Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording

Cruciale Mijl IJburglaan

PBI-fase 2
juli 2024

Auteur(s)
Ingenieursbureau - Gemeente Amsterdam

Opdrachtgever
Verkeer en Openbare Ruimte - Gemeente Amsterdam

Contactpersonen
Michael van de Paverd / Peter Blummel



Inhoudsopgave

Inleiding 4

Leeswijzer 4

1 Projectbeschrijving 6

1.1 Context ontwikkeling Zeeburgereiland en samenhang vier projecten 6
1.2 Doel van het project 7

2 Inspraak en communicatie 9

2.1 Proces van de inspraak 9
2.2 Inzet van communicatiemiddelen 9
2.3 Aanpak verwerking inspraakreacties 10

3 Projectoverstijgende reacties 12

3.1 Verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid 12
3.2 Verbinding Zeeburgereiland – Oostelijk Havengebied 13
3.2.1 Fietsbrug naar Oostelijk Havengebied 13
3.2.2 Pont naar Oostelijk Havengebied 13
3.3 Drukte en betrouwbaarheid OV 14
3.3.1 Tramlijn 26 14
3.3.2 Metro als vervanging voor de tram 15
3.3.3 Fiets in de tram 15
3.3.4 Betrouwbaarheid buslijn 37 15
3.4 Overige opmerkingen over verkeer 15
3.4.1 Brommers en scooters 16
3.4.2 Deelauto's 16
3.4.3 Gevaarlijke stoffenroute 16
3.5 Overige punten: handhaven en suggesties voor de volgende fase 17
3.6 Participatie en informatie 17
3.7 Planning 18
3.8 Complimenten 18

4 Beantwoording inspraakreacties per thema 19

4.1 Leefbaarheid (Ruimtelijke Kwaliteit) 19
4.1.1 Lange(re) onderdoorgang 20
4.1.2 Creëren van één stadswijk 20
4.1.3 Zorgen over gezondheid 21
4.2 Bereikbaarheid 22
4.2.1 Verbeteren doorstroming autoverkeer 22
4.2.2 Bereikbaarheid Amsterdam Noord 22
4.2.3 Zorgen over planning 23

4.3 Onderdoorgang Zuiderzeeweg 24
4.3.1 Overweging andere scenario's 24
4.3.2 Verleggen trambaan 25
4.4 Bob Haarmslaan 26
4.5 Kruisingen IJburglaan - A10 26
4.6 Bereikbaarheid tramstalling 28
4.6.1 Ontsluiting trambaan via talud A10 28
4.7 Enneüs Heermabrug 29
4.7.1 Uitbreiding Enneüs Heermabrug met rijstroken en fietsbrug 29
4.7.2 Verleggen trambaan 29
4.8 Steigereiland 30
4.8.1 Verleggen trambaan 30
4.8.2 Verdere uitwerking situatie Steigereiland 30

5 Advies Stadsdelen 32

5.1 Stadsdeel Oost 32
5.1.1 Zorgen over 'stadssnelweg' die de stadswijk splitst 32
5.1.3 Voorkeur voor scenario 1 34
5.1.4 In verdere uitwerking meer groen en minder auto in straatbeeld 34
5.1.5 Verzoek om breder te kijken naar toegankelijkheid stad per auto 35
5.1.6 Verzoek om betrokkenheid in volgende fase(n) 35
5.2 Stadsdeel Noord 36
5.2.1 Stadsdeel Noord is te weinig betrokken bij de planvorming 36
5.2.2 De effecten voor stadsdeel Noord zijn onderbelicht 37
5.2.3 Verwijderen verbinding Schellingwouderbrug en Piet Heintunnel mist onderbouwing 37
5.2.4 Onderzoek effect voorkeursscenario 1-min op autonetwerk Noord 38
5.2.5 Verduidelijk effect op openbaar vervoer en langzaam verkeer voor Noord 38

6 Hoe nu verder 40

6.1 Besluitvorming 40
6.2 Vervolgproces project 40
6.3 Participatie 42

Bijlagen

Bijlage A Overzicht referentienummers per thema 43
Bijlage B Advies Stadsdeel Oost 46
Bijlage C Advies Stadsdeel Noord 50

Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording (NvB) met daarin de inspraakreacties op de Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan en de beantwoording op de inspraakreacties. Het project Cruciale Mijl IJburglaan gaat over het deel van de IJburglaan tussen de Piet Heintunnel en het Haveneiland op IJburg met een lengte van circa 1,6 kilometer.

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

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

Leeswijzer

Deze Nota van Beantwoording bevat de antwoorden van de inspraakreacties op de Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan. Voor de volledige projectomschrijving, de onderbouwing van het voorkeursscenario en de referentie- en termenlijst verwijzen we naar de Nota van Uitgangspunten (NvU).

- In hoofdstuk 1 staat een beknopte toelichting op de context en samenhang met de andere projecten, de aanleiding, projectdoelstelling en uitgangspunten van Cruciale Mijl IJburglaan.
- In hoofdstuk 2 geven we een toelichting op de opzet van de inspraak en de aanpak van communicatie.
- In hoofdstuk 3 beantwoorden we de meer algemene reacties uit de inspraak die niet op een van de specifieke projecten van toepassing zijn.
- In hoofdstuk 4 beschrijven we hoe de inspraakreacties zijn behandeld en per thema beantwoord. Per thema geven we aan wat er in de definitieve stukken is aangepast en wat we in de vervolgfase nog onderzoeken of uitwerken.
- In hoofdstuk 5 bespreken we de adviezen van de stadsdelen.
- In hoofdstuk 6 lichten we het vervolgproces toe.

In de bijlagen vindt u de adviezen van stadsdelen. Ook vindt u hier een overzicht van alle inspraakreacties. Bij elke reactie geven we aan welk project de reactie heeft beantwoord en dus in welke nota u het antwoord op de reactie kunt terugvinden. Voor de vier projecten samen hebben we een groot aantal inspraakreacties ontvangen. We hebben ze zorgvuldig geanalyseerd en verdeeld over de vier projecten. Het kan zijn dat eenzelfde onderwerp in meerdere nota's van beantwoording wordt behandeld. U kunt dus dubbelingen tegenkomen.

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

1 Projectbeschrijving

1.1 Context ontwikkeling Zeeburgereiland en samenhang vier projecten

De komende jaren bouwt Amsterdam veel nieuwe woningen. Op Zeeburgereiland, tussen de binnenstad en IJburg in, komen in de Sluisbuurt en de Baaibuurten zo'n 8.000 woningen en bijbehorende voorzieningen, naast de al gebouwde Sportheldenbuurt met 2.500 woningen. Op het eiland komt een nieuw stuk stad met scholen, zoals Hogeschool Inholland, werkplekken, winkels, supermarkten, horeca, een bioscoop en parken. De Sluisbuurt is al in aanbouw en daarna zal Baaibuurt West worden gebouwd. Door de tramstalling te verplaatsen komt er ruimte voor woningen in Baaibuurt Oost. We willen het Zeeburgereiland groener te maken en de buurten, nu gescheiden door autowegen, beter met elkaar verbinden. Straks wandel of fiets je over de groene oevers gemakkelijk en veilig van buurt naar buurt.

We maken het eiland ook beter bereikbaar vanuit de rest van de stad. Als het Zeeburgereiland rond 2040 helemaal klaar is, zijn er bijna 11.000 woningen gebouwd. Ook rondom het Zeeburgereiland zal het aantal woningen toenemen. IJburg groeit door met 9.500 woningen op Centrum- en Strandeiland. Deze woningen zijn omstreeks 2040 klaar. In het oostelijk deel van Amsterdam Noord, nabij het Zeeburgereiland, wordt het Hamerkwartier ontwikkeld, met circa 6.500 nieuwe woningen.
Al deze woningen moeten goed bereikbaar zijn. De IJburglaan, die dwars over het Zeeburgereiland loopt, is en blijft een belangrijke weg voor het verkeer in de hele stad. Door meer woningen te bouwen op het eiland en in de buurten eromheen en doordat we de binnenstad autoluw maken, worden de weinige routes naar de stad, zoals de IJburglaan, drukker. Het autoverkeer zal toenemen en de fietspaden worden drukker. Als we niets doen staat de tram vast bij kruispunten en moeten voetgangers en fietsers steeds langer wachten voordat ze kunnen oversteken. Dit willen we voorkomen. We willen van Zeeburgereiland een leefbare wijk te maken, ondanks de toenemende drukte op de hoofdwegen van het eiland. In het Ruimtelijk Kader staat hoe we dit gaan doen.

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

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

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

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

Er zijn twee belangrijke maatregelen bedacht om tramlijn 26, die tussen het Centraal Station en IJburg rijdt, te verbeteren en de capaciteit ervan uit te breiden. De onderdoorgang voor auto's en de verplaatsing van de trambaan naar het noorden verbeteren de doorstroming van tramlijn 26. De tram komt dan namelijk niet meer vast te staan op de kruising met de Zuiderzeeweg en wordt ook niet meer gehinderd door de op- en afritten van de A10. De tweede maatregel is de bouw van een tramstalling op de Oostpunt. Hier kunnen meer trams gestald worden zodat tramlijn 26 vaker kan rijden. In het voorstel voor de definitieve tramstalling is ook ruimte gereserveerd voor de tramstellen van de tramlijn die we in de toekomst doortrekken van de Indische Buurt naar Zeeburgereiland.
Voor de bereikbaarheid per fiets is de bouw van een nieuwe fietsbrug naast de Amsterdamsebrug van groot belang. Door de groei van Zeeburgereiland en IJburg past het fietsverkeer op termijn niet meer op de smalle fietspaden van de huidige brug. De nieuwe fietsbrug heeft bredere fietspaden en houdt rekening met de verwachte groei. De auto-onderdoorgang bij de kruising IJburglaan/Zuiderzeeweg zorgt voor een autovrije kruising voor fietsers en voetgangers. Dit verbetert de doorstroming, het comfort en de verkeersveiligheid enorm. Deze verbetering op de kruising helpt voetgangers en passagiers van tramlijn 26 en buslijn 37 die van of naar de bus of tram lopen. En het maakt het ook voor buslijn 37 zelf gemakkelijker de IJburglaan over te steken.

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

1.2 Doel van het project

Project Cruciale Mijl IJburglaan biedt oplossingen voor alle soorten van vervoer (voetganger, fiets, OV, auto) op het traject IJburglaan, van de tunnelmond van de Piet Heintunnel, de kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg, Bob Haarmslaan, Marie Baronlaan, de aansluiting op de A10, Enneüs Heermabrug tot en met Steigereiland.

Het project heeft twee doelen:
1. De bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Zeeburgereiland en IJburg verbeteren door te zorgen voor een goede doorstroming van voetganger, fiets, OV en auto op de IJburglaan tussen Piet Heintunnel en Steigereiland (bereikbaarheidsopgave).
2. De infrastructuur van de IJburglaan tussen Piet Heintunnel en Steigereiland ontwerpen in samenhang met de gebiedsontwikkeling en andere infrastructuurprojecten, zodat er één stedelijke wijk ontstaat. Een stadseiland met een fijne woon-, werk- en verblijfskwaliteit (ruimtelijke kwaliteitsopgave).

In een haalbaarheidsonderzoek zijn zes scenario's onderzocht. Elk scenario is in beeld gebracht en voor elk scenario is een kostenraming gemaakt en hebben we bepaald wat de effecten zijn voor verkeer, milieu, natuur en leefbaarheid. Vervolgens hebben we de positieve en

negatieve effecten afgewogen door een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) en multicriteria-analyse (MCA) te maken. Het voorkeursscenario voor de Cruciale Mijl IJburglaan is scenario 1-min, met een onderdoorgang van 170 meter. Dit is een sober en doelmatig scenario dat financieel het beste haalbaar is. De resultaten van het onderzoek staan in de Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan. Deze nota heeft in het najaar van 2023 ter inzage gelegen en bewoners en belanghebbenden konden reageren op de plannen. We leggen de aangepaste Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan en de Nota van Beantwoording met alle inspraakreacties op 18 september 2024 voor aan de gemeenteraad ter overweging en besluitvorming.

2 Inspraak en communicatie

2.1 Proces van de inspraak

De gemeente vindt het belangrijk om de plannen voor te leggen aan bewoners en andere betrokkenen en belanghebbenden. Daarom is er een inspraaktraject geweest tussen 28 september en 9 november 2023. Inspraak is een formele stap in de participatie voor deze projecten, vastgelegd in de inspraakverordening van Amsterdam. De inspraak verloopt volgens een vaste werkwijze. Voorafgaand aan deze formele stap hebben we de omgeving ook betrokken door gesprekken met specifieke doelgroepen en het organiseren van een informatiebijeenkomsten. Een voorbeeld hiervan is de Meet-up Zeeburgereiland, een bijeenkomst voor bewoners die regelmatig wordt georganiseerd.

Aangezien de vier plannen nauw met elkaar samenhangen zijn de bewoners gelijktijdig geïnformeerd over het inspraaktraject van de plannen. Op deze manier brachten we overzicht in de samenhang en planning. Ook voerden we één campagne om betrokkenen te attenderen op de mogelijkheid om te reageren. Geïnteresseerden konden hun inspraakreactie indienen op één of meerdere plannen via internet, e-mail, of schriftelijk per brief. De indieners van inspraakredacties konden op ieder project afzonderlijk reageren of een reactie geven op het geheel van plannen.

2.2 Inzet van communicatiemiddelen

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

Er was informatie beschikbaar in de vorm van:

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



Inspraakkrant Zeeburgereiland projecten

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

2.3 Aanpak verwerking inspraakreacties

De gemeente heeft in totaal 183 inspraakreacties ontvangen via het digitale formulier. De helft van de inspraakreacties kwam van het Zeeburgereiland, een kwart uit IJburg en de rest uit overig Amsterdam. Behalve bewoners en ondernemers hebben ook organisaties, zoals fietsersbond en ROVER, en medeoverheden gereageerd.
We hebben de inspraakreacties eerst geanonimiseerd. Omdat de meeste inspraakreacties over verschillende onderdelen van de projecten gingen, hebben we ze uitgesplitst en verdeeld over de projecten. Deze uitgesplitste inspraakreacties hebben we ‘inspraakpunten’ genoemd. In totaal hebben we ruim 1000 inspraakpunten beantwoord.
De inspraakreacties varieerden van een korte reactie tot uitgebreide documenten. Veel inspraakpunten hebben op onderdelen een vergelijkbare inhoud. Vanwege de grote hoeveelheid

inspraakpunten en voor de leesbaarheid hebben we vergelijkbare inspraakpunten gebundeld. Op deze gebundelde inspraakpunten hebben we een antwoord geformuleerd. Het kan dus voorkomen dat insprekers hun ingebrachte punten niet altijd herkennen in het overzicht van alle ingebrachte punten, omdat we naar een uniforme formulering hebben gezocht. We hebben dit heel zorgvuldig gedaan. In bijlage A is terug te vinden bij welk project en thema de individuele reacties zijn behandeld.
De inspraakpunten die alle vier de projecten betreffen (zoals suggesties voor het OV), of juist geen onderdeel zijn van één van de projecten (zoals verzoek om handhaving), behandelen we in het volgende hoofdstuk.

3 Projectoverstijgende reacties

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

3.1 Verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid

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

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

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

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

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

3.2 Verbinding Zeeburgereiland – Oostelijk Havengebied

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

3.2.1 Fietsbrug naar Oostelijk Havengebied

De fietsbrug naar het Oostelijk Havengebied was oorspronkelijk in de ontwikkeling van Zeeburgereiland voorzien, maar is afgevallen op basis van het advies van de Commissie Oeververbindingen.[1] De commissie adviseerde om op deze locatie geen fietsbrug te realiseren, maar in plaats daarvan te kiezen voor het opwaarderen van de Amsterdamsebrug en deze geschikt te maken voor grotere stromen fietsers en hoogwaardig OV in combinatie met een permanente pontverbinding tussen Sporenburg en Sluisbuurt. De reden om geen fietsbrug te realiseren op deze plek over het Amsterdam-Rijnkanaal is omdat een brug hier redelijkerwijs niet nautisch veilig in te passen is. Het Inrichtingsplan gaat uit van maximaal twee nieuwe bruggen over de Rijkswateren, naast de bestaande Amsterdamsebrug, te weten: de Oostbrug van het Java-eiland naar het Hamerkwartier en de Westbrug van de Haparandadam nabij de Houthavens naar de NDSM. Het advies van de commissie is door het gemeentebestuur van Amsterdam en het Rijk omarmt, en daarom heeft het bestuur besloten voor een tijdelijke pontverbinding (7 jaar) en het opwaarderen van de route Amsterdamsebrug (project Verbinding Zeeburgereiland) en definitief af te zien van de fietsverbinding naar het Oostelijk Havengebied.
Een fietstunnel is geen optie. Een tunnel is nog moeilijker in te passen in de openbare ruimte, nog duurder in aanleg en wordt als sociaal onveilig beschouwd. Ook de Piet Heintunnel geschikt maken voor fietsers is geen optie. De tunnel heeft steile, onveilige hellingen en er is geen ruimte in de tunnel. Voor auto's blijft de tunnel namelijk een belangrijke toegangsweg naar de stad.

3.2.2 Pont naar Oostelijk Havengebied

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

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

3.3 Drukte en betrouwbaarheid OV

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

3.3.1 Tramlijn 26

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

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

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

3.3.2 Metro als vervanging voor de tram

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

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

3.3.3 Fiets in de tram

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

3.3.4 Betrouwbaarheid buslijn 37

Voor buslijn 37 wordt aangegeven dat deze onbetrouwbaar is omdat hij vaak vast staat in de file op de Amsterdamsebrug en/of voor de opening van de Schellingwouderbrug.

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

3.4 Overige opmerkingen over verkeer

3.4.1 Brommers en scooters

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

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

3.4.2 Deelauto's

Er wordt gevraagd of er meer deelauto's kunnen komen en om het aanbod te stimuleren door bijvoorbeeld een gecombineerde app van aanbieders, en geen kosten als je geen auto gebruikt. In juli 2023 heeft de gemeenteraad de Nota Deelvervoer vastgesteld. Deze nota vormt de basis voor de verdere ontwikkeling en stimulering van deelvervoer in Amsterdam. Dit doen we door de markt de mogelijkheid te geven meer deelauto's aan te bieden, door spreiding van het aanbod en door de vergunningsvoorwaarden aan te scherpen.

De aanbieders van deel(bak)fietsen en deelscooters moeten de hele stad bedienen (dus ook Zeeburgereiland). Daarbij gaat het dan om deelmobiliteit op straat. Deelconcepten in een gebouw worden in tenders vaak gevraagd, maar dit werkt via privaatrechtelijke afspraken. Voor deelauto's geldt ook dat het aanbod op straat aan deelauto-aanbieders wordt overgelaten. Omdat er op straat maar een beperkt aantal plekken is, komen er niet in alle buurten deelauto's met een vaste standplaats (gereserveerde parkeerplek) op straat. We weten nog niet of dit ook gaat gelden voor de Sluisbuurt en de Baaibuurten. Er zijn geen afspraken over de prijs of voorwaarden waaronder je een deelvoertuig kan gebruiken.

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

3.4.3 Gevaarlijke stoffenroute

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

Voor een aantal gevaarlijke stoffen geldt in Nederland een zogenaamde routeplicht. Op Zeeburgereiland bevindt zich zo'n 'gevaarlijke stoffenroute.' Dit valt officieel onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De vrachtwagens die gebruik maken van de gevaarlijke stoffenroute mogen niet rijden door de tunnels onder het IJ en het Noordzeekanaal (zogenaamde categorie C tunnels). De Schellingwouderbrug is de enige brug over deze vaarwegen voor transporten met gevaarlijke stoffen die niet door deze tunnels mogen. Alternatieve routes om het Noordzeekanaal en IJ te kunnen 'oversteken' zijn tientallen kilometers langer (omrijden via de Markerwaarddijk, tussen Enkhuizen en Lelystad, of de Afsluitdijk). Bovendien kom je bij deze routes langs nog meer bebouwing. Omdat de transporten met gevaarlijke stoffen (die niet door een tunnelcategorie C mogen) bij deze alternatieve routes een

veel langere route moeten nemen, is de kans op incidenten met mogelijke slachtoffers groter dan via de route over de Schellingwouderbrug. De route via de Schellingwouderbrug is dus voor heel Nederland gezien veiliger.
Het transport dat niet door een tunnel categorie C mag betreft het transport van gassen en zeer toxische vloeistoffen. In de praktijk (sinds zeker 2007) rijden er via de Schellingwouderbrug naast brandbare en in zeer beperkte mate licht toxische vloeistoffen (die ook door een tunnel met tunnelcategorie C mogen rijden en dus waarschijnlijk bestemming of herkomst in Amsterdam hebben), alleen LPG-achtige gassen (stofcategorie GF3) via de Schellingwouderbrug.
Voor alle bestemmingsplannen van het Zeeburgereiland is gekeken naar de externe veiligheid en in ontwerpen houden we hier rekening mee. Concreet betekent dit dat er minimaal 30 meter moet zitten tussen de weg en de woningen. Bij de Sluisbuurt en Sportheldenbuurt is al aangetoond dat de route niet tot een onaanvaardbaar groepsrisico leidt.

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

3.5 Overige punten: handhaven en suggesties voor de volgende fase

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

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

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

3.6 Participatie en informatie

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

We proberen zo goed mogelijk de mensen te bereiken die met de plannen te maken krijgen. Maar we zijn ons ervan bewust dat we niet iedereen bereiken. We informeren op verschillende manieren en momenten over de plannen om ervoor te zorgen dat mensen die nu iets gemist hebben, in een later stadium van planvorming hun inbreng kunnen geven. We informeren altijd via meerdere kanalen, zoals bewonersbrieven, sociale media, informatiebijeenkomsten en websites. De informatiebijeenkomsten proberen we altijd zorgvuldig te plannen. Ze zijn bijna altijd aan het einde van de dag, zodat ook mensen die werken ze kunnen bezoeken. En we zorgen ervoor dat dit soort bijeenkomsten niet in een vakantie of bijvoorbeeld tijdens een EK-wedstrijd plaatsvinden. Wel worden ze vaak maar op één dag georganiseerd, omdat het veel

tijd kost om dit soort bijeenkomsten te organiseren. Voor mensen die niet naar een bijeenkomst kunnen komen, is er vaak ook informatie op de website(s) van de verschillende projecten te vinden. Zij kunnen ook mailen naar ontwikkelingzeeburgereiland@amsterdam.nl. Via die mailbox komt de mail terecht bij de juiste medewerker van de gemeente.

In de volgende fase zullen de vier projecten (Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, Cruciale Mijl IJburglaan, Verbinding en Definitieve Tramstalling) verder worden uitgewerkt. Ook dan worden belanghebbenden betrokken. De projecten zullen dit ieder afzonderlijk verder uitwerken en de informatie hierover vindt u terug in de vier verschillende nota's van beantwoording.

3.7 Planning

Er zijn zorgen over de planning omdat het nog lang duurt voordat de uitvoering start. Helaas kost het veel tijd om deze plannen te ontwikkelen, om uit te zoeken wat de effecten zijn en in detail uit te werken en om een partij te contracteren die de werkzaamheden uiteindelijk gaat uitvoeren. Om op korte termijn al wel verbeteringen door te voeren op het Zeeburgereiland, zijn of worden er maatregelen genomen. Bijvoorbeeld de verschillende maatregelen rond het kruispunt Zuiderzeeweg/IJburglaan, waarmee we de verkeersveiligheid en bereikbaarheid verbeteren voor fietsers en voetgangers. In het voorjaar van 2024 zijn er culturele en sociale initiatieven geopend zoals broedplaats Baggerbeest en Kokomo in Baaibuurt Oost.

3.8 Complimenten

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

4 Beantwoording inspraakreacties per thema

Wijze van beantwoording
In bijlage A staat een overzicht van de inspraakreacties per thema. In totaal hebben 183 insprekers gereageerd. De reacties variëren van een korte inspraakreactie tot uitgebreide documenten. Veel inspraakreacties hebben op onderdelen een vergelijkbare inhoud. Vanwege het grote aantal reacties en voor de leesbaarheid hebben we vergelijkbare reacties gebundeld. Op deze reacties is een gezamenlijk antwoord geformuleerd. Insprekers zullen daarom in het overzicht van alle ingebrachte punten mogelijk niet altijd hun individuele inbreng herkennen, omdat we naar een uniforme formulering hebben gezocht. We hebben dit zorgvuldig gedaan. In bijlage A staat bij welk thema de individuele reacties zijn behandeld.

De inhoudelijke punten zijn geclusterd per thema. Deze thema's sluiten aan op de beoordelingscriteria uit de Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan. Inspraakreacties die we niet konden onderbrengen bij één van de criteria zijn ondergebracht onder 'Algemeen'.
We onderscheiden de volgende thema's:
1. Leefbaarheid (Ruimtelijke Kwaliteit)
2. Bereikbaarheid
3. Onderdoorgang Zuiderzeeweg
4. Bob Haarmslaan
5. Kruisingen IJburglaan - A10
6. Bereikbaarheid tramstalling
7. Enneüs Heermabrug
8. Steigereiland

Voor de verwerking van de inspraakreacties is gekozen voor een van de volgende vier toewijzingen: Overgenomen, Niet overgenomen, Meenemen in volgende fase en Ter kennisname.

4.1 Leefbaarheid (Ruimtelijke Kwaliteit)

Gemeente Amsterdam vindt de kwaliteit van leven in de stad belangrijk. Deze kwaliteit wordt voor een groot deel bepaald door groen, water en aantrekkelijke openbare ruimte. De inrichting van de infrastructuur draagt sterk bij aan hoe aantrekkelijk de openbare ruimte is. Een hoofddoelstelling van project Cruciale Mijl is om de infrastructuur van de IJburglaan tussen de Piet Heintunnel en Steigereiland in samenhang met de gebiedsontwikkeling en andere infrastructuurprojecten te ontwerpen, zodat één stedelijke wijk ontstaat als stadseiland met een fijne woon-, werk- en verblijfskwaliteit. Omdat de stad groeit, moeten we op verschillende plekken in de stad investeren in bereikbaarheid en leefbaarheid. De gemeente Amsterdam heeft een beperkt budget, waardoor er (financiële) keuzes moeten worden gemaakt. Het voorkeursscenario voor de Cruciale Mijl IJburglaan is scenario 1-min met een onderdoorgang van 170 meter. Dit is een sober en doelmatig scenario dat financieel het beste haalbaar is. Ruimtelijk en stedenbouwkundig is scenario 1-min een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

4.1.1 Lange(re) onderdoorgang

Inspraakreactie
De planvorming zou moeten focussen op eenheid en niet alleen het functioneel/technocratisch afvinken van ontsluiting tegen de laagste prijs. Het zou een gemiste kans zijn om een halve tunnel te realiseren. Kijk naar andere plekken in de stad. De Cruciale Mijl is in lengte niets vergeleken met de A9 en Brasapark. Ga voor kwaliteit boven prijs, vooral om zuid (Baaibuurt) met noord (Sportheldenbuurt) te verbinden en de letterlijk toxische IJburglaan aan het zicht te onttrekken. Dit betekent een langere tunnelbak.

Antwoord
De stad groeit en op verschillende plekken in de stad vraagt deze groei om investeringen in de bereikbaarheid en leefbaarheid. De gemeente Amsterdam heeft echter een beperkt budget, waardoor er (financiële) keuzes moeten worden gemaakt. Het voorkeursscenario voor de Cruciale Mijl IJburglaan is scenario 1-min met een onderdoorgang van 170 meter. Dit is een sober en doelmatig scenario dat financieel het beste haalbaar is. Hoewel scenario's 1 en 2 ruimtelijk en stedenbouwkundig meer kansen bieden, is scenario 1-min een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

Om ervoor te zorgen dat na de oplevering van de Cruciale Mijl IJburglaan een eventuele verlenging van de onderdoorgang niet onmogelijk te maken, wordt in de volgende fase onderzocht welke maatregelen en voorinvestering hiervoor nodig zijn. Denk aan de constructie geschikt maken voor verlenging en ruimte reserveren voor eventuele aanvullende tunnelinstallaties. Met het PBI fase 3 definitiebesluit (Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan). Vooraf bepalen we of we zo'n voorinvestering gaan doen. Het beschikbare budget bij de verschillende financiers speelt hierin een belangrijke rol.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.
In het vervolgtraject onderzoeken we welke maatregelen en voorinvesteringen nodig zijn om een eventuele verlenging van de onderdoorgang niet onmogelijk te maken na oplevering van de Cruciale Mijl IJburglaan.

4.1.2 Creëren van één stadswijk

Inspraakreactie
Het eiland is straks opgedeeld in vier kwadranten die nooit met elkaar in verbinding zullen staan. De IJburglaan is een onneembare horde tussen de Baaibuurten en de andere wijken en de Zuiderzeeweg dreigt dat eveneens te worden.

Antwoord
In de Omgevingsvisie 2050 en Agenda Amsterdam Autoluw is vastgelegd dat de IJburglaan een belangrijke ontsluitingsweg voor autoverkeer is en blijft. Met deze onderdoorgang van 170 meter maken we bij de Zuiderzeeweg op straatniveau een stadsplein (Zeeburgerplein). Door de onderdoorgang komt er meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en lokaal autoverkeer. De oversteekbaarheid van de IJburglaan verbetert op deze plek. In het vervolgonderzoek zullen wij bekijken of de oversteekbaarheid ook op andere plekken langs de IJburglaan verbeterd kan worden. Ruimtelijk en stedenbouwkundig bieden scenario 1 en 2 meer kansen voor de verbinding tussen buurten dan scenario 1-min.

Ook onderzoeken wij in het vervolgtraject hoe we de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit kunnen verbeteren en hoe het er precies moet komen uit te zien. We letten dan onder andere op de relatie tussen toekomstige bebouwing langs de randen en het plein (bijvoorbeeld voorzieningen in de plinten), de inrichting van de Zuiderzeeweg en de kwaliteit van het plein zelf door de juiste afstemming van verkeer (Bijvoorbeeld lokale verlaging van snelheid), verblijfskwaliteit en functies. Het Zeeburgerplein moet de verbinder worden tussen de verschillende buurten.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.
In het vervolgtraject onderzoeken we, aan de hand van de uitgangspunten van het ruimtelijk kader (onder andere de realisatie van het eiland als één geheel) hoe we de leefbaarheid en oversteekbaarheid van de IJburglaan en Zuiderzeeweg verder kunnen verbeteren.

4.1.3 Zorgen over gezondheid

Inspraakreactie
Sinds de heropening van de Piet Heintunnel is de IJburglaan erg druk en ervaren mensen nu al luchtwegklachten. De gezondheidsrisico's waar de bewoners mee te kampen krijgen wanneer deze plannen doorgaan is volstrekt onaanvaardbaar.

Antwoord
De IJburglaan is één van de belangrijkste verkeersroutes van de stad en door de verdere groei van de stad en de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg zal het verkeer – ook het autoverkeer - op de IJburglaan toenemen. Ook in de toekomst behoudt de IJburglaan een belangrijke rol. Nieuw beleid als de Agenda Amsterdam Autoluw en 30km/u in de stad zorgen voor minder verkeer op sommige plekken in de stad, maar verkeersroutes zoals de IJburglaan zullen ondanks dit beleid een belangrijke rol blijven spelen in de ontsluiting van OV, auto- en fietsverkeer. In de volgende fase van het project werken we het ontwerp van de IJburglaan verder uit en kunnen we in detail bepalen wat de effecten zijn op geluid en luchtkwaliteit.
We moeten voldoen aan de wettelijke kaders die gelden voor geluid en luchtkwaliteit. Uit de multicriteria-analyse (MCA) blijkt dat scenario's 1 en 2 ruimtelijk meer kansen bieden om geluid en luchtkwaliteit te verbeteren, dan scenario 1-min.

Het is belangrijk om te vermelden dat de gemeente Amsterdam werkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit met het 'Actieplan Schone Lucht' (oktober 2019) en de 'Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026' (juni 2023). Ons uitgangspunt is om de bron van de uitstoot van vieze stoffen aan te pakken. Het gemotoriseerd verkeer wordt schoner door de milieuzones stapsgewijs uit te breiden. We verwachten dat de overgang naar uitstootvrij gemotoriseerd verkeer ook een positief effect zal hebben op geluid.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.
In de volgende fase van het project doen we nader onderzoek naar de effecten op geluid en luchtkwaliteit.

4.2 Bereikbaarheid

Een van de twee hoofddoelstellingen van project Cruciale Mijl is om de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg te verbeteren door een betere doorstroming van voetganger, fiets, OV en auto op de IJburglaan tussen Piet Heintunnel en Steigereiland. Hiermee voorkomen we dat fiets, OV en auto komen vast te staan en verbetert de verkeersveiligheid.

4.2.1 Verbeteren doorstroming autoverkeer

Inspraakreactie
Met de toename van de huishoudens en studenten op Zeeburgereiland en IJburg, zal de IJburglaan het autoverkeer absoluut niet aankunnen. Met name vanaf de Enneüs Heermabrug richting IJburg loopt het verkeer nu al regelmatig helemaal vast.

Antwoord
De komende jaren worden Zeeburgereiland en IJburg verder ontwikkeld tot een gebied om te wonen, werken, studeren en recreëren. Het doel van project Cruciale Mijl IJburglaan is om de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg te verbeteren, door een betere doorstroming van voetganger, fiets, OV en auto op het traject IJburglaan vanaf de tunnelmond van de Piet Heintunnel, de kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg, Bob Haarmslaan, Marie Baronlaan, aansluiting op de A10, Enneüs Heermabrug tot en met Steigereiland. Uit het verkeerssimulatie-onderzoek (bijlage 1, Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan) blijkt dat het voorkeursscenario 1-min bijdraagt aan verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming.

In het voorkeursscenario korte onderdoorgang (scenario 1-min) gaat de auto ondergronds bij de kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg. De tram blijft bovengronds. De tram steekt over naar de noordkant van de IJburglaan en sluit aan op een nieuwe tramstalling. Het autoverkeer stroomt beter door bij een ongelijkvloerse kruising en een verplaatste trambaan, doordat de auto met minder verkeer van andere vervoersvormen kruist. Door het doorgaande autoverkeer ondergronds te brengen op de kruising Zuiderzeeweg – IJburglaan ontstaat er op straatniveau meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV. Zij kunnen makkelijker, sneller en veiliger oversteken. Door de trambaan naar de noordzijde van de IJburglaan (op Zeeburgereiland) te verplaatsen, wordt tramlijn 26 betrouwbaarder(tram kan prioriteit behouden), voorkomen we terugslag van het autoverkeer op de A10 en IJburglaan en verbetert de verkeersveiligheid, omdat de trambaan niet meer kruist met de drukke op/afritten met de A10. Op de Enneüs Heermabrug komt de trambaan aan de noordkant te liggen. Het autoverkeer krijgt in beide richtingen een extra rijstrook. Naast de Enneüs Heermabrug komt een nieuwe brug voor voetgangers en fietsers om het toenemend aantal voetgangers en fietsers een comfortabele route te bieden.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.2.2 Bereikbaarheid Amsterdam Noord

Inspraakreactie
Houd vooral ook rekening met het autoverkeer, fietsverkeer en busverkeer vanuit Noord dat over de Schellingwouderbrug op de Zuiderzeeweg naar Amsterdam-Oost via de Amsterdamsebrug rijdt, of de Piet-Heintunnel naar KNSM-eiland en oostelijk havengebied neemt of naar de A-10 via de IJburglaan, wanneer de Zeeburgertunnel is afgesloten.

Antwoord
Door de onderdoorgang bij de kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg verbetert de oversteekbaarheid van de IJburglaan voor fietsers en bussen van/naar Noord. Buslijn 37 wordt betrouwbaarder.

Voor het autoverkeer is het belangrijkste gevolg voor stadsdeel Noord dat door de ongelijkvloerse kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg autoverkeer straks niet meer vanaf de Zuiderzeeweg (vanuit Schellingwouderbrug) direct de Piet Heintunnel in kan rijden (en vice versa). Dit betekent dat autoverkeer een alternatieve route moet volgen:
- Vanaf de S115 via de A10 en de IJburglaan naar de Piet Heintunnel.
- Doorrijden via de Zuiderzeeweg en via de Amsterdamsebrug naar Oost.
- Via de IJtunnel naar het centrum.

De meest geschikte alternatieve route is afhankelijk van waar het verkeer vandaan komt en naartoe moet, en betekent een omrijdafstand van circa 1 kilometer. Afhankelijk van de drukte op de weg betekent dit een extra reistijd van enkele minuten.

Deze extra reistijd voor autoverkeer van/naar Noord lijkt acceptabel om de volgende redenen:
- Fietsers van en naar Noord en de reizigers in buslijn 37 hebben veel baat bij deze betere oversteekbaarheid van de IJburglaan.
- Door de ongelijkvloerse kruising verbetert de oversteekbaarheid voor fietsers, voetgangers en bussen aanzienlijk (en dat vinden we belangrijker dan extra reistijd voor autoverkeer).
- Zonder de ongelijkvloerse kruising loopt het kruispunt IJburglaan-Zuiderzeeweg vast en is de extra reistijd vele malen groter.

Daarmee zorgt de Cruciale Mijl IJburglaan voor een betere bereikbaarheid van Noord via de Schellingwouderbrug dan wanneer we niets zouden doen.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.2.3 Zorgen over planning

Inspraakreactie
Uit de plannen blijkt dat de uitvoering op zich laat wachten tot 2033. Omdat dat de capaciteit van de IJburglaan nu al aan zijn plafond zit en de situatie er met de opening van Inholland en verdere uitbreiding van Sluisbuurt en IJburg er niet beter op wordt, *is de vraag of er niet op kortere termijn maatregelen zijn te nemen.*

Antwoord
De oplevering van de Cruciale Mijl staat inderdaad gepland in 2033.
Omdat de uitvoering van deze plannen nog lang duurt nemen we op korte termijn maatregelen. In 2024 worden, vooruitlopend op de uitvoering van project Cruciale Mijl IJburglaan, de volgende tijdelijke maatregelen uitgevoerd:
1. Er komt een nieuwe tijdelijke bushalte (lijn 37) ter hoogte van de Sluisbuurt, tussen beide rotondes op de Zuiderzeeweg.
2. Meer capaciteit op de perrons voor tramhalte Zuiderzeeweg (lijn 26), met meer loop- en wachtruimte voor reizigers.
3. Grotere en verkeersveiligere voetgangersoversteek over de IJburglaan (tussen de tramhalte Zuiderzeeweg en de Sluisbuurt). Meer loop- en wachtruimte en betere oversteekbaarheid van de IJburglaan.
4. Meer capaciteit van het westelijke perron (zuidelijke richting naar Amstelstation) van de bestaande bushalte Zuiderzeeweg (lijn 37).

Deze maatregelen voeren we in 2024 al uit. Op dit moment is de capaciteit van de IJburglaan nog geen knelpunt. De ontwikkeling van het Zeeburgereiland vindt gefaseerd plaats en de uitvoering van de Cruciale Mijl IJburglaan sluit daarop aan.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.3 Onderdoorgang Zuiderzeeweg

In het voorkeursscenario, scenario 1-min, krijgt de kruising Zuiderzeeweg – IJburglaan een onderdoorgang voor autoverkeer van circa 170 meter, met bovenop een stadsplein (Zeeburgerplein) met meer ruimte voor voetganger en fiets. De tram steekt over naar de noordkant van de IJburglaan vóór de kruising met de Zuiderzeeweg (gezien vanuit de onderdoorgang). We verleggen de tramhalte, gedeeltelijk dwars over de onderdoorgang. Het doorgaande autoverkeer van en naar de binnenstad rijdt onder het kruispunt Zuiderzeeweg-IJburglaan door. De directe aansluiting van de Zuiderzeeweg op de Piet Heintunnel voor autoverkeer vervalt. Op de onderdoorgang komt een compacte T-splitsing voor lokaal autoverkeer. Op de kruising, die geregeld wordt met verkeerslichten, komt meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Buslijn 37 wordt betrouwbaarder omdat het doorgaande autoverkeer ondergronds komt. Aan de westzijde van de kruising Zuiderzeeweg – IJburglaan reserveren we ruimte voor een mogelijke nieuwe tramlijn van de Amsterdamsebrug naar de Sluisbuurt. De wegaansluitingen op straatniveau worden langs de oprit vanuit de onderdoorgang geleid als een soort ventwegen.

4.3.1 Overweging andere scenario's

Inspraakreactie
Voorkeur gaat uit naar alternatief 2 (of 4). Als dat niet kan, heeft niets doen de voorkeur om een paar jaar later (als er genoeg budget is) alsnog voor alternatief 2 (of 4) te kiezen. Is het mogelijk om scenario 2 gefaseerd aan te leggen, zodat een deel van de kosten pas later genomen hoeven te worden?

Antwoord
De stad groeit en op verschillende plekken in de stad moeten we investeren in bereikbaarheid en leefbaarheid. De gemeente Amsterdam heeft een beperkt budget, waardoor er (financiële) keuzes moeten worden gemaakt. Voor de Cruciale Mijl IJburglaan is scenario 1-min met een onderdoorgang van 170 meter het voorkeursscenario. Dit is een sober en doelmatig scenario dat financieel het beste haalbaar is. Ruimtelijk en stedenbouwkundig is scenario 1-min een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.
Uitstel van de Cruciale Mijl IJburglaan is vanwege de toename van het aantal bewoners en bezoekers op Zeeburgereiland en IJburg niet mogelijk.

De bereikbaarheid verbetert zowel bij de korte onderdoorgang (scenario 1-min) als de onderdoorgang (scenario 1). De kosten van de korte onderdoorgang zijn lager. De onderdoorgang (scenario 1) en autotunnel (scenario 2) scoren ongeveer gelijk in het verbeteren van de doorstroming voor voetganger, fiets, OV en auto. De ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid (waaronder geluid) en oversteekbaarheid is bij de autotunnel beter dan bij de onderdoorgang. Maar deze tunnel is fors duurder, en de bouw ervan is complex en brengt meer risico's met zich mee. De voordelen wegen daar onvoldoende tegenop. In scenario 3 gaat de tram ondergronds en in scenario 4 gaan de tram én de auto ondergronds. Scenario 3 levert niet zoveel op: de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers verbeteren slechts beperkt en het ondergronds

brengen van de trambaan levert relatief weinig ruimte op. Het autoverkeer – het meest dominant aanwezig en kost het meeste ruimte – blijft in dit geval op straatniveau. Scenario 4 is het beste voor de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid, maar is financieel niet haalbaar.

Om ervoor te zorgen dat we de onderdoorgang, na oplevering van de Cruciale Mijl IJburglaan, eventueel kunnen verlengen, onderzoeken we in de volgende fase welke maatregelen en voorinvestering hiervoor nodig zijn. Denk aan de constructie geschikt maken voor verlenging en ruimte reserveren voor eventuele aanvullende tunnelinstallaties. Met het PBI fase 3 definitiebesluit (Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan, Vooraf) bepalen we of we zo'n voorinvestering gaan doen. Het beschikbare budget bij de verschillende financiers speelt hierin een belangrijke rol.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.
In het vervolgtraject onderzoeken we aan de hand van de uitgangspunten van het ruimtelijk kader (onder andere de realisatie van het eiland als één geheel) hoe we de leefbaarheid en oversteekbaarheid van de IJburglaan en Zuiderzeeweg verder kunnen verbeteren.

4.3.2 Verleggen trambaan

Inspraakreactie
Het is niet duidelijk wat het verplaatsen van de trambaan naar de noordkant van de weg gaat opleveren ten opzichte van de zuidkant. Gaat dat vooral om oversteekplaatsen naar de tram? Hoe gaat het verplaatsen bijdragen aan betere verkeersdoorstroming?

Antwoord
Tramlijn 26 gaat straks vaker rijden, tot maximaal 15 keer per uur per richting (iedere 4 minuten). In beide richtingen betekent dit dat de tram iedere 2 minuten passeert. Het verplaatsen van de trambaan is nodig om de afritten met de A10 regelbaar en verkeersveilig te houden en om een goede doorstroming van de tram ter hoogte van de A10 te garanderen.
Door de trambaan naar de noordzijde van de IJburglaan (op Zeeburgereiland) te verplaatsen, wordt de dienstregeling van tramlijn 26 betrouwbaarder (tram kan prioriteit behouden), voorkomen we terugslag van het autoverkeer op de A10 en IJburglaan en verbetert de verkeersveiligheid, omdat de trambaan niet meer kruist met de drukke op/afritten met de A10. De tram heeft in de huidige situatie voorrang op het autoverkeer op deze kruising. Omdat het autoverkeer en het aantal trams toeneemt, komt deze voorrangsregeling onder druk te staan. De verplaatsing van de trambaan naar de noordzijde van de IJburglaan is daarom een belangrijke maatregel.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.3.3 Verbeteren situatie voor OV en langzaam verkeer

Inspraakreactie
De gemeente heeft weinig geld om uit te geven op dit moment, maar investeer in OV en nieuwe fietsverbindingen in plaats van autotunnels.

Antwoord
De Cruciale Mijl IJburglaan verbetert de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor alle vervoersvormen; voetgangers, fietser, OV en auto. Door het doorgaande autoverkeer op

de kruising Zuiderzeeweg – IJburglaan ondergronds te brengen, komt er op straatniveau meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV en kunnen zij makkelijker en sneller oversteken. Tramlijn 26 en buslijn 37 worden daardoor betrouwbaarder. Fietsers kunnen de IJburglaan beter en veiliger oversteken. Dus deze maatregel heeft ook effect op het veilig en comfortabel fietsen en wandelen. Voor extra fiets- en OV-verbindingen zie project Verbinding Zeeburgereiland.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.4 Bob Haarmslaan

Door de kruising van de Bob Haarmslaan door te trekken naar Baaibuurt Oost, functioneert het gebied meer als één wijk voor voetganger, fiets en auto. Om dit mogelijk te maken moet de tramstalling worden verplaatst. De kruising Bob Haarmslaan is bij voorkeursscenario 1-min op straatniveau. De tramhalte Bob Haarmslaan komt aan de noordkant van de IJburglaan en is dan beter bereikbaar voor bewoners van de Sportheldenbuurt. Vanuit de onderdoorgang gezien, zijn er twee rijstroken voor rechtdoor richting IJburg / A10 Noord, een rijstrook voor rechtsaf richting Baaibuurt Oost en een rijstrook voor linksaf richting de Bedrijvenstrook. Dezelfde samenstelling van rijstroken is er vanuit de andere richting (A10).

4.4.1 Effect verplaatsing halte op doorstroming tram

Inspraakreactie
Zolang IJburg afhankelijk blijft van die ene, dramatische tramverbinding kun je haltes toevoegen wat je wil, als de tram niet of te laat rijdt, heb je aan meer haltes helemaal niets. Voeg de haltes Zeeburgereiland en Bob Harmslaan samen. Door de haltes samen te voegen naar ergens ten oosten van de Zuiderzeeweg hoeft de tram minder te stoppen en is sneller!

Antwoord
Er komen geen nieuwe tramhaltes bij, wel worden de tramhaltes Zuiderzeeweg, Bob Haarmslaan en Steigereiland aangepast en verplaatst. De tramhaltes worden goed gebruikt en zijn druk. Het is beter om de drukte te spreiden over deze haltes. Als de tramhalte Zuiderzeeweg en Bob Haarmslaan zouden worden samengevoegd, dan wordt de afstand voor sommige bewoners en bezoekers van het Zeeburgereiland te groot.

Door het project Cruciale Mijl verbetert de veiligheid en doorstroming van de tramlijn 26, met name doordat de tram niet meer kruist met de op-afritten van de A10. Naarmate er meer bewoners en bezoekers bijkomen op Zeeburgereiland en IJburg wordt de capaciteit van de tramlijn 26 vergroot, door de frequentie te verhogen naar maximaal 15 gekoppelde trams (2 trams aan elkaar vast) per uur (iedere 4 minuten) per rijrichting.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.5 Kruisingen IJburglaan - A10

De westelijke oprit van de A10 krijgt vanuit beide richtingen twee rijstroken. Hierdoor kan het verkeer vanaf de Piet Heintunnel en vanaf IJburg gelijktijdig richting de A10 Zuid rijden. Verder op de oprit komt dit verkeer samen op twee rijstroken. In het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en

IJburg) [ref. 7] is ook een maatregel opgenomen voor een tweede invoegstrook langs de A10. Gemeente en Rijk doen gezamenlijk onderzoek naar deze maatregel voor de A10.

4.5.1 Ontsluiting Oostpunt

Inspraakreactie
Ontsluiting van de Oostpunt voor autoverkeer via de Marie Baronlaan is wenselijker dan via het kruispunt bij de oostelijke op- en afrit van de A10.

Antwoord
Vanaf de Marie Baronlaan is de Oostpunt alleen bereikbaar via de Zuider IJdijk, achter het tunnelgebouw van de Zeeburgertunnel langs. In het Ruimtelijk Kader is deze weg bedoeld voor recreatief verkeer (voetgangers en fietsers), als toegang voor het toekomstige park op de Oostpunt.
De weg is smal en niet geschikt voor frequent gebruik door zwaar verkeer (waaronder vrachtwagens en trams). Bovendien is het dak van de Zeeburgertunnel niet berekend op grote aantallen vrachtwagens over de Zuider IJdijk. Dus deze route is niet geschikt voor toegang tot de Oostpunt voor auto's, bus- en vrachtverkeer of trams.

De visie van de gemeente op de Oostpunt is om dit gebied te transformeren tot volwaardig stadspark. Zeeburgereiland groeit namelijk uit tot een volledige stadswijk. De zuidoever van de Oostpunt is bovendien onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland. De oevers zijn een belangrijke kwaliteit van het eiland. Deze dienen als langzaam verkeersverbinding tussen de buurten en bieden ruimte voor nieuwe parken. De oevers van de Oostpunt zijn openbaar toegankelijk en hebben een groene inrichting. Bij de inpassing van de tramstalling houden we rekening met deze doelstellingen. Zie hiervoor ook de Nota van Uitgangspunten en Nota van Beantwoording Definitieve Tramstalling.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.5.2 Noodzaak verkeerslichten

Inspraakreactie
De stoplichten aan beide zijden van de A10 kunnen uit. Aan de westzijde kan het fietsverkeer de Marie Baronstraat vlot oversteken in twee stappen, omdat maar weinig auto's deze weg gebruiken. Zij zullen minder tijd verliezen. Aan de oostzijde is geen kruisend fietsverkeer. Recht doorgaand-verkeer uit IJburg moet de rechterstrook gebruiken en het linksaf-verkeer vanaf de buitenring gaat -via één strook- naar de linkerstrook van de IJburglaan.

Antwoord
Om het verkeer op een veilige manier af te wikkelen zijn Verkeerregelinstallaties (VRI's) nodig. Des te meer omdat tramlijn 26 in de verkeersregeling altijd voorrang moet krijgen op alle kruisingen. Dus als er een tram aankomt, gaan de verkeerslichten voor autoverkeer op rood, zodat de tram altijd door kan rijden.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.
In een volgende fase worden alle kruispunten nader onderzocht en ontworpen. We treffen dan de maatregelen die nodig zijn.

4.5.3 Noodzaak extra rijstrook

Inspraakreactie
In scenario 1-min wordt de mogelijkheid genoemd om een extra rijstrook toe te voegen vanaf de oostelijke afrit van de A10 tot aan het Haveneiland. Dit lijkt lastig ruimtelijk in te passen zonder het kruisende fietsverkeer te hinderen.

Antwoord
In scenario 1-min komt er een extra rijstrook vanaf de A10 naar Haveneiland/ IJburg. Deze rijstrook zal niet kruisen met het fietsverkeer, omdat het fietspad aan de noordzijde van de IJburglaan ligt.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.
In een volgende fase worden alle kruispunten nader onderzocht en ontworpen. We treffen dan de maatregelen die nodig zijn.

4.6 Bereikbaarheid tramstalling

De infrastructuur wordt zo aangepast, dat de nieuwe tramstalling vanaf het doorgaande tramspoor bereikt kan worden. Dit geldt voor tramlijn 26 en ook voor eventuele nieuwe tramverbindingen over de Amsterdamsebrug. De locatie van de definitieve tramstalling is – voor een goed functionerend, robuust en verkeersveilig vervoerssysteem – onlosmakelijk verbonden met de ligging van de trambaan op de IJburglaan.

4.6.1 Ontsluiting trambaan via talud A10

Inspraakreactie
De Oostpunt kan voor de tram via de IJburglaan nabij de A10 ontsloten worden. Doordat deze verbinding maar een aantal keer per dag gebruikt zal worden geeft het geen hinder voor fietsers en voetgangers langs de IJburglaan. In de impressies staan één of meerdere bruggen. Ik vraag mij af of een tramverbinding langs het talud van de A10 ook onderzocht is (dus zonder brug). Hierdoor zal het open karakter van het water behouden blijven aan de zuidoever van de Oostpunt en blijft de zichtlijn van het rondje Zeeburgereiland naar het IJmeer en Pampus behouden. De tramrails zou hier geïntegreerd kunnen worden in de rest van de begroeiing langs het talud. De kade zou uitgebreid kunnen worden naar het oosten om extra ruimte te creëren om het fietspad en voetpad langs de kade te leggen.

Antwoord
Het Rijk heeft een ruimtereservering voor een eventuele uitbreiding van de A10. Daarom moet de ruimte direct ten oosten van de A10 vrij gelaten blijven. Hierdoor is het niet mogelijk gebruik te maken van het bestaande talud en zijn bruggen nodig naar de toekomstige tramstalling.

Doordat de toegangswegen naar de tramstalling worden uitgevoerd als bruggen, blijft het wateroppervlak op die plek behouden. Door de drie oevers van het eiland met elkaar te verbinden, ontstaat een recreatieve route van circa 5 km voor voetgangers en fietsen. De oevers zijn een belangrijke kwaliteit van het Zeeburgereiland. Deze dienen als langzaam verkeersverbinding tussen de buurten (rondje Zeeburgereiland) en bieden ruimte voor nieuwe parken. Ook de oevers van de Oostpunt doen mee in het rondje. Ze zijn dus openbaar toegankelijk en hebben een groene inrichting. Bij de inpassing van de tramstalling houden we rekening met deze doelstellingen. Zie hiervoor ook de Nota van Uitgangspunten en Nota van Beantwoording Definitieve Tramstalling.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.7 Enneüs Heermabrug

De trambaan komt aan de noordkant van de Enneüs Heermabrug te liggen. Het autoverkeer krijgt in beide richtingen een extra rijstrook. Naast de Enneüs Heermabrug komt een nieuwe brug voor voetgangers en fietsers om het toenemend aantal voetgangers en fietsers een comfortabele route te bieden en om extra rijstroken op de brug mogelijk te maken.

4.7.1 Uitbreiding Enneüs Heermabrug met rijstroken en fietsbrug

Inspraakreactie
De huidige fiets- en voetgangersverbinding over de Enneüs Heermabrug is toereikend en het is jammer om te zien dat deze moet uitwijken voor extra verbreding van de infrastructuur voor autoverkeer. Op de huidige brug ligt nog een ongebruikte strook aan de zuidkant. Waarom is er niet voor gekozen om deze ongebruikte ruimte op de brug te gebruiken voor een extra rijbaan richting IJburg in plaats van het fiets- en voetpad uit te laten wijken naar een nieuwe brug?

Antwoord
Het autoverkeer krijgt in beide richtingen een extra rijstrook (van één keer één rijstrook naar twee keer twee rijstroken). De trambaan komt aan de noordkant van de Enneüs Heermabrug te liggen. Met twee keer twee rijstroken en één trambaan wordt de maximale ruimte – ook de nu nog onbenutte ruimte aan de zuidzijde – van de brug benut. Voor voetgangers en fietsers is een nieuwe brug nodig. Om het toenemend aantal voetgangers en fietsers een comfortabele en veiligere route aan te bieden komt er meer ruimte op de nieuwe brug dan nu beschikbaar is op de Enneüs Heermabrug.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.7.2 Verleggen trambaan

Inspraakreactie
Wat opvalt is hoe de tram de rijbanen kruist van noord naar zuid direct na de Enneüs Heermabrug. Bij de op- en afritten van de A10 is ervoor gekozen om een gelijkvloerse kruising van OV en autoverkeer te vermijden om een goede dienstregeling te kunnen garanderen. Het is een zorg dat de kruising net na de Enneüs Heermabrug juist net zo goed kan zorgen voor opstoppingen. Juist omdat hier twee VRI's dicht op elkaar zullen staan is er kans dat autoverkeer de trambaan zal blokkeren. Eenzelfde ongewenste situatie kan ook ontstaan bij de voorgestelde tram oversteek op de Zuiderzeeweg.

Antwoord
De kruising A10-IJburglaan is drukker en complexer (meer rijrichtingen), daarom is de druk op deze kruisingen groter. Het verplaatsen van de trambaan naar de noordzijde levert veel extra ruimte op in de regeling van de verkeerslichten.
De verkeerslichten bij een nieuwe tramoversteek tussen de Enneüs Heermabrug en de kruising Haringbuisdijk - Jan Olphert Vaillantlaan gaan alleen op rood als er een tram passeert. Er zijn geen overige rijrichtingen. De tram rijdt uiteindelijk elke 4 minuten per richting, er zal dus elke 2 minuten een tram passeren. De oversteek van een gekoppelde tram duurt ongeveer 6 seconden,

zodat het verkeerslicht inclusief ontruimingstijden ongeveer 20 seconden op rood zal staan. Dat betekent dat het verkeerslicht slechts 1/6e deel van de tijd op rood zal staan. Dit belemmert de doorstroming veel minder dan op de andere kruispunten, waar de verkeerslichten langer dan de helft van de tijd op rood staan. Overigens hoeft de tram alleen de autorijbaan te kruisen, zodat de fietsers hier geen last van hebben.

In de volgende fase van het project moeten we verder onderzoeken wat er nodig is aan extra opstelruimte en hoe de stoplichten moeten worden afgesteld.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.
In een volgende fase worden alle kruispunten nader onderzocht en ontworpen. We treffen dan de maatregelen die nodig zijn.

4.8 Steigereiland

De trambaan steekt direct ten oosten van de Enneüs Heermabrug de weg over en sluit aan op de bestaande trambaan aan de zuidkant van de IJburglaan op Steigereiland. Op de kruispunten komt extra opstelruimte voor voetgangers, fietsers en auto's, waardoor in een kortere groentijd meer voetgangers, fietsers en auto's de kruising kunnen passeren.

4.8.1 Verleggen trambaan

Inspraakreactie
Waarom is de oversteek op Steigereiland en niet op Haveneiland? De autovervoerstroom van de A10 moet op deze manier twee keer de tram kruisen; twee keer een conflict in plaats van geen.

Antwoord
Uit onderzoek blijkt dat een trambaan aan de noordzijde van de IJburglaan op Steigereiland weinig extra voordelen oplevert op het gebied van verkeerscapaciteit, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Terwijl het verplaatsen van de trambaan wel een aantal grote nadelen heeft: veel overlast tijdens uitvoering (kabels en leidingen, bomen en rijbaan) en hoge kosten (aanpassen bruggen tussen Steigereiland en Haveneiland). Daarom is de beste optie om de trambaan op Steigereiland zoveel mogelijk op de bestaande plek te laten liggen.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.8.2 Verdere uitwerking situatie Steigereiland

Inspraakreactie
Bij Steigereiland (Haringbuisdijk en Schokkerjachtdijk) is het nog niet geheel duidelijk hoe de kruispunten eruit gaan zien. De oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers is nu al een probleem. Neem de kruisingen op Steigereiland expliciet mee in de verdere uitwerking en let daarbij op ruimte en veiligheid voor fietsers.

Antwoord
Het is nu al druk op de IJburglaan en de komende jaren neemt het fiets-, OV- en autoverkeer verder toe. Op de kruispunten op Steigereiland komt extra opstelruimte voor voetgangers, fietsers en auto's, waardoor meer weggebruikers in een kortere tijd kunnen oversteken. Vanaf

de Enneüs Heermabrug richting IJburg/Haveneiland komt een dubbele rijbaan over heel Steigereiland.

Doordat er bij de kruisingen meer opstelruimte is voor autoverkeer kan er in een kortere tijd meer verkeer worden verwerkt. Hierdoor kan het verkeerslicht voor auto's korter op groen, en kunnen voetgangers en fietsers langer groen krijgen. Dat vergroot de oversteekbaarheid van de IJburglaan. In de volgende fase gaan we de kruispunten verder uitwerken en wordt een andere verkeersregeling onderzocht, waarbij voetgangers en fietsers apart groen krijgen ten opzichte van het afslaande autoverkeer naar de IJburglaan.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
In de Nota van Uitgangspunten wordt het referentieontwerp van de situatie op Steigereiland in scenario 1-min als bijlage toegevoegd.

5 Advies Stadsdelen

5.1 Stadsdeel Oost

Het dagelijkse bestuur van Stadsdeel Oost is door het college van B en W gevraagd om advies te geven over de Nota van Uitgangspunten en het voorkeursscenario 1-min Cruciale Mijl IJburglaan.[2] Onderstaand zijn de belangrijkste adviespunten beschreven en beantwoord (zie bijlage B voor het volledige advies).

5.1.1 Zorgen over 'stadssnelweg' die de stadswijk splitst

Inspraakreactie
Allereerst wil het stadsdeel opmerken dat wij blij zijn dat er plannen liggen voor het verbeteren van de totale bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg. Iets wat gelet op de geplande ontwikkelingen van zowel IJburg als het Zeeburgereiland ook hoognodig is. Toch zijn wij ook van mening dat de huidige plannen een stadswijk ontwikkeld wordt die wordt gesplitst door een 'stadssnelweg'. De bewoners van die stadswijk komen in een autoluwe wijk te wonen met volop zicht op de auto´s die de stad in en uit rijden. De grote hoeveelheid auto's en daarmee de doorstroming zijn in onze ogen nu al een probleem. Hierbij gaat het ons vooral om de aantasting van de leefbaarheid. Wanneer er niks gebeurt zal deze druk, met de groei van zowel Zeeburgereiland als IJburg nog meer toenemen. Dit zal leiden tot onacceptabele situaties.

Antwoord
De IJburglaan is één van de belangrijkste verkeersroutes van de stad en met de groei van de stad en de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg zal het verkeer op de IJburglaan toenemen. We verwachten dat de IJburglaan deze rol ook in de toekomst zal hebben. Nieuw beleid als de Agenda Amsterdam Autoluw en 30km/u in de stad zorgen voor minder verkeer op sommige plekken in de stad, maar verkeersroutes zoals de IJburglaan zullen ondanks dit beleid een belangrijke rol blijven spelen in de ontsluiting van OV, auto- en fietsverkeer.

De gemeente Amsterdam heeft een beperkt budget. We moeten dus (financiële) keuzes maken. Het voorkeursscenario voor de Cruciale Mijl IJburglaan is scenario 1-min met een onderdoorgang van 170 meter. Dit is een sober en doelmatig scenario dat financieel het beste haalbaar is. Scenario 1 met een onderdoorgang van 250 meter is financieel niet haalbaar. Ruimtelijk en stedenbouwkundig biedt scenario 1 meer kansen dan scenario 1-min.

Om ervoor te zorgen dat na oplevering van de Cruciale Mijl IJburglaan eventuele verlenging van de onderdoorgang niet onmogelijk te maken, wordt in de volgende fase onderzocht welke maatregelen en voorinvestering hiervoor nodig zijn. Denk aan het geschikt maken van de constructie voor verlenging en het reserveren van ruimte voor eventuele aanvullende tunnelinstallaties. Met het PBI fase 3 definitiebesluit (Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan, Vooraf) bepalen we definitief of we zo'n voorinvestering doen. Het beschikbare budget bij de verschillende financiers speelt hierin een belangrijke rol.

2 Conform artikel 12, lid 1 en 2 van de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten. In de volgende fase van het project onderzoeken we wat er nodig is om eventuele verlenging van de onderdoorgang in de toekomst niet onmogelijk te maken.

5.1.2 Kritisch op ruimte voor de auto in huidige plannen

Inspraakreactie
Het scenario 1-min is wat ons betreft echter ook niet de oplossing voor de opgaven die voor ons liggen. Wat het stadsdeelbestuur betreft is dit de kans om een gehechte stadswijk te ontwikkelen die gericht is op de toekomst in plaats van een wijk die doorsneden zal blijven door 2 x 3 rijbanen voor de auto. Hierbij is wat de stadsdeelcommissie betreft 2 x 3 rijbanen zeer onwenselijk. Passend bij de nieuwe denkrichting van de stad waarin de auto een steeds minder prominente rol krijgt ten gunste van de noden van alle bewoners. Bij het scenario 1-min krijgt de auto te veel de ruimte. Dit ten koste van de ruimtelijke kwaliteit en hiermee de ruimte voor groen, ontmoeten, spelen, voetgangers en fietsers.

Antwoord
Nieuw beleid als de Agenda Amsterdam Autoluw en 30km/u in de stad zorgen voor minder verkeer op sommige plekken in de stad, maar verkeersroutes zoals de IJburglaan zullen desondanks een belangrijke rol blijven spelen in de ontsluiting van OV, auto- en fietsverkeer.

Voor het project Cruciale Mijl IJburglaan zijn er twee opgaves geformuleerd;
1. De bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Zeeburgereiland en IJburg verbeteren door te zorgen voor een goede doorstroming van voetganger, fiets, OV en auto op de IJburglaan tussen Piet Heintunnel en Steigereiland (bereikbaarheidsopgave).
2. De infrastructuur van de IJburglaan tussen Piet Heintunnel en Steigereiland ontwerpen in samenhang met de gebiedsontwikkeling en andere infrastructuurprojecten, zodat één stedelijke wijk ontstaat als stadseiland met een fijne woon-, werk- en verblijfskwaliteit (ruimtelijke kwaliteitsopgave).

In de Nota van Uitgangspunten zijn diverse scenario´s afgewogen op uiteenlopende criteria. Het bestuur heeft gekozen voor een sobere en doelmatige oplossing, met als voorkeur scenario 1-min. Met dit besluit ligt er meer nadruk op de bereikbaarheidsopgave en zijn er concessies gedaan aan de ruimtelijke kwaliteitsopgave.
Scenario 1-min omvat twee rijbanen in beide richtingen op de IJburglaan, zoals in de huidige situatie. Maar bij alle kruispunten komen extra opstelstroken om de doorstroming te verbeteren. Ook komen er langs de onderdoorgang twee rijbanen (een per rijrichting) om de IJburglaan te verbinden met de Zuiderzeeweg. Met deze onderdoorgang van 170 meter maken we bij de Zuiderzeeweg op straatniveau een stadsplein (Zeeburgerplein). De onderdoorgang zorgt voor meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en lokaal autoverkeer. De oversteekbaarheid van de IJburglaan verbetert op deze plek. In het vervolgonderzoek zullen wij bekijken of we de oversteekbaarheid ook op andere plekken langs de IJburglaan kunnen verbeteren. Ruimtelijk en stedenbouwkundig bieden scenario 1 en 2 meer kansen voor de verbinding tussen buurten dan scenario 1-min.

Ook onderzoeken wij in het vervolgtraject hoe we de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit kunnen verbeteren en wat de exacte inrichting hiervan moet worden. We letten daarbij onder andere op de relatie tussen toekomstige bebouwing langs de randen en het plein (bijvoorbeeld voorzieningen in de plinten), de inrichting van de Zuiderzeeweg en de kwaliteit van het plein zelf door de juiste afstemming van verkeer (bijvoorbeeld lokale verlaging van snelheid), verblijfskwaliteit en functies. Het Zeeburgerplein moet de verbinder worden tussen de verschillende buurten.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.
In het vervolgtraject onderzoeken we aan de hand van de uitgangspunten van het ruimtelijk kader (onder andere de realisatie van het eiland als één geheel) hoe we de leefbaarheid en oversteekbaarheid van de IJburglaan en Zuiderzeeweg verder kunnen verbeteren.

5.1.3 Voorkeur voor scenario 1

Inspraakreactie
Wat de stadsdeelcommissie betreft zou er moeten worden gestreefd naar een groen, verbonden en leefbaar Zeeburgereiland, wat tot gevolg heeft dat het grootste deel van het autoverkeer op de IJburglaan ondergronds gebracht dient te worden. Wat het stadsdeel betreft zou scenario twee met een tunnel van 600 meter dan ook het voorkeurscenario moeten zijn. Dit scenario scoort het best op de Multicriteria Analyse en geeft de meeste kansen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid. Daarnaast biedt deze variant de meeste mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw in de Baaibuurt Oost. Wij begrijpen echter dat de fors hogere investering- en onderhoudskosten van dit scenario financieel onhaalbaar zijn. Wat het stadsdeel betreft moet, gelet op de financiële onhaalbaarheid van scenario 2, scenario 1 dan ook het voorkeursscenario zijn.

Antwoord
Hoewel scenario 2 het hoogst scoorde in de MCA, scoorde het in de MKBA niet het hoogste. Een tunnel voor de auto (scenario 2) heeft niet de voorkeur, omdat de positieve effecten daarvan niet opwegen tegen de forse extra kosten. In de MCA zijn er nog geen kosten afgewogen.
Ruimtelijk en stedenbouwkundig biedt scenario 1 meer kansen dan scenario 1-min. Bij de nadere uitwerking van scenario 1-min bekijken we of onderdelen van scenario 1 tegen welke kosten toch kunnen worden meegenomen. Het beschikbare budget bij de verschillende financiers speelt hierin een belangrijke rol.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten. In de volgende fase van het project onderzoeken we welke maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat een eventuele verlenging van de onderdoorgang in de toekomst mogelijk blijft.

5.1.4 In verdere uitwerking meer groen en minder auto in straatbeeld

Inspraakreactie
Wij zouden het college willen vragen om in de verdere uitwerking van de plannen te kijken waar meer ruimte gevonden kan worden voor groen en de auto een minder prominente rol in het straatbeeld kan krijgen. Iets wat niet los te zien is van een verbetering van het openbaar vervoer en de ruimte voor de fiets en voetgangers. Hierbij is de stadsdeelcommissie van mening dat er in ieder geval 1 ondergang moet worden gecreëerd voor fietsers en voetgangers onder de Zuiderzeeweg. Ongeacht de variant die uiteindelijk voor de Cruciale Mijl IJburglaan wordt gekozen.

Antwoord
Zeeburgereiland is nu niet aantrekkelijk genoeg voor voetgangers. Voetgangers moeten zich veilig en gemakkelijk over het hele eiland kunnen bewegen. Met een tunnel voor het doorgaande autoverkeer op de kruising Zuiderzeeweg – IJburglaan komt er op straatniveau meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV en kunnen zij makkelijker/ sneller oversteken.
De Bob Haarmslaan wordt doorgetrokken – als de tramstalling is verplaatst – naar de Zuider

IJdijk. Een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de Zuiderzeeweg ter hoogte van de John Blankensteinstraat is onderdeel van de plannen en zal de komende jaren worden uitgevoerd.

Na vaststelling van het Ruimtelijk Kader en de Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan onderzoeken we in de volgende fase van het plan aan de hand van de uitgangspunten van het ruimtelijk kader hoe we de leefbaarheid en oversteekbaarheid van de IJburglaan kunnen verbeteren. We moeten een balans tussen groen, verblijf, oversteekbaarheid en doorstroming vinden.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten. In de volgende fase van de plannen onderzoeken we aan de hand van de uitgangspunten van het ruimtelijk kader hoe we de leefbaarheid en oversteekbaarheid van de IJburglaan kunnen verbeteren.

5.1.5 Verzoek om breder te kijken naar toegankelijkheid stad per auto

Inspraakreactie
Ongeacht de te kiezen oplossing zal de druk van het autoverkeer toenemen in dit gebied. In onze ogen vraagt dit een bredere kijk naar de toegankelijkheid van de stad per auto. Daarom zouden wij het college willen vragen om met het Rijk het gesprek aan te gaan over de wenselijkheid van meer en bredere toegangswegen naar Amsterdam en daarbij het eventueel toevoegen van toegangen tot de stad in plaats van stevige investeringen in alternatieven zoals het Openbaar Vervoer.

Antwoord
In de Omgevingsvisie 2050, Agenda Amsterdam Autoluw, 30km in de stad en Amsterdam Maakt Ruimte heeft het stadsbestuur plannen vastgelegd met een brede kijk op de toegankelijkheid van en naar de stad. Het projectteam heeft intensief contact met het Rijk over het project Cruciale Mijl IJburglaan, maar gaat niet over de bredere kijk op de toegankelijkheid van de stad per auto. We delen daarom het advies van stadsdeel Oost, inclusief dit verzoek, met het college.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten. Het advies van stadsdeel Oost, inclusief het verzoek om met het Rijk in gesprek te gaan over een bredere kijk op de toegankelijkheid van en naar de stad , delen we met het college.

5.1.6 Verzoek om betrokkenheid in volgende fase(n)

Inspraakreactie
Tot slot zouden wij graag zien dat het stadsdeel nauw betrokken wordt bij de verdere uitwerking van de plannen. De ontwikkelingen zullen, zowel tijdens als na de uitvoering een groot effect hebben op de bestaande bewoners. Het stadsdeel weet als lokaal bestuur wat er speelt in de buurt en werkt met die kennis graag mee aan de verdere planvorming.

Antwoord
Het project Cruciale Mijl IJburglaan zal het stadsdeel in de toekomst nauw betrekken bij de plannen en de keuzes van het college. Ook zullen wij contact zoeken en onderhouden met het gebiedsteam van stadsdeel Oost.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten. In de volgende fase(n) zal het projectteam het stadsdeel nauw betrekken bij de plannen en de keuzes van het college en contact onderhouden met het gebiedsteam van stadsdeel Oost.

5.2 Stadsdeel Noord

Het dagelijkse bestuur van Stadsdeel Noord heeft kennisgenomen van en advies gegeven over de Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan. Hieronder staan de belangrijkste adviespunten beschreven en beantwoord (zie bijlage C voor het volledige advies).

5.2.1 Stadsdeel Noord is te weinig betrokken bij de planvorming

Inspraakreactie
Het dagelijks bestuur (DB) van Stadsdeel Noord is ontstemd dat er niet in een eerdere fase contact is gezocht, zoals dit wel bij het simultaan lopende project Verbinding Zeeburgereiland het geval is geweest. Ook maakt het DB zich zorgen dat er hiermee een projectscope is gedefinieerd waar Noord buiten gelaten is en ziet een trant van stapeling van projecten die, zeker als er niet volledig integraal naar effecten gekeken wordt, impact hebben op de mobiliteit van Noord en verbindingen met de rest van stad & regio.

Antwoord
Het project Cruciale Mijl gaat over de IJburglaan vanaf de Piet Heintunnel tot en met Steigereiland. Geografisch en fysiek raakt het project Cruciale Mijl stadsdeel Noord niet. Wel heeft de keuze voor een ongelijkvloerse voor de kruising Zuiderzeeweg - IJburglaan – waarbij de IJburglaan onder de Zuiderzeeweg doorgaat – effect op het autoverkeer in stadsdeel Noord. Overige kruisingen en onderdelen van de Cruciale Mijl IJburglaan hebben beperkt tot geen effect op stadsdeel Noord.

De effecten van de Cruciale Mijl IJburglaan op stadsdeel Noord zijn enkel verkeerskundig van aard. Daarom hebben we bij de totstandkoming van de plannen met name contact gehad met de Integraal Gebiedsadviseur (IGA) van van stadsdeel Noord en de IGA van Zeeburgereiland. Samen met hen hebben we het effect op stadsdeel Noord geanalyseerd. Dit is onder andere gedaan op basis van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). In deze analyse zijn de effecten van uitvoering van de diverse maatregelen uit het Mobiliteitsplan Noord en Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg meegenomen. De consequentie van deze maatregel betekent dat de auto meer moet omrijden via hoofdwegnetten in plaats van binnendoor via smaller stedelijk wegennet. Dit is ten gunste van voetganger, fiets en OV – de doorstroming van buslijn 37 verbetert en voetgangers en fietsers kunnen sneller en verkeersveiliger de IJburglaan oversteken. Deze maatregel ligt dan ook in lijn met de omgevingsvisie en de visie van Amsterdam Maakt Ruimte.

Voor Zeeburgereiland wordt het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland ontwikkeld. Project Cruciale Mijl IJburglaan is een van de grote infrastructurele projecten, die met elkaar samenhangen binnen dit ruimtelijk kader. De andere projecten gaan over verkennen en realiseren van een nieuwe, definitieve tramstalling (project Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland) en een verbeterde fiets- en OV-verbinding via de Amsterdamsebrug (project Verbinding Zeeburgereiland). Al deze plannen worden in samenhang ontwikkeld.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
In de definitieve Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan wordt het effect van de Cruciale Mijl op stadsdeel Noord opgenomen en nader toegelicht. Ook wordt het Mobiliteitsplan Noord opgenomen als relevante documentatie. In het verdere proces zullen we de afstemming met vertegenwoordigers van Stadsdeel Noord verbeteren en intensiveren.

5.2.2 De effecten voor stadsdeel Noord zijn onderbelicht

Inspraakreactie
Het dagelijks bestuur (DB) vindt dat de focus van het project te veel op de positie van Zeeburgereiland t.o.v. IJburg ligt. Dit terwijl Zeeburgereiland een centrale ligging heeft t.o.v. Noord, Centrum en Oost. Het DB concludeert daarmee dat elke verkeersmaatregel voor auto's op de kruising gevolgen heeft voor verkeer van/naar Noord. Dit terwijl Noord vrijwel niet genoemd wordt in de Nota van Uitgangspunten. Ook het Mobiliteitsplan Noord wordt niet genoemd bij aandachtspunten uit de omgeving & relevante documentatie. Hiermee concludeert het DB dat er niet is voldaan aan het betrekken van vertegenwoordigers/interne stakeholders, aangezien stadsdeel Noord niet betrokken is geweest bij zowel dit traject alsmede de adviesaanvraag.

Antwoord
Een ongelijkvloerse kruising Zuiderzeeweg - IJburglaan heeft gevolgen voor de robuustheid van het autonetwerk. Door de onderdoorgang vervalt de route Schellingwouderbrug – Piet Heintunnel voor autoverkeer. Dat betekent dat autoverkeer een alternatieve route moet volgen:
- Vanaf de S115 via de A10 en de IJburglaan naar de Piet Heintunnel.
- Via de IJtunnel naar het centrum.
- Doorrijden via de Zuiderzeeweg en via de Amsterdamsebrug naar Oost.

De meest geschikte alternatieve route is afhankelijk van de herkomst en van de bestemming en betekent een omrijdafstand van circa 1 kilometer. Afhankelijk van de drukte op de weg betekent dit een extra reistijd van enkele minuten.

De effecten van de Cruciale Mijl zijn enkel verkeerskundig van aard. Daarom is er bij de totstandkoming van de plannen met name contact geweest met de Integraal Gebiedsadviseur (IGA) van stadsdeel Noord. Samen met de IGA hebben we het effect op stadsdeel Noord geanalyseerd. Dit is onder andere gedaan op basis van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). In deze analyse zijn de effecten van uitvoering van de diverse maatregelen uit het Mobiliteitsplan Noord en Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg meegenomen.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
In de definitieve Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan wordt het effect van de Cruciale Mijl op stadsdeel Noord opgenomen en nader toegelicht. We nemen ook het Mobiliteitsplan Noord opals relevante documentatie. In het verdere proces zullen we beter en intensiever afstemmen met vertegenwoordigers van Stadsdeel Noord.

5.2.3 Verwijderen verbinding Schellingwouderbrug en Piet Heintunnel mist onderbouwing

Inspraakreactie
In hoeverre is onderzocht of het huidige autonetwerk in stand kon worden gehouden qua verbindingen en opties qua bereikbaarheid in de verschillende scenario's? In alle scenario's, zelfs bovengrondse, lijkt de verbinding tussen Schellingwouderbrug en Piet Heintunnel weg te zijn zonder hier een duidelijke onderbouwing voor te geven.

Antwoord
Uit onderzoek blijkt dat de enige verkeersveilige en functionerende oplossing voor de kruising Zuiderzeeweg - IJburglaan een ongelijkvloerse kruising is, waarbij het autoverkeer als de dominante en drukste verkeerstroom op de IJburglaan onder de Zuiderzeeweg doorgaat. Hierdoor ontstaat er op straatniveau meer ruimte voor voetganger, fietser, OV en lokaal autoverkeer.

Uit een onderzoek naar verkeersstromen blijkt dat van het verkeer uit Noord vanaf de S115, slechts 4% via de Piet Hein tunnel naar het centrum rijdt. Door de ongelijkvloerse kruising verdwijnt de route Schellingwouderbrug - Piet Heintunnel. Ruimtelijk en verkeerskundig is het niet mogelijk om in de onderdoorgang een veilige extra aansluiting vanaf de Zuiderzeeweg op de Piet Heintunnel te maken.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
In de definitieve Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan wordt de onderbouwing voor het weghalen van de verbinding Schellingwouderbrug – Piet Heintunnel opgenomen.

5.2.4 Onderzoek effect voorkeursscenario 1-min op autonetwerk Noord

Inspraakreactie
Onderzoek wat bij de voorkeursvariant het effect is op de belasting van het autonetwerk in Noord a.g.v. geschetste alternatieve routes en maak dit expliciet. Dit met name voor de alternatieve route via de IJ-tunnel en toeleidende routes (IJdoornlaan-Oost, Volendammerweg/ Purmerweg, Nieuwe Leeuwarderweg).

Antwoord
De effecten voor Noord van voorkeursscenario 1-min zijn onderzocht met het VMA. Een ongelijkvloerse kruising Zuiderzeeweg - IJburglaan heeft gevolgen voor de robuustheid van het autonetwerk. Door de onderdoorgang vervalt de route Schellingwouderbrug – Piet Heintunnel voor autoverkeer. Uit een onderzoek naar verkeersstromen blijkt dat slechts 4 procent van het verkeer uit Noord vanaf de S115 via de Piet Heintunnel naar het centrum rijdt. Dit verkeer zal een andere route moeten volgen als de Cruciale Mijl IJburglaan wordt gerealiseerd. Uit het VMA-onderzoek blijkt dat een deel van het verkeer van de Schellingwouderbrug na realisatie van de Cruciale Mijl IJburglaan gebruik gaat maken van de A10 (via de S115) en de IJtunnel. Dat betekent dat in beide richtingen ongeveer 1.000 voertuigen minder over de Schellingwouderbrug zullen rijden. Voor de A10 en de IJtunnel gaat het om een toename van respectievelijk ongeveer 500 en 350 voertuigen. Voor de IJtunnel gaat het om een toename van minder dan 2 procent ten opzichte van de circa 20.000 voertuigen per dag. Voor de genoemde toeleidende routes gaat het om toenames van 1 tot 3 procent. Dit betekent voor de toeleidende routes IJdoornlaan-Oost, Volendammerweg/Purmerweg, Nieuwe Leeuwarderweg niet een significante extra belasting van de kruispunten. De effecten van de maatregelen Cruciale Mijl IJburglaan op de doorstroming van fiets, voetgangers en OV in Noord zijn dus te verwaarlozen.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
In de definitieve Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan wordt het effect van de Cruciale Mijl op stadsdeel Noord opgenomen en nader toegelicht.

5.2.5 Verduidelijk effect op openbaar vervoer en langzaam verkeer voor Noord

Inspraakreactie
(Extra) reistijd voor autoverkeer lijkt minder zwaar te wegen dan doorstroming van langzaam verkeer en OV, maar als omrijden in Noord richting IJ-tunnel of A10 leidt tot extra belasting van kruispunten op bovengenoemde routes (IJdoornlaan-Oost, Volendammerweg/Purmerweg, Nieuwe Leeuwarderweg), gaat dit mogelijk ook ten koste van doorstroming fiets, voetgangers en OV in Noord. Aantrekkelijke OV-alternatieven zijn voor Noord belangrijk als alternatief voor de auto. In de richting van Oost is een opgewaardeerde lijn 37 wat Noord betreft ook 'cruciaal'. Onderbouw duidelijker of en hoe het voorkeursscenario bijdraagt aan toekomstige opwaardering van lijn 37 onderzoek de effecten op bredere netwerken in Noord.

Antwoord
Door de ongelijkvloerse kruising Zuiderzeeweg - IJburglaan - waarbij de IJburglaan onder de Zuiderzeeweg doorgaat - is het voor buslijn 37 makkelijker om de IJburglaan over te steken. Dit verbetert de doorstroming en betrouwbaarheid van buslijn 37.

De effecten voor Noord van het voorkeursscenario voor de Cruciale Mijl IJburglaan zijn verder onderzocht met het verkeermodel Amsterdam. De berekende toenames van autoverkeer op de toeleidende routes IJdoornlaan-Oost, Volendammerweg/Purmerweg, Nieuwe Leeuwarderweg zijn gering en leiden niet tot een significante extra belasting van de kruispunten. Voor de genoemde toeleidende routes gaat het om toenames van 1 tot 3 procent. De effecten van de maatregelen Cruciale Mijl op de doorstroming van fiets, voetgangers en OV in Noord zijn dus te verwaarlozen.

Tot welke aanpassingen leidt dit?
In de definitieve Nota van Uitgangspunten wordt het effect van de Cruciale Mijl op buslijn 37 opgenomen en nader toegelicht.

6 Hoe nu verder

6.1 Besluitvorming

De Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan wordt samen met deze Nota van Beantwoording voorgelegd aan de gemeenteraad, die deze vaststelt. Met dit besluit wordt het voorkeursscenario voor de Cruciale Mijl IJburglaan vastgesteld (voorkeursbesluit) en wordt PBI-fase 2 afgerond. Volgens de huidige planning wordt dit voorkeursbesluit in 2024 genomen. Daarnaast worden de plannen ter advies voorgelegd aan de stadsdeelcommissie en het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost adviseert het college van B en W. Met de vastgestelde Nota van Uitgangspunten kunnen de plannen verder worden uitgewerkt in PBI-fase 3.

6.2 Vervolgproces project

In PBI-fase 3 wordt het voorkeursscenario uit PBI-fase 2 aan de hand van de uitgangspunten uit de vastgestelde Nota van Uitgangspunten uitgewerkt in een duidelijk geformuleerde oplossing. In deze fase worden de functionele en technische eisen definitief beschreven, worden aanvullende onderzoeken gedaan (tabel 2) en wordt het Programma van Eisen vastgesteld. PBI-fase 3 wordt afgesloten met een definitiebesluit. In de Ontwerpfase (PBI-fase 4) wordt onder andere een definitief ontwerp gemaakt, een raming van uitvoerings- en beheerkosten, een beheerplan en een risicoanalyse. PBI-fase 4 wordt afgerond met een uitvoerings- en kredietbesluit door de gemeenteraad. Hiermee komt geld vrij voor de aanbesteding en uitvoering van het project. Nadat het uitvoerings- en kredietbesluit is genomen, start de realisatiefase (PBI-fase 5). In deze fase wordt het werk aanbesteed en de opdracht gegund aan een aannemer, die het werk voorbereidt en uitvoert. Oplevering van het project is volgens de globale planning in 2032 (tabel 1).

Naast deze vervolgstappen worden al in 2024 enkele maatregelen uitgevoerd voor het realiseren van tijdelijke haltevoorzieningen rondom de Sluisbuurt:

1. Aanleg van een nieuwe tijdelijke bushalte (lijn 37) ter hoogte van de Sluisbuurt, tussen beide rotondes op de Zuiderzeeweg.
2. Vergroten van de capaciteit op de perrons voor tramhalte Zuiderzeeweg (lijn 26), met meer loop- en wachtruimte voor reizigers.
3. Vergroten en veiliger maken van de voetgangersoversteek over de IJburglaan (tussen de tramhalte Zuiderzeeweg en de Sluisbuurt), zodat meer loop- en wachtruimte ontstaat en een betere oversteekbaarheid van de IJburglaan.
4. Vergroten van de capaciteit van het westelijke perron (zuidelijke richting naar Amstelstation) van de bestaande bushalte Zuiderzeeweg (lijn 37).

Tabel 1. Globale planning

Mijlpaal	Planning
Voorkeursbesluit (einde PBI-fase 2)	2024
Vaststelling Programma van Eisen (einde PBI-fase 3)	2026
Uitvoeringsbesluit (einde PBI-fase 4)	2028
Start voorbereiding en uitvoering (schop in de grond)	2028
Oplevering werk (einde PBI-fase 5)	2033

Tabel 2. Vervolgonderzoeken

Thema – subthema	Vervolgonderzoek (beknopte omschrijving)
Leefbaarheid (Ruimtelijke kwaliteit) – lange(re) onderdoorgang	Onderzoek technische maatregelen inclusief kostenramingen om eventuele verlenging van de onderdoorgang in de toekomst niet onmogelijk te maken.
Leefbaarheid (Ruimtelijke kwaliteit) – creëren van één stadswijk	Optimaliseer en verbeter de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit in het ontwerp binnen de kaders van voorkeursscenario 1-min: onderzoek maatregelen die zorgen voor betere mogelijkheden voor fietsers en voetgangers om de IJburglaan en Zuiderzeeweg over te steken (zoals bijvoorbeeld: meer ruimte, minder wachttijd). onderzoek hoe de groenstructuur langs de IJburglaan kan zorgen voor samenhang tussen de wijken en hoe de toename van asfalt ten koste van groen zo veel mogelijk beperkt kan worden. onderzoek hoe het Zeeburgerplein als verblijfsplek ingericht kan worden (bijvoorbeeld door de snelheid daar te verlagen, door groen en door voorzieningen). onderzoek hoe de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verbeterd kan worden (bijvoorbeeld Ruime opstelcapaciteit, veilige oversteekplaatsen).
Leefbaarheid (Ruimtelijke kwaliteit) – zorgen over gezondheid	Onderzoek de haalbaarheid van een snelheid van 50 km/u in de onderdoorgang.
Leefbaarheid (Ruimtelijke kwaliteit) – zorgen over gezondheid	Nader onderzoek naar de effecten van de voorgestelde maatregelen (de korte onderdoorgang en verplaatsing van de trambaan) op geluid en luchtkwaliteit voor de omgeving. Met daarbij een nader onderzoek hoe het effect op geluid en luchtkwaliteit door aanvullende maatregelen zoveel mogelijk kan worden beperkt.
Leefbaarheid (Ruimtelijke kwaliteit) – zorgen over gezondheid	Onderzoek of en hoeveel sluipverkeer door de Sportheldenbuurt verwacht als er een korte onderdoorgang komt, waarbij de verbinding tussen de Zuiderzeeweg en de Piet Heintunnel vervalt en een deel van het autoverkeer op het Zeeburgereiland een andere route zal kiezen. Onderzoek daarbij welke maatregelen nodig zijn om dit zoveel mogelijk te beperken.
Leefbaarheid (Ruimtelijke kwaliteit) – zorgen over gezondheid	Onderzoek de mogelijkheid (kosten en haalbaarheid) om de tunnelmonden uit te voeren met geluidsabsorberende wanden.
Bereikbaarheid – zorgen over planning	Onderzoek hoe het werk kan worden uitgevoerd (onder andere planning, fasering, veiligheid), wat de gevolgen zijn voor het verkeer en omwonenden en hoe we overlast kunnen beperken.
Bereikbaarheid – Verbeteren doorstroming verkeer	Onderzoek voor alle kruispunten op het traject Cruciale Mijl IJburglaan welke verkeersregelinstallaties (VRI's) nodig zijn om het verkeer op een veilige manier af te wikkelen, maar waarbij de verkeers-aantrekkende werking beperkt is.
Enneüs Heermabrug – Uitbreiding Enneüs Heermabrug met rijstroken en fietsbrug	Werk het verkeerskundig ontwerp van de kruispunten bij Steigereiland (Haringbuisdijk en Schokkerjachtdijk) verder uit, waarbij de oversteekbaarheid van de IJburglaan zo goed mogelijk blijft (beperken barrièrewerking). Onderzoek daarbij de mogelijkheid voor een verkeersregeling waarbij voetgangers en fietsers apart groen krijgen ten opzichte van het afslaande autoverkeer naar de IJburglaan.
Participatie	Onderzoek de consequenties van de voorgestelde plannen van de vier projecten op het watersysteem op het Zeeburgereiland en werk het watersysteem integraal verder uit. Betrek Rijkswaterstaat en Waternet bij dit onderzoek en haal aanvullende eisen en wensen op.

6.3 Participatie

Wanneer we het voorkeursbesluit uitwerken in een ontwerp, zullen we de omgeving betrekken. Daarvoor zullen meet-ups Zeeburgereiland worden georganiseerd en indien nodig ook aparte bewonersbijeenkomsten of bijvoorbeeld een enquête.
Voordat de aannemer kan starten moeten we de plannen volgens de Omgevingswet nog in een Omgevingsplan vastleggen. Op deze stap is bezwaar en beroep mogelijk. Op de internetsite van de gemeente kunt u de stand van zaken volgen.

Bijlage A Overzicht referentienummers per thema

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

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

Bijlage B Advies Stadsdeel Oost

Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Cruciale Mijl IJburglaan
Portefeuille:	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Directie:	V&OR / Ingenieursbureau
Datum behandeling staf WH	10 juli 2023
Datum adviesaanvraag:	18 september 2023
Deadline ontvangst advies:	17 november 2023
Advies mailen naar:	p.blummel@amsterdam.nl en e.meisner@amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:	Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	Ja, presentatie aan bestuurders stadsdeel Oost (Vermin en Vroege) op 19 jan.'23

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Oost
Procesbegeleider:	Jasper John
Datum weekstart/staf:	02-10-2023
Datum stadsdeelcommissie:	17-10-2023 (voorbereidend)/07-11-2023 (besluitvormend)
Datum dagelijks bestuur:	10-10-2023 (concept advies)/14-11-2023 (definitief advies)
Registratienr. (optioneel):	Z-23-52798

Over gevraagde adviezen: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betrekt college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

Adviesvraag college

Formuleer hier de vraag aan het dagelijks bestuur

Adviesvraag

Stadsdeel Oost wordt gevraagd om advies te geven over de Cruciale Mijl IJburglaan:

1. Welke knelpunten / risico's ziet stadsdeel Oost als er geen maatregelen worden genomen op de IJburglaan of als maatregelen worden uitgesteld?
2. Wat vindt stadsdeel Oost van de NvU waarbij gekomen is tot het voorkeursscenario van de Cruciale Mijl IJburglaan (scenario 1 onderdoorgang) en doet dit voldoende recht aan de verschillende belangen (leefbaarheid omwonenden en gebruikers IJburglaan (voetganger, fiets, OV, auto))?
3. Welke aandachtspunten wil stadsdeel Oost meegeven bij de uitwerking en realisatie van scenario 1?

Vervolgstappen

Gelijktijdig met deze adviesvraag aan stadsdeel Oost lopen de adviesaanvragen voor het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en voor de infrastructurele projecten Definitieve Tramstalling en Verbinding Zeeburgereiland (fiets en OV). Deze adviesaanvragen verlopen parallel aan de inspraakperiode waarin bewoners en belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om te reageren op de plannen. De inspraakreacties worden gebundeld in een Nota van

beantwoording en waar mogelijk verwerkt in de definitieve Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl. De Nota van Uitgangspunten, de Nota van beantwoording en het advies van stadsdeel Oost worden gezamenlijk ter besluitvorming voorgelegd aan college en gemeenteraad begin 2024.

De Cruciale Mijl IJburglaan is onderdeel van het mobiliteitsprogramma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde.

Conceptadvies DB:
Het dagelijks bestuur formuleert hier -indien van toepassing- t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

Allereerst wil het stadsdeel opmerken dat wij blij zijn dat er plannen liggen voor het verbeteren van de totale bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg. Iets wat gelet op de geplande ontwikkelingen van zowel IJburg als het Zeeburgereiland ook hoog nodig is. Toch zijn wij ook van mening dat met de huidige plannen een stadswijk ontwikkelen die wordt gesplitst door een ´stadssnelweg`. Waarbij de bewoners van die stadswijk in een autoluwe wijk komen te wonen met volop zicht op de auto´s die de stad in en uit rijden. De keuzes van vandaag zullen de toekomst van dit gebied nog decennia lang bepalen.

1. **Welke knelpunten / risico's ziet stadsdeel Oost als er geen maatregelen worden genomen op de IJburglaan of als maatregelen worden uitgesteld?**

De grote hoeveelheid auto's en daarmee de doorstroming zijn in onze ogen nu al een probleem. Hierbij gaat het ons vooral om de aantasting van de leefbaarheid. Wanneer er niks gebeurt zal deze druk, met de groei van zowel Zeeburgereiland als IJburg nog meer toenemen. Dit zal leiden tot onacceptabele situaties.

2. **Wat vindt stadsdeel Oost van de NvU waarbij gekomen is tot het voorkeursscenario van de Cruciale Mijl IJburglaan (scenario 1 onderdoorgang) en doet dit voldoende recht aan de verschillende belangen (leefbaarheid omwonenden en gebruikers IJburglaan (voetganger, fiets, OV, auto))?**

In de voorliggende nota van uitgangspunten wordt voorgesteld om het scenario 1-min als voorkeursscenario verder uit te werken. Dit is de variant met korte onderdoorgang (max 170 m) onder de Zuiderzeeweg en met een nieuwe voetgangers/fietsersbrug aan de noordzijde van de Enneus Heermabrug. Wat het stadsdeel betreft zou scenario twee met een tunnel van 600 meter het voorkeurscenario moeten zijn. Dit scenario scoort het best op de Multicriteria Analyse en geeft de meeste kansen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid. Daarnaast biedt deze variant de meeste mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw in de Baaibuurt Oost. Wij begrijpen echter dat de fors hogere investering- en onderhoudskosten van dit scenario financieel onhaalbaar zijn.

Het scenario 1-min is wat ons betreft echter ook niet de oplossing voor de opgaven die voor ons liggen. Wat het stadsdeelbestuur betreft is dit de kans om een gehechte stadswijk te ontwikkelen die gericht is op de toekomst in plaats van een wijk die doorsneden zal blijven door 2 x 3 rijbanen voor de auto.
Passend bijde nieuwe denkrichting van de stad waarin de auto een steeds minder prominente rol krijgt ten gunste van de noden van alle bewoners.
Bij het scenario 1-min krijgt de auto te veel de ruimte. Dit ten koste van de ruimtelijke kwaliteit en hiermee de ruimte voor groen, ontmoeten, spelen, voetgangers en fietsersWat het stadsdeel betreft moet scenario 1 dan ook het voorkeursscenario zijn.

3. **Welke aandachtspunten wil stadsdeel Oost meegeven bij de uitwerking en realisatie van scenario 1?**

Wij zouden het college willen vragen om in de verdere uitwerking van de plannen te kijken waar meer ruimte gevonden kan worden voor groen en de auto een minder prominente rol in het straatbeeld kan krijgen. Iets wat niet los te zien is van een verbetering van het openbaar vervoer en de ruimte voor de fiets en voetgangers.

Ongeacht de te kiezen oplossing zal de druk van het autoverkeer toenemen in dit gebied. In onze ogen vraagt dit en bredere kijk naar de toegankelijkheid van de stad per auto. Daarom zouden wij het college willen vragen om met het Rijk het gesprek aan te gaan over de wenselijkheid van meer en bredere toegangswegen naar Amsterdam en daarbij

het eventueel toevoegen van toegangen tot de stad in plaats van stevige investeringen in alternatieven zoals het Openbaar Vervoer.

Tot slot zouden wij graag zien dat het stadsdeel nauw betrokken wordt bij de verdere uitwerking van de plannen. De ontwikkelingen zullen, zowel tijdens als na de uitvoering een groot effect hebben op de bestaande bewoners. Het stadsdeel weet als lokaal bestuur wat er speelt in de buurt en werkt met die kennis graag mee aan de verdere planvorming.

Advies stadsdeelcommissie:
Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

Voor het volledige advies van de stadsdeelcommissie wordt verwezen naar de adviesvraag ten aanzien van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland. In dit advies worden de volgende adviezen gegeven die in het specifiek betrekking hebben op de Cruciale Mijl IJburglaan.

- Te streven naar een groen, verbonden en leefbaar Zeeburgereiland, wat tot gevolg heeft dat het grootste deel van het autoverkeer op de IJburglaan ondergronds gebracht dient te worden (zoals vormgegeven in voorkeursscenario 2);

In aanvulling hierop adviseert de commissie het volgende:
In ieder geval 1 ondergang te creëren voor fietsers en voetgangers onder de Zuiderzeeweg. Ongeacht de variant die uiteindelijk voor de Cruciale Mijl IJburglaan wordt gekozen

Dit voorstel is unaniem aangenomen.

En het volgende:
Tegen de uitbreiding van de 2x3-rijbanen op de IJburglaan te adviseren.

Dit voorstel is aangenomen door een meerderheid maar met een tegenstem van de fracties van de VVD en Denk.

Finaal advies DB:
Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Allereerst wil het stadsdeel opmerken dat wij blij zijn dat er plannen liggen voor het verbeteren van de totale bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg. Iets wat gelet op de geplande ontwikkelingen van zowel IJburg als het Zeeburgereiland ook hoog nodig is. Toch zijn wij ook van mening dat met de huidige plannen een stadswijk ontwikkelen die wordt gesplitst door een ´stadssnelweg`. Waarbij de bewoners van die stadswijk in een autoluwe wijk komen te wonen met volop zicht op de auto´s die de stad in en uit rijden. De keuzes van vandaag zullen de toekomst van dit gebied nog decennia lang bepalen.

1. **Welke knelpunten / risico's ziet stadsdeel Oost als er geen maatregelen worden genomen op de IJburglaan of als maatregelen worden uitgesteld?**

De grote hoeveelheid auto's en daarmee de doorstroming zijn in onze ogen nu al een probleem. Hierbij gaat het ons vooral om de aantasting van de leefbaarheid. Wanneer er niks gebeurt zal deze druk, met de groei van zowel Zeeburgereiland als IJburg nog meer toenemen. Dit zal leiden tot onacceptabele situaties.

2. **Wat vindt stadsdeel Oost van de NvU waarbij gekomen is tot het voorkeursscenario van de Cruciale Mijl IJburglaan (scenario 1 onderdoorgang) en doet dit voldoende recht aan de verschillende belangen (leefbaarheid omwonenden en gebruikers IJburglaan (voetganger, fiets, OV, auto))?**

In de voorliggende nota van uitgangspunten wordt voorgesteld om het scenario 1-min als voorkeursscenario verder uit te werken. Dit is de variant met korte onderdoorgang (max 170 m) onder de Zuiderzeeweg en met een nieuwe voetgangers/fietsersbrug aan de noordzijde van de Enneus Heermabrug. Wat de stadsdeelcommissie betreft zou er moeten worden gestreefd naar een groen, verbonden en leefbaar Zeeburgereiland, wat tot gevolg heeft dat het grootste deel van het autoverkeer op de IJburglaan ondergronds gebracht dient te worden. Wat het stadsdeel betreft zou scenario twee met een tunnel van 600 meter dan ook het voorkeurscenario moeten zijn. Dit scenario scoort het best op de Multicriteria Analyse en geeft de meeste kansen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid. Daarnaast biedt deze variant de meeste mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw in de Baaibuurt Oost. Wij begrijpen echter dat de fors hogere investering- en onderhoudskosten van dit scenario financieel onhaalbaar zijn.

Het scenario 1-min is wat ons betreft echter ook niet de oplossing voor de opgaven die voor ons liggen. Wat het stadsdeelbestuur betreft is dit de kans om een gehechte stadswijk te ontwikkelen die gericht is op de toekomst in plaats van een wijk die doorsneden zal blijven door 2 x 3 rijbanen voor de auto. Hierbij is wat de stadsdeelcommissie betreft 2 x 3 rijbanen zeer onwenselijk.
Passend bij de nieuwe denkrichting van de stad waarin de auto een steeds minder prominente rol krijgt ten gunste van de noden van alle bewoners.
Bij het scenario 1-min krijgt de auto te veel de ruimte. Dit ten koste van de ruimtelijke kwaliteit en hiermee de ruimte voor groen, ontmoeten, spelen, voetgangers en fietsers. Wat het stadsdeel betreft moet, gelet op de financiële onhaalbaarheid van scenario 2, scenario 1 dan ook het voorkeursscenario zijn.

3. **Welke aandachtspunten wil stadsdeel Oost meegeven bij de uitwerking en realisatie van scenario 1?**

Wij zouden het college willen vragen om in de verdere uitwerking van de plannen te kijken waar meer ruimte gevonden kan worden voor groen en de auto een minder prominente rol in het straatbeeld kan krijgen. Iets wat niet los te zien is van een verbetering van het openbaar vervoer en de ruimte voor de fiets en voetgangers.

Ongeacht de te kiezen oplossing zal de druk van het autoverkeer toenemen in dit gebied. In onze ogen vraagt dit en bredere kijk naar de toegankelijkheid van de stad per auto. Daarom zouden wij het college willen vragen om met het Rijk het gesprek aan te gaan over de wenselijkheid van meer en bredere toegangswegen naar Amsterdam en daarbij het eventueel toevoegen van toegangen tot de stad in plaats van stevige investeringen in alternatieven zoals het Openbaar Vervoer.

Hierbij is de stadsdeelcommissie van mening dat er in ieder geval 1 ondergang moet worden gecreëerd voor fietsers en voetgangers onder de Zuiderzeeweg. Ongeacht de variant die uiteindelijk voor de Cruciale Mijl IJburglaan wordt gekozen.

Tot slot zouden wij graag zien dat het stadsdeel nauw betrokken wordt bij de verdere uitwerking van de plannen. De ontwikkelingen zullen, zowel tijdens als na de uitvoering een groot effect hebben op de bestaande bewoners. Het stadsdeel weet als lokaal bestuur wat er speelt in de buurt en werkt met die kennis graag mee aan de verdere planvorming.

Bijlage C Advies Stadsdeel Noord

Ongevraagd advies DB Noord omtrent cruciale mijl

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Noord
Procesbegeleider:	Darren Rijsdijk
Datum weekstart/staf:	20-11-2023
Datum stadsdeelcommissie:	
Datum dagelijks bestuur:	5-12-2023
Registratienr. (optioneel):	…

Over gevraagde adviezen: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betrekt college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).
Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

Conceptadvies DB:
Het dagelijks bestuur formuleert hier -indien van toepassing- t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

Ongevraagd advies DB Noord over Cruciale Mijl.
Het DB is ontstemd dat er niet in een eerdere fase contact is gezocht met stadsdeel Noord, zoals dit wel bij het simultaan lopende traject omtrent de het traject rond de voorkeursalternatief en het Milieueffectrapport (MER) voor het project Verbinding Zeeburgereiland wel het geval is geweest. Ook maakt het DB zich zorgen dat er hiermee een projectscope is gedefinieerd waar Noord buiten gelaten is en ziet een trant van stapeling van projecten die, zeker als er niet volledig integraal naar effecten gekeken wordt, impact hebben op de mobiliteit van Noord en verbindingen met de rest van stad & regio.

Het DB vindt dat de focus van het project teveel op de positie van Zeeburgereiland t.o.v. IJburg ligt. Dit Terwijl Zeeburgereiland een centrale ligging heeft t.o.v. Noord, Centrum en Oost. Het DB concludeert daarmee dat elke verkeersmaatregel voor auto's op de kruising gevolgen heeft voor verkeer van/naar Noord. Dit terwijl Noord vrijwel niet genoemd wordt in de Nota van Uitgangspunten. Ook het Mobiliteitsplan Noord wordt niet genoemd bij aandachtspunten uit de omgeving & relevante documentatie. Hiermee concludeert het DB dat er niet is voldaan aan het betrekken van vertegenwoordigers/interne stakeholders, aangezien stadsdeel Noord niet betrokken is geweest bij zowel dit traject alsmede de adviesaanvraag.

Vragen vanuit Noord.
Er wordt vermeld dat de autobereikbaarheid tussen Zeeburgereiland en centrum iets afneemt omdat er vanaf de Zuiderzeeweg geen afslag meer is naar de Piet Heintunnel.
Wat zijn de consequenties voor verkeer vanuit Noord? Waarom wordt hier alleen gefocust op Centrum en niet de andere aanliggende gebieden, waaronder Noord? Hoeveel verkeer maakt nu gebruik van deze route?

In hoeverre is onderzocht of het huidige autonetwerk in stand kon worden gehouden qua verbindingen en opties qua bereikbaarheid in de verschillende scenario's? In alle scenario's, zelfs bovengrondse, lijkt de verbinding tussen Schellingwouderbrug en Piet Heintunnel weg te zijn zonder hier een duidelijke onderbouwing voor te geven.

Advies vanuit Noord

Onderzoek wat bij de voorkeursvariant het effect is op de belasting van het autonetwerk in Noord a.g.v. geschetste alternatieve routes en maak dit expliciet. Dit met name voor de alternatieve route via de IJ-tunnel en toeleidende routes (IJdoornlaan-Oost, Volendammerweg/Purmerweg, Nieuwe. Leeuwarderweg).

(Extra) reistijd voor autoverkeer lijkt minder zwaar te wegen dan doorstroming van langzaam verkeer en OV, maar als omrijden in Noord richting IJ-tunnel of A10 leidt tot extra belasting van kruispunten op bovengenoemde routes, gaat dit mogelijk ook ten koste van doorstroming fiets, voetgangers en OV in Noord. Daarom graag gedegen onderzoek wat de effecten zijn op het bredere netwerken.

Aantrekkelijke OV-alternatieven zijn voor Noord belangrijk als alternatief voor de auto. In de richting van Oost is een opgewaardeerde lijn 37 wat Noord betreft ook 'cruciaal'. Onderbouw duidelijker of en hoe de voorkeursvariant bijdraagt aan toekomstige opwaardering.

Tenslotte: zoals de proef met de knip in de Weesperstaat illustreerde, hebben netwerkingrepen vaak impact op de hele stad. Dat vraagt om een helicopterview en tijdig betrekken van belanghebbenden bij het proces vanaf PBI fase 1. Stadsdeel Noord was dan ook liever al betrokken geweest bij weging van de varianten en niet pas nadat al een keuze lijkt te zijn bepaald. Noord hoort graag de beweegredenen waarom dit niet tot stand is gekomen en hoe dit in het vervolg voorkomen gaat worden.

Advies stadsdeelcommissie
De stadsdeelcommissie adviseert aan het DB.

De stadsdeelcommissie steunt het advies van het dagelijks bestuur.