Nummer VN

Directie

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van 2 november 2021

Portefeuille

Grondzaken, Verkeer en Vervoer

Agendapunt

<*automatisch*>

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met bestuursopdracht voor een ruimtelijk kader dat richting gaat geven aan urgente ruimtelijke opgaven van Zeeburgereiland en bereikbaarheidsopgaven van Zeeburgereiland/IJburg

Het college van burgemeester en wethouders besluit

In te stemmen met:

1. De bestuursopdracht Zeeburgereiland (bijlage 1) en de toelichting daarop (bijlage 2) voor het opstellen van een ruimtelijk kader, dat richting gaat geven aan de ruimtelijke opgaven van Zeeburgereiland en bereikbaarheidsopgaven van Zeeburgereiland/IJburg vanaf nu tot over ongeveer 15 jaar. De belangrijkste onderdelen daarvan zijn:
   a. Het uitwerken van integrale scenario's voor de langere termijn voor de doorstroming van fiets, openbaar vervoer en auto, in combinatie met meer ruimte voor verstedelijking en leefbaarheid. In alle scenario's komt om met name financiële redenen aandacht voor modules en faseerbaarheid:
      - Scenario nul-plus (minimale ingrepen zonder onderdoorgang)
      - Scenario 1-min (sobere auto-onderdoorgang)
      - Scenario 1 (Zeeburgerplein met auto-onderdoorgang)
      - Scenario 2 (Zeeburgerlaan met autotunnel)
   b. Het uitwerken van no-regret- en korte termijn-maatregelen voor alle verkeerssoorten, en voor leefbaarheid en vergroening.
   c. Het opstellen van een actuele ruimtelijke visie voor de Oostpunt, die een afwegingskader moet vormen voor de vele ruimteclaims, waaronder een afvaloverslag, een park en een (mogelijke) tramstalling.
   d. Het opstellen van een projectnota (plaberum fase 2) voor de Baaibuurt-West, de eerstvolgende buurt die tot ontwikkeling kan komen.

2. De commissievoordracht (bijlage 3) en de raadsinformatiebrief (bijlage 4) waarmee de raad wordt geïnformeerd over deze bestuursopdracht.

Kennis te nemen van:

3. De urgentie van het mobiliteits- en verstedelijkingsvraagstuk aan de oostflank van de stad;
4. Het investeringsstelsel in de concept-begroting 2022 waarmee deze bestuursopdracht rekening houdt door inhoudelijk en procesmatig wel stappen te zetten, maar vooralsnog niet tot investeringsbesluiten over te gaan;
5. De wijze waarop de proceskosten voor de looptijd van deze bestuursopdracht tot eind 2022 uit verschillende bronnen zijn gedekt (zie 'financiële onderbouwing').

Kernboodschap

Het College stemt in met een bestuursopdracht voor een Ruimtelijk Kader voor integrale bereikbaarheidsmaatregelen en gebiedsontwikkeling op het Zeeburgereiland tot een 'complete stad'. Steeds drukker wordende vervoersrelaties en steeds meer ruimteclaims vereisen investeringen in bereikbaarheid, anders dreigt stagnatie van de gebiedsontwikkeling, ook juridisch/planologisch. Op korte termijn zijn grote infra-investeringen vanwege het Investeringsplafond uitgesloten. Daarom wordt nu gewerkt aan (de voorbereiding van) planproducten voor gebiedsontwikkeling en infrastructuur, en is er aandacht voor korte termijn-ingrepen voor verkeer, leefbaarheid en groen. Hiermee kan in fasen worden toegewerkt naar grotere ingrepen.

Bestuurlijke achtergrond

Deze bestuursopdracht bouwt voort op enkele reeds bestuurlijk vastgestelde producten. Dat zijn:

1. Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) oostflank, PBI 1, B&W, feb 2018
2. Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg, B&W, mei 2018
3. Startnotitie Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, B&W, 11 feb 2020
4. Startnotitie Cruciale Mijl, PBI 1, B&W, juni 2020
5. Startnotitie Verbinding Zeeburgereiland (Amsterdamsebrug), PBI 1, besluit wethouder Verkeer, okt 2020.

Op 14 juni jongstleden hebben de portefeuillehouders Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer om deze bestuursopdracht gevraagd. De beschreven opgaven zijn urgent, veel toekomstige stappen hangen hiervan af.
De betreffende majeure opgaven en projecten zijn zowel ruimtelijk als verkeerskundig van aard. Ook Rijkswaterstaat, de Vervoerregio, GVB en Stadsdeel Oost zijn betrokken. De samenwerking tussen de verschillende belangen en disciplines die er al is, zal met deze bestuursopdracht worden versterkt.

Bestuurlijke prioriteit

n.v.t.

Wettelijke grondslag

<u>Gemeentewet</u>
Artikel 160: Het college is in ieder geval bevoegd: (a.) het Dagelijks
Bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of de burgemeester hiermee is belast.

Onderbouwing besluit

Ad 1. De bestuursopdracht Zeeburgereiland (bijlage 1) en de toelichting daarop (bijlage 2) voor het opstellen van een ruimtelijk kader, dat richting gaat geven aan de ruimtelijke- en bereikbaarheidsontwikkeling van het Zeeburgereiland vanaf nu tot over ongeveer 15 jaar.

Vanwege de goede ligging ín de stad, bínnen de ring, áán de A10 en vanwege de nog aanwezige ontwikkelpotentie staat het Zeeburgereiland centraal in enkele belangrijke ruimtelijke opgaven aan de oostflank van de stad. Dat biedt vele kansen, maar zet ook de leefbaarheid en bereikbaarheid op het eiland de komende jaren flink onder druk.
Met overwegend gemeentelijk grondeigendom biedt het Zeeburgereiland ruimte voor stedelijke woon-werkmilieus met uiteindelijk zo'n 7.200 extra woningen, werkplekken en voorzieningen, bovenop de gereed zijnde Sportheldenbuurt met 2.500 woningen.

Een verdere intensivering van dit stedelijke programma is mogelijk en wenselijk, maar in combinatie met noodzakelijke infrastructuuringrepen voor het sterk groeiende fiets-, ov- en autoverkeer een nog complexere opgave. Een groeiend aantal ruimteclaims voor bijvoorbeeld de energietransitie of groen en sport maakt de puzzel compleet. Integraal afwegen, slim combineren en korte termijn-maatregelen worden belangrijk. Het in de bestuursopdracht aangekondigde Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland gaat hierin voorzien. Belangrijke onderdelen daarvan worden:

- visie, programma en ruimtelijk kader per deelgebied, tevens afwegingskader voor ruimteclaims;
- eindbeelden met ontwikkelpaden IJburglaan (Cruciale Mijl), OV/fiets Verbinding Zeeburgereiland (Amsterdamsebrug) en inpandige tramstalling;
- hoofdstructuur openbare ruimte;
- faseringsstrategie, (adaptieve) modules, korte termijn maatregelen, no regrets;
- juridisch planologische-/MER-strategie;
- financieringsstrategie met kosten- en opbrengstramingen, dekkingsbronnen en een mogelijke fasering om kosten en dekking in evenwicht te brengen;
- participatiestrategie.

In de bestuursopdracht worden voorts verscheidene separate planproducten aangekondigd, voor de Cruciale Mijl, de inpandige tramstalling, de OV/fiets Verbinding Zeeburgereiland (Amsterdamsebrug), Baaibuurt West, een mobiliteitshub, kabels en leidingen en korte termijnmaatregelen voor (met name langzaam) verkeer, leefbaarheid en vergroening.

In dezelfde collegevergadering worden de Programma Update 2021 van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg en de Nota Reikwijdte en Detailniveau Verbinding Zeeburgereiland bestuurlijk voorgelegd. Deze zijn zelfstandig leesbaar en zijn afgestemd met de Bestuursopdracht.

Ad 1a. Het uitwerken van integrale scenario's voor de doorstroming van fiets, openbaar vervoer en auto, in combinatie met meer ruimte voor verstedelijking en leefbaarheid. In alle scenario's komt om met name financiële redenen aandacht voor modules en faseerbaarheid:

- **Scenario nul-plus (minimale ingrepen zonder onderdoorgang)**
- **Scenario 1-min (sobere auto-onderdoorgang)**
- **Scenario 1 (Zeeburgerplein met auto-onderdoorgang)**
- **Scenario 2 (Zeeburgerlaan met autotunnel),**

Op basis van participatie-uitkomsten, reeds bestuurlijk vastgestelde producten en nader onderzoek afgelopen jaar worden in de bestuursopdracht al enkele denkrichtingen voorgesteld. Deze bieden houvast bij de verdere planvorming, bij voorkeur in modules.. Deze denkrichtingen zijn:

1. Veel aandacht voor korte termijn-maatregelen. Grote, onomkeerbare stappen zodanig als mogelijkheid in het Ruimtelijk Kader opnemen dat er op z'n vroegst pas over enkele jaren een definitief besluit over nodig is.
2. Een stedelijk Zeeburgereiland met een hoge bebouwingsdichtheid, bij voorkeur hoger dan eerder berekend in de MER.
3. De trambaan in de eindsituatie liefst naar de noordzijde van de IJburglaan, met een nieuwe inpandige tramstalling op de Oostpunt.
4. Bedrijven, technische- en logistieke voorzieningen geconcentreerd in de zone langs de A10, welke ongeschikt is voor woonfuncties.

De Cruciale Mijl is het stuk IJburglaan van de Piet Hein Tunnel tot en met Steigereiland. Hier worden met de groei van Zeeburgereiland en IJburg op korte termijn knelpunten voorzien voor met name tram en auto, die ook gevolgen zullen hebben voor de doorstroming op de A10. Deze knelpunten leiden op hun beurt weer tot verslechtering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers.

Afgelopen jaar zijn 4 scenario's onderzocht die deze knelpunten kunnen oplossen en tevens meer ruimte bieden voor verstedelijking en leefbaarheid op Zeeburgereiland. De scenario's 1 en 2 voor de Cruciale Mijl, met auto-ondergang cq lange autotunnel onder het Zeeburgerplein, passen in de bovenstaande denkrichtingen. Zij scoren op basis van multicriteria-analyse beter dan in het kader van de Cruciale Mijl ook reeds onderzochte scenario's 3 (lange tramtunnel) en 4 (lange auto- en tramtunnel). Kort gezegd: scenario 3 levert te weinig kwaliteit en oplossend vermogen op en scenario 4 is erg duur. De scenario's 1 en 2 kunnen overigens zowel in een noord- als in een zuidligging van de tram worden uitgevoerd. Zie bijlage 5 voor meer informatie over de effectenstudie tramstalling. Zie bijlage 6 voor meer informatie over de scenario's 1, 2, 3 en 4.

Aan de nadere uitwerking worden om budgettaire redenen een 1-min-scenario en een nul-plus toegevoegd. 1-min betreft een sober uitgevoerd scenario 1, nul-plus betreft een scenario met marginale ingrepen zonder auto-onderdoorgang, waarbij wordt bekeken hoe lang bereikbaarheid en leefbaarheid van het Zeeburgereiland (en verdere ontwikkeling van IJburg) op niveau kunnen blijven met beperkte ingrepen en maatregelen. Tevens wordt bekeken in hoeverre scenario nul-plus en 1-min kunnen dienen als doorgroeimodellen, dus als no-regret en afdoende voor de kortere termijn, en uitbouwbaar tot hogere ambities indien later de noodzaak daartoe blijkt en financiële middelen daarvoor beschikbaar komen.

Ad 1b. Het uitwerken van no-regret- en korte termijn-maatregelen voor alle verkeerssoorten, en voor leefbaarheid en vergroening.

Een Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland gaat over een lange periode, maar die begint nu. Op korte termijn zijn met name stappen nodig qua leefbaarheid, groen en bereikbaarheid voor langzaam verkeer. De behoefte onder bewoners daaraan is groot, blijkt onder andere uit de participatie van afgelopen anderhalf jaar; ook kunnen niet alle verkeersontwikkelingen wachten op de grote ingrepen van overmorgen. Korte termijn-maatregelen moeten uiteraard passen in de visie op langere termijn en worden onderdeel van de verschillende genoemde scenario's.

Ad 1c. Het opstellen van een actuele ruimtelijke visie voor de Oostpunt, die een afwegingskader moet vormen voor de vele ruimteclaims, waaronder een

afvaloverslag, een park en een (mogelijke) tramstalling.

Dit punt wordt hier expliciet genoemd, omdat het een eventuele aanpassing vereist van een in mei 2020 genomen raadsbesluit, met daarin realisatie van een afvaloverslagpunt op de Oostpunt. Nieuwe inzichten kunnen uitwijzen dat zo'n overslagpunt hier ruimtelijk en functioneel niet ideaal is, onder andere vanwege de ligging van het Natuur Netwerk Nederland. Een stedenbouwkundige visie op de Oostpunt moet hier helderheid over geven, inclusief de afvalopgave.

Ad 1d. Het opstellen van een projectnota (plaberum fase 2) voor de Baaibuurt-West, de eerstvolgende buurt die tot ontwikkeling kan komen.

Ten behoeve van een gewenste versnelling van de woningbouw zijn er mogelijkheden om de planprocedure voor ontwikkeling van de Baaibuurt-West spoedig te starten. Onder meer omdat dit gebied nog verschillende tijdelijke huurders en een grote P+R herbergt, is het goed om deze start hier expliciet te maken. Ten aanzien van de kermisexploitanten is er een bijzondere gemeentelijke verplichting tot herhuisvesting.

Ad 2. De commissievoordracht (bijlage 3) en de raadsinformatiebrief (bijlage 4) waarmee de raad wordt geïnformeerd over deze bestuursopdracht.

Het in de bestuursopdracht gestelde betreft B&W-bevoegdheden. Mede omdat het nog geen investeringsbesluit bevat, is een raadsbesluit niet nodig. Gezien de majeure en urgente opgaven voor het Zeeburgereiland, is het goed meenemen van de raad in dit proces van belang.

De volgende bijlagen bij raadsinformatiebrief zijn in separate agendapunten (Programma Update 2021 en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding Zeeburgereiland) voor de collegevergadering van 2 november aan u aangeboden;

- Programma Update 2021, voortgangsrapportage
- Geheim Financieel Perspectief 2021
- Maatregelenkaart bij Programma Update 2021
- Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding Zeeburgereiland

Ad 3. tot en met 5.: op ter kennisnamepunten hier geen toelichting nodig.

Participatie

De voorkeuren van bewoners en belanghebbenden zijn vanaf begin 2020 geïnventariseerd op bijeenkomsten, live en online. Al langer zijn er regelmatig 'meet ups' op locatie op het Zeeburgereiland. Ook zijn er online enquêtes gehouden, waarvan de meest recente in maart van dit jaar. Hiermee zijn vele honderden belanghebbenden bereikt. Voorkeuren zijn natuurlijk divers, maar toch zijn er enkele rode draden uit te halen. De voorgestelde denkrichtingen voor de komende jaren zijn hier mede op gebaseerd.

De laatste (online) informatiebijeenkomst was op dinsdag 31 augustus, over de voortgang van de verschillende scenario's voor ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur. Er waren

ongeveer 50 belangstellenden aanwezig. Velen waren al deels bekend met de inhoud door eerdere participatiebijeenkomsten. Vragen gingen vooral over geluidsoverlast en leefbaarheid op en rond de IJburglaan, voorts over vele andere kwesties. De sfeer was constructief, vragen werden adequaat beantwoord.

Financiële onderbouwing

Financiële onderbouwing: Niet van toepassing.

Consequenties gedekt?
De concept-begroting 2022 maakt duidelijk dat er t/m 2025 vanuit de investeringsruimte Algemene Middelen en het Stedelijk Mobiliteitsfonds geen geld is voor investeringen in onder andere de Cruciale Mijl, tramstalling en Verbinding Zeeburgereiland. Ook daarna is veel onzeker. Deze bestuursopdracht kan daarop niet voorsorteren en beperkt zich dus tot onderzoek, inventarisatie en visievorming, om straks op tijd klaar te staan voor de toekomst. De proceskosten daarvoor zijn gedekt.

Met betrekking tot de financiële haalbaarheid van de Update mobiliteitsplan IJburg/ZBE zijn er belangrijke nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van de situatie bij de vorige versie. Enerzijds: In de eerste plaats zijn de verwachte kosten van de groeiende stad sterk gestegen. Het FP 2021 voor IJburg/ZBE is aanzienlijk duurder dan het FP 2019, in het geval van een uitwerking van de bovenkant van de bandbreedte voor de cruciale mijl. Daarnaast zijn er mobiliteitsplannen voor andere gebieden opgesteld, met daarin benodigde investeringen van honderden miljoenen. Grotendeels zijn deze even urgent als die voor IJburg/ZBE; de 'kantelpuntinvesteringen' in Noord en IJburg vallen in de tijd op hetzelfde moment. In de tweede plaats is de investeringsruimte in begrotingsprogramma 2 vanaf de begroting 2021 ingeperkt, en kiest het college ervoor om de beperkte ruimte vooral in te zetten voor *stad zijn* (dus niet voor de groeiende stad). Reeds toegekende investeringsbudgetten voor de groeiende stad zijn bij de begroting 2022 teruggedraaid. Prioriteren, keuzes maken en zoeken naar goedkopere oplossingen is dus nodig.

Anderzijds is in de periode na de Kredietcrisis de les geleerd dat ook in financieel krappe tijden het nadenken over ontwikkelplannen en de daarbij behorende bereikbaarheidsingrepen niet moet worden gestopt. Omdat bij het ontbreken van concrete plannen de bouw van nieuwe stadswijken en het daarmee genereren van grondopbrengsten wordt belemmerd. Deze bestuursopdracht richt zich daarom op het voorbereiden van nieuwe plannen voor de lange termijn zonder daar nu investeringsbesluiten aan te verbinden. Voor de korte termijn worden maatregelen onderzocht om leefbaarheid en bereikbaarheid zo lang mogelijk in stand te houden.

Overige toelichting:
Dit besluit heeft geen nieuwe financiële consequenties. De proceskosten tot aan bestuurlijke voorkeursbesluiten voor de lopende projecten passen in de meerjarige dekking voor de planstudiefasen in 2021 en 2022 voor de (OV-)infraprojecten op Zeeburgereiland en IJburg. Het betreft onder meer het uitvoeren van studies, het opstellen van deelproducten en het betrekken van bewoners en belangstellenden. Dekking is (vooralsnog) meerjarig geprogrammeerd uit het Stedelijk Mobiliteits Fonds of Algemene Middelen, het Vereveningfonds of GREX-en, en cofinanciering van de Vervoerregio Amsterdam.

Voor de proceskosten ten behoeve van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland (inclusief stedenbouwkundige visie Oostpunt en groen- en leefbaarheidsstrategie, met bereikbaarheid langzaam verkeer op korte termijn, projectnota Baaibuurt West, Masterplan kabels en leidingen) is proceskostenbudget beschikbaar vanuit grondexploitatie 28510.

De uit deze bestuursopdracht voortvloeiende uiteindelijke investeringen kunnen oplopen tot in de honderden miljoenen euro's. In dit stadium worden echter geen investeringsbesluiten voorgelegd. De verschillende deelprojecten moeten nog worden uitgewerkt, inclusief fasering en opbrengstenkant ervan. De bestuursopdracht voorziet in een ontwikkelproces met een beheersing van financiën, bijvoorbeeld door het voorkomen van een te grote gezamenlijke negatieve cashflow bij mobiliteitsmaatregelen en gebiedsontwikkeling, en ook door het verkennen van mogelijkheden om de opbrengsten te verhogen of externe dekkingsbronnen te vinden. Bij de huidige inzichten ligt het zwaartepunt van de investeringen in de periode 2027-2035.
Bij de bestuurlijke voorkeursbesluiten per onderdeel wordt nader inzicht verstrekt in de financiële consequenties (indicatie investeringsbedrag, EHBO-meerkosten en dekking) en wordt een nader voorbereidingskrediet gevraagd.
In het Mobiliteitsplan is een principeverdeling van de investeringslasten opgenomen; de verdeling van kosten zal desalniettemin een belangrijk aandachtspunt blijven. Per project wordt dit per fase vastgelegd. Bij de fasering zal rekenschap worden gegeven van het investeringsplafond voor de domeinen infrastructuur en grond.

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren openbare besluitenlijst.

Buiten de gemeente

Geen bijzonderheden.

Adviezen en afstemming

Finale adviezen

DMC: pre-advies verwerkt
DJZ: akkoord

Overige afstemming

V&OR: pre-advies verwerkt, akkoord
R&D: beleidsmatig akkoord
OGO: pre-advies verwerkt, akkoord
BMA: niet van toepassing
Stadsdeel Oost: gezien, akkoord

Documenten

Registratienr.	**Naam**
Bijlage 1	Bestuursopdracht Zeeburgereiland
Bijlage 2	Toelichting Bestuursopdracht Zeeburgereiland
Bijlage 3	Commissievoordracht Bestuursopdracht Zeeburgereiland
Bijlage 4	Raadsinformatiebrief Bestuursopdracht Zeeburgereiland

Portefeuille Gemeente Amsterdam

Agendapunt College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van 2 november 2021

Bijlage 5	Samenvatting Effectenstudie tramstalling Zeeburgereiland
Bijlage 6	Samenvattingsnotitie Cruciale Mijl

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Grond en Ontwikkeling, Jan Straub, 06-53680227, j.straub@amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders