Gemeente Amsterdam



Verbinding Zeeburgereiland

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Bijlage 6:
Factsheets onderzochte alternatieven

Verantwoording

Titel	Verbinding Zeeburgereiland
Subtitel	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Projectnummer	51003340
Referentienummer	NL21-648800269-904
Revisie	Definitief
Datum	17-03-2022
Auteur	Robert Jan Jonker
E-mailadres	robertjan.jonker@sweco.nl
Gecontroleerd door	Ross Ruiter
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Radboud Kok
Paraaf goedgekeurd	

Bijlage 6: Factsheets onderzochte alternatieven

Toelichting bij de factsheets
In deze bijlage zijn factsheets over de alternatieven en varianten opgenomen. Deze factsheets geven de volgende informatie:

- Naam/nummer met begin- en eindpunt;
- Een korte beschrijving van route en vervoerwijze;
- Een kaartje met de route;
- De aansluitmogelijkheden op andere vormen van openbaar vervoer;
- Een indicatie van te onderscheiden tracédelen met hun lengte en specifieke ingrepen binnen die tracédelen;
- De toetsresultaten uit PBI1 op basis van de Startnotitie; (niet voor de alternatieven/varianten die na PBI1 in het onderzoek zijn toegevoegd);
- De toetsresultaten uit PBI2a op basis van de Onderzoeksrapportage PBI2a; (niet voor de alternatieven die in PBI1 zijn afgevallen);
- Een advies/conclusie over het meenemen van het alternatief naar de volgende stap.

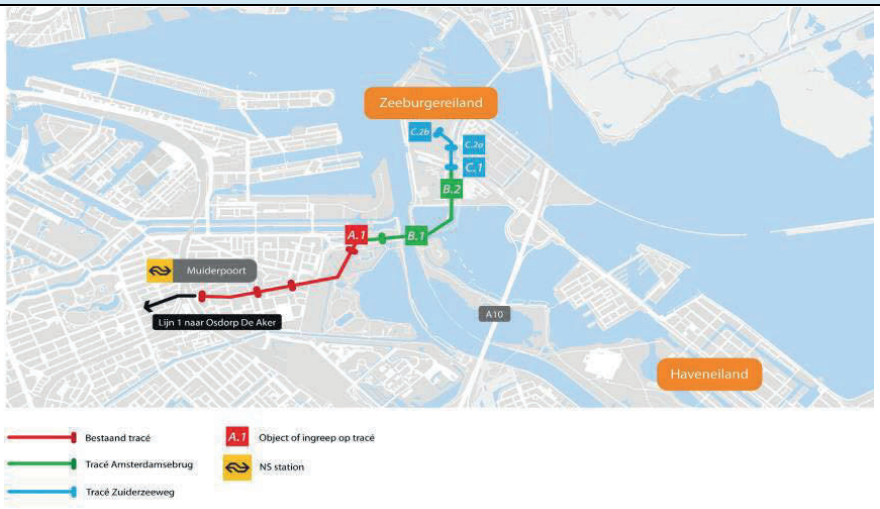
Overzicht factsheets Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief	Variant	Richting	Omschrijving	Status	Status
1	1a	Centrum	Doortrekken tram 1 via nieuwe brug naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
1	1b	Centrum	Doortrekken tram 1 via nieuwe tunnel naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
1	1c	Centrum	Doortrekken tram 1 via nieuwe brug naar Haveneiland	Door naar PBI2	D1.0
2	2a	Centrum	Doortrekken tram 3 via nieuwe brug naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
2	2b	Centrum	Doortrekken tram 3 via nieuwe tunnel naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
2	2c	Centrum	Doortrekken tram 3 via nieuwe brug naar Haveneiland	Door naar PBI2	D1.0
3	3a	Amstel	Nieuwe tramlijn via nieuwe brug van Amstel naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
3	3b	Amstel	Nieuwe tramlijn via nieuwe tunnel van Amstel naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
4	4a	Amstel	Nieuwe tramlijn via nieuwe brug van Science Park naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
4	4b	Amstel	Nieuwe tramlijn via nieuwe tunnel van Science Park naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
5	5a	Noord	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe brug westelijk van Oranjesluizen naar Amsterdam Noord	Afgevallen in PBI1	D1.0
5	5b	Noord	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe tunnel westelijk van Oranjesluizen naar Amsterdam Noord	Afgevallen in PBI1	D1.0
6	6a	Noord	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe brug oostelijk van Oranjesluizen naar Amsterdam Noord	Afgevallen in PBI1	D1.0
6	6b	Noord	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe tunnel oostelijk van Oranjesluizen naar Amsterdam Noord	Afgevallen in PBI1	D1.0
7	7	Noord	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe oeververbinding westelijk van Oranjesluizen naar Noorderpark	Afgevallen in PBI1	D1.0
8	8a	Noord	Nieuwe tramlijn via nieuwe Schellingwouderbrug naar Noorderpark	Door naar PBI2	D1.0
8	8b	Noord	Nieuwe tramlijn via nieuwe tunnel naar Noorderpark	Door naar PBI2	D1.0
8	8c	Noord	Nieuwe buslijn via Schellingwouderbrug naar Noorderpark	Door naar PBI2	D1.0
9	9	Noord	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe tunnel naast huidige Zeeburgertunnel naar Amsterdam Noord	Afgevallen in PBI1	D1.0
10	10	Noord	Nieuwe buslijn via bestaande Zeeburgertunnel naar Amsterdam Noord	Afgevallen in PBI1	D1.0
11	11	Amstel	Nieuwe buslijn vanaf Amstel via bestaande Amsterdamsebrug naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
12	12a	Diemen	Nieuwe tramlijn (pre-metro) vanaf Diemen Zuid naar IJburg via een nieuwe brug	Door naar PBI2	D1.0
12	12b	Diemen	Nieuwe tramlijn (pre-metro) vanaf Diemen Zuid naar IJburg via een nieuwe tunnel	Door naar PBI2	D1.0
12	12c	Diemen	Nieuwe metrolijn vanaf Diemen Zuid naar IJburg via een nieuwe brug	Afgevallen in PBI1	D1.0
12	12d	Diemen	Nieuwe metrolijn vanaf Diemen Zuid naar IJburg via een nieuwe tunnel	Afgevallen in PBI1	D1.0
13	13a	Zuid	Nieuwe buslijn vanaf Zuid via A10 naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
13	13b	Zuid	Nieuwe snelbuslijn vanaf Zuid via Amstel en Muiderpoort naar Sluisbuurt	nieuw in 2a	D1.0
14	14a	Amstel	Nieuwe buslijn vanaf Amstel via A10 naar Sluisbuurt	Door naar PBI2	D1.0
14	14b	Amstel	Nieuwe tramlijn vanaf Amstel via A10 naar Sluisbuurt	nieuw in 2a	D1.0
15	15	Amstel	Nieuwe buslijn vanaf Amstel naar IJburg en dan gekoppeld aan buslijn 66	Door naar PBI2	D1.0
16	16	Diemen	Lijn 26 gekoppeld aan lijn 19 via Uyllanderbrug	Afgevallen in PBI1	D1.0
17	17	Diemen	Vertrammen van de HOV-buslijn IJburg – Amsterdam Bijlmer ArenA	Afgevallen in PBI1	D1.0
18	18	Centrum	Opwaarderen lijn 26	nieuw in 2a	D1.0
19	19	Diemen	Nieuwe buslijn tussen IJburg en Diemen Zuid via bestaande brug	nieuw in 2a	D1.0

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	1			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	1a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 1 via nieuwe brug naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Muiderpoortstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	3.000 meter

Deze variant betreft het doortrekken van tram 1 vanaf station Muiderpoort via een nieuwe (tram)brug naar het eindpunt in/nabij de Sluisbuurt. De Sluisbuurt heeft via lijn 1 een directe tramverbinding met het centrum en westelijk deel van de stad. Tramlijn 1 gaat nu van Osdorp De Aker naar Station Muiderpoort. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Muiderpoort	Ijukkenstraat	Zuiderzeeweg
Trein	CS, Amstel, Science Park		
Metro			
Tram	3	3, 14	26
Bus	37, 41	37, 40, 41 , 245 N89	37, 245 N89
Pont			
Overig			P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Bestaand spoor	Muiderpoortstation	Zeeburgerdijk	1.300	geen nieuw spoor nodig
B	Nieuw spoor via nieuwe brug	Zeeburgerdijk	IJburglaan	1.500	nieuwe brug nodig i.v.m. tram
C	Nieuw spoor	IJburglaan	Eef Kamerbeekstraat	200	nieuw spoor richting halte Sluisbuurt

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Aanpassen kruispunt Zeeburgerdijk	Oplossing nader uit te werken
B.1	Nieuwe trambrug	Ten noorden of zuiden van Amsterdamsebrug
B.2	Aanpassen kruispunt P+R	Oplossing nader uit te werken
C.1	Overstap lijn 26 en doortrekken richting halte Sluisbuurt	Oplossing nader uit te werken
C.1a of C.1b	Eindpunt/keerlus Sluisbuurt: Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Eindpunt n.t.b.: 2a of 2b, keerlus nodig

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1 (bijlage 4)
Capaciteit OV-netwerk	+	Substantiele afname I/C waarde tram 26 (>10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	+	€ 0-100 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	0	Kostenefficientie blijft ongeveer gelijk (110-90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	7640	Aantal nieuwe rezigers per dag	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	1			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	1a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 1 via nieuwe brug naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Muiderpoortstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	3.000 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	14%	Toename aantal reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	+ +	Meer rechstreekse verbindingen vanaf ZBE	
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+	ZBE direct ontsloten met Oost	
Betrouwbaarheid	0		
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	+	Voor 2030 gereed	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+ +		
Effect op I/C-waarde IJtram	-9%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	1125		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	0/-	<2km nieuw spoor nodig	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	+	Variant creeert voldoende fietscapaciteit	
Robuustheid	+	Variant creeert een alternatieve route langs bestaande lijnen	
Toekomstvastheid	+	Variant is aanpasbaar / aanpassing modaliteiten mogelijk	
Tijdigheid	+	Variant is voor 2030 te realiseren	

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0/+	Aansluiting op treinstations is beperkt positief	
Modal split: doorstroming	0/-	Beperkt negatief door extra druk op kruispunten	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	0/-	Beperkt negatief tijdens aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	-	Extra belasting langs bestaande bebouwing	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	-	Inpassing variant zorgt voor enige hinder tijdens aanlegfase	
Gezondheid	0/-		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	-	Negatief effect door inpassing brug	
Beleving en comfort route	+	Brug over water is positief	
Sociale cohesie en - veiligheid	+	Bundeling reizigers = meer toezicht	
Stedenbouwkundige inpassing	+	Brug is stedenbouwkundig inpasbaar	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	Variant draagt positief bij aan verbinding met stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0/-	Hinder voor beperkt aantal mensen	
Bijdrage aan beleid	+	Draagt bij aan bereikbaarheid Oost	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Beperkte negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0/-		
Bodem en water			
Bodem	0	Geen effect verwacht bij brugvarianten	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten (miljoen euro)	205	nieuwe brug en aanvullende tramrails	
Baten	+	Positief voor exploitatie, gebiedsontwikkeling	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0/-		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Meenemen in PBI2b op basis van voldoende reizigers, positieve exploitatie en investeringskosten (de minst kostbare oplossing met een nieuwe oeververbinding)

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	1			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	1b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 1 via nieuwe tunnel naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Muiderpoortstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	3.000 meter

Deze variant betreft het doortrekken van tram 1 vanaf station Muiderpoort via een nieuwe (tram)tunnel naar het eindpunt in/nabij de Sluisbuurt. De Sluisbuurt heeft via lijn 1 een directe tramverbinding met het centrum en westelijk deel van de stad. Tramlijn 1 gaat nu van Osdorp De Aker naar Station Muiderpoort. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Muiderpoort	Ijukkenstraat	Zuiderzeeweg
Trein	CS, Amstel, Science Park		
Metro			
Tram	3	3, 14	26
Bus	37, 41	37, 40, 41 , 245 N89	37, 245 N89
Pont			
Overig			P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Bestaand spoor	Muiderpoortstation	Zeeburgerdijk	1.300	geen nieuw spoor nodig
B	Nieuw spoor via nieuwe tunnel	Zeeburgerdijk	IJburglaan	1.500	tramtunnel
C	Nieuw spoor	IJburglaan	Eef Kamerbeekstraat	200	nieuw spoor richting halte Sluislbuurt

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Aanpassen kruispunt Zeeburgerdijk	Oplossing nader uit te werken
B.1	Nieuwe tramtunnel	Ligging tunnel nader uit te werken
C.1	Overstap lijn 26 en doortrekken richting halte Sluisbuurt	Oplossing nader uit te werken
C.2a of C.2b	Eindpunt/keerlus Sluisbuurt: Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Eindpunt n.t.b.: 2a of 2b, keerlus nodig

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1 (bijlage 4)
Capaciteit OV-netwerk	+	Substantiele afname I/C waarde tram 26 (>10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de huidige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Bereikbaarheid (achterliggende havens) blijft gelijk	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**0**	**Operationeel tussen 2025-2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	0	Kostenefficientie blijft ongeveer gelijk (110-90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	0	Geen meekoppelkans fiets	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	7640	Aantal nieuwe rezigers per dag	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	1			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	1b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 1 via nieuwe tunnel naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Muiderpoortstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	3.000 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	14%	Toename aantal reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	+ +		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+	ZBE direct ontsloten met Oost	
Betrouwbaarheid	-	Onbetrouwbaarder dan brug door 1 tram door tunnel principe	
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	-	Tunnel duurt langer dan brug	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+ +		
Effect op I/C-waarde IJtram	-9%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	1125		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	0/-	<2km nieuw spoor nodig	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0/+	Aansluiting op treinstations is beperkt positief	
Modal split: doorstroming	0/-	Beperkt negatief door extra druk op kruispunten	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	0/-	Beperkt negatief tijdens aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	-	Extra belasting langs bestaande bebouwing	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	-	Inpassing variant zorgt voor enige hinder tijdens aanlegfase	
Gezondheid	-		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	- -	tunnel heeft groot ruimtebeslag	
Beleving en comfort route	0/-	tunnel minder positief dan brug	
Sociale cohesie en - veiligheid	0/+	bundeling reizigers is beperkt positief	
Stedenbouwkundige inpassing	0/+	tunnel is inpasbaar, maar minder kansen dan bij brug	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	variant draagt bij aan verbinding met de stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0/-	Hinder voor beperkt aantal mensen	
Bijdrage aan beleid	+	Draagt bij aan bereikbaarheid Oost	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Beperkte negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0/-		
Bodem en water			
Bodem	-	Tunnelvarianten hebben mogelijk negatief effect op bodem en grondwater.	
Water	0		
Grondwater	-		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	285	Nieuwe tunnel en aanvullende tramrails	
Baten	+	Positief voor exploitatie en gebiedsontwikkeling	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0/-		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b; vervoerwaarde/exploitatie positef maar aanleg tunnel substantieel duurder dan brug, zonder dat daar echt voordelen tegenover staan.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	1			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	1c			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 1 via nieuwe brug naar Haveneiland				
Beginpunt:	Muiderpoortstation	**Eindpunt:**	Halte Haveneiland	**Lengte:**	6.550 meter

Deze variant betreft het doortrekken van tram 1 vanaf station Muiderpoort via een nieuwe (tram)brug naar het eindpunt op Haveneiland via tracé lijn 26. De Sluisbuurt heeft via lijn 1 een directe tramverbinding met het centrum en westelijk deel van de stad. Tramlijn 1 gaat nu van Osdorp De Aker naar Station Muiderpoort. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Muiderpoort	Ijukkenstraat	Zuiderzeeweg	Haveneiland
Trein	CS, Amstel, Science Park			
Metro				
Tram	3	3, 14	26	26
Bus	37, 41	37, 40, 41 , 245 N89	37, 245 N89	66, N89
Pont				
Overig			P+R Zeeburg	

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Bestaand spoor	Muiderpoortstation	Zeeburgerdijk	1.300	geen nieuw spoor nodig
B	Nieuw spoor via nieuwe brug	Zeeburgerdijk	IJburglaan	1.500	nieuwe brug nodig i.v.m. tram
C	Bestaand spoor	IJburglaan	Halte IJburg	3750	geen nieuw spoor nodig. Eindpunt Halte IJburg

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Aanpassen kruispunt Zeeburgerdijk	Oplossing nader uit te werken
B.1	Nieuwe trambrug	Ten noorden van Amsterdamsebrug i.v.m. aansluiting lijn 26
B.2	Aanpassen kruispunt P+R	Oplossing nader uit te werken
C.1	Aansluiting op spoor lijn 26 richting Haveneiland	Oplossing nader uit te werken

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**0**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met net voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	+	Substantiele afname I/C waarde tram 26 (>10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Bereikbaarheid (achterliggende havens) blijft gelijk	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**0**	**Operationeel tussen 2025-2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	0	Kostenefficientie blijft ongeveer gelijk (110-90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	12.160	Aantal nieuwe rezigers per dag	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	1			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	1c			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 1 via nieuwe brug naar Haveneiland				
Beginpunt:	Muiderpoortstation	**Eindpunt:**	Halte Haveneiland	**Lengte:**	6.550 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	13%	Toename aantal reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	+ +		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+ +	IJburg en ZBE direct ontsloten met Oost	
Betrouwbaarheid	- -	Onbetrouwebaar door interactie tram 26	
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	+	Voor 2030 gereed	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+ +		
Effect op I/C-waarde IJtram	-9%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)			
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	0/-	<2km nieuw spoor nodig	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	+	Variant creeert voldoende fietscapaciteit	
Robuustheid	+	Variant creeert een alternatieve route langs bestaande lijnen	
Toekomstvastheid	+	Variant is aanpasbaar / aanpassing modaliteiten mogelijk	
Tijdigheid	+	Variant is voor 2030 te realiseren	

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0/+	Aansluiting op treinstations is beperkt positief	
Modal split: doorstroming	0/-	Beperkt negatief door extra druk op kruispunten	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	0/-	Beperkt negatief tijdens aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	- -	Extra belasting langs lang stuk tracé langs bestaande bebouwing	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	-	Inpassing variant zorgt voor enige hinder tijdens aanlegfase	
Gezondheid	-		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	-	Negatief effect door inpassing brug	
Beleving en comfort route	+	Brug over water is positief	
Sociale cohesie en - veiligheid	+	Bundeling reizigers = meer toezicht	
Stedenbouwkundige inpassing	+	Brug is stedenbouwkundig inpasbaar	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+ +	Variant draagt positief bij aan verbinding met stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0/-	Hinder voor beperkt aantal mensen	
Bijdrage aan beleid	+	Draagt bij aan bereikbaarheid Oost	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Beperkte negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0/-		
Bodem en water			
Bodem	0	Geen effect verwacht bij brugvarianten	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	205	nieuwe brug en aanvullende tramrails	
Baten	+		
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0/-		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen naar PBI2b. Samenloop van tramlijn met lijn 26 op één spoor is risico voor betrouwbaarheid. Bovendien in exploitatie minder dan 1a.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	2			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	2a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 3 via nieuwe brug naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Kruispunt Zeeburgerdijk	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	1.700 meter

Deze variant betreft het doortrekken van tram 3 via een nieuwe (tram)brug naar de Sluisbuurt. De Sluisbuurt heeft via lijn 3 (richting Van Hallstraat) een directe tramverbinding met stadsdeel oost, zuid en west. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Insulindeweg/Flevopark	Zuiderzeeweg
Trein		
Metro		
Tram	14	26
Bus	37, 245, N89	37, 245 N89
Pont		
Overig		P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Bestaand spoor	Insulindeweg	Zeeburgerdijk		geen nieuw spoor nodig, vanaf halte Insulindeweg
B	Nieuw spoor via nieuwe brug	Zeeburgerdijk	IJburglaan	1.500	nieuwe brug nodig i.v.m. tram
C	Bestaand spoor	IJburglaan	Sluisbuurt	200	nieuw spoor richting halte Sluisbuurt

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Aanpassen kruispunt Zeeburgerdijk	Oplossing nader uit te werken
B.1	Aanpassen halte Flevopark	Nu eindpunt lijn 3
B.2	Nieuwe trambrug	Ten noorden of zuiden van Amsterdamsebrug
B.3	Aanpassen kruispunt P+R	Oplossing nader uit te werken
C.1	Overstap lijn 26 en doortrekken richting halte Sluisbuurt	Oplossing nader uit te werken
C.2a of C.2b	Eindpunt/keerlus Sluisbuurt: Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Eindpunt n.t.b.: 2a of 2b, keerlus nodig

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Geen verschil met huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Geen verschil met huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	+	€ 0-100 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	0	Kostenefficientie blijft ongeveer gelijk (110-90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	<7640	Aantal nieuwe rezigers per dag	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	2			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	2a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 3 via nieuwe brug naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Kruispunt Zeeburgerdijk	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	1.700 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	10%	Toename aantal reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	+		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+	ZBE direct ontsloten met Oost	
Betrouwbaarheid	0		
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	+	Voor 2030 gereed	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-8%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	9000		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	0/-	<2km nieuw spoor nodig	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	+	Variant creeert voldoende fietscapaciteit	
Robuustheid	+	Variant creeert een alternatieve route langs bestaande lijnen	
Toekomstvastheid	+	Variant is aanpasbaar / aanpassing modaliteiten mogelijk	
Tijdigheid	+	Variant is voor 2030 te realiseren	

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0/+	Aansluiting op treinstations is beperkt positief	
Modal split: doorstroming	0/-	Beperkt negatief door extra druk op kruispunten	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	0/-	Beperkt negatief tijdens aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0	Geen effect	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	-	Inpassing variant zorgt voor enige hinder tijdens aanlegfase	
Gezondheid	0	Geen effect	
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	-	Negatief effect door inpassing brug	
Beleving en comfort route	+	Brug over water is positief	
Sociale cohesie en - veiligheid	+	Bundeling reizigers = meer toezicht	
Stedenbouwkundige inpassing	+	Brug is stedenbouwkundig inpasbaar	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	Variant draagt positief bij aan verbinding met stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0/-	Hinder voor beperkt aantal mensen	
Bijdrage aan beleid	+	Draagt bij aan bereikbaarheid Oost	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Beperkte negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0/-		
Bodem en water			
Bodem	0	Geen effect verwacht bij brugvarianten	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	205	nieuwe brug en aanvullende tramrails	
Baten	+	Positief voor exploitatie, gebiedsontwikkeling	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0/-		

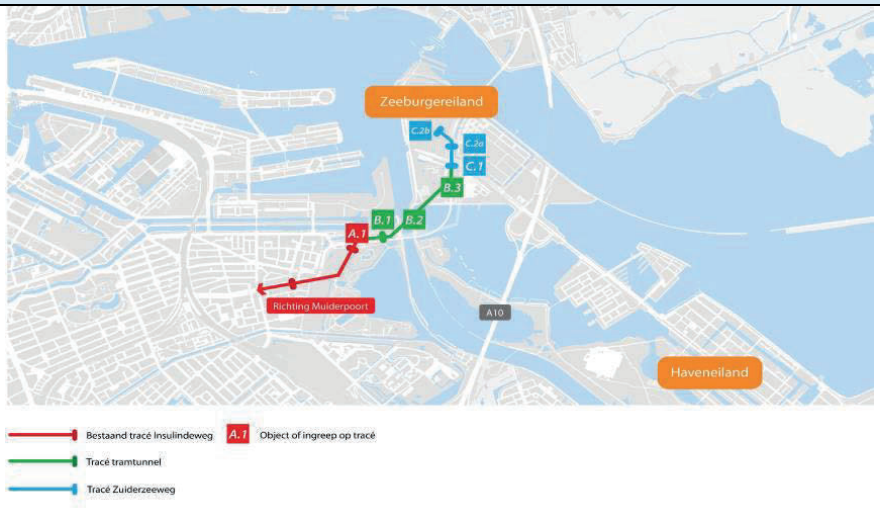
Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Meenemen in PBI2b op basis van voldoende reizigers, positieve exploitatie en investeringskosten (de minst kostbare oplossing met een nieuwe oeververbinding)

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	2			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	2b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 3 via nieuwe tunnel naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Kruispunt Zeeburgerdijk	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	1.700 meter

Deze variant betreft het doortrekken van tram 3 via een nieuwe (tram)tunnel naar de Sluisbuurt. De Sluisbuurt heeft via lijn 3 (richting Van Hallstraat) een directe tramverbinding met stadsdeel oost, zuid en west. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Insulindeweg/Flevopark	Zuiderzeeweg
Trein		
Metro		
Tram	14	26
Bus	37, 245, N89	37, 245 N89
Pont		
Overig		P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Bestaand spoor	Insulindeweg	Zeeburgerdijk		geen nieuw spoor nodig, vanaf halte Insulindeweg
B	Nieuw spoor via nieuwe tunnel	Zeeburgerdijk	IJburglaan	1.500	nieuwe tramtunnel
C	Bestaand spoor	IJburglaan	Sluisbuurt	200	nieuw spoor richting halte Sluisbuurt

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Aanpassen kruispunt Zeeburgerdijk	Oplossing nader uit te werken
B.1	Aanpassen halte Flevopark	Nu eindpunt lijn 3
B.2	Nieuwe tramtunnel	Ligging tunnel nader uit te werken
B.3	Aanpassen kruispunt P+R	Oplossing nader uit te werken
C.1	Overstap lijn 26 en doortrekken richting halte Sluisbuurt	Oplossing nader uit te werken
C.2a of C.2b	Eindpunt/keerlus Sluisbuurt: Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Eindpunt n.t.b.: 2a of 2b, keerlus nodig

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Bereikbaarheid (achterliggende havens) blijft gelijk	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**0**	**Operationeel tussen 2025-2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	0	Kostenefficientie blijft ongeveer gelijk (110-90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	0	Geen meekoppelkans fiets	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	<7640	Aantal nieuwe rezigers per dag	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	2			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	2b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 3 via nieuwe tunnel naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Kruispunt Zeeburgerdijk	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	1.700 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	10%	Toename aantal reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	+		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+	ZBE direct ontsloten met Oost	
Betrouwbaarheid	-		
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	-	tunnel duurt langer dan brug	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-8%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	9000		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	0/-	<2km nieuw spoor nodig	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0/+	Aansluiting op treinstations is beperkt positief	
Modal split: doorstroming	0/-	Beperkt negatief door extra druk op kruispunten	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	0/-	Beperkt negatief tijdens aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0	Geen effect	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	-	Inpassing variant zorgt voor enige hinder tijdens aanlegfase	
Gezondheid	0	Geen effect	
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	- -	tunnel heeft groot ruimtebeslag	
Beleving en comfort route	0/-	tunnel minder positief dan brug	
Sociale cohesie en - veiligheid	0/+	bundeling reizigers is beperkt positief	
Stedenbouwkundige inpassing	0/+	tunnel is inpasbaar, maar minder kansen dan bij brug	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	variant draagt bij aan verbinding met de stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0/-	Hinder voor beperkt aantal mensen	
Bijdrage aan beleid	+	Draagt bij aan bereikbaarheid Oost	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Beperkte negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0/-		
Bodem en water			
Bodem	-	Tunnelvarianten hebben mogelijk negatief effect op bodem en grondwater.	
Water	0		
Grondwater	-		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	285	nieuwe brug en aanvullende tramrails	
Baten	+	Positief voor exploitatie, gebiedsontwikkeling	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0/-		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b; vervoerwaarde/exploitatie positef maar aanleg tunnel substantieel duurder dan brug, zonder dat daar echt voordelen tegenover staan.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	2			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	2c			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 3 via nieuwe brug naar Haveneiland				
Beginpunt:	Kruispunt Zeeburgerdijk	**Eindpunt:**	Haveneiland	**Lengte:**	6.550 meter

Deze variant betreft het doortrekken van tram 3 vanaf halte Insulindeweg via een nieuwe (tram)brug naar het Haveneiland, eindpunt halte IJburg (is eindpunt lijn 26). Haveneiland heeft via lijn 3 (richting Van Hallstraat) een directe tramverbinding met stadsdeel oost, zuid en west. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Insulindeweg/Flevopark	Zuiderzeeweg	Haveneiland
Trein			
Metro			
Tram	14	26	26
Bus	37, 245, N89	37, 245 N89	66, N89
Pont			
Overig		P+R Zeeburg	

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Bestaand spoor	Muiderpoortstation	Zeeburgerdijk	1.300	geen nieuw spoor nodig
B	Nieuw spoor via nieuwe brug	Zeeburgerdijk	IJburglaan	1.500	nieuwe brug nodig i.v.m. tram
C	Bestaand spoor	IJburglaan	Halte IJburg	3750	geen nieuw spoor nodig. Eindpunt halte IJburg

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Aanpassen kruispunt Zeeburgerdijk	Oplossing nader uit te werken
B.1	Nieuwe trambrug	Ten noorden van Amsterdamsebrug i.v.m. aansluiting lijn 26
B.2	Aanpassen kruispunt P+R	Oplossing nader uit te werken
C.1	Aansluiting op spoor lijn 26 richting Haveneiland	Oplossing nader uit te werken

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**0**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met net voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	+	Substantiele afname I/C waarde tram 26 (>10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de huidige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Bereikbaarheid (achterliggende havens) blijft gelijk	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**0**	**Operationeel tussen 2025-2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	0	Kostenefficientie blijft ongeveer gelijk (110-90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	9200	Aantal nieuwe rezigers per dag	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	2			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	2c			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Doortrekken tram 3 via nieuwe brug naar Haveneiland				
Beginpunt:	Kruispunt Zeeburgerdijk	**Eindpunt:**	Haveneiland	**Lengte:**	6.550 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	11%	Toename aantal reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	+		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+ +	IJburg en ZBE direct ontsloten met Oost	
Betrouwbaarheid	- -	Onbetrouwebaar door interactie tram 26	
Toekomstvastheid	-		
Tijdigheid	-		
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-9%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	18665		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	0/-	<2km nieuw spoor nodig	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	+	Variant creeert voldoende fietscapaciteit	
Robuustheid	+	Variant creeert een alternatieve route langs bestaande lijnen	
Toekomstvastheid	+	Variant is aanpasbaar / aanpassing modaliteiten mogelijk	
Tijdigheid	+	Variant is voor 2030 te realiseren	

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0/+	Aansluiting op treinstations is beperkt positief	
Modal split: doorstroming	0/-	Beperkt negatief door extra druk op kruispunten	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	0/-	Beperkt negatief tijdens aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	-	Extra belasting langs bestaande bebouwing	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	-	Inpassing variant zorgt voor enige hinder tijdens aanlegfase	
Gezondheid	0/-		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	-	Negatief effect door inpassing brug	
Beleving en comfort route	+	Brug over water is positief	
Sociale cohesie en - veiligheid	+	Bundeling reizigers = meer toezicht	
Stedenbouwkundige inpassing	+	Brug is stedenbouwkundig inpasbaar	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+ +	Variant draagt positief bij aan verbinding met stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0/-	Hinder voor beperkt aantal mensen	
Bijdrage aan beleid	+	Draagt bij aan bereikbaarheid Oost	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Beperkte negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0/-		
Bodem en water			
Bodem	0	Geen effect verwacht bij brugvarianten	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	285	nieuwe brug en aanvullende tramrails	
Baten	+	Positief voor exploitatie, gebiedsontwikkeling	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0/-		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen naar PBI2b. Samenloop van tramlijn met lijn 26 op één spoor is risico voor betrouwbaarheid. Bovendien in exploitatie minder dan 2a.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	3			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	3a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via nieuwe brug van Amstel naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	6.200 meter

Deze variant betreft de realisatie van een nieuwe tramlijn tussen het Amstelstation en de Sluisbuurt. De tramlijn loopt via de Hugo de Vrieslaan, Middenweg en Insulindeweg, nieuwe trambrug naar de Sluisbuurt. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Amstelstation	Middenweg/Hugo de Vries	Wijttenbach/Linnaeus	Muiderpoort	Zuiderzeeweg
Trein	CS, Utrecht			CS, Amstel, Science Park	
Metro	51, 53 en 54				
Tram	12	19	1, 3 en 19	3	26
Bus	37, 40, 62, 65, 72, 78, 79, 320, 322, 327, N22, N85	37, 65, 41, 320, 322, 327, N22, N87	37, 41, N87	37, 41	37, 245 N89
Pont					
Overig					P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Nieuw spoor	Amstelstation	Middenweg	1.500	Nieuw spoor Hugo de Vrieslaan
B	Bestaand spoor	Hugo de Vrieslaan	Zeeburgerdijk	3.000	Bestaand spoor Middenweg - Insulindeweg
C	Nieuw spoor via nieuwe brug	Zeeburgerdijk	IJburglaan	1.500	nieuwe brug nodig i.v.m. tram
D	Nieuw spoor	IJburglaan	Eef Kamerbeekstraat	200	nieuw spoor richting halte Sluislbuurt

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Aansluiting met tramhalte Amstelstation via Julianaplein	Oplossing nader uit te werken
A.2	Nieuw spoor Hugo de Vrieslaan	Oplossing nader uit te werken
A.3	Aanpassen kruispunt Middenweg	Aansluiting spoor Hugo de Vrieslaan - Middenweg
B.1	Aanpassen kruispunt Insulindeweg	Aansluiting spoor Middenweg - Insulindeweg
C.1	Aanpassen kruispunt Zeeburgerdijk	Oplossing nader uit te werken
C.2	Aanpassen halte Flevopark	Oplossing nader uit te werken
C.3	Nieuwe trambrug	Ten noorden of zuiden van Amsterdamsebrug
C.4	Aanpassen kruispunt P+R	Oplossing nader uit te werken
D.1	Overstap lijn 26 en doortrekken richting halte Sluisbuurt	Oplossing nader uit te werken
D.2a of D.2b	Eindpunt/keerlus Sluisbuurt: Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Eindpunt n.t.b.: 2a of 2b, keerlus nodig

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**0**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met net voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Geen verschil met huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Geen verschil met huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	+	€ 0-100 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	-	Variant heeft negatief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	1890	Aantal nieuwe rezigers	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	3			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	3a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via nieuwe brug van Amstel naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	6.200 meter

Toets op doelbereik PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	6%	Toename aantal reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	0	geen reistijdwinst naar knopen	
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+	ZBE direct ontsloten met Oost	
Betrouwbaarheid	+		
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	-		
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-4%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	9050		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	-	2-5km nieuw spoor nodig	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	+	Variant creeert voldoende fietscapaciteit	
Robuustheid	+	Variant creeert een alternatieve route langs bestaande lijnen	
Toekomstvastheid	+	Variant is aanpasbaar / aanpassing modaliteiten mogelijk	
Tijdigheid	+	Variant is voor 2030 te realiseren	

Toets op kosten en effecten PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	+	Direct aansluiting op 1 of meerdere intercity stations	
Modal split: doorstroming	-	Beperkt negatief door extra druk op kruispunten	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	- -	Veel nieuw spoor / ingrepen tijdens aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	- -	Extra belasting langs lang stuk tracé langs bestaande bebouwing	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	- -	Veel nieuwe infra noodzakelijk	
Gezondheid	-		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	- -	Veel nieuwe infra noodzakelijk	
Beleving en comfort route	+	Brug over water is positief	
Sociale cohesie en - veiligheid	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige inpassing	0/-	Veel nieuw tracé nodig	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	Positieve bijdrage aan verbinding met stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	-	Hinder voor beperkt aantal mensen over lang tracé	
Bijdrage aan beleid	+	Draagt bij aan bereikbaarheid Oost	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Beperkte negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0/-		
Bodem en water			
Bodem	0	Geen effect verwacht bij brugvarianten	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	220	nieuwe brug en aanvullende tramrails	
Baten	+	Expolitatie neutraal; gebiedsontwikkeling positief	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	-		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b. Onvoldoende vervoerwaarde, negatieve exploitatie en investeringskosten veel hoger dan 1a/2a.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	3			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	3b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via nieuwe tunnel van Amstel naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	6.200 meter

Deze variant betreft de realisatie van een nieuwe tramlijn tussen het Amstelstation en de Sluisbuurt. De tramlijn loopt via de Hugo de Vrieslaan, Middenweg en Insulindeweg, nieuwe tramtunnel naar de Sluisbuurt. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Amstelstation	Middenweg/Hugo de Vries	Wijttenbach/Linnaeus	Muiderpoort	Zuiderzeeweg
Trein	CS, Utrecht			CS, Amstel, Science Park	
Metro	51, 53 en 54				
Tram	12	19	1, 3 en 19	3	26
Bus	37, 40, 62, 65, 72, 78, 79, 320, 322, 327, N22, N85	37, 65, 41, 320, 322, 327, N22, N87	37, 41, N87	37, 41	37, 245 N89
Pont					
Overig					P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Nieuw spoor	Amstelstation	Middenweg	1.500	Nieuw spoor Hugo de Vrieslaan
B	Bestaand spoor	Hugo de Vrieslaan	Zeeburgerdijk	3.000	Bestaand spoor Middenweg - Insulindeweg
C	nieuw spoor via tramtunnel	Zeeburgerdijk	IJburglaan	1.500	nieuwe tramtunnel
D	Nieuw spoor	IJburglaan	Eef Kamerbeekstraat	200	nieuw spoor richting halte Sluislbuurt

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Aansluiting met tramhalte Amstelstation via Julianaplein	Oplossing nader uit te werken
A.2	Nieuw spoor Hugo de Vrieslaan	Oplossing nader uit te werken
A.3	Aanpassen kruispunt Middenweg	Aansluiting spoor Hugo de Vrieslaan - Middenweg
B.1	Aanpassen kruispunt Insulindeweg	Aansluiting spoor Middenweg - Insulindeweg
C.1	Aanpassen kruispunt Zeeburgerdijk	Oplossing nader uit te werken
C.2	Aanpassen halte Flevopark	Oplossing nader uit te werken
C.3	Nieuwe tramtunnel	Ligging tunnel nader uit te werken
C.4	Aanpassen kruispunt P+R	Oplossing nader uit te werken
D.1	Overstap lijn 26 en doortrekken richting halte Sluisbuurt	Oplossing nader uit te werken
D.2a of D.2b	Eindpunt/keerlus Sluisbuurt: Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Eindpunt n.t.b.: 2a of 2b, keerlus nodig

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**0**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met net voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Bereikbaarheid (achterliggende havens) blijft gelijk	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**0**	**Operationeel tussen 2025-2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	-	Variant heeft negatief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	0	Geen meekoppelkans fiets	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	1890	Aantal nieuwe rezigers	

Toets op doelbereik PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	6%	Toename aantal reizigers	
Reistijd(winst) naar knopen	0	geen reistijdwinst naar knopen	
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+	ZBE direct ontsloten met Oost	
Betrouwbaarheid	+		
Toekomstvastheid	+		

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	3			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	3b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via nieuwe tunnel van Amstel naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	6.200 meter

Tijdigheid	- -	tunnel duurt langer dan brug; veel ingrepen nodig	Onderzoeksrapportage PBI2a
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-4%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	9050		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	-	2-5km nieuw spoor nodig	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	+	Direct aansluiting op 1 of meerdere intercity stations	
Modal split: doorstroming	-	Beperkt negatief door extra druk op kruispunten	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	- -	Veel nieuw spoor / ingrepen tijdens aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	- -	Extra belasting langs lang stuk tracé langs bestaande bebouwing	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	- -	Veel nieuwe infra noodzakelijk	
Gezondheid	- -		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	- -	Veel nieuwe infra noodzakelijk	
Beleving en comfort route	0/+	tunnel minder positief dan brug	
Sociale cohesie en - veiligheid	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige inpassing	0/-	Veel nieuw tracé nodig	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	Positieve bijdrage aan verbinding met stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	-	Hinder voor beperkt aantal mensen over lang tracé	
Bijdrage aan beleid	+	Draagt bij aan bereikbaarheid Oost	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Beperkte negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0/-		
Bodem en water			
Bodem	-	Tunnelvarianten hebben mogelijk negatief effect op bodem en grondwater.	
Water	0		
Grondwater	-		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	300	nieuwe tunnel en aanvullende tramrails	
Baten	+	Expolitatie neutraal; gebiedsontwikkeling positief	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	-		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b. Onvoldoende vervoerwaarde, negatieve exploitatie en investeringskosten veel hoger dan 1a/2a.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	4			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	4a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via nieuwe brug van Science Park naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	6.800 meter

Deze variant betreft de realisatie van een nieuwe tramlijn tussen het Amstelstation en de Sluisbuurt. De tramlijn loopt vanaf Amstel via de Hugo de Vrieslaan, Middenweg en Kruislaan naar Science Park. Vanaf daar onder het spoor naar de MacGillavrylaan om vervolgens via de Molukkenstraat aan te takken op het bestaande tramspoor van de Insulindeweg en dan naar de Amsterdamsebrug. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes.. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Amstelstation	Science Park	Molukkenstraat	Insulindeweg/Flevopark	Zuiderzeeweg
Trein	CS, Utrecht	CS, Amersfoort			
Metro	51, 53 en 54				
Tram	12		3, 14	14	26
Bus	37, 40, 62, 65, 72, 78, 79, 320, 322, 327, N22, N85	40, 41	37, 40, 41 , 245 N89	37, 245, N89	37, 245 N89
Pont					
Overig					P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Nieuw spoor	Amstelstation	Middenweg	1.500	
B	Bestaand spoor	Middenweg	Kruislaan	500	
C	Nieuw spoor	Kruislaan	Insulindeweg	2.300	Nieuw spoor Kruislaan, MacGillavrylaan en Molukkenstraat
D	Bestaand spoor	Molukkenstraat	Zeeburgerdijk	800	Bestaand spoor Insulindeweg
E	Nieuw spoor via nieuwe brug	Zeeburgerdijk	IJburglaan	1.500	nieuwe brug nodig i.v.m. tram
F	Nieuw spoor	IJburglaan	Eef Kamerbeekstraat	200	nieuw spoor richting halte Sluislbuurt

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Beginpunt halte Amstelstation	Nieuw tramspoor vanaf zuidzijde spoorbaan
A.2	Nieuw spoor Hugo de Vrieslaan	Oplossing nader uit te werken
A.3	Aanpassen kruispunt Middenweg	Aansluiting spoor Hugo de Vrieslaan - Middenweg
B.1	Bestaand spoor en aansluiting Kruislaan	
C.1	Nieuw spoor Kruislaan	Oplossing nader uit te werken
C.2	Aanpassen spoorviaduct	Onderdoorgang (verhogen/verbreden) nader uit te werken
C.3	Nieuw spoor MacGillavrylaan	Oplossing nader uit te werken
C.4	Nieuw spoor Molukkenstraat en aansluiting Insulindeweg	Aansluiting spoor Molukkenstraat - Insulindeweg, brug
D.1	Aanpassen kruispunt Zeeburgerdijk	Oplossing nader uit te werken
D.2	Aanpassen halte Flevopark	Oplossing nader uit te werken
D.3	Nieuwe trambrug	Ten noorden of zuiden van Amsterdamsebrug
D.4	Aanpassen kruispunt P+R	Oplossing nader uit te werken
F.1	Overstap lijn 26 en doortrekken richting halte Sluisbuurt	Oplossing nader uit te werken
F.2a of 2b	Eindpunt/keerlus Sluisbuurt: Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Eindpunt n.t.b.: 2a of 2b, keerlus nodig

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1 **NB: beoordeling is gebaseerd op een tramverbinding tussen Science Park en Sluisbuurt. In PBI2a is er voor gekozen om deze variant vanaf Amstelstation te beschouwen**
Capaciteit OV-netwerk*	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Geen verschil met huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Geen verschil met huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	-	Variant heeft negatief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	<1890	Aantal nieuwe rezigers	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	4			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	4a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via nieuwe brug van Science Park naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	6.800 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	5%	Toename aantal reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	0	geen reistijdwinst naar knopen	
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+	ZBE direct ontsloten met Oost	
Betrouwbaarheid	+		
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	-		
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-3%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	9050		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	-	2-5km nieuw spoor nodig	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	+	Variant creeert voldoende fietscapaciteit	
Robuustheid	+	Variant creeert een alternatieve route langs bestaande lijnen	
Toekomstvastheid	+	Variant is aanpasbaar / aanpassing modaliteiten mogelijk	
Tijdigheid	+	Variant is voor 2030 te realiseren	

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	+	Direct aansluiting op 1 of meerdere intercity stations	
Modal split: doorstroming	- -	Zeer negatief door druk op veel nieuwe kruispunten	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	- -	Veel nieuw spoor / ingrepen tijdens aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	- -	Extra belasting langs lang stuk tracé langs bestaande bebouwing	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	- -	Veel nieuwe infra noodzakelijk	
Gezondheid	-		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	- -	Veel nieuwe infra noodzakelijk	
Beleving en comfort route	+	Brug over water is positief	
Sociale cohesie en - veiligheid	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige inpassing	0/-	Veel nieuw tracé nodig	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	Positieve bijdrage aan verbinding met stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	-	Hinder voor beperkt aantal mensen over lang tracé	
Bijdrage aan beleid	+	Draagt bij aan bereikbaarheid Oost	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Beperkte negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0/-		
Bodem en water			
Bodem	0	Geen effect verwacht bij brugvarianten	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	335	t.o.v. 3a meer raillengte en tunnel bij Science Park	
Baten	0/+	Exploitatie negatief; gebiedsontwikkeling positief	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	-		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b. Onvoldoende vervoerwaarde, negatieve exploitatie en investeringskosten veel hoger dan 1a/2a

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	4			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	4b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via nieuwe tunnel van Science Park naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	4.000 meter

Deze variant betreft de realisatie van een nieuwe tramlijn tussen het Amstelstation en de Sluisbuurt. De tramlijn loopt vanaf Amstel via de Hugo de Vrieslaan, Middenweg en Kruislaan naar Science Park. Vanaf daar onder het spoor naar de MacGillavrylaan om vervolgens via de Molukkenstraat aan te takken op het bestaande tramspoor van de Insulindeweg en danvia een nieuwe tramtunnel richting de Sluisbuurt. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes.. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Amstelstation	Science Park	Molukkenstraat	Insulindeweg/Flevopark	Zuiderzeeweg
Trein	CS, Utrecht	CS, Amersfoort			
Metro	51, 53 en 54				
Tram	12		3, 14	14	26
Bus	37, 40, 62, 65, 72, 78, 79, 320, 322, 327, N22, N85	40, 41	37, 40, 41 , 245 N89	37, 245, N89	37, 245 N89
Pont					
Overig					P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Nieuw spoor	Science Park	Insulindeweg	1.500	Nieuw spoor MacGillavrylaan en Molukkenstraat
B	Bestaand spoor	Molukkenstraat	Zeeburgerdijk	800	Bestaand spoor Insulindeweg
C	Nieuw spoor via nieuwe tunnel	Zeeburgerdijk	IJburglaan	1.500	nieuwe tramtunnel
D	Nieuw spoor	IJburglaan	Eef Kamerbeekstraat	200	nieuw spoor richting halte Sluislbuurt

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Beginpunt halte Amstelstation	Nieuw tramspoor vanaf zuidzijde spoorbaan
A.2	Nieuw spoor Hugo de Vrieslaan	Oplossing nader uit te werken
A.3	Aanpassen kruispunt Middenweg	Aansluiting spoor Hugo de Vrieslaan - Middenweg
B.1	Bestaand spoor en aansluiting Kruislaan	
C.1	Nieuw spoor Kruislaan	Oplossing nader uit te werken
C.2	Aanpassen spoorviaduct	Onderdoorgang (verhogen/verbreden) nader uit te werken
C.3	Nieuw spoor MacGillavrylaan	Oplossing nader uit te werken
C.4	Nieuw spoor Molukkenstraat en aansluiting Insulindeweg	Aansluiting spoor Molukkenstraat - Insulindeweg, brug
D.1	Aanpassen kruispunt Zeeburgerdijk	Oplossing nader uit te werken
D.2	Aanpassen halte Flevopark	Oplossing nader uit te werken
D.3		Ten noorden of zuiden van Amsterdamsebrug
D.4	Aanpassen kruispunt P+R	Oplossing nader uit te werken
F.1	Overstap lijn 26 en doortrekken richting halte Sluisbuurt	Oplossing nader uit te werken
F.2a of 2b	Eindpunt/keerlus Sluisbuurt: Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Eindpunt n.t.b.: 2a of 2b, keerlus nodig

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1 **NB: beoordeling is gebaseerd op een tramverbinding tussen Science Park en Sluisbuurt. In PBI2a is er voor gekozen om deze variant vanaf Amstelstation te beschouwen**
Capaciteit OV-netwerk*	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Bereikbaarheid (achterliggende havens) blijft gelijk	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**0**	**Operationeel tussen 2025-2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	-	Variant heeft negatief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	0	Geen meekoppelkans fiets	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	<1890	Aantal nieuwe rezigers	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	4			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	4b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via nieuwe tunnel van Science Park naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	4.000 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	5%	Toename aantal reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	0	geen reistijdwinst naar knopen	
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+	ZBE direct ontsloten met Oost	
Betrouwbaarheid	+		
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	- -	tunnel duurt langer dan brug; veel ingrepen nodig	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-3%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	9050		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	-	2-5km nieuw spoor nodig	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

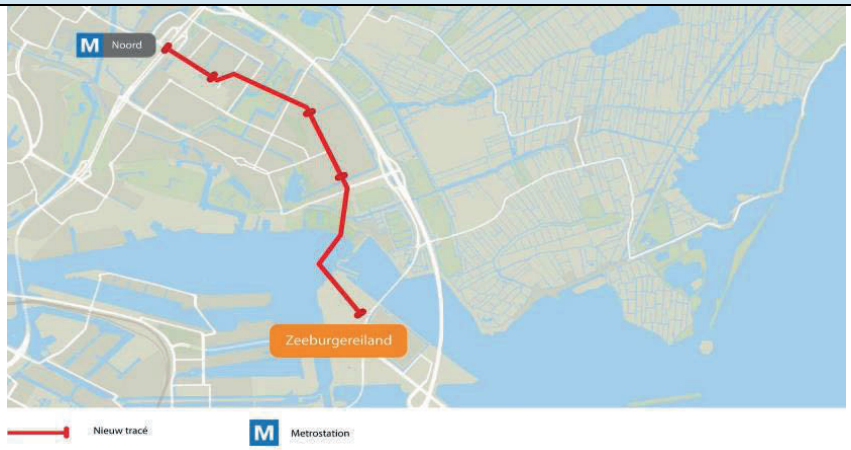
Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	+	Direct aansluiting op 1 of meerdere intercity stations	
Modal split: doorstroming	- -	Zeer negatief door druk op veel nieuwe kruispunten	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	- -	Veel nieuw spoor / ingrepen tijdens aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	- -	Extra belasting langs lang stuk tracé langs bestaande bebouwing	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	- -	Veel nieuwe infra noodzakelijk	
Gezondheid	- -		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	- -	Veel nieuwe infra noodzakelijk	
Beleving en comfort route	0/+	tunnel minder positief dan brug	
Sociale cohesie en - veiligheid	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige inpassing	0/-	Veel nieuw tracé nodig	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	Positieve bijdrage aan verbinding met stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	-	Hinder voor beperkt aantal mensen over lang tracé	
Bijdrage aan beleid	+	Draagt bij aan bereikbaarheid Oost	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Beperkte negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0/-		
Bodem en water			
Bodem	-	Tunnelvarianten hebben mogelijk negatief effect op bodem en grondwater.	
Water	0		
Grondwater	-		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	415	t.o.v. 3b meer raillengte en tunnel bij Science Park	
Baten	0/+	Exploitatie negatief; gebiedsontwikkeling positief	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	-		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b
Niet meenemen in PBI2b. Onvoldoende vervoerwaarde, negatieve exploitatie en investeringskosten veel hoger dan 1a/2a

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	5			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	5a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe brug westelijk van Oranjesluizen naar Amsterdam Noord				
Beginpunt:	Metrostation Noord	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft een nieuwe bus- of tramlijn tussen station Noord en de Sluisbuurt via een nieuwe brug westelijk van de Oranjesluizen. Het tracé loopt via de IJdoornlaan en doorkruist de Schellingwouderdijk/Wijkergouw. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden	
Modaliteit / halte	**Metrostation Noord**
Trein	
Metro	52
Tram	
Bus	34, 36, 37, 38, 301, 304 t/m 308
Pont	
Overig	P+R Noord

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**-**	**Creeert alternatief voor lijn 26 onvoldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**-**	**Voldoet niet aan de richtlijnen**	
Nautische doorstroming	-	Nautische doorstroming slechter	
Nautische Bereikbaarheid	-	Bereikbaarheid (achterliggende havens) slechter	
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	-	Conflicterende planologische bestemming	
Tijdigheid	**0**	**Operationeel tussen 2025-2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	-	Niet adaptief (niet aanpasbaar)	
Impact op de omgeving	-	Variant heeft negatief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	ca. 2300	Aantal nieuwe rezigers	

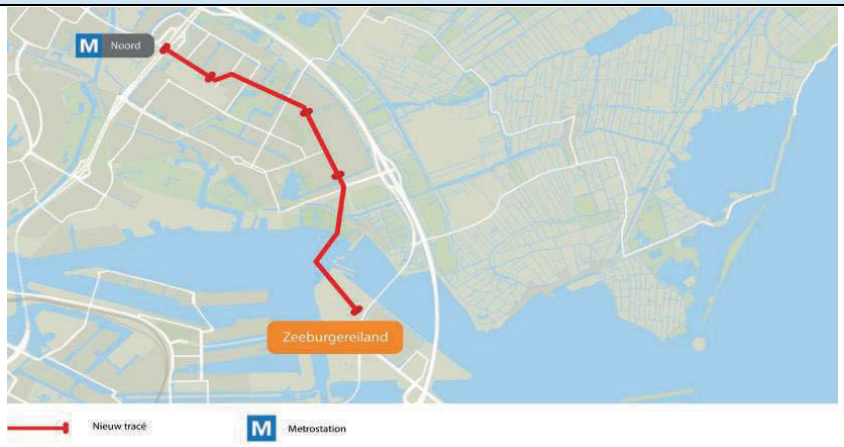
Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant scoort negatief op 2 van de 3 KO-criteria. Een trambrug nabij de Oranjesluizen heeft negatieve effecten op de betrouwbaarheid van de verbinding en op de nautische veiligheid. De brug moet samen met de sluizen open voor de scheepvaart waardoor er geen sprake is van een betrouwbare OV-verbinding

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	5			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	5b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe bus- of tramlijn westelijk van Oranjesluizen naar Amsterdam Noord				
Beginpunt:	Metrostation Noord	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft een nieuwe bus- of tramlijn tussen station Noord en de Sluisbuurt via een nieuwe tunnelwestelijk van de Oranjesluizen. Het tracé loopt via de IJdoornlaan en doorkruist de Schellingwouderdijk/Wijkergouw. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	**Metrostation Noord**
Trein	
Metro	52
Tram	
Bus	34, 36, 37, 38, 301, 304 t/m 308
Pont	
Overig	P+R Noord

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming			
Nautische Bereikbaarheid			
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	-	Conflicterende planologische bestemming	
Tijdigheid	**0**	**Operationeel tussen 2025-2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	-	Variant heeft negatief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	ca. 2300	Aantal nieuwe rezigers	

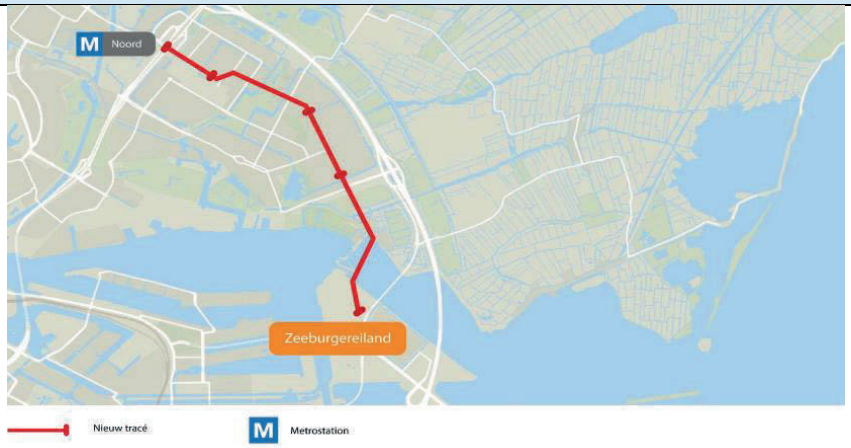
Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant is in PBI1 afgevallen omdat deze op veel aspecten negatief scoort. Het gaat onder andere om de technische- en financiele haalbaarheid en impact op de omgeving.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	6			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	6a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe brug oostelijk van Oranjesluizen naar Amsterdam Noord				
Beginpunt:	Metrostation Noord	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft een nieuwe bus- of tramlijn tussen station Noord en de Sluisbuurt via een nieuwe brug oostelijk van de Oranjesluizen. Het tracé loopt via de IJdoornlaan en doorkruist de Schellingwouderdijk/Wijkergouw. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	**Metrostation Noord**
Trein	
Metro	52
Tram	
Bus	34, 36, 37, 38, 301, 304 t/m 308
Pont	
Overig	P+R Noord

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**-**	**Creeert alternatief voor lijn 26 onvoldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**-**	**Voldoet niet aan de richtlijnen**	
Nautische doorstroming	-	Nautische doorstroming slechter	
Nautische Bereikbaarheid	-	Bereikbaarheid (achterliggende havens) slechter	
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	-	Conflicterende planologische bestemming	
Tijdigheid	**0**	**Operationeel tussen 2025-2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	-	Niet adaptief (niet aanpasbaar)	
Impact op de omgeving	-	Variant heeft negatief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	ca. 2300	Aantal nieuwe rezigers	

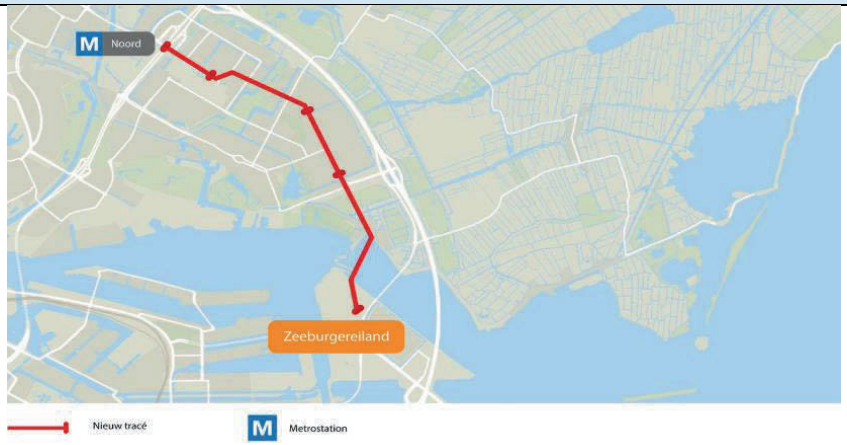
Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant is in PBI1 afgevallen vanwege de nautische veiligheid en betrouwbaarheid van de verbinding. Daarnaast is deze variant min of meer gelijk aan variant 8a (naar Noorderpark in plaats van Noord)

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	6			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	6b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe tunnel oostelijk van Oranjesluizen naar Amsterdam Noord				
Beginpunt:	Metrostation Noord	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft een nieuwe bus- of tramlijn tussen station Noord en de Sluisbuurt via een nieuwe tunnel westelijk van de Oranjesluizen. Het tracé loopt via de IJdoornlaan en doorkruist de Schellingwouderdijk/Wijkergouw. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden	
Modaliteit / halte	**Metrostation Noord**
Trein	
Metro	52
Tram	
Bus	34, 36, 37, 38, 301, 304 t/m 308
Pont	
Overig	P+R Noord

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming			
Nautische Bereikbaarheid			
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	?	Onduidelijk/onbekend	
Tijdigheid	**0**	**Operationeel tussen 2025-2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	-	Variant heeft negatief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	0	Geen meekoppelkans fiets	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	ca. 2300	Aantal nieuwe rezigers	

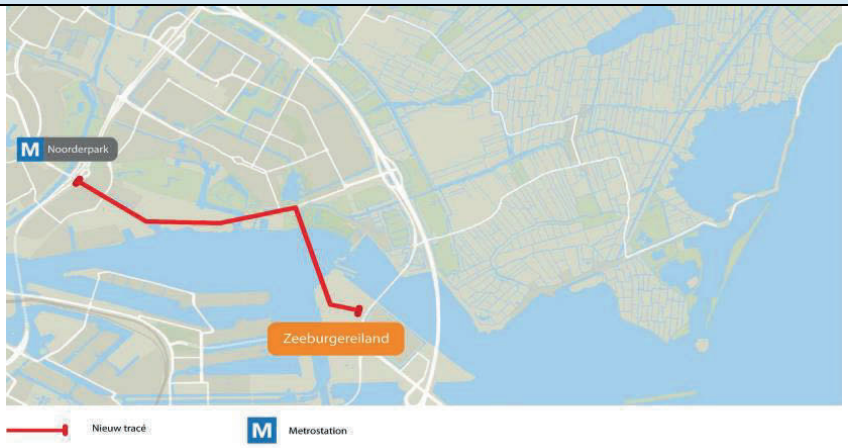
Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant is in PBI1 afgevallen omdat deze variant min of meer gelijk aan variant 8a (naar Noorderpark in plaats van Noord). Ook scoort deze variant negatief op een aantal aspecten zoals de technische en financiele haalbaarheid.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	7			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	7			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe oeververbinding westelijk van Oranjesluizen naar Noorderpark				
Beginpunt:	Metrostation Noorderpark	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft een nieuwe bus- of tramlijn tussen station Noorderpark en de Sluisbuurt via een nieuwe verbinding westelijk van de Oranjesluizen. Het tracé loopt via het te ontwikkelen Hamerkwartier. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden	
Modaliteit / halte	**Noorderpark**
Trein	
Metro	52
Tram	
Bus	34, 35, 71, N91, N93
Pont	
Overig	

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**-**	**Creeert alternatief voor lijn 26 onvoldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**-**	**Voldoet niet aan de richtlijnen**	
Nautische doorstroming	-	Nautische doorstroming slechter	
Nautische Bereikbaarheid	-	Bereikbaarheid (achterliggende havens) slechter	
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	0	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	ca. 2300	Aantal nieuwe rezigers	

Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant is in PBI1 afgevallen vanwege de nautische veiligheid en betrouwbaarheid van de verbinding.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	8			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	8a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via nieuwe Schellingwouderbrug naar Noorderpark				
Beginpunt:	Metrostation Noorderpark	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	5.400 meter

Deze variant betreft een nieuwe tramlijn tussen Metrostation Noorderpark en de Sluisbuurt. De tramlijn kruist het nog te ontwikkelen Hamerkwartier via de Johan van Hasseltweg en rijdt via Zuiderzeeweg en de nieuwe Schellingwoudertrambrug naar de Sluisbuurt. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	**Noorderpark**	**Zuiderzeeweg (S115)**
Trein		
Metro	52	
Tram		
Bus	34, 35, 71, N91, N93	37, 245
Pont		
Overig		

Tracédeel	**Omschrijving**	**Beginpunt**	**Eindpunt**	**Lengte (m)**	**Toelichting**
A	Nieuw spoor	Noorderpark	Zijkanaal K	1.800	Vanaf Meeuwenlaan in Noord tot Hamerkwartier
B	Nieuw spoor via nieuwe tunnel	Zijkanaal K	Liergouw	2.400	Route Nieuwendammerdijk - Zuiderzeeweg
C	Nieuw spoor	Liergouw	Halte Sluisbuurt	1.200	Nieuwe trambrug

Relevante ingrepen en objecten	**Omschrijving**	**Toelichting**
A.1	Realisatie tramhalte Noorderpark t.h.v. busplatform	Oplossing nader uit te werken
A.2	Realisatie tramlijn Johan van Hasseltweg	Oplossing nader uit te werken
A.3	Aanpassen rotonde Meeuwenlaan	Oplossing nader uit te werken
A.4	Herontwikkeling Hamerkwartier	Integraal inrichtingsvraagstuk
B.1	Oversteek Zijkanaal K	Oversteek water Zijkanaal F
B.2	Inrichting Nieuwedammerdijk bij scheepswerf	Integraal inrichtingsvraagstuk
B.3	Aanpassen kruispunt Monnikendammerweg	Mogelijk i.c.m. nieuwe halte
B.4	Inrichting Zuiderzeeweg	Oplossing nader uit te werken
B.5	Aanpassen rotonde IJdoornlaan	Mogelijk i.c.m. nieuwe halte
B.6	Inrichting 'bocht' tankstation	Oplossing nader uit te werken
B.7	Inrichting Zuiderzeeweg langs A10	Oplossing nader uit te werken
B.8	Rotonde Liergouw	Mogelijk i.c.m. nieuwe halte
C.1	Nieuwe trambrug	Ten oosten van bestaande brug
C.2a of C.2b	Eindpunt/keerlus Sluisbuurt: Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Eindpunt n.t.b.: 2a of 2b, keerlus nodig

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**-**	**Creeert alternatief voor lijn 26 onvoldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	-	Nautische doorstroming slechter	
Nautische Bereikbaarheid	-	Bereikbaarheid (achterliggende havens) slechter	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	+	€ 0-100 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	2300	Aantal nieuwe rezigers	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	8			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	8a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via nieuwe Schellingwouderbrug naar Noorderpark				
Beginpunt:	Metrostation Noorderpark	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	5.400 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	4%	Meer reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	0	geen reistijdwinst naar knopen	
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	0	Geen verschil met huidige situatie	
Betrouwbaarheid	- -	beweegbare brug en lang tracé in noord	
Toekomstvastheid	+	voldoende capaciteit, ook op lange termijn	
Tijdigheid	- -	nieuwe brug/tunnel over Buiten-IJ en veel nieuw spoor	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+	voegt veel capaciteit toe	
Effect op I/C-waarde IJtram	-1%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	22425	DRU's	
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	- -	veel nieuw spoor	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	+	Variant creeert voldoende fietscapaciteit	
Robuustheid	+	Variant creeert een alternatieve route langs bestaande lijnen	
Toekomstvastheid	+	Variant is aanpasbaar / aanpassing modaliteiten mogelijk	
Tijdigheid	+	Variant is voor 2030 te realiseren	

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0		
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0	Geen effect op modal split	
Modal split: doorstroming	- -	Inpassing heeft gevolgen voor doorstroming ander verkeer	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	- -	Veel nieuw spoor / maatregelen in aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	- -	Belasting in bestaande stad over lang tracé	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	- -	Veel nieuw spoor / maatregelen in aanlegfase	
Gezondheid	-		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	- -	Veel nieuw spoor / maatregelen in aanlegfase	
Beleving en comfort route	+	brug over water is positief	
Sociale cohesie en - veiligheid	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige inpassing	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+ +	nieuwe verbinding met Noord: tram en fiets	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	-	Hinder voor beperkt aantal mensen over lang tracé	
Bijdrage aan beleid	0	Geen effect	
Natuur			
Natura2000	0/-	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Iets meer negatieve effecten verwacht t.o.v. centrumvarianten	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	0		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	-		
Bodem en water			
Bodem	0	Geen effect verwacht bij brugvarianten	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	305	nieuwe brug, aanvullende tramrails, tunnel Zijkanaal K	
Baten	0/-	Exploitatie negatief; gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	- -		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b
Niet meenemen in PBI2b. Onvoldoende vervoerwaarde, negatieve exploitatie en investeringskosten veel hoger dan 1a/2a

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	8			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	8b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via tramtunnel naar Noorderpark				
Beginpunt:	Metrostation Noorderpark	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	5.400 meter

Deze variant betreft de realisatie van een nieuwe tramlijn tussen Metrostation Noorderpark en de Sluisbuurt. De tramlijn kruist het nog te ontwikkelen Hamerkwartier. Naast de Schellingwouderbrug wordt een tramtunnel gerealiseerd. De inpassing van de tramlijn inclusief de haltes dient voor het volledige tracé nader te worden uitgewerkt. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	**Noorderpark**	**Zuiderzeeweg (S115)**
Trein		
Metro	52	
Tram		
Bus	34, 35, 71, N91, N93	37, 245
Pont		
Overig		

Tracédeel	**Omschrijving**	**Beginpunt**	**Eindpunt**	**Lengte (m)**	**Toelichting**
A	Nieuw spoor	Noorderpark	Zijkanaal K	1.800	geen nieuw spoor nodig
B	Nieuw spoor via nieuwe tunnel	Zijkanaal K	Liergouw	2.400	tramtunnel
C	Nieuw spoor	Liergouw	Halte Sluisbuurt	1.200	Via nieuw spoor Zuiderzeeweg naar Sluisbuurt

Relevante ingrepen en objecten	**Omschrijving**	**Toelichting**
A.1	Realisatie tramhalte Noorderpark t.h.v. busplatform	Oplossing nader uit te werken
A.2	Realisatie tramlijn Johan van Hasseltweg	Oplossing nader uit te werken
A.3	Aanpassen rotonde Meeuwenlaan	Oplossing nader uit te werken
A.4	Herontwikkeling Hamerkwartier	Integraal inrichtingsvraagstuk
B.1	Oversteek Zijkanaal K	Oversteek water Zijkanaal F
B.2	Inrichting Nieuwedammerdijk bij scheepswerf	Integraal inrichtingsvraagstuk
B.3	Aanpassen kruispunt Monnikendammerweg	Mogelijk i.c.m. nieuwe halte
B.4	Inrichting Zuiderzeeweg	Oplossing nader uit te werken
B.5	Aanpassen rotonde IJdoornlaan	Mogelijk i.c.m. nieuwe halte
B.6	Inrichting 'bocht' tankstation	Oplossing nader uit te werken
B.7	Inrichting Zuiderzeeweg langs A10	Oplossing nader uit te werken
B.8	Rotonde Liergouw	Mogelijk i.c.m. nieuwe halte
C.1	Tunnel Durgerdammerdijk – Zuider IJdijk	Oplossing nader uit te werken
C.2a of C.2b	Eindpunt/keerlus Sluisbuurt: Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Eindpunt n.t.b.: 2a of 2b, keerlus nodig

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid			
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	0	Geen meekoppelkans fiets	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	2300	Aantal nieuwe rezigers	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	8			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	8b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn via tramtunnel naar Noorderpark				
Beginpunt:	Metrostation Noorderpark	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	5.400 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	4%	Meer reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	0	geen reistijdwinst naar knopen	
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	0	Geen verschil met huidige situatie	
Betrouwbaarheid	-	lang tracé in noord	
Toekomstvastheid	+	voldoende capaciteit, ook op lange termijn	
Tijdigheid	- -	nieuwe brug/tunnel over Buiten-IJ en veel nieuw spoor	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+	voegt veel capaciteit toe	
Effect op I/C-waarde IJtram	-1%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	22425	DRU's	
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	- -	veel nieuw spoor	
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0		
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0	Geen effect op modal split	
Modal split: doorstroming	- -	Inpassing heeft gevolgen voor doorstroming ander verkeer	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door meer trams	
Verkeershinder tijdens aanleg	- -	Veel nieuw spoor / maatregelen in aanlegfase	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	- -	Belasting in bestaande stad over lang tracé	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	- -	Veel nieuw spoor / maatregelen in aanlegfase	
Gezondheid	- -		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	- -	Veel nieuw spoor / maatregelen in aanlegfase	
Beleving en comfort route	0	Geen effect	
Sociale cohesie en - veiligheid	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige inpassing	0/-		
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	nieuwe verbinding met Noord: tram	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	-	Hinder voor beperkt aantal mensen over lang tracé	
Bijdrage aan beleid	0	Geen effect	
Natuur			
Natura2000	0/-	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Iets meer negatieve effecten verwacht t.o.v. centrumvarianten	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	0		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	-		
Bodem en water			
Bodem	-	Tunnelvarianten hebben mogelijk negatief effect op bodem en grondwater.	
Water	0		
Grondwater	-		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	430	nieuwe tunnel, aanvullende tramrails, tunnel Zijkanaal K	
Baten	0/-	Exploitatie negatief; gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	- -		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b. Onvoldoende vervoerwaarde, negatieve exploitatie en investeringskosten veel hoger dan 1a/2a

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	8			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	8c			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe busijn via Schellingwouderbrug naar Noorderpark				
Beginpunt:	Metrostation Noorderpark	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	5.400 meter

Deze variant betreft een nieuwe buslijn tussen Metrostation Noorderpark en de Sluisbuurt. De buslijn kruist het nog te ontwikkelen Hamerkwartier via de Johan van Hasseltweg en rijdt via Zuiderzeeweg en de Schellingwouderbrug. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Noorderpark	Zuiderzeeweg (S115)
Trein		
Metro	52	
Tram		
Bus	34, 35, 71, N91, N93	37, 245
Pont		
Overig		

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Nieuwe busroute	Noorderpark	Zijkanaal K	1.800	Vanaf Meeuwenlaan in Noord tot Hamerkwartier
B	Nieuwe busroute	Zijkanaal K	Liergouw	2.400	Busroute Nieuwendammerdijk - Zuiderzeeweg
C	Schellingwouderbrug	Liergouw	Halte Sluisbuurt	1.200	Busroute zoals huidige lijn 37 en 245

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Bushalte bij platform Noorderpark	Oplossing nader uit te werken
A.2	Gebruik busbaan Johan van Hasseltweg	Tussen Noorderpark en Meeuwenlaan ligt busbaan
A.3	Aanpassen rotonde Meeuwenlaan	Oplossing nader uit te werken
A.4	Herontwikkeling Hamerkwartier	Inpassing busroute door Hamerkwartier
B.1	Oversteek Zijkanaal K	Oversteek water Zijkanaal F
B.2	Inrichting Nieuwedammerdijk bij scheepswerf	Integraal inrichtingsvraagstuk
B.3	Aanpassen kruispunt Monnikendammerweg	Mogelijk i.c.m. nieuwe halte
B.4	Inrichting Zuiderzeeweg	Oplossing nader uit te werken
B.5	Aanpassen rotonde IJdoornlaan	Mogelijk i.c.m. nieuwe halte
B.6	Inrichting 'bocht' tankstation	Oplossing nader uit te werken
B.7	Inrichting Zuiderzeeweg langs A10	Oplossing nader uit te werken
B.8	Rotonde Liergouw	Mogelijk i.c.m. nieuwe halte
C.1	Mogelijke prioriteitsregelingsmaatregelen Schellingwouderbrug	Oplossing nader uit te werken
C.2a of C.2b	Halte Sluisbuurt (eindpunt) Zuiderzeeweg of in Sluisbuurt	Loctie eindpunt n.t.b.

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**0**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met net voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	-	Nautische doorstroming slechter	
Nautische Bereikbaarheid	-	Bereikbaarheid (achterliggende havens) slechter	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	+	€ 0-100 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	-	Niet adaptief (niet aanpasbaar)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	2300	Aantal nieuwe rezigers	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	8			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	8c			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe busijn via Schellingwouderbrug naar Noorderpark				
Beginpunt:	Metrostation Noorderpark	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	5.400 meter

Toets op doelbereik PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	6%	Meer reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	0	geen reistijdwinst naar knopen	
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	0	Geen verschil met huidige situatie	
Betrouwbaarheid	0	Geen verschil met huidige situatie	
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	+	snel operationeel	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied			
Effect op I/C-waarde IJtram	-1%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	22425	DRU's	
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	0		
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0		
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0	Geen effect	
Modal split: doorstroming	0	Geen effect	
Verkeersveiligheid	0	Geen effect	
Verkeershinder tijdens aanleg	0	Geen effect	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0	Geen effect	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	0	Geen effect	
Gezondheid	0	Geen effect	
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	0	Geen effect	
Beleving en comfort route	0	Geen effect	
Sociale cohesie en - veiligheid	0/+		
Stedenbouwkundige inpassing	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	0	Geen effect	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0	Geen effect	
Bijdrage aan beleid	0	Geen effect	
Natuur			
Natura2000	0	Geen effect	
Beschermde habitat & soorten	0	Geen effect	
NNN	0	Geen effect	
Gebieden buiten NNN	0	Geen effect	
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0	Geen effect	
Bodem en water			
Bodem	0	Geen effect verwacht bij brugvariant over bestaande brug	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	2	kleine maatregelen bus	
Baten	0	Exploitatie neutraal; gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Variant komt overeen met optimalisatie lijn 37 zoals is voorzie in autonome ontwikkeling. Binnen project niet verder uitwerken.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	9			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe bus- of tramlijn via nieuwe tunnel naast huidige Zeeburgertunnel naar Amsterdam Noord				
Beginpunt:	Metrostation Noord	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft een nieuwe bus- of tramlijn tussen station Noord en de Sluisbuurt via een nieuwe tunnel langs de A10 tunnel. Het tracé loopt via de IJdoornlaan / S115. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	**Metrostation Noord**
Trein	
Metro	52
Tram	
Bus	34, 36, 37, 38, 301, 304 t/m 308
Pont	
Overig	P+R Noord

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	-	Conflicterende planologische bestemming	
Tijdigheid	**-**	**Operationeel na 2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	-	Variant heeft negatief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	0	Geen meekoppelkans fiets	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	≈2300	Aantal nieuwe rezigers	

Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant is in PBI1 afgevallen omdat deze variant alleen kan worden gerealiseerd als Rijkswaterstaat de A10 tunnel gaat vervangen. Daar is op dit moment geen sprake van. Om die reden scoort deze variant negatief op tijdigheid.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	10			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe buslijn via bestaande Zeeburgertunnel naar Amsterdam Noord				
Beginpunt:	Metrostation Noord	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft een nieuwe bus- of tramlijn tussen station Noord en de Sluisbuurt via de A10 tunnel. Het tracé loopt via de IJdoornlaan / S115 en IJburglaan.



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	**Metrostation Noord**
Trein	
Metro	52
Tram	
Bus	34, 36, 37, 38, 301, 304 t/m 308
Pont	
Overig	P+R Noord

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**-**	**Creeert alternatief voor lijn 26 onvoldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	-	Afname I/C waarde tram 26 (<5%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	+	€ 0-100 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	-	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	+	Variant heeft positief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	0	Geen meekoppelkans fiets	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	≈2300	Aantal nieuwe rezigers	

Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant is in PBI1 afgevallen omdat deze negatief scoort op het KO-criterium betrouwbaarheid verbinding. Dit heeft te maken met meerijden van de bus op de A10 met grote kans op file en grote onzekerheid voor de reiziger.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	11			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe buslijn vanaf Amstel via bestaande Amsterdamsebrug naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	0 meter

Deze variant betreft een nieuwe buslijn tussen Amstelstation en de Sluisbuurt via Muiderpoort. De buslijn rijdt grotendeels via dezelfde route als lijn 37 en maakt gebruik van bestaande infra. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes.



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Amstelstation	Middenweg/Hugo de Vries	Wijttenbach/Linnaeus	Muiderpoort	Zuiderzeeweg
Trein	CS, Utrecht			CS, Amstel, Science Park	
Metro	51, 53 en 54				
Tram	12	19	1, 3 en 19	3	26
Bus	37, 40, 62, 65, 72, 78, 79, 320, 322, 327, N22, N85	37, 65, 41, 320, 322, 327, N22, N87	37, 41, N87	37, 41	37, 245 N89
Pont					
Overig					P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Bestaand bustracé	Amstelstation	Sluisbuurt		Maakt gebruik van bestaande busvoorzieningen

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Bushalte Amstelstation	Buslijn maakt gebruik van bestaande busterminal
A.2	Bushalte Sluisbuurt	Exacte locatie binnen Sluisbuurt n.t.b.

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	+	€ 0-100 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	+	Variant heeft positief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	+	Kostenefficientie neemt toe (>110%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	<2850	Aantal nieuwe rezigers	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	11			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe buslijn vanaf Amstel via bestaande Amsterdamsebrug naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	0 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	6%	Meer reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	0		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	0		
Betrouwbaarheid	0		
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	+		
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	0/+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-4%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	9050		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk			
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0	Geen effect	
Modal split: doorstroming	0	Geen effect	
Verkeersveiligheid	0	Geen effect	
Verkeershinder tijdens aanleg	0	Geen effect want geen nieuwe infra	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0	Geen effect	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	0	Geen effect	
Gezondheid	0	Geen effect	
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	0	Busvariant; geen extra ruimtebeslag	
Beleving en comfort route	0		
Sociale cohesie en - veiligheid	0/+		
Stedenbouwkundige inpassing	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	Betere busverbinding met de stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0	Geen nieuwe infra nodig	
Bijdrage aan beleid	0/+	Betere bereikbaarheid Oost, maar minder dan tram	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau niet onderscheidend. Beperkte/geen negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	0		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0		
Bodem en water			
Bodem	0	Busvarianten leiden niet tot relevante effecten op bodem, water en grondwater	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	2	kleine maatregelen bus	
Baten	0	Exploitatie neutraal; gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0		

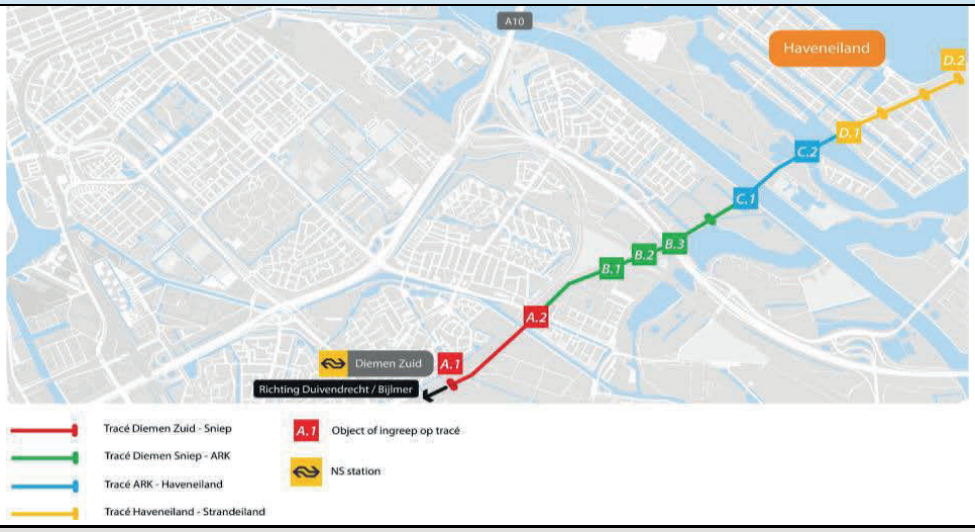
Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b. Variant voegt te weinig toe qua reizigers en is negatief in exploitatie.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	12			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	12a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn (pre-metro) vanaf Diemen Zuid naar IJburg via een nieuwe brug				
Beginpunt:	Metrostation Diemen Zuid	**Eindpunt:**	Eindpunt Strandeiland	**Lengte:**	5.200 meter

Deze variant betreft de nieuwe tramlijn 80 (pre-metro) vooruitlopend op de IJmeerlijn tussen Diemen Zuid en Strandeiland. De tramlijn loopt vanaf Diemen Zuid parallel aan de spoordijk en kruist na Diemen Sniep o.a. de spoorboog en het spoor richting Weesp, de A1, Diemerpolder, Amsterdam Rijnkanaal (ARK) en het water bij de Rietlanden alvorens het IJburg bereikt. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Diemen Zuid	Sniep	IJburglaan/Pampuslaan
Trein	Almere, Utrecht, Duivendrecht		
Metro	53		
Tram		19	26
Bus	44, N87		66
Pont			
Overig			

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Nieuwe tramspoor (pre-metro)	Station Diemen Zuid	Diemen Sniep	1.150	Parallel aan bestaande spoordijk
B	Nieuwe tramspoor (pre-metro)	Diemen Sniep	ARK	1.750	kruisen van spoorboog, spoor, A1 en Diemerpolder
C	Nieuwe tramspoor (pre-metro) via brug	ARK	Haveneiland	900	kruisen van ARK en water bij Rietlanden
D	Nieuwe tramspoor (pre-metro)	Haveneiland	Strandeiland	1.400	Aansluiten op IJburglaan / Pampuslaan

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Tramhalte Diemen Zuid + spoor naar Diemen Sniep	
A.2	Kruisen Weespertrekvaart en Muiderstraatweg bij Diemen Sniep	Trambrug over Weespertrekvaart + overstap lijn 19
B.1	Kruisen spoorboog richting Weesp	Nieuwe trambrug
B.2	Kruisen spoor tussen Science Park en Weesp	Nieuwe trambrug
B.3	Kruisen A1	Nieuwe trambrug
C.1	Brug over ARK	Nieuwe trambrug
C.2	Kruisen water bij de Rieteilanden	Nieuwe trambrug
D.1	Aansluiten op IJburglaan / Pampuslaan	Via Maurits Bingerplantsoen
D.2	Eindpunt Strandeiland	Halte Pampusbuurt (?)

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Geen verandering ten opzichte van huidig	
Nautische Bereikbaarheid	0	Geen verandering ten opzichte van huidig	
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**-**	**Operationeel na 2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	5000	Aantal nieuwe rezigers	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	12			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	12a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn (pre-metro) vanaf Diemen Zuid naar IJburg via een nieuwe brug				
Beginpunt:	Metrostation Diemen Zuid	**Eindpunt:**	Eindpunt Strandeiland	**Lengte:**	5.200 meter

Toets op doelbereik PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	12%	Meer reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	0		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+		
Betrouwbaarheid	+		
Toekomstvastheid	- -		
Tijdigheid	-		
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-1%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	23500		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk			
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0		
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0/+	Directe verbinding met Diemen-Zuid	
Modal split: doorstroming	0/-	Beperkt negatief door o.a. kruisen S113	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door o.a. kruisen van diverse infra	
Verkeershinder tijdens aanleg	0	Geen effect	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0/-	Effect beperkt door inpassing niet bebouwd gebied	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	-	Vooral op IJburg hinder	
Gezondheid	0	Geen effect	
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	- -	Veel nieuwe infra noodzakelijk	
Beleving en comfort route	+		
Sociale cohesie en - veiligheid	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige inpassing	-		
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+		
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	-	Hinder voor beperkt aantal mensen over lang tracé	
Bijdrage aan beleid	0	Geen effect	
Natuur			
Natura2000	0/-	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Meer negatieve effecten verwacht t.o.v. centrumvarianten	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	- -		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	-		
Bodem en water			
Bodem	0	Geen negatieve effecten verwacht bij brugvariant	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	385	naast brug ARK ook brug over A1 en spoor	
Baten	0/-	Exploitatie negatief; gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	- -		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b. Onvoldoende vervoerwaarde, negatieve exploitatie en investeringskosten veel hoger dan 1a/2a

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	12			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	12b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn (pre-metro) vanaf Diemen Zuid naar IJburg via een nieuwe tunnel				
Beginpunt:	Metrostation Diemen Zuid	**Eindpunt:**	Eindpunt Strandeiland	**Lengte:**	5.200 meter

Deze variant betreft de nieuwe tramlijn 80 (pre-metro) vooruitlopend op de IJmeerlijn tussen Diemen Zuid en Strandeiland. De tramlijn loopt vanaf Diemen Zuid parallel aan de spoordijk en kruist na Diemen Sniep o.a. de spoorboog en het spoor richting Weesp, de A1, Diemerpolder, Amsterdam Rijnkanaal (ARK) en het water bij de Rietlanden alvorens het IJburg bereikt. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Diemen Zuid	Sniep	IJburglaan/Pampuslaan
Trein	Almere, Utrecht, Duivendrecht		
Metro	53		
Tram		19	26
Bus	44, N87		66
Pont			
Overig			

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Nieuwe tramspoor (pre-metro)	Station Diemen Zuid	Diemen Sniep	1.150	Parallel aan bestaande spoordijk
B	Nieuwe tramspoor (pre-metro)	Diemen Sniep	ARK	1.750	kruisen van spoorboog, spoor, A1 en Diemerpolder
C	Nieuwe tramspoor (pre-metro) via tunnel	ARK	Haveneiland	900	kruisen van ARK en water bij Rietlanden
D	Nieuwe tramspoor (pre-metro)	Haveneiland	Strandeiland	1.400	Aansluiten op IJburglaan / Pampuslaan

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Tramhalte Diemen Zuid + spoor naar Diemen Sniep	
A.2	Kruisen Weespertrekvaart en Muiderstraatweg bij Diemen Sniep	Trambrug over Weespertrekvaart + overstap lijn 19
B.1	Kruisen spoorboog richting Weesp	Nieuwe trambrug
B.2	Kruisen spoor tussen Science Park en Weesp	Nieuwe trambrug
B.3	Kruisen A1	Nieuwe trambrug
C.1	Tramtunnel onder ARK	Nieuwe tramtunnel
C.2	Kruisen water bij de Rieteilanden	Nieuwe trambrug
D.1	Aansluiten op IJburglaan / Pampuslaan	Via Maurits Bingerplantsoen
D.2	Eindpunt Strandeiland	Halte Pampusbuurt (?)

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**+**	**Beter dan de huidige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**-**	**Operationeel na 2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	0	Geen meekoppelkans fiets	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	5000	Aantal nieuwe rezigers	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	12			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	12b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn (pre-metro) vanaf Diemen Zuid naar IJburg via een nieuwe tunnel				
Beginpunt:	Metrostation Diemen Zuid	**Eindpunt:**	Eindpunt Strandeiland	**Lengte:**	5.200 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	12%	Meer reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	0		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+		
Betrouwbaarheid	+		
Toekomstvastheid	- -		
Tijdigheid	-		
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-1%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	23500		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk			
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0		
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0/+	Directe verbinding met Diemen-Zuid	
Modal split: doorstroming	0/-	Beperkt negatief door o.a. kruisen S113	
Verkeersveiligheid	0/-	Beperkt negatief door o.a. kruisen van diverse infra	
Verkeershinder tijdens aanleg	0	Geen effect	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0/-	Effect beperkt door inpassing niet bebouwd gebied	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	-	Vooral op IJburg hinder	
Gezondheid	0/-		
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	- -	Veel nieuwe infra noodzakelijk	
Beleving en comfort route	0/+	Minder comfort dan brugvariant	
Sociale cohesie en - veiligheid	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige inpassing	-		
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+		
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	-	Hinder voor beperkt aantal mensen over lang tracé	
Bijdrage aan beleid	0	Geen effect	
Natuur			
Natura2000	0/-	Op huidig detailniveau nog niet onderscheidend. In PBI2b nader uit te werken. Meer negatieve effecten verwacht t.o.v. centrumvarianten	
Beschermde habitat & soorten	0/-		
NNN	- -		
Gebieden buiten NNN	-		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	-		
Bodem en water			
Bodem	- -	mogelijk groot negatief effect op bodemopbouw	
Water	0	geen effect	
Grondwater	-	mogelijk negatief effect grondwater	
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(miljoen euro)**	525	naast tunnel ARK ook brug over A1 en spoor	
Baten	0/-	Exploitatie negatief; gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	- -		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b. Onvoldoende vervoerwaarde, negatieve exploitatie en investeringskosten veel hoger dan 1a/2a

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	12			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	12c			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	12				
Beginpunt:	Metrostation Diemen Zuid	**Eindpunt:**	Eindpunt Strandeiland	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft de nieuwe metro vooruitlopend op de IJmeerlijn tussen Diemen Zuid en Strandeiland. De lijn loopt vanaf Diemen Zuid parallel aan de spoordijk en kruist na Diemen Sniep o.a. de spoorboog en het spoor richting Weesp, de A1, Diemerpolder, Amsterdam Rijnkanaal (ARK) en het water bij de Rietlanden alvorens het IJburg bereikt. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Diemen Zuid	Sniep	IJburglaan/Pampuslaan
Trein	Almere, Utrecht, Duivendrecht		
Metro	53		
Tram		19	26
Bus	44, N87		66
Pont			
Overig			

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	**Blijft gelijk aan de hudige situatie**	
Nautische doorstroming	verboden	Op ARK geen beweegbare bruggen	
Nautische Bereikbaarheid	verboden		
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	0	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**-**	**Operationeel na 2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	>5000	Aantal nieuwe rezigers	

Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant is in PBI1 afgevallen omdat deze negatief scoort op het KO-criterium tijdigheid. Daarnaast scoort deze variant negatief op de technische realiseerbaarheid en exploitatie.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	12			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	12d			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe metrolijn vanaf Diemen Zuid naar IJburg via een nieuwe tunnel				
Beginpunt:	Metrostation Diemen Zuid	**Eindpunt:**	Eindpunt Strandeiland	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft de nieuwe metro vooruitlopend op de IJmeerlijn tussen Diemen Zuid en Strandeiland. De lijn loopt vanaf Diemen Zuid parallel aan de spoordijk en kruist na Diemen Sniep o.a. de spoorboog en het spoor richting Weesp, de A1, Diemerpolder, Amsterdam Rijnkanaal (ARK) en het water bij de Rietlanden alvorens het IJburg bereikt. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. **De locatie van infrastructuur over het ARK of IJ in onderstaande afbeelding is indicatief. Er is nog geen keuze gemaakt over de ligging en er zijn nog varianten mogelijk.**



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Diemen Zuid	Sniep	IJburglaan/Pampuslaan
Trein	Almere, Utrecht, Duivendrecht		
Metro	53		
Tram		19	26
Bus	44, N87		66
Pont			
Overig			

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**+**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**+**	**Beter dan de huidige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	-	Zeer complex te realiseren	
Financiële haalbaarheid	-	€ >200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**-**	**Operationeel na 2030**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	0	Ruimtelijke impact is beperkt	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	0	Geen meekoppelkans fiets	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	>5000	Aantal nieuwe rezigers	

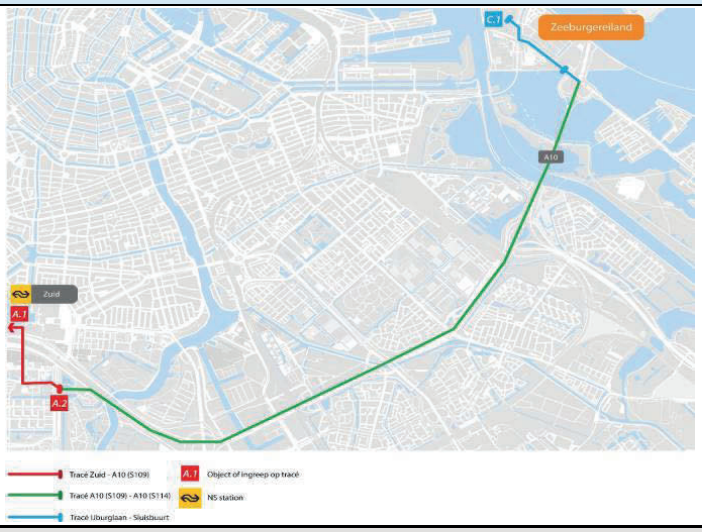
Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant is in PBI1 afgevallen omdat deze negatief scoort op het KO-criterium tijdigheid. Daarnaast scoort deze variant negatief op de technische realiseerbaarheid en exploitatie.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	13			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	13a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe buslijn vanaf Zuid via A10 naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Station Zuid	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	11.050 meter

Deze variant betreft een nieuwe buslijn tussen Station Zuid en de Sluisbuurt. De buslijn rijdt via de S109 en de A10 (bij file over vluchtstrook) naar de S114. Het betreft een sneldienst zonder haltes onderweg. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes.



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Station Zuid	Boelelaan/S109	Zuiderzeeweg
Trein	Alle windrichtingen		
Metro	50, 51, 52		
Tram	5, 25		26
Bus	15, 62, 65, 72, 274, 341, 346, 348, 358	62, 464, N84	37, 245 N89
Pont			
Overig			P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Bestaande busroute	Station Zuid	A10 (S109)	1.800	Geen aparte busvoorzieningen
B	Nieuwe busroute	A10 (S109)	A10 (S114)	8.100	Geen aparte busvoorzieningen, bij file over vluchtstroo
C	Bestaande busroute	A10 (S114)	Sluisbuurt	1.150	Geen aparte busvoorzieningen

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Bushalte Amstelstation	Buslijn maakt gebruik van bestaande busterminal
A.2	Bushalte Europaboulevard	Bestaande halte
C.1	Bushalte Sluisbuurt	Exacte locatie binnen Sluisbuurt n.t.b.

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**0**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met net voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**+**	**Beter dan de huidige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	+	€ 0-100 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	-	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	+	Variant heeft positief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	+	Kostenefficientie neemt toe (>110%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	<2850	Aantal nieuwe rezigers	

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	13			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	13a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe buslijn vanaf Zuid via A10 naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Station Zuid	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	11.050 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	3%	Meer reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	+		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+		
Betrouwbaarheid	- -	Congestiegevoelig	
Toekomstvastheid	-		
Tijdigheid	+		
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	0		
Effect op I/C-waarde IJtram	-1%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	38500		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk			
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0/+	Aansluiting op NS-station is beperkt positief	
Modal split: doorstroming	0	Geen effect	
Verkeersveiligheid	0	Geen effect	
Verkeershinder tijdens aanleg	0	Geen effect want geen nieuwe infra	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0	Geen effect	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	0	Geen effect	
Gezondheid	0	Geen effect	
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	0	Busvariant; geen extra ruimtebeslag	
Beleving en comfort route	0/+		
Sociale cohesie en - veiligheid	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige inpassing	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	Betere busverbinding met rest van de stad	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0	Geen nieuwe infra nodig	
Bijdrage aan beleid	0/+	Betere bereikbaarheid Oost, maar minder dan tram	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau niet onderscheidend. Beperkte/geen negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	0		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0		
Bodem en water			
Bodem	0	Busvarianten leiden niet tot relevante effecten op bodem, water en grondwater	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(mln euro)**	2	kleine maatregelen bus	
Baten	0	exploitatie neutraal, gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b. Variant 13b en 15 lijken meer kansrijk.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	13			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	13b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe snelbuslijn vanaf Zuid via Amstel en Muiderpoort naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Station Zuid	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	10.000 meter

Deze variant betreft een nieuwe snelbus tussen Zuid en de Sluisbuurt via Amstel en Muiderpoort over de Amsterdamsebrug naar de Sluisbuurt. Het betreft een sneldienst met weinig haltes in de Rivierenbuurt en Watergraafsmeer.



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden	
Modaliteit / halte	
Trein	
Metro	
Tram	
Bus	
Pont	
Overig	

Tracédeel	**Omschrijving**	**Beginpunt**	**Eindpunt**	**Lengte (m)**	**Toelichting**
A	Buslijn via bestaande infrastructuur			10.000	

Relevante ingrepen en objecten	**Omschrijving**	**Toelichting**

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	Geen beoordeling in PBI1 omdat variant in PBI2a is opgesteld		
Capaciteit OV-netwerk			
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)			
Nautische doorstroming			
Nautische Bereikbaarheid			
Technische realiseerbaarheid			
Financiële haalbaarheid			
Juridische realiseerbaarheid			
Tijdigheid			
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)			
Impact op de omgeving			
Exploitatie OV-verbinding			
Meekoppelkanspotentieel fiets			
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding			

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	13			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	13b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe snelbuslijn vanaf Zuid via Amstel en Muiderpoort naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Station Zuid	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	10.000 meter

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	7%	Meer reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	+		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+		
Betrouwbaarheid	-	Lange route door stad	
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	+ +		
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	0/+		
Effect op I/C-waarde IJtram	-4%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	35400		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk			
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0	Geen effect	
Modal split: doorstroming	0	Geen effect	
Verkeersveiligheid	0	Geen effect	
Verkeershinder tijdens aanleg	0	Geen effect want geen nieuwe infra	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0	Geen effect	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	0	Geen effect	
Gezondheid	0	Geen effect	
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	0	Busvariant; geen extra ruimtebeslag	
Beleving en comfort route			
Sociale cohesie en - veiligheid			
Stedenbouwkundige inpassing	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad			
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0	Geen nieuwe infra nodig	
Bijdrage aan beleid	0/+	Betere bereikbaarheid Oost, maar minder dan tram	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau niet onderscheidend. Beperkte/geen negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	0		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0		
Bodem en water			
Bodem	0	Busvarianten leiden niet tot relevante effecten op bodem, water en grondwater	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(mln euro)**	2	kleine maatregelen bus	
Baten	0	exploitatie neutraal, gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0		

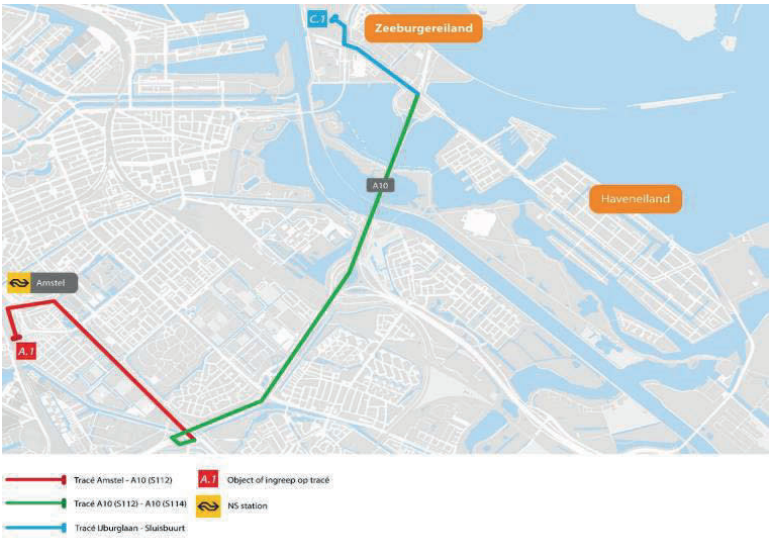
Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Meenemen in PBI2b. Eén van de meest kansrijke busvarianten op bssis van vervoerwaarde en exploitatie.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	14			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	14a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe buslijn vanaf Amstel via A10 naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	8.400 meter

Deze variant betreft een nieuwe buslijn tussen Amstelstation en de Sluisbuurt. De buslijn rijdt via de S112 en de A10 (bij file over vluchtstrook) naar de S114. Het betreft een sneldienst zonder haltes onderweg. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes.



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Amstelstation	Zuiderzeeweg
Trein	CS, Utrecht	
Metro	51, 53 en 54	
Tram	12	26
Bus	37, 40, 62, 65, 72, 78, 79, 320, 322, 327, N22, N85	37, 245 N89
Pont		
Overig		P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Nieuwe busroute	Amstelstation	A10 (S112)	2.750	Geen aparte busvoorzieningen
B	Nieuwe busroute	A10 (S112)	A10 (S114)	4.500	Geen aparte busvoorzieningen, bij file over vluchtstr
C	Bestaande busroute	A10 (S114)	Sluisbuurt	1.150	Geen aparte busvoorzieningen

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Bushalte Amstelstation	Buslijn maakt gebruik van bestaande busterminal
C.1	Bushalte Sluisbuurt	Exacte locatie binnen Sluisbuurt n.t.b.

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**0**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met net voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**+**	**Beter dan de huidige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	+	€ 0-100 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	-	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	+	Variant heeft positief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	+	Kostenefficientie neemt toe (>110%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	<2850	Aantal nieuwe rezigers	

Toets op doelbereik PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	4%	Meer reizigers	
Reistijd(winst) naar knopen	+ +		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+		
Betrouwbaarheid	- -		
Toekomstvastheid	-		
Tijdigheid	+		
Capaciteit OV-netwerk			

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	14			**Datum:**	29-6-2021
Variant:	14a			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe buslijn vanaf Amstel via A10 naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	8.400 meter

I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	0		Onderzoeksrapportage PBI2a
Effect op I/C-waarde IJtram	-1%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	24500		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk			
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0/+	Aansluiting op NS-station is beperkt positief	
Modal split: doorstroming	0	Geen effect	
Verkeersveiligheid	0	Geen effect	
Verkeershinder tijdens aanleg	0	Geen effect want geen nieuwe infra	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0	Geen effect	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	0	Geen effect	
Gezondheid	0	Geen effect	
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	0	Busvariant; geen extra ruimtebeslag	
Beleving en comfort route	0/+		
Sociale cohesie en - veiligheid	0		
Stedenbouwkundige inpassing	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	0/+		
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0	Geen nieuwe infra nodig	
Bijdrage aan beleid	0/+	Betere bereikbaarheid Oost, maar minder dan tram	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau niet onderscheidend. Beperkte/geen negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	0		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0		
Bodem en water			
Bodem	0	Busvarianten leiden niet tot relevante effecten op bodem, water en grondwater	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(mln euro)**	2	kleine maatregelen bus	
Baten	0	exploitatie neutraal, gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0		

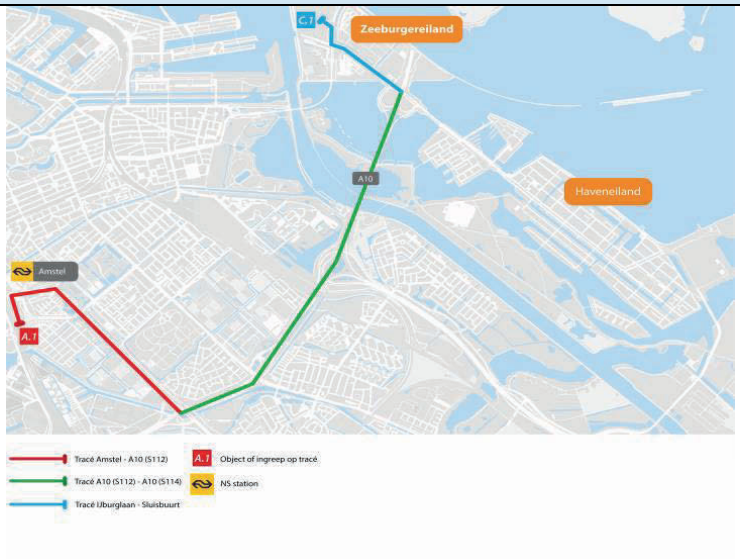
Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b. Variant 13b en 15 lijken meer kansrijk.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	14			**Datum:**	2-2-2022
Variant:	14b			**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe tramlijn vanaf Amstel via A10 naar Sluisbuurt				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Halte Sluisbuurt	**Lengte:**	8.400 meter

Deze variant betreft een nieuwe tramlijn tussen Amstelstation en de Sluisbuurt. De tram rijdt langs de S112 en de A10 naar de S114. Het betreft een sneldienst zonder haltes onderweg. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes.



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Amstelstation	Zuiderzeeweg
Trein	CS, Utrecht	
Metro	51, 53 en 54	
Tram	12	26
Bus	37, 40, 62, 65, 72, 78, 79, 320, 322, 327, N22, N85	37, 245 N89
Pont		
Overig		P+R Zeeburg

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
A	Nieuwe tramlijn langs Gooiseweg (nader in te ı	Amstelstation	A10 (S112)	2.750	
B	Nieuwe tramlijn aan de westzijde van de A10	A10 (S112)	A10 (S114)	4.500	Nieuwe kunstwerken nodig naast bruggen A10
C	Meerijden op tracé IJtram	A10 (S114)	Sluisbuurt	1.150	Gebruik bestaand spoor

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
A.1	Tramhalte Amstelstation	Buslijn maakt gebruik van bestaande busterminal
C.1	Tramhalte Sluisbuurt	Exacte locatie binnen Sluisbuurt n.t.b.

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**n.v.t. / nieuwe variant in 2a**		Niet van toepassing
Capaciteit OV-netwerk			
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)			
Nautische doorstroming			
Nautische Bereikbaarheid			
Technische realiseerbaarheid			
Financiële haalbaarheid			
Juridische realiseerbaarheid			
Tijdigheid			
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)			
Impact op de omgeving			
Exploitatie OV-verbinding			
Meekoppelkanspotentieel fiets			
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding			

Toets op doelbereik PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	0/+	beperkte toename aantal reizigers (ca 5%)	
Reistijd(winst) naar knopen	0	geen tijdwinst richting Amstel	
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+	versterkijg netwerk	
Betrouwbaarheid	--	vanwege interactie met dienstregeling lijn 26	
Toekomstvastheid	+	voldoende groeimogelijkheden	
Tijdigheid	-	lange procedure- en bouwtijd	
Capaciteit OV-netwerk			

I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	0/+	door toename capaciteit betere i/C-verhouding	Onderzoeksrapportage PBI2a
Effect op I/C-waarde IJtram	0/+	Beperkt minder druk op tramlijn 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	ca 9000	op basis van alt 3 en 4 (zelfde begin- en eindpunt)	
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk			
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0/-	Geen beperking eindsituatie; enige hinder aanlegfase	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	Geen beperking eindsituatie	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	+	Aansluiting op intercitystation	
Modal split: doorstroming	0	Geen effect	
Verkeersveiligheid	0	Geen effect	
Verkeershinder tijdens aanleg	0/-	aanleg nieuw spoor langs Gooiseweg	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0	Vrijwel geen extra belasting langs bestaande bebouwing	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	-	Hinder nabij Amstelstation en langs Gooiseweg	
Gezondheid	0	Geen effect	
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	0		
Beleving en comfort route	+	Brug over water geeft positive beleving	
Sociale cohesie en - veiligheid	+	Alleen begin- en eindhalte	
Stedenbouwkundige inpassing	0	Geen relevant effect	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+	vanwege relatie tussen Zeeburgereiland en A10-zone	
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0	geen relevante hinder	
Bijdrage aan beleid	0/+	Betere bereikbaarheid Zuid-Oost	
Natuur			
Natura2000	0	geen relevant effect	
Beschermde habitat & soorten	0/-	doorsnijding groenstrook langs A10 en Gooiseweg	
NNN	0	geen relevant effect	
Gebieden buiten NNN	0	geen relevant effect	
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	--	doorsnijding hoofdgroenstructuur over grote lengte	
Bodem en water			
Bodem	0	Brugvarianten leiden niet tot relevante effecten op bodem, water en grondwater	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(mln euro)**	400-500	lange nieuwe kunstwerken over het water noodzakelijk	
Baten	0	exploitatie neutraal, gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	--	hoge kosten door lang nieuw spoor	

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b
Niet meenemen in PBI2b op basis van gebrek aan (vervoer)waarde en hoge aanlegkosten

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	15			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe buslijn vanaf Amstel naar IJburg en dan gekoppeld aan buslijn 66				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Haveneiland - Vennepluimstraat	**Lengte:**	0 meter

Deze variant betreft een nieuwe buslijn tussen Amstelstation en Haveneiland. De buslijn rijdt via de bestaande Amsterdamsebrug, IJburglaan naar de Vennepluimstraat aan op de exploitatie van lijn 66 richting Bijlmer. In onderstaande kaart zijn de verschillende tracédelen, objecten of mogelijke ingrepen en relevante bus/tramhaltes van deze variant weergegeven. Deze kaart wordt daarna nader toegelicht aan de hand van de lettercodes.



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	**Amstelstation**	**Vennepluimstraat**
Trein	CS, Utrecht	
Metro	51, 53 en 54	
Tram	12	26
Bus	37, 40, 62, 65, 72, 78, 79, 320, 322, 327, N22, N85	66
Pont		
Overig		

Tracédeel	**Omschrijving**	**Beginpunt**	**Eindpunt**	**Lengte (m)**	**Toelichting**
A	Nieuwe busroute	Amstelstation	Vennepluimstraat		Geen aparte busvoorzieningen

Relevante ingrepen en objecten	**Omschrijving**	**Toelichting**
A.1	Bushalte Amstelstation	Buslijn maakt gebruik van bestaande busterminal
B.1	Bushalte Vennepluimstraat	Eindpunt - koppeling lijn 66

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**0**	**Creeert alternatief voor lijn 26 met net voldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**+**	**Beter dan de huidige situatie**	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	+	€ 0-100 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	+	Variant heeft positief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	+	Kostenefficientie neemt toe (>110%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	≈ 2850	Aantal nieuwe rezigers	

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	11%	Meer reizigers	Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	+		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	+		
Betrouwbaarheid	- -		
Toekomstvastheid	-		
Tijdigheid	+		
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	0		
Effect op I/C-waarde IJtram	-4%	Percentage minder druk op tram 26	
Exploitatiekosten OV-netwerk			

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	15			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Nieuwe buslijn vanaf Amstel naar IJburg en dan gekoppeld aan buslijn 66				
Beginpunt:	Amstelstation	**Eindpunt:**	Haveneiland - Vennepluimstraat	**Lengte:**	0 meter

Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	34150		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk			
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	niet van toepassing; variant bevat geen fietsmaatregel		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0	geen nautisch effect (bestaande brug en bus)	
Mobiliteit			
Modal split: omvang	0	Geen effect	
Modal split: doorstroming	0	Geen effect	
Verkeersveiligheid	0	Geen effect	
Verkeershinder tijdens aanleg	0	Geen effect want geen nieuwe infra	
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen	0	Geen effect	
Luchtkwaliteit	0	Geen effect	
Externe veiligheid	0	Geen effect	
Sociale veiligheid	0	Geen effect	
Hinder bestaande functies tijdens aanleg	0	Geen effect	
Gezondheid	0	Geen effect	
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag	0	Busvariant; geen extra ruimtebeslag	
Beleving en comfort route	0		
Sociale cohesie en - veiligheid	0/+		
Stedenbouwkundige inpassing	0	Geen effect	
Stedenbouwkundige aansluiting op stad	+		
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg	0	Geen nieuwe infra nodig	
Bijdrage aan beleid	0/+	Betere bereikbaarheid Oost, maar minder dan tram	
Natuur			
Natura2000	0	Op huidig detailniveau niet onderscheidend. Beperkte/geen negatieve effecten verwacht	
Beschermde habitat & soorten	0		
NNN	0		
Gebieden buiten NNN	0		
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente	0		
Bodem en water			
Bodem	0	Busvarianten leiden niet tot relevante effecten op bodem, water en grondwater	
Water	0		
Grondwater	0		
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(mln euro)**	2	kleine maatregelen bus	
Baten	0	exploitatie neutraal, gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0		

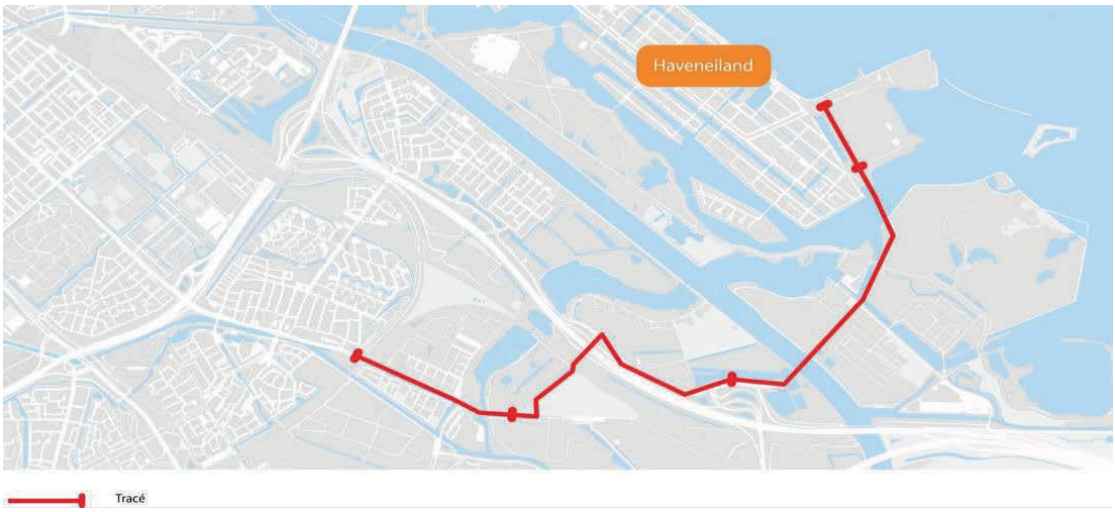
Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Meenemen in PBI2b. Eén van de meest kansrijke busvarianten op bssis van vervoerwaarde en exploitatie.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	16			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	16				
Beginpunt:	Eindpunt IJburg	**Eindpunt:**	Diemen Sniep	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft de “Donutoplossing”. Het doortrekken van lijn 26 vanaf eindpunt Haveneiland via de Uyllanderbrug naar Diemen Sniep en vanaf daar koppelen aan lijn 19 via stadsdeel oost en de binnenstad naar Amsterdam Sloterdijk. In deze variant rijdt op het IJtramtracé om en om lijn 26 van Strandeiland en lijn 19 via de nieuwe verbinding.



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden	
Modaliteit / halte	
Trein	
Metro	
Tram	
Bus	
Pont	
Overig	

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**-**	**Creeert alternatief voor lijn 26 onvoldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	Blijft gelijk aan de hudige situatie	
Nautische doorstroming	verboden	Op ARK geen beweegbare bruggen	
Nautische Bereikbaarheid	verboden		
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	0	€ 100-200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	+	Variant heeft positief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	<5000	Aantal nieuwe rezigers	

Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant is in PBI1 afgevallen omdat deze negatief scoort op het KO-criterium betrouwbaarheid.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	17			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Vertrammen van de HOV-buslijn IJburg – Amsterdam Bijlmer ArenA				
Beginpunt:		**Eindpunt:**	Bijlmer Arena	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft het vertrammen van de geplande HOV-buslijn tussen IJburg fase 2 en Amsterdam Bijlmer ArenA over de bestaande Uyllanderbrug.



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden	
Modaliteit / halte	
Trein	
Metro	
Tram	
Bus	
Pont	
Overig	

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**-**	**Creeert alternatief voor lijn 26 onvoldoende capaciteit**	Bijlage Startnotitie Beschrijving varianten en beoordelingsmatrix PBI1
Capaciteit OV-netwerk	0	Afname I/C waarde tram 26 (5-10%)	
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)	**0**	Blijft gelijk aan de hudige situatie	
Nautische doorstroming	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Nautische Bereikbaarheid	0	Blijft gelijk aan de huidige situatie	
Technische realiseerbaarheid	+	Eenvoudig te realiseren	
Financiële haalbaarheid	0	€ 100-200 mln	
Juridische realiseerbaarheid	+	Geen procedures noodzakelijk	
Tijdigheid	**+**	**Voor 2025 operationeel**	
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)	+	Variant is adaptief (uitbreiden/ombouwen/doortrekken)	
Impact op de omgeving	-	Variant heeft negatief effect op ruimtelijke kwaliteit	
Exploitatie OV-verbinding	-	Kostenefficientie neemt af (<90%)	
Meekoppelkanspotentieel fiets	+	Positieve meekoppelkans voor fietsmaatregelen	
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding	<5000	Aantal nieuwe rezigers	

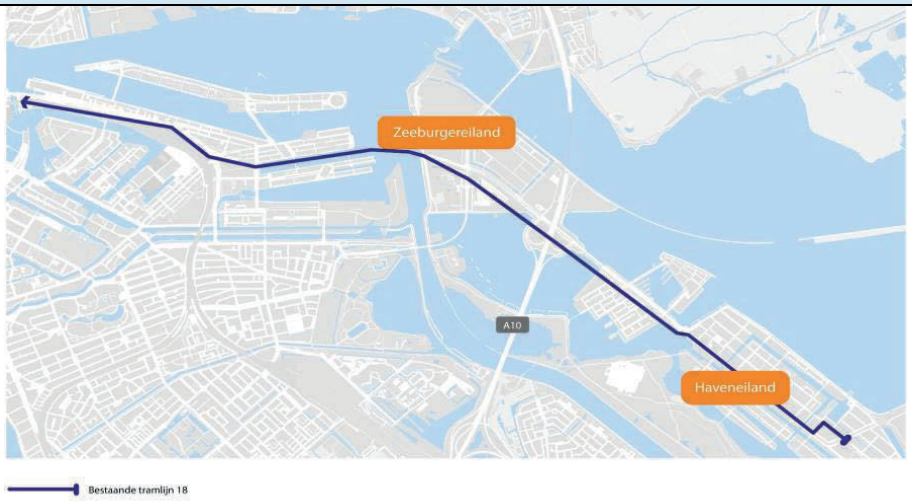
Onderbouwing Knock out PBI1

Deze variant is in PBI1 afgevallen omdat deze negatief scoort op het KO-criterium betrouwbaarheid.

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	18			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Opwaarderen lijn 26				
Beginpunt:	IJburg	**Eindpunt:**	Centraal Station	**Lengte:**	meter

Deze variant betreft het opwaarderen van lijn 26 met langer/breder materiaal. Deze variant draagt niet bij aan de gewenste robuustheid van het OV-netwerk, maar levert wel extra capaciteit



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden	
Modaliteit / halte	
Trein	
Metro	
Tram	
Bus	
Pont	
Overig	

Tracédeel	**Omschrijving**	**Beginpunt**	**Eindpunt**	**Lengte (m)**	**Toelichting**

Relevante ingrepen en objecten	**Omschrijving**	**Toelichting**

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	**Beoordeling (+,0,-)**	**Toelichting beoordeling**	**Brondocument**
Betrouwbaarheid verbinding	**n.v.t. / nieuwe variant in 2a**		n.v.t.
Capaciteit OV-netwerk			
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)			
Nautische doorstroming			
Nautische Bereikbaarheid			
Technische realiseerbaarheid			
Financiële haalbaarheid			
Juridische realiseerbaarheid			
Tijdigheid			
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)			
Impact op de omgeving			
Exploitatie OV-verbinding			
Meekoppelkanspotentieel fiets			
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding			

Toets op doelbereik PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	>5%		Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	+		
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	0/+		
Betrouwbaarheid	+		
Toekomstvastheid	+		
Tijdigheid	- -	Afhankelijk van aanschaf materieel	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	+ +		
Effect op I/C-waarde IJtram	-20%		
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	0		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	0/-		
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers			

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	18			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	Opwaarderen lijn 26				
Beginpunt:	IJburg	**Eindpunt:**	Centraal Station	**Lengte:**	meter

Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Toets op kosten en effecten PBI2a	**Beoordeling**	**Toelichting**	**Brondocument**
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart			
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart			
Mobiliteit			
Modal split: omvang			
Modal split: doorstroming			
Verkeersveiligheid			
Verkeershinder tijdens aanleg			
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen			
Luchtkwaliteit			
Externe veiligheid			
Sociale veiligheid			
Hinder bestaande functies tijdens aanleg			
Gezondheid			
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag			
Beleving en comfort route			
Sociale cohesie en - veiligheid			
Stedenbouwkundige inpassing			
Stedenbouwkundige aansluiting op stad			
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg			
Bijdrage aan beleid			
Natuur			
Natura2000			
Beschermde habitat & soorten			
NNN			
Gebieden buiten NNN			
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente			
Bodem en water			
Bodem			
Water			
Grondwater			
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(mln euro)**	2	kleine maatregelen	
Baten	0/+	exploitatie positief, gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0		

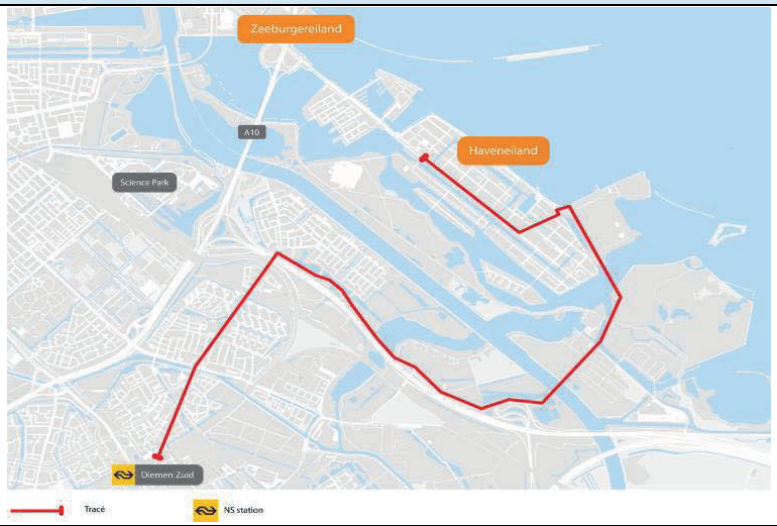
Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Meenemen als mogelijk scenario voor de autonome ontwikkeling, niet als zelfstandig alternatief

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	19			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	19				
Beginpunt:	IJburg	**Eindpunt:**	Diemen Zuid	**Lengte:**	9.700 meter

Variant 19 betreft een verbinding tussen IJburg en Diemen. Deze komt dan bovenop lijn 66 naar Bijlmer Arena en de nieuwe HOV tussen Strandeiland en Bijlmer-Arena. Deze is vormgegeven door vanaf de Vennepluimweg via de Diemerknoop naar station Diemen te rijden en verder door te rijden naar Diemen Zuid voor aansluiting op de metro en de trein richting Zuid / Schiphol.



Aansluitingen en orientatiemogelijkheden

Modaliteit / halte	Vennepluimstraat	Diemen	Diemen Zuid
Trein		SP / CS / Weesp	Utrecht / Almere / Hoofddorp
Metro			53
Tram	26		
Bus	66	44	44 / N87
Pont			
Overig			

Tracédeel	Omschrijving	Beginpunt	Eindpunt	Lengte (m)	Toelichting
Niet van toepassing					

Relevante ingrepen en objecten	Omschrijving	Toelichting
Niet van toepassing		

Toetsresultaat PBI1 (Knock-out = dikgedrukt)	Beoordeling (+,0,-)	Toelichting beoordeling	Brondocument
Betrouwbaarheid verbinding	**n.v.t. / nieuwe variant in 2a**		n.v.t.
Capaciteit OV-netwerk			
Nautische veiligheid (o.a. zicht & radar)			
Nautische doorstroming			
Nautische Bereikbaarheid			
Technische realiseerbaarheid			
Financiële haalbaarheid			
Juridische realiseerbaarheid			
Tijdigheid			
Toekomstvastheid (faseerbaarheid)			
Impact op de omgeving			
Exploitatie OV-verbinding			
Meekoppelkanspotentieel fiets			
Aantal nieuwe reizigers nieuwe verbinding			

Toets op doelbereik PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Kwaliteit OV-netwerk			
Vervoerwaarde	3%		Onderzoeksrapportage PBI2a
Reistijd(winst) naar knopen	0	geen reistijdwinst naar knopen	
Robuustheid netwerk (meerdere reisrichtingen)	0	meerwaarde voor amsterdams netwerk beperkt	
Betrouwbaarheid	+	route via diemerknoop betrouwbaar	
Toekomstvastheid	+	uitbreidbaar	
Tijdigheid	+ +	maakt gebruik van bestaande infra	
Capaciteit OV-netwerk			
I/C waarde bus en tram van en naar plangebied	0/+	voegt relatief weinig capaciteit toe	
Effect op I/C-waarde IJtram	0%	geen effect op Ijtram	
Exploitatiekosten OV-netwerk			
Aantal extra DRU's (dienstregelings-uren)	10640		
Beheer & onderhoud OV-netwerk			
Kosten beheer & onderhoud OV netwerk	0		
Capaciteit fietsnetwerk			
Gebruik / aantal fietsers	n.v.t.		
Robuustheid			
Toekomstvastheid			
Tijdigheid			

Factsheet Project Verbinding Zeeburgereiland

Alternatief:	19			**Datum:**	29-6-2021
Variant:				**Versie:**	D1.0
Naam variant:	19				
Beginpunt:	IJburg	**Eindpunt:**	Diemen Zuid	**Lengte:**	9.700 meter

Toets op kosten en effecten PBI2a	Beoordeling	Toelichting	Brondocument
Nautische aspecten			Onderzoeksrapportage PBI2a
Nautische doorstroming beroeps- & pleziervaart	0		
Nautische bereikbaarheid havens beroeps- & pleziervaart	0		
Mobiliteit			
Modal split: omvang			
Modal split: doorstroming			
Verkeersveiligheid			
Verkeershinder tijdens aanleg			
Woon- en leefmilieu			
Geluid en trillingen			
Luchtkwaliteit			
Externe veiligheid			
Sociale veiligheid			
Hinder bestaande functies tijdens aanleg			
Gezondheid			
Ruimtelijke kwaliteit			
Ruimtebeslag			
Beleving en comfort route			
Sociale cohesie en - veiligheid			
Stedenbouwkundige inpassing			
Stedenbouwkundige aansluiting op stad			
Recreatie & toerisme			
Hinder tijdens aanleg			
Bijdrage aan beleid			
Natuur			
Natura2000			
Beschermde habitat & soorten			
NNN			
Gebieden buiten NNN			
Hoofdgroenstructuur/ecologische structuur gemeente			
Bodem en water			
Bodem			
Water			
Grondwater			
Financiële haalbaarheid			
Kosten **(mln euro)**	2	kleine maatregelen bus	
Baten	0	exploitatie neutraal, gebiedsontwikkeling neutraal	
Beheer & onderhoudskosten verbinding	0		

Advies met betrekking tot nader onderzoeken in PBI2b

Niet meenemen in PBI2b. Variant 13b en 15 lijken meer kansrijk voor Zeeburgereiland.

