genoemd in dit Ruimtelijk Kader.

Complete stad

- Stadwijk
- A10 zone
- Groene zoom
- Hoofdinfrastructuur



Tramstalling naar Oostpunt/ Zone A10

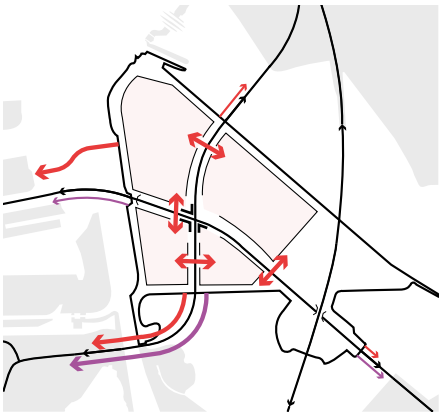
- Huidige tijdelijke tramstalling in Baaibuurt Oost
- Nieuwe definitieve tramstalling op de Oostpunt
- A10 zone



Verbonden buurten en verbonden eiland

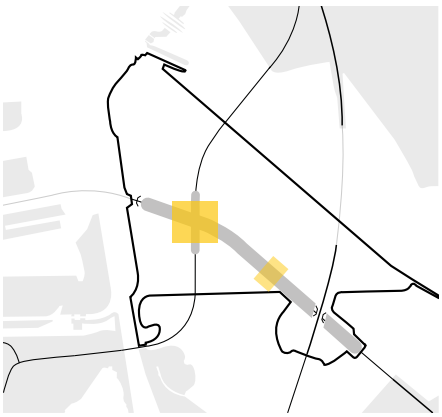
Huidige verbinding
- Fiets
- OV
- Auto

Toekomstige / verbeterde verbinding
- Fiets
- OV



Cruciale Mijl en het Zeeburgerplein

- Zeeburgerplein
- Doortrekken Bob Haarmslaan
- Cruciale Mijl (op Zeeburgereiland)



Toekomst van het eiland: een stadswijk

Het Zeeburgereiland wordt een complete stadswijk. Dit Ruimtelijk Kader biedt hiervoor de ruimtelijke en programmatische randvoorwaarden; daarbij wordt gemeentelijk beleid gevolgd ten aanzien van duurzaamheid. Het eiland maakt de laatste jaren een transformatie door van een stadsrand met industrie en tijdelijke functies tot een integraal onderdeel van het stedelijk waterfront. Tegelijkertijd wordt de zone rondom de A10 steeds meer een plek voor bedrijven en stedelijke logistiek en -techniek.

Baaibuurt West wordt nu gebruikt door tijdelijke functies, van wooncommunes tot bedrijfsloodsen en horeca. Transformatie van deze 'rafelrand' tot een gemengde, stedelijke buurt is mogelijk vanaf 2025. In het programma wordt naast de circa 900-1.800 woningen met bijbehorende voorzieningen ook rekening gehouden met een park aan de zuidoever. Voor volledig gebruik van de beschikbare ruimte is het intensief ontwikkelen van de Baaibuurt Oost met circa 500-1.400 woningen (een belangrijke, nog te nemen beslissing) afhankelijk van de definitieve locatie van de tramstalling en keuze voor inrichting van de IJburglaan. Samen met de nog te ontwikkelen Baaibuurt West, de in aanbouw genomen Sluisbuurt en de bestaande Sportheldenbuurt vormt deze buurt het stedelijke woonwerkdeel van het eiland. De ambitie is om het maximale aantal woningen te realiseren, in combinatie met de daarbij horende bereikbaarheidsmaatregelen op het gebied van openbaar vervoer en fiets.

Centraal in de stadswijk is de kruising van de IJburglaan en Zuiderzeeweg, het Zeeburgerplein, met de belangrijkste oversteken voor voetgangers en fietsers en de eerste halte voor tram 26 op het eiland vanuit de stad. Echter, er is sprake van een spanningsveld tussen de verbetering van deze oversteken enerzijds en de breedte van de IJburglaan in combinatie met de auto-intensiteit op de hoofdinfrastructuur anderzijds; hier ligt een opgave voor verdere uitwerking.
Langs de A10 wordt er zoveel mogelijk ruimte gemaakt voor bedrijven, technische voorzieningen en logistiek, in een compacte, stedelijke vorm en bij voorkeur met meervoudig grondgebruik. Een bedrijventerrein met noodzakelijke technische voorzieningen en de eerste bedrijven is al in ontwikkeling. Het tweede deel van de logistieke functies is in onderzoek op het westelijke deel van de Oostpunt.

Tramstalling op de Oostpunt

Om de Baaibuurt Oost optimaal te ontwikkelen, is het doortrekken van de Bob Haarmslaan en de bouw van de definitieve tramstalling op de Oostpunt nodig. De opstelsporen en de keerlus van de huidige, tijdelijke stalling verkleinen de potentiële ontwikkelruimte voor woningbouw. Daarnaast vormt de zandinstallatie met wasstraat een barrière voor de tweede, noodzakelijke ontsluiting van de buurt (in het verlengde van de Bob Haarsmlaan) en voor de verbinding tussen de Sportheldenbuurt en de toekomstige Baaibuurt Oost, met de groene oever aan de Zeeburgerbaai. De definitieve stalling biedt ruimte aan meer trams ten behoeve van de verlenging van tram 26 naar het Strandeiland. Dubbel grondgebruik met groen op het dak of een logistieke hub is een nadrukkelijke ambitie voor de toekomstige stalling.

Verbonden buurten, Zeeburgerplein

Onderlinge verbindingen van de buurten voor voetgangers zijn belangrijk voor het gezamenlijk gebruik van buurt- en wijkvoorzieningen. De IJburglaan en aanlandingen van de twee bruggen staan dat in de weg. De ambitie is om deze infrastructuurlijnen te laten transformeren tot stedelijke, groene stadslanen die bijdragen aan de leefbaarheid, met goede oversteken voor langzaam verkeer.

De kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg, met halte voor tram 26, is de centrale plek van het Zeeburgereiland. Op dit Zeeburgerplein moeten de buurten zich bij uitstek verbinden. Het stedelijke karakter van de plek wordt versterkt door aangrenzende bouwvolumes, met rooilijnen dicht op het plein, middelhoge gebouwwanden en hoogbouw tot zeventig meter. Uitzondering is de reeds bebouwde hoek van de Sportheldenbuurt, door een sloot gescheiden van het plein.
De ontwikkelingen rondom het plein zullen stapsgewijs gaan. Aan de zijde van de Sluisbuurt zorgt een tijdelijke broedplaats met buurtfuncties en horeca de komende tien jaar voor aansluiting op het plein. Later verschijnen daar blokken met stedelijke functies, kantoren en woningen. Verbetering van voetgangers- en fietsersoversteken aan alle zijden van dit plein is één van centrale vraagstukken van dit Ruimtelijk Kader en komt aan de orde in integrale scenario's voor het project 'Cruciale Mijl.' Daarin worden scenario's onderzocht met het ondergronds brengen van doorgaand autoverkeer waarmee de leefbaarheid op het maaiveld verbetert.

Verbonden eiland - duurzame mobiliteit

Het mobiliteitsplan IJburg/Zeeburgereiland geeft aan wat er nodig is om de toekomstige woonbuurten bereikbaar te houden per fiets, met openbaar vervoer en met de auto. Aanvullende maatregelen op het gebied van fiets en OV zijn nodig om de groei te faciliteren en het gebied bereikbaar te houden. Het plan voor de Sluisbuurt geeft voorrang aan de fiets en beperkt het gebruik van de auto door zeer lage parkeernormen. Dit is ook het uitgangspunt voor de nog te ontwikkelen Baaibuurten. Verder zal tram 26 in de toekomst frequenter rijden en onderzoekt het project

Visiekaart Zeeburgereiland



'Verbinding Zeeburgereiland' een verbreding van de Amsterdamsebrug ten behoeve van fietsers door er een extra fietsbrug tegenaan te bouwen, en een nieuwe OV-verbinding over of naast de Amsterdamsebrug, richting de Indische Buurt (en de Sluisbuurt in). In het voorkeursscenario is nu de variant van een fietsbrug opgenomen in combinatie met intensivering van buslijn 37; een tweede tramverbinding is voorlopig uitgesteld. Ook voor de Sluisbuurt zijn deze betere verbindingen van groot belang, evenals de tijdelijke en vanaf 2030 een mogelijk definitieve pont richting het Oostelijk Havengebied.
Het belangrijkste is dat tram 26 er onbelemmerd en frequenter dan nu moet kunnen doorrijden. Dat vergt minimaal een grotere tramstalling en een aanpak van conflictpunten tussen de tram en druk autoverkeer op de kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg en bij de op- en afritten van de A10. Mede door de ontwikkeling van Strandeiland voorspellen prognoses dat het autoverkeer op deze punten gaat groeien en daarmee minder regelbaar wordt.

IJburglaan en Cruciale Mijl

De stadsbrede Agenda Autoluw remt de groei van het autoverkeer weliswaar af voor de stad als geheel, maar tegelijkertijd stimuleert het die groei op het Zeeburgereiland omdat de IJburglaan één van de weinige corridors is waar autoverkeer naartoe zal worden geleid. Dat heeft consequenties voor de 'Cruciale Mijl', het stuk IJburglaan vanaf de Piet Heintunnel tot en met Steigereiland.
Het project 'Cruciale Mijl' heeft als opdracht om dit mobiliteitsvraagstuk aan te pakken. Met de genoemde forse gebiedsontwikkeling eromheen heeft het project een dubbele doelstelling: ruimtelijke kwaliteit (leefbaarheid, inpassing stedelijk programma) en doorstroming van verschillende verkeerssoorten (openbaar vervoer, fiets, auto). Vier scenario's zijn onderzocht. Drie scenario's voor de Cruciale Mijl (scenario 1-, 1 en 2) verschillen op het Zeeburgereiland met name in de lengte van twee-laagse oplossingen, waarbij geldt: hoe langer de onderdoorgang of tunnel, hoe meer ruimtelijke kwaliteit en oversteekbaarheid, en hoe meer woningen, des te hoger de kosten.
Het verschil in het aantal woningen betreft vooral de Baaibuurt Oost. Het hoogste aantal (ca. 1.400, tevens afhankelijk van uitwerking planvorming Baaibuurt Oost) is mogelijk door een groter te bebouwen oppervlak in combinatie met een smaller profiel van de IJburglaan, door de lange tunnel in scenario 2. Een auto-onderdoorgang met een maximaal mogelijke lengte in scenario 1 heeft een programma van 700 woningen als gevolg in de Baaibuurt Oost en verdubbeling van rijstroken op het Steigereiland. Met een nog kortere auto-onderdoorgang in scenario 1- wordt het aantal woningen vanwege een volledig dove gevel nog lager, namelijk circa 500 woningen. De IJburglaan krijgt een 2x3 rijbanen profiel, in plaats van de huidige 2x2 rijbanen. Gevolg van deze scenario's is dat er vanuit de Sluisbuurt en de Baaibuurten geen directe toegang meer is voor auto's richting de Piet Heintunnel. Voor alle drie scenario's wordt uitgegaan van de tramstalling op de Oostpunt en noordligging van tram 26 op het Zeeburgereiland.
Als integraal antwoord op de dubbele doelstelling had scenario 2 de voorkeur. In de afweging tussen het aantal woningen, ruimtelijke kwaliteit, doorstroming van openbaar vervoer, fiets, auto en kosten was in eerste instantie scenario 1 het voorkeursscenario. Echter, bestuurlijk is vanuit financiële overwegingen scenario 1- als vertrekpunt gekozen voor het project Cruciale Mijl. Dit heeft tevens gevolgen voor het toekomstige profiel van de IJburglaan en verkeersoplossingen voor het Zeeburgerplein.
In aanloop naar scenario 1- zal volgens scenario 0+ (het vierde scenario) worden gezocht naar andere, tijdelijke mogelijkheden om het Zeeburgerplein te laten functioneren, zoals het schrappen van afslagen voor auto's die het spoor van tram 26 kruisen. Ook zal dan worden gezocht naar oplossingen om voetgangers, fietsers en groen meer ruimte te geven. Kortetermijnmaatregelen, zoals het planten van bomen en struiken langs de IJburglaan en verbreden van fiets- en voetpaden, horen bij de eerste acties, met als doel het verbeteren van de leefbaarheid.

Visiekaart en Randvoorwaardenkaart

Dit Ruimtelijk Kader bevat twee hoofdkaarten: de Visiekaart en de Randvoorwaardenkaart. Beide kaarten worden verder toegelicht in hoofdstuk 2.
De Visiekaart biedt een lange termijn horizon voor het Zeeburgereiland, richting een complete stadswijk in de stedelijke context. Dit is een streefbeeld.
De Randvoorwaardenkaart is gedetailleerder en geeft ruimtelijke randvoorwaarden voor ruimteclaims die zich nu en in de komende jaren voordoen. Het geeft rooilijnen mee en minimale eisen die vanuit leefbaarheidsoverwegingen aan toekomstige ontwikkelingen worden gesteld.

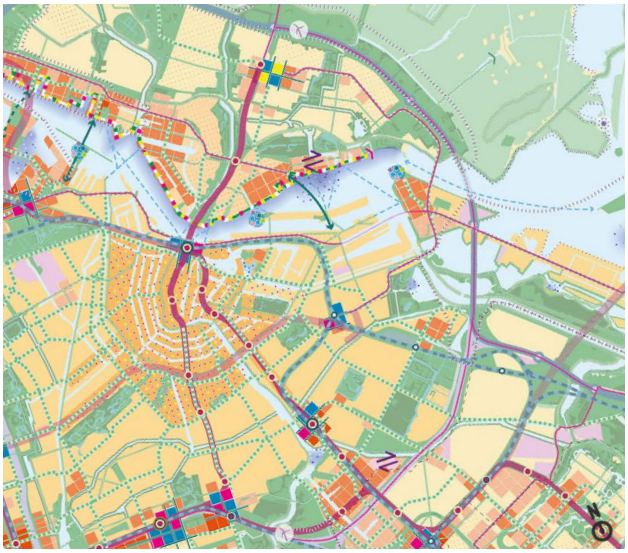
Het Ruimtelijk Kader maakt op de kaarten de volgende reserveringen voor de toekomst:

- 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

Status

Het Ruimtelijk Kader bouwt voort op de Startnotitie Ruimtelijk kader (2020) en biedt handvatten ter waarborging van samenhang tussen verschillende mobiliteits- deelprojecten van de bestuursopdracht (2021). Het is tevens een afwegingskader voor de huidige en toekomstige ruimteclaims, ten behoeve van goede ruimtelijke ordening. De deelprojecten zelf volgen eigen besluitvorming volgens Plaberum en PBI.

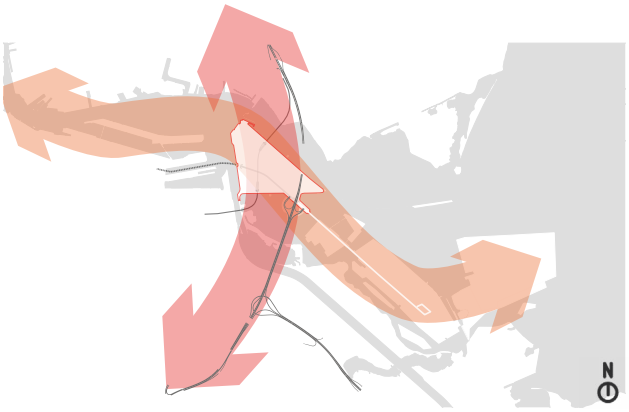
1 INLEIDING



Omgevingsvisie Amsterdam 2050: toekomstbeeld



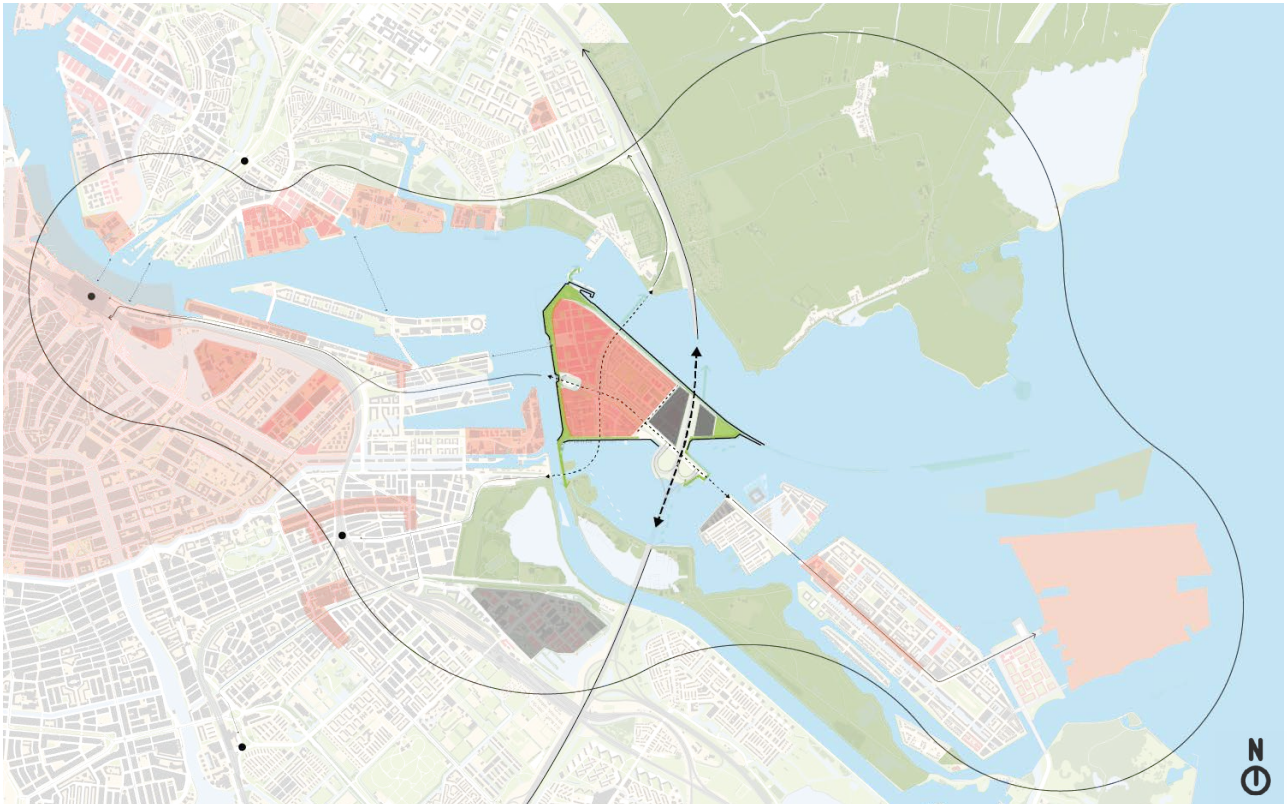
Omgevingsvisie Amsterdam 2050: groen- blauw raamwerk



Zeeburgereiland als onderdeel van het waterfront en de ringzone



Zeeburgereiland als stapsteen tussen Waterland en de Diemerscheg



Zeeburgereiland in de omgeving

1.1 Locatie

Het Zeeburgereiland is gelegen in het oostelijk deel van Amsterdam, aan de Oranjesluizen en het water van het IJ. Het eiland ligt tussen het Oostelijk havengebied en de eilanden van IJburg in oost-west richting, en tussen de Indische buurt en Waterland in noord-zuid richting. Het Zeeburgereiland heeft een unieke ligging in de stad, met zowel binnenstad als het open landschap in de nabijheid, en binnen de ring A10. Het eiland is omgeven door water. Een bewoner van de Sportheldenbuurt op het Zeeburgereiland beschreef zijn woonplek als met de woorden: "ik woon aan zee".

Tussen 1870 en 1890 wordt de basis van het Zeeburgereiland gevormd. Het begint met de bouw van de Oranjesluizen en de aanleg van de westelijke dijk (Zuider-IJdijk) langs de voorhaven van het Merwedekanaal (huidige Amsterdam Rijnkanaal). Vervolgens wordt een strekdam van circa 4.300 meter lengte aangelegd ter versmalling van het IJ, verbonden met de oude Diemerzeedijk. Met de aanleg van de zuidelijke dijk is de kenmerkende driehoekige vorm van het eiland gerealiseerd en ontstaat hier een baggerbergplaats, een depot voor het storten van opgebaggerd slib.
De bouw van de Amsterdamsebrug en de Schellingwouderbrug (het Zuiderzeewegtracé) eind jaren '50 maakte het Zeeburgereiland bereikbaar, vooral voor bedrijvigheid en initiatieven die elders in de stad niet gewenst zijn. In 1990 is ook de ringweg A10 voltooid met de Zeeburgertunnel als sluitstuk en is de naamgeving van 'Eiland Zeeburg' veranderd naar 'Zeeburgereiland'. Met de komst van IJburg in het begin van dit millennium wordt ook de IJburglaan aangelegd. Deze ontsluitingsweg rijgt de eilanden van de IJburg-archipel aaneen en verbindt ze met de binnenstad, dwars over het Zeeburgereiland.
Vanaf het einde van de rioolwaterzuiveringsinstallatie in 2005, nog steeds aanwezig in de vorm van de drie silo's, kon er gestart worden met de ontwikkeling van het Zeeburgereiland als woonlocatie.

Sluitsteen van het binnen-IJ

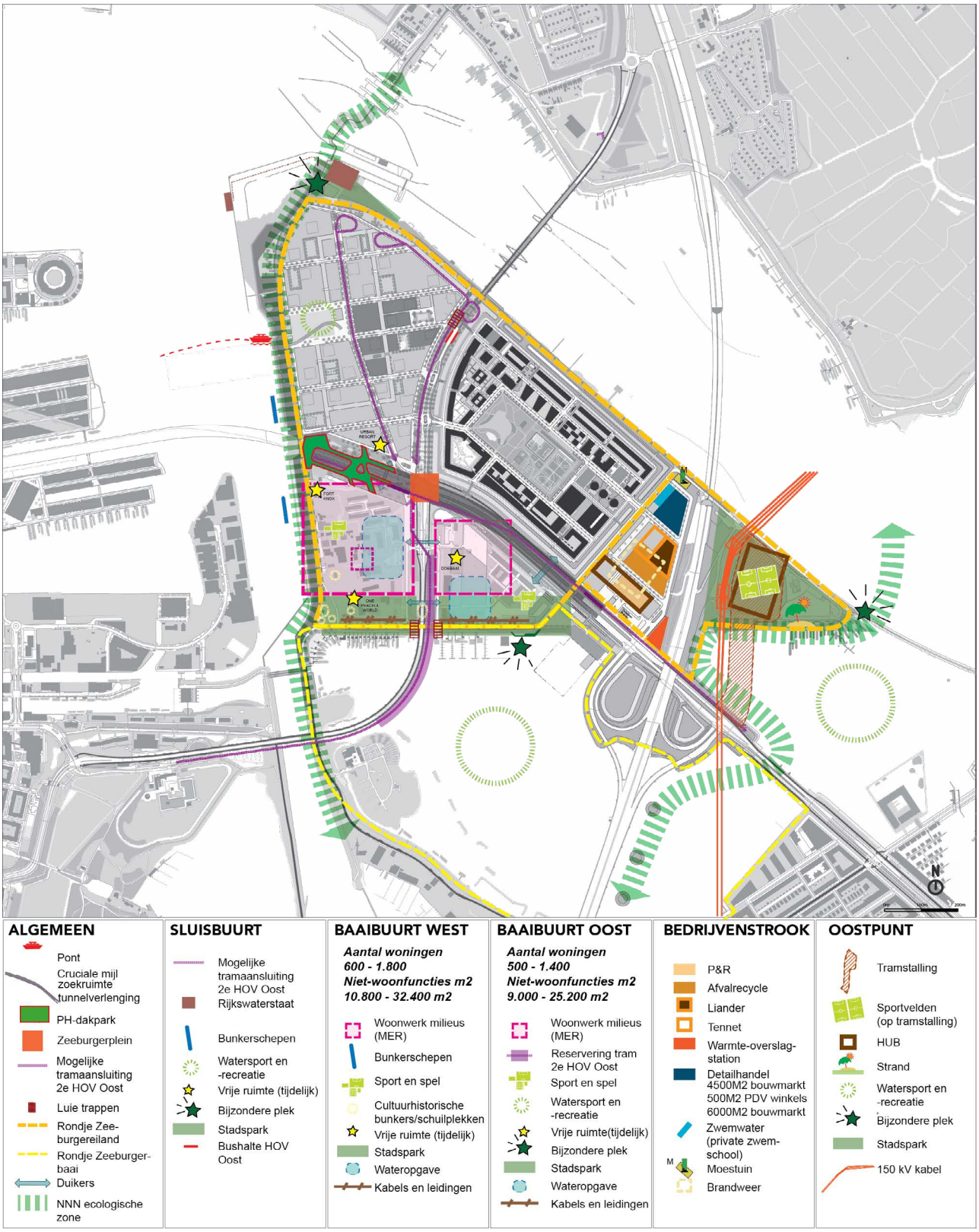
Het Zeeburgereiland ligt aan de Oranjesluizen en is daarmee gesitueerd tussen het binnen- en het buiten-IJ. Het eiland is omgeven door diverse wateren en elke buurt oriënteert zich op een ander type water: De Sluisbuurt vormt de sluitsteen van het binnen-IJ, de Baaibuurten richten zich op het meer luwe water van het Amsterdam-Rijnkanaal en de Zeeburgerbaai en de Sportheldenbuurt grenst aan het buiten-IJ. De Oostpunt ligt buitendijks. Waar de Sluisbuurt aansluit op een stedelijk waterfront, heeft de Oostpunt het meest weidse uitzicht over het landschap van Waterland en het IJmeer. De zuidelijke rand doet mee in het geheel van groene oevers rondom baaien en lagunes aan de oostzijde.

Tussen stad en het landschap

Het Zeeburgereiland heeft een unieke ligging in stad met zowel stad en land in de nabijheid. De primaire waterkering van het eiland lag voorheen langs het Amsterdam-Rijnkanaal, waardoor het Zeeburgereiland als geheel buitendijks is aangelegd. Nu het eiland volop in ontwikkeling is en er straks ongeveer 20.000 mensen wonen moet ook het eiland bescherming tegen het water krijgen. Daarom zijn de noord- en de zuidzijde van het eiland onlangs opgewaardeerd naar primaire waterkeringen, en kan de westelijke waterkering worden afgewaardeerd, zodat het eiland als geheel binnendijks is komen te liggen; het waterpeil op het eiland is gelijk aan het binnen-IJ. Het Zeeburgereiland hoort nu echt bij de stad.
De westelijke dijk fungeert als ecologische verbinding Diemerscheg-Waterland en de Oostpunt is een stapsteen voor ecologie, maar biedt ook ruimte voor recreatief groen. Beide zijn onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN); rondom de Oostpunt leven onder andere ringslangen, vleermuizen en otters. In het regionale fietsnetwerk fungeert het eiland als schakel tussen stad en land. De verschillende fietspaden over bruggen en dijken vormen een verbinding tussen stadsdeel Oost en het landschap van Waterland.

Kop van de Oostflank

Het Zeeburgereiland is gelegen in Amsterdam Oost. Waar het voorheen een rafelrand van de stad was, is het nu - met de verdere ontwikkeling van IJburg - een schakel tussen het centrumstedelijke milieu en de oostflank van Amsterdam. De eerste woningen op Centrumeiland zijn reeds opgeleverd en in 2025 staat de oplevering van de eerste woningen op Strandeiland op de planning. Daarnaast zal naar verwachting in 2023 zal ook nieuw land gemaakt worden ten behoeve van het Buiteneiland. De ontwikkeling van deze tweede fase van IJburg betekent een verdubbeling van het huidige aantal woningen op IJburg, tot ruim 20.000 woningen.
De ontwikkelingen op zowel Zeeburgereiland als IJburg gaan in een razend tempo en hoe verder IJburg groeit, des te meer Zeeburgereiland onderdeel wordt van de groeiende stad Amsterdam. In het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg (2018, update in 2021) staat het pakket aan maatregelen waarmee Zeeburgereiland, IJburg en in het algemeen de oostkant van de stad bereikbaar kan blijven parallel aan de grootschalige gebiedsontwikkeling. Voor alle modaliteiten worden maatregelen voorgesteld. Deze worden uitgewerkt in uitvoeringsprojecten. Maatregelen die genoemd worden voor Zeeburgereiland zijn bijvoorbeeld: een extra bushalte langs de Schellingwouderbrug, een pontverbinding tussen Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied, maar ook diverse scenario's voor de IJburglaan.



Opgavekaart Zeeburgereiland (stand van zaken januari 2023)

1.2 Opgave

Inmiddels is de positie van het eiland veranderd van stadsrand naar een complete stadswijk, en wordt het Zeeburgereiland tezamen met de stadsuitbreiding IJburg verankerd in de stad.
Het Zeeburgereiland is volop in ontwikkeling naar een stedelijk gebied, op een strategische locatie in de stad. De Sportheldenbuurt is al een behoorlijk eind op streek, de bouw van de Sluisbuurt is reeds gestart en de ontwikkeling van Baaibuurt West tot stedelijke woonbuurt staat voor de deur. Het eiland verstedelijkt en de stad groeit, binnen de grenzen, in een hoog tempo. Stadsbreed worden er studies gedaan naar de verbetering van de infrastructuur, logistiek en ruimte voor stedelijke voorzieningen. Er komen verschillende ruimteclaims af op het Zeeburgereiland, zoals uitbreiding van de tramstalling in Baaibuurt Oost en een logistieke hub op de Oostpunt, maar ook meer bedrijven, onderstations, woningen, sportvelden en andere stedelijke voorzieningen. De druk op de nog onbestemde ruimte, nu nog in tijdelijk gebruik, neemt toe.

Wat betekenen al deze ruimteclaims voor de toekomstige ontwikkeling van dit eiland, strategisch gelegen binnen de ring A10 én aan het waterfront? Handvatten voor de ruimtelijke ontwikkeling van het eiland als geheel zijn al sinds 2005 niet meer herzien. Dat de situatie sinds het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland uit 2005 veranderd is, is zeker. Waar het Zeeburgereiland voorheen de rafelrand van de stad was, wordt het nu - vooral met de ontwikkeling van IJburg tweede fase - de schakel tussen het centrumstedelijke milieu en de oostflank van Amsterdam.

Dit Ruimtelijk Kader is de opvolger van het in 2005 door de Raad vastgestelde Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland. Dit kader wordt door de Raad vastgesteld en is richtinggevend voor de ruimteclaims en -keuzes in de komende periode. Het document bouwt voort op de Startnotitie Ruimtelijk kader (2020) en biedt handvatten ter waarborging van samenhang tussen verschillende mobiliteitsdeelprojecten van de bestuursopdracht uit 2021 en een afwegingskader voor de huidige en toekomstige ruimteclaims, ten behoeve van goede ruimtelijke ordening.
Het Ruimtelijk Kader geeft richting op hoofdlijnen, en biedt tegelijkertijd ruimte aan initiatief en lokaal ondernemerschap. Zo ontstaat er diversiteit en eigenheid in de manier waarop het eiland zich ontwikkelt. Dit betreft niet alleen het bouwen, maar ook het beheer en de programmering van de eigen leefomgeving en vrije ruimte.

Ruimteclaims en initiatieven

De aanleiding voor het opstellen van dit Ruimtelijk Kader is meerledig en heeft zich voornamelijk in de afgelopen vijf jaar gevormd, uiteindelijk tot een bestuurlijke opdracht in 2021.
Om te beginnen met diverse inpassingsvraagstukken voor het Zeeburgereiland, in de hoofdrol de uitbreiding van de stalling voor tram 26, sportvelden voor de groeiende stad en een punt voor afvaloverslag van land naar het water. Al deze ruimteclaims kregen daarbij een projectie op de Oostpunt van het eiland, terwijl juist dat deel gereserveerd was voor een park, als onderdeel van een nieuwe, gezonde leefomgeving in de stad. Daarnaast moet hier rekening gehouden worden met de NNN, een ecologische verbinding aangewezen door de Provincie.

Hoofdvragen bestuurlijke opdracht

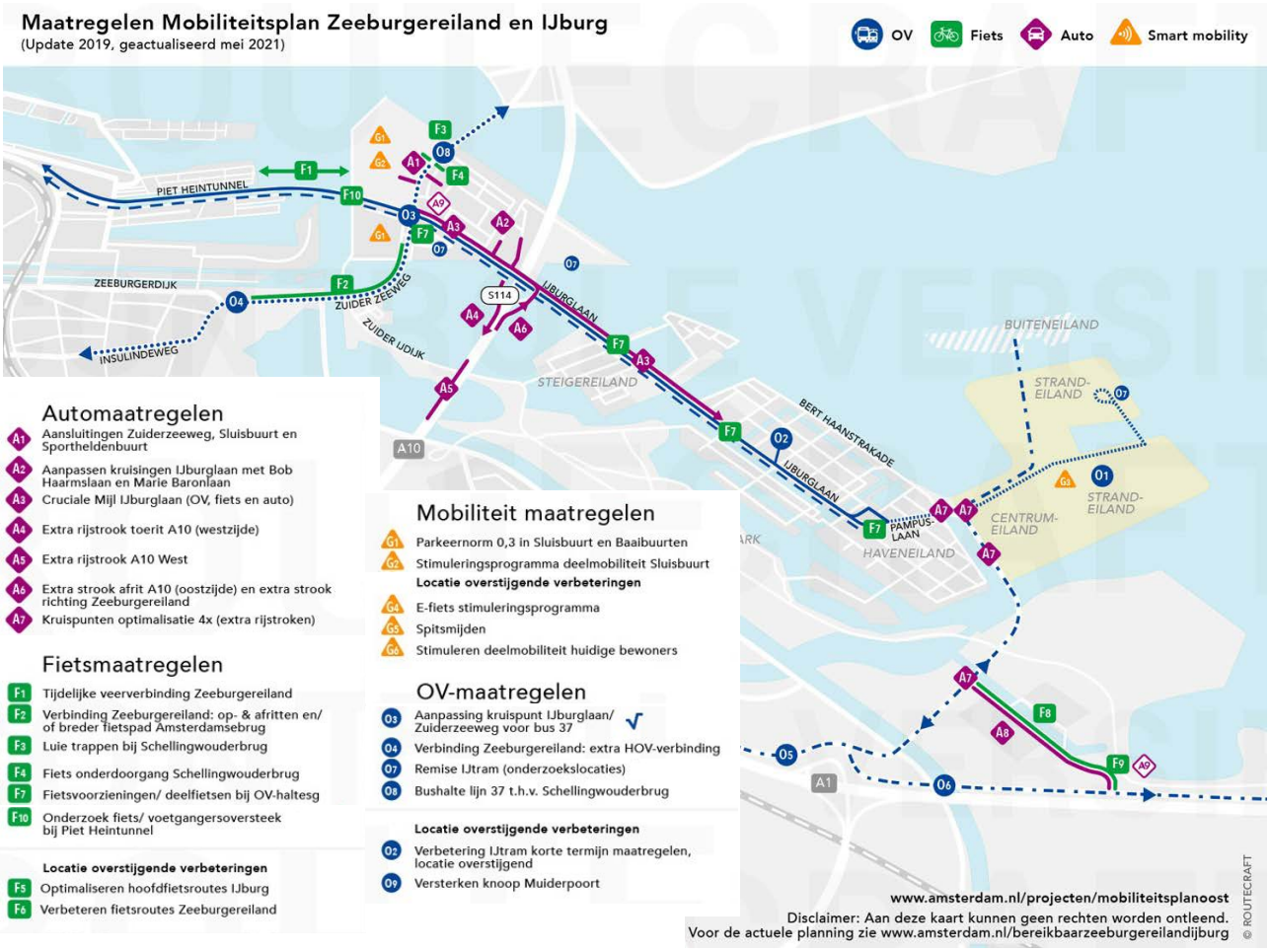
Dit ruimtelijk kader is een antwoord op de bestuursopdracht van najaar 2021. De opdracht daarin was om inzichtelijk te maken welke keuzes er zijn voor ruimteclaims en maatregelen op het Zeeburgereiland, die bijdragen aan een gebiedsontwikkeling met stedelijke kwaliteit èn verbetering van de bereikbaarheid voor alle modaliteiten, ook op korte termijn. De bestuursopdracht formuleerde twee hoofdvragen, waar dit ruimtelijk kader antwoord op biedt:

1. Stel een ruimtelijk-programmatisch kader op voor de inrichting van het Zeeburgereiland (in navolging van de startnotitie Ruimtelijk kader Zeeburgereiland), waarbij de bereikbaarheidsopgaven en gebiedsontwikkeling integraal worden beschouwd, met bijzondere aandacht voor kortetermijnmaatregelen, leefbaarheid en groen waar we sowieso geen spijt van kunnen krijgen (no-regret).
2. Werk uit wat er gebeurt als we uitgaan van autonome ontwikkelingen met minimale verkeersmaatregelen op kortere termijn (het ‘nul-plus-scenario’).
   Onderzoek of, en voor hoe lang, kleine en goedkopere maatregelen (deel)oplossingen voor bereikbaarheidsknelpunten kunnen bieden, met behoud van ontwikkelcapaciteit van de buurten.

Het ontwikkelpad voor de komende jaren betreft los van dit integrale Ruimtelijk Kader ook verscheidene separate planproducten, waarover te zijner tijd (gefaseerd) aparte besluiten volgen.



GVB IJveer Amsterdam "Sluisbuurt - Ertskade"



Mobiliteitsplan IJburg / Zeeburgereiland (mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg, 2021)

Met het bouwen van nieuwe woningen en voorzieningen werd vervolgens het vraagstuk van de bereikbaarheid toegevoegd, ook in relatie met de nieuwe ontwikkelingen op IJburg. Hoofdrolspelers in de mobiliteitsopgave zijn een pontverbinding bij de Sluisbuurt, vervoersverbindingen over de Amsterdamsebrug en de IJburglaan als cruciale factor in de aantakking van de oostflank met de binnenstad. Met al deze ruimtelijke opgaven komt de leefbaarheid op het Zeeburgereiland de komende jaren flink onder druk te staan. Als dat niet tijdig op orde is gebracht, dan loopt de gebiedsontwikkeling straks vast, ook juridisch. Grote keuzes en investeringen lijken onafwendbaar. Deels zijn die al gemaakt in door de raad vastgestelde plannen, maar voor een belangrijk deel liggen die nog voor ons.

Verstedelijking

Sinds 1984 neemt de bevolking van Amsterdam toe, de laatste jaren versneld, met ruim 10.000 personen per jaar. Ook het economisch belang van de stad neemt regionaal en nationaal toe. De stadsdelen binnen de ring A10 behoren tot de economisch belangrijkste vierkante kilometers van Nederland. Het zwaartepunt ligt in de ringzone, met name op plekken die een verbindende functie hebben met achterliggende ontwikkelgebieden. Het Zeeburgereiland is één van deze plekken.

De 'Koers 2025-Ruimte voor de Stad' is als ontwikkelstrategie voor de middellange termijn in mei 2016 door het Amsterdamse College vastgesteld. De ontwikkelstrategie onderstreept de in de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) ingezette strategie van verdere verdichting van de stad met aantrekkelijke en diverse stedelijke milieus. In vergelijking met het plan voor het Zeeburgereiland uit 2005 worden er nu significant meer woningen gepland: de circa 5.500 woningen voor het hele eiland van het vorige plan betreft nu het aantal woningen in de Sluisbuurt alleen. In totaal wordt het aantal woningen verdubbeld.
Het huidige college heeft op gebied van woningbouwproductie een ambitie van 7.500 woningen per jaar en een deel daarvan zal plek vinden op het Zeeburgereiland. Daarnaast wordt ook gemeentelijk beleid gevolgd ten aanzien van duurzaamheid.
In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021) worden op het Zeeburgereiland diverse ontwikkelingen voorzien, zowel voor stedelijk wonen (met de Sluisbuurt als hoogstedelijke buurt en gemengde stadsbuurten) als voorzieningen voor de stad (stads-/logistieke hubs en een binnenstedelijk bedrijventerrein). De 'Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen' (2018) biedt handvatten voor de ontwikkeling van het beoogde gemengd stedelijke milieu.

Voor het Zeeburgereiland betekent dat ruimtereserveringen voor onder andere brede scholen, sportvoorzieningen, apotheken, buurtkamers en speelplekken. Daarnaast is er ruimte voor commercieel programma, zoals winkels en horeca, maar ook kunst en cultuur. In de MER Zeeburgereiland (2018) zijn minimaal circa 7.100 - maximaal 9.800 woningen, en minimaal 228.000 m² - maximaal 293.000 m² bvo aan niet-woningbouwprogramma opgenomen, middels een gefaseerde ontwikkeling. Echter, vooral vanuit stedenbouwkundig en functioneel oogpunt is een hogere dichtheid gewenst, zodat de druk op de groene ruimte in en om de stad kan worden verlicht en voldoende draagvlak voor voorzieningen kan worden verkregen.

Bereikbaarheid

Het Zeeburgereiland verandert van stadsrand naar stedelijk milieu, onderdeel van de stad. Om deze transformatie te realiseren, wordt ingezet op meer verkeersverbindingen met de directe omgeving en de rest van de stad. Dit bevordert de verbondenheid, en daarmee de stedelijkheid op het eiland. Specifiek voor de ontwikkelingen langs het IJ zijn er kansen voor vervoer over water. Een groter systeem over het binnen-IJ dat de verdichtingsprojecten onderling verbindt, maar ook de oude stad met de nieuwe stad aan het IJ. De commissie D'Hooghe, de Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam, heeft onder andere geadviseerd om geen fietsbrug naar de Sluisbuurt aan te leggen, maar wel een permanente pontverbinding te realiseren alsmede de fietsroute via de Amsterdamsebrug te verbeteren.
Ook de ontwikkelingen op IJburg gaan in een razend tempo. Het verkeer op de IJburglaan staat rondom de toeritten van de A10 op gezette tijden vast en de tram 26 zit in 2034 aan zijn maximumcapaciteit. Er is een "Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg Integrale aanpak van de bereikbaarheid – 2018 tot 2038" opgesteld (vastgesteld in mei 2018; update vastgesteld in oktober 2021). Dit plan richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg met stad en regio met openbaar vervoer, fiets en auto. Maatregelen worden tot 2038 uitgevoerd. De uitwerking van de verschillende maatregelen vindt nu plaats. Er wordt gewerkt aan de verdere voorbereiding en uitvoering van de Cruciale Mijl, de ontsluiting van IJburg en Zeeburgereiland over de IJburglaan op het Zeeburgereiland en Steigereiland. Langs het tracé van de Amsterdamsebrug wordt een nieuwe fiets- en OV-verbinding onderzocht.

Het Zeeburgereiland zelf wordt doorsneden door infrastructuur, met de IJburglaan in oost-west richting en de Zuiderzeeweg en de ringweg A10 in noord-zuid richting. De infrastructuur van wegen en sporen (tram) maakt het eiland bereikbaar, maar tegelijkertijd zal deze opdeling en dit gebrek aan interne samenhang zonder maatregelen verder toenemen.



Sfeerbeeld participatie Zeeburgereiland (Pakhuis De Zwijger)

Vanaf 2020 hebben over het Ruimtelijk Kader de volgende grote contactmomenten met de samenleving plaatsgevonden:

24 februari 2020:	Bijeenkomst in Pakhuis de Zwijger
1 juli 2020:	Bijeenkomst online
voorjaar 2021:	Enquête online
18 maart 2021:	Bijeenkomst online, naar aanleiding van enquête
31 augustus 2021:	Bijeenkomst online
2 maart 2022:	bijeenkomst in Cburg College
29 juni 2022:	Fietstoer op het Zeeburgereiland, mede t.b.v. MKBA/MCA project Cruciale Mijl.

1.3 Verantwoording

Participatie

Participatie staat in het teken van een brede democratiseringsagenda. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 heet dat 'Samen Stadmaken'. Voor het Zeeburgereiland betekent dat het volgende:

- Ruimte voor initiatieven vanuit de samenleving
- Ruimte voor alternatieve ontwikkelvormen, zoals
- zelfbouw
- Ruimte voor meedenken en meepraten over dit
- Ruimtelijk Kader.

De eerste twee punten komen aan bod in het inhoudelijke deel van dit ruimtelijk kader. Het derde punt wordt hier toegelicht.

Er wordt al jaren aan het Zeeburgereiland gewerkt en daarover vinden regelmatig gesprekken met burgers, bedrijven en andere belangstellenden plaats. Samen met stadsdeel Oost worden periodieke meet ups gehouden, waarin ontwikkelingen op het Zeeburgereiland worden bediscussieerd.

Op deze interactiemomenten kwamen de vragen aan de orde die de ingrediënten vormen van dit ruimtelijk kader: over de mate van stedelijkheid, groen, verkeer, voorzieningen en vrije ruimte. Een duidelijke meerderheid van de deelnemers sprak voorkeuren uit voor een stedelijk eiland met minder auto's en met veel voorzieningen en goede verbindingen naar de rest van de stad, vooral voor fiets en openbaar vervoer. Ook moest er volgens zeer velen meer groen komen op verschillende plekken van het eiland; waar precies leek daarbij minder uit te maken.

De volgende concrete ingrepen genoten de sterkste voorkeuren:

- Een fietsbrug (of pont) naar het Oostelijk Havengebied
- Een lange autotunnel onder de IJburglaan, met een smallere en groenere IJburglaan
- Kortetermijnmaatregelen voor meer groen, leefbaarheid en fiets
- Tramstalling naar de oostpunt, met dak geschikt voor meervoudig ruimtegebruik, met een voorkeur voor een groene invulling

In iets minder sterke mate waren de volgende duidingen en voorkeuren te beluisteren:

- Zeeburgerplein als verbinder van alle buurten, liefst met minder auto's
- Doorgaande route van Bob Haarmslaan naar Baaibuurt Oost
- Ononderbroken groen rondje om het eiland
- Betere verbindingen voor fiets en openbaar vervoer via de Amsterdamsebrug
- Extra bushalte op de Schellingwouderbrug.

Naast voorkeuren waren er ook afkeuringen, met name jegens geluidsoverlast en luchtvervuiling langs de hoofdverkeersaders op het eiland. Hier is zelfs een petitie over ingediend. Ook over dat er geen fietsbrug komt, is met afkeuring over gesproken. En er is zowel waardering als onvrede over de nieuwe pontverbinding, dat deze niet frequent genoeg zal varen en bovendien niet in de avonduren en weekenden. Het ontwikkelen van de Baaibuurten tot (hoog) stedelijke buurten roept weinig weerstand op. Velen zien dat als een kans op meer gezelligheid en voorzieningen op het eiland. Wel zien velen dat graag met behoud van enkele 'rommelzones' voor spontane initiatieven, en met aandacht voor groen.

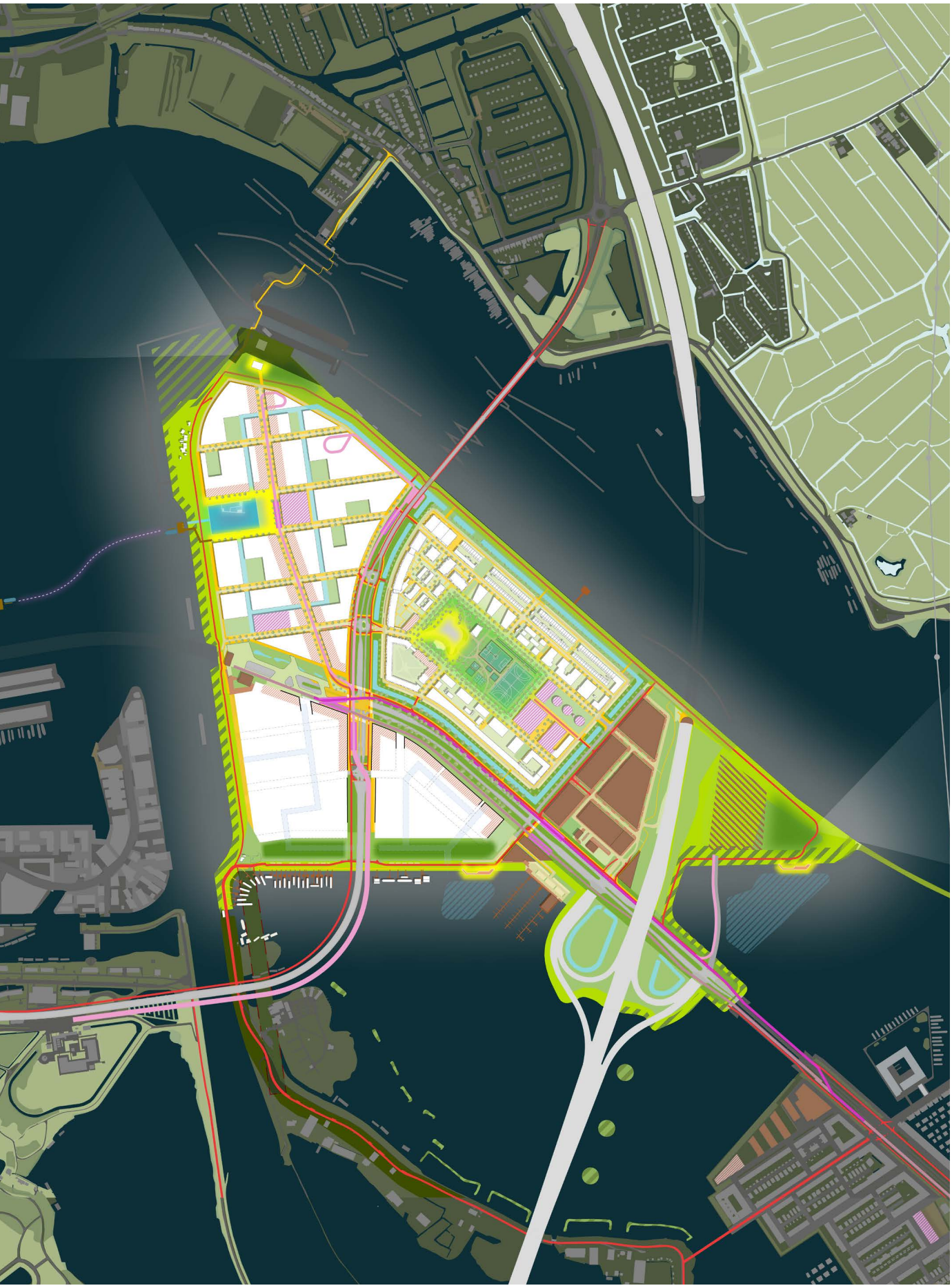
In grote lijnen is het goed gelukt om de belangrijkste voorkeuren in dit Ruimtelijk Kader tot uitdrukking te brengen. In de visie wordt het Zeeburgereiland een stedelijk eiland met meer voorzieningen en meer groen. De verstedelijkingsambities voor de Baaibuurten zijn hoog, de groene ambities voor het 'rondje Zeeburgereiland' eveneens. Ook besteedt het Ruimtelijk Kader veel aandacht aan kortetermijnmaatregelen, vooral voor groen. Alle buurten worden autoluw, maar de hoofdverkeerswegen worden vanwege het stedelijk beleid zeker niet minder druk. In dit Ruimtelijk Kader is niet gelukt om de prominente wensen geheel te vervullen. Een autotunnel onder de IJburglaan is te financieel te kostbaar. Al eerder, via het proces Sprong over het IJ en het advies van de commissie d'Hooghe, ging het Rijk om nautische overwegingen niet akkoord met de zo gewenste fietsbrug naar het Oostelijk Havengebied. De tweede tramverbinding wordt voor langere tijd, tot circa 2040, uitgesteld. De ambities voor een stedelijker Zeeburgerplein worden zo hoog mogelijk ingezet.

Dit Ruimtelijk Kader heeft niet alleen te maken met wensen vanuit het eiland zelf. Ook stadsbreed zijn er opgaven waarvoor op het Zeeburgereiland verantwoordelijkheid moet worden genomen. Daarom komt er een onderstation voor elektriciteit, een P+R-terrein, en vooral veel woningen. Ook de nieuwe tramstalling en ingrepen op de IJburglaan staan in het teken van stedelijke belangen, met name die van Strandeiland.

Dit Ruimtelijk Kader wordt in de loop van 2023 voorgelegd aan het publiek. Dan zal blijken of alle wensen en ideeën van de afgelopen jaren adequaat zijn verwerkt. De vrijgave van dit Ruimtelijk Kader gebeurt tegelijkertijd met de vrijgave van de Nota's van Uitgangspunten voor de tramstalling, Cruciale Mijl en Verbinding Amsterdamsebrug. Op deze wijze kunnen alle reacties integraal worden behandeld. Er kan dan gelijktijdig en gezamenlijk worden beoordeeld of en voor welk(e) document(en) een reactie gevolgen zou moeten krijgen.

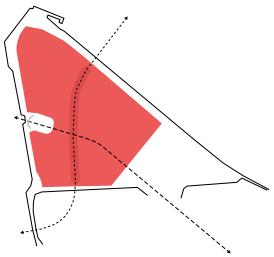
2 VISIE ZEEBURGEREILAND

Visiekaart Zeeburgereiland

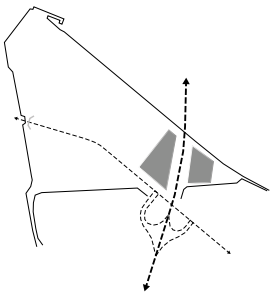


Ruimtelijk concept Zeeburgereiland

Stadswijk woonwerkbuurten



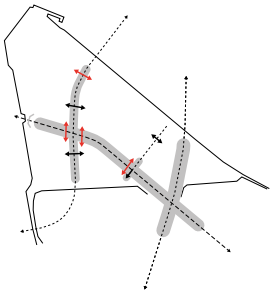
A10 zone bedrijven en logistiek



Groene zoom en fijnmazig netwerk



Hoofdinfrastructuur en verbindingen tussen de buurten



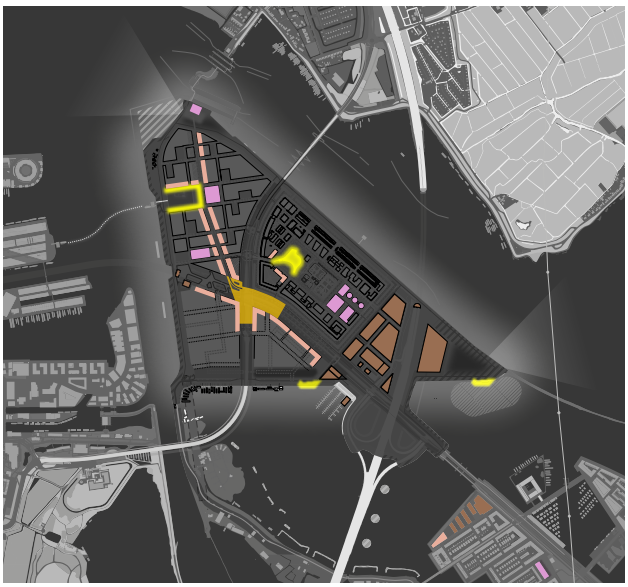
2.1 Ambities

Waar het Zeeburgereiland voorheen een stadsrand was, vormt het nu een cruciale schakel in de stadontwikkeling. Het eiland verbindt stad en land nog steeds, als stapsteen tussen de Diemerscheg en het landschap van Waterland. Het Zeeburgereiland wordt doorsneden door infrastructuur, met het Zuiderzeewegtracé en de ringweg A10 in noord-zuid richting. Maar een belangrijke verandering heeft plaatsgevonden in de oost-west richting: het sluit enerzijds aan op de (toekomstige) woonmilieus rondom het IJ-Oost, en anderzijds verankert het eiland de (nieuwe) stadsuitbreiding IJburg met de binnenstad. Het Zeeburgereiland transformeert van stadsrand naar een nieuwe voorkant, de entree van de oostflank, als een multifunctioneel (hoog)stedelijk woon- en werkgebied omgeven door het weidse water en met het open landschap om de hoek.

Voor het Zeeburgereiland wordt gemeentelijk beleid gevolgd ten aanzien van duurzaamheid. Het eiland maakt groei binnen de grenzen van de stad mogelijk, waardoor de ecologische voetafdruk van Amsterdam beperkt blijft: duurzame verstedelijking. Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling, gemengde buurten voor wonen, werken en voorzieningen zijn ambities voor de stadswijk. Landschappen buiten de stad kunnen openblijven, reisafstanden zijn kort en infrastructuur en voorzieningen worden efficiënt gebruikt.

De opgave voor toekomstplannen van het eiland is om de stedelijke ambities (groei van het aantal woningen, voorzieningen en bereikbaarheid) in balans te brengen met de ambities voor het eiland: een stedelijke wijk met voorzieningen en groen in de nabijheid, leefbaarheid en duurzame mobiliteit (focus op openbaar vervoer en fiets).





Stedelijkheid: Een Complete Stadswijk



Artist impression waterplein Sluisbuurt



Artist impression Zeeburgerplein



Artist impression Sluisbuurt

STEDELIJKHEID:
EEN COMPLETE STADSWIJK TOEVOEGEN

In totaal zullen op het Zeeburgereiland circa 10.000 woningen worden toegevoegd aan de stad, met bijna 300.000 m² aan bijbehorende voorzieningen; een compleet stuk stad met circa 20.000 inwoners. Dit is qua woningaantal vergelijkbaar met de eerste fase IJburg, maar dan compacter en intensiever. De Sluisbuurt, als hoogbouwensemble aan het IJ, is de meest hoogstedelijke buurt met het zwaartepunt qua dichtheid (ca. 200 woningen per hectare). In de Baaibuurt West is een iets lagere dichtheid te verwachten, maar nog steeds aanzienlijk hoger dan die van de Sportheldenbuurt (ca. 90 woningen per ha.). De toekomstige dichtheid van Baaibuurt Oost is nader te onderzoeken.

Wisselwerking met de omgeving

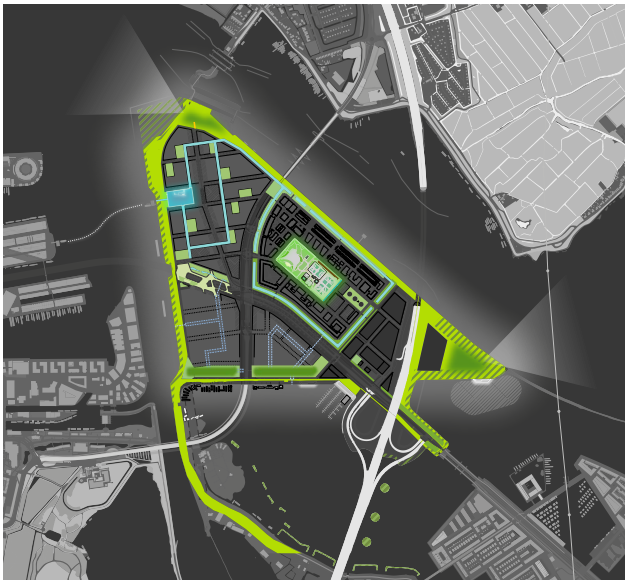
Het Zeeburgereiland wordt geen woonwijk die 'parasiteert' op de stad, maar een wijk die zelf stad toevoegt, een nieuwe stadswijk als onderdeel van het stedelijk netwerk en die ook de interactie met de rest van de stad aangaat. De bewoners op het eiland kunnen gebruik maken van de voorzieningen in de omgeving, zoals het Flevopark(bad), sportvelden in Noord en het Diemerpark. Andersom kan de omgeving ook gebruik maken van de stedelijke voorzieningen op het Zeeburgereiland, waaronder de winkelstraat in de Sluisbuurt, de horeca aan het waterbassin, de Urban Sportszone en de toekomstige voorzieningen in de silo's zoals een filmhuis, diverse sportaccommodaties, parken en het rondje Zeeburgereiland over de dijken. Maar ook kan gebruik gemaakt worden van de vele scholen, primair en secundair onderwijs, de Hogeschool Inholland en vele bedrijfsruimtes. Kortom, een complete stadswijk.

Stedelijke woonwerkmilieus

Op het Zeeburgereiland zijn (stedelijke)voorzieningen, groen en bedrijvigheid op loop- en fietsafstand zijn te vinden. Een concentratie van voorzieningen is te vinden rondom openbare plekken op het eiland, zoals het Zeeburgerplein (kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg) en langs de verbindende routes, waaronder de hoofdstraat van de Sluisbuurt; deze is in de Omgevingsvisie aangeduid als 'stadsstraat'. Het netwerk van plekken en routes draagt bij aan ontmoeting en sociale cohesie tussen de verschillende buurtbewoners. De verschillende buurten worden ontwikkeld met dagelijkse voorzieningen en kleinschalige werkplekken. Deze lokale voorzieningen vormen het verlengde van de eigen huiskamer; de nabijheid hiervan is cruciaal voor de realisatie van stedelijk leven. Er is niet alleen aandacht voor commerciële voorzieningen zoals winkels (in de Sluisbuurt is er ruimte voor 6.400 m² bvo detailhandel, waaronder twee supermarktlocaties), maar ook is er ruimte voor sociale voorzieningen zoals scholen en buurtkamers, kunst en cultuur.

Ringzone A10

Het eiland ligt grotendeels binnen de ringweg A10 en is daardoor goed bereikbaar vanuit zowel de regio als de binnenstad. Vanwege de ruimtereservering voor uitbreiding van de ringweg A10, diens milieucontouren en omdat het gebied buitendijks gelegen is, is woningbouw hier niet mogelijk. De Bedrijvenstrook en de Oostpunt, gelegen langs de ringweg op het eiland en nabij de tramverbinding met de stad, zijn hierdoor wel geschikte locaties voor stadsverzorgende bedrijven, mobiliteits- en logistieke hubs. In de Omgevingsvisie is er een ruimtereservering opgenomen voor een nieuw onderstation en ook een potentiële stadshub op de Bedrijvenstrook. Aan de andere kant van de A10, op de Oostpunt, is er een ruimtereservering voor een 'Potentie logistieke hub' opgenomen. Dit is tevens de voorkeurslocatie voor de toekomstige tramstalling. Hier is, met het oog duurzaam ruimtegebruik in combinatie met de vele ruimteclaims die er liggen, dubbelgrondgebruik een vereiste. Deze hubs langs de A10 zijn nader uit te werken binnen de uitgangspunten van het Ruimtelijk Kader.
Naast de A10, ten zuiden van de IJburglaan, ligt de haven met steigers voor pleziervaart en in de toekomst een bedrijfskantoor.



Leefbaarheid: Verbinden en vergroenen



Bereikbaarheid: Duurzame mobiliteit (fiets en openbaar vervoer)



Artist impression Oostpunt



Artist impression hoofdstraat Sluisbuurt



Groene rand Sportheldenbuurt



Voorbeeld groene fietsstraat (Frederiksplein)



Artist impression Zuider-IJdijk Sluisbuurt



Pont verbinding Sluisbuurt en Sporenburg

LEEFBAARHEID: VERBINDEN EN VERGROENEN

Het is een complexe opgave om ondanks de grote infrastructuur die het Zeeburgereiland doorkruisen een goede, leefbare wijk te maken. Toch is de ambitie om op het eiland te vergroenen en de samenhang tussen de - door infrastructuur gescheiden - buurten te versterken, essentieel voor een leefbare omgeving voor de toekomstige 20.000 inwoners van het eiland.

Samenhang

Door het verbinden van de drie oevers van het eiland ontstaat een recreatieve route van circa 5 km lengte voor fietsers en voetgangers; rondje Zeeburgereiland. De dijken spelen een belangrijke rol in de samenhang van het eiland en krijgen aantrekkelijke oevers met waterranden voor recreatie en diverse parken. Behalve de randen van het eiland wordt ook de interne samenhang tussen de verschillende deelgebieden verbeterd; door het netwerk van openbare plekken met voorzieningen en langzaam verkeersroutes te versterken. Er zal worden ingezet op het creëren van goede oversteken en het doorbreken van de grote infrastructurele barrières tussen de deelgebieden op het eiland.

Leefklimaat

Langs de groene zoom van het eiland zijn diverse parken te vinden. In de Omgevingsvisie staat de kop van de Sluisbuurt bij de Oranjesluizen, het Sluispark, aangeduid als een groen-blauwe hotspot. Op dit moment heeft Rijkswaterstaat een deel van dit gebied in gebruik. De ambitie is om hier, samen met Rijkswaterstaat, een metropolitane plek in de stad te realiseren, met de nadruk op vergroening en het vergroten van de publieke betekenis.
Daarnaast zal er op de Oostpunt ruimte zijn voor groen en recreatie, als tegenhanger van de stedelijkheid: park Zeeburg. Ook aan de zonnige zuidzijde van Baaibuurt Oost is er ruimte voor groen in de vorm van het Baaipark.
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. Ook het binnenwater op het eiland verbindt de verschillende woonbuurten met elkaar, en daarmee wordt een robuust watersysteem gevormd voor het eiland als geheel. De interne waterstructuur, meanderend door de buurten heen, biedt extra woonkwaliteit, geeft verkoeling in de zomer en draagt bij aan een Rainproof ontwerp.
Langs de IJburglaan en de Zuiderzeeweg worden voor zover mogelijk bomen en heesters geplant.

BEREIKBAARHEID: INZETTEN OP FIETS EN OV

Het Zeeburgereiland wordt een stadswijk, verbonden met de stad en het ommeland en ook intern goed verbonden. Voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer krijgen hier ruim baan. Het eiland wordt beter ontsloten, ook met nieuwe verbindingen zoals een nieuwe fietsbrug (Amsterdamsebrug) en een nieuwe veerpont (Sluisbuurt), essentieel voor de bereikbaarheid van de toekomstige 10.000 woningen.

Verankering in de stad

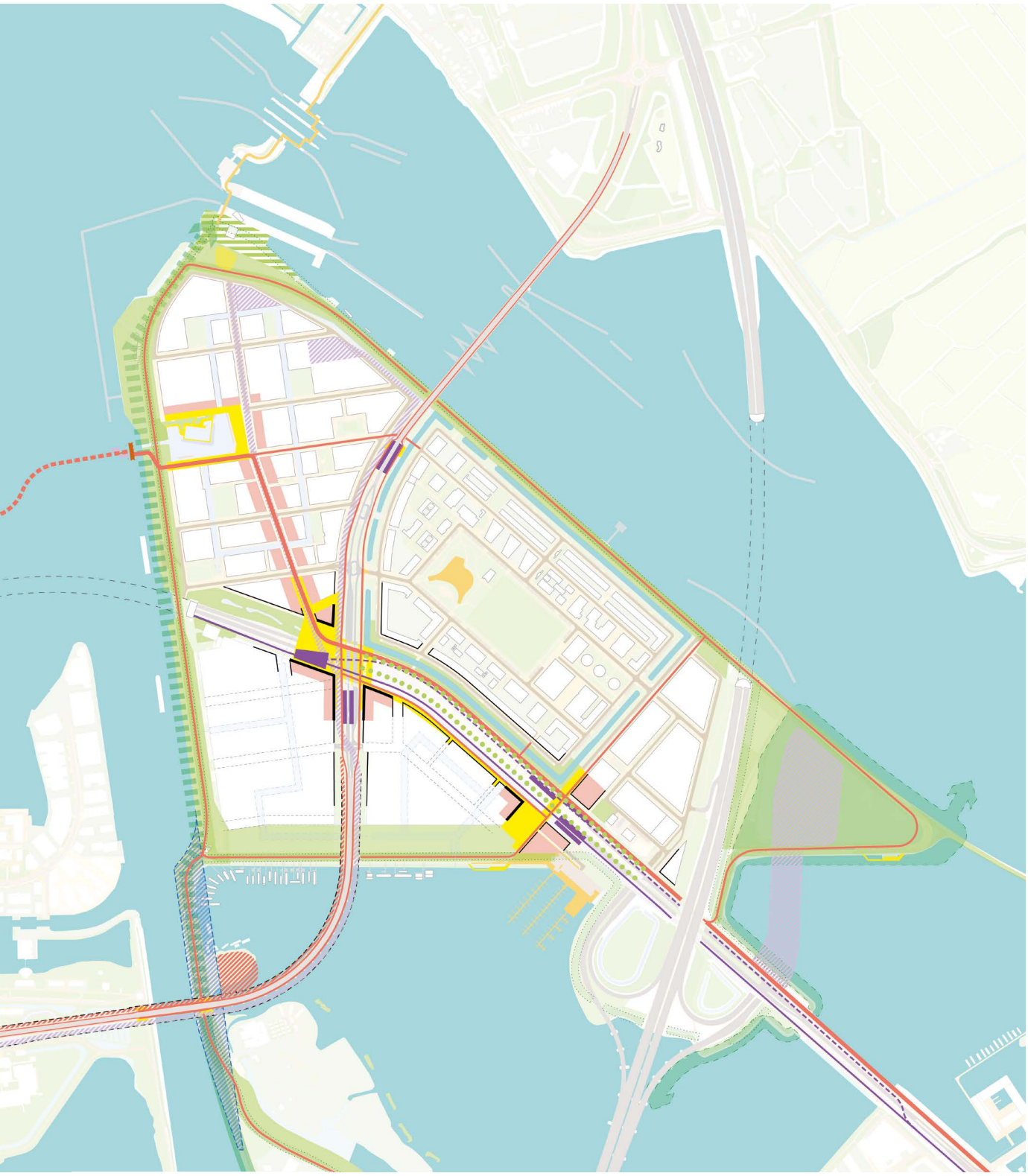
De verbondenheid met de stad heeft impact op de infrastructuur van het eiland: er ontstaat druk vanuit mobiliteit. En omdat het een eiland betreft, komt er extra druk te staan op de hoofdinfrastructuur; er is gewoonweg geen fijnmazig netwerk waar het eiland secundair met de stad verbonden is. De opgave is om een goede bereikbaarheid te realiseren voor het eiland zelf, en het oostelijke deel van de stad, zonder dat het Zeeburgereiland in losse buurten uiteenvalt. Het eiland is verbonden met de stad door tunnels en bruggen: de Piet Heintunnel (S114) richting de binnenstad, de Amsterdamsebrug richting Oost, de Schellingwouderbrug richting noord en de Enneüs Heermabrug richting IJburg. De haltes van bus 37 langs de Zuiderzeeweg en van tram 26 langs de IJburglaan zorgen voor verbinding met de rest van de stad via openbaar vervoer. Om de transformatie van stadsrand naar stadswijk te realiseren, wordt ingezet op meer (voornamelijk OV- en langzaam-) verkeersverbindingen met de directe omgeving en de rest van de stad. Dit bevordert de verbondenheid, en daarmee de stedelijkheid op het eiland. Een aantal voorbeelden voor maatregelen zijn een pontverbinding in de Sluisbuurt richting het Oostelijk Havengebied en een nieuwe fietsbrug langs de Amsterdamsebrug.

IJburglaan

De doorgaande wegen op het eiland zijn niet langer meer gelegen aan de rand van de stad, maar zullen zich juist dwars door het stedelijk milieu bewegen. Dat vraagt om een andere benadering: kruispunten maken nu ook ruimte voor verblijf naast verkeer, en het profiel van de IJburglaan moet worden herzien; de huidige breedte van maar liefst circa 130 meter moet zoveel mogelijke versmald worden. De kruispunten van doorgaande wegen op het eiland worden getransformeerd naar stedelijke pleinen voor verblijf. De focus verschuift naar ruimte voor langzaam verkeer, goede aansluiting op de aangrenzende buurten, vergroening, verlichting etc.

Dit zijn de uitgangspunten voor de verschillende deelgebieden en infrastructurele projecten op het Zeeburgereiland, en tevens toetsingskader voor bestaande en toekomstige ruimteclaims.

Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland



LEGENDA

- Rooilijn
- Actieve plint
- Hoofdfietsroute
- Fietsnetwerk
- Reservering fietsbrug Amsterdamse brug
- Pontverbinding
- Groen voorzieningen
- NNN
- Zoekgebied NNN
- Primaire waterkeringen
- Secundaire waterkeringen
- Voetgangersgebied
- Recreatie
- Tram- en bushaltes
- Bestaande trambaan
- Trambaan noordliging
- Reservering OV
- Reservering trambrug Amsterdamsebrug
- Verbreding A10
- Water
- Voorgesteld water Baaibuurten
- Reservering Amsterdamrijnkanaal

2.2 Ruimtelijke randvoorwaarden

De visie voor het Zeeburgereiland, die in het vorige hoofdstuk uiteen is gezet, vertaalt zich verder in een Randvoorwaardenkaart. Deze kaart geeft concreet aan wat de ambities voor het eiland ruimtelijk en programmatisch betekenen per deelgebied. Hierin worden onder andere belangrijke functies, verbindingen en reserveringen opgenomen. Dit kader biedt tevens handvatten voor de mogelijkheid van inpassing van huidige en toekomstige ruimteclaims op het eiland.

In het volgende hoofdstuk zullen de randvoorwaarden per deelgebied nader worden toegelicht, waaronder randvoorwaarden voor het toekomstige profiel van de IJburglaan; dit is één van de belangrijkste en beeldbepalende ruimtelijke elementen op het Zeeburgereiland. Het huidige profiel van de IJburglaan kent een pakket dat een trambaan, de autowegen (voor zowel lokaal- als doorgaandverkeer) omvat. Een nieuw pakket dient met twee bomenrijen en zo groen mogelijk te worden uitgevoerd. De afstand van de rooilijn tot aan de bestaande autoweg is bepaald door de gevaarlijke stoffenroute (30m). Bij de toekomstige herprofilering van de IJburglaan binnen het project Cruciale Mijl zal het verplaatsen van de gevaarlijke stoffenroute onderzocht.

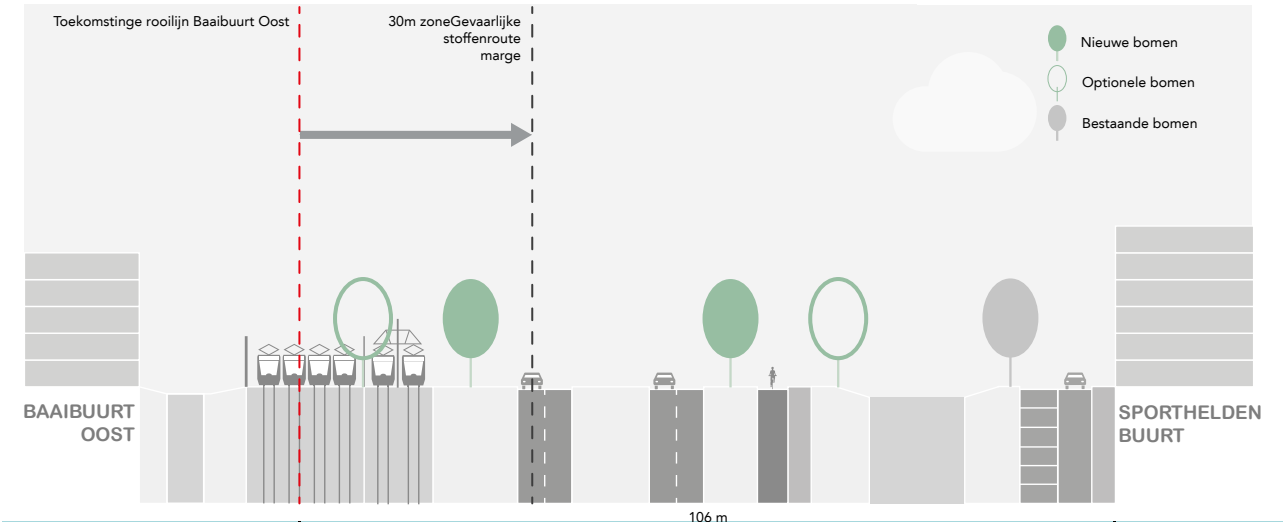
Randvoorwaarden IJburglaan

- De nieuwe rooilijn van de Baaibuurt-Oost (max. 106 meter vanaf de Sportheldenbuurt)
- Publieke plint Baaibuurt-Oost
- Aaneengesloten gevels Baaibuurt-Oost
- Minimaal twee bomenrijen
- Geen geluidschermen of andere obstakels hoger dan 1 meter.
- Een groene strook van minimaal 3 meter tussen het fietspad en de trambaan of autoweg.
- Maximale snelheid 50 km/u.
- Geen overschijding van geluidsnormen op gevel van de Sportheldenbuurt.

Ambities IJburglaan

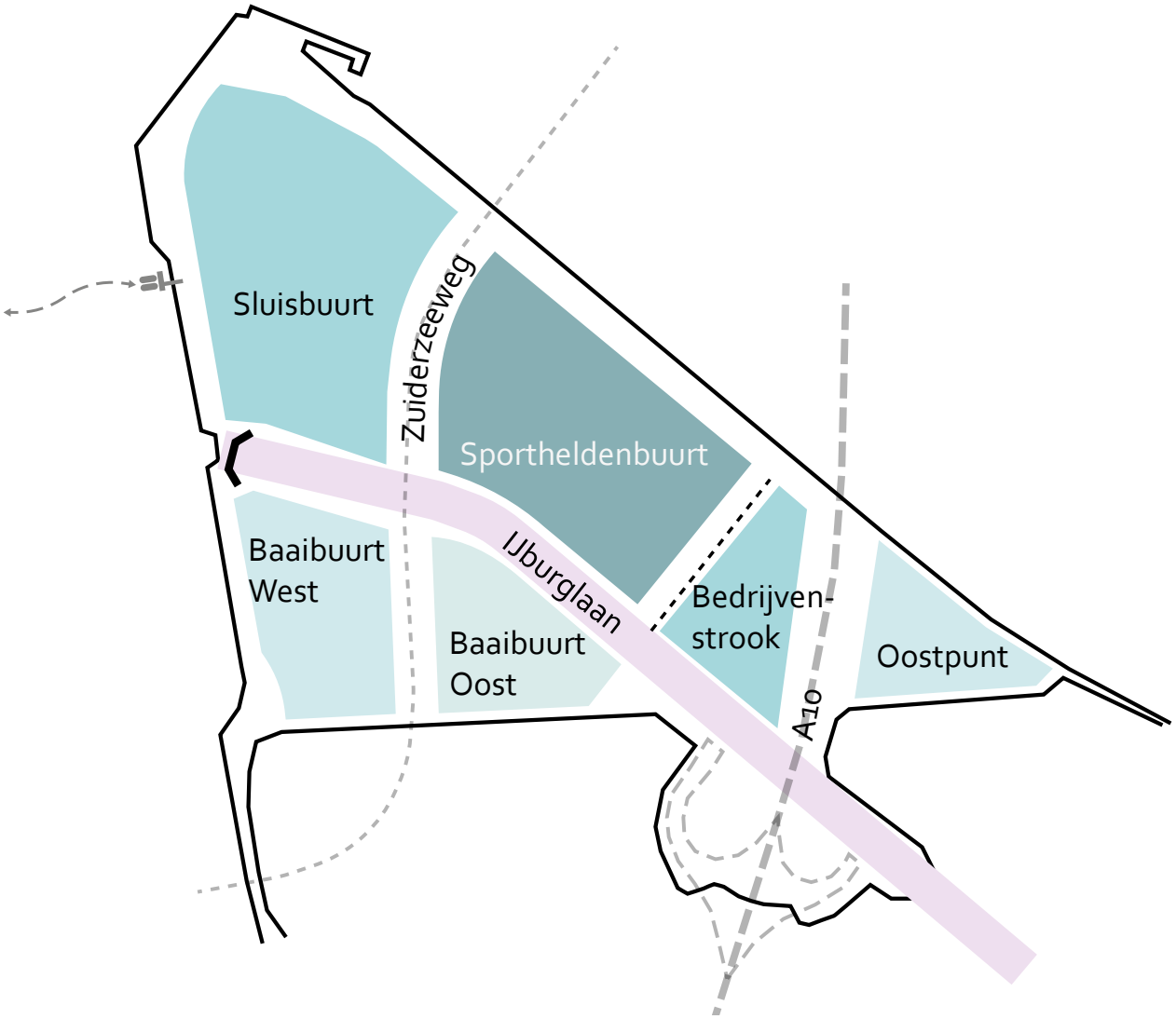
Naast de randvoorwaarden zijn er de volgende ambities voor de IJburglaan:

- Zo smal mogelijk profiel
- Meer dan twee bomenrijen en zo veel mogelijk groen.
- Zo veel mogelijk beperken van de toename van oppervlakte van asfalt ten kosten van het groen.
- Stedelijke blokken met woon-, werk- en publieksfuncties bij de kruising met de Zuiderzeeweg en Bob Haarmslaan.



Huidig profiel IJburglaan met toekomstige rooilijn en richtlijn voor toekomstige bomen

3 DEELGEBIEDEN



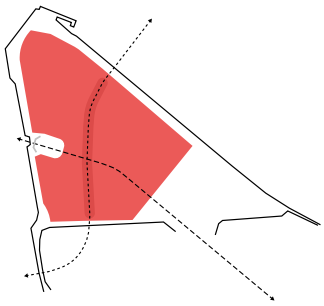
Deelgebieden Zeeburgereiland

- Bestaand
- In ontwikkeling
- Te ontwikkelen vanaf 2025
- Te ontwikkelen vanaf 2032

Deelgebieden	Bestaand (OIS, 2022)	MER (2018)	In onderzoek	MER (2018)	In onderzoek
	Aantal woningen	*Aantal woningen*	*Aantal woningen*	*Niet-woonprogramma (aantal m2 bvo)*	*Niet-woonprogramma (aantal m2 bvo)*
Sluisbuurt	5	3.496 - 5.640	-	63.000 - 100.000	-
Sportheldenbuurt	2.515	2.500*		88.000*	
Baaibuurt Oost	453**	500 -700	500 - 1.400	9.000 - 12.600	12.600 - 25.200
Baaibuurt West	86**	600 - 900	900 - 1.800	10.800 - 16.200	16.200 - 32.400
Bedrijvenstrook		-	-	57.303 - 76.467	-
Oostpunt		-	-	-	?
Totaal	**3059**	**7.096 - 9.740**	**9.740 - 11.340**	**228.103 - 293.267**	**293.267? - 322.067?**

*reeds gerealiseerd
** tijdelijk

3.1 Een nieuw stuk stad



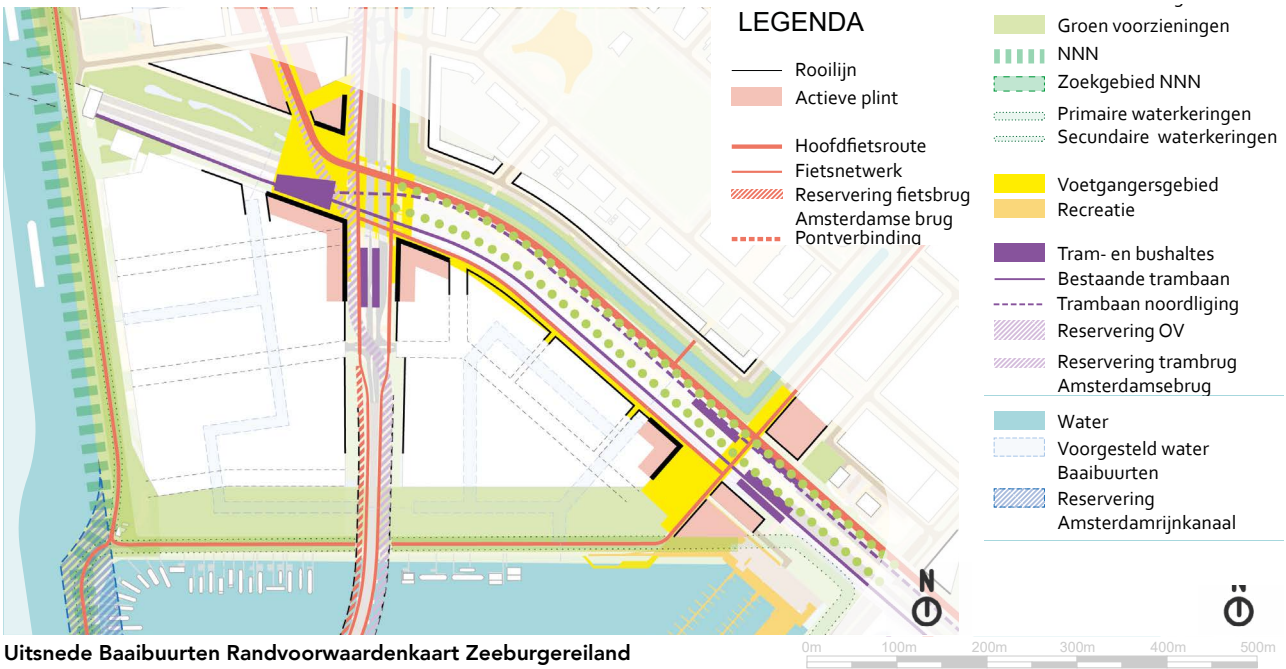
De Baaibuurten

De Baaibuurten vormen de laatste puzzelstukken voor het wonen, werken en verblijven aan de zuidkant van het Zeeburgereiland. De MER Zeeburgereiland (2018) gaat uit van minimaal 1.100 en maximaal 1.600 te realiseren woningen in beide deelgebieden tezamen; een verhoging van dit programma is nog in onderzoek. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021) zijn de Baaibuurten aangeduid als 'gemengde stadsbuurt', met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen. Wonen en kleinschalig werken is in deze stadsbuurten fijnmazig gemengd, met bedrijvigheid in plinten, atelierwoningen, bedrijfsverzamelgebouwen en losstaande bedrijfsgebouwen opgenomen in de stedelijke bouwblokken. In het Ruimtelijk Kader, Projectnota Baaibuurt West en de stedenbouwkundige visie voor Baaibuurt Oost wordt rekening gehouden met een brede marge in toekomstig aantal woningen in Baaibuurten, als gevolg van onzekerheden over grote investeringen in infrastructuur en nieuwe richtlijnen voor oevers van het binnenwatersysteem.

Voor de Baaibuurt-West is betere bereikbaarheid met fiets (verbreding Amsterdamsebrug) en openbaar vervoer nodig om het aantal woningen van maximaal 900 in de huidige MER tot maximaal 1.800 woningen te verhogen, (woondichtheid van de Sluisbuurt). Voor de Baaibuurt Oost is de eerste randvoorwaarde voor ontwikkeling van een woonbuurt het verwijderen van de huidige tijdelijke tramstalling door een definitieve tramstalling te bouwen op de Oostpunt. Het aantal te bouwen woningen is verder afhankelijk van de gekozen scenario van de Cruciale Mijl en daarmee het profiel en de inrichting van de IJburglaan. Het maximale programma is 1.400 woningen in scenario 2 met een lange tunnel. Scenario 1, met een lange auto-onderdoorgang, biedt ruimte voor 700 woningen in Baaibuurt Oost. In het financiële voorkeursscenario 1- zijn er minimaal 500 woningen mogelijk met een korte auto-onderdoorgang.

Ruimtelijke samenhang

In de zuidwestelijke punt van Baaibuurt West ontmoet de NNN-corridor de Diemerscheg: de Kop van de Diemerscheg. Hier is de ambitie om een groene, parkachtige inrichting te realiseren dat doorloopt over de gehele zuidzijde. Het toekomstige watersysteem in deze buurten zal zich door de buurten heen bewegen en langs de zuidrand, om zoveel mogelijk verbinding met de omgeving te maken. Het aansluiten op het water van de Amsterdam Rijnkanaal, zoals in de Sluisbuurt (en als mogelijk, de Zeeburgerbaai) maakt onderdeel uit van nader onderzoek in de vervolgfase. Duikers die onder de IJburglaan nu voor aansluiting op watersystemen van de Sluisbuurt en Sportheldenbuurt zorgen, zouden met auto-onderdoorgangen van scenario's van de Cruciale Mijl moeten vervallen. Binnenwater in Baaibuurt West en Oost zal met 50% groene oevers worden aangelegd.



Uitsnede Baaibuurten Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland



Toekomstige Baaibuurten (na 2040) 3D impressie

Impressie huidige situatie Baaibuurt West



Bestaande situatie studentenwoningen in oud AZC



Bestaande situatie Broedplek



Bestaande situatie P+R Zeeburg



Fort Knox

Op de noordelijke hoeken wordt aansluiting gezocht op de stedelijkheid van het Zeeburgerplein, door een hogere dichtheid, de ruimte met markante bebouwing af te bakenen, ruimte (ten minste) in de plinten voor buurt-overstijgend niet-woonprogramma. De bebouwing langs de grotere verkeersaders vormt een stedelijke rooilijn waarbij in de expressie van de gevelwand aandacht is voor de menselijke maat en beleving vanuit de fietser/voetganger. Aan de oostzijde wordt de rooilijn van de Sportheldenbuurt doorgezet en aan de westzijde is er aansluiting op de Sluisbuurt, zoals ook het profiel van de westelijke dijk.

Met het doorkruisen van de twee grote verkeersaders, de IJburglaan en de Zuiderzeeweg, is de aansluiting op de omgeving een belangrijk aandachtspunt in de ontwikkeling van het eiland als geheel. Denk hierbij aan de verbinding/kruispunt loodrecht op de Zuiderzeeweg tussen de twee Baaibuurten in, maar ook over de westelijke dijk (richting Sluisbuurt én Diemerscheg) en de zuidelijke dijk (onder de Amsterdamsebrug, voor het rondje Zeeburgereiland), richting de Bedrijvenstrook (verlengde Bob Haarmslaan), over de Piet Heintunnel en via oversteken over het Zeeburgerplein. Voor een 2e (H) OV-verbinding wordt in de Baaibuurten (en in de Sluisbuurt) een ruimtelijke reservering opgenomen.

Baaibuurt West

De Baaibuurten zijn de laatste overgebleven 'rafelranden' aan de oostkant van de stad. In het gebied is een artistieke enclave ontstaan van kunstenaars, schroot sculpturen, creatieve werk- en ontspanningsruimtes, kleinschalige bedrijfjes en verschillende maatschappelijke en sociale voorzieningen. Ook is het terrein in gebruik genomen als woonterrein voor onder meer kermisexploitanten en liggen er aan de zuidoever woonschepen (aan de Kom). Ooit was op het eiland het Asielzoekerscentrum Zeeburg gevestigd waarvoor prefab blokhutwoningen zijn gebouwd (in drie bouwblokken). Twee bouwblokken worden nu tijdelijk bewoond door studenten. Het derde bouwblok is betrokken door een aantal sociaal- maatschappelijke functies en een discotheek/galerie. Voor een groot deel van het plangebied gold lange tijd geen bestemmingsplan, een zogenaamde 'witte vlek' waar in juridisch planologisch opzicht in principe alles is toegestaan. Om die reden is voor het plangebied een bestemmingsplan in 2019 vastgesteld dat (voorbereidende) bouwwerkzaamheden voor de transformatie van dit gebied naar een woonwerkgebied vijf jaar na vaststelling mogelijk maakt. Op dit moment wordt in de Baaibuurt West de grond verhuurd aan diverse gebruikers. Eind 2024 eindigen de meeste huurcontracten van bedrijven en bewoners in de Baaibuurt West van rechtswege. Nu worden de plannen voor Baaibuurt West verder uitgewerkt, zodat direct na 2024 kan worden gestart met het bouwrijp maken en de uitvoering.

De kermisexploitanten hebben een bijzondere positie, de gemeente is verplicht een nieuwe locatie voor hen te zoeken. Hiervoor zijn een paar mogelijkheden in beeld die worden besproken met deze groep.

De buurt is met de stad verbonden door de noordelijk gelegen Piet Heintunnel, halte tram 26, een bushalte van bus 37 aan de oostzijde van het gebied en de zuidelijke Amsterdamsebrug. Eén van de ruimteclaims die in dit gebied ligt, is de uitbreiding van de Amsterdamsebrug met een extra fietsverbinding aan de binnenzijde, een tweerichtingsfietspad aan de zijde van Baaibuurt West.

In de planvorming voor Baaibuurt West wordt aansluiting gezocht op de geest van de plek, als rafelrand van de stad. Hier zal het programma 'Vrije Ruimte' (o.a. ruimte voor creatieve ondernemingen) een onderdeel van uitmaken. In het kader van de milieu--effectrapportage (MER) voor het Zeeburgereiland is er in 2016 een cultuurhistorische verkenning voor het eiland uitgevoerd. Hierin wordt geadviseerd om een aantal cultuurhistorisch waardevolle elementen (waaronder de dijklichamen, de wachterswoning, de contouren van een loods en drie bunkers in Baaibuurt West) te behouden in de verdere transformatie van het eiland. Dit geldt ook voor de bomenrijen langs de Zuiderzeeweg.
Ten zuiden van de tunnelmond van de Piet Heintunnel bevindt zich een terminal. Hier wordt het afval van de Sluisbuurt via het ondergronds afvaltransport (OAT) gescheiden verzameld waar het vervolgens door een vrachtwagen wordt opgehaald en afgevoerd. De ambitie is om in de toekomst ook voor de afvalinzameling van Baaibuurt West hierop aan te sluiten. Dit vergt nog nader onderzoek met de directie Afval en Grondstoffen.
Er wordt uitgegaan van een gemengd stedelijk milieu en hoge dichtheden. Langs de zuidoever wordt een groot deel van het groen- en waterprogramma gerealiseerd. Het programma in de milieueffectrapportage Zeeburgereiland (MER ZBE 2018) gaat uit van 600 - 900 woningen en een niet-woonprogramma van maximaal 16.200 m2 bruto vloeroppervlakte.
Een onderzoek naar mogelijke uitbreiding (tot max. 1.800 woningen en max. 30.000 m² bvo niet-woonprogramma) van bovengenoemd programma maakt onderdeel uit van de Projectnota en zal verder uitgewerkt worden in het Stedenbouwkundig Plan en Investeringsbesluit. De ruimtelijke structuur van de Sluisbuurt, een stedelijke buurt met een passend karakter en het 'horen bij de stad' aan de oevers van het waterfront, zal worden voortgezet in de zuidelijk gelegen Baaibuurt West met een deels lagere dichtheid en minder stedelijke voorzieningen.
Het programma voor veldsport (ca. 1,5 hectare) en groen voor het Zeeburgereiland wordt gezamenlijk opgepakt en uitgevoerd in beide Baaibuurten en op de Oostpunt; hierbij wordt ook (bovenop de norm) gekeken naar tijdelijke sportmogelijkheden.

Bijzondere aandacht is er voor nieuwe OV- en fiets-verbindingen, o.a. langs de Amsterdamsebrug. Deze zijn nodig voor de realisatie van een hogere dichtheid. Op de Randvoorwaardenkaart worden onder andere rooilijnen en publieke functies in aansluiting op het Zeeburgerplein aangegeven. Ligplaatsen voor woon-boten in de kom worden gehandhaafd.

Vooruitblik
In 2023 is het terugplaatsen van woonboten langs de Zuider-IJdijk gepland. De ontwikkeling (grondwerk-zaamheden) van Baaibuurt West kan op zijn vroegst (gefaseerd) starten in 2025, aangezien eind 2024 de huurcontracten aflopen. De start van ontwikkeling is niet direct afhankelijk van ingrepen op de IJburglaan (de Cruciale Mijl), maar wel van de tijdige verplaatsing van het P+R terrein aan de noordrand van de buurt. Deze voorziening zou een plek moeten krijgen op de Bedrijvenstrook, eerst in een tijdelijke vorm en in definitieve situatie als gebouwde voorziening. De ambitie is om in de omgeving van de tramhalte meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers; in scenario's met een twee-laagse kruising kan dit het beste worden vormgegeven. In het kader van de bestuursopdracht wordt gewerkt aan de Projectnota. Aansluitend daarop volgt het Investeringsbesluit en het Stedenbouwkundig Plan (SP), met bestuurlijke besluitvorming in 2024. De eerste start bouw zal op z'n vroegst rond 2028 zijn.

Baaibuurt Oost

Onlangs is woonblok 'het Startblok' opgeleverd, een woonproject bestaande uit 250 woningen voor starters en statushouders. Dit vormt een aanvulling op de al bestaande tijdelijke studentenhuisvesting in Baaibuurt Oost. Het Startblok bestrijkt een groot deel van de voormalige P+R Zeeburg-Oost. Daarnaast wordt nabij de entree van Baaibuurt Oost (tegenover Eiburgh Snacks) de winnaar van een publieke prijs-vraag "Kokomo" gebouwd. Deze lokale waardecreatie moet zorgen voor meer verbinding en levendigheid in het gebied. Kokomo is een plek die ruimte biedt voor functies als horeca, start-ups, werk- en studieplekken en sociaal - maatschappelijke voorzieningen. In 2023 opent dit tijdelijke initiatief voor de buurt. In plannen voor toekomstige ontwikkelingen wordt onderzocht of deze functie opgenomen kan worden. Jachthaven Holland Sport Boat Centre (HSBC), gelegen aan de Oostzijde van de Amsterdamsebrug aan de Zuider-IJdijk, heeft huur- en erfpachtcontracten die zijn afgelopen. Zij hebben een nieuwe locatie in de 'oksel' van de A10 gekregen, door middel van landmaken. De jachthaven is overgenomen door Nautix en reeds in gebruik. De ontwikkeling van het nieuwe pand van Nautix wordt verwacht in 2027. Het oostelijke deel van de Zuider-IJdijk wordt nu ook opgehoogd. Daarvoor is het westelijke deel van de zuidoever opgehoogd en heringericht, in samenspraak met de woonschepen die daar liggen.

Impressie huidige situatie Baaibuurt Oost


Bestaande situatie statushouders


Bestaande situatie Zuider-IJdijk


Toekomstig tijdelijk initiatief 'Kokomo'


Bestaande situatie trambaan IJburglaan

Onderzocht wordt of een steiger in het oostelijke deel mogelijk is om het water van de Zeeburgerbaai toegankelijk te maken voor waterrecreatie.
Omdat de druk op het openbaar vervoer toeneemt in de stad, is er opnieuw gekeken naar tram 26 en de bedrijfsvoering daarvan. De tijdelijke tramstalling in Baaibuurt Oost is eind 2021 voor nog 10 jaar verlengd. De noord-zuidverbinding vanaf de Zuider-IJdijk naar de Bedrijvenstrook wordt hiermee moeilijk realiseerbaar gemaakt, maar niet onmogelijk. Deze loopt nu om HSBC en de tramhalte heen, met de bedoeling deze in de nabije toekomst alsnog vanuit de Bob Haarmslaan rechtdoor te trekken. Ambitie voor de toekomst is om de definitieve tramstalling te bouwen op de Oostpunt waardoor ontwikkeling van de Baaibuurt Oost mogelijk wordt. Er zijn op dit moment twee locaties in onderzoek: Baaibuurt Oost en de Oostpunt (de beste optie). Door de verplaatsing naar de Oostpunt worden enerzijds de stadsverzorgende functies gebundeld rondom de A10 en krijgt anderzijds de IJburglaan een gevelwand aan de zuidzijde, passend bij een verkeersader dat zich binnen het stedelijk milieu beweegt.
Een belangrijke ruimteclaim voor het gebied is een mogelijke nieuwe brug voor een tram/bus aan de buitenzijde van de Amsterdamsebrug, die aan de westzijde van Baaibuurt Oost zal aanlanden. De realisatie hiervan, niet voorzien eerder dan 2040, verbetert de robuustheid van het OV naar en van het eiland.

In de transformatie naar een gemengde stadsbuurt zal voor de Baaibuurt Oost worden onderzocht of het programma, zoals opgenomen in de MER, mogelijk uitgebreid kan worden (tot een verdubbeling, ca. 500-1.400 woningen). Het hoogste aantal woningen (ca. 1.400) is mogelijk door een groter te bebouwen oppervlak met een smaller profiel van de IJburglaan door de lange tunnel in scenario 2. Een auto-onderdoorgang met een maximaal mogelijke lengte in scenario 1 heeft als gevolg een programma van 700 woningen in Baaibuurt Oost. Met een nog kortere auto-onderdoorgang in scenario 1- wordt het aantal woningen wellicht nog lager – min. 500 woningen.
De bebouwing langs de IJburglaan vervult een groot deel van het programma in Baaibuurt Oost. Hier wordt een rooilijn gevormd met stedelijke functies ten minste in de plinten; afhankelijk van het uiteindelijke klimaat van de IJburglaan zullen ook op de verdiepingen niet-woonfuncties worden voorzien. In het geval van een tunnelmond/helling is de bebouwing langs de IJburglaan onderhevig aan flinke geluidsbelasting. De woonkwaliteit van de aangrenzende bebouwing zal hierdoor mogelijk verminderen.
Dan wordt het een meer geschikte plek voor niet-woonfuncties. De aard van de niet-woonfuncties kan variëren en zal afhangen van de contextuele situatie (gevaarlijke stoffenroute) en het concept van de wijk (productieve wijk).

Een belangrijke onderdeel van het niet-woonprogramma bevindt zich op de hoek aan het Zeeburgerplein: een bouwblok in aansluiting met de rest van het eiland, met publieke functies en een hoogteaccent. Deze ontwikkeling van deze hoek is cruciaal voor het vormgeven en functioneren van het toekomstige Zeeburgerplein. De bebouwing zal hier, ongeacht welk scenario voor de toekomst wordt gekozen, zo dicht mogelijk op het plein worden geplaatst. In de buurt zal verder ook worden ingezet op Vrije ruimte voor de stad. De stadsbuurt wordt meer ontspannen in vergelijking met het woonmilieu van Baaibuurt-West. Het park langs de zuidoever biedt ook plekken voor ecologische oevers die bijdragen aan de waterkwaliteit van het watersysteem van de Baaibuurten. Het programma voor sport (ca. 1,5 hectare) en groen (hoeveelheid is afhankelijk van het aantal woningen) voor het Zeeburgereiland wordt gezamenlijk opgepakt en uitgevoerd in beide Baaibuurten en op de Oostpunt; hierbij wordt ook gekeken naar tijdelijke sportmogelijkheden.

Vooruitblik
De ontwikkeling van Baaibuurt Oost is afhankelijk van het besluit over het bouwen van de definitieve tramstalling op de Oostpunt en het voorkeursscenario van de Cruciale Mijl. Het voorkeursbesluit aangaande de locatie van de definitieve tramstalling staat gepland in 2023 en het uitvoeringsbesluit hierover wordt in 2027 genomen. De contracten voor tijdelijke functies lopen af in 2032. Dit is tevens het jaar van het in gebruik nemen van de definitieve tramstalling. Besluitvorming en uitvoering van de Cruciale Mijl is gepland in de periode 2025 – 2030. De mogelijkheid voor wonen aan de IJburglaan wordt voornamelijk bepaald door geluidsoverlast en veiligheid met betrekking tot de gevaarlijke stoffenroute op de IJburglaan.
De eerste stappen in de ontwikkeling van de buurt zijn bijvoorbeeld het park langs de zuidrand met een steiger voor waterrecreatie, aansluiting op het fietspad van de Bob Haarmslaan, kavels langs de Zuiderzeeweg (zoals de oude loods van HSBC) en de ontwikkeling van de cruciale hoek aan het Zeeburgerplein.
Op de Randvoorwaardenkaart zijn verschillende elementen opgenomen die essentieel zijn voor de toekomstige woningbouw, waaronder het doortrekken van de Bob Haarmslaan tot de zuidoever, het aansluiten op de kruising met de Zuiderzeeweg met een bouwblok met publieke functies, een rooilijn langs de IJburglaan met stedelijke functies in de plinten en een tweerichtingsfietspad. Verder is er een ruimtereservering voor een 2e (H)OV-verbinding aan de westzijde, langs de Zuiderzeeweg opgenomen.

Sluisbuurt

De westelijk gelegen Sluisbuurt, nabij de Oranjesluizen, zoekt in vergelijking met de naastgelegen Sportheldenbuurt veel meer de verbinding met de omliggende buurten op het eiland en de stad. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt de Sluisbuurt aangemerkt als te ontwikkelen woon--werkgebied, met een metropolitane plek bij de Oranjesluizen. Daarnaast is hier een hoogbouwensemble aan het IJ gewenst. Het Stedenbouwkundig Plan (SP) Sluisbuurt is vastgesteld door de gemeenteraad in september 2017. Dit plan bevat een programma van circa 5.600 woningen in verschillende prijsklassen/segmenten, maximaal 100.000 m² bvo onderwijs, werken en overige voorzieningen, en circa tien hectare openbaar groen, sport en spel. Het SP omschrijft de ruimtelijke kwaliteit van straten, bijzondere openbare plekken en het samenspel van verschillende bouwvormen. De structuur van de openbare ruimte en maximale volumes van torens zijn vastgelegd, en tegelijkertijd is er nog veel ruimte voor verschillende invullingen van bouwblokken. De hoofdambities van het Stedenbouwkundig Plan zijn leidend voor het Beeldkwaliteitsplan (BKP): een hoogstedelijk woonmilieu, hoge kwaliteit van de openbare ruimte, nieuwe verbindingen met de stad, nadruk op lopen en fietsen (autoparkeernorm: gem. 0,3 pp/w), natuurinclusief en rainproof bouwen. De zuidoosthoek sluit aan op het Zeeburgerplein. Hier zal de ruimte worden afgebakend met markant bebouwing en buurt-overstijgende voorzieningen in de plint. Ook is hier ruimte voor placemaking, o.a. door studenten van de Hogeschool Inholland. In 2023 opent Urban Resort, een broedplaats (Het Baggerbeest) met o.a. ateliers voor kunstenaars.

Na jaren van crisis is de ontwikkeling van het Zeeburgereiland in versnelling geraakt. Vanaf de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan in 2017 verloopt de ontwikkeling van dit hoogbouwensemble aan het binnen-IJ gestaag. Voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt is een bestemmingsplan opgesteld dat in november 2018 onherroepelijk is geworden. Er is begonnen met de uitwerking van het zuidoost- en het zuidwestkwadrant. Op dit moment wordt gebouwd aan Hogeschool InHolland, studenten- en jongerenhuisvesting, een woontoren met middeldure huurwoningen en een Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO) gebouw. Concrete bouwplannen worden gemaakt voor verschillende gebouwen waarvan één met een supermarkt, een basisschool en een middelbare school. Ondertussen wordt in er hoog tempo verder gewerkt aan het op de markt zetten van nieuwe tenders en het uitwerken van diverse bouwenveloppen, waarbij ook voorzieningen als een Huis van de Wijk worden meegenomen.

Vooruitblik

In 2023 wordt de start bouw van meerdere kavels verwacht en het uitschrijven van de eerstvolgende tenders. Ook is in januari de tijdelijke pont gestart met varen, waardoor de verbinding (ook voor IJburg en de rest van het eiland) met het Oostelijk havengebied en het centrum is verbeterd.
Tot en met 2025 wordt een oplevering van ca. 1.000 woningen, twee scholen en de Hogeschool Inholland verwacht. In de periode tot 2030 zullen nog ca. 2.000 woningen volgen en ook voorzieningen. Onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling van het noordelijk deel van de Sluisbuurt is om een warmteplan te maken.



Sluisbuurt 3D impressie



Sluisbuurt in ontwikkeling

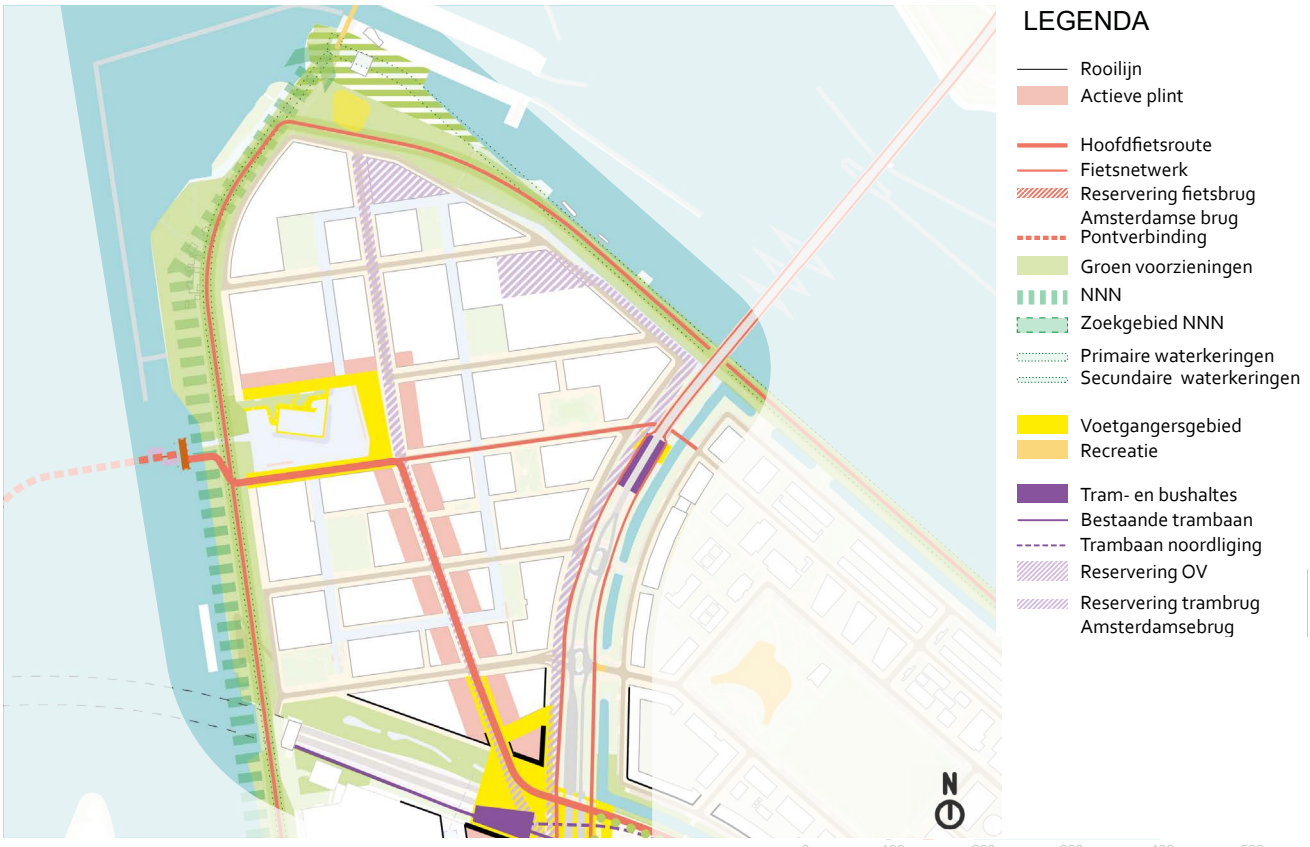
Langs de westoever ligt er een opgave om de ecologische verbinding buitendijks te realiseren en de fietspad op de dijk te verbreden. Verder zou een oversteek richting Baaibuurt West over de tunnel tevens ten goede komen aan de bereikbaarheid van de buurt.

Verbetering van de (OV-) bereikbaarheid blijft een opgave voor de Sluisbuurt. Vanaf het Waterplein, als hart van de buurt, vaart een tijdelijke pont richting Sporenburg. Dit komt de bereikbaarheid van het hele eiland ten goede en zal in de toekomst nog belangrijken worden. In de loop van de zeven jaar zal worden onderzocht of een definitieve pontverbinding nodig is, en zo ja, via welke route. Dit vereist nieuwe onderzoeken en een nieuw bestuurlijk besluit. Daarnaast staat uiterlijk in 2027 de uitvoering gepland van een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers naar de Sportheldenbuurt en luie trappen naar de Schellingwouderbrug. Een bushalte langs de Zuiderzeeweg wordt eerst tijdelijk nabij de oostelijke hoofdontsluiting gerealiseerd, en dan definitief bij de Schellingwouderbrug. Ook is er een ruimtereservering in de hoofdstraat en langs de Zuiderzeeweg voor het doortrekken van een tweede (H)OV-verbinding (bus/tram); deze is nodig voor een robuuste ontsluiting van de Sluisbuurt. Een eventuele vertramming van de brug ligt voor de hand als de brug in zijn geheel wordt vervangen door het rijk (vanaf 2040) vanwege het einde van de levensduur.

De definitieve pont en een extra bushalte op de Schellingwouderbrug dragen bij aan het voldoende bereikbaar maken van het noordelijk deel van de Sluisbuurt'.
De ambitie voor het Sluispark is het realiseren van een stadspark (deels in samenspraak met Rijkswaterstaat) dat een groene recreatieve plek aan het eiland toevoegt. Dit park moet uiteindelijk een metropolitane plek aan het waterfront van het IJ worden, met een buurtoverstijgend karakter; in de Omgevingsvisie wordt deze plek aangeduid als een 'groen-blauwe parel'. Dit park zal tevens bereikbaar worden via een voetgangersroute over de sluizen; veiligheid is hierbij een aandachtspunt. Incidenteel kan hier overslag land-water plaatsvinden ten behoeve van Rijkswaterstaat. Tijdelijk is er industriële overslag mogelijk ten behoeve van de grondbank. Vanaf 2027 wordt dit uitgesloten, wanneer het park wordt aangelegd, inclusief de ecologische oever.

Broedplaats het Baggerbeest





Uitsnede Sluisbuurt Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland

Impressie realisatie Sportheldenbuurt

















Artist impression Silo's Sportheldenbuurt

Sportheldenbuurt

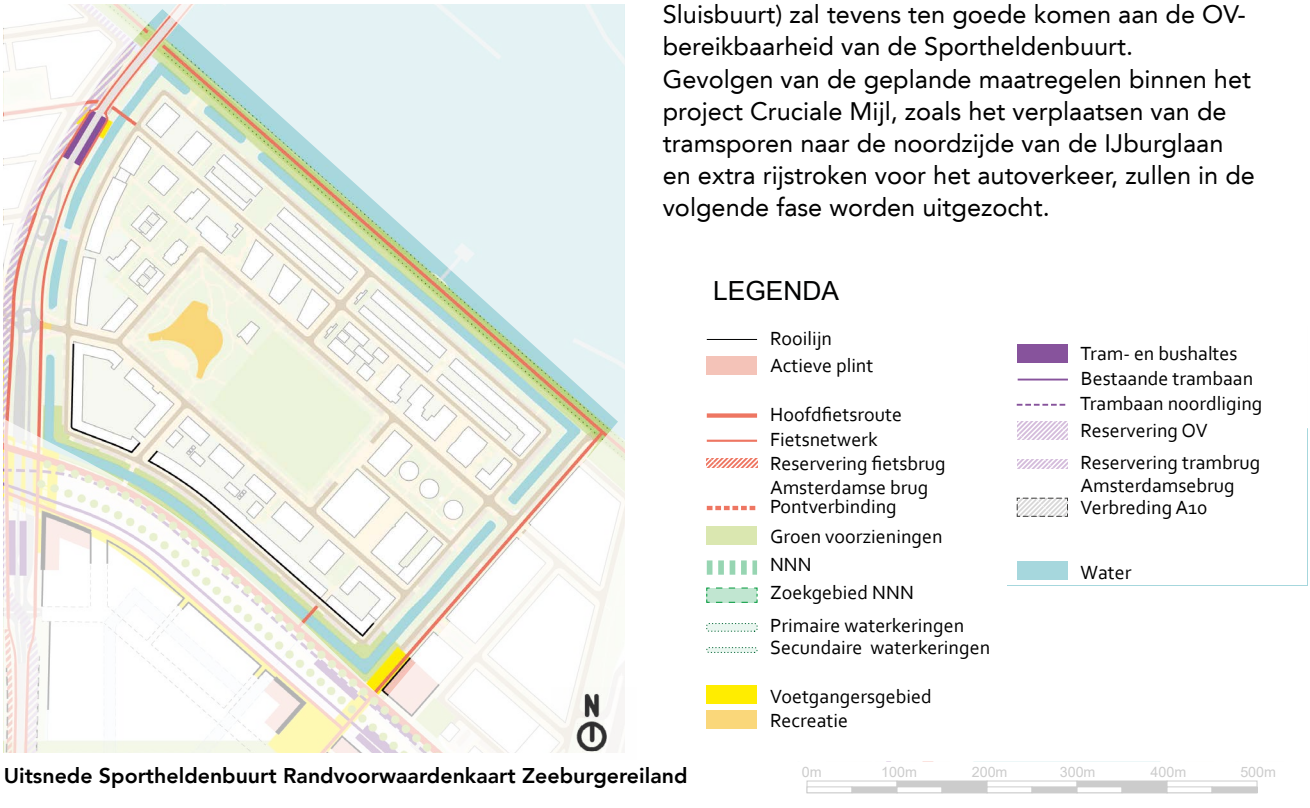
De Sportheldenbuurt, het toenmalige RI-Oost met de drie kenmerkende silo's, was de eerste nieuwe woonbuurt, omgeven door een watergang met centrale openbare ruimte in het hart. Het betreft hier circa 2.500 woningen. Het hart van de buurt wordt gevormd door verschillende stedelijke functies, waaronder het sportpark met aansluitend één van de groote skatebanen van Nederland. Vlak achter de sporthal liggen drie silo's, die voorheen onderdeel uitmaakten van de voormalige rioolzuivering. Hiervoor is een prijsvraag gehouden en een winnaar gekozen. De silo's worden getransformeerd en gaan een uitgebreid programma herbergen. De oorspronkelijke vorm van de silo's blijft behouden. Verder zijn in deze buurt twee middelbare scholen gevestigd.

Nu de Sportheldenbuurt bijna gereed is, kan men voorzichtig de balans opmaken. De crisis van 2008 heeft ontegenzeggelijk zijn sporen nagelaten in de buurt, zowel qua programma als qua vormgeving en fasering. Door de belemmeringen rondom de buurt (geluidsbelasting en externe veiligheid vanaf drie wegen) is de Sportheldenbuurt een fysiek gesloten, in zichzelf gekeerde buurt geworden; bij de verdere ontwikkeling van het eiland mag de geluidsbelasting voor de buurt niet hoger worden. De concentratie van winkels en voorzieningen zijn in de Sluisbuurt voorzien. Voor een groot deel van de boodschappen moeten de bewoners nu uitwijken naar IJburg of de Indische Buurt.

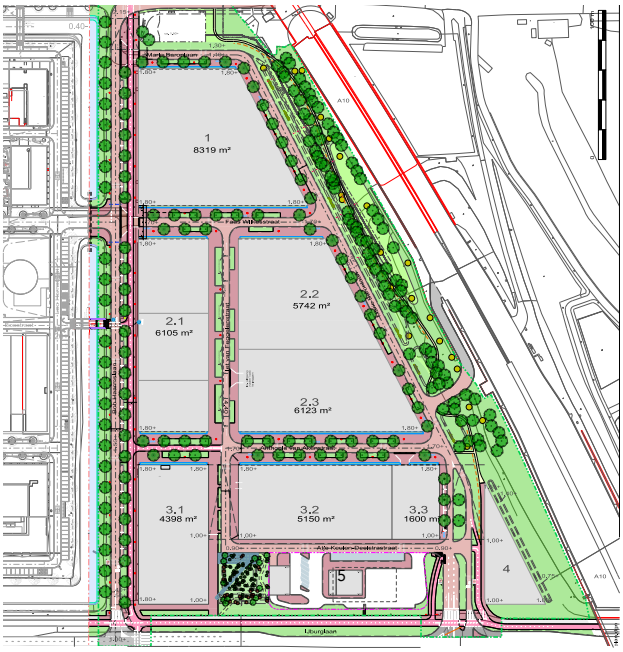
Vanuit de bewoners van de Sportheldenbuurt bestaat de wens voor meer stedelijkheid en ook meer groen. In het voorjaar van 2020 is de Urban Skate Zone geopend, een succes van ongekend formaat. Elke dag bezoeken tientallen skaters het park, de zo op Zeeburgereiland gewenste levendigheid meebrengend.

Vooruitblik

Alle sportvelden in het hart van de buurt zijn inmiddels gereed. In 2023 wordt gestart met de transformatie van de silo's alsmede het inrichten van de omgeving. Voor deze buurt is het uitgangspunt om de bestaande (geplande) niet-woonfuncties te bestendigen, maar geen nieuwe detailhandel -of horecagelegenheden toe te voegen. Dit uitgangspunt volgt het huidige beleid op de twee terreinen, waarin de Sluisbuurt is gemarkeerd als het centrum van het eiland. Op het gebied van kantoren, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen is de aanpak flexibeler: deze functies blijven mogelijk waar ze dat nu al zijn, ook al zijn of worden er woningen gebouwd, conform de nota Ruimte voor de economie van morgen. Het gaat dus uitdrukkelijk niet om een zogenaamd krimpfolie-bestemmingsplan, maar om het bestendigen van (nieuw) gemeentelijk beleid.
Met de ontwikkeling van het park op de Oostpunt ligt er een kans voor een rustige fietsroute langs de noordrand van het eiland. Het doortrekken van de Bob Haarmslaan richting de zuidoever zal ten goede komen aan de verbinding met de rest van het eiland. De tijdelijke bushalte ter hoogte van de westelijke hoofdontsluiting van de buurt (later definitief op de Schellingwouderbrug, met onderdoorgang naar de Sluisbuurt) zal tevens ten goede komen aan de OV-bereikbaarheid van de Sportheldenbuurt.
Gevolgen van de geplande maatregelen binnen het project Cruciale Mijl, zoals het verplaatsen van de tramsporen naar de noordzijde van de IJburglaan en extra rijstroken voor het autoverkeer, zullen in de volgende fase worden uitgezocht.



Uitsnede Sportheldenbuurt Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland



Openbare ruimte plankaart Bedrijvenstrook (SvZ 2023)

Kavelnummer en (voorlopige) functies

1 | Bouwmarkt
N.t.b.
2.1 | Het Ambachtskwartier
N.t.b.
2.2 | N.t.b.
2.3 | Recyclepunt
3.1 | N.t.b.
3.2 | Parkeergebouw (P+R)
3.3 | Politiebureau
4 | Hulpwarmtevoorziening
5 | Kriterion (Benzinepomp)



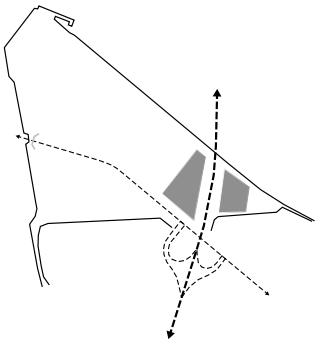






Impressie realisatie Bedrijvenstrook

3.2 Zone A10



Bedrijvenstrook

De meeste ruimteclaims voor het Zeeburgereiland zijn op de Bedrijvenstrook terecht gekomen, waaronder een onderstation, een politiepost, een warmtestation en een recyclepunt.
Op dit moment zijn in de Bedrijvenstrook een tijdelijke horecagelegenheid (Haddock), een tijdelijk afvalpunt ter vervanging van de locatie op Cruquius, een tijdelijk sportveld voor bewoners en scholieren uit de Sportheldenbuurt en een benzinestation gelegen. Daarnaast hebben de tijdelijke moestuinen in het gebied hier een permanente plek gekregen, in samenspraak met bewoners uit de Sportheldenbuurt.
Volgens het Stedenbouwkundig plan van medio 2020 wordt de Bedrijvenstrook een stedelijk bedrijventerrein van circa zeven hectare waar een stedelijk karakter moet ontstaan. Dit gebied draagt bij aan de functiemenging op de schaal van het eiland. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt het deelgebied Bedrijvenstrook aangeduid als stadsverzorgend bedrijventerrein. Het totaal geplande programma van het gebied ligt tussen de circa 57.000 en 76.500 m2 bvo.

In eerste instantie is op de Bedrijvenstrook plaats voor stadsverzorgende bedrijven die in transformatiegebieden niet meer kunnen blijven omdat ze niet mengbaar zijn met wonen.
De potentie van het Zeeburgereiland, en daarmee ook de Bedrijvenstrook, wordt grotendeels bepaald door de goede bereikbaarheid. Een belangrijke verbinding is de Bob Haarmslaan, een noord-zuid as, die in verbinding staat met de IJburglaan. Deze as maakt ook een verbinding met Baaibuurt Oost; aan de noordzijde eindigt de as op een mooie plek aan het open water.

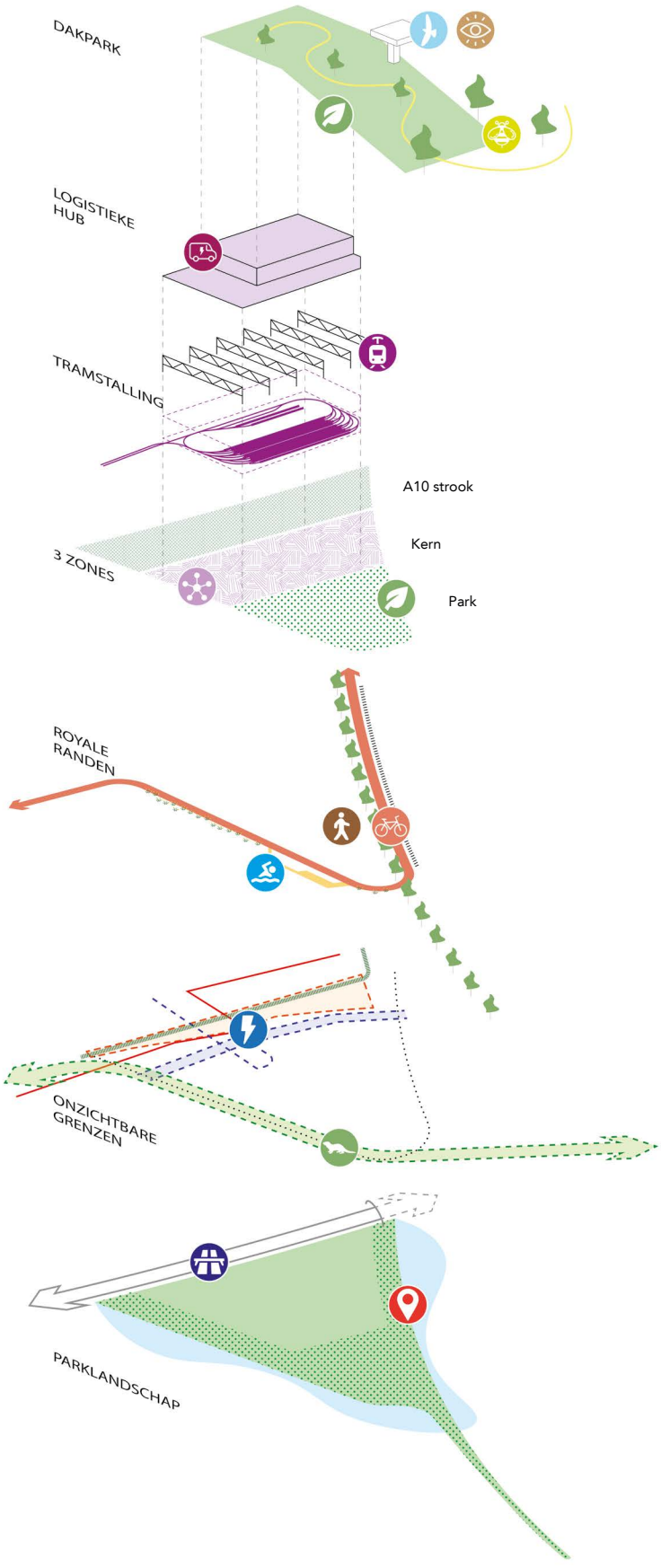
Vooruitblik

Het Beeldkwaliteitsplan voor de Bedrijvenstrook is op dit moment in afronding en verschillende projecten zijn gepland: een recyclepunt op de definitieve kavel (ter vervanging van het tijdelijke afvalpunt) en een nieuwe gebouwde parkeervoorziening of mobiliteitshub als vervanging van de tijdelijke P+R (Park + Ride) in de Baaibuurten die op termijn gaan verdwijnen om ontwikkeling aldaar mogelijk te maken. Verder is een Hulp Warmte Centrale (HWC) in aanbouw voor stadswarmte van Vattenfall. De HWC is nodig om pieken in de warmtevraag op te vangen en bij storingen aan de warmtevraag te kunnen voldoen.

In 2023 staat de eerste tender voor een bouwmarkt op de planning en wordt ook de groene strook langs de A10 aangelegd. Langs de westkant zijn er kavels gereserveerd voor kleinschalige bedrijvigheid. Op de Randvoorwaardenkaart zijn diverse elementen opgenomen zoals een rooilijn langs (de noord-zuid as) Bob Haarmslaan met publieke functies in de plint van de hoek en bedrijvigheid op de hogere verdiepingen.



Uitsnede zone A10 Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland



Meervoudig ruimtegebruik Oostpunt

Oostpunt

Op dit moment wordt de Oostpunt gebruikt voor verschillende tijdelijke initiatieven. Een groot terrein wordt tijdelijk gehuurd door zeilwagenpark Wind´n Wheels. Er zijn ligplaatsen voor de woonboten die vanwege de versterkingswerkzaamheden aan de Zuider-IJdijk in Baaibuurt Oost tijdelijk een nieuwe locatie nodig hadden. Ook is een deel tijdelijk in gebruik door de directie Afval en Grondstoffen als afvaloverslagpunt.

Door de locatie aan het water, met verre uitzichten over het IJmeer, ligt er een kans om op de Oostpunt een groene verblijfsplek te creëren voor recreatie, als tegenhanger van de hoogstedelijke ontwikkelingen aan de westzijde van het Zeeburgereiland. De inrichting zal voor een zo groot mogelijk deel groen worden. Dit groen kan diverse vormen aannemen van een parkachtige inrichting, tot een (voedsel)bos. Samen met het Sluispark en het Baaipark (de groen ingerichte zuidelijke oever van het eiland), is dit de derde bijzondere plek aan de groene zoom rondom het Zeeburgereiland. Via de noordelijke dijk kunnen de bewoners van het eiland het gebied betreden. Deze verbinding is cruciaal voor de toegankelijk van dit park, en tevens onderdeel van het rondje Zeeburgereiland; de langzaam verkeersroute die langs alle oevers van het eiland loopt. De oevers van de Oostpunt maken daarnaast onderdeel uit van het Natuur Netwerk Nederland. Hier ligt een ontwerpopgave om ecologie en recreatief gebruik elkaar te laten versterken, met een specifieke groene inrichting.

Tegelijk wordt vanuit de behoefte aan ruimte voor de logistieke functies van de stad naar dit gebied gekeken, vanwege de gunstige ligging bij de afslagen van de A10. Er wordt onderzocht hoe het gebied meerdere functies kan opnemen, zowel open groen, recreatie en natuur, als een tramstalling met dubbel grondgebruik, andere logistieke functies. Een als park ingericht deel van de Oostpunt (min. 50% van het gebied/3 ha), kan gecombineerd worden met het daklandschap van de tramstalling waardoor er een integraal ruimtelijk geheel ontstaat. Doordat de Oostpunt niet geschikt is voor woningbouw, lijkt deze plek zeer aantrekkelijk voor verschillende stadverzorgende voorzieningen. Deze zijn hier inpasbaar, zolang ze passen binnen de ruimtelijke uitganspunten van de Oostpunt. Vooral de openbaarheid van de oevers, als onderdeel van het rondje Zeeburgereiland, en de invulling van de natuurlijke oever aan de zuidzijde zijn belangrijke randvoorwaarden.

Tenslotte wordt ingezet op meervoudig grondgebruik (zoals sporten op het dak van een logistieke hub en tramstalling samen in één gebouw), omdat ruimte in de stad immers een schaars goed is.

Van de verschillende initiatieven die er liggen, is de realisatie van een nieuwe tramstalling (25.000 - 30.000 m² bvo) het meest kansrijk. De stalling past in zijn geheel op bestaand land. Voor de tramstalling wordt op dit moment de Oostpunt als voorkeurslocatie gezien. Dit schept ruimte in Baaibuurt Oost voor het ontwikkelen van een stedelijke woonbuurt. De huidige, tijdelijke tramstalling, gelegen in Baaibuurt-Oost, is rond 2032 niet meer toereikend.

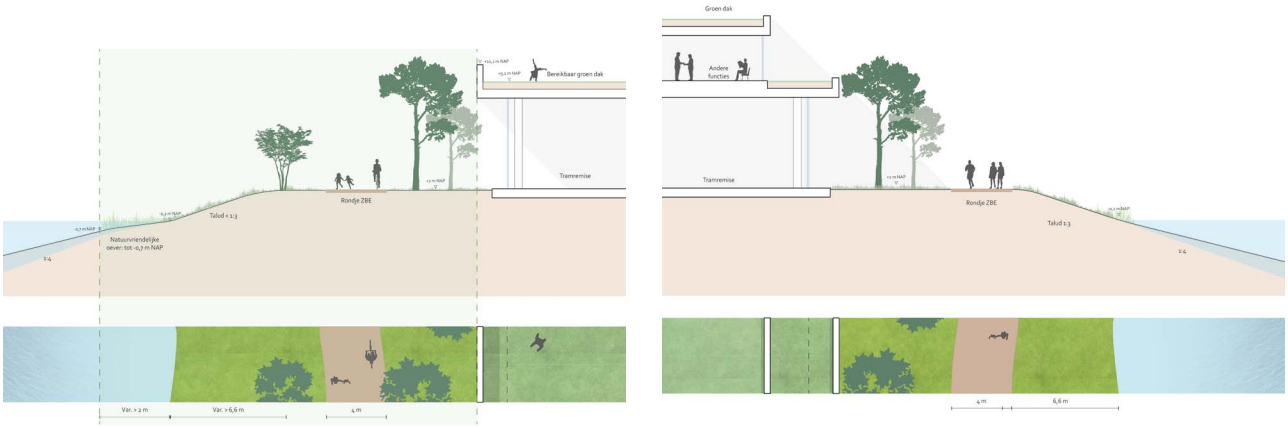
Voor een logistieke hub vormt de Oostpunt een strategisch zeer geschikte locatie – aan het rijkswegennet in verbinding met het noordelijk deel van de provincie. Omdat de IJ-dijk bestemd is voor langzaam verkeer, zullen beide functies een aansluiting moeten vinden aan de IJburglaan voor tram-/auto-/vrachtverkeer.

Verder was het inpassen van een afvaloverslagpunt in onderzoek. Door het ecologische en recreatieve karakter van de zuidoever en het ontbreken van een vaargeul aan deze zijde, is een afvaloverslagpunt hier niet in te passen. Daarnaast mag deze functie ook geen beslag leggen op de openbare langzaam verkeersroute over de noordelijke dijkverbinding, die cruciaal is voor de verbinding met de rest van het eiland. In het kader van meervoudig grondgebruik zou het afvaloverslagpunt (ca. 4.000 m² bvo) in een bebouwde gestapelde vorm moeten. Volgens het huidige Programma van Eisen is een afvaloverslag (dat o.a. uitgaat van plaatsing op open maaiveld) hier dus niet mogelijk.

Bestaande randvoorwaarden

In het plangebied zijn reeds diverse ruimteclaims aanwezig (onzichtbare grenzen) die de toekomstige ontwikkeling van de Oostpunt in zekere mate beperken. De belangrijkste zijn:

- de barro-zone moet het mogelijk maken om de A10 in de toekomst uit te breiden; ook de aanleg van een tweede Zeeburgertunnel is onderdeel van deze uitbreiding.
- een zone van 30 meter met hierin een 150kV-tracé aan hoogspanningskabels als belangrijke ader in het elektriciteitsnet, waarbij rekening wordt gehouden met de inlussing van dit tracé naar het nieuwe onderstation op de Bedrijvenstrook.
- een hogedruk transportleiding van de Gasunie met die diverse randvoorwaarden stelt m.b.t. graafwerkzaamheden, bebouwing en gronddekking
- Natuurnetwerk Nederland, onderdeel van de Natuurboog Amsterdam zuidoost, bestaande uit een 42 kilometer lang netwerk van waterlopen als ecologische verbinding tussen de waterrijke natuurgebieden; brede watergangen en aaneengesloten, begroeide oeverzones en rietlanden zijn van belang als migratieroute.



Doorsnede concept zachte oevers Oostpunt

	Wel	Niet
OOSTPUNT		
	Een landschappelijke oostpunt als samenhangend geheel	Opdelen van de ruimte
	Groene Oostpunt voor het stedelijke eiland	Verharding
	Ontspannen en verblijven	Verkeersruimte
	Publieksfuncties	Private functies
OEVERS - HOOFDSTRUCTUUR GROEN		
Noordoever	Openbare route & groen	Privaat terrein en verharding
	Langzaam verkeer	Vracht-/Autoverkeer
	Beleving weids uitzicht	Visuele blokkades
Zuidoever	Openbare route & groen	Privaat terrein en verharding
	Langzaam verkeer	Vracht-/Autoverkeer
	Beleving weids uitzicht	Visuele blokkades
	Klein schalig recreatie	Grootschalige invulling
Strekdam	Struinpad	ontoegankelijk
ZONES		
Park	Ontspannen in het groen	Ondergrondse bouwwerken
	Zicht op de horizon	Massieve bebouwing
Kern - tram + hub + dakpark	Stapeling	Campusmodel
	Slimme combinaties	Functies zonder groen dak
	Logistieke functies	Groot schalige kantoren
	Programma vrije ruimte op dak	Ontoegankelijk en anoniem dak
	Bewegen en groen op dak	Ontoegankelijk en anoniem dak
A10-strook	Tijdelijke functies en bouwerken	Permanente functies en bebouwing
	Groen, struinpad en klimaatadaptatie	Verharding en logistiek

Afwegingskader initiatieven Oosptunt

Afwegingskader toekomst
De voornaamste randvoorwaarden voor ruimteclaims zijn groene, openbare oevers, dubbelgrondgebruik en een park, en het rondje Zeeburgereiland. Het park fungeert als groen/natuur, maar is er ook voor waterrecreatie en kleinschalige, openbare sport. De groene openbare oevers zijn, net zoals het park, een belangrijke kwaliteit voor de toekomstige bewoners van het Zeeburgereiland.

Ten behoeve van goede ruimtelijke ordening is er, als onderdeel van de visie, een afwegingskader opgesteld om op basis van de genoemde ambities per ruimtelijk element richting te geven aan beslissingen over claims en initiatieven voor de Oostpunt.
Op dit moment zijn er reeds diverse claims en initiatieven met een projectie op de Oostpunt, waaronder energie- en nutsvoorzieningen, een hubfunctie, overslag, waterrecreatie, sport, voedselbos en ligplekken voor woonschepen. Deze functies zullen, ofwel goed inpasbaar moeten zijn, ofwel zich moeten aanpassen om in te kunnen passen.

Vooruitblik
Voor de Oostpunt wordt in 2023 een Stedenbouwkundige Visie gemaakt, gevolgd door een Projectnota. Veel ruimtelijke initiatieven voor technische voorzieningen, logistiek, groen en recreatie worden onderzocht en afgewogen. De inpassing van ruimtelijke initiatieven voor industrieel overslag land/water, waaronder afvaloverslag, zijn met de huidige PvE's niet geschikt voor de Oostpunt.
De tramstalling heeft in het westelijke deel van de Oostpunt de voorkeurslocatie, zo mogelijk inpandig en met meervoudig ruimtegebruik en een parkachtige inrichting op het dak. Onderzocht wordt of een logistieke hub gerealiseerd kan worden in een gebouw, samen met de tramstalling. Dit zou mogelijk kunnen zijn met voorinvestering, waarover in 2025 een besluit genomen moet worden.



Impressie Oostpunt



Zeeburgereiland: groene zoom (groenkleurige oevers v/h eiland) en fijnmazig netwerk (oranjekleurige langzaam verkeersroutes)



Zuider-IJdijk bij de Sportheldenbuurt

3.3 Openbare ruimte



Groene zoom

Het Zeeburgereiland heeft een karakteristieke groene zoom met een aaneenschakeling van verschillende groenruimtes. De dijk vormt onderdeel van de hoofd-fietsstructuur; op de dijk is een vrijliggend fietspad gepland waardoor een rondje Zeeburgereiland mogelijk wordt gemaakt. Een opgave in het voltooien van de wandel-/fietsroute is de zuidelijke verbinding tussen de Baaibuurt Oost en de Oostpunt, met de A10 als barrière.
De dijken vormen de groene drager van het eiland die de verschillende buurten van het met elkaar verbinden en het water beleefbaar maken. De zuidelijke oever is geschikt voor kleinschalige (langzame) waterrecreatie en gebruik van de oever als bijvoorbeeld een (natuur) strand, vanwege het luwe water aan deze zijde. De uitzondering is het deel met woonschepen. Aan de oost- en westzijde van het eiland wordt de ruimte aan de buitenkant van de dijk ingericht ten behoeve van de ecologische verbinding tussen Waterland en Diemerscheg.

De groene tegenhanger van de stedelijkheid op het eiland is te vinden op de Oostpunt, een mooie plek met potentie om te voorzien in de groenbehoefte van de vele huishoudens op het eiland: Park Zeeburg. De zonnige, zuidelijke oever zal ook een belangrijke groene en recreatieve functie vervullen in de vorm van het Baaipark, met een openbare steiger dat het luwe water toegankelijk maakt. De derde schakel in de groene zoom is het Sluispark, gelegen bij de Oranjesluizen. De ambitie is om hier, samen met Rijkswaterstaat, een metropolitane plek in de stad te realiseren, met de nadruk op vergroening en het vergroten van de publieke betekenis. Dit park wordt met de Oostpunt en de overige oevers verbonden door een pad voor voetgangers en fietsers: het rondje Zeeburgereiland.

Fijnmazig netwerk

De interne samenhang op het eiland, tussen de verschillende deelgebieden, wordt versterkt door het verbeteren van het netwerk van langzaam verkeersverbindingen tussen de verschillende openbare plekken en voorzieningen. Wanneer de buurten onderling verbonden worden, treedt er qua voorzieningen een zogenaamd ‘multiply’ effect op: er is draagvlak voor meer voorzieningen dan de norm voor de buurt alleen en er ontstaat aanloop tussen de verschillende voorzieningen. Naast een lage parkeernorm (gem. 0,3 pp/w in de Sluisbuurt) zal ook op de rest van het eiland gestreefd worden naar een zoveel mogelijk stedelijk georiënteerd milieu, gericht op de voetganger en de fietser. Daarmee wordt aansluiting gevonden op de visie ‘Amsterdam Verbonden’ en op de ambities van de ‘Bewegende Stad’: beleidsprogramma waarbij fietsen, lopen, sporten en bewegen centraal staan en de auto een ondergeschikte rol krijgt.



3D impressie belangrijke langzaam verkeersverbinding in Sluisbuurt

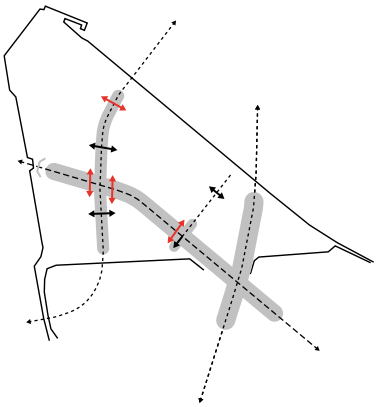


Zeeburgerplein huidige situatie met zicht op de mond van de Piet Heintunnel (fotorichting oost-west)



Zeebugerplein situatie januari 2020

3.4 Hoofdinfrastructuur



In de jaren ’70 was het Zeeburgereiland hoofdzakelijk een autoknooppunt, een rol die het eiland nog steeds vervult. Het eiland dient de bereikbaarheid van de stad, maar tegelijkertijd wordt ook de ontwikkeling van een stedelijke wijk hier gefaciliteerd; hier ligt een spanningsveld. Vandaar dat bij de uitwerking van het verbeteren van de autobereikbaarheid aandacht nodig is voor de juiste balans met de leefbaarheid van de toekomstige wijk op het Zeeburgereiland.

A10

Langs de A10 zijn reserveringen opgenomen voor de toekomstige verbreding van de autoweg en de tunnel. Deze zones worden groen ingericht, net als de omgeving van de afslagen aan beide kanten. Geluidsoverlast van de A10 strekt diep in het eiland, heeft invloed op leefbaarheid en maakt wonen in de directe omgeving onmogelijk .

Piet Heintunnel

Het verkeer vanuit de Piet Heintunnel veroorzaakt geluidsoverlast. Aan de Sluisbuurtzijde, met bebouwing op enige afstand tot de tunnel, is daarmee rekening gehouden in het plan (valt het mee). Voor de Baaibuurt West moeten maatregelen genomen worden voor de eerste rij van bebouwing.
De oversteken voor fietsers en voetgangers op het Zeeburgereiland moeten beter. In de toekomst kunnen over de tunnel heen of over het aangrenzende Zeeburgerplein oversteken voor fietsers en voetgangers gemaakt worden. In het plan voor de Sluisbuurt is een Piet Heinpark over de tunnel opgenomen. Echter, project Cruciale Mijl heeft nu een voorkeursscenario met auto-onderdoorgang en een autovrij plein tussen de Sluisbuurt en Baaibuurt West. Als dat scenario definitief wordt gekozen, dan vermindert de noodzaak van het Piet Heinpark als verbinding tussen beide buurten.

Zuiderzeeweg

De Zuiderzeeweg faciliteert een belangrijke fietsroute in noord-zuid richting over het Zeeburgereiland; dit is (voorlopig) de enige vaste verbinding. De route is zoveel mogelijk groen ingericht, waaronder een groene zoom, en kent barrières van hellingen richting de bruggen die het eiland verbinden met de stad. Een nieuwe onderdoorgang tussen de Sluisbuurt en de Sportheldenbuurt, een veilige route beschermd van auto’s en wind, zorgt voor aantakking op het fijnmazige netwerk van de buurten vanuit de Zuiderzeeweg en richting de pontaanlanding.
Wat betreft openbaar vervoer over de Zuiderzeeweg is er tussen de Baaibuurten in een bushalte (aan weerszijden) voor bus 37 en zal er een tweede (H)OV-verbinding gerealiseerd worden na 2040. Ruimtelijke reserveringen hiervoor zijn opgenomen in de Baaibuurten en de Sluisbuurt.

IJburglaan

De IJburglaan is vanaf het startpunt van de planvorming rondom IJburg altijd gekenmerkt als ‘het snoer waar alle eilanden van IJburg als parels’ aan zouden komen te liggen. Deze visie over de IJburglaan is al terug te vinden in het Stedenbouwkundig Plan Haveneiland (2000). De IJburglaan is een stadslaan die per eiland een aangepaste inrichting heeft dat zich voegt naar het profiel. Het groen versterkt de continuïteit van de IJburglaan over de gehele lengte. Zo zijn er hagen langs het gehele tracé van de trambaan, is er gekozen voor eenzelfde boomsoort (Platanen) en zijn de bermen ingezaaid met hetzelfde bloemrijk grasland en bollen. Dit maakt de IJburglaan een herkenbare stadslaan die de oostelijke eilanden ontsluit.

In de Omgevingsvisie wordt de IJburglaan aangeduid als ‘stadslaan’. De stadslanen hebben een overwegend groene inrichting met een sterke bomenstructuur. Ruimte voor voorzieningen is er vooral rondom de kruispunten. Er wordt ruimte gereserveerd voor voetganger en fiets en klein elektrisch vervoer. Aandacht voor de menselijke maat en de beleving vanuit de voetganger/fietser zijn belangrijke ingrediënten voor de transformatie van de IJburglaan, tezamen met de afbakening van de ruimte door stedelijke gevelwanden met actieve plinten en voorzieningen. Essentieel voor de realisatie van een stedelijk karakter en de samenhang tussen de buurten hier is het versmallen van de profielbreedte. Door de verplaatsing van de tramstalling kan het profiel versmald worden van 127 meter naar 106 meter. Door nieuwe bomenrijen kan het huidige, overwegend autoverkeersprofiel getransformeerd worden tot een meer groene en leefbare ruimte. Vergroening van de IJburglaan zal uitgevoerd worden in 2023.

IJburglaan situatie februari 2023 - Zeeburgereiland



IJburglaan visualisatie met de korte termijn vergroening - Zeeburgereiland



IJburglaan - Steigereiland



IJburglaan - Haveneiland

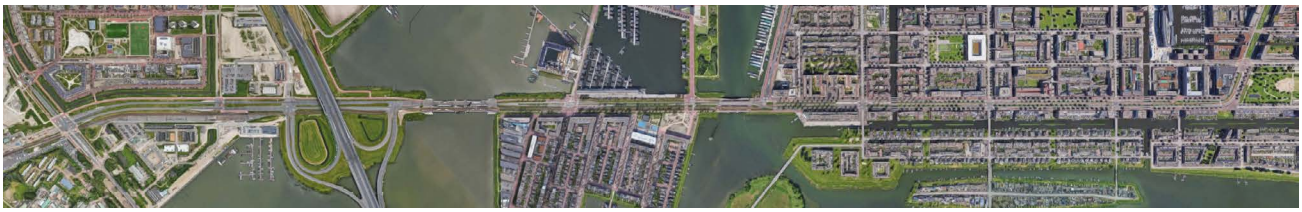


IJburglaan en mobiliteitsopgave Oostflank

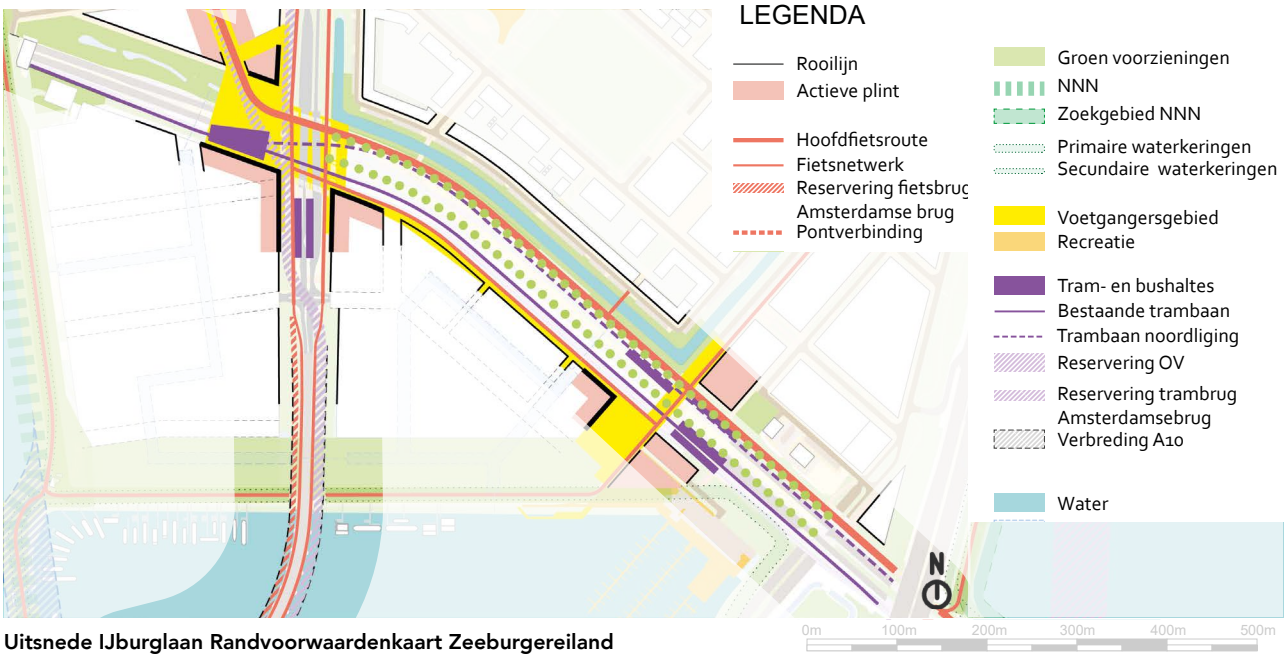
De IJburglaan maakt onderdeel uit van het stedelijk hoofdnetwerk voor autoverkeer in de stad.
Zowel vanwege de intensiteit van het autoverkeer als door het tracé van tram 26 is de IJburglaan op het Zeeburgereiland een barrière voor voetgangers en fietsers. Des te meer is het van groot belang dat de oversteekmogelijkheid bij de twee kruisingen ruim en comfortabel is, met publieke voorzieningen die zorgen voor levendigheid op het maaiveld.
Door de groei van alle vervoersmodaliteiten komen alle kruisingen van de IJburglaan op het Zeeburgereiland onder druk te staan. Voor fietsers van IJburg en het Zeeburgereiland zelf zijn ruime, veilige fietsroutes richting de stad van groot belang. Tram 26 moet veilig en betrouwbaar rijden.
De groei van het autoverkeer is het gevolg van autoluwe straten in delen van Oost. De beoogde stadslaankwaliteit komt door de groei van het autoverkeer onder druk te staan. In het project Cruciale mijl zijn mogelijke toekomstscenario's voor de IJburglaan, tussen de Piet Heintunnel en het Haveneiland, onderzocht.

Gevaarlijke stoffenroute

De ontwikkelingsmogelijkheden langs de IJburglaan worden beperkt door een route voor gevaarlijke stoffen, die loopt over de Schellingwouderbrug via het Zeeburgerplein en de IJburglaan (terug) naar de A10; op deze manier wordt de Zeeburgertunnel vermeden. Er gelden bouwbeperkingen langs deze route. Voor de nog te ontwikkelen Baaibuurt Oost betekent het dat er geen kwetsbare functies direct aan de IJburglaan kunnen worden gerealiseerd, en niet-kwetsbare functies alleen met voldoende afstand en met risicobeperkende maatregelen aan de bebouwing. Dit geldt des te sterker naarmate de bebouwing dichter op de IJburglaan wordt gepositioneerd. Voor de Sluisbuurt is een afstand van 30 meter tussen bebouwing en autoweg gehanteerd. De Rijksoverheid heroverweegt de komende jaren het basisnet voor gevaarlijke stoffen, wat zou kunnen resulteren in het schrappen van de route over het Zeeburgereiland, maar dat is nog onzeker (ook in de tijd).



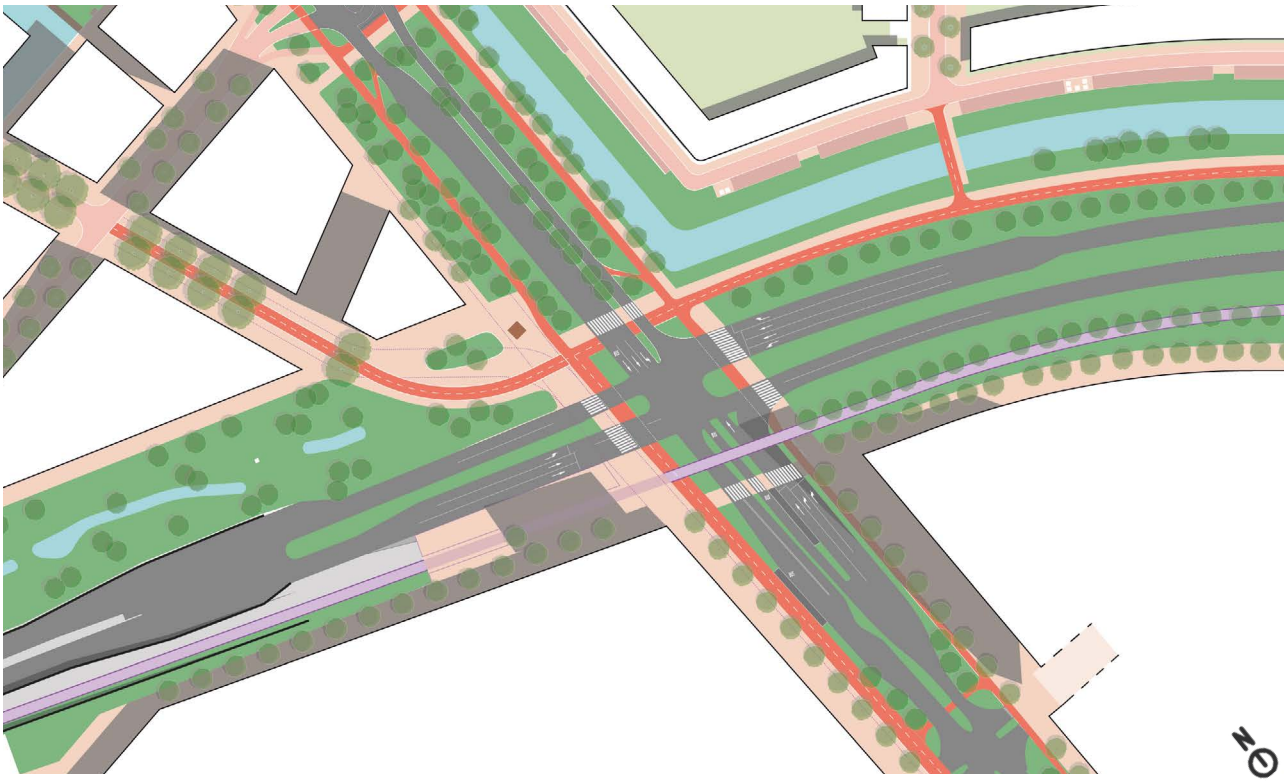
IJburglaan: de lange lijn van Zeeburgereiland en IJburg



Uitsnede IJburglaan Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland



Impressie korte termijn vergroening IJburglaan



Voorbeeld: Kortetermijnmaatregelen, verbreding tramhalte en vergroening IJburglaan

Zeeburgerplein

De kruising Zuiderzeeweg-IJburglaan vormt het schakelpunt en speelt een centrale rol in de ruimtelijke oriëntatie en ontwikkeling van het eiland. Het is een verbindende plek tussen de buurten. Hier dient een integrale benadering van bebouwing, openbare ruimte, infrastructuur en programma toegepast te worden om een stedelijke plek te creëren: het kloppende hart van het eiland.
Juist de wisselwerking tussen voetganger, fiets, OV en auto in combinatie met aantrekkelijke openbare ruimte en ontmoetingsplekken kan ervoor zorgen dat het kruispunt stapsgewijs uitgroeit tot een stedelijke plek. De hoofdstraat van de hoogstedelijke Sluisbuurt komt uit op dit kruispunt en leidt naar de pontverbinding richting het Oostelijk Havengebied. Ook de hoofdverbinding voor fietsers, de Amsterdamsebrug, landt hier aan.

De halte voor tram 26 ligt tussen de vier huidige en toekomstige buurten. Goede oversteken en voldoende ruimte voor voetgangers zijn hier essentieel. In de scenario's met twee-laagse kruising gaat tram 26 op het Zeeburgereiland naar de noordligging.
Rondom de kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg is de grootste concentratie aan stedelijke voorzieningen gepland, het centrumgebied van het eiland: het Zeeburgerplein.

Dit plein moet een plek worden waar ook ruimte is voor verblijf en aandacht voor oversteekbaarheid, met goede openbare ruimte, waar straten van de buurten samenkomen. Deze plek krijgt een stedelijk karakter, afgebakend door markante bebouwing met buurt-overstijgende voorzieningen rondom het OV-knooppunt van het eiland. In de Omgevingsvisie wordt dit kruispunt benoemd als 'schakelpunt': plek waar verschillende buurten of gebieden met de ruggen tegen elkaar liggen en vaak voornamelijk een verkeersfunctie hebben. Ze hebben de potentie om een centrale en verbindende rol te spelen. De (complexe) opgave is om prettige en bij de omgeving horende plekken te maken door een integrale benadering van bebouwing, openbare ruimte, infrastructuur en programma.

Langs de IJburglaan bevindt zich nog een kruispunt wat de samenhang tussen de buurten kan versterken, namelijk het kruispunt bij de Bob Haarmslaan ter plekke van de tweede tramhalte. Hier zullen bewoners de IJburglaan oversteken. En er is tussen de Sportheldenbuurt en de Baaibuurt Oost de mogelijkheid om vanaf de noordzijde van het eiland het luwe water aan de zuidzijde op te zoeken.

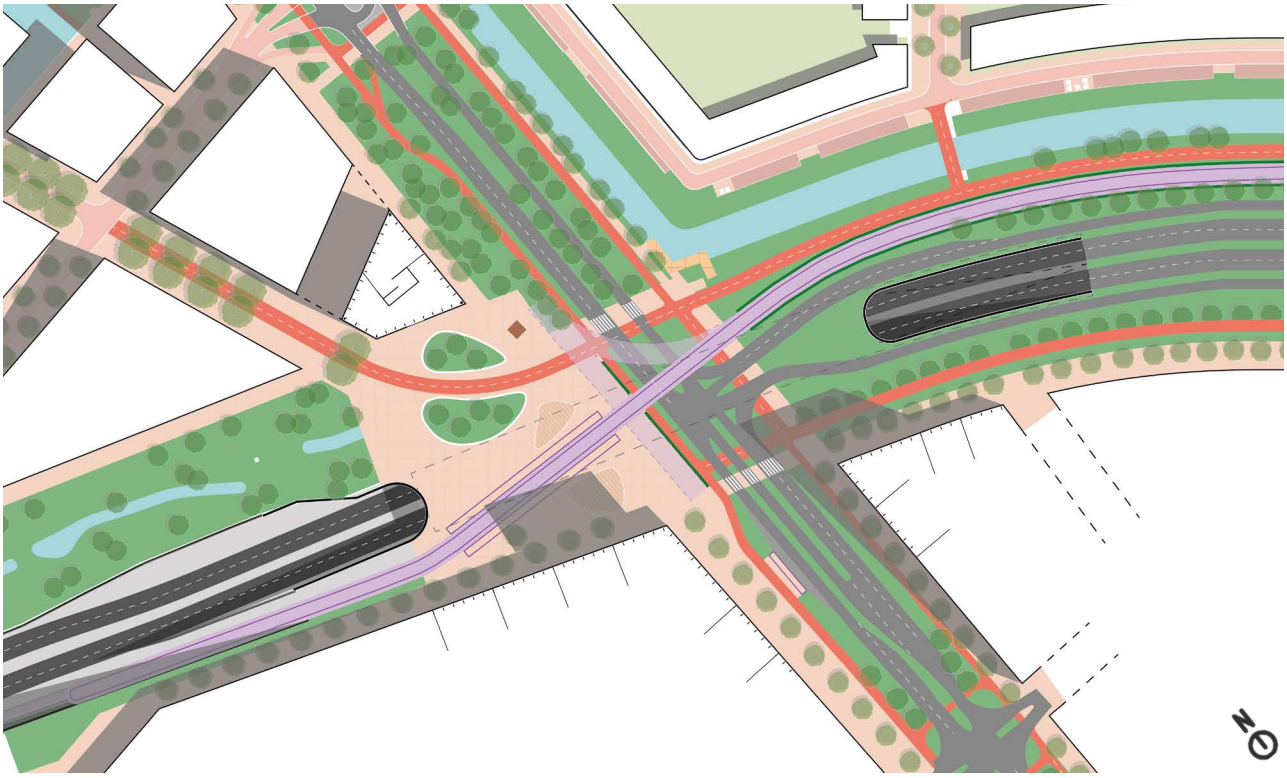


Impressie tijdelijke situatie met kortetermijnmaatregelen

4 DEELPROJECTEN INFRASTRUCTUUR



Impressie IJburglaan vanuit de Sportheldenbuurt scenario 1-



Voorbeeld uitwerking Zeeburgerplein scenario 1-

4.1 Cruciale Mijl

De IJburglaan: toegangsweg of stadslaan?

Steeds meer wordt door bewoners en bedrijven het Zeeburgereiland beleefd als een stedelijke wijk binnen de ring. Dit gevoel zal alleen maar toenemen bij de verdere realisatie van de Sluisbuurt en toename van het aantal bewoners en werknemers in het gebied. Daarbij horen aantrekkelijke publieke ruimtes die verbinden en uitnodigen tot verblijven. Deze kwaliteit wordt gerealiseerd in de Sportheldenbuurt en straks ook in de Sluisbuurt, maar niet tussen de buurten in. Zware infrastructuur, die destijds aangelegd is over een industriële stadsrand, ligt nu middenin de gebiedsontwikkeling van een stadswijk. De opgave voor een nieuwe balans tussen de doorgaande infrastructuur en de kwaliteit van het wonen op het eiland richt zich voornamelijk op de IJburglaan.

De IJburglaan vormt de beoogde stadslaan vanaf de Piet Heintunnel tot en met Strandeiland. Waar de gebouwen en de infrastructuur nu nog twee verschillende elementen zijn, vormen deze straks gezamenlijk één geheel. De stadslaan op het Zeeburgereiland zou vorm kunnen krijgen door als eerste bomen te planten waar mogelijk met het oog op ondergrondse infrastructuur. Met ontwikkeling van de Baaibuurt Oost en de herinrichting van de openbare ruimte zal een combinatie van (doorgaand) verkeer (voetganger, fiets, OV en auto) samen moeten gaan met een prettige verblijfs-, woon- en werkkwaliteit. Voorbeelden hiervoor zouden de Boelelaan, Wibautstraat of de Plesmanlaan kunnen zijn.

Het Steigereiland vormt nu al ruimtelijk een schakel richting IJburg door een sterk bomenprofiel, de hagen en de relatie met het omliggende water. Het is van belang dat deze identiteit voor bewoners en bezoekers geborgd blijft in toekomstige situaties en de lange lijn Haveneiland, Steigereiland, Zeeburgereiland wordt doorgezet.

Project Cruciale Mijl

Het project Cruciale Mijl betreft de IJburglaan vanaf de Piet Heintunnel tot en met Steigereiland. Dit project heeft een dubbele doelstelling: (1) het realiseren van een complete stad met ruimtelijke kwaliteit en dubbel ruimtegebruik op het eiland, en (2) verbeterde bereikbaarheid voor alle modaliteiten, voor het eiland zelf en voor de rest van Amsterdam-Oost. Nu het Zeeburgereiland zich steeds verder ontwikkelt, is één van de grootste opgaves om van de huidige infrastructuurbundel die het eiland in vieren opdeelt een gedeelde publieke ruimte te maken, om daarmee de leefbaarheid en verblijfskwaliteit (o.a. meer groen) te vergroten. Oversteken voor fietsers en voetgangers over de IJburglaan zullen in de toekomst uitgebreid en verbeterd moeten worden om de groei van het aantal bewoners van het Zeeburgereiland op te vangen. De bereikbaarheid en het comfort voor voetgangers en fietsers is nu al onvoldoende op het eiland, terwijl de fiets voor de grootste exponentiële groei zorgt ten opzichte van andere modaliteiten in de stad. Op het Zeeburgereiland worden de Sluisbuurt en de Baaibuurten ontwikkeld met een lage parkeer-



Artist impression tramhalte Zuiderzeeweg bij tweelaagse kruising (streefbeeld 1-,1 en 2)

Ruimtelijke randvoorwaarden IJburglaan

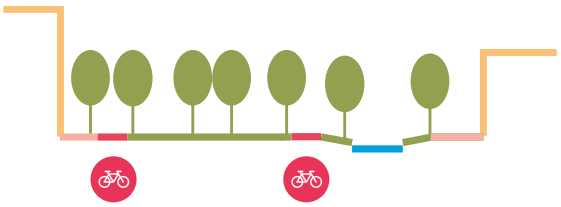




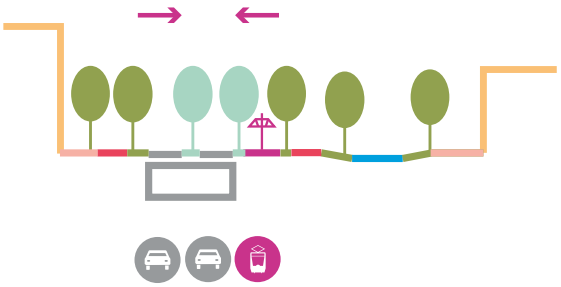
Groene Laan

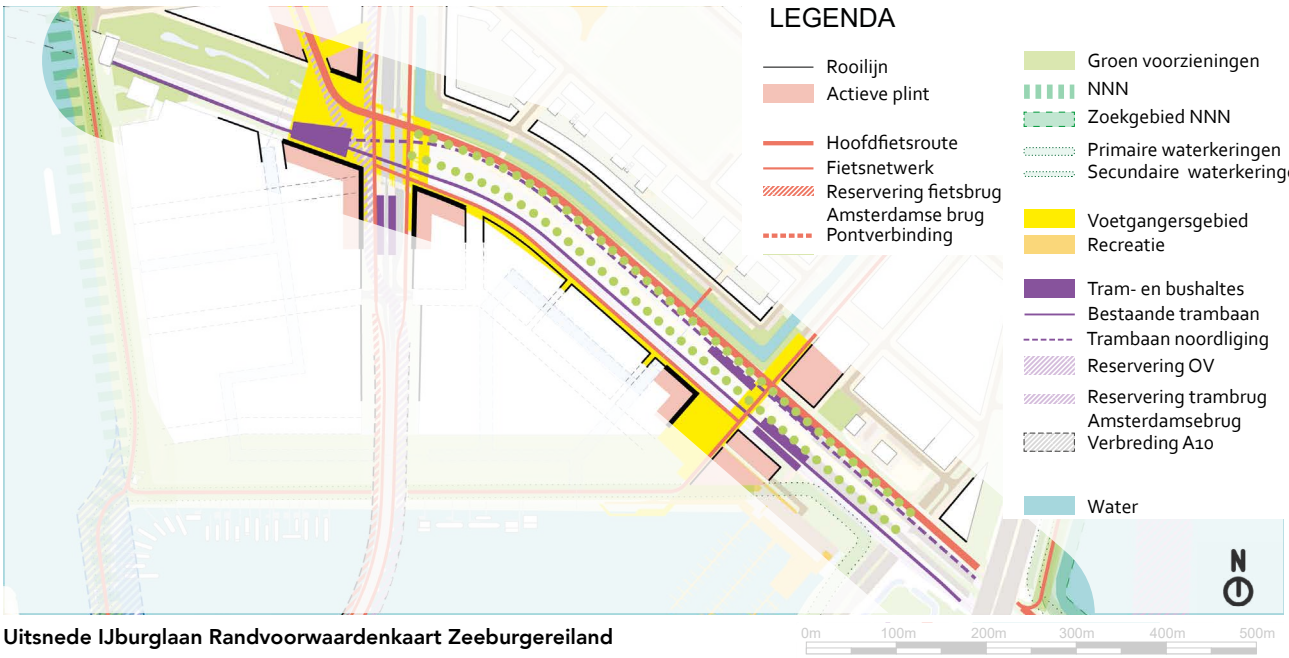


Aantrekkelijke voet- en fiets verbindingen



Zo smal mogelijke inpassing HOV en autoverkeer





Uitsnede IJburglaan Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland

norm om de belasting door autoverkeer minimaal te houden. Daarom is de betrouwbaarheid van tram 26 van groot belang, alsmede een tweede OV-verbinding die de stadsdelen Noord en Oost met elkaar verbindt. Voor het Zeeburgereiland zijn er drie belangrijke opgaven te benoemen. De eerste betreft de kruispunten op het eiland, Zuiderzeeweg-IJburglaan en de kruising ter hoogte van de Bob Haarsmlaan. De tweede opgave is vergroening van de IJburglaan en de beperking van het geluidsoverlast van het autoverkeer. De derde opgave gaat over het versmallen van het profiel van de IJburglaan ten behoeve van meer ruimte voor woningbouw in Baaibuurt-Oost en een sterker gevoel van stedelijkheid. Voor Steigereiland is de opgave vooral om zoveel het bestaande, waardevolle groen en bomen te behouden.

Op de schaal van de stad en de oostflank zijn er ook voor de auto en het openbaar vervoer mobiliteitsopgaven. De Agenda autoluw gaat uit van een beperking van het aantal toegangen vanaf de A10. De toegang tot het centrum via de verbinding Piet Heintunnel – A10 over de IJburglaan – blijft daarin van belang voor het autoverkeer en het aantal auto's (intensiteit) zal dan juist hier aanzienlijk toenemen in de komende periode. De tweede fase van IJburg wordt de komende tijd verder ontwikkeld, net als de laatste buurten op het Zeeburgereiland. Dit verhoogt de intensiteit van het autoverkeer op de IJburglaan en op de afslagen van de A10. Daarnaast zal met de ontwikkeling van het Strandeiland tram 26 om de vier minuten gaan rijden. Hierdoor komt zowel de doorstroming vanaf de afslag A10 onder druk te staan als de regelbaarheid van het kruispunt Zuiderzeeweg-IJburglaan. Voor doorstroming op de A10 Oost is het van groot belang dat drukte op de IJburglaan niet tot files op de toeritten van de S114 leidt.
Om antwoord te geven op de bestuursopdracht zijn in het project Cruciale Mijl vier scenario's (scenario 2, 1, 1- en 0+) verkeerskundig en financieel uitgewerkt. Op de volgende pagina's zijn deze vier scenario's uiteengezet en getypeert met bijbehorende (onderscheidende) kenmerken. Deze oplossingen (behalve 0+) gaan uit van een tweelaagse kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg waarbij doorgaand verkeer en tram 26 vrije baan krijgen voor een betere doorstroming. Op maaiveld krijgen tram 26, bus en overstekend langzaam verkeer meer ruimte. Het ondergronds brengen van autoverkeer zorgt voor meer ruimte voor voetganger, fiets en OV op maaiveld en betere oversteekbaarheid, maar ook voor meer asfalt (van 2x2 naar 2x3 rijbanen). De drie scenario's verschillen in de lengte van de onderdoorgang en daarmee de ruimte die op maaiveld vrijgemaakt wordt voor voetgangers, fietsers, groen en woningbouw. Het minimale scenario 0+, dat grotendeels uitgaat van de bestaande situatie, gaat niet uit van meer ruimte voor autoverkeer door middel van een twee-laagse kruising, maar juist minder asfalt en meer groen in de IJburglaan.

Kleine maatregelen zorgen bij het 0+ scenario voor het uitstellen van kritieke knelpunten. De mogelijkheid voor een tramstalling op de Oostpunt binnen deze randvoorwaarden zou nog onderzocht kunnen worden. In alle scenario's moet worden uitgegaan van een verbreding van de afslagen A10 en een extra rijstrook richting Steigereiland.

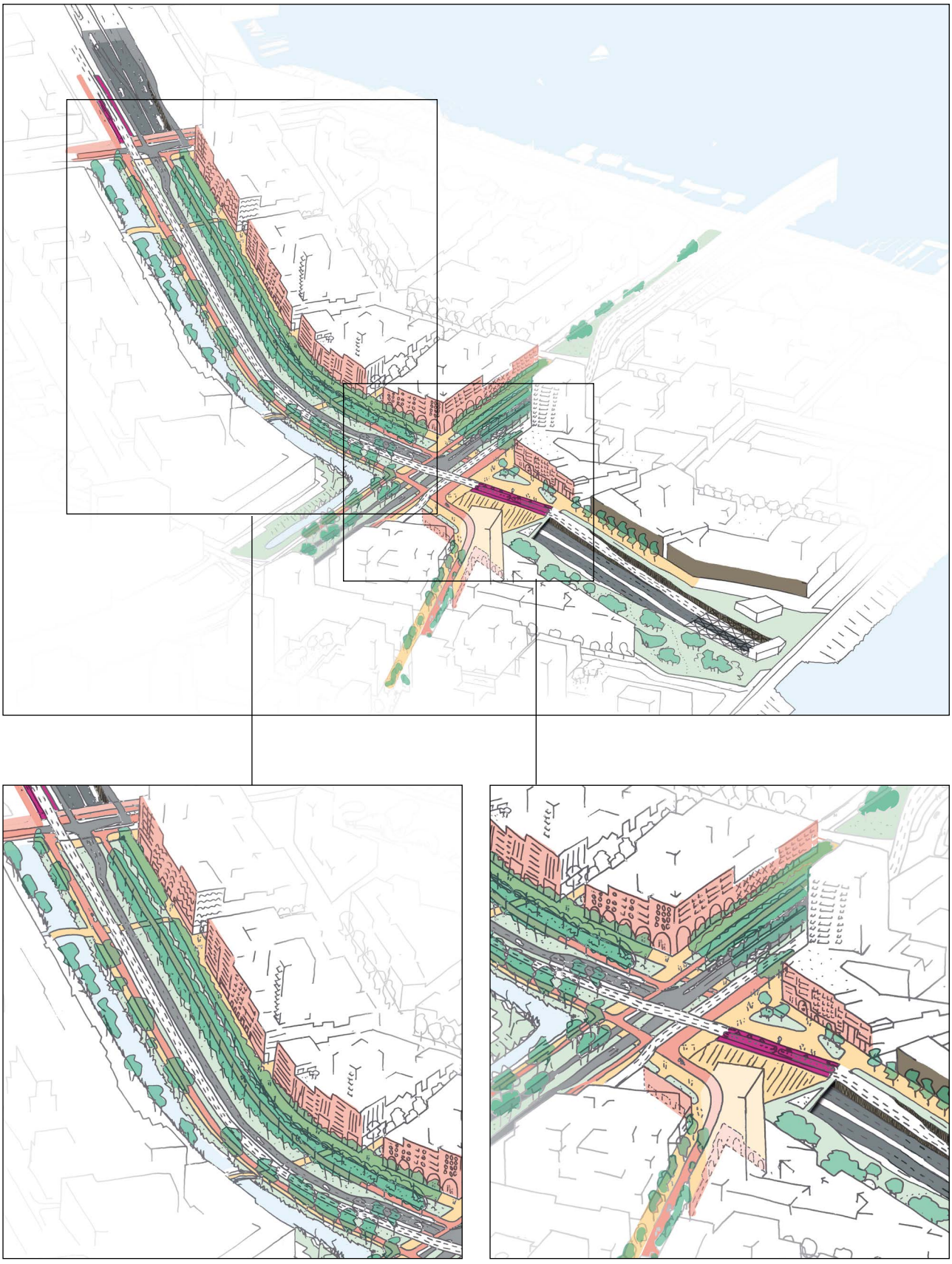
Randvoorwaarden voor uitwerking IJburglaan

De Randvoorwaardenkaart van het Ruimtelijk kader bepaalt de zone voor auto en tram op de IJburglaan en daarmee de inpasbaarheid van de drie scenario's en het 0+ scenario. Scenario 2, een tunnel van circa 600 meter onder de IJburglaan, is een optimale variant vanuit de ruimtelijke én mobiliteitsambities van de stad, het aantal te realiseren woningen, alsmede vanuit de doelen van de bestuursopdracht. Vanuit van kosten is als bestuurlijk vertrekpunt scenario 1- gekozen: een korte auto-onderdoorgang met een autovrij Zeeburgerplein en een tram aan de noordzijde van de IJburglaan.

Op de Randvoorwaardenkaart is een nieuwe rooilijn ingetekend op basis van de huidige ligging van de tramlijn en het autoverkeer, en de huidige 30 meter afstand vanaf de as van de rijweg (gevaarlijke stoffenroute). Het huidige profiel van de IJburglaan kent een pakket dat de trambaan, de autowegen (zowel lokaal- als doorgaand verkeer) en groen omvat. Het nieuwe pakket dient met twee bomenrijen en zo groen mogelijk te worden uitgevoerd. Het tweerichtingsfietspad aan de noordkant is van het overige verkeer gescheiden door een groene strook met ten minste een bomenrij. Het tramspoor is begrensd door hagen. Het profiel wordt compacter door een nieuwe rooilijn van de Baaibuurt-Oost, die de huidige ligging van tram 26 volgt, en de rooilijn van de Sportheldenbuurt.

Opgaven voor verdere uitwerking zijn:

- het noordelijke fietspad dient zoveel mogelijk kruisingsvrij te worden uitgevoerd; dit is tevens belangrijk voor IJburg.
- het balans tussen autoverkeer en de leefbaarheid voor de bewoners van het Zeeburgereiland; o.a. een beperkte aantal auto's voor beperkte geluidsoverlast.
- inpassing van de groei van autoverkeer zonder ingrijpende maatregelen tegen geluidsbelasting, zoals hoge geluidsschermen of dove gevels aan de IJburglaan.
- de breedte van het asfalt voor autoverkeer: beperken van risico's door een breed autopakket en de 30 meter gevaarlijke stoffenroute vs. het beoogde oppervlak voor woningbouw in Baaibuurt-Oost
- uitvoering van werkzaamheden zodanig dat fietsverkeer niet belemmerd wordt.



Visuele uitwerking axo scenario 2: ZeeburgerLAAN

ZeeburgerLAAN

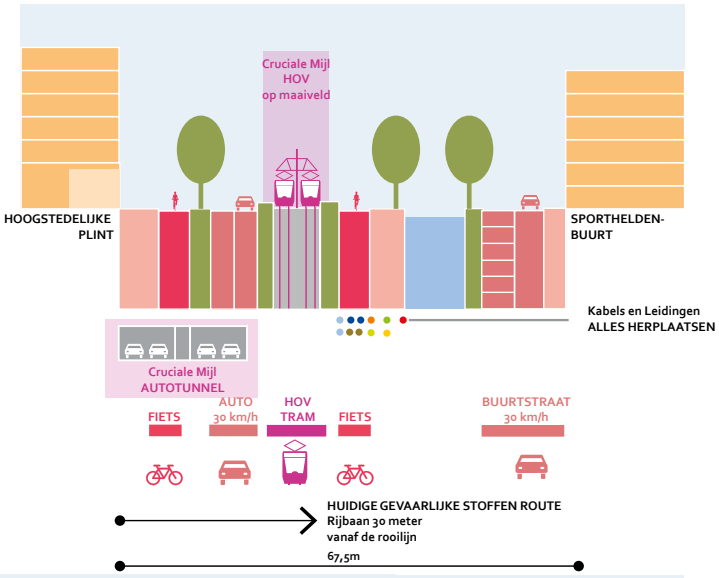
Scenario 2

In scenario 2 worden beide doelstellingen van de Cruciale Mijl het best behaald: verbeterde leefbaarheid op het maaiveld en verbeterde doorstroming van het autoverkeer en tram. Door een tunnel voor doorgaand verkeer tussen de A10 en de Piet Heintunnel wordt de IJburglaan een stadslaan, zoals beoogd in de Omgevingsvisie en kunnen in de Baaibuurt-Oost meer woningen ontwikkeld worden door intensieve woningbouw langs de IJburglaan. De kosten zijn het hoogst van vier onderzochte scenario's. Het profiel is afhankelijk de gevaarlijke stoffenroute en de inpassing van het autoverkeer.

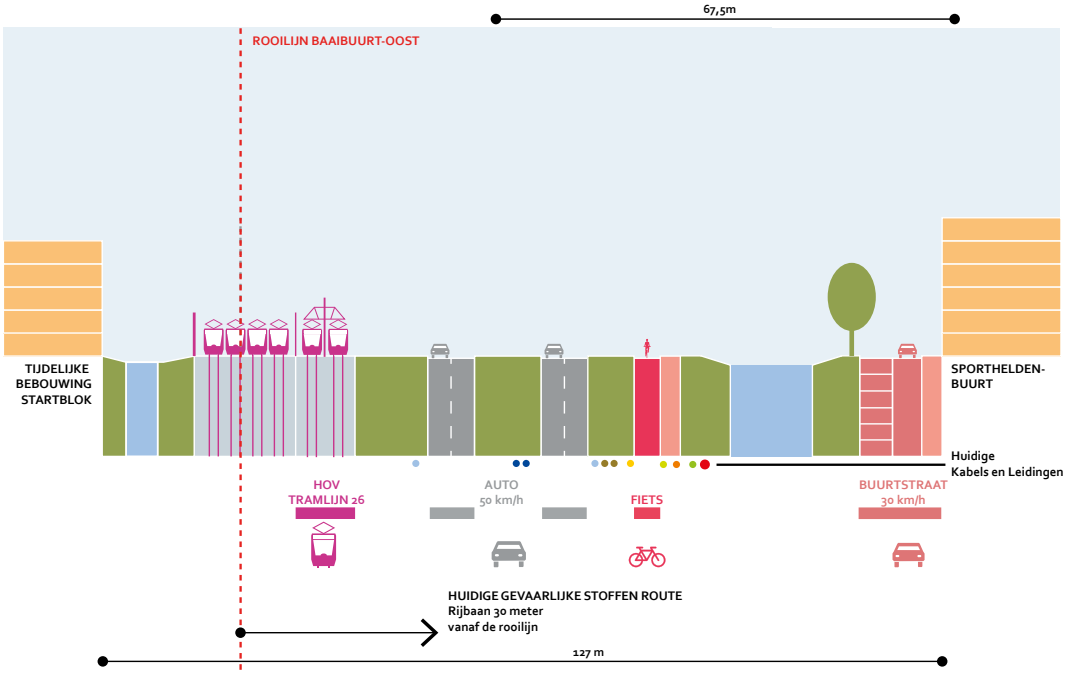
Kenmerken

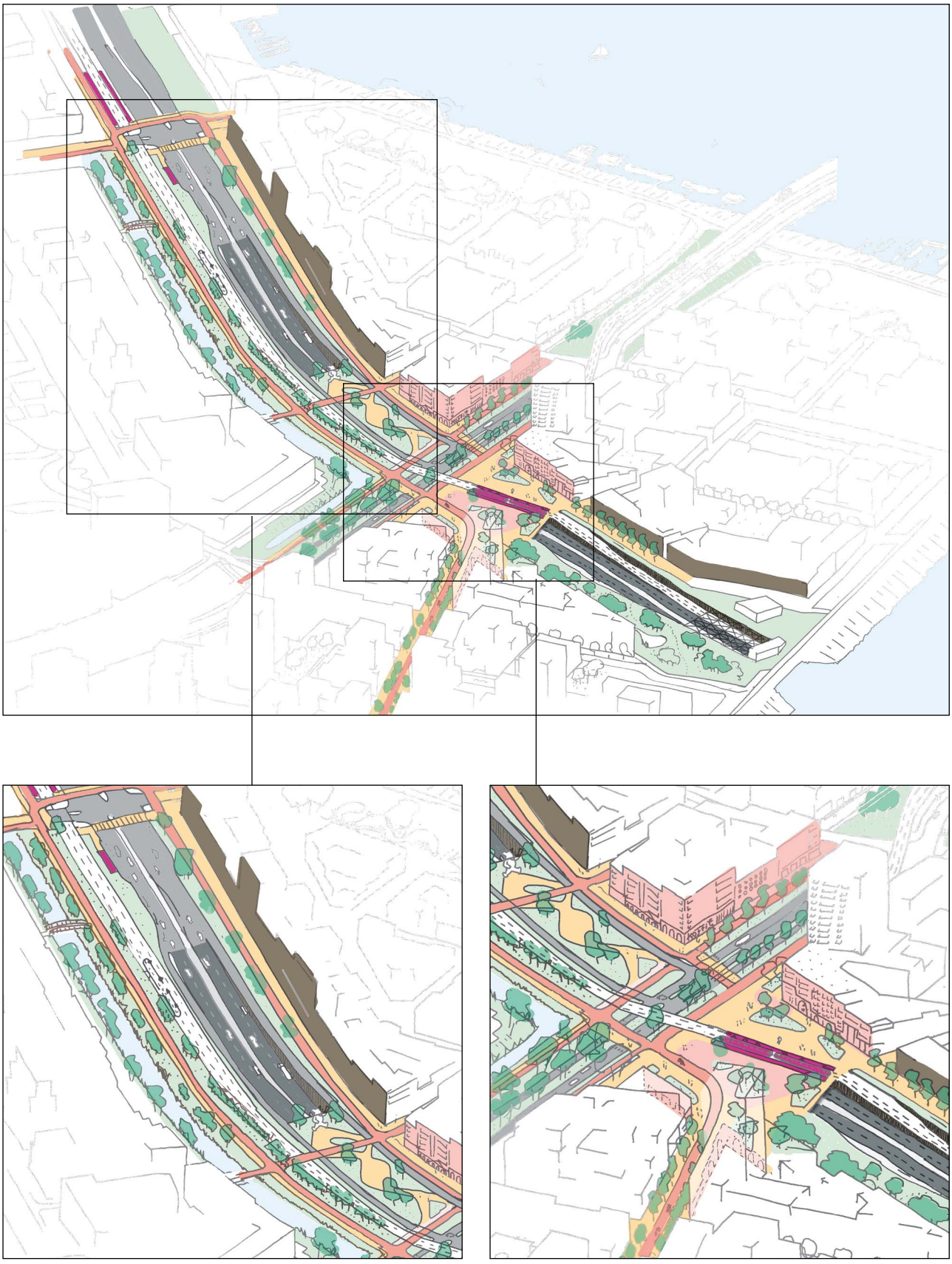
- Een tunnel voor doorgaand verkeer van het Zeeburgerplein tot voorbij de Bob Haarmslaan.
- Zowel het Zeeburgerplein als de Bob Haarmslaan kent veilige oversteken met alleen lokaal verkeer.
- Wonen en werken aan een groene stadslaan met enkel bestemmingsverkeer.
- Hoge dichtheid in Baaibuurt-Oost (ca. 1.400 woningen).
- Stedelijke voorzieningen in de plinten met verblijfskwaliteit in de openbare ruimte.
- Goede doorstroming tram 26, fiets en auto
- Tram 26 in de noordligging.
- Tramstalling + logistieke HUB op de Oostpunt.
- Steigereiland beperkte ruimte voor bomen en verlaging verblijfskwaliteit (van 2x1 naar 2x2 rijbanen).
- Verbeteren fietsverbinding met de stad met een nieuwe fietsbrug naast de Amsterdamsebrug en de definitieve pont Sluisbuurt.

Voorbeeld profiel scenario 2



Huidig profiel





Visuele uitwerking axo scenario 1: ZeeburgerPLEIN

ZeeburgerPLEIN

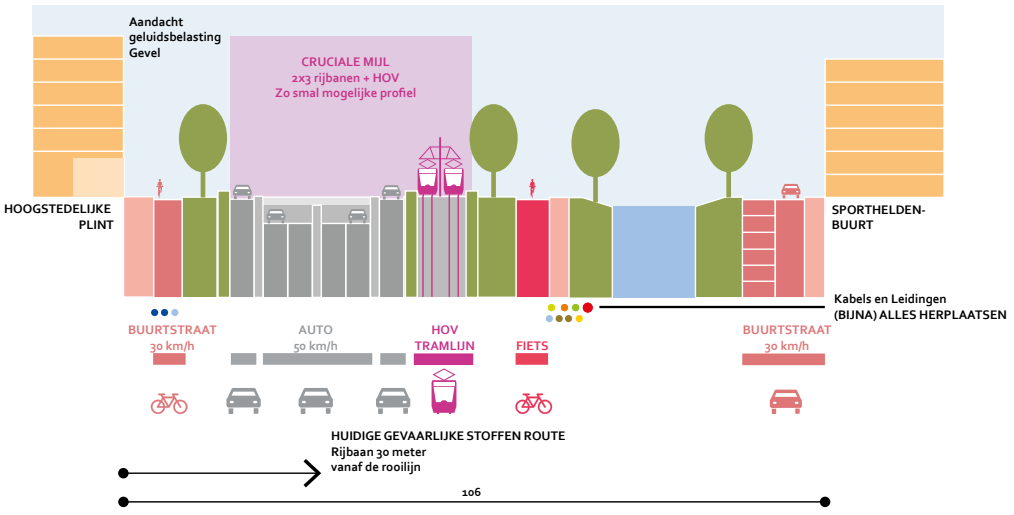
Scenario 1

Vanuit de afweging tussen ruimtelijke kwaliteit, doorstroming van OV, fiets en auto en kosten is dit het voorkeursscenario vanuit het project Cruciale Mijl. Voor doorgaand verkeer heeft het dezelfde verbetering als scenario 2, echter voor leefbaarheid en ontwikkelpotentie scoort het aanzienlijk minder. Verbetering van de leefbaarheid en meer ruimte voor langzaam verkeer wordt bereikt op het Zeeburgerplein, door middel van een lange onderdoorgang voor doorgaand verkeer. Door de lengte van de onderdoorgang zijn de hoeken van de vier buurten geschikt voor intensieve woningbouw en publieke functies. Door meer rijbanen en de voorspelde groei van autoverkeer wordt de leefbaarheid langs het oostelijke deel van de IJburglaan juist verslechterd. Het profiel is afhankelijk de gevaarlijke stoffenroute en de inpassing van het autoverkeer.

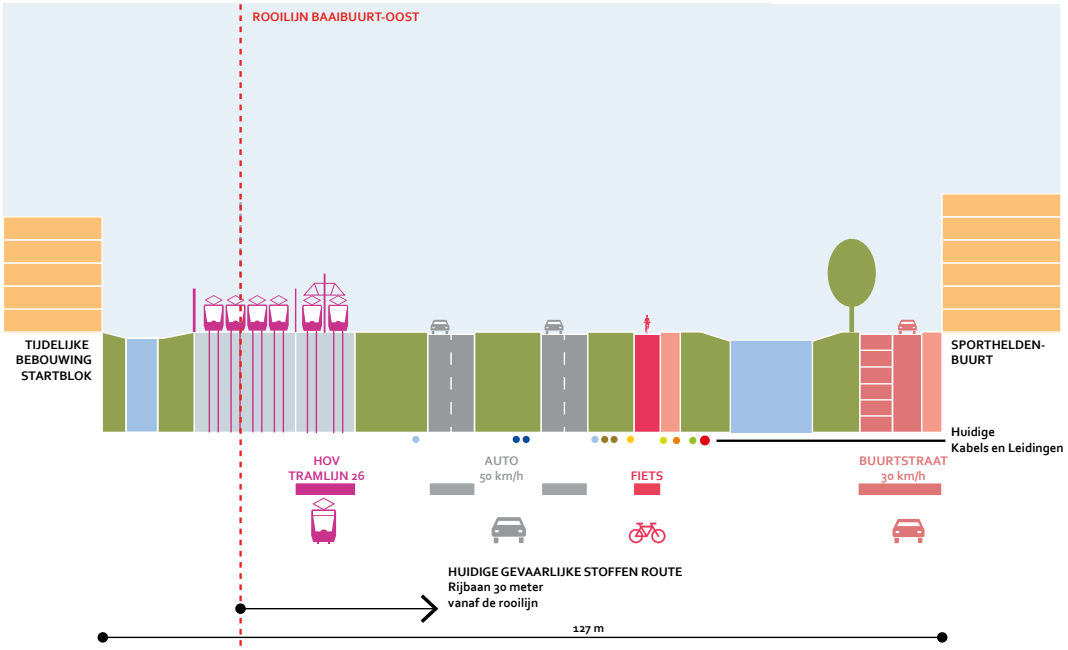
Kenmerken

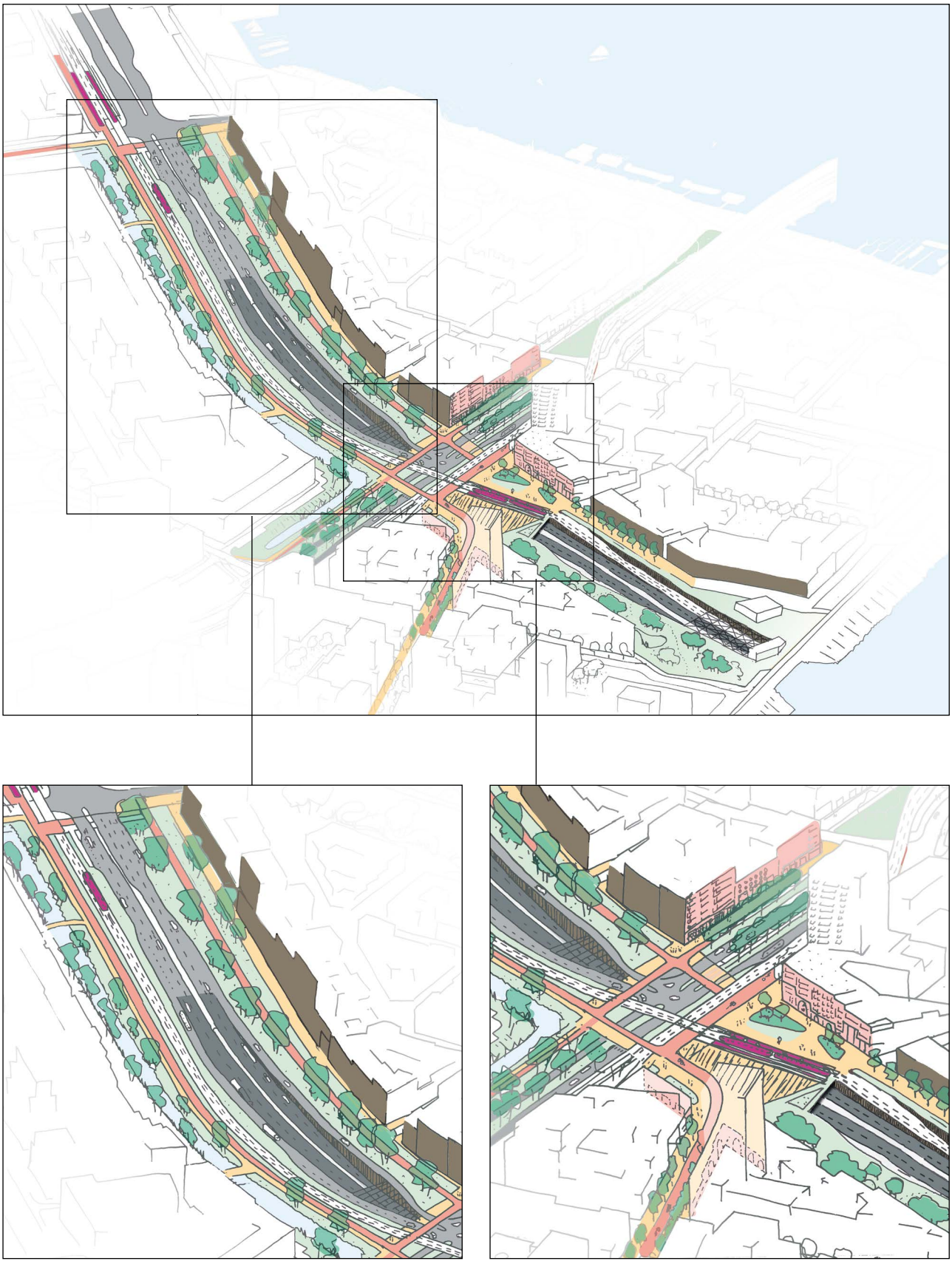
- Auto-onderdoorgang van max. 250 meter lengte.
- Een groene ruimte met extra oversteek.
- Een stedelijk blok met niet-wonen en voorzieningen in de hoek van Baaibuurt Oost, mits de gevaarlijke stoffenroute dit toelaat.
- Stedelijk plein met voorzieningen bij de halte voor tram 26.
- Door de groei van autoverkeer op de IJburglaan geluidsoverlast tussen het Zeeburgerplein en de Bob Haarmslaan voor huidige en toekomstige woningen (verslechtering t.o.v. huidige situatie, ook voor de Sportheldenbuurt, en een uitdaging om in de Baaibuurt Oost een goed leefmilieu te creëren).
- Goede doorstroming van tram 26, fiets en autoverkeer, tram 26 naar de noordzijde van de IJburglaan.
- Tramstalling + logistieke HUB Oostpunt.
- Steigereiland beperkte ruimte voor bomen en verlaging verblijfskwaliteit (van 2x1 naar 2x2 rijbanen).

Voorbeeld profiel scenario 1



Huidig profiel





Visuele uitwerking axo scenario 1-: VerkeersVIADUCT

VerkeersVIADUCT

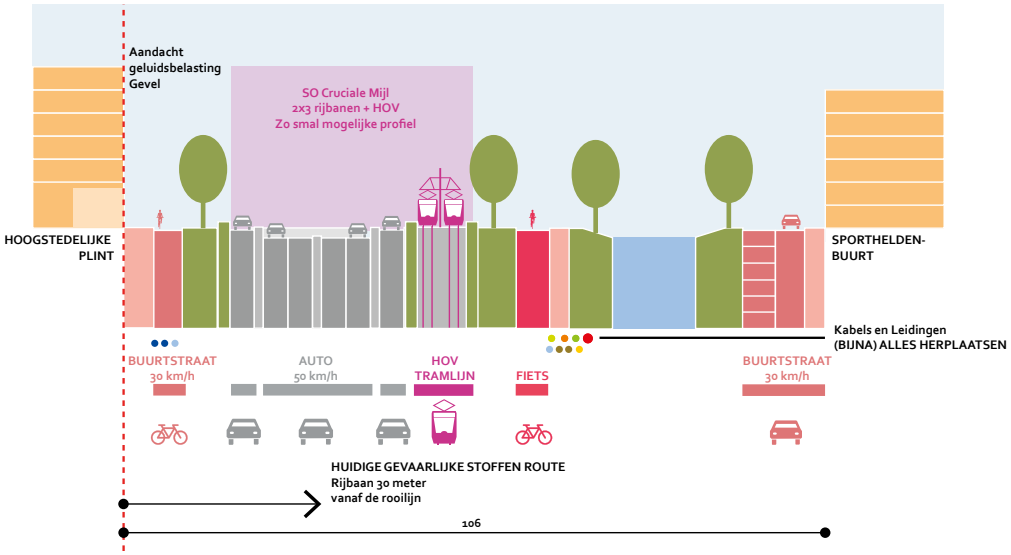
Scenario 1-

Dit scenario is vanuit financieel opzicht interessant en voldoet wel aan de doelstelling van verbeterde doorstroming, maar niet aan verbeterde leefbaarheid. Met een minder lange auto-onderdoorgang worden verbeteringen van leefbaarheid op het Zeeburgerplein uit scenario 1 gereduceerd tot oversteken. Woningbouw en publieke functies op de hoek van Baaibuurt-Oost worden door extra rijbanen, geluidsoverlast en de gevaarlijke stoffenroute niet realiseerbaar. De kosten zijn iets lager dan in scenario 1, maar de nadelen zijn groot. Het profiel is afhankelijk de gevaarlijke stoffenroute en de inpassing van het autoverkeer.

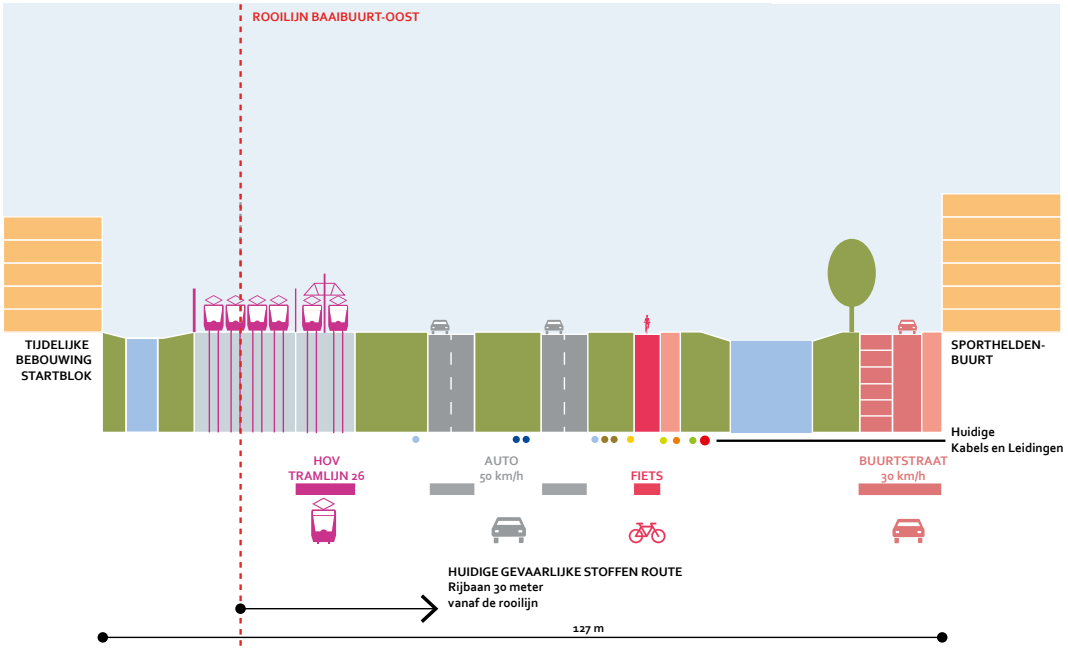
Kenmerken

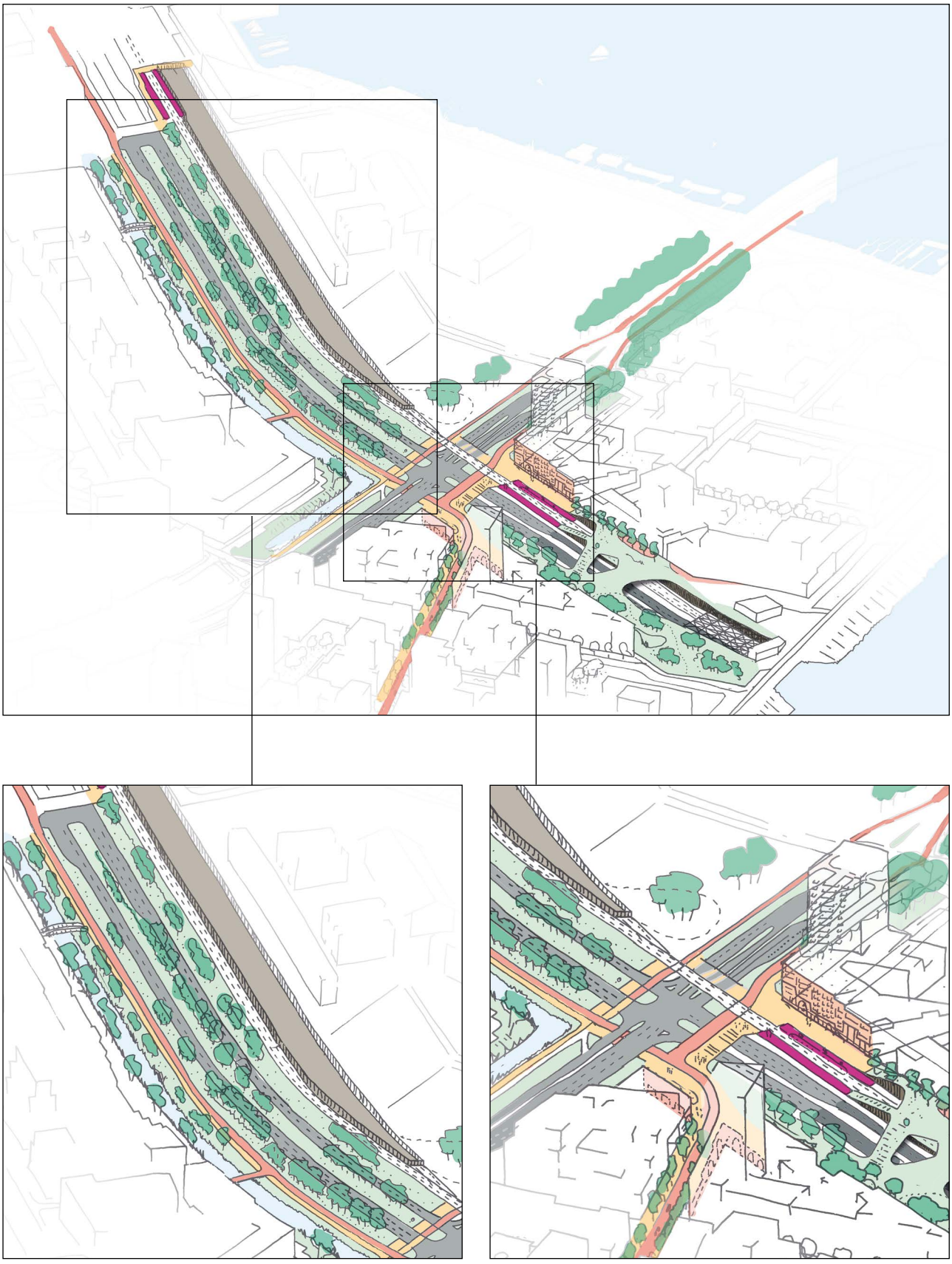
- Een korte auto-onderdoorgang.
- Autovrije omgeving halte tram 26 + voorzieningen.
- Groei autoverkeer IJburglaan plus geluidsoverlast voor huidige en toekomstige woningen (verslechtering t.o.v. huidige situatie) met als gevolg dove gevels langs de hele IJburglaan in Baaibuurt-Oost.
- Doorstroming tram 26 en Autoverkeer. tram 26 in de noordligging.
- Tramstalling + logistieke HUB Oostpunt.
- Met de gevaarlijke stoffenroute is onzeker of de hoek in de Baaibuurt-Oost aan het Zeeburgerplein bebouwd kan worden.
- Steigereiland beperkte ruimte voor bomen en verlaging verblijfskwaliteit (van 2x1 naar 2x2 rijbanen)

Voorbeeld profiel scenario 1-



Huidig profiel





Visuele uitwerking axo scenario 0+: IJburgLAAN

IJburgLAAN

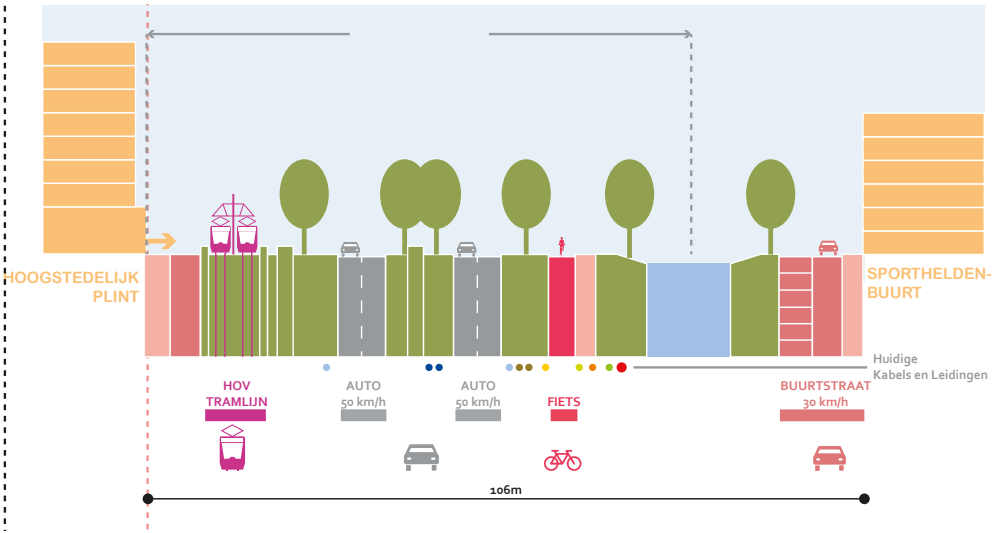
Scenario 0+, tijdelijke maatregelen

In dit scenario worden de doelen van de bestuursopdracht waarschijnlijk niet volledig bereikt (afhankelijk van ontwikkeling autoverkeer), vooral wat betreft de oversteekbaarheid voor voetganger en fietser, de doorstroming van het verkeer tussen de A10 en de Piet Heintunnel en de betrouwbaarheid van de tram Het doorrijden van tram 26 bij de uitgang van de tunnel kan verbeterd worden door het verminderen van het aantal rijstroken voor auto's op de kruising. Met meer afslagen vanaf de A10 kan filevorming op de A10 voorkomen worden. Het doorrijden van tram 26 blijft een knelpunt dat alleen met een noordligging ter plekke van de afslagen opgelost kan worden; dit scenario kan een doorgroeimodel zijn. Vergroening van de IJburglaan met bomen en heesters, zowel aan de zijkanten als in de middenberm, is al gerealiseerd als tijdelijke maatregel en zal bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid. Het profiel is afhankelijk de gevaarlijke stoffenroute en de inpassing van het autoverkeer.

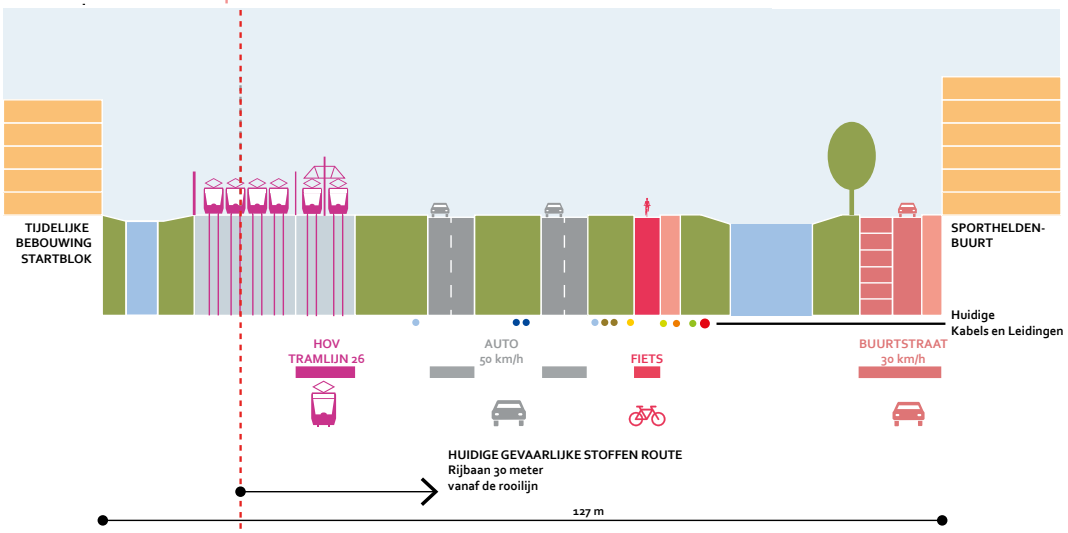
Kenmerken

- IJburglaan vergroenen en met bomenrijen vormgeven tot stadslaan, met alle autoverkeer op maaiveld.
- Zeeburgerplein: meer ruimte voor fietsers en voetgangers t.o.v. autoverkeer
- Beperking auto's die kruisen met tram 26 op het kruispunt (bv. geen linksaf vanaf de IJburglaan richting Amsterdamsebrug of geen afslaande bewegingen tussen de Piet Heintunnel en de Zuiderzeeweg).
- Tram 26 blijft in de huidige zuidligging, wat leidt tot problemen bij de afslagen A10.
- Ontwikkelen Baaibuurt-West en –Oost, echter niet optimaal, ook vanwege handhaven tramstalling.
- Op het Steigereiland minimale maatregelen, behoud van leefbaarheid; wel minder doorstroming.

Voorbeeld profiel IJburglaan scenario 0+ met nieuwe tramstallling in Baaibuurt Oost



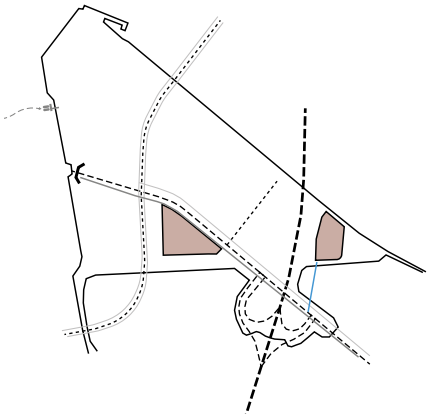
Huidig profiel



4.2 Tramstalling

Uitgangspunten

De huidige tramstalling in Baaibuurt Oost is circa 20 jaar geleden aangelegd als tijdelijke stalling voor tram 26. In 2021 is deze stalling uitgebreid, waarmee de totale opstelcapaciteit op dit moment 32 trams bedraagt. In 2025 en rond 2034 wordt het tracé van de huidige tram 26 in twee fases verlengd tot en met het Strandeiland. Ook wil het GVB de capaciteit van tram 26 zelf vergroten om aan de toenemende vervoersvraag te kunnen voldoen, door de frequentie te verhogen. Dit leidt ertoe dat rond 2034 de huidige, tijdelijke stalling onvoldoende opstelcapaciteit heeft voor het materieel van tram 26. Er zijn vanaf dat moment minimaal 38 stallingsplekken nodig voor tram 26. Daarnaast wordt er rekening mee gehouden dat in de toekomst een extra tramlijn naar het Zeeburgereiland (Sluisbuurt) wordt aangelegd, waarvan een deel van de trams ook op het Zeeburgereiland gestald moeten worden. Om deze mogelijkheid open te houden, wordt in het ontwerp van de nieuwe stalling een ruimtereservering opgenomen voor nog eens 16 trams.



Zoeklocaties nieuwe tramstalling; Baaibuurt Oost of Oostpunt

Het moment waarop de definitieve tramstalling gereed moet zijn, wordt dus bepaald door de capaciteitsvraag, maar ook door de planning van de gebiedsontwikkeling. Uitgangspunt is nu dat 2032 het moment is dat de nieuwe stalling in gebruik moet zijn. In 2032 kan dan (na aflopen van huidige grondhuurcontracten) gestart worden met de woningbouw in Baaibuurt Oost, na voorbereidende grondwerkzaamheden; daarvoor zal de tijdelijke stalling voor tram 26 verwijderd moet worden.



Tramhalte Bob Haarmslaan naast de tramstalling



Impressie tramstalling op de Oostpunt (Movares)

Locatie

Gelet op de stedenbouwkundige ambities voor Baaibuurt Oost en de doorstromingsproblemen van de tram met de afslagen van de A10 is verdere uitbreiding van de tramstalling op de huidige locatie niet mogelijk. De huidige stalling vormt een te grote fysieke barrière voor een goede ruimtelijke ontwikkeling en de bouw van een nieuwe stalling in de Baaibuurt Oost conflicteert sterk met de behoefte om hier woningen te bouwen. Daarom is vanaf 2018 in een aantal stappen gezocht naar een locatie voor de bouw van een nieuwe, definitieve stalling voor tram 26. De uiteindelijke conclusie is dat het verplaatsen van de stalling naar de Oostpunt van het Zeeburgereiland de beste optie is. De afweging hiervoor is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten voor de tramstalling. De belangrijkste argumenten zijn:

- De aanleg van een tramstalling op de Oostpunt conflicteert niet met woningbouw, omdat op de Oostpunt geen woningen gebouwd kunnen worden, vanwege de buitendijkse ligging nabij de A10.
- Op de Oostpunt is nog voldoende ruimte om de tramstalling landschappelijk goed in te passen. Op dit moment zijn op de Oostpunt alleen tijdelijke functies aanwezig.
- Op de Oostpunt liggen meerdere ruimteclaims, waaronder de aanleg van een logistieke hub en een afvaloverslagpunt.
  De aanleg van een tramstalling biedt kansen om functies te stapelen in een gebouw met meervoudig ruimtegebruik.
- Een tramstalling op de Oostpunt sluit aan bij de voorkeur vanuit het project Cruciale Mijl om de trambaan te verplaatsen naar de noordzijde van de IJburglaan. Vanaf die zijde is de Oostpunt gemakkelijk te bereiken, zonder een extra tramkruising op de IJburglaan te introduceren.
- De kosten voor de bouw van een tramstalling op de Oostpunt zijn niet hoger dan de kosten voor een nieuwe stalling in Baaibuurt Oost.

Ruimtebeslag

De nieuwe tramstalling moet plaats bieden aan 38 trams voor tram 26 en een ruimtelijke reservering voor nog eens 16 stallingsplekken. Naast de opstelplekken voor trams bevat de nieuwe stalling ook een wasstraat, een zandvulinrichting, een quick-servicespoor, een kantoorruimte en parkeerplaatsen voor personeel. Het totale ruimtebeslag, inclusief ruimtereservering voor de toekomst, bedraagt circa 3 ha. De stalling kan op het land worden gebouwd, en er zijn nieuwe verbindingen nodig voor trams en auto's om de stalling bereikbaar te maken. Deze verbindingen worden via bruggen over het water vanaf de IJburglaan naar de Oostpunt gerealiseerd. De aanleg van deze verbindingen is onderdeel van de scope van de tramstalling.

Meervoudig ruimtegebruik

Gelet op het stadsbrede ruimtegebrek voor grote, logistieke functies, is de nadrukkelijke ambitie om de nieuwe stalling op de Oostpunt te realiseren in een landschappelijk ingepast gebouw met meervoudig ruimtegebruik (gestapeld). De onderste laag wordt daarbij als tramstalling ingericht. Daarboven kunnen andere logistieke functies een plek krijgen, zoals bijvoorbeeld een goederenhub of een overslaglocatie voor afval en bouwmaterialen die via het water worden aangevoerd (passend binnen de gestelde randvoorwaarden). Op het dak kan een park worden gerealiseerd. De haalbaarheid van het combineren van verschillende functies in één gebouw hangt af van de financierbaarheid. Over de financiële dekking van een puur functionele tramstalling, gebouwd in de open lucht op de Oostpunt, zijn reeds principe-afspraken gemaakt tussen de gemeente, de Vervoerregio en het rijk. De financierbaarheid van een gebouw met meerdere logistieke functies zal de komende twee jaar worden onderzocht, als onderdeel van het ontwikkelen van een plan voor de Oostpunt, in samenspraak met andere gemeentelijke programma's (waaronder programma Hubs), directies (waaronder Afval & Grondstoffen en Stadswerken), en met marktpartijen (waaronder distributiebedrijven). De scope van de tramstalling beperkt zich tot de realisatie van de voldoende stallingsplekken en functionaliteiten voor de tram.

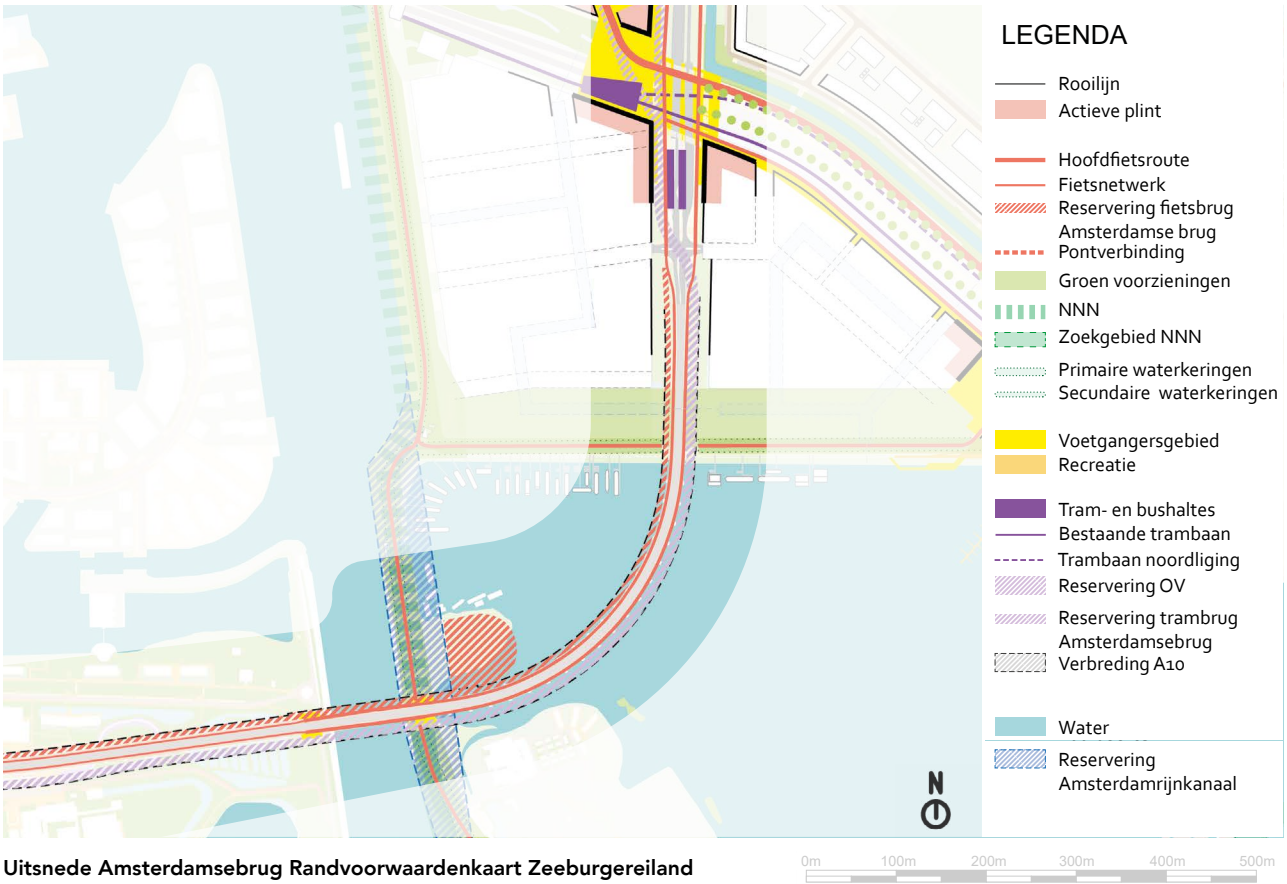
Planning en faseerbaarheid

Om de nieuwe tramstalling in 2032 operationeel te hebben, moet de bouw starten rond 2029. Bij voorkeur direct inpandig in een gebouw met meerdere functies. Mocht het de komende twee jaar niet lukken om financieringsafspraken te maken voor een gebouwde tramstalling met meervoudig gebruik, dan zal aan het eind van PBI-fase 3 (2025) een bestuurlijk besluit worden gevraagd om een gefaseerde aanpak te hanteren. Daarbij wordt gestart met de bouw van een functionele tramstalling in de open lucht op de Oostpunt. Het uitvoeringsbesluit (PBI-4) daarvoor kan dan in 2027 genomen worden, zodat tijdig gestart kan worden met de aanbestedingsprocedure. De mogelijkheid bestaat om dan op een later moment alsnog de stalling te overbouwen met een complex voor meerdere functies. In het ontwerp van de openluchtstalling wordt rekening gehouden met die faseerbaarheid. Kort samengevat:

Voorkeursbesluit - locatie Oostpunt (PBI2): 2023
Definitiebesluit type stalling;open/gebouw (PBI3):2025
Uitvoeringsbesluit - krediet (PBI4): 2027
Start bouw: 2029
Ingebruikname nieuwe stalling: 2032



Huidige situatie Amsterdamsebrug



Uitsnede Amsterdamsebrug Randvoorwaardenkaart Zeeburgereiland

4.3 Verbinding Zeeburgereiland

De Amsterdamsebrug is voor OV, fiets, voetgangers en auto een belangrijke verbinding tussen Zeeburgereiland en Amsterdam Oost en het Centrum. Voor de verdere ontwikkeling en de bereikbaarheid van Zeeburgereiland zijn o.a. nieuwe fiets- en OV verbindingen via de route Amsterdamsebrug nodig. Het project Verbinding Zeeburgereiland onderzoekt wat daar voor nodig is. Het is één van de maatregelen van het samenhangende pakket van maatregelen van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde. Voor de Verbinding Zeeburgereiland wordt een milieueffectrapport (PlanMER) opgesteld, waarin de probleemanalyse en de effecten van verschillende maatregelen worden beschreven, om zo een keuze voor de best passende oplossing, het voorkeursalternatief te onderbouwen.

De fietspaden op de bestaande Amsterdamsebrug zijn op dit moment al te smal voor het huidige aantal fietsers. Tot 2030 zal het aantal fietsers op deze route ten gevolge van de gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland en IJburg verdubbelen en in 2040 zelfs verdrievoudigen. Voor de toekomstige doorstroming is het noodzakelijk om de fietspaden op de route via de Amsterdamsebrug op termijn te verbreden.

De bestaande Amsterdamsebrug kan niet verbreed worden; dat is constructief niet mogelijk. Wel kunnen de rijbanen op de hellingen naar de boogbrug toe, de zogenaamde aanbruggen, anders worden ingedeeld zodat er alleen een nieuwe fietsbrug naast de bestaande boogbrug over het Amsterdam Rijnkanaal hoeft te worden gemaakt.
N.B.: naar aanleiding van de inspraak is besloten voetgangserpaden toe te voegen op de aanbruggen.

De fietsroute via de Amsterdamsebrug wordt niet alleen gebruikt om van en naar Zeeburgereiland te komen. Deze route is ook van belang als fietsroute van en naar IJburg. Daarom is, om fietsers een directere verbinding naar IJburg te bieden, een fietsbare op- en afrit aan de oostkant van het Amsterdam Rijnkanaal naar de ZuiderIJdijk onderdeel van het onderzoek. Ook kunnen fietsers dan via de ZuiderIJdijk naar de Baaibuurt West en naar de Sluisbuurt om zo het drukke kruispunt Zuiderzeeweg-IJburglaan te ontlasten.

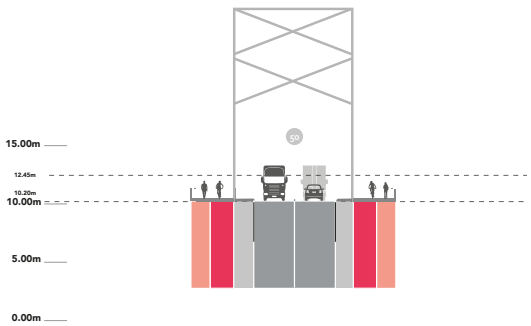
Voor de bereikbaarheid van Zeeburgereiland met openbaar vervoer is op termijn ook extra OV nodig. Dit kan door buslijn 37 te intensiveren, eventueel aanvullend met een extra buslijn. Daarmee wordt het OV netwerk ook robuuster; als er een lijn uitvalt, zijn er alternatieven. Een nieuwe tramlijn tussen Zeeburgereiland en de Indischebuurt biedt meer capaciteit, maar is pas nodig als de gebieden meer in gebruik zijn en er meer reizigers zijn.

Omdat de bestaande brug ook niet sterk genoeg is voor een tram, zal een nieuwe trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal inclusief aanbruggen gebouwd moeten worden (vanaf 2040).
Bussen kunnen meerijden met het autoverkeer over de bestaande brug, daar is geen nieuwe brug voor nodig. Wanneer er een nieuwe trambrug komt, gaan de bussen over de trambaan rijden.

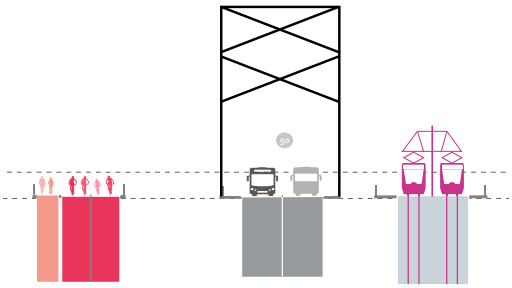
Een toekomstige nieuwe tramlijn zal aansluiten op één van de bestaande tramlijnen die nu hun eindpunt hebben bij het Flevobad. Op het Zeeburgereiland zal de tram langs de Zuiderzeeweg richting de Schellingwouderbrug of door de Hoofdstraat in de Sluisbuurt kunnen gaan rijden.

De voorgestelde ligging van de trambrug wordt met name bepaald door de ligging van het spoor van de tramlijnen in de Indische Buurt waarop wordt aangesloten, de appartementencomplexen aan de Flevoparkweg en de scherpte van de bocht van de aanbrug over de kom. Een nieuw trambrug komt op basis van deze aspecten aan de kant van Baaibuurt Oost, Camping Zeeburg en het Flevopark.. Een nieuwe fietsbrug komt daarmee i.v.m. de beschikbare ruimte aan de andere kant, in de binnenbocht.

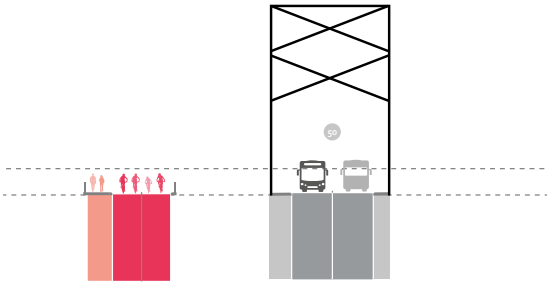
Het Rijk heeft de wens om het Amsterdam Rijnkanaal in de toekomst geschikt te maken voor containervaart met zogenaamde ‘high cube’ containers. De doorvaarhoogte van de huidige Amsterdamsebrug is 9.10 m. Voor de doorvaar van de high cube containervaart, zouden alle bruggen over het Amsterdam Rijnkanaal naar 11.35m moeten. Geen van de bruggen over het kanaal voldoet op dit moment aan deze gewenste doorvaarhoogte. Ook wil het Rijk het kanaal voor een veiligere doorvaart van de scheepvaart ter plaatse van de Amsterdamsebrug verbreden,. Vanwege deze wensen worden er binnen het project Verbinding Zeeburgereiland brugalternatieven onderzocht met verschillende hoogtes (9,10m en 11.35m) en verschillende kanaalbreedtes (100 en 130m).



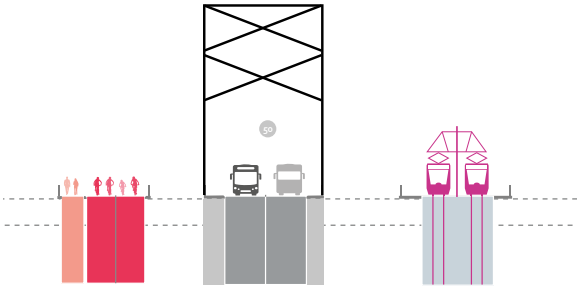
Huidige situatie Amsterdamsebrug



Alternatief 2.



Alternatief 1. - voorkeursvariant



Alternatief 3.

Alternatief 1: fietsbrug 9.10m naast bestaande brug | Alternatief 2: alternatief 1 + trambrug
Alternatief 3: fietsbrug + trambrug en bestaande brug vervangen, allen op 11.35m

Alternatieven MER verbinding Zeeburg

Voor het alternatief van een fietsbrug op 9.10m, is het voorstel om voetgangers in de toekomst op straatniveau naar de bestaande luie trappen te geleiden en het kanaal over de bestaande Amsterdamsebrug kunnen oversteken. Door de voetgangersroute niet meer over de bestaande aanbruggen te laten lopen wordt er extra ruimte gecreëerd om de fietspaden te verbreden. Op de aanbrug komt dan een breed 2 richtingenfietspad in de binnenboog (de kant van Baaibuurt West) en 2 rijstroken voor het autoverkeer en bussen aan de buitenboog (de kant van Baaibuurt Oost).
N.B.: naar aanleiding van de inspraak is besloten voetgangserpaden toe te voegen op de aanbruggen.

Over het Amsterdam Rijnkanaal moeten de auto's vanwege de constructie van de bestaande brug tussen de stalen bogen rijden. Daarom is er naast de bestaande brug en aansluitend op het tweerichting fietspad op de hellingbanen een nieuwe fietsbrug nodig. Deze kan zo worden gebouwd dat hij in de toekomst opgevijzeld kan worden naar 11.35m.
Het principe van de herindeling van de rijbanen op hellingbanen kan ook toegepast worden voor een fietsbrug op 11.35m. Aannemelijk in dat geval is echter dat een fietsbare op- en afrit vanaf de Zuider IJdijk naar de fietsbrug in de praktijk nauwelijks gebruikt zal worden. Dit omdat deze op- en afrit vanwege het grotere hoogteverschil bijna nauwelijks korter is dan de route naar IJburg via IJburglaan. Daarom wordt in het ontwerp van de hoge fietsbrug geen op- en afrit meegenomen.

Uitgangspunt is dat de gemeente een door het Rijk uit te voeren eventuele verbreding van het kanaal niet onmogelijk maakt. Het verbreden van het kanaal zelf is echter geen opgave voor de gemeente. De relevante kenmerken voor een nieuwe brug die te maken hebben met de verschillende breedtes van het kanaal, zijn de locatie van de landhoofden waarop de brug rust en de zwaarte van de constructie.
De huidige Amsterdamsebrug is in eigendom van het Rijk. De verwachte levensduur van de brug is na de renovatie in 2012, verlengd tot 2041 à 2050 . Tegen die tijd zal er duidelijkheid moeten komen of de brug op dat moment daadwerkelijk vervangen moet worden, of dat levensduur verlengend onderhoud nogmaals kan volstaan.
Omdat de een richting fietspaden nu al te smal zijn, maar het OV de komende jaren nog wel voldoende capaciteit heeft, wordt binnen het project Verbinding Zeeburgereiland ook onderzocht op welk moment welke maatregel genomen moet worden. Bijvoorbeeld: een fietsbrug op 9.10m op korte termijn realiseren, de komende jaren intensiveren van bestaande buslijnen en op lange termijn een extra tramlijn en daarmee een trambrug wellicht op 11.35m. Dan kan tegen die tijd ook rekening gehouden worden met de mogelijke vervanging van de bestaande brug en eerder gebouwde fietsbrug ook naar 11.35m opvijzelen.

In een randvoorwaardenkaart wordt in ieder geval een ruimtereservering op Zeeburgereiland opgenomen die realisatie van alle bovengenoemde alternatieven in de toekomst mogelijk maakt.



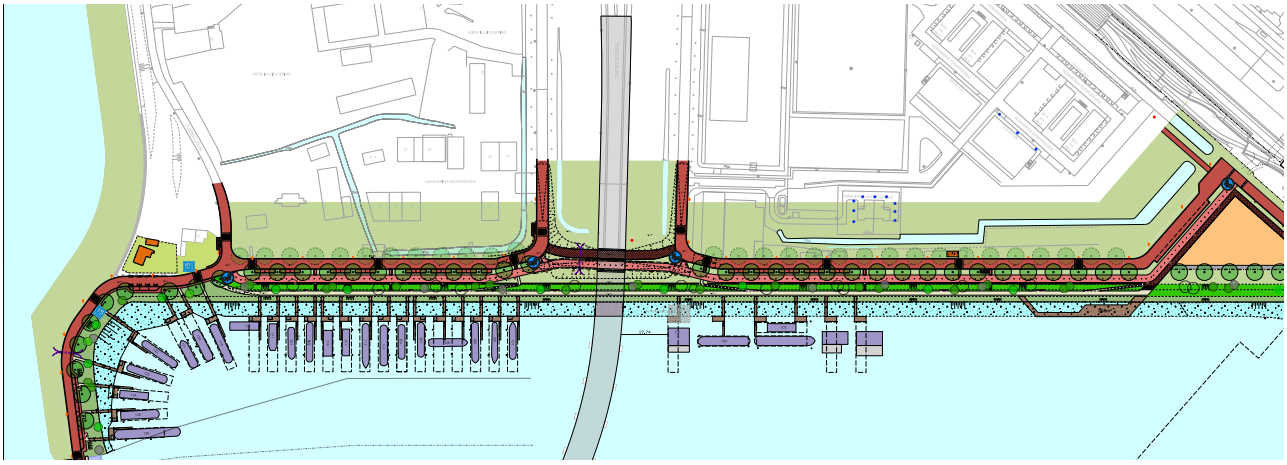
Toekomstige fietsroute met Baaibuurten

5 FASERING EN MODULES



Overzicht kortetermijnmaatregelen

1. Tijdelijke fietsverbinding naar de pont
2. Vergroening van de IJburglaan
3. Herinrichting ZuiderIJdijk (Baaibuurten)
4. Rainproof plantsoen
5. Groenstrook met laarzenpad
6. Broedplaats ‘Baggerbeest’
7. Tijdelijk initiatief Kokomo (maatschappelijke activiteiten/cultuur/horeca)
8. Silo’s en maaiveld eromheen
9. Plantsoen in de Sluisbuurt, cluster 5 en 6
10. Tijdelijke extra bushalte
11. Verbreding van het pad (onderdeel van rondje Zeeburgereiland
12. Steiger Baaibuurt-Oost tussen woonboten en Nautix
13. Boothelling veiliger maken/verwijderen onderwater obstakels
14. Waterrecreatie
15. Tijdelijke groenstrook/sport Baaibuurt-Oost
16. Vergroten capaciteit tramhalte en verbetering voetgangersoversteek
17. Verlenging bushalte (tussen de twee Baaibuurten)



Herinrichting Zuider IJdijk en park Baaibuurten (Concept DO Zuider-IJdijk)

5.1 Korte termijn en tijdelijkheid

Voorbereiding, besluitvorming en uitvoering van grote infrastructurele projecten/de Cruciale Mijl en gebiedsontwikkeling zijn ingrijpend en duren lang. Om het eiland voor bewoners leefbaar en bereikbaar te houden, voeren we ook op kortetermijnmaatregelen uit die in sommige gevallen tijdelijk zijn. Deze kortetermijnmaatregelen sluiten aan bij de wensen van bewoners, die bij de verschillende participatiemomenten van onder andere het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland zijn opgehaald. Veel gehoorde wensen zijn meer ruimte voor groen, meer horeca en andere voorzieningen, betere/recreatieve routes voor langzaam verkeer en mogelijkheden voor waterrecreatie.

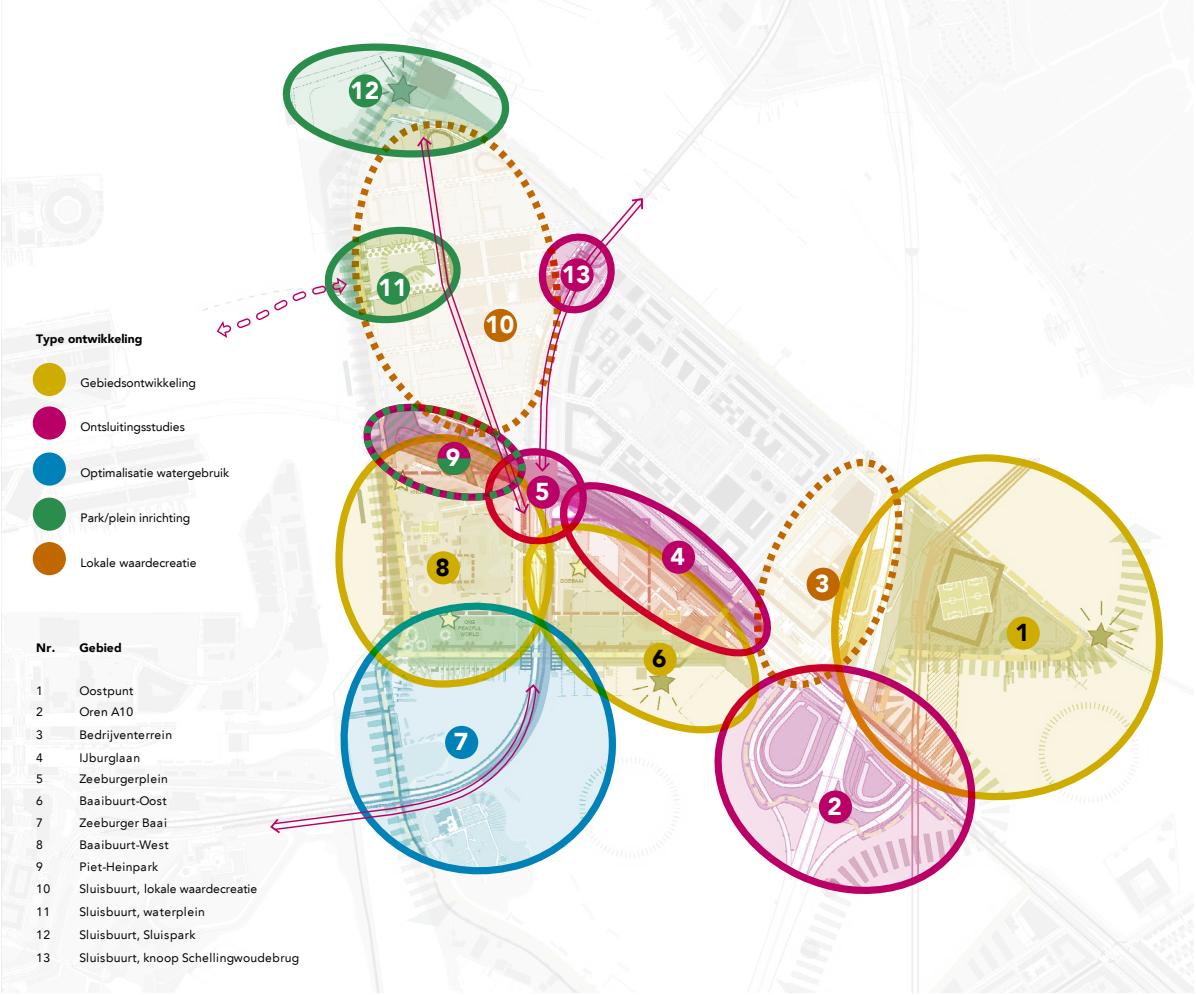
Daarnaast heeft de gemeente in 2020-2021 zelf diverse studies gedaan die duidelijk maken dat de meeste winst te behalen is in het verbeteren van routes voor fietsers en voetgangers, verblijfskwaliteit voor zoveel mogelijk doelgroepen en het vooruit trekken van de aanleg van groene ruimtes. Zo draagt een veelzijdig en veilig netwerk van verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de buurten bij aan de leefbaarheid en daardoor aan het gezamenlijk gebruik van voorzieningen. Bestaande recreatieve routes langs het water moeten ruimte bieden aan steeds meer recreanten. De vraag naar recreatie aan het water neemt toe: de wens om aan het water te zitten/liggen en het water in de kunnen. Echter, waterrecreatie in de vorm van een bootje in een jachthaven neemt naar verwachting af.

Deze wensen en mogelijkheden zijn gefilterd en hebben geleid tot een aantal kortetermijnmaatregelen. Zie hiervoor de kaart hiernaast. Enkele hiervan zijn al uitgevoerd of in de planning voor uitvoer. Dit betekent dat er geld voor beschikbaar is gesteld. Andere maatregelen staan nog op de wensenlijst en behoeven nog nadere besluiten en budget. Zie bijlage 2 voor tekeningen die de gedekte- en niet gedekte kortetermijnmaatregelen weergeven.



IJburglaan met geplande beplanting - uitvoering 2023

5.2 Modules



Modules Zeeburgereiland

De ontwikkeling van het Zeeburgereiland als een stedelijke wijk is met het bouwen van de Sportheldenbuurt in gang gezet en zal in de komende jaren stapsgewijs doorgaan met vier woonwerkbuurten en twee bedrijfs- en logistieke terreinen. 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. Voor het eiland zijn betere oversteken voor voetgangers, nieuwe fietsverbindingen en openbaar vervoer van het grootste belang. Voor het oostelijke deel van de stad speelt vooral de auto-ontsluiting over de IJburglaan een belangrijke rol.

De eerste drie thema's in de ontwikkeling van het eiland zijn speerpunten van de Visie Zeeburgereiland en dit Ruimtelijk kader; het vierde thema is ingebracht door de bestuursopdracht en project Cruciale Mijl:

- Stedelijke wijk (ontwikkeling gebieden)
- Groen en leefbaarheid
- Duurzaam verbinden (fiets en openbaar vervoer)
- Cruciale Mijl (auto maatregelen)

In elk van de vier genoemde thema's zijn ruimtelijke modules te onderscheiden. Voor de ontwikkelgebieden zijn dat de (toekomstige) GREX-grenzen. Voor de nieuwe parken en interventies in infrastructuur gaat het om indicatieve grenzen van projectgebieden.

Bij dit Ruimtelijk kader en de drie infrastructuurprojecten op het eiland hoort een planning voor fasering. In deze planning wordt rekening gehouden met bekende randvoorwaarden, zoals bestaande contracten en onderlinge afhankelijkheden. Echter, door onvoorziene omstandigheden, financiële beperkingen of andere politieke keuzes kunnen/moeten onderdelen of modules in een andere volgorde tot uitvoering komen. Dat is de opgave voor de komende jaren. Vanuit het vergroten van de leefbaarheid is het belangrijk om het groen zo snel mogelijk aan te leggen. Vanuit inclusiviteit qua bereikbaarheid is het belangrijk om fietsverkeer en openbaar vervoer parallel aan de nieuwe woningen toe te voegen.

5.3 Fasering



Faseringskaart 2023 - 2025: Vergroening de IJburglaan en de Zuiderzeeweg. Broedplaatsen in de Sluisbuurt en tijdelijke pont. Bouw Sluisbuurt en Bedrijvenstrook

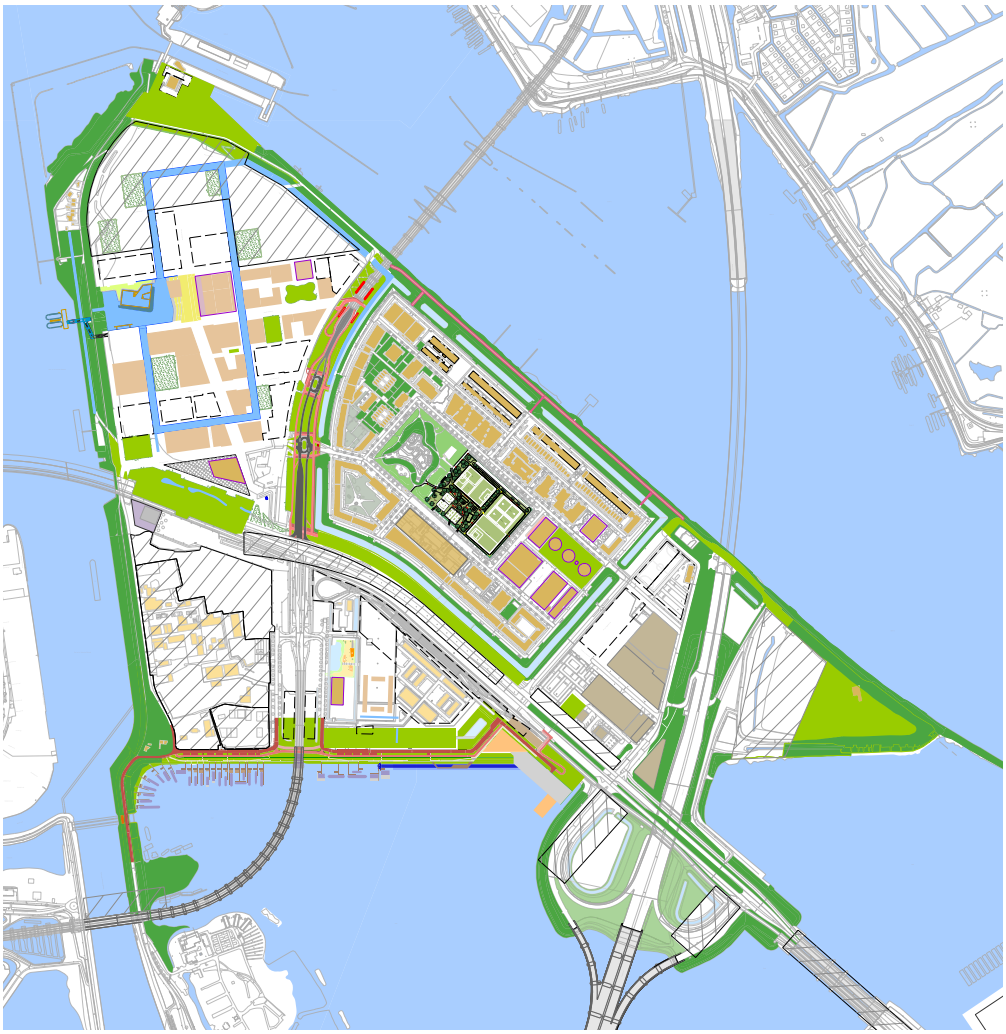
2023-2025 (korte termijn)

Stedelijke wijk:
- Sluisbuurt: Oplevering Hogeschool InHolland en eerste ca. 1.000 woningen
- Bedrijvenstrook: warmtecentrale, stroomcentrale, recyclepunt
- Sportheldenbuurt: oplevering silo's
- Tijdelijke broedplaats Baggerbeest Sluisbuurt
- Tijdelijk initiatief Kokomo Baaibuurt Oost

Zeeburgereiland totaal: 3.300 woningen

Groen en leefbaarheid:
- Vergroening van de IJburglaan (bomen, heesters, bloemen)
- Rainproofplantsoen Bedrijvenstrook
- Groene strook langs de A10
- Inrichting Waterplein Sluisbuurt
- Inrichting NNN-West
- Eerste plantsoen Sluisbuurt

Duurzaam verbinden:
- Tijdelijke pont Sluisbuurt – Sporenburg
- Tijdelijke fietsroute Sluisbuurt
- Tijdelijke bushalte Zuiderzeeweg
- Fietsverbinding Zuider IJdijk i.c.m. rondje Zeeburgereiland
- Vergroten capaciteit tramhalte en verbeteren voetgangersoversteek
- Verlengen bushalte Zuiderzeeweg (tussen de twee Baaibuurten)



Faseringskaart 2025 - 2030: Bouw fietsbrug (Amsterdamsebrug), Sluispark, park Oostpunt, InHolland en 1.800 woningen in de Sluisbuurt, functievrijmaken in Baaibuurt West. Park zuidrand Baaibuurt Oost; uitvoering Cruciale Mijl; fietsonderdoorgang Sluisbuurt - Sportheldenbuurt

2025-2030

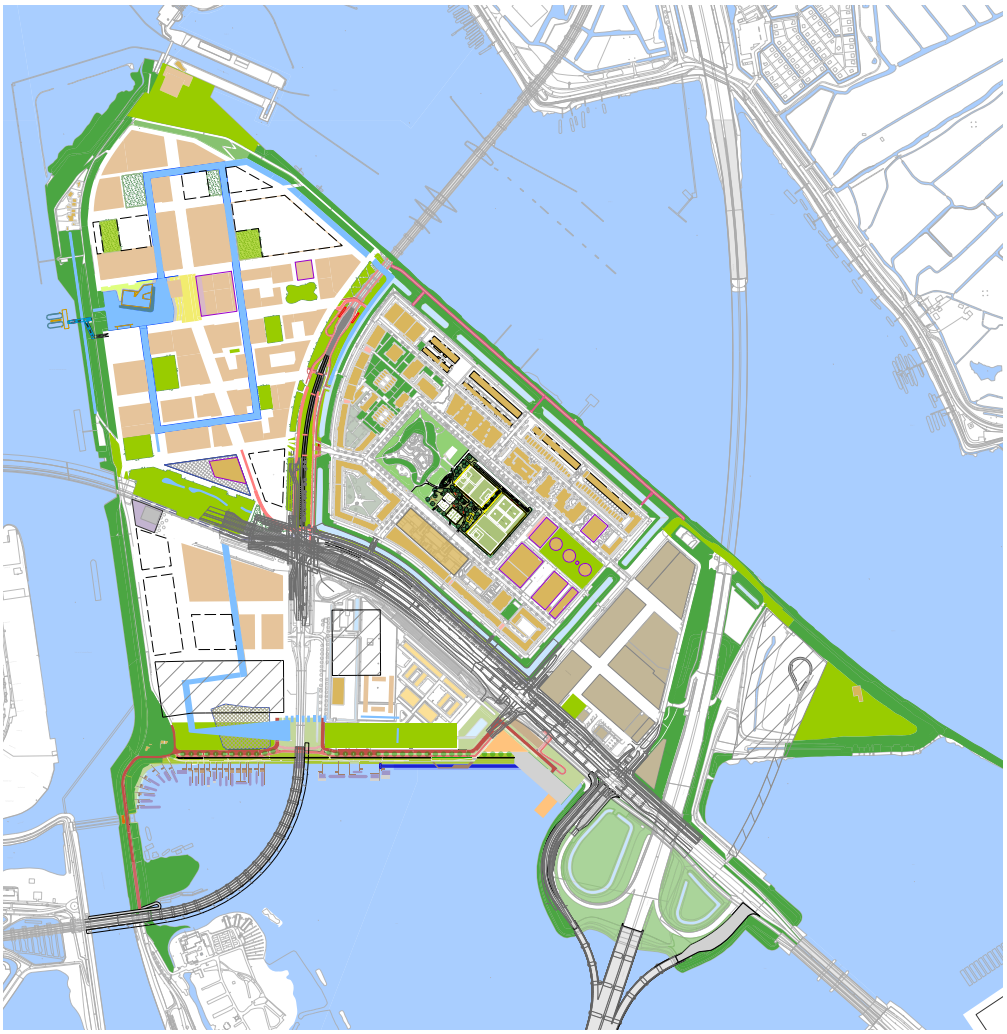
Stedelijke wijk:
- Sluisbuurt: oplevering ca. 1.700 woningen, middelbare- en basisschool, start bouw noordelijk deel
- Baaibuurt West: voorbereiding bouw
- Bedrijvenstrook: bouwmarkt, P+R (verplaatst van Baaibuurt West), kleinschalige bedrijven
- Oostpunt: start bouw definitieve tramstalling

Zeeburgereiland totaal: 5.300 woningen

Groen en leefbaarheid:
- Inrichting Park Oostpunt
- Inrichting Sluispark
- Inrichting Park Baaibuurt Oost
- Inrichting Plantsoenen Sluisbuurt
- Inrichting NNN-Oost

Duurzaam verbinden:
- Fietsbrug over Amsterdam Rijnkanaal en herprofilering bestaande brug
- Onderdoorgang voor fietsers en voetgangers tussen Sluisbuurt en Sportheldenbuurt
- Luie trappen Schellingwouderbrug
- Hogere frequentie tram 26 (oplevering woningen Strandeiland)

Cruciale Mijl:
- Verbreden afslagen A10
- Zeeburgereiland: tweelaagse kruising IJburglaan/ Zuiderzeeweg
- Zeeburgereiland: tramspoor naar noordligging
- Steigereiland: Extra rijstrook van A10 naar IJburg
- Steigereiland: herprofilering IJburglaan
- Steigereiland: extra fietsbrug naast Enneüs Heermabrug



Faseringskaart 2030 - 2035: Definintieve pont Sluisbuurt. 3.000 woningen in de Sluisbuurt. Start bouw Baaibuurt West. Start Bouw tramstalling. Werkzaamheden Cruciale Mijl (scenario 1). Bushalte bij de Schellingwoudebrug. Tramstalling en hub op de Oostpunt. Tweede HOV Zeeburgereiland.

2030-2035

Stedelijke wijk:
- Sluisbuurt: oplevering 2.500 woningen (bij in gebruikname bushalte Schellingwouderbrug)
- Baaibuurt West: oplevering 900 woningen
- Baaibuurt Oost: voorbereiding bouw
- Oostpunt: oplevering tramstalling; optie: dubbelgrondgebruik

Zeeburgereiland totaal: ca. 8.000 woningen

Groen en leefbaarheid:
- Park Baaibuurt West
- Plantsoenen Sluisbuurt
- Piet Heinpark
- Inrichten Zeeburgerplein

Duurzaam verbinden:
- Definitieve pont Sluisbuurt - Sporenburg
- Definitieve bushalte op de Schellingwoudebrug
- Doortrekken Bob Haarmslaan tot Baaibuurt Oost
- Start uitvoering 2e HOV verbinding Zeeburgereiland (tram of bus)



Faseringskaart 2035 - 2040: Cruciale Mijl scenario 1; Oplevering Baaibuurt West; Start bouw Baaibuurt Oost.

2035 –2040

Stedelijke wijk:

- Sluisbuurt: oplevering laatste woningen (totaal ca. 5.600)
- Baaibuurt West: oplevering 500 – 900 woningen
- Baaibuurt Oost: oplevering 500 – 700 woningen (bij tramstalling op de Oostpunt)
- Groen op het dak van de tramstalling

Groen en leefbaarheid:

- Buurtgroen Baaibuurt West

Duurzaam verbinden:

- eventueel uitgestelde maatregelen

Cruciale Mijl:

- eventueel uitgestelde maatregelen

2040 >>

- Buurtgroen Baaibuurt Oost
- Realisatie reserveringen
- Verbreding A10
- Verbreding Amsterdam Rijnkanaal
- Logistieke HUB en/of groen op het dak van de tramstalling
- 2e HOV verbinding Zeeburgereiland



3D impressie ontwikkeling Zeeburgereiland 2025 - 2030



3D impressie ontwikkeling Zeeburgereiland 2040

COLOFON

Product van Ruimte en Duurzaamheid in opdracht van Grond en Ontwikkeling.
De hoofdstukken “Tramstalling”en Verbinding Zeeburgereiland” en de bijlagen “Kabels en Leidingen” zijn aangeleverd door het Ingenieursbureau.
Financiële paragraaf en juridische paragraaf - Grond en Ontwikkeling.
Impressies IJburglaan en 3D model van het eiland - Luma 3D Interactive Ltd.

In mei 2023 was de conceptversie van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland gereed voor de ter inzagelegging voor inspraak. Dit is de definitieve versie. In het jaar tussen de ter inzagelegging en de definitieve vaststelling van het document zijn er zaken veranderd. Projecten die genoemd worden, zijn verder gevorderd en plannen en faseringen kunnen gewijzigd zijn. Dergelijke wijzigingen zijn niet doorgevoerd in de definitieve versie van het document. De enige wijzigingen ten opzichte van de conceptversie zijn correcties, verbeteringen of verduidelijkingen in/bij teksten en kaarten. Een inhoudelijke wijziging die uit de inspraak is gekomen, betreft de toevoeging van een voetgangersstrook op de aanbruggen van de fietsbrug Amsterdamsebrug (project ‘De Verbinding’). In de volgende fase van het project de Verbinding volgt optimalisatie van het ontwerp.

Informatie: www.amsterdam.nl/

Contactpersoon: Jan Straub | j.straub@amsterdam.nl

Versie: d.d. 22 juni 2024

BIJLAGEN

BIJLAGEN OVERZICHT

Bijlage 1 Financiële paragraaf

Bijlage 2 Kortetermijnmaatregelen publieke ruimte

Bijlage 3 Kabels en leidingen

Bijlage 4 Profielen Zeeburgereiland

Bijlage 5 Alternatieven Amsterdamsebrug

Bijlage 6 Overzicht oppervlaktes groen

Bijlage 7 Juridisch-planologische paragraaf

Bijlage 8 Impressies IJburglaan en Zeeburgerplein met scenario's Cruciale Mijl

Bijlage 1 Financiële paragraaf

Algemeen
Het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland omvat een aantal vastgestelde plangebieden, plangebieden in de planvormingsfase en de bij de gebiedsontwikkeling behorende infrastructurele maatregelen om de bereikbaarheid en leefbaarheid van het hele eiland en de omgeving te borgen. Om de financiële consequenties van het voorkeursscenario in beeld te brengen is de Financiële Verkenning Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland opgesteld, waarin de investeringen en opbrengsten zijn opgenomen en in de tijd gezet. De verkenning geeft inzicht in de investeringsbehoefte, de fasering, het saldo en de kansen en de risico's voor het Vereveningsfonds (VEF).

Gebiedsontwikkeling plangebieden
De vastgestelde plangebieden zijn Sluisbuurt, de Bedrijvenstrook en de Sportheldenbuurt. Voor deze gebieden zijn al investeringsbesluiten genomen. Hierin zijn de kosten conform de regelgeving voor grondexploitaties (Besluit Begroting en Verantwoording) en de opbrengsten opgenomen. Financiële sturing vindt hierbij plaats vanuit de grondexploitaties per deelgebied.
De deelgebieden Baaibuurt West en - Oost en de Oostpunt zijn in de planvormingsfase en worden de komende jaren nader uitgewerkt tot Projectnota en en investeringsbesluiten, waarin de investeringen en opbrengsten worden vastgelegd.

Investeringen in Infrastructuur
Voor de bereikbaarheid en leefbaarheid is het Programma Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg in 2018 vastgesteld door het College en in 2021 geactualiseerd. In de berekening zijn investeringen voor de mobiliteit opgenomen. Hieraan wordt bijgedragen door de betrokken partijen Verkeer en Openbare Ruimte, Grond en Ontwikkeling, de Vervoerregio Amsterdam en het Rijk. Voor de in het Mobiliteitsplan opgenomen maatregelen wordt per onderdeel het bestuurlijk traject doorlopen om tot de investeringsbeslissing over te gaan.

Resultaat verkenning
Met deze uitgangspunten zijn de financiële effecten van de gebiedsontwikkelingen op het Zeeburgereiland en de daarmee samenhangende mobiliteitsmaatregelen inzichtelijk gemaakt.
Bij het investeringsbesluit voor de Sluisbuurt in 2017 heeft de raad ingestemd met een specifieke bestemmingsreserve in het Vereveningsfonds van om grote voorinvesteringen die direct samenhangen met de ontwikkeling van de Sluisbuurt, of een causaal verband daarmee hebben, te dekken. Het resultaat van de verkenning valt binnen deze voorziening.
De verkenning is een prognose op basis van de gegevens zoals deze bij het opstellen bekend waren en heeft in deze fase nog een grote marge van onzekerheid. In de volgende fase van de uitwerking van de plannen zal worden onderzocht welke optimalisaties mogelijk en wenselijk zijn en zullen risicobeheersingsmaatregelen worden uitgewerkt. Investeringsbeslissingen worden in deze fase nog niet genomen.

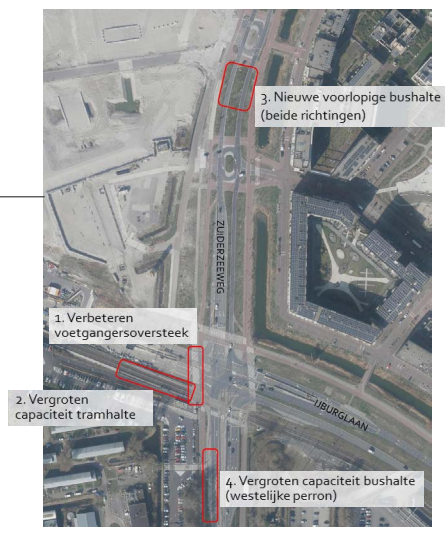
Tegelijk wordt vanuit V&OR gewerkt aan de volgende producten; De Nota van Uitgangspunten voor de Cruciale Mijl IJburglaan, de Nota van Uitgangspunten voor een definitieve tramstalling op het Zeeburgereiland en de Nota van Uitgangspunten voor de Verbinding Zeeburgereiland.

Bijlage 2 Kortetermijnmaatregelen publieke ruimte

Kortetermijnmaatregelen in uitvoering t/m 2024 gedekt door de grex



- A tijdelijke fietsverbinding naar pont
- B vergroening IJburglaan
- C herinrichting Zuiderijdijk (Baaibuurten)
- D rainproof plantsoen
- E groenstrook met laarzenpad
- F broedplaats "Baggerbeest"
- G "Doebaai" (cultuur/horeca/wonen)
- H silo's en maaiveld
- I plantsoen SB kluster 5
- J Schellingwouderknoop (onderdoorgang)
- K verbreding pad (onderdeel van rondje ZBE)
- L steiger BB-oost tussen woonboten en HSBC
- M boothelling veiliger maken/ verwijderen onderwater obstakels
- N strandje
- O strookje groen BB-oost/sportvoorziening n.b.t.
- P kunstroute



Kortetermijnmaatregelen toetsen op haalbaarheid



- A tijdelijke fietsverbinding naar pont
- B vergroening IJburglaan
- C herinrichting Zuiderijdijk
- D rainproof plantsoen
- E groenstrook met laarzenpad
- F broedplaats "Baggerbeest"
- G "Doebaai" (cultuur/horeca/wonen)
- H silo's en maaiveld
- I plantsoen SB kluster 5
- J Schellingwouderknoop (tijdelijke bushalte)
- K verbreding pad (onderdeel van rondje ZBE)
- L steiger BB-oost tussen woonboten en HSBC
- M boothelling veiliger maken/ verwijderen onderwater obstakels
- N strandje
- O strookje groen BB-oost/ sportvoorziening n.t.b
- P kunstroute

Bijlage 3 Kabels en leidingen

Amsterdam groeit. Op Zeeburgereiland vindt de komende 20 jaar een transformatie plaats van relatief onbewoonde ontwikkel locatie tot intensief stedelijk gebied. Op het eiland is sprake van het realiseren van woningbouw, voorzieningen, winkels, kantoren, bedrijven, scholen en de bijpassende boven- en ondergrondse infrastructuur. Ten behoeve van het op orde brengen van de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en ontsluiting van andere delen van de stad worden er diverse mobiliteitsprojecten uitgevoerd.

Vanwege de beperkte ruimte op Zeeburgereiland, het grote aantal functies die hier een plaats moeten krijgen, de complexiteit in de ondergrond, de ruimte die nodig is voor passende bereikbaarheidsmaatregelen, het grote aantal ambities in de stad en de vele nutsbedrijven die hier belangen hebben is het noodzakelijk om voor Zeeburgereiland een totaaloverzicht op de lange termijn voor kabels en leidingen te hebben. Er moet op project overstijgend niveau in beeld zijn hoe kabels en leidingen binnen de beperkte ruimte op Zeeburgereiland/Amsterdam het beste georganiseerd en gerealiseerd kunnen.

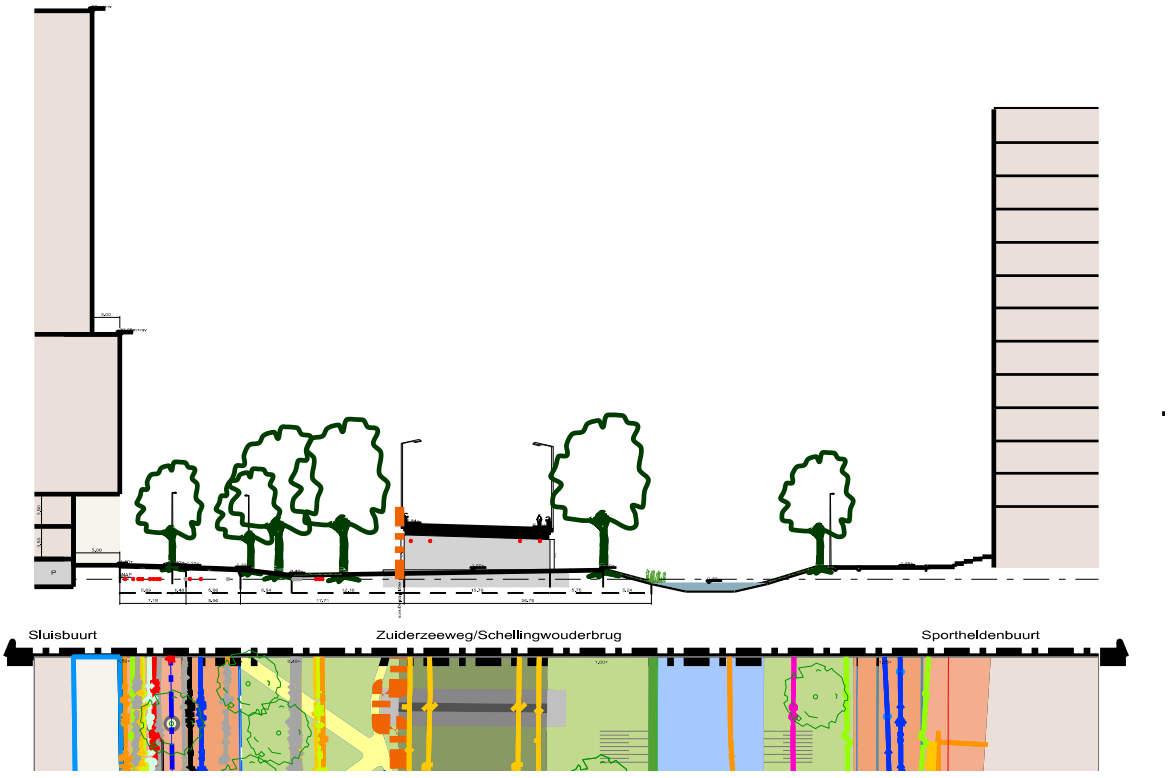
Het masterplan Zeeburgereiland is opgesteld om een zo volledig mogelijk overzicht te genereren tussen de vele verschillende initiatieven van kabel en leiding bedrijven (K&L), Rijkswaterstaat, Waternet en gemeentelijke ontwikkelingen en projecten op Zeeburgereiland. Het masterplan geeft inzicht in de ontwikkelingen, reserveringen en de toekomstvisie vanuit de gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en verschillende netbeheerders. Het plan is vanuit het op Zeeburgereiland ingestelde Buitengewoon Coördinatie Overleg (BCO) tot stand gekomen. In het plan is input vanuit vertegenwoordigers van de gemeente, K&L bedrijven en betrokkenen vanuit collega overheden verwerkt. Het plan wordt, vanwege de voortdurende dynamiek in de ontwikkelingen op Zeeburgereiland, periodiek geactualiseerd. De gemeente Amsterdam is vanuit haar rol als initiatiefnemer van de gebiedsontwikkeling trekker van het BCO en het opstellen van het Masterplan.

Bijlage 4 profielen Zeeburgereiland

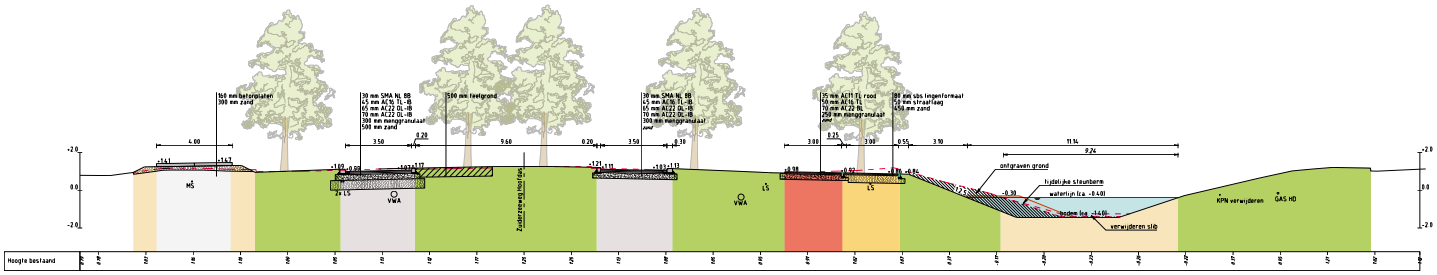




Profielen Zuiderzeeweg

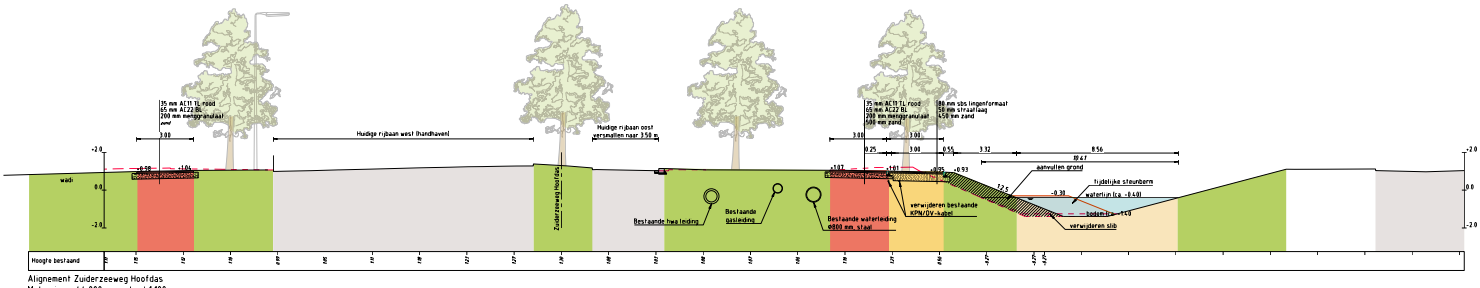


Profiel ZZ1



Alignement Zuiderzeeweg Hoofdas
Metrering = 206.000 m - schaal 1:100

Profiel ZZ3

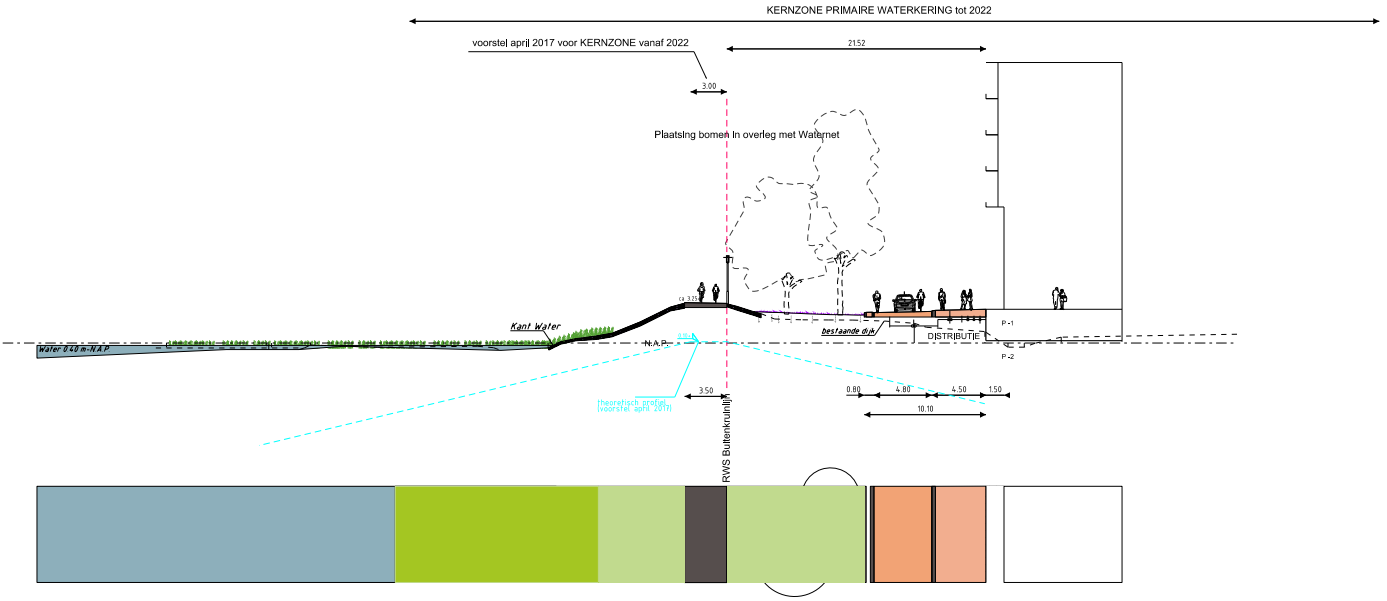


Alignement Zuiderzeeweg Hoofdas
Metrering = 44.000 m - schaal 1:100

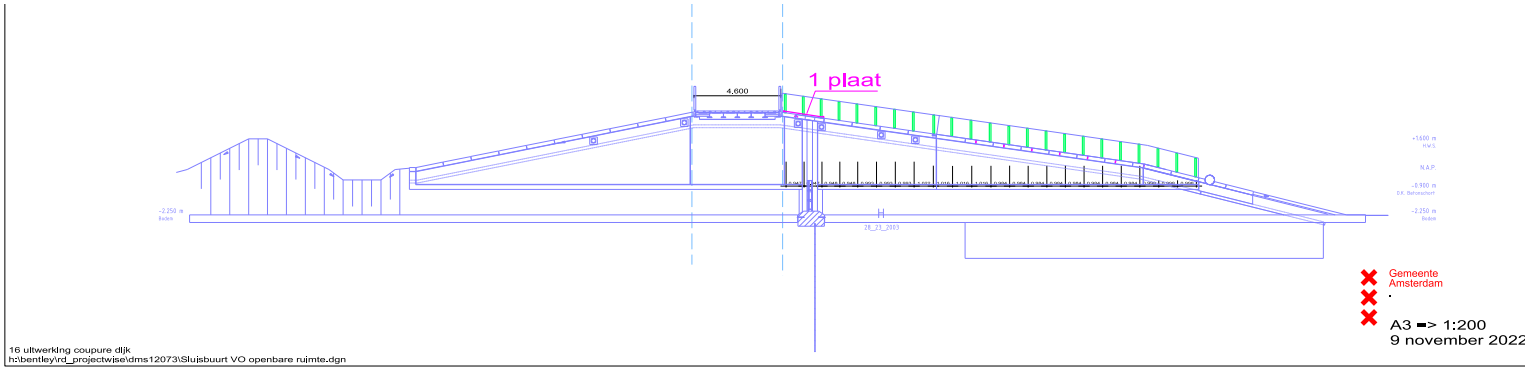
Profiel ZZ4

Profielen Westdijk

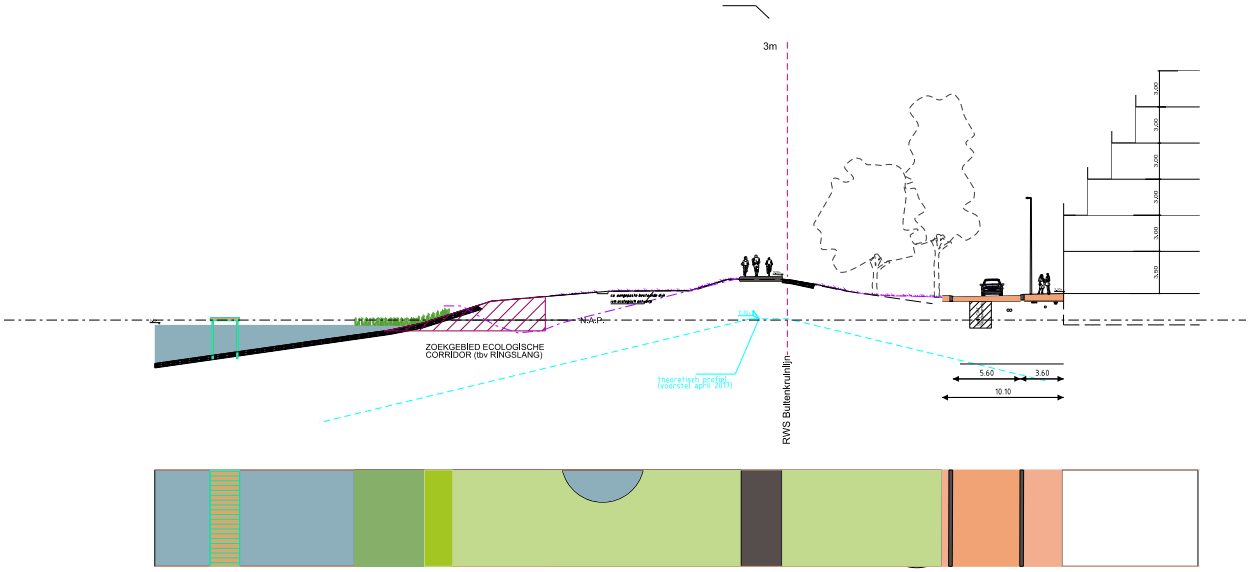




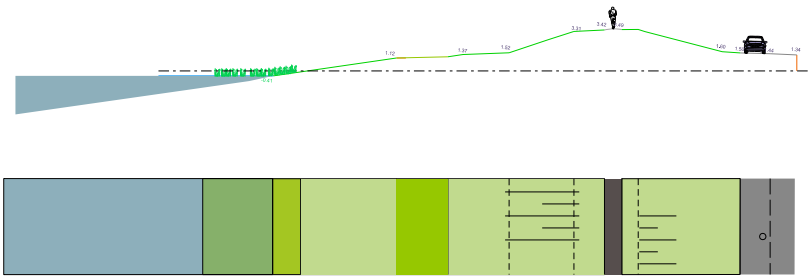
Profiel WD1



Profiel WD2



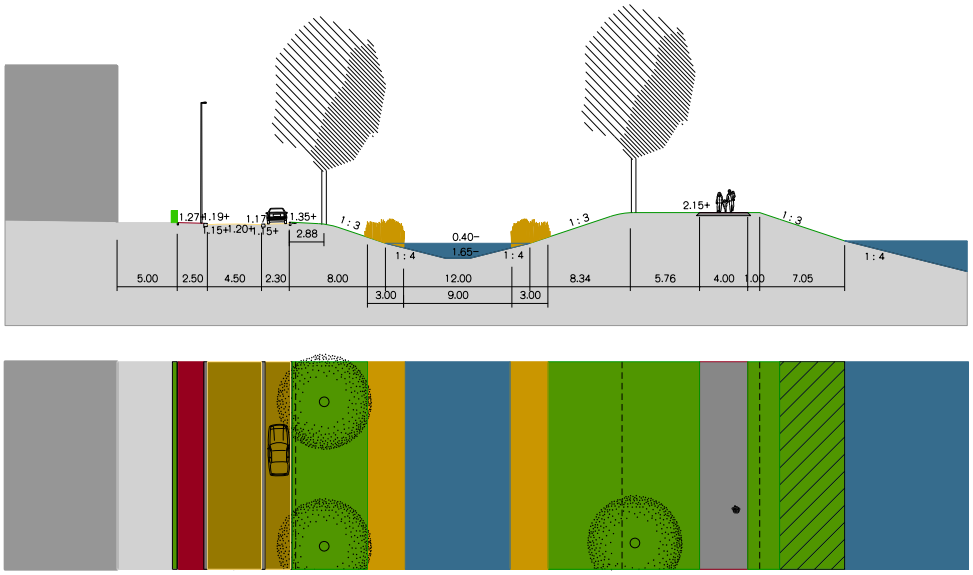
Profiel WD3



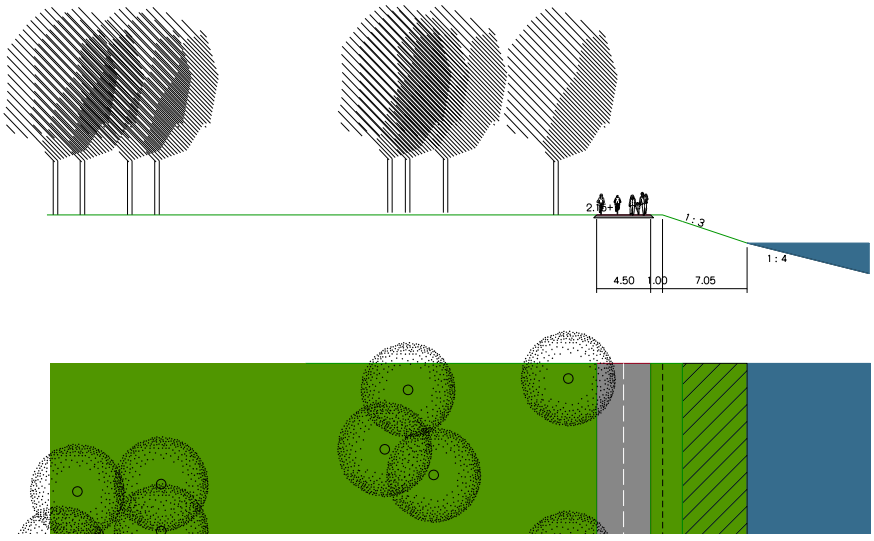
Profiel WD5



Profielen Noorddijk

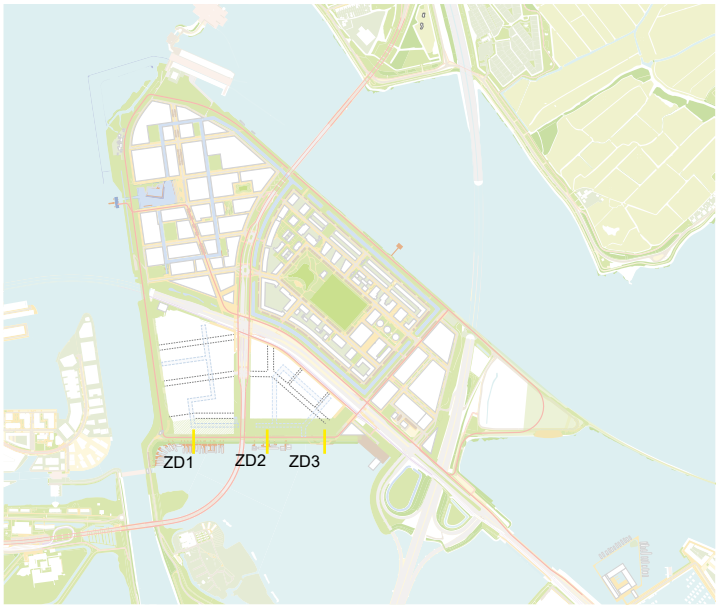


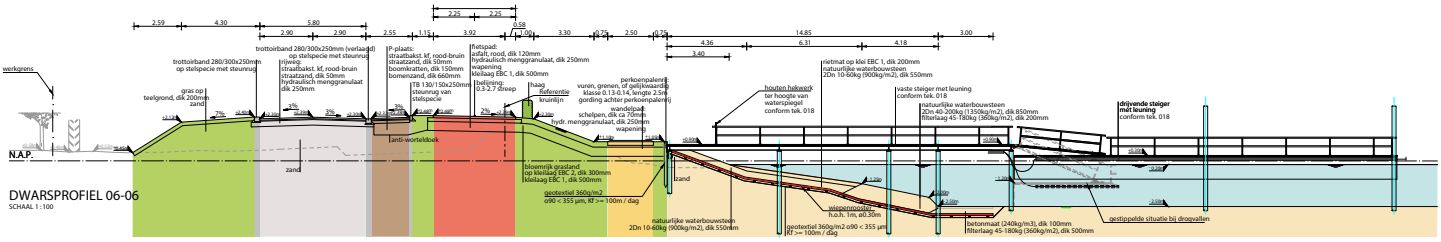
Profiel ND3



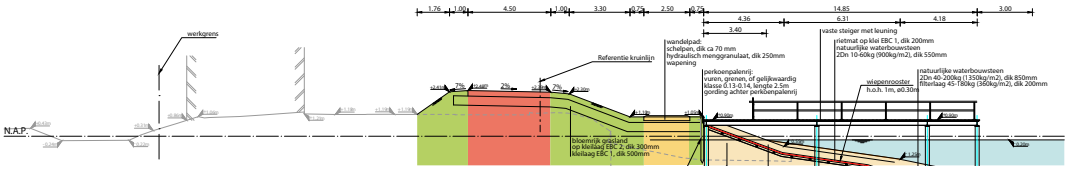
Profiel ND6

Profielen Zuiddijk

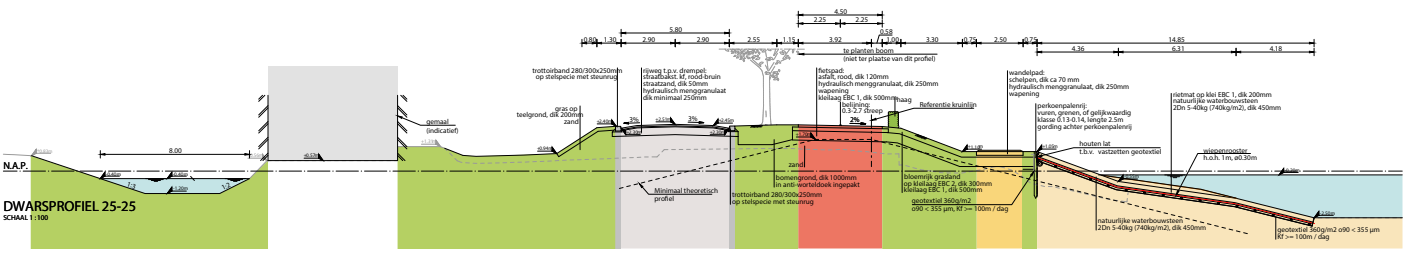




Profiel ZD1



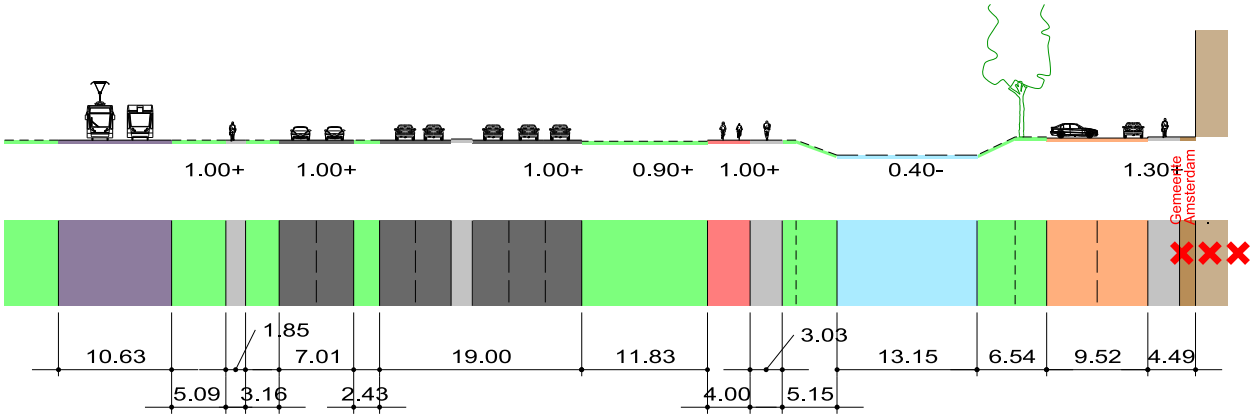
Profiel ZD2



Profiel ZD3

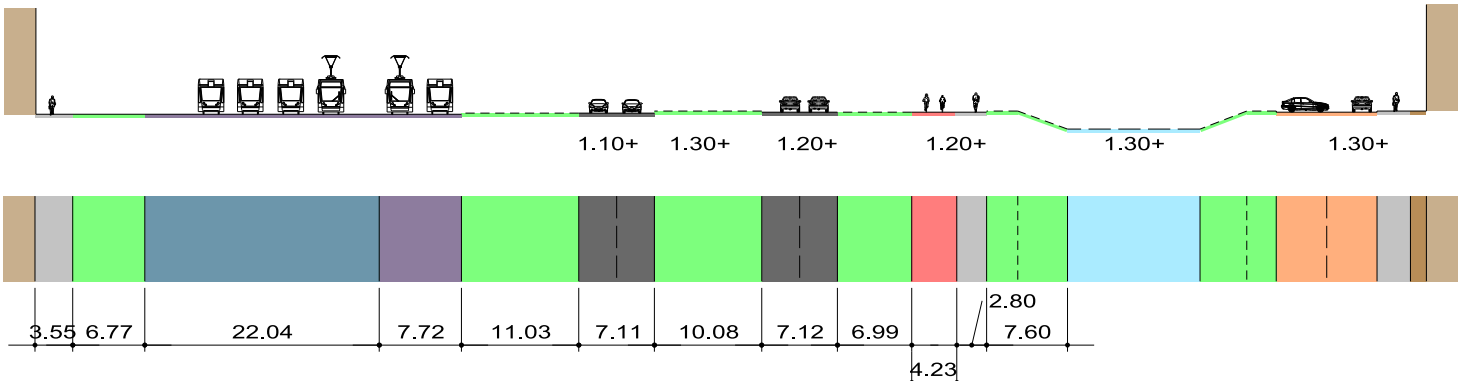


Huidige Situatie

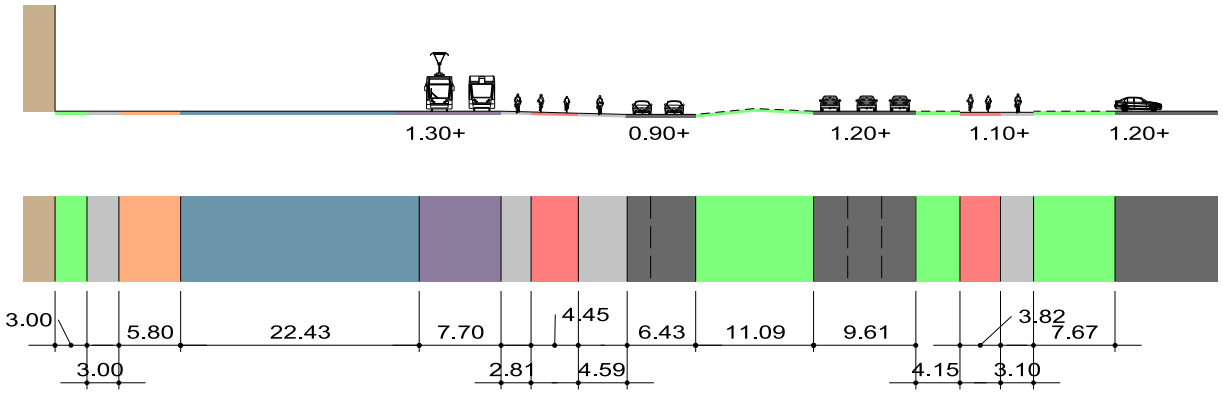


Profiel YB1

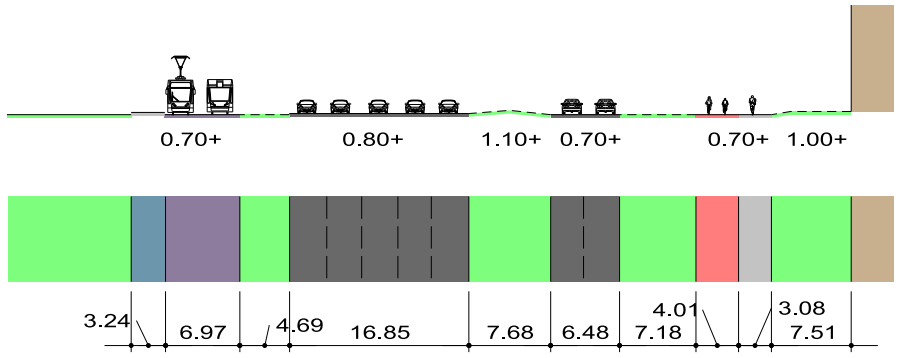
Profiel YB2



Profiel YB3

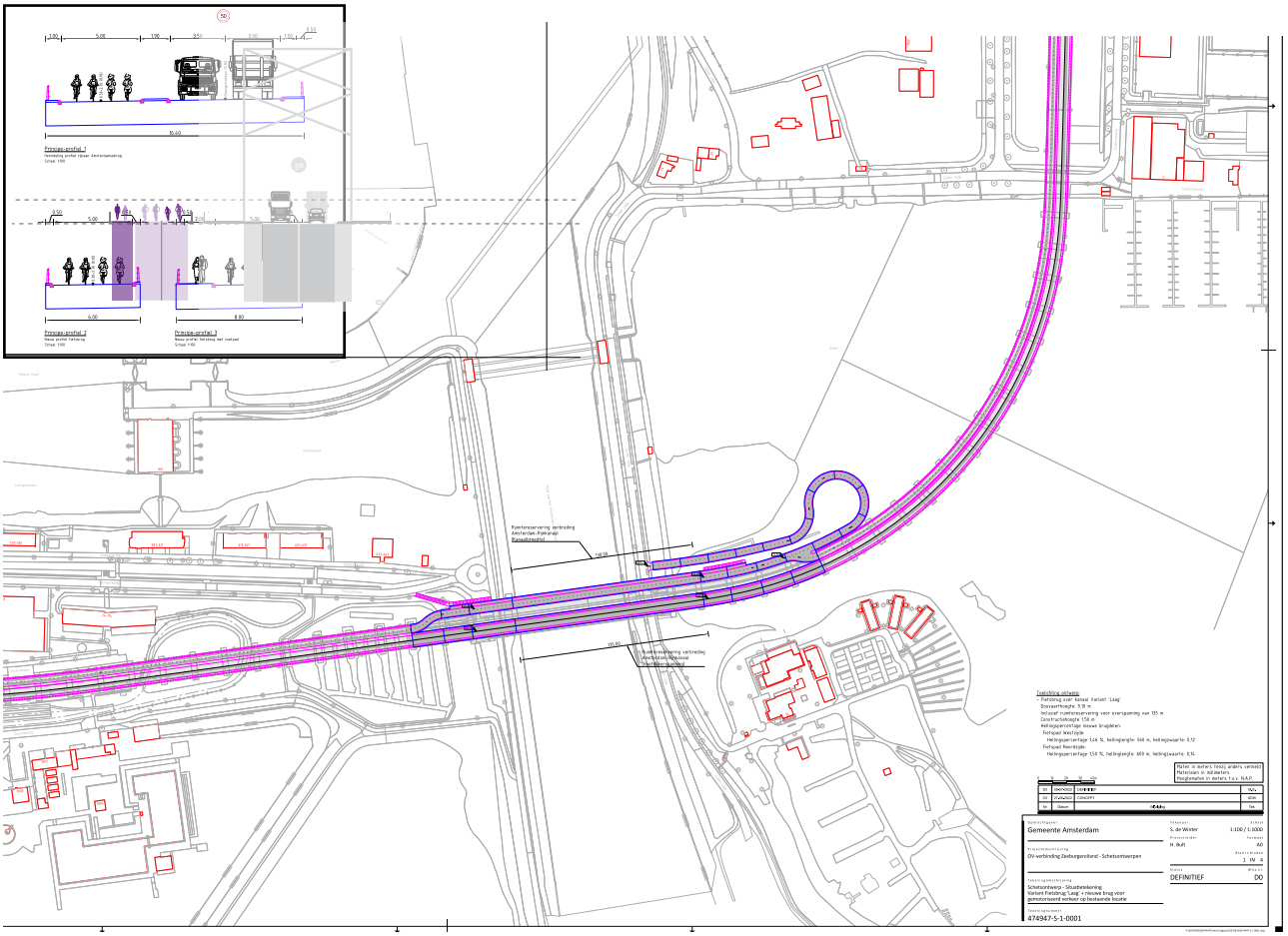


Profiel YB4

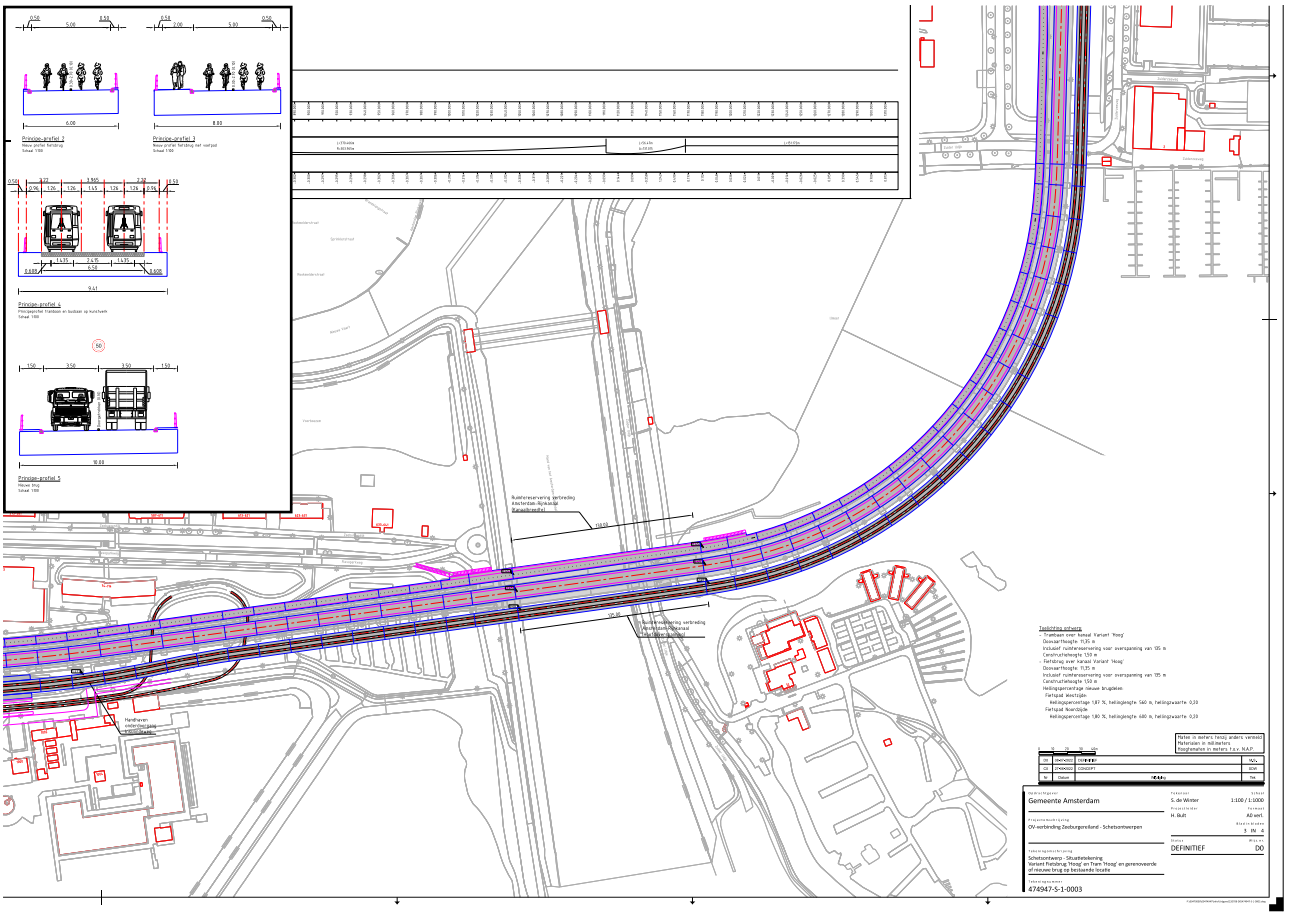


Profiel YB5

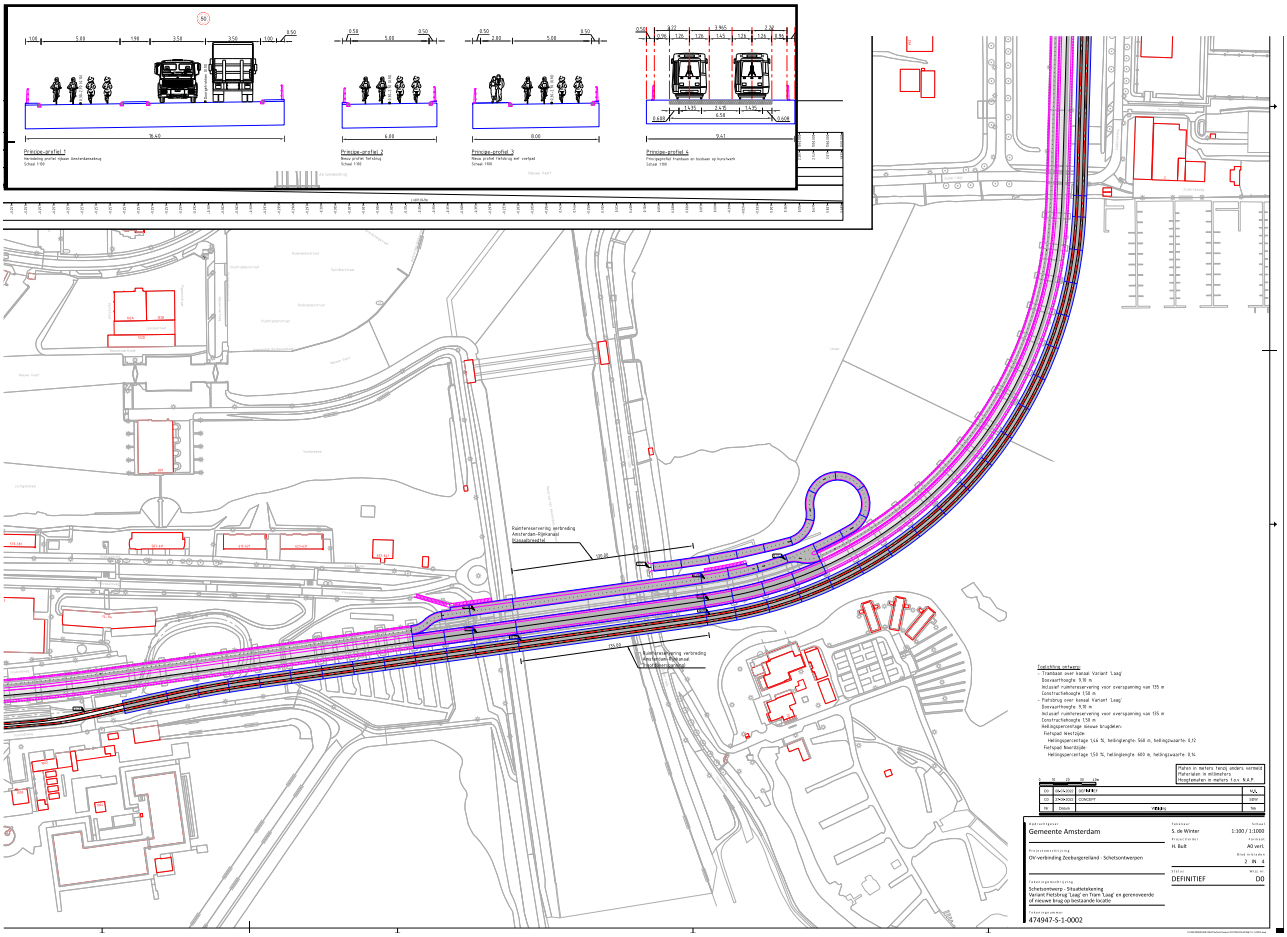
Bijlage 5 Alternatieven Amsterdamsebrug (Project Verbinding Zeeburg)



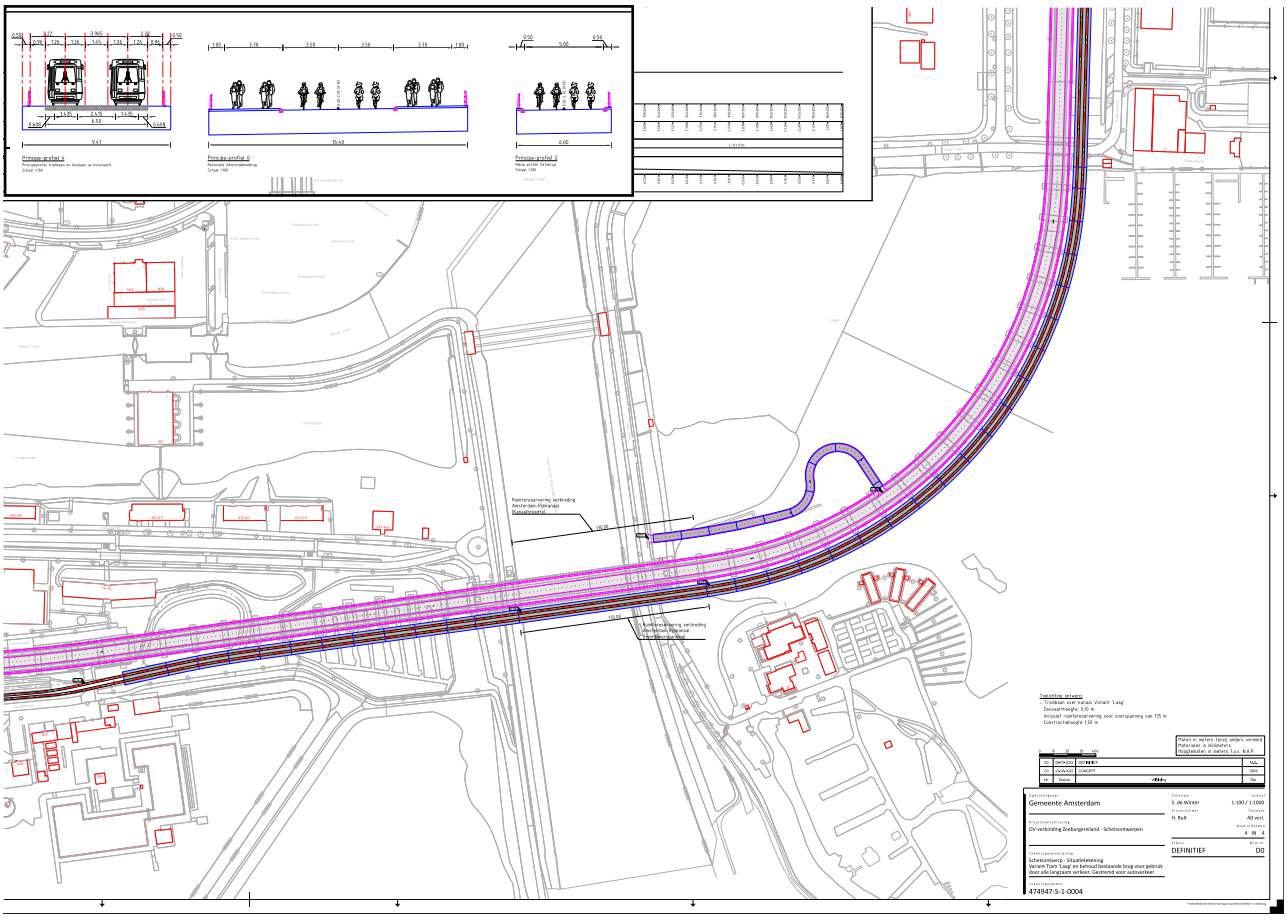
Alternatief 1



Alternatief 3



Alternatief 2

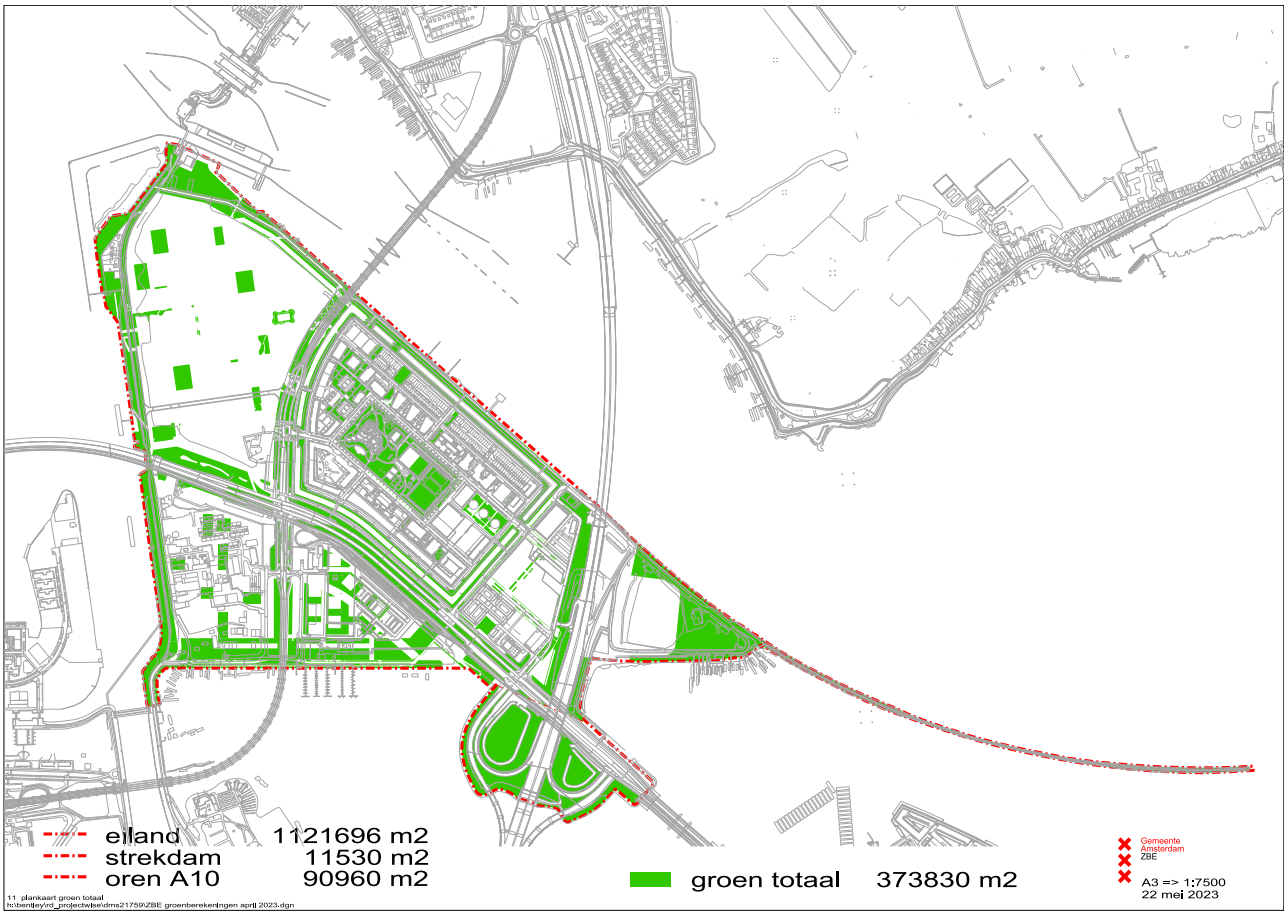


Alternatief 4

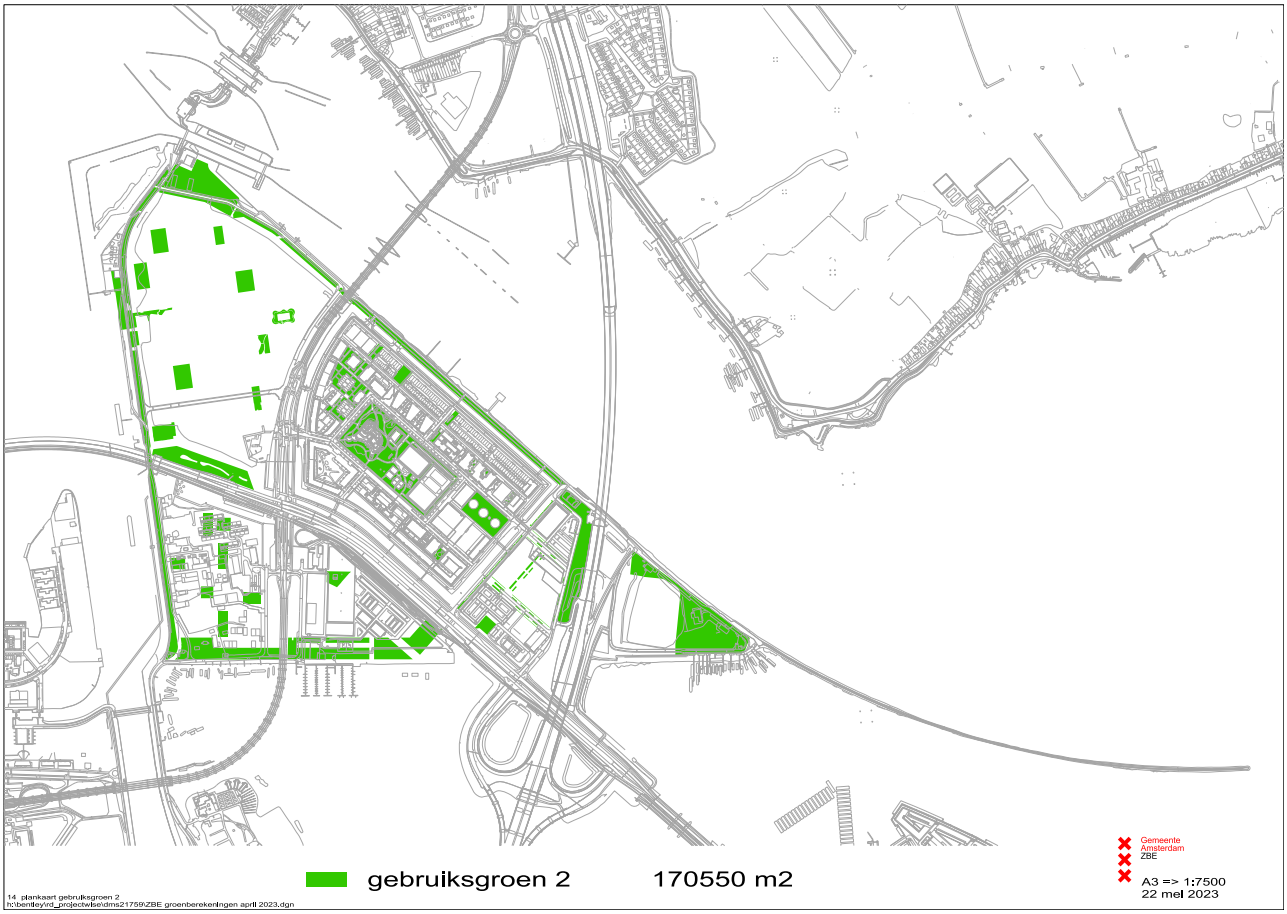
Bijlage 6 Juridisch-planologische paragraaf

Het Ruimtelijk Kader laat de ruimtelijke samenhang zien tussen de verdere stedelijke ontwikkeling van Zeeburgereiland en het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg (2018, update 2019).
De verschillende (deel)projecten die in het Ruimtelijk Kader worden benoemd worden verder uitgewerkt in de vorm van Nota's van Uitgangspunten en Programma van eisen, en voor de Baaibuurten en de Oostpunt wordt gewerkt met het Plaberum, hetgeen uiteindelijk uitmondt in meerdere Investeringsbesluiten.
Deze uitwerkingen leiden op een later moment tot een formeel ruimtelijk planologisch besluit. Hiervoor wordt het instrumentarium van de Omgevingswet – die op 1 januari 2024 in werking treedt – gebruikt; een wijziging van het omgevingsplan of een buitenplanse omgevingsplanactiviteit(vergunning). De keuze voor het meest passende instrument wordt in een later stadium gemaakt.
Voor de stedelijke ontwikkeling van Zeeburgereiland is eerder een milieueffectrapportage (MER) opgesteld (MER Zeeburgereiland, Antea Group, 2018). In het MER zijn de verschillende relevante milieuaspecten in samenhang in beeld gebracht en beschouwd. Met het opstellen van een Mobiliteitsplan is handen en voeten gegeven aan het advies uit de milieueffectrapportage om de uitvoering van mobiliteitsmaatregelen gelijk op te laten gaan met de ontwikkeling van het Zeeburgereiland.
Bij de genoemde uitwerking van de verschillende (deel)projecten worden de milieuaspecten betrokken en meegewogen, al dan niet aanvullend aan het MER Zeeburgereiland, en gebruik makend van het bestaande MER. Zo is voor het deelproject voor de maatregelen voor de fiets en OV-verbinding (Amsterdamsebrug) een eigen milieueffectrapportage opgesteld (PlanMER Verbindingen Zeeburgereiland, Zeeburg One, 2013), waarin actuele milieu-inzichten zijn verwerkt. Voor de Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan (2023) zijn eveneens milieu, natuur- en leefbaarheidseffecten beschouwd (zoals trillingen, geluid, bodem, waterhuishouding, luchtkwaliteit en externe veiligheid). Ook in de Nota van Uitgangspunten Definitieve IJtramstalling Zeeburgereiland (2023) is actueel milieuonderzoek (zoals geluid, trillingen en natuur) verricht dat is meegewogen bij de uitwerking.
In het kader van de genoemde toekomstige ruimtelijke planologische besluiten wordt waar nodig een zelfstandige merbeoordeling uitgevoerd en/of het bestaande MER Zeeburgereiland geactualiseerd naar de inzichten van dat moment, op basis van bijvoorbeeld de meest actuele verkeersmodellen, actuele programma inzichten en de laatste update van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg. Zo blijft ook de milieu-informatie actueel en transparant als onderdeel van de besluitvorming.

Bijlage 7 Oppervlakte groen



Plankaart toekomstige situatie totaal groen



Plankaart toekomstige situatie gebruiksgroen

Bijlage 8 Impressies IJburglaan en Zeeburgerplein met scenario's Cruciale Mijl

Impressie IJburglaan vanaf de Baaibuurt Oost met scenario 1- - Korte auto onderdoorgang



Impressie IJburglaan vanaf de Baaibuurt Oost met scenario 1 - Lange auto onderdoorgang



Impressie Zeeburgerplein vanaf de Sluisbuurt met scenario 1- Korte auto onderdoorgang



Impressie Zeeburgerplein vanaf de Sluisbuurt met kortetermijnmaatregelen IJburglaan



Gemeente Amsterdam

Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland

d.d. 22 juni 2024

Ruimte en Duurzaamheid