Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording

Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland

PBI-fase 2
juli 2024

Auteur(s)
Movares en Ingenieursbureau en gemeente Amsterdam

Opdrachtgever
Verkeer en Openbare Ruimte - gemeente Amsterdam

Contactpersonen
Edwin Meisner / Barbara Meltzer



Inhoudsopgave

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

4 Inspraakreacties 18

4.1 Locatiekeuze tramstalling 18
4.2 Variantenkeuze (dubbelruimtegebruik): stalling in de open lucht of inpandige stalling 19
4.3 Capaciteit en materieel tramstalling 20
4.4 Functie Oostpunt 21
4.5 Ruimtelijke/technische inpassing 22
4.6 Wateroverlast Oostpunt 23
4.7 Bestaande voorzieningen 24
4.8 Planning en proces 25
4.9 Financiële haalbaarheid 25

5 Advies stadsdeel Oost 27

6 Hoe nu verder 29

6.1 Besluitvorming 29
6.2 Participatie 29
6.3 Onderzoeken 29

Bijlagen

Bijlage 1 Overzicht referentienummers per thema 31
Bijlage 2 Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur - Stadsdeel Oost 34

Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording (NvB) met daarin de inspraakreacties op de Nota van Uitgangspunten (NvU) Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland en de beantwoording op de inspraakreacties. Het project Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland gaat over de aanleg van een nieuwe, definitieve tramstalling. Deze moet de bestaande, tijdelijke tramstalling in Baaibuurt Oost gaan vervangen.

Dit project hangt samen met 3 andere projecten: Ruimtelijk Kader, Cruciale Mijl en Verbinding 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 voor het ene project meer tijd om het voorkeursalternatief uit te werken dan voor 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.

Leeswijzer

Deze Nota van Beantwoording bevat de beantwoording van de inspraakreacties op de Nota van Uitgangspunten Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland. Voor de volledige projectomschrijving en een onderbouwing van de variantenafweging verwijzen we naar de Nota van Uitgangspunten.

In hoofdstuk 1 staat een beknopte toelichting op de context en samenhang met de andere projecten, de aanleiding, projectdoelstelling en uitgangspunten van het project Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland.

In hoofdstuk 2 geven we een toelichting op de opzet van de inspraak, de aanpak van de communicatie en de manier waarop we de inspraakreacties verwerken.

In hoofdstuk 3 beantwoorden we de meer algemene inspraakreacties die niet op een van de specifieke projecten van toepassing zijn.

In hoofdstuk 4 beantwoorden we de reacties die gaan over Nota van Uitgangspunten Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland, uitgesplitst naar thema. We geven aan wat er in de definitieve stukken is aangepast en wat we in de vervolgfase nog verder onderzoeken of uitwerken.

In hoofdstuk 5 behandelen we het advies van Stadsdeel Oost en geven we aan of de stukken op basis daarvan worden aangepast.

In hoofdstuk 6 leggen we het vervolgproces uit en staat het overzicht van de vervolgonderzoeken.

In de bijlage vindt u het advies van Stadsdeel Oost en 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 wij een groot aantal inspraakreacties ontvangen. We hebben deze 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 1 van de 4 nota's, dan kunt u deze met uw referentienummer opvragen via inspraak.zeeburgereiland@amsterdam.nl.

Projectbeschrijving

1.1 Context en 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 langetermijnvisie 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 maateregelen wordt het gebied niet alleen bereikbaarder, maar ze dragen ook bij aan een betere openbare ruimte.
Drie grote maatregelen uit dit plan zorgen over 5 tot 10 jaar voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers en voor een betere doorstroming van openbaar vervoer, fietsen en auto's:

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

Doel van deze fase (PBI-fase 2) is om te komen tot een afgewogen voorkeursvariant voor de locatie van de nieuwe tramstalling, zodat de gemeenteraad op basis daarvan een voorkeursbesluit kan nemen. Bij de afweging moeten we kijken naar de ambities van de gebiedsontwikkeling, naar hoe we de bereikbaarheid kunnen verbeteren, naar het politiek draagvlak en naar de financiële haalbaarheid. De variantenstudie die ten grondslag ligt aan de keuze voor de voorkeursvariant is vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten.

1.3 Voorkeursvariant – locatie Oostpunt

Een definitieve tramstalling voor de tramlijn 26 (ook wel IJtram genoemd) kan het beste op de Oostpunt worden gerealiseerd. Vanwege de geplande uitbreiding van de IJtram en de woningbouwplannen op het Zeeburgereiland moet de nieuwe stalling uiterlijk in 2032 in gebruik zijn. In deze fase is er zicht op financiële dekking voor een tramstalling in de open lucht. In de komende periode zal de gemeente onderzoeken of en hoe de bouw van een tramstalling in een gebouw financieel haalbaar is.

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 inspraakreacties konden op ieder project afzonderlijk reageren of een reactie geven op het geheel van plannen.

2.2 Inzet van communicatiemiddelen

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

1. Een inspraakkrant waarin we de toekomst van het eiland, de projecten en de planning toelichtten.
2. Advertenties in lokale kranten zoals Het Parool de De Brugkrant.
3. Een korte animatievideo met de plannen op hoofdlijnen en informatie over de manier waarop je kon inspreken.
4. Een tijdelijke website amsterdam.nl/inspraakzeeburgereiland met 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 acht 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 de 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.
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 vier projecten. Het gaat daarbij om punten die bij geen enkel project hoorden of om punten die juist betrekking hadden op meerdere projecten. Inspraakreacties over bijvoorbeeld verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid en suggesties voor het OV gaan over meerdere projecten. Inspraakreacties over bijvoorbeeld handhaving horen bij geen enkel project.

3.1 Verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid

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

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

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

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

Verder is het relevant om te vermelden dat de gemeente voor de hele stad werkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit met het 'Actieplan Schone Lucht' (oktober 2019) en de 'Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026' (juni 2023). Ons uitgangspunt is om het probleem bij de bron aan te pakken: het voorkomen van uitstoot van vieze stoffen. Door de milieuzones stapsgewijs uit te breiden, verwachten we dat de luchtkwaliteit aanzienlijk verbetert. De transitie 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, omdat deze korter is 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 Oostelijke 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

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

overleg met Rijkswaterstaat en een nieuw bestuurlijk besluit vereisen.

3.3 Drukte en betrouwbaarheid OV

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

3.3.1 Tramlijn 26 en metro als vervanging voor de tram

De gemeente en het GVB herkennen de inspraakreacties die gaan over het niet goed functioneren van tramlijn 26. Maar voorlopig heeft de tramlijn nog voldoende capaciteit om het verwachte aantal reizigers te vervoeren. De uitval op het totale tramnet van Amsterdam ligt in 2023 een factor 1,7 hoger dan bij tramlijn 26. De uitval op tramlijn 26 is dus aanzienlijk lager dan het stedelijk gemiddelde bij tram. Door de aanpassingen in de Piet Heintunnel in 2019-2020 is de betrouwbaarheid van lijn 26 flink toegenomen (minder uitval en calamiteiten).
Maar als de lijn uitvalt, dan zijn de gevolgen meteen groot. De gemeente en het GVB begrijpen de frustratie die dit teweeg brengt goed.
De reizigers die dan op een andere manier hun weg moeten zoeken, veroorzaken extra drukte op de weg. Er worden bussen ingezet 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 autoverkeer tegen te komen. Door de noordligging is er ook geen kruising meer van tramlijn 26 met de op- en afritten van de A10, wat de betrouwbaarheid van de tramlijn ook ten goede komt. Meer informatie daarover vindt u in de Nota van Uitgangspunten en Nota van

Beantwoording van de Cruciale Mijl IJburglaan. Omdat het aantal inwoners rond de tramlijn toeneemt en omdat de Hogeschool Inholland opent, verhogen we op werkdagen de frequentie van tramlijn 26. Nu rijdt tram26 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 door 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 twee 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 de fietspaden 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 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 over de Afsluitdijk). Bovendien kom je bij deze routes langs nog meer bebouwing. Op deze alternatieve routes is de kans op incidenten met mogelijke slachtoffers groter dan via de route over de Schellingwouderbrug. De route via de Schellingwouderbrug is dus, bekeken voor heel

Nederland, veiliger.
Het transport dat niet door een categorie C-tunnel mag is 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 wel door een categorie C-tunnel mogen rijden en dus waarschijnlijk een 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 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 binnenkort al 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 Inspraakreacties

In dit hoofdstuk behandelen we de inspraakreacties die specifiek betrekking hebben op de Nota van Uitgangspunten Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland.
Voordat we overgingen tot beantwoording hebben we eerst de privacygevoelige informatie van de inspraakreacties verwijderd. Vervolgens hebben we de inspraakreacties uitgesplitst in verschillende inspraakreactiepunten. Daarna hebben we gekeken of deze punten daadwerkelijk betrekking hebben op het project Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland, of dat ze misschien over een ander project of zelfs over iets heel anders gingen. Omdat meerdere mensen gelijke inspraakreacties hebben ingediend, hebben we ze samengevoegd tot onderstaande thema's.
Als u uw inspraakreactie niet terugvindt in een van de onderstaande thema's, dan hebben we waarschijnlijk geoordeeld dat deze bij de algemene inspraakreacties hoort (zie hoofdstuk 3 onder algemene reacties). Of dat de reactie ging over één van de andere projecten op Zeeburgereiland. U vindt de beantwoording dan terug in één van de Nota's van Beantwoording van de andere projecten. U kunt ook met uw referentienummer de reactie opvragen bij inspraak. zeeburgereiland@amsterdam.nl die bij uw zienswijze hoort.
In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste inspraakreacties thematisch gebundeld en beantwoord.
We onderscheiden de volgende thema's:

1 Locatiekeuze tramstalling
2 Variantenkeuze (dubbelruimtegebruik): stalling in de open lucht of inpandige tramstalling
3 Materieel en capaciteit tramstalling
4 Functie Oostpunt
5 Ruimtelijke/technische inpassing
6 Wateroverlast Oostpunt
7 Bestaande voorzieningen
8 Planning en proces
9 Financiële haalbaarheid

4.1 Locatiekeuze tramstalling

In PBI-fase 1 zijn 13 mogelijke locaties bekeken voor een definitieve tramstalling. De meeste daarvan zijn beoordeeld als niet haalbaar of niet realistisch. In het principebesluit voor de tramstalling (PBI-fase 1) zijn vier locaties vastgelegd om nader te onderzoeken in PBI-fase 2: Baaibuurt Oost, Flevopark, Oor A10 en Strandeiland (de laatste als dependance voor maximaal 12 trams ter aanvulling). Na het principebesluit voor Cruciale Mijl IJburglaan (voorjaar 2019) is nog een locatie toegevoegd: Oostpunt Zeeburgereiland. In PBI-fase 2 zijn deze vijf locaties verder onderzocht. Daarvan zijn er inmiddels drie afgevallen:

- Locatie Flevopark: scoort slecht op kosten, ruimtelijke inpasbaarheid en draagvlak, bovendien kan de bereikbaarheid niet worden gegarandeerd.
- Locatie Oor A10: te weinig ruimte binnen de lus voor een definitieve tramstalling met voldoende opstelplaatsen.
- Strandeiland: afgevallen omdat tram 26 dan vanuit 2 stallingen gebruikt zou worden. Dit is functioneel en financieel niet efficiënt en dus niet verstandig.

De locaties Baaibuurt Oost en de Oostpunt op Zeeburgereiland zijn overgebleven als locaties die we verder onderzoeken. Deze locaties staan centraal in de Nota van Uitgangspunten.

Wat waren de inspraakreacties over de locatie?
- Waarom komt de tramstalling niet op Strandeiland?
- Waarom komt de tramstalling niet op Buiteneiland?
- Op Centrumeiland komt ook al een stalling voor trams. Waarom is er gekozen voor twee locaties om trams te stallen?
- De locatie Oostpunt is voor trams moeilijk bereikbaar.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?
De keuze voor locatie Strandeiland zou betekenen dat we de capaciteit over twee kleinere stallingen verdelen. Dat is niet efficiënt (onder andere door de lange rijafstanden voor en na de dienstregeling) en duur (een tweede stalling leidt tot extra kosten voor beheer en onderhoud). Ook is de stalling op Strandeiland slecht bereikbaar voor het personeel, vanwege de relatief afgelegen ligging. Een volwaardige tramstalling voor 38 trams – met uitbreidingsruimte voor 16 extra trams – op Strandeiland past bovendien niet in het stedenbouwkundig plan en de ambities voor een kwalitatieve en fijnmazige woonbuurt. De kavels zijn te klein.
Buiteneiland is het sluitstuk van IJburg en ligt op grote afstand van het eindpunt van de IJtram. Het wordt een natuureiland van ongeveer 40 hectare, met voorzieningen voor sport, recreatie en cultuur. Er komen maximaal 500 woningen. De gemeente Amsterdam wil het eiland circulair aan te leggen. Dat wil zeggen dat we grond uit andere delen van de stad opnieuw gebruiken. Door deze manier van nieuw land maken komt de grond in fases beschikbaar en duurt de aanleg dus langer, ongeveer tot 2045-2050. Los van de ongunstige ligging, is de realisatie van Buiteneiland dus te laat voor oplevering van de tramstalling in 2032/2034.
Er komt geen tramstalling op Centrumeiland. In de Nota van Uitgangspunten is zowel Baaibuurt Oost als Oostpunt overwogen als voorkeurslocatie. Er is gekozen voor één locatie, de Oostpunt. De locatie Oostpunt is voor trams relatief eenvoudig bereikbaar als het tracé van de IJtram aan de noordkant van de IJburglaan komt te liggen (onderdeel van project Cruciale Mijl IJburglaan). Bij de huidige zuidligging van het tracé is dat anders en zal bij het in- en uitrijden van de trams, wel substantiële hinder en oponthoud kunnen ontstaan. Gelet op de grote aantallen tram-passages, zal ongelijkvloers kruisen met autoverkeer dan wellicht noodzakelijk zijn. Echter geeft dit dan wel de nodige uitdagingen, vanwege andere kruisende locaties met wegverkeer, zoals die met de op-/afritten van de A10. Kortom, een tramstalling op de Oostpunt sluit aan bij de voorkeur om (een deel van) de trambaan te verleggen naar de noordkant van de IJburglaan (project Cruciale Mijl IJburglaan).

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

4.2 Variantenkeuze (dubbelruimtegebruik): stalling in de open lucht of inpandige stalling

Naast de locatiekeuze wordt in de Nota van Uitgangspunten voor zowel Baaibuurt Oost als Oostpunt onderscheid gemaakt tussen een openlucht- en inpandige stalling. Daarbij is de ambitie om de stalling direct onder te brengen in een gebouw dat geschikt is voor meervoudig ruimtegebruik met mogelijk een groen dak. Maar het is nog onzeker of dit financieel haalbaar is (zie paragraaf 4.9: Financiële Haalbaarheid). Als een inpandige tramstalling (voorlopig) niet haalbaar is, kan in theorie gebruik worden gemaakt van een gefaseerde aanpak. We starten dan met de bouw van een tramstalling in de open lucht, die later alsnog overkapt wordt. In de praktijk is dit echter een weinig realistische optie gelet op de zeer complexe fasering, de hoge kosten die dit met zich meebrengt en de verstoring van de bedrijfsvoering van de tramstalling.

Wat waren de inspraakreacties?

- Plannen om hier een logistieke hub te realiseren zijn veelbelovend. Dak benutten lijkt noodzaak in een tijd waarin ruimte schaars is.
- Bespaar niet op de tramstalling en kies direct voor een overdekte en ondergrondse tramstalling op de Oostpunt, zodat bewoners ook nog iets aan de Oostpunt hebben.
- Omdat de bereikbaarheid van Zeeburgereiland urgent is, is het zeer raadzaam eerst een tramstalling op maaiveld te realiseren waarbij overkapping in een later stadium mogelijk blijft.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

De ruimte in de stad is schaars en de gemeente Amsterdam streeft daarom naar meervoudig ruimtegebruik. We onderzoeken nog of we de gebiedsontwikkeling op Oostpunt kunnen combineren met de tramstalling. We kijken dan ook naar de mogelijkheden voor een logistieke hub.[2]

Direct overkappen heeft ook de voorkeur van de gemeente. Maar op dit moment is er alleen zicht op financiële dekking voor een openluchtstalling. Het komende jaar moet duidelijk worden of het direct overbouwen van de stalling financieel haalbaar is.

In de Nota van Uitgangspunten staat de optie om in een latere fase alsnog te overkappen. In de praktijk is dit echter een weinig realistische optie vanwege de zeer complexe fasering, de hoge kosten en de verstoring van de bedrijfsvoering van de tramstalling. Onzekerheid over de overkapping mag de noodzakelijke bouw van een nieuwe tramstalling niet vertragen.

Tot welke aanpassing van de Nota van Uitgangspunten leidt dit?

De beschreven varianten blijven ongewijzigd, maar de tekst in de conclusie over de gefaseerde aanpak zal in de Nota van Uitgangspunten worden aangepast.

4.3 Capaciteit en materieel tramstalling

In tabel 1 in paragraaf 4.3.1 van de Nota van Uitgangspunten Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland staan de belangrijkste klanteisenspecificaties (KES) voor de tramstalling. We gaan daarin onder meer in op de capaciteit en het in te zetten materieel voor de tramstalling. De tramstalling moet 38 trams huisvesten, met een ruimtelijke reservering voor 16 extra trams voor als de tram van de Indische Buurt naar Zeeburgereiland wordt doorgetrokken.

Wat waren de inspraakreacties?

- Wat is de capaciteit van de voorziene tramstalling?
- Waarom gaan de KES-eisen van de tramstalling uit van een éénrichtingstram die niet meer zal rijden tegen de tijd dat de stalling opgeleverd wordt?
- Is een keerlus en een rondrijdspoor op het terrein van de toekomstige tramstalling nodig als je uitgaat van trams die twee kanten op kunnen rijden?
- Een calamiteitenlus voor tram 26 is van groot belang. Als er een stremming is in de Piet Heintunnel kan de tram niet meer van het Zeeburgereiland naar Centraal Station rijden.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

De stalling op de Oostpunt wordt ontworpen voor 38 trams. Daarnaast wordt er een ruimtelijke reservering gedaan om in de toekomst nog eens 16 trams te kunnen stallen voor een mogelijke toekomstige tramverbinding (project Verbinding Zeeburgereiland).

2 Een hub is een centrale plek, vaak aan de rand van de stad, waar verschillende logistieke vervoerders uit allerlei sectoren hun ladingen bij elkaar kunnen brengen. In een hub kunnen zij hun goederen tijdelijk opslaan of combineren met andere ladingen. Zo kunnen zij het aantal ritten naar de stad verminderen en/of de goederen overladen naar schone voertuigen.

Het is nog onbekend welk type trams er over 10 jaar rijden. De Vervoerregio Amsterdam en GVB doen op dit moment onderzoek naar de voor- en nadelen en de risico's van tweerichtingenmaterieel. De uitkomst van dit onderzoek is bepalend voor het ontwerp en de omvang van de tramstalling.
Naast de geplande keerlus op het terrein van de toekomstige tramstalling op de Oostpunt, kijken we ook naar alternatieve locaties om te keren, met een goede en veilige overstap van trampassagiers op (calamiteiten) busvervoer. Dit onderzoek is deel van het project Cruciale Mijl IJburglaan.

Tot welke aanpassing van de Nota van Uitgangspunten leidt dit?
De inspraakreacties over dit thema hebben niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten. Wanneer er meer duidelijkheid is over de inzet van tweerichtingenmaterieel, kan de tramstalling eventueel kleiner worden. Op dit moment houden we vast aan het uitgangspunt van éénrichtingmaterieel, zodat de maatregelen en het ruimtegebruik alleen maar minder kan worden.

4.4 Functie Oostpunt

Vanwege de schaarse ruimte in de stad streeft de gemeente Amsterdam naar meervoudig ruimtegebruik op de Oostpunt. De Oostpunt moet een groene uitstraling krijgen, met naast de tramstalling ruimte voor natuur en recreatie. Het groen op de Oostpunt moet zoveel mogelijk samengaan met het ontwerp van de tramstallingen een integraal geheel worden. Op de Oostpunt komen geen woningen omdat het gebied buitendijks ligt, maar er zijn wel diverse initiatieven voor stadsbrede voorzieningen, zoals een logistieke hub. Bij de gebiedsontwikkeling Oostpunt gaan we de haalbaarheid van deze initiatieven verder onderzoeken.

Wat waren de inspraakreacties?
De inspraakreacties over de functie van Oostpunt waren gericht op:
- Oostpunt als te reserveren gebied voor natuur.
- Oostpunt als te reserveren gebied voor recreatie (park, voedselbos, podiumkunsten, buitensport, festivals, zwemgelegenheid).
- Blijft het afvalpunt op Oostpunt?

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?
De gemeente streeft naar een tramstalling op de Oostpunt. Of dit een openlucht- of een inpandige stalling wordt, onderzoeken we de komende twee jaar.
We willen de Oostpunt groen in richten voor natuur en recreatieve doeleinden. Zeeburgereiland ontwikkelt zich namelijk van een stadsrandzone tot een volledige stadswijk.
Het afvalpunt is een tijdelijke functie. Over de definitieve invulling van Oostpunt is nog geen besluit genomen.
De gemeente ziet het liefst de tramstalling op de Oostpunt opgenomen in een gebouw. Er is zicht op financiële dekking voor een tramstalling in de open lucht. Op dit moment is dit er nog niet voor een tramstalling in een gebouw. We gaan de komende tijd onderzoeken of en hoe een overdekte tramstalling financieel haalbaar is, en met welke functies de tramstalling in dat geval gecombineerd kan worden.

Tot welke aanpassing van de Nota van Uitgangspunten leidt dit?
De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten. De suggesties sluiten in hoofdlijnen aan op de visie op Oostpunt zoals voorgedragen in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland: de Oostpunt als samenhangend geheel, naast de tramstalling ruimte voor groen met plek voor ontspanning en verblijf. We nemen de inspraakreacties mee naar de planuitwerkingsfase.

4.5 Ruimtelijke/technische inpassing

Het doel van PBI-fase 2 is om te komen tot een afgewogen voorkeursvariant voor de locatie van de nieuwe tramstalling. In de uitwerkingsfase is er ruimte voor verbetering van het ontwerp en passen we de tramstalling ruimtelijk en technisch zorgvuldig in.

Wat waren de inspraakreacties?

- Verplaatsen van de tramstalling naar Oostpunt is goede beslissing, op voorwaarde dat er een groen dak komt, er extra groen komt bij de nieuwe verbinding naar de Oostpunt vanaf de IJburglaan en er rekening gehouden wordt met het natuurlijke kader van het IJ.
- Naast tramstalling graag een groen gebied voor recreatie en een vogelgebied.
- Graag bomen toevoegen aan het ontwerp.
- Als de tramstalling een overbouwing krijgt, dan moet deze architectonisch aansluiten op de parkfunctie. De volgende voorstellen zijn hiervoor gedaan:
  - Het park moet aan de oost- en zuidkant met glooiende lijnen aansluiten op het dak zodat er een aaneengesloten park ontstaat. Aan de zuidkant verbetert dit ook de verbinding van het Natuur Netwerk Nederland.
  - Het dak moet groen ingericht worden; gras, heesters en bomen lopen vanaf het maaiveld naadloos door naar boven.
  - Licht kan het gebouw binnenvallen via de gevels aan de west- en noordzijde. Om licht dieper in het gebouw binnen te laten komen kan een opening gemaakt worden in het dak om te zorgen voor lichtinval via een binnenplaats of serre. Deze opening zou op het dak omringd kunnen worden door heesters om deze minder zichtbaar te maken vanuit het park.
  - Aan de west- en noordzijde is ruimte voor een verticale gevel die toegang biedt tot het gebouw voor de tramstalling en bedrijfsfuncties. Door de ontsluiting te concentreren in de ruimte tussen de A10 en de tramstalling zal de verblijfskwaliteit in de rest van het park verbeteren.
  - In de impressie van de tramstalling is het dak groen, wat er mooi uitziet vanuit de lucht. Maar een park ervaar je vooral vanaf de grond. Daarom moet er gekeken worden hoe het dakpark juist vanaf de grond zal worden ervaren.
  - De bebouwing moet aansluiten op de toonaangevende en experimentele architectuur van Steigereiland – aan de overkant van het Oer-IJ. Dit eiland is als proeftuin voor architectonische en stedenbouwkundige concepten gebruikt. De Oostpunt kan op eenzelfde manier toonaangevend zijn voor hoe utiliteitsbouw en groenvoorzieningen elkaar kunnen versterken.
  - Bebouwing die zowel park- als industriële functies heeft, is vrij uniek, maar er zijn wel voorbeelden waar dit goed is gecombineerd. Bijvoorbeeld Copenhill in Kopenhagen: een skibaan en park boven op een energiecentrale, ontworpen door dezelfde architect die het Sluishuis op Steigereiland heeft ontworpen.
- Is de ontsluitingsbrug voor wegverkeer tussen de IJburglaan en Oostpunt ook bedoeld als extra ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein?
- Kan de tramstalling dichter tegen de snelweg geplaatst worden, door verplaatsing van het fietspad naar de oostzijde?
- Kan de tramstalling naar voren, richting de IJburglaan, verplaatst worden als een bak in de baai? Toegangswegen doorsnijden nu al het water, en zo blijft er meer ruimte over voor park en natuur op de groene Oostpunt.
- Het ‘rondje Zeeburgereiland’ en de fietsverbinding naar de Oostpunt heeft grote recreatieve waarde. We zouden graag zien dat de fietsverbinding aan de westkant van de Oostpunt blijft bestaan met de komst van de tramstalling en mogelijke andere functies. De recreatieve route kan dan een prettig alternatief zijn voor de drukke verkeersroutes.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?
Vanwege de schaarse ruimte in de stad streeft de gemeente Amsterdam naar meervoudig ruimtegebruik op de Oostpunt. De Oostpunt moet een groene uitstraling krijgen, met naast de tramstalling ruimte voor natuur en recreatie. Het groen op de Oostpunt moet zoveel mogelijk samengaan met het ontwerp van de tramstallingen een integraal geheel worden. Op de Oostpunt komen geen woningen omdat het gebied buitendijks ligt.
De suggesties over de inpassing, de gevels, hellingen en de relatie met bebouwing op het Steigereiland spreken tot de verbeelding. Deze nemen wij mee in de volgende fase voor de verdere uitwerking van de inpassing van de tramstalling.
De ontsluitingsbrug voor wegverkeer tussen de IJburglaan en de Oostpunt is uitsluitend bedoeld voor bestemmings(weg)verkeer van en naar de tramstalling. Het is niet een extra toegang voor het bedrijventerrein aan de westzijde van de A10. Dit is bereikbaar via de Marie Baronlaan en de Bob Haarmslaan.
Een tramstalling dichter bij de snelweg is niet mogelijk vanwege een ruimtereservering door het Rijk voor een mogelijke uitbreiding aan de oostkant van de A10, en vanwege de ligging van een ondergronds hoogspanningskabeltracé van TenneT.
De toegangswegen naar de tramstalling worden uitgevoerd als bruggen, waardoor het water-oppervlak op die plek behouden blijft. Door de stalling als een bak in het water te bouwen, zouden we open water onttrekken aan het water(buffer) areaal. Hiervoor geeft de water-beheerder Rijkswaterstaat in beginsel geen toestemming. Bovendien zijn met de bouw van een dergelijke bak in het water zeer hoge kosten gemoeid, ook als de stalling niet overbouwd wordt.
Door de drie oevers van het eiland met elkaar te verbinden, ontstaat een recreatieve route van circa 5 km voor voetgangers en fietsers. De oevers zijn een belangrijke kwaliteit van het eiland. 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, en zijn dus openbaar toegankelijk en hebben een groene inrichting. Bij de inpassing van de tramstalling houden we hier rekening mee.

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

4.6 Wateroverlast Oostpunt

De Oostpunt ligt buitendijks. Het is daarom niet wettelijk beschermd tegen wateroverlast als gevolg van overstroming vanuit het Markermeer. In de Nota van Uitgangspunten is het risico op wateroverlast geanalyseerd.

Wat waren de inspraakreacties?
- Het aanscherpen van de hoogte van het waterpeil van het IJmeer/Buiten-IJ (rekening houdend met extreme weersomstandigheden) als parameter in de analyse over wateroverlast.
- Dat we rekening moeten houden met de kamerbrief Water en Bodem Sturend (25-11-2022) namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, specifiek de volgende punten:
  – Rekening houden met toekomstige peilstijgingen van het Markermeer, zoals voorgesteld in de kamerbrief Water en Bodem Sturend (punt 8 van de structurerende keuzes);
  – Rekening houden met aangescherpte voorwaarden voor buitendijks bouwen op bestaand land (punt 9 van de structurerende keuzes).
  – Rekening houden met meerlaagsveiligheid: waterveiligheid is meer dan preventief dijken en keringen aanleggen en versterken (eerste laag). Het heeft ook betrekking om de ruimtelijke inrichting achter de dijk (tweede laag) en de crisisbeheersing (derde laag).
- De brug tussen de tramstalling en IJburglaan passeert onze onlangs opgewaardeerde waterkering, die in de nabije toekomst de status primaire waterkering krijgt. Hoewel het

kruisen van een kering onder voorwaarden mogelijk is, beperkt dit wel het ontwerp van de trambaan en de brug. Waternet adviseert om zonder gedegen analyse geen besluit te nemen in de locatiekeuze van de tramstalling.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?
Bij een eerdere beoordeling van de overstromingsrisico's is de waterkerende functie van de Zuider IJdijk ter hoogte van de Oostpunt overschat. Hoewel de Zuider IJdijk hier voldoende hoogte heeft, kan de waterveiligheid niet worden gegarandeerd doordat de dijk geen onderdeel is van de waterkering en dus niet als waterkerend grondlichaam is ontworpen.
Er zal rekening gehouden worden met de voorgestelde punten uit de kamerbrief Water en Bodem Sturend.
De Zuider IJdijk op de Oostpunt is inderdaad geen onderdeel van de primaire waterkering. Gegeven de buitendijkse ligging, zal voor de ontwikkeling in de volgende fase van het project in samenspraak met Waternet/ Waterschap AGV een definitieve keuze worden gemaakt om de waterveiligheid van het gebied zeker te stellen. Vooralsnog gaan we uit van een algehele terreinophoging, met een (kruin) hoogte gelijk aan die van de primaire waterkering rondom Zeeburgereiland, te weten 2.10 meter boven NAP voor een periode van 100 jaar.

Tot welke aanpassing van de Nota van Uitgangspunten leidt dit?
We passen de conclusie in paragraaf 5.3.2. aan over de wateroverlast en de kleine kans op overstromingsgevaar op de Oostpunt.
En we voegen de volgende alinea toe aan paragraaf 5.3.2 van de Nota van Uitgangspunten:
'*In de volgende ontwerpfase 3, wordt rekening gehouden met de toekomstige peilstijgingen van het IJmeer/Markermeer zoals voorgesteld in de Kamerbrief Water en Bodem Sturend (Ministerie IenW, 2022). Vooralsnog gaan we uit van een algehele terreinophoging, met een (kruin)hoogte gelijk aan die van de primaire waterkering rondom Zeeburgereiland, te weten 2.10 meter boven NAP voor een periode van 100 jaar. De keuze voor buitendijks bouwen dient tevens in nauwe samenwerking met Waterschap AGV en Rijkswaterstaat te worden afgestemd om onder andere de mogelijkheid voor het verhogen van de waterkeringen te borgen.*'

4.7 Bestaande voorzieningen

De komst van de tramstalling gaat ten koste van bestaande horecafaciliteiten.

Wat waren de inspraakreacties?
- Waar gaan de huidige gelegenheden (zoals restaurant Kaap) naar toe als er een tramstalling komt?
- Behoud horeca faciliteiten. Deze zijn bepalend voor de sfeer en aantrekkingskracht van een goed doordachte tramstalling.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?
De horeca op de Oostpunt van het Zeeburgereiland is tijdelijk. Daar hebben we vooraf afspraken over gemaakt met de ondernemers. Tijdelijkheid betekent ook dat de huidige horecagelegenheden op de Oostpunt geen vervangende locatie wordt aangeboden zodra de definitieve plannen van de Oostpunt worden uitgevoerd. We weten nu nog niet wanneer de horecagelegenheden weg moeten zijn voor de definitieve inrichting van de Oostpunt.

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

4.8 Planning en proces

Tabel 11 uit de Nota van Uitgangspunten geeft het vervolgproces voor de definitieve tramstalling weer:

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)	2029
Oplevering werk (einde PBI-fase 5)	2032

Wat waren de inspraakreacties?

- Wanneer is de tramstalling klaar?
- Het gaat zeker nog zo'n 12 tot 15 jaar duren voor de grote projecten gerealiseerd zijn en er aan projecten als een groenpark begonnen zal gaan worden. Als we kijken naar de grote projecten is het normaal dat de realisatie van deze projecten uitloopt.
- Waarom is bij de realisatie van lijn 26 niet al bedacht om de tramstalling op de Oostpunt te plannen en realiseren?

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

Volgens het GVB moet de tramstalling er in 2034 zijn, om voldoende plaats te bieden aan het aantal trams dat dan op lijn 26 rijdt. Vanwege de geplande gebiedsontwikkeling in Baaibuurt-Oost kan dit mogelijk al in 2032 zijn.
Zoals het er nu naar uitziet, moet de bouw van de tramstalling rond 2032-2034 gereed zijn. Het starten met de inrichting van de Oostpunt hoeft daar niet op te wachten. De gemeente wil in 2026 al beginnen met de aanleg van groene, recreatieve en ecologische voorzieningen op de Oostpunt.
De plannen voor het Zeeburgereiland waren nog niet bekend toen het tracé voor de lijn 26 werd aangelegd. Daarom is toen een eenvoudige, tijdelijke tramstalling langs de IJburglaan aangelegd, op een plek direct langs het tramspoor. Het idee was om op termijn een definitieve stalling te bouwen, op een locatie die daarvoor geschikt is. Hiervoor zijn 13 mogelijke locaties bekeken en daaruit is de Oostpunt als voorkeurslocatie naar voren gekomen.

Tot welke aanpassing van de Nota van Uitgangspunten leidt dit?

De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

4.9 Financiële haalbaarheid

In de Nota van Uitgangspunten staat een aantal varianten. De voorkeursvariant is een tramstalling op de Oostpunt. De gemeente ziet het liefst de tramstalling op de Oostpunt opgenomen in een gebouw. In deze fase is er echter alleen zicht op financiële dekking voor een tramstalling in de open lucht, en nog niet voor een tramstalling in een gebouw. In de komende periode onderzoekt de gemeente of en hoe de realisatie van gebouw financieel haalbaar is, en met welke functies de tramstalling in dat geval gecombineerd kan worden.

Wat waren de inspraakreacties?

- Waarom is er bij de raming van de kosten voor een tramstalling op de Oostpunt geen rekening gehouden met het verleggen van de trambaan naar de noordkant van de IJburglaan, terwijl deze verlegging noodzakelijk is om de stalling aldaar te kunnen realiseren?
- Er is geen zicht op financiële dekking voor een ambitieuze groene inpassing met een groen park. Het basisplan moet een robuuste, landschappelijke, groene inpassing bieden.
- De meerprijs van 114 miljoen euro om een inpandige stalling te realiseren is veel te hoog. Dat geld kan beter besteed worden aan een fietsbrug of -tunnel naar Sporenburg, of om ondertunneling van het project Cruciale Mijl IJburglaan te verlengen.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

De kosten voor het verleggen van de trambaan naar de noordkant van de IJburglaan zijn opgenomen in het project Cruciale Mijl IJburglaan.
De gemeente ziet het liefst de tramstalling op de Oostpunt opgenomen in een gebouw. Er is zicht op financiële dekking voor een tramstalling in de open lucht. Op dit moment is dit er nog niet voor een tramstalling in een gebouw. We gaan de komende tijd onderzoeken of en hoe een overdekte tramstalling financieel haalbaar is, en met welke functies de tramstalling in dat geval gecombineerd kan worden.

In 2021 heeft het college, mede op advies van de Commissie D'Hooghe, besloten dat een fietsbrug of -tunnel naar Sporenburg er definitief niet komt. We willen inpandige stalling vanwege de mogelijkheid tot meervoudig ruimtegebruik (de ruimte is immers schaars). Het geld voor een overbouwing van de tramstalling moet hoofdzakelijk door marktfinanciering worden opgebracht, en gaat niet direct ten koste van andere infrastructurele maatregelen.

Tot welke aanpassing van de Nota van Uitgangspunten leidt dit?

De inspraakreacties hebben voor dit thema niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten.

5 Advies stadsdeel Oost

Het dagelijkse bestuur (Stadsdeel Oost) is door het college gevraagd om, conform artikel 12, lid 1 en 2 van de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022, advies te geven over de Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland (zie bijlage 2 voor het volledige advies). Hieronder staan de belangrijkste adviespunten.

Wat was het advies?

1. Wat vindt Stadsdeel Oost van de voorkeurslocatie voor een definitieve tramstalling op de Oostpunt van het Zeeburgereiland en doet dit voldoende recht aan de verschillende belangen?
   - Tramstalling essentieel voor de bereikbaarheid van IJburg en het Zeeburgereiland.
   - Stadsdeel Oost is het eens met de voorkeurslocatie Oostpunt als meest geschikte locatie voor de tramstalling. Locatie Oostpunt heeft beduidend minder invloed op de directe omgeving van omwonenden.
2. Welke kansen ziet Stadsdeel Oost ten aanzien van de realisatie van aanvullende functies boven op de tramstalling (meervoudig ruimtegebruik)?
   - Stadsdeel Oost adviseert om in de uitwerking van het voorkeursmodel op de kopse kanten van de stalling langs de waterkanten een brede groenstrook op te nemen om het groengebied te verbinden met de woongebieden en een aantrekkelijke wandelroute naar de Oostpunt mogelijk te maken. Hierbij zijn ook kansen voor recreatie aan en op het water.
   - De stadsdeelcommissie ziet graag dat een groene, geïntegreerde tramstalling wordt verwezenlijkt.
3. Welke aandachtspunten wil stadsdeel Oost meegeven bij de uitwerking en realisatie van een tramstalling op de Oostpunt, met name gelet op de bestaande omgeving?
   - Vooralsnog is er geen financiering voor een overdekte tramstalling. De voorkeur gaat uit naar dubbelruimtegebruik en het mogelijk maken van functies boven op de tramstalling om de levendigheid in het gebied te vergroten.
   - De stadsdeelcommissie raadt aan om bij de uitwerking van de maaiveldstalling voldoende ruimte rondom te reserveren om de stalling als het ware in te kunnen pakken met andere functies, en ook ruimte te reserveren voor toegangen naar de opgetilde functies boven de stalling, als die er uiteindelijk komen.
   - In de uitwerking zijn twee bruggen voor de toegang aangegeven, één voor bestemmingsverkeer en één voor de tram. De stadsdeelcommissie ziet graag dat uitgezocht wordt of één (gecombineerde) brug tot de mogelijkheden behoort in het kader van eenheid en minder aantasting van het water.
   - Het is van belang voor de bereikbaarheid van de toekomstige bewoners dat de tram op tijd kan rijden en daarvoor de tramstalling op tijd wordt gerealiseerd.
   - Het stadsdeel blijft graag nauw betrokken bij de verdere uitwerking van de tramstalling.

Wat is onze reactie op het advies?

Het projectteam Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland dankt de commissie van stadsdeel Oost voor de adviezen.

Over het advies op de tweede vraag het volgende:

- De adviezen sluiten aan op de visie voor de Oostpunt en de randvoorwaarden uit het Ruimtelijk Kader. Het rondje Zeeburgereiland, de inpassing van het Natuur Netwerk Nederland en het toegankelijk maken van het water voor recreatie, maken hier deel van uit.

Over het advies op de derde vraag het volgende:

- Vooralsnog is er alleen zicht op financiële dekking voor een tramstalling op de Oostpunt in de open lucht. We streven er nadrukkelijk naar om de stalling in een gebouw onder te brengen, bij voorkeur een gebouw met meerdere functies (meervoudig ruimtegebruik), en mogelijk een groen dak. De haalbaarheid van zo'n gebouw is mede afhankelijk van de financiering vanuit de markt en wordt de komende twee jaar onderzocht in het kader van de stedenbouwkundige planvorming voor de Oostpunt.
- De toegankelijkheid van de functies op het dak van de tramstalling maakt integraal onderdeel uit van de ontwikkeling en afweging van de toekomstige functies op het dak van de tramstalling.
- Een aparte toegang voor tramverkeer en bestemmingswegverkeer is op dit moment het vertrekpunt voor het ontwerp van de tramstalling. In de volgende fase kijken we of we de bruggen kunnen samenvoegen. Bovendien is de nog nader te bepalen dakfunctie op de tramstalling medebepalend voor de inrichting van de ontsluiting naar de openbare weg.
- Volgens de planning van het project Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland moet de nieuwe stalling klaar zijn als de capaciteit van de huidige stalling onvoldoende is geworden om al het materieel van de IJtram te kunnen stallen. De huidige tramstalling heeft nu nog een overcapaciteit, maar door de aanleg van het Strandeiland zal de IJtram met steeds meer tramstellen en met een hogere frequentie gaan rijden. De vervoersprognose van het GVB (opgenomen in de Nota van Uitgangspunten) laat zien dat de capaciteit van de huidige tramstalling, uitgaande van de huidige woningbouwprognoses voor de Oostflank, vanaf 2034 onvoldoende is. Op dat moment moet de nieuwe tramstalling gereed en operationeel zijn.
- Het gebiedsteam van stadsdeel Oost wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de tramstalling. Bij bestuurlijke besluiten wordt stadsdeel Oost actief geïnformeerd.

Tot welke aanpassing van de Nota van Uitgangspunten leidt dit?
Het advies van stadsdeel Oost heeft niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten. De adviezen worden meegenomen naar de uitwerkingsfase.

6 Hoe nu verder

6.1 Besluitvorming

De Nota van Uitgangspunten Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland wordt samen met deze Nota van Beantwoording voorgelegd aan de gemeenteraad, die deze vaststelt. Met dit besluit wordt het voorkeursscenario voor de Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland vastgesteld (voorkeursbesluit) en wordt PBI-fase 2 afgerond. Volgens de huidige planning wordt dit voorkeursbesluit in 2024 genomen. Met de vastgestelde Nota van Uitgangspunten kunnen de plannen verder worden uitgewerkt in PBI-fase 3.

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 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.

6.2 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.

6.3 Onderzoeken

De komende tijd pakken we de volgende onderzoeken op:

- Capaciteit en materieel tramstalling. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om tweerichtingenmateriaal in te zetten en de effecten hiervan op onder andere het sporenplan en de omgang van de tramstalling. De inspraakreacties op dit thema hebben niet geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten. Als er meer duidelijkheid is over de inzet van tweerichtingenmaterieel, kan de tramstalling eventueel op een kleiner oppervlak gebouwd worden. We gaan nu nog uit van éénrichtingmaterieel, zodat de maatregelen en het ruimtegebruik alleen maar minder kunnen worden.
- Waterveiligheid. Omdat de Oostpunt buitendijks ligt, maken we in de volgende fase van het project in samenspraak met Waternet/ Waterschap AGV een definitieve keuze om de waterveiligheid van het gebied te borgen. Vooralsnog gaan we uit van een algehele ophoging van het terrein, met een (kruin) hoogte gelijk aan die van de primaire waterkering rondom Zeeburgereiland, te weten 2.10 meter boven NAP voor een periode van 100 jaar.

- Financiële haalbaarheid gebouwde stalling. De gemeente ziet het liefst de tramstalling op de Oostpunt opgenomen in een gebouw. In deze fase is er echter alleen zicht op financiële dekking voor een tramstalling in de open lucht. De komende twee jaar onderzoeken we of en hoe de realisatie van gebouw financieel haalbaar is, en met welke functies de tramstalling in dat geval gecombineerd kan worden.
- Inpassing tramstalling. De Oostpunt moet een groene uitstraling krijgen met naast de tramstalling ruimte voor natuur en recreatie. Het groen op de Oostpunt wordt in samenhang met de tramstalling ontworpen. We nemen hierin ook de doelstelling mee dat de drie oevers met elkaar verbonden worden voor voetgangers en fietsers (het 'rondje Zeeburgereiland').
- Locatie calamiteitenlus. Een calamiteitenlus voor tram 26 is van groot belang. Als er een stremming is in de Piet Heintunnel kan de tram niet meer van Zeeburgereiland naar Centraal Station rijden. Naast de geplande keerlus op het terrein van de toekomstige tramstalling op de Oostpunt, doen we ook onderzoek naar alternatieve locaties om te keren, met een goede en veilige overstap van trampassagiers op (calamiteiten) busvervoer. Dit wordt onderzocht in het project Cruciale Mijl IJburglaan.
- Haalbaarheid voorzieningen. Op de Oostpunt komen geen woningen omdat het gebied buitendijks ligt, maar wel zijn er diverse initiatieven voor stadsbrede voorzieningen, zoals een logistieke hub. In het kader van de gebiedsontwikkeling Oostpunt zal de haalbaarheid van deze initiatieven verder worden onderzocht.

Bijlage 1 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 2 Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur - Stadsdeel Oost

Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland
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 Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland
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-23-52799

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 Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland:

1. Wat vindt stadsdeel Oost van de voorkeurslocatie voor een definitieve tramstalling op de Oostpunt van het Zeeburgereiland en doet dit voldoende recht aan de verschillende belangen?
2. Welke kansen ziet stadsdeel Oost ten aanzien van de realisatie van aanvullende functies bovenop de tramstalling (meervoudig ruimtegebruik)?
3. Welke aandachtspunten wil stadsdeel Oost meegeven bij de uitwerking en realisatie van een tramstalling op de Oostpunt, met name gelet op de bestaande omgeving?

Vervolgstappen
Gelijktijdig met deze adviesvraag aan stadsdeel Oost lopen de adviesaanvragen voor het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en voor de infrastructurele projecten Cruciale Mijl 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

Pagina **1** van **3**

en waar mogelijk verwerkt in de definitieve Nota van Uitgangspunten Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland. 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 Definitieve Tramstalling 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

1. **Wat vindt stadsdeel Oost van de voorkeurslocatie voor een definitieve tramstalling op de Oostpunt van het Zeeburgereiland en doet dit voldoende recht aan de verschillende belangen?**

De tramremise is essentieel voor de bereikbaarheid van IJburg en het Zeeburgereiland en het stadsdeel is het eens met de voorkeurslocatie Oostpunt als meest geschikte locatie voor de tramstalling.
Het vinden van een geschikte locatie voor de inpassing van deze omvangrijke functie is een lastige opgave. De negatieve invloed op woningbouw en de barierrevorming die het ruimtebeslag met zich meebrengt zijn niet ideaal in een stedelijke omgeving. De locatie oostpunt heeft beduidend minder invloed op de directe omgeving van omwonenden. We zijn blij dat de belangen en het draagvlak onder de huidige bewoners sterk is meegewogen.

2. **Welke kansen ziet stadsdeel Oost ten aanzien van de realisatie van aanvullende functies bovenop de tramstalling (meervoudig ruimtegebruik)?**

In de nota staat dat het groen op de oostpunt geen verloren groen mag worden. Wij adviseren om in de uitwerking van het voorkeursmodel op de kopse kanten van de stalling langs de waterkanten een brede groenstrook op te nemen om het groengebied te verbinden met de woongebieden en een aantrekkelijke wandelroute naar de oostpunt mogelijk te maken. Hierbij zien wij ook kansen voor recreatie aan en op het water.

3. **Welke aandachtspunten wil stadsdeel Oost meegeven bij de uitwerking en realisatie van een tramstalling op de Oostpunt, met name gelet op de bestaande omgeving?**

Vooralsnog is er geen financiering voor een overdekte tramremise. Het stadsdeel is groot voorstander van dubbelgebruik en het mogelijk maken van functies boven op de tramremise om de levendigheid in het gebied te vergroten. Deze variant heeft onze voorkeur.

Wij raden dan ook aan om bij de uitwerking al in de maaiveldstalling voldoende ruimte rondom te reserveren om de stalling als het ware in te kunnen pakken met andere functies , en ook ruimte te reserveren voor toegangen naar de opgetilde functies boven de stalling, indien die er uiteindelijk komen.

In de uitwerking zijn 2 bruggen voor de toegang aangegeven, een voor bestemmingsverkeer en 1 voor de tram. Wij zouden er voor willen pleiten om uit te zoeken of één brug ook niet tot de mogelijkheden behoort, dit om te zorgen voor meer eenheid en minder aantasting van het water.

Tenslotte willen wij benadrukken dat het voor de bereikbaarheid van de toekomstige bewoners het van belang is dat tram op tijd kan rijden en daarvoor de tramstalling op tijd wordt gerealiseerd.

Het stadsdeel blijft graag nauw betrokken bij de verdere uitwerking van het tramstalling.

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 definitieve tramstalling Zeeburgereiland.

- Een groene, geïntegreerde tramremise te verwezenlijken.

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

1. **Wat vindt stadsdeel Oost van de voorkeurslocatie voor een definitieve tramstalling op de Oostpunt van het Zeeburgereiland en doet dit voldoende recht aan de verschillende belangen?**

De tramremise is essentieel voor de bereikbaarheid van IJburg en het Zeeburgereiland en het stadsdeel is het eens met de voorkeurslocatie Oostpunt als meest geschikte locatie voor de tramstalling.
Het vinden van een geschikte locatie voor de inpassing van deze omvangrijke functie is een lastige opgave. De negatieve invloed op woningbouw en de barierrevorming die het ruimtebeslag met zich meebrengt zijn niet ideaal in een stedelijke omgeving. De locatie oostpunt heeft beduidend minder invloed op de directe omgeving van omwonenden. We zijn blij dat de belangen en het draagvlak onder de huidige bewoners sterk is meegewogen.

2. **Welke kansen ziet stadsdeel Oost ten aanzien van de realisatie van aanvullende functies bovenop de tramstalling (meervoudig ruimtegebruik)?**

In de nota staat dat het groen op de oostpunt geen verloren groen mag worden. Wij adviseren om in de uitwerking van het voorkeursmodel op de kopse kanten van de stalling langs de waterkanten een brede groenstrook op te nemen om het groengebied te verbinden met de woongebieden en een aantrekkelijke wandelroute naar de oostpunt mogelijk te maken. Hierbij zien wij ook kansen voor recreatie aan en op het water. Hierbij benadrukt de stadsdeelcommissie dat zij graag zien dat er een groene, geïntegreerde tramremise wordt verwezenlijkt.

3. **Welke aandachtspunten wil stadsdeel Oost meegeven bij de uitwerking en realisatie van een tramstalling op de Oostpunt, met name gelet op de bestaande omgeving?**

Vooralsnog is er geen financiering voor een overdekte tramremise. Het stadsdeel is groot voorstander van dubbelgebruik en het mogelijk maken van functies boven op de tramremise om de levendigheid in het gebied te vergroten. Deze variant heeft onze voorkeur.

Wij raden dan ook aan om bij de uitwerking al in de maaiveldstalling voldoende ruimte rondom te reserveren om de stalling als het ware in te kunnen pakken met andere functies , en ook ruimte te reserveren voor toegangen naar de opgetilde functies boven de stalling, indien die er uiteindelijk komen.

In de uitwerking zijn 2 bruggen voor de toegang aangegeven, een voor bestemmingsverkeer en 1 voor de tram. Wij zouden er voor willen pleiten om uit te zoeken of één brug ook niet tot de mogelijkheden behoort, dit om te zorgen voor meer eenheid en minder aantasting van het water.

Tenslotte willen wij benadrukken dat het voor de bereikbaarheid van de toekomstige bewoners het van belang is dat tram op tijd kan rijden en daarvoor de tramstalling op tijd wordt gerealiseerd.

Het stadsdeel blijft graag nauw betrokken bij de verdere uitwerking van het tramstalling.