Gemeente
Amsterdam

Startnotitie
Ruimtelijk Kader
Zeeburgereiland



Januari 2019

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
2 Nut & noodzaak 6
3 Kwalitatieve uitgangspunten 8
4 Participatie 9
5 Opdrachtformulering Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland 10
5.1 Doel 11
5.2 Scope 12
5.3 Status product en besluitvorming 14
6 Conclusie 15

1 Inleiding

De stad Amsterdam is en blijft een populaire plek om te wonen. Om de stad aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor verschillende doelgroepen is afgesproken in het collegeakkoord dat Amsterdam samen met de regio de woningproductie moet vergroten. Het Zeeburgereiland is hier één van de aangewezen locaties voor.

De basisprincipes voor de ontwikkeling van het Zeeburgereiland zijn oorspronkelijk vastgelegd in een *Ontwikkelingsvisie (2003)* en een bijbehorend *Ontwikkelingsplan* uit 2005. De afgelopen jaren is er al volop gebouwd in de Sportheldenbuurt en voor de Sluisbuurt is inmiddels een besluit genomen voor de realisatie van circa 5.600 woningen. Ten zuiden van de Sportheldenbuurt en Sluisbuurt liggen de Baaibuurten. Deze buurten zullen op termijn ook herontwikkeld worden voor woningbouw. De oostpunt is braakliggend terrein. Vanwege de ruimtereservering voor de uitbreiding van de A10, diens milieucontouren en omdat de Oostpunt buitendijks gelegen is, is woningbouw niet mogelijk. Het laatste deelgebied betreft de Bedrijvenstrook, waar ruimte is voor kleine- en grote ondernemingen zoals ambachts- en bouwbedrijven, onderhouds- en reparatiebedrijven.

Met de bebouwing van de Sluisbuurt groeit het aantal woningen op het Zeeburgereiland de komende decennia richting de 10.000 stuks. Gezien de woningnood in Amsterdam is verdere verdichting niet uit te sluiten. Gelijktijdig met de verdichtingsopgave wordt er onderzoek gedaan naar de verbetering van de infrastructuur. Inmiddels zijn er vanuit het *Programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde* diverse maatregelen in onderzoek om ook de bereikbaarheid te verbeteren.

Afbeelding 1
Plankaart Zeeburgereiland



Naast de bereikbaarheid is het grote streven een eiland te maken waar mensen prettig wonen, werken en recreëren. Momenteel is het ruimtegebruik op bepaalde plekken nog erg versnipperd (Baaibuurten) en is het de uitdaging een stuk stad toe te voegen waar naast woningen voldoende ruimte is voor scholen, sport, plekken voor ontmoeting, creativiteit en ruimte voor stadsverzorgende bedrijven en voorzieningen.

De wens om het Zeeburgereiland te herontwikkelen tot een volwaardig onderdeel van de inclusieve stad met een intensief en stedelijk karakter, de toenemende druk op het ruimtegebruik en de directe samenhang met infrastructurele maatregelen, maakt het van

belang om een Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland voor het gebied te ontwikkelen en daarmee een strategie te bepalen voor de verdere ontwikkeling van het eiland.

De startnotitie is de eerste stap in het formuleren van de gezamenlijke opgave voor het Zeeburgereiland. Over het product vindt ambtelijke afstemming plaats met verschillende stakeholders binnen zowel gebiedsontwikkeling als infrastructuur. Agendering vindt onder andere plaats in het;

- *Regieoverleg Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* *11 december 2019*
- *Projectmanagersoverleg Zeeburgereiland* *9 januari 2020*
- *Team Ruimte voor de Stad* *13 januari 2020*
- *Opdrachtgeversoverleg Oost* *16 januari 2020*

Ambtelijke vrijgave vindt plaats in het *Opdrachtgeversoverleg* en in nauwe overeenstemming met het stadsdeel. Vervolgens wordt het ter besluitvorming aangeboden aan de wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid (Van Doorninck) en tot slot vastgesteld door het college van B&W (11 feb 2020). De startnotitie is opgesteld met de volgende intenties;

- het bestuur inzicht bieden in *nut en noodzaak* van het opstellen van een integraal Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland
- het formuleren van *uitgangspunten* waar het ruimtelijk kader aan moet voldoen
- inzicht bieden in de wijze waarop *participatie* is opgenomen in het planproces
- het beschrijven en vastleggen van een *opdrachtformulering* voor het opstellen van een Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland

Aan de hand van deze intenties beschrijft de startnotitie dat het niet alleen nuttig maar ook noodzakelijk is een ruimtelijk product op te stellen welke dient als *afwegingskader* binnen verschillende actuele thema’s op Zeeburgereiland.

2 Nut & noodzaak

Er is een aantal argumenten dat pleit voor het opstellen van een nieuw kader voor het Zeeburgereiland. Ten eerste sluit de Ontwikkelingsvisie uit 2003 niet meer aan op het huidige ontwikkelbeeld van Amsterdam. In het Ontwikkelingsplan (2005) was een suburbane gebiedsontwikkeling, vergelijkbaar met Haveneiland van IJburg, het doel. Met de Structuurvisie van 2010 is het Zeeburgereiland aangewezen als uitbreidingsgebied voor het centrum, zoals alle gebieden binnen de Ring A10. Bovendien is de gebiedsontwikkeling na de crisis in een stroomversnelling geraakt en zijn de uitdagingen van nu wezenlijk anders dan 15 jaar geleden.

Ten tweede, zoals boven reeds aangestipt, is de vraag naar strategische ruimte groot. Het Zeeburgereiland heeft als één van de weinige plekken in Amsterdam nog ruimte beschikbaar met als gevolg dat er momenteel circa 68 verschillende ruimtelijke claims voor het Zeeburgereiland zijn. Deze ruimteclaims variëren van een tijdelijke bomenpark op de Sluisbuurt tot een onderstation van TenneT, de landelijke netbeheerder. Sommige van de ruimteclaims passen goed bij het eiland als stedelijke woonwijk, andere claims niet, maar zijn wel essentieel voor het functioneren van Zeeburgereiland of de stad als geheel. Het totaal van de claims legt een groter ruimtebeslag dan inpasbaar is en zullen bovendien naast de reguliere maatschappelijke en commerciële ingepast moeten worden. Er zullen dus keuzes gemaakt moeten worden waarbij wenselijkheid, inpasbaarheid en noodzaak afgewogen moeten worden.

Behalve de ruimteclaims zijn er vier grote infrastructurele projecten, welke in belangrijke mate een stempel drukken op de (on)mogelijkheden ten aanzien van het ruimtegebruik op het Zeeburgereiland. Het doel van de *Cruciale Mijl* (1) is om de doorstroming voor het openbaar vervoer, de fiets en de auto op de IJburglaan te waarborgen, uitgaande van de gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland en IJburg. Een mogelijke oplossingsrichting is het verplaatsen van de trambaan naar de noordkant van de IJburglaan. Daarnaast zullen ook de projecten *Verbinding Zeeburgereiland (2),* de *Remise (3)* en de *Fietsverbinding Oost (4)* vergaande ruimtelijk consequenties hebben.

Een goede ruimtelijke inpassing van deze vier grote infrastructuurprojecten zijn een voorwaarde voor een goede bereikbaarheid van Zeeburgereiland c.q. een voorwaarde voor een doordachte visie op het ruimtegebruik. Tegelijkertijd kan een weloverwogen ruimtelijke kader de integrale kosten/batenafweging voor deze infraprojecten verbeteren, bijvoorbeeld door meer reizigers in het OV of op de fiets te krijgen, ten koste van het autoverkeer. We streven met de inframaatregelen een drievoudige doelstelling na:

1. De bereikbaarheid van Zeeburgereiland verbeteren
2. De leefbaarheid en veiligheid van Zeeburgereiland vergroten door een goede inpassing van de infrastructuur.
3. De maatschappelijke kosten/batenverhouding van de infraprojecten verbeteren

Tot slot vormt het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* bij uitstek het document waarin zowel de gebiedsontwikkeling als de infraprojecten in samenhang beschouwd worden. Daarmee wordt niet alleen de samenwerking en afstemming op het gebied van besluitvorming en participatie geoptimaliseerd, maar met name de integraliteit geborgd om ervoor te zorgen dat er geen onderdelen uit de pas lopen. Hieronder wordt de processamenhang verder op een rij gezet.

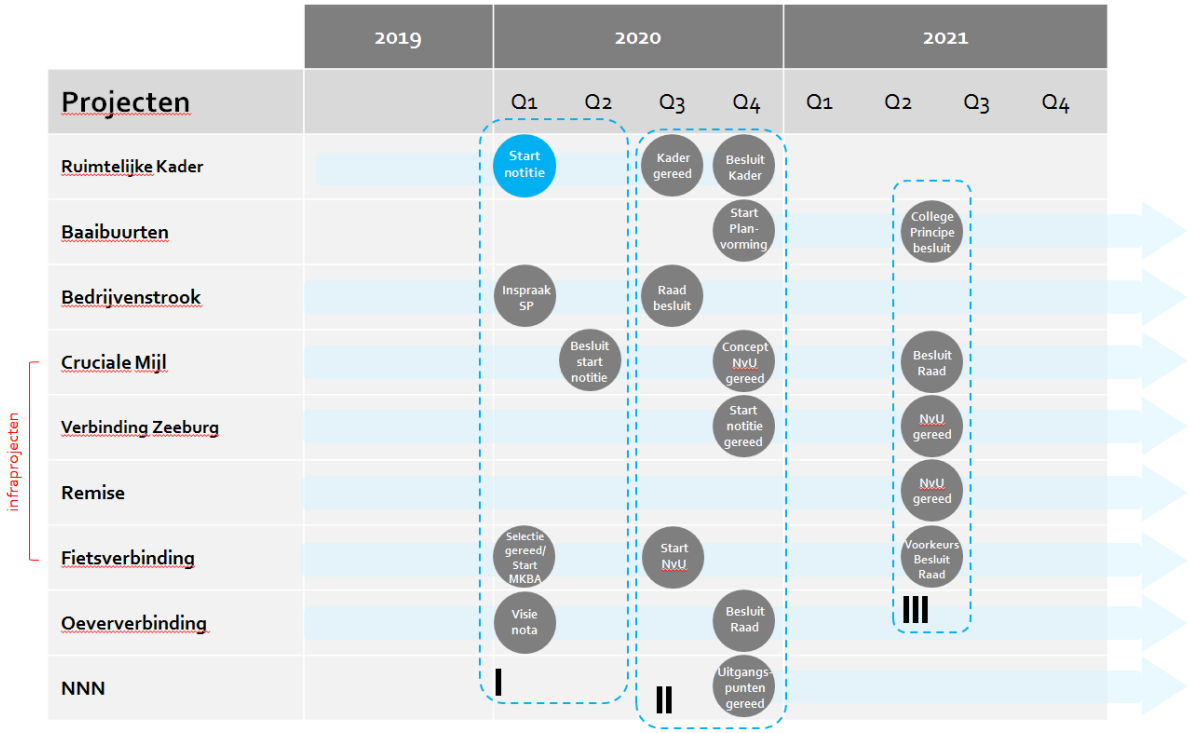
Voor de komende twee jaar is een vereenvoudigde weergave van de samenhang in de besluitvorming van de verschillende scope-onderdelen (projecten) in beeld gebracht. Voor een volledige analyse en beschrijving van het processchema voor de komende jaren wordt verwezen naar de *3e notitie programmaplanning Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg op orde (d.d. 14 november 2019).*

Momenteel worden er *drie belangrijke momenten* onderscheiden, te weten;

I: Q1 2020
Aan het eind van 2019 zijn er diverse documenten ambtelijk gereed en vormen daarmee inhoudelijke input voor het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.* Deze documenten zijn;

- Stedenbouwkundig Plan Bedrijvenstrook
- Startnotitie Cruciale Mijl
- Input Verbinding Zeeburg
- Afwegingsnotitie Remise
- Visienota Oeververbinding

Afbeelding 2
Vereenvoudigde weergave processamenhang



II: Q3/Q4 2020
Het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland is gereed voor besluitvorming en vormt daarmee het startpunt voor het planproces van onder andere de Baaibuurten en de Oostpunt. Verder is het Ruimtelijke Kader tot stand gekomen in overeenstemming met de volgende projecten;

- Bedrijvenstrook (Investeringsbesluit)
- Verbinding Zeeburg (Startnotitie)
- Fietsverbinding Oost (MKBA/Start Nota van Uitgangspunten)
- Visienota Oeververbindingen (Advies)

III: Medio 2021
Tot slot is medio 2021 een belangrijk moment. Het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* is inmiddels bestuurlijk vastgesteld en parallel hieraan is gewerkt aan de voorbereiding van verschillende voorkeursbesluiten, te weten;

- Cruciale Mijl (Voorkeursbesluit)
- Verbinding Zeeburg (Voorkeursbesluit)
- Remise (Voorkeursbesluit)
- Verbinding Oost (Voorkeursbesluit)

De verschillende besluiten over de voorkeursvarianten (fase 2 PBI) worden niet eerder genomen dan nadat de Raad het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* heeft vastgesteld (Q4/2020).

De praktijk is ongetwijfeld weerbarstiger dan hierboven beschreven. Het mag dan ook duidelijk zijn dat continue aandacht en sturing op het *proces* integraal onderdeel uitmaakt van de opgave om het Zeeburgereiland robuust en toekomstbestendig te maken. In hoofdstuk 3 wordt ingezoomd op de uitgangspunten welke ten grondslag liggen aan het opstellen van het ruimtelijke document.

3 Kwalitatieve uitgangspunten

De uitgangspunten zijn richtinggevend voor de verdere planvorming (en daarmee het ruimtelijk kaderdocument) van het Zeeburgereiland. Tezamen vormen ze het nieuwe gedachtengoed passend bij de uit te zetten koers. Relevant te vermelden is dat de uitgangspunten gebaseerd zijn op een combinatie van stedelijk beleid, zoals *Koers 2025* en de *Structuurvisie 2040*, en de uitdagingen waar het Zeeburgereiland momenteel tegen aan loopt.

Binnen het stedelijk beleid vormt het Coalitieakkoord (mei 2018) tevens een belangrijk vertrekpunt waarbij ingezet wordt op een aantal relevante thema's te weten; *Amsterdam Autoluw, Luchtkwaliteit* en *Openbaar Vervoer.* Daarnaast zijn voor wat betreft gebiedsontwikkeling een aantal bestuurlijke richtlijnen medebepalend voor de toekomstige ontwikkelingen op het Zeeburgereiland. Zo staat het ontwikkelen van een *duurzaam* gebied voor toekomstige generaties centraal. De ambities gaan gepaard met de wens om de bouwproductie te verhogen met bijhorende adequate voorzieningen.

Vertaald naar het Zeeburgereiland zal dit met name betekenen dat het eiland herkenbaar zal zijn aan een intensief en stedelijk karakter. Het accent zal liggen op de mogelijkheid om creatieve en innovatieve gestapelde combinaties te maken. Ook op het gebied van OV zal de nadruk liggen op het bedenken van slimme "last mile" oplossingen. Het slechten van barrières die de auto- en traminfrastructuur nu vormen en het creëren van een meer doorwaadbare wijk zijn belangrijke pijlers evenals het realiseren van een stadspark. De IJburglaan blijft een centrale as, maar onderzocht moet worden in hoeverre deze als stadsstraat of groene straat kan fungeren om de samenhang tussen de deelgebieden van het Zeeburgereiland te vergroten, de barrièrewerking te verminderen en daarmee de leefbaarheid te vergroten.

In zijn algemeenheid moet onderzocht worden welk programma mogelijk is, waarbij zoveel mogelijk ruimteclaims, die noodzakelijk zijn voor het Zeeburgereiland of voor de stad (waaronder een windmolen) als geheel, ingepast kunnen worden met behoud van een aantrekkelijk stedelijk milieu. De infrastructuur moet robuust zijn en bovendien passen binnen het gewenste milieu en het gerealiseerde milieu daar waar mogelijk zelfs aanvullen en idealiter versterken.

4 Participatie

Het instrumentarium van participatie is erop gericht maatschappelijke betrokkenheid te organiseren. In de *Raadsbrief democratisering* eerder dit jaar *(d.d. 19 maart 2019)* is geconstateerd dat het instrumentarium van de gemeente Amsterdam op dit punt aan vernieuwing toe is. De opgave daarbij is nadrukkelijk niet overal naar hetzelfde te streven, maar maatwerk de boventoon te laten voeren.

Zoals hierboven beschreven is het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* een gebiedsuitwerking (fase 0) waarover conform het klassieke instrumentarium geen participatie of inspraak plaatsvindt. Echter is enige vorm van maatwerk, gezien het belang van het ruimtelijke product, wel degelijk wenselijk en noodzakelijk. Een zorgvuldig en intensief doorlopen participatietraject is cruciaal en bepaalt de vorm en inhoud van het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.* In deze paragraaf wordt aan de hand van een kort schema uitgelegd op welk moment in het proces consultatie en participatie het meest geschikt wordt geacht.

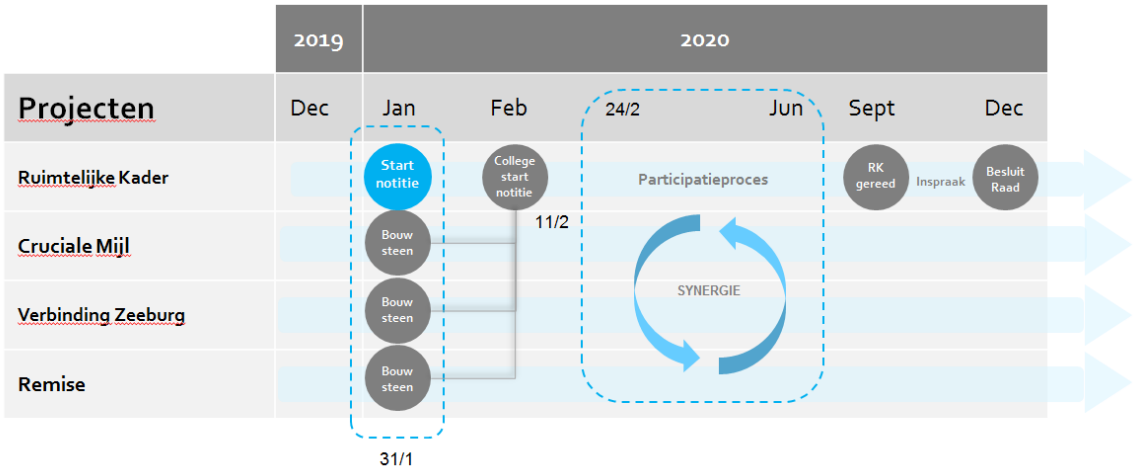
Voor 2020 betekent dit;

31 januari 2020	*Bouwstenen[*] gereed ten behoeve van besluitvorming*
11 februari	*College stelt startnotitie (incl. bijlagen) vast*
24 feb – juni 2020	***Participatie op basis van concept Ruimtelijk Kader***
Juli – sept 2020	*Afronden Ruimtelijk Kader*
Kwartaal 4 2020	*Vaststelling Ruimtelijke Kader door College*
Kwartaal 1 2021	*Raad stelt Kader vast*

[*]Met bouwstenen wordt bedoeld de ruimtelijk relevante producten vanuit de projecten *Cruciale Mijl, Verbinding Zeeburg* en *Fietsverbinding Oost*.

Op 11 februari 2020 wordt de *startnotitie (incl. bouwstenen)* vastgesteld door het College. Deels parallel is gestart met de uitwerking van het *Ruimtelijk Kader* zelf op basis waarvan op zijn vroegst vanaf 24 februari 2020 (in verband met voorjaarsvakantie 2020) gestart zou kunnen worden met het participatieproces. Het doel van de participatie is de stad betrekken bij de dilemma's om zo begrip te krijgen voor de keuzes die gemaakt moeten worden voor de ontwikkeling van Zeeburgereiland. De doelgroep is iedereen die belangstelling heeft om mee te denken over de ontwikkeling van het Zeeburgereiland, binnen de kaders van de verschillende ontwikkelingen en de ruimteclaims.

Afbeelding 3
Vereenvoudigde weergave planning en participatie



Eén en ander leidt in september 2020 tot afronding van het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* gevolgd door een traject van formele inspraak over een voorkeursvariant. Na verwerking van inspraakreacties vindt verdere besluitvorming plaats richting de Raad.

5 Opdrachtformulering Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland

Zoals in de inleiding reeds benadrukt vormt het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* in beginsel het afwegingskader op grond waarvan belangrijke besluiten genomen kunnen worden over de inpassing en nieuwe aanleg van infrastructuur en over de uitgangspunten voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het Zeeburgereiland.

Zonder uitputtend te zijn zal het ruimtelijk kader in elk geval stil staan bij de volgende onderwerpen;

- Structuurvisie
- Stedelijk woon-werkgebied
- Huidige ontwikkelingen
- Bestaande plannen
- Tijdelijke functies
- Ruimtelijke claims en de bijbehorende claimkaart
- Bereikbaarheid OV en fiets
- Inpassing van de infrastructuur

Deze onderwerpen zijn/zullen in uiteenlopende werkvormen worden uitgediept en uiteindelijk worden vertaald naar verschillende ontwikkelrichtingen.

5.1 Doel

In het verleden zijn meerdere planproducten opgesteld voor het Zeeburgereiland, zoals *de Ontwikkelingsvisie (2003)* en *het Ontwikkelingsplan (2005).* Dergelijke planproducten volgen voor een groot deel de klassieke patronen van de gebiedsontwikkeling en werden vaak opgevolgd door een stedenbouwkundig plan en/of een juridisch kader met als doel de vervolgstap richting realisatie te kunnen zetten. Het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* is in dat opzicht geen klassiek product en dient meerdere doelen, te weten;

- **Omschrijven c.q. vastleggen van de bestaande situatie;**
  Het Zeeburgereiland kent een enorme verscheidenheid aan functies met een vast dan wel een tijdelijk karakter. Eén van de doelen van het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* is het vastleggen daarvan in zowel beeld en tekst zodoende een gezamenlijk vertrekpunt te creëren.

- **Vastleggen/beschrijven van autonome/beleidsmatig vastgestelde c.q. vast te stellen ontwikkelingen;**
  Hiermee wordt bedoeld dat het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland inzicht biedt in zowel gebieds- als infraontwikkelingen welke reeds gestart zijn en naar alle waarschijnlijk vooruitlopend op de besluitvorming over het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland vastgesteld worden. De gebiedsontwikkeling van de Bedrijvenstrook is hiervan één van de voorbeelden.

- **Ontwikkelscenario's bepalen voor de toekomstige ontwikkeling van het Zeeburgereiland**
  Enkele deelgebieden/opgaven bevinden zich nog in een vroeg stadium van planvorming. Met het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* worden aan de hand van vastgestelde uitgangspunten de ontwikkelrichtingen bepaald voor de nog in te vullen scope-onderdelen. De ruimtelijke inpassing van (nieuwe) infrastructuur staat hierbij uiteraard centraal.

- **Ordenend voor wel/niet/onder bepaalde voorwaarden toelaten van bovenplanse/stedelijke functies.**
  Het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* vormt een integraal afwegingskader voor toekomstige ruimteclaims van bovenplanse of stedelijke aard. Momenteel ontbreekt een dergelijk ordenend principe wat een juiste belangenafweging in de weg staat.

5.2 Scope

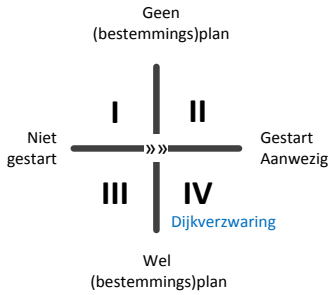
Ruimtelijk bezien bestaat de scope uit de plangrenzen zoals opgenomen in afbeelding 4. Voor deze opgave is het echter noodzakelijk de scope niet alleen ruimtelijk (op kaart) uit te drukken, maar tevens aan de hand van een modelmatige indeling op te splitsen in verschillende onderdelen. Het voornaamste doel hiervan is de scopeonderdelen in beeld te brengen en met name inzicht te bieden in de verschillende mate waarop ze van invloed kunnen zijn op de vorm en inhoud van het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.*

Afbeelding 4
Plangrenzen Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland



We onderscheiden 4 ontwikkelfases waarin we de scopeonderdelen kunnen indelen. In onderstaand assenkruis zijn deze gelabeld met I, II, III en IV. In welk kwadrant een scopeonderdeel zich bevindt is afhankelijk van de bijbehorende *planstatus* (wel of geen bestemmingsplan) en de *uitvoeringsstatus* (wel of niet gestart).

Afbeelding 5
Modelmatige weergave van scope-kwadranten



Afbeelding 6
Modelweergave van de mate van "hardheid"

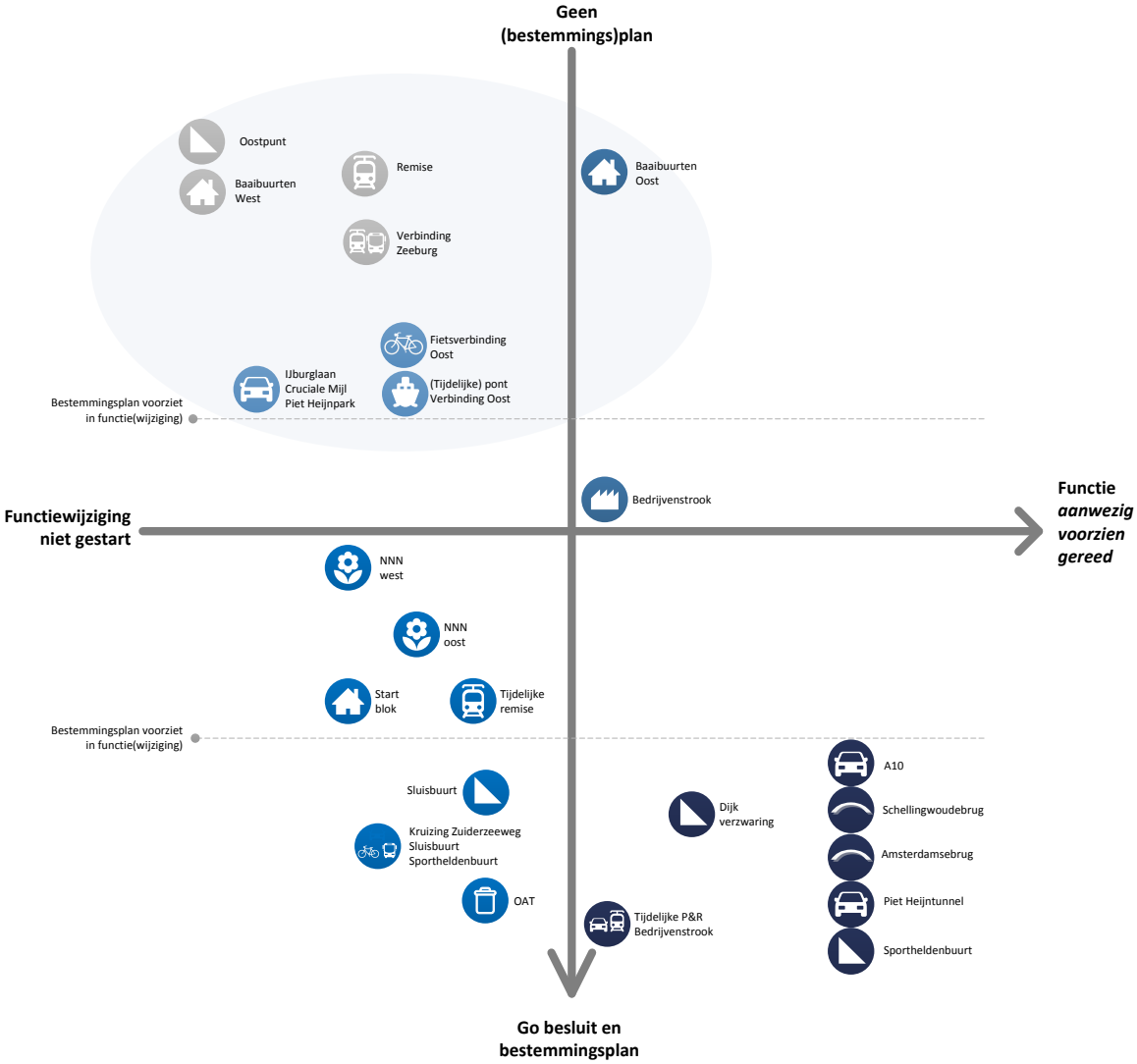


Het spreekt voor zich dat scopeonderdelen in kwadrant IV "harder" zijn dan onderdelen in kwadrant I. Vorm, inhoud en en/of functie zijn voor een groot deel al vastgelegd of zelfs aanwezig. Het opstellen van een kader of het bepalen van een nieuwe strategie is daar niet of nauwelijks op van invloed. Deze mate van "hardheid en invloed" wordt in afbeelding 6 visueel weergegeven. De dijkverzwaring (ter illustratie) staat aan het begin van uitvoering, daarmee ligt de komst en inrichting vast en vormt daarmee een vaststaand feit en uitgangspunt voor het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.*

De Baaibuurten, de Oostpunt en de IJburglaan (kwadrant I) zijn daarentegen als “zacht” te omschrijven. Het spreekt voor zich dat dergelijke plangebieden een belangrijke rol spelen bij het tot stand komen van het ruimtelijk kaderdocument en het algemeen gedachtengoed over de toekomst van het eiland.

In afbeelding 7 is het totaal overzicht weergegeven van de scope-onderdelen van het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.* Aan de hand van bovenstaand beschreven model wordt hiermee inzichtelijk hoe de verschillende onderdelen zich verhouden tot het op te stellen visiedocument.

Afbeelding 7
Assenkruis van scope-onderdelen behorende bij het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland



5.3 Status product en besluitvorming

In deze paragraaf wordt beschreven welk type product het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* is en welke mogelijkheden er zijn ten aanzien van de ambtelijke en bestuurlijke besluitvorming. De status en besluitvorming over de startnotitie is reeds in de inleiding besproken.

Conform het Plan- en besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen (Plaberum) van de gemeente Amsterdam heeft het ruimtelijk document geen status. Het Plaberum kent immers 4 fasen; *verkenning, haalbaarheid, ontwerp en uitvoering*, terwijl het betreffende product een gebiedsuitwerking betreft in een pre-verkennende fase. Dit zou betekenen dat het product in elk geval ambtelijk vastgesteld wordt door Team Ruimte voor de Stad. Over verdere ambtelijke- dan wel bestuurlijke vaststelling zijn geen bestaande afspraken.

Echter, op basis van het nieuwe kader worden er belangrijke besluiten genomen over de inpassing en de aanleg van nieuwe infrastructuur en over de uitgangspunten voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het eiland. Daarmee maakt het product beslissingen mogelijk van meer dan bijkomstige betekenis met een hoge mate van complexiteit, waarmee de besluitvorming feitelijk automatisch een raadsaangelegenheid wordt.

Daarnaast is het gelijktijdig noodzakelijk en strategisch het product breed te kunnen inzetten en te positioneren als hét ruimtelijk afwegingskader voor meerdere doeleinden. Op het moment van schrijven onderzoeken we de volgende mogelijkheden;

- *Inzet als principenota voor nog te ontwikkelen plangebieden (Baaibuurten/Oostpunt)*
  De traditionele planvorming voor dit deelgebied moet nog plaatsvinden. Conform het Plaberum (Plan- en Besluitvorming Ruimtelijke Maatregelen) wordt gestart met het verkennen van de wensen en mogelijkheden van de ruimtelijke ontwikkeling in de vorm van een principenota. De inhoud van het ruimtelijk kaderdocument zou voor een deel overeenkomen en derhalve als bijlage inzetbaar in deze fase.

- *Inzet als ruimtelijk product in het kader van de nieuwe Omgevingswet*
  Binnen de Omgevingswet is mogelijk sprake van het gebruik van verschillende afwegingskaders voor ruimtelijke ontwikkelingen. De traditionele bestemmingsplannen maken plaats voor Omgevingsplannen, maar gelijktijdig is de exacte inhoud van het Omgevingsplan nog niet duidelijk. Een ruimtelijk kaderdocument zou mogelijk als afwegingskader ingezet kunnen worden.

- *Inzet als ruimtelijke bijlage bij eventueel te volgen milieueffectrapportages*
  Afhankelijk van de verdere ruimtelijke invulling van het Zeeburgereiland dienen wellicht nog procedures rondom milieueffecten worden doorlopen. Een ruimtelijk kaderdocument vormt hiervoor een uitstekende bron.

- *Inzet als ruimtelijk product ten behoeve opzeggen bestaand gebruik Baaibuurt West*
  Het ruimtelijk kaderdocument kan op enig moment in de tijd worden ingezet ter onderbouwing voor het opzeggen van bestaand gebruik om zodoende te kunnen starten met de voorbereiding van de uitvoering.

Kortom, het verdient aanbeveling een flexibel, makkelijk aanpasbaar en breed inzetbaar product op te stellen. Echter gezien het belang van het ruimtelijke kader voor de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland en de samenhang met overige besluiten vindt over het ruimtelijk planproduct in beginsel bestuurlijke besluitvorming plaats door de Raad.

6 Conclusie

De belangrijkste reden voor het opstellen van het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* is het ontbreken van een integraal ruimtelijk afwegingskader terwijl het Zeeburgereiland momenteel één van de meest dynamische plangebieden van Amsterdam is. Naast een nieuwe richtinggevende visie, is er vooral behoefte aan een helder raamwerk waarbinnen de toekomstige ontwikkeling van het eiland zich kan afspelen. De samenhang met infrastructurele maatregelen vormt hierbij de rode draad en het vergroten van de leefbaarheid en de bereikbaarheid de voornaamste uitgangspunten. Het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* doorloopt een intensief en zorgvuldig participatietraject, waarbij meerdere scenario's verkend zullen worden. Er vindt inspraak plaats over een voorkeursscenario/variant, waarna het planproduct eind 2020 bestuurlijk vastgesteld wordt. Het nieuwe kader dient meerdere doelen, echter in beginsel vormt het ruimtelijk product een integraal afwegingskader voor het nemen van belangrijke besluiten over de inpassing en aanleg van nieuwe infrastructuur en over de uitgangspunten voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het eiland.