TOELICHTING BESTUURSOPDRACHT ZEEBURGEREILAND

In de bestuursopdracht zijn kort de gewenste denkrichtingen bij het uitwerken van het Ruimtelijk Kader benoemd. Daarnaast zijn beoogde resultaten en op te stellen planproducten opgenomen. In deze toelichting worden enkele denkrichtingen, resultaten en planproducten toegelicht.

Te hanteren denkrichtingen

1. Stedelijke woonwerkmilieus aan de westkant van het Zeeburgereiland, met het Zeeburgerplein als centrale stedelijke ruimte met meer verblijfskwaliteit. Onderzoek naar verhoging van het programma in de Baaibuurt-West en -Oost ten opzichte van de maxima in het Milieueffectrapport Zeeburgereiland uit 2018;

De afgelopen jaren is er al volop gebouwd in de Sportheldenbuurt en in de Sluisbuurt komen circa 5.600 woningen. In beide buurten is er ook ruimte voor bedrijven, kantoren en stedelijke voorzieningen als onderwijs, sport en horeca.
Ten zuiden van de Sportheldenbuurt en de Sluisbuurt liggen de Baaibuurten. Deze worden op termijn ook ontwikkeld als gemengde stedelijke woonbuurten. De Baaibuurt-West komt eerst, vanwege aflopende contracten en de relatieve onafhankelijkheid van grote infrastructurele werken waarover de beslissing nog niet is genomen. In de MER Zeeburgereiland uit 2018 is een programma van 1.600 woningen voor beide Baaibuurten opgenomen. Gezien de woningnood in Amsterdam is verdere verdichting in deze gebieden opportuun.

2. Bedrijven, technische- en logistieke voorzieningen (waaronder inpandige tramstalling) geconcentreerd in de zone langs de A10, welke ongeschikt is voor woonfuncties;

De Oostpunt is in gebruik voor tijdelijke voorzieningen en tijdelijke huisvesting van woonboten. Vanwege de ruimtereservering voor een mogelijke verbreding van de A10, diens milieucontouren en omdat de Oostpunt buitendijks is gelegen, is woningbouw hier niet mogelijk. De afslag van de A10 maakt de locatie geschikt voor logistieke functies en een inpandige tramstalling. Groene oevers, waterrecreatie, een Natuur Netwerk Nederland-verbinding en een nieuw groen gebied maken onderdeel uit van de opgave.
Het laatste deelgebied betreft de Bedrijvenstrook, waar ruimte is voor onder meer ambachts- en reparatiebedrijven, politiebureau, P+R en onderstations voor stroom- en warmtevoorzieningen. Het programma voor de Bedrijvenstrook staat in het Stedenbouwkundig Plan Bedrijvenstrook en is planologisch vastgelegd in een bestemmingsplan.

3. Integrale aanpak van de openbare ruimte ter verbetering van verbindingen tussen de buurten, verbeteren van de leefbaarheid langs de hoofdwegen en vergroening van de oevers van het Zeeburgereiland. De ecologische verbindingen (NNN-zones) aan de west- en oostrand van het eiland het liefst combineren met mogelijkheden voor groen en (zwem)recreatie voor bewoners;

Steeds meer woningen op het eiland betekent steeds meer behoefte aan groen en recreatie. Meer groen en betere verblijfskwaliteit kwam in participatiebijeenkomsten naar voren als duidelijke voorkeur. Het gaat dan om interventies aan de hoofdinfrastructuur via het vergroenen van de

IJburglaan en de kruising met de Zuiderzeeweg, en om het nog beter gebruiken van de kwaliteit van de groene oevers van het eiland door daar nieuwe parken aan te leggen.

4. Zo vroeg mogelijk in het proces maatregelen nemen, inclusief bereikbaarheidsmaatregelen voor langzaam verkeer, vooruitlopend op de grotere infrastructurele ingrepen en gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland;

Om de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland op korte termijn te verbeteren, wordt onderzocht welke eenvoudige verkeermaatregelen kunnen worden genomen. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan de aanleg van een tijdelijk fietspad in de Baaibuurt en de herinrichting van de Zuider IJdijk bij de Piet Heintunnel met fietssuggestiestroken, met een aansluiting voor de fiets van de Amsterdamsebrug op de Zuider IJdijk.

5. Bereikbare buurten op Zeeburgereiland en IJburg, doorstroming op de IJburglaan voor tram, auto en fiets, en op de op- en afritten van de A10. Bij de Cruciale Mijl IJburglaan nadruk op de scenario's nul-plus, 1-min, 1 en 2. De laatste drie scenario's gaan uit van ontwarring van de knoop IJburglaan-Zuiderzeeweg, met bij voorkeur een tramligging aan de noordzijde van de IJburglaan, passend bij een nieuwe inpandige tramstalling op de Oostpunt. Bij het nul-plus scenario blijft de tramligging sowieso aan de zuidzijde, met de tramstalling op de huidige plek in Baaibuurt-Oost. Er komt dan geen nieuwe tramverbinding langs de Amsterdamsebrug, waarvoor trams in de Baaibuurt gestald moeten worden, maar hooguit verbeteringen voor bus en/of fiets;

Scenario's
In de afgelopen maanden zijn, ten behoeve van PBI fase 2 van het project Cruciale Mijl, vier scenario's voor de herinrichting van de IJburglaan uitwerkt. De projectdoelstelling is 'het zorgdragen voor doorstroming op de IJburglaan tot 2040 voor alle modaliteiten én het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de IJburglaan en haar directe omgeving'. Scenario 1 betreft een korte auto-onderdoorgang ter hoogte van de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan, scenario 2 betreft een langere autotunnel ter hoogte van de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan, scenario 3 betreft een lange tramtunnel voor lijn 26 waarbij alle overige verkeer op het maaiveld wordt afgewikkeld, en in scenario 4 zijn zowel een lange tram- als autotunnel opgenomen. De scenario's 1 t/m 4 zijn verder beschreven in bijlage 3 Samenvattingsnotitie Cruciale Mijl.

Vooralsnog lijken de scenario's 3 en 4 op een mix van criteria minder goed te scoren dan de scenario's 1 en 2. Daarom wordt voor de scenario's 1 en 2 een Integraal Schetsontwerp opgesteld en een raming gemaakt. Daarnaast wordt met name om budgettaire redenen een 1-min en nul-plus scenario uitgewerkt (zie nadere toelichting volgende pagina).

De voorlopige focus bij het uitwerken ligt op een tramligging aan de noordzijde van de IJburglaan. Als de IJtram aan de zuidzijde blijft liggen, dan moeten er maatregelen worden getroffen bij de op- en afritten van de A10 om te voorkomen dat er binnen enkele jaren files op de A10 en de IJburglaan ontstaan. Dit zou kunnen door de afrit A10 oost – IJburglaan ongelijkvloers te laten kruisen met de IJtram. Een noordligging lijkt echter wenselijker, want dan hoeft de tram de op- en afritten niet te kruisen en hoeven er geen kunstwerken te worden gebouwd voor dit deel van de Cruciale Mijl. Uit onderzoek van Goudappel Coffeng is gebleken dat de tram ter hoogte van de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan kan oversteken naar de noordzijde van de IJburglaan en direct na de Ennëus Heermabrug weer terug naar de zuidzijde van de IJburglaan. Noordligging van de trambaan biedt zodoende dezelfde oplossing voor het verkeersknelpunt als een ruimtelijk en

visueel ongewenste flyover, die ook nog eens zou zorgen voor een ongewenste extra kruising met de hoofdfietsroute naar IJburg. Een ander voordeel is de mogelijkheid om een nieuwe inpandige tramstalling te realiseren op de Oostpunt en daarmee de Baaibuurt Oost vrij te spelen voor gemengde stedelijke ontwikkeling, waaronder wonen.

1-min scenario
Voor de IJburglaan en de tramstalling zal ook een 1-min-scenario worden ontwikkeld. Deze zal worden afgeleid van scenario 1 en meelopen in het integrale ontwerpproces voor de scenario's 1 (onderdoorgang onder de Zuiderzeeweg) en 2 (tunnel in de IJburglaan). Het 1-min-scenario is voornamelijk gericht op het sober en doelmatig aanpakken van doorstromingsproblemen. Het zal hooguit zeer beperkt bijdragen aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit langs de IJburglaan.

Bij het 1-min-scenario wordt de tramstalling verplaatst naar de Oostpunt. Om kosten te beperken zit er geen overbouwing in de scope van het project. Gelijktijdige of latere overbouwing is wel mogelijk, uitgevoerd en gefinancierd door een ander project.
De huidige trambaan wordt verplaatst naar de noordzijde van de IJburglaan voor bereikbaarheid van de verplaatste tramstalling en het vermijden van de toe- en afritten van de A10. Hier zorgen extra rijstroken voor meer capaciteit. Bij de Enneüs Heermabrug komt er een nieuwe, brede langzaam verkeersbrug, zodat op de bestaande brug ruimte komt voor vier rijstroken voor autoverkeer. Richting IJburg komt er een extra rijstrook tot aan brug 2002 tussen Steigereiland en Haveneiland.
Bij de kruising van de IJburglaan met de Zuiderzeeweg komt er een korte onderdoorgang, als oplossing voor de doorstromingsproblemen en voor een betere oversteekbaarheid van de IJburglaan. Door het ruimtebeslag van de open toerit direct naast de kruising, verbetert dit de ruimtelijke kwaliteit niet.

Voor de Verbinding Zeeburgereiland wordt er ook in dit scenario gezocht naar meer ruimte voor fietsers op of naast de bestaande Amsterdamsebrug, in combinatie met hellingbanen naar de Zuiderijdijk. Op de bestaande brug gaat mogelijk een aanvullende buslijn rijden.

Nul-plus scenario
Voor de IJburglaan en de tramstalling zal ook een nul-plus-scenario worden ontwikkeld. Deze bestaat uit eenvoudige en goedkope maatregelen die de groeiende knelpunten in de doorstroming van het verkeer of met betrekking tot de leefbaarheid verkleinen. Hiermee worden problemen verzacht en uitgesteld, maar niet opgelost. Dat betekent dat op termijn alsnog één van de andere scenario's gerealiseerd moet worden. Het nul-plus-scenario biedt ook maar beperkte ruimte voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit langs de IJburglaan.

Bij het nul-plus-scenario blijft de huidige tramstalling in de Baaibuurt gehandhaafd. Voor zover mogelijk wordt de functionaliteit verbeterd en komt er een directe doorsteek bij de Bob Haarmslaan. Geluidsschermen en eventueel een lichte dakconstructie verminderen de overlast voor de omgeving, maar zullen deze niet volledig wegnemen. De stalling blijft een barrière tussen de IJburglaan en de Baaibuurt-Oost. De huidige trambaan blijft liggen aan de zuidzijde van de IJburglaan. Bij de toe- en afritten van de A10 zorgen extra rijstroken voor meer capaciteit.

Bij de kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg zal worden getracht de capaciteit met eenvoudige middelen te vergroten. Denk aan aanpassingen in de VRI, het schrappen van sommige rijrichtingen of het afleiden van verkeersstromen. Er komt geen ongelijkvloerse kruising, in

omvang en intensiteit toenemende verkeersstromen zullen elkaar gelijkvloers blijven kruisen. De oversteekbaarheid kan wel worden vergroot door een voetgangersbrug over de IJburglaan.

Voor de Verbinding Zeeburgereiland wordt er binnen het nul-plus-scenario gezocht naar meer ruimte voor fietsers op of naast de bestaande Amsterdamsebrug, in combinatie met hellingbanen naar de Zuiderijdijk. Dit zorgt voor betere en directe fietsverbindingen naar de Sluisbuurt en Steigereiland. Op de bestaande brug gaat mogelijk een aanvullende buslijn rijden. In de uitwerking van de plannen voor het Zeeburgereiland wordt ruimte gereserveerd voor een eventuele toekomstige doortrekking van een tramlijn vanaf het Flevopark.
Voor de ontwikkeling van het nul-plus-scenario wordt een apart integraal ontwerpproces georganiseerd. Hierbij worden zowel de infrastructurele als de ruimtelijke aspecten betrokken.

Inpandige tramstalling
Onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen voor een toekomstvaste bereikbaarheid van de oostflank van de stad is de bouw van een nieuwe inpandige tramstalling op het Zeeburgereiland. Het huidige tramemplacement heeft een capaciteit van 32 trams en is bedoeld als tijdelijke stalling. De sporen en wissels moeten rond 2030 worden vervangen. Een permanente inpandige tramstalling moet voldoen aan twee doelstellingen:

1. Functionaliteit: de capaciteit moet mogelijk worden vergroot, zodat het ook ruimte biedt aan een eventuele extra tram via de Amsterdamsebrug (Project Verbinding Zeeburgereiland). Tevens moet het ruimte bieden aan tram-gerelateerde functies, zoals een quickservice voor klein onderhoud en een keerlus om de stalling ook richting Centraal Station uit te kunnen rijden.
2. Ruimtelijke kwaliteit: een nieuwe inpandige tramstalling moet integraal onderdeel kunnen worden van de gebiedsontwikkeling op het Zeeburgereiland en passen binnen een hoogwaardige woon-werkomgeving.

De Oostpunt lijkt hiervoor het meest geschikt. Deze locatie ligt op ruime afstand van (toekomstige) woningen en is qua functie geschikt voor een ligging nabij de ring A10. Het biedt ruimtelijk-programmatisch de meeste kansen, voor bijvoorbeeld de realisatie van een mobilteits-/stadshub.
Realisatie in de Baaibuurt-Oost is minder geschikt, omdat deze op termijn wordt ontwikkeld tot een gemengde woon-werk wijk in hoge dichtheden en een inpandige tramstalling daarmee slecht te combineren is. De kans op overlast voor bewoners is groot, met als risico dat het gebruik van de stalling in de toekomst wordt beperkt. Daarnaast zorgt het in de Baaibuurt-Oost voor een grote fysieke barrière.
Een nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 2 Samenvatting Effectstudie tramstalling.

De ruimtelijke en verkeerskundige inpassing van een inpandige tramstalling en de ruimtelijk-programmatische kansen op de Oostpunt zullen worden onderzocht, inclusief fasering en terugvalopties. Voor de inpandige tramstalling op de Oostpunt wordt ook een 1-min-scenario uitgewerkt dat zoveel mogelijk voldoet aan de dubbele doelstelling (doorstroming en ruimtelijke kwaliteit), maar waarvoor een minder hoge investering nodig is. Daarnaast wordt er een 'o-plus' terugvaloptie onderzocht, bestaande uit het aanpassen en geschikt maken van de huidige tramstalling in de Baaibuurt-Oost als definitieve stalling (inclusief ruimtelijk- kwalitatieve consequenties).

Resultaat Bestuursopdracht

Visie, programma en ruimtelijk kader per deelgebied, tevens afwegingskader voor ruimteclaims;

Naast een nieuwe richtinggevende visie is er behoefte aan een helder raamwerk waarbinnen de toekomstige ontwikkelingen van het eiland zich kunnen afspelen. De samenhang met infrastructurele maatregelen vormt hierbij de rode draad, het vergroten van de leefbaarheid en de bereikbaarheid met fiets en OV zijn de voornaamste uitgangspunten.

1. Het Zeeburgereiland is één van de aangewezen locaties voor het vergroten van de woningproductie in de stad, in vier buurten op het eiland. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 wordt daarnaast aandacht besteed aan het gebied naast de Oranjesluizen (groen-blauwe hotspot), hoofdwegen op het eiland (stadslanen), een nieuwe OV-verbinding richting Oost (Verbinding Zeeburg) en een nieuwe pont richting Oostelijk Havengebied (advies Commissie Oeververbindingen).

2. Het Zeeburgereiland heeft als één van de weinige plekken in Amsterdam nog ontwikkelruimte beschikbaar, met als gevolg dat er momenteel circa 68 verschillende ruimtelijke claims voor het Zeeburgereiland zijn. Deze ruimteclaims variëren van een tijdelijk bomenpark in de Sluisbuurt tot een onderstation van TenneT, de landelijke netbeheerder. Sommige van de ruimteclaims passen goed bij het eiland als stedelijke woonwijk, andere claims niet, maar zijn wel essentieel voor het functioneren van het Zeeburgereiland of de stad als geheel. Het totaal van de claims legt een groter ruimtebeslag dan inpasbaar is naast de reguliere ontwikkeling van gemengde woonwerkwijken. Dat vergt keuzes, of op z'n minst het slim stapelen van functies.

3. Behalve de ruimteclaims zijn er drie grote infrastructurele projecten, die een stempel drukken op de (on)mogelijkheden op het Zeeburgereiland. Het doel van de *Cruciale Mijl* (1) is om de doorstroming voor het openbaar vervoer, de fiets en de auto op de IJburglaan te waarborgen, uitgaande van de gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland en IJburg. Daarnaast zullen de projecten *Verbinding Zeeburgereiland (2) en* de inpandige tramstalling *(3)* vergaande ruimtelijke consequenties hebben.

Mogelijke eindbeelden en ontwikkelpaden IJburglaan (Cruciale Mijl) en inpandige tramstalling, met cruciale civieltechnische interventies en beslismomenten;

Een goede ruimtelijke inpassing van de grote infrastructuurprojecten zijn een voorwaarde voor een goede bereikbaarheid en leefbaarheid van het Zeeburgereiland. Tegelijkertijd kan een weloverwogen ruimtelijk kader de integrale kosten/batenafweging voor deze infraprojecten verbeteren, bijvoorbeeld door meer reizigers in het OV of op de fiets te krijgen, ten koste van het autoverkeer. We streven met de inframaatregelen drie dingen na:

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

Het *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* vormt het document waarin de gebiedsontwikkeling en de infraprojecten in samenhang worden beschouwd. Hieronder wordt de processamenhang verder op een rij gezet.

Faseringsstrategie, (adaptieve) modules, korte termijn-maatregelen;

Belangrijk is de faseringsstrategie in samenhang met de grote bereikbaarheidsmaatregelen, waarbij de leefbaarheid en bereikbaarheid van het eiland op kortere termijn gewaarborgd blijft. Een faseringstrategie is ook van belang voor een goede balans in inkomsten en uitgaven in de tijd. Er wordt niet uitgegaan van één allesomvattend 'go'-besluit voor het Zeeburgereiland, noch van uitvoering van de maatregelen in één keer. Dit leidt ertoe dat er de komende jaren op bepaalde momenten integrale producten worden opgesteld (zoals het Ruimtelijk Kader), maar separate projecten ook hun eigen planstudieproducten opstellen. Dit gebeurt bijvoorbeeld in 2022, als het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en de nota's van uitgangspunten voor de Cruciale Mijl, de inpandige tramstalling en de Verbinding Zeeburgereiland worden afgerond. Daaropvolgend zijn producten voor de gebiedsontwikkeling gereed, zoals de projectnota's voor de Baaibuurt West en de Oostpunt. Besluitvorming over al deze producten vindt in afstemming plaats, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de Plaberum- en PBI-systematiek.
Samengevat vindt volgens de huidige planning planvorming en gefaseerde besluitvorming plaats in de periode 2021-2027, en uitvoering in de periode 2026-2034.

De uitvoering van de grote bereikbaarheidsmaatregelen, zoals de Cruciale Mijl en de Verbinding, zal de bereikbaarheid en leefbaarheid onder grote druk zetten. Toch moeten we dat tijdens de uitvoering op orde houden, met speciale aandacht voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor langzaam-verkeersdeelnemers. In het Ruimtelijk Kader en de planstudieproducten komt daartoe een voorstel.

Groen- en leefbaarheidsstrategie, met bereikbaarheid langzaam verkeer op korte termijn;

Leefbaarheid en groen worden integraal opgenomen in het Ruimtelijk Kader en in scenario's voor de Cruciale Mijl. Het gaat hier om het op lange termijn (circa 2030) compacter maken van de kruisingen met de Zuiderzeeweg en de Bob Haarmslaan en een nieuw profiel van de IJburglaan. Twee nieuwe parken aan de noordoever – het Sluispark bij de Oranjesluizen en het park met een ecologische verbinding (NNN Oost) op de Oostpunt - staan in de planning rond 2027. Onderzoek naar een park met openbare sportvoorzieningen langs de zuidrand van het eiland maakt deel uit van de ruimtelijk-programmatische studie voor de Baaibuurten.

Verbetering van leefbaarheid door vergroening op korte termijn is ook nodig en mogelijk. Studie hiernaar maakt onderdeel uit van het Ruimtelijk Kader. Bij vertrek van woonboten van de Oostpunt en HSBC van de oude locatie in Baaibuurt Oost komt ruimte voor nieuwe invulling met groen- en waterrecreatie. De bestaande route over de dijken moet ruimte en voorzieningen bieden voor steeds meer recreanten. Op de IJburglaan en rondom de kruising met de Zuiderzeeweg – het Zeeburgerplein -, zou de leefbaarheid met tijdelijke maatregelen ook verbeterd kunnen worden.
Een veelzijdig en veilig netwerk van verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de buurten draagt bij aan leefbaarheid en gezamenlijk gebruik van voorzieningen. Studie naar nieuwe

verbindingen zoals onderdoorgangen en luie trappen bij bruggen, en vervanging van secundaire autoroutes door fiets- en voetgangersroutes, maken onderdeel uit van de opdracht.

Juridisch planologische-/MER-strategie;

Vanwege de aanhoudende druk op de woningmarkt en de wens om meer woningen te realiseren, wordt onderzocht of het toekomstige woningprogramma in de Baaibuurten kan worden vergroot ten opzichte van het maximale programma dat is vastgelegd in het MilieuEffectRapport (MER) uit 2018 ten behoeve van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Dit MER beschrijft het hele Zeeburgereiland en gaat uit van maximaal 1.600 nieuw te bouwen woningen in de Baaibuurten. Meer woningen vergen een MER-beoordeling, met mogelijk een nieuwe MER-procedure. Ook de voorgestelde scenario's voor de IJburglaan, de toekomstige tramstalling en de Verbinding Zeeburgereiland zijn niet in het MER van 2018 beschreven en zullen dus moeten worden beoordeeld op milieueffecten. Voor de Verbinding Zeeburgereiland is reeds een separate MER-procedure gestart. Hoe een en ander procesmatig wordt vormgegeven, wordt beschreven in een notitie MER-strategie. Deze bevat naast een overzicht van beoogde MER-producten een planning waarin de onderlinge afhankelijkheden tussen de projecten worden geduid. Deze notitie wordt onderdeel van het Ruimtelijk Kader.

Financieringsstrategie met kosten- en opbrengstenramingen, mogelijke dekkingsbronnen en fasering om kosten en dekking in evenwicht te brengen, rekening houdend met het investeringsplafond van het stedelijk mobiliteitsfonds;

Investeringen, opbrengsten en dekking
De projecten Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, inpandige tramstalling, Verbinding Zeeburgereiland én de Cruciale Mijl IJburglaan hangen ook financieel met elkaar samen.
In de Programma Update 2021 in de 2e voortgangsrapportage van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg zijn de actuele investeringsbedragen van de drie grote infraprojecten opgenomen (prijspeil 2021):
Cruciale Mijl (uitgaande van scenario 2-Noordligging) € 295 miljoen
Inpandige tramstalling (scenario Oostpunt-dubbelgebruik) € 225 miljoen
OV-/fiets Verbinding Zeeburgereiland (variant trambrug) € 180 miljoen.

In dit stadium worden geen investeringsbesluiten voorgelegd. De verschillende deelprojecten moeten nog verder worden uitgewerkt, inclusief opbrengstenkant ervan (grondopbrengsten). De bestuursopdracht moet meer inzicht brengen in kosten, opbrengsten en fasering van de projecten, zodat hierover later kan worden besloten. Bij de huidige inzichten ligt het zwaartepunt van de investeringen in de periode 2027-2035. Bij de fasering zal rekenschap worden gegeven van het investeringsplafond van het stedelijk mobiliteitsfonds.
Het op elkaar afstemmen van de investeringen, opbrengsten en dekking in de tijd kan helpen om de gemeentelijke financieringslast te verminderen. Dit 'badkuip-effect' is één van de elementen die in de uitwerking van deze bestuursopdracht aan de orde komen.

De voorgenomen dekking van de totale projectkosten is een verdeling tussen het Stedelijk Mobiliteitsfonds, het Vereveningsfonds en een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam. In het Mobiliteitsplan is reeds een principeverdeling van de investeringslasten opgenomen; de verdeling

van kosten zal desalniettemin een belangrijk aandachtspunt blijven. In het vervolgtraject zal ook worden onderzocht of andere (externe) dekkingsbronnen kunnen bijdragen.

Voor een goede afweging en monitoring kan een aanvullend financieel sturingselement handig zijn: het Financieel Kader. Hiermee kunnen relevante financiële beslispunten worden geformuleerd. Ook worden de financiële gevolgen over een langere termijn verantwoord, ten opzichte van het oorspronkelijke uitgangspunt.

Proceskosten
Behalve de grote investeringen zijn er proceskosten nodig voor het uitvoeren van studies, het opstellen van deelproducten en het betrekken van bewoners en belangstellenden. De proceskosten voor de verschillende infra-projecten (Cruciale Mijl, Tramstalling en Verbinding Zeeburgereiland) worden geregeld in de projectplannen van de verschillende projecten.
De proceskosten voor de deeluitwerkingen in het kader van de gebiedsontwikkeling en het opstellen van het Ruimtelijk Kader zelf worden gedekt uit het jaarlijks vast te stellen stedelijke proceskostenbudget.

Participatiestrategie

Op 24 februari 2020 is gestart met het participatieproces, met een grote bijeenkomt in Pakhuis de Zwijger. Vanwege corona waren het tweede en derde deel van het participatieproces een online bijeenkomst en een online enquête. Op 31 augustus 2021 heeft opnieuw een (vooral informerende) online bijeenkomst plaatsgevonden. Resultaten van participatieactiviteiten worden steeds meegenomen in de afwegingen voor het Ruimtelijk Kader.

Het doel van participatie is de stad betrekken bij de keuzes en dilemma's, voor een betere besluitvorming en meer draagvlak en begrip. De doelgroep is iedereen die belangstelling heeft om mee te denken over de ontwikkeling van het Zeeburgereiland. De centrale vraag die aan deelnemers wordt gesteld is: hoe kunnen we het Zeeburgereiland gezamenlijk verder ontwikkelen tot een leefbaar, bereikbaar en intensief stedelijk gebied, terwijl er zoveel mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de vele ruimteclaims?

Producten

Het ontwikkelpad voor de komende jaren zal los van het integrale Ruimtelijk Kader ook enkele separate planproducten vergen, waarover te zijner tijd (gefaseerd) separate besluiten volgen. Dat zullen waarschijnlijk zijn:

Nota's van Uitgangspunten Cruciale Mijl (PBI 2) voor fase 1 en voor fase 2

Voor de scenario's nul-plus, 1-min, 1 en 2 wordt een Integraal Schetsontwerp opgesteld en wordt een raming gemaakt. De voorlopige focus ligt daarbij op een tramligging aan de noordzijde van de IJburglaan.
De ontwerpen vormen de basis voor het PBI fase 2 product, de Nota van Uitgangspunten.
Bij de scenario's 1 en 2 kan de IJtram zowel ten noorden als ten zuiden van de IJburglaan lopen.

Nota van Uitgangspunten Inpandige tramstalling (PBI fase 2)

Onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen voor een goede bereikbaarheid van de oostflank van de stad is de bouw van een definitieve inpandige tramstalling op het Zeeburgereiland. Daarvoor komt een Nota van Uitgangspunten, met daarin nadere onderzoeken en ontwerpen, inclusief:

I. onderzoek naar ruimtelijk-programmatische kansen (meervoudig ruimtegebruik) en ruimtelijke inpassing van een stadshub op de Oostpunt;
II. een '1-min' scenario, bestaande uit een sobere en kosteneffectieve tramstalling op de Oostpunt, zonder goede ruimtelijke inpassing en meervoudig ruimtegebruik;
III. een 'nul-plus-scenario' als terugvaloptie, bestaande uit het aanpassen en geschikt maken van de huidige tramstalling in Baaibuurt-Oost.

Nota van Uitgangspunten Verbinding Zeeburgereiland (Amsterdamsebrug) (PBI fase 2)

Onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen voor een toekomstvaste bereikbaarheid van de Oostflank is realisatie van aanvullende hoogwaardige OV-verbindingen en uitbreiding van de fietscapaciteit op de route via de Amsterdamsebrug. De OV-maatregelen zijn afhankelijk van het tempo van de gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland en IJburg. Onderzocht wordt welke maatregelen wanneer noodzakelijk zijn. Hiervoor wordt momenteel een MER-studie uitgevoerd.

Eerste indruk op basis van de lopende onderzoeken is dat het eind 2022 verwachte voorkeursalternatief voor OV zal gaan bestaan uit een set kleinere en grotere maatregelen. Denk daarbij aan aanvullende OV-capaciteit in bussen en eventueel op langere termijn in trams. Ook wordt onderzocht wanneer de fietscapaciteit via de route Amsterdamsebrug niet meer volstaat en uitgebreid moet zijn, al dan niet via een extra brug.

Projectnota Baaibuurt West (plaberum fase 2), inclusief voorstel alternatieve locaties kermisexploitanten

De Baaibuurten (West en Oost) behoren tot de laatst overgebleven ruimte voor stadsontwikkeling aan de oostkant van de stad, met woonboten, kunstenaarsateliers, een kermisexploitantenterrein,

een jachthaven en tijdelijke woningen. In de loop van 2024 eindigen de meeste huurcontracten in de Baaibuurt West. Eén daarvan is P+R Zeeburg I. Het voornemen is om deze onder te brengen in een te ontwikkelen parkeergebouw/mobiliteitshub op de Bedrijvenstrook Zeeburgereiland. Hiervoor dient een herijking plaats te vinden van de Startnotitie uit 2020. Daarnaast hebben de kermisexploitanten een bijzondere positie. De gemeente is verplicht om een nieuwe locatie voor hen te zoeken.
Om direct na 2024 te kunnen starten met ontruimen, saneren, ophogen, bouwrijp maken en daadwerkelijk te starten met bouw is het van belang dat de planvorming voor Baaibuurt West zo snel mogelijk wordt gestart. Het woonmilieu zal voortbouwen op de Sluisbuurt; een veelzijdige gemengde buurt met een binnenstedelijk karakter, waar ruimte-extensieve functies, zoals woonwagens, niet meer passen.
Het onherroepelijk geworden bestemmingsplan uit 2019 maakt het programma mogelijk zoals is onderzocht in het MER Zeeburgereiland uit 2018: maximaal 900 woningen en een niet-woningbouwprogramma van maximaal 16.200 m² bruto vloeroppervlakte. Naar verwachting medio 2022 zal een Projectnota worden afgerond. De ruimtelijk- programmatische visie bepaalt of aanpassing van of een nieuwe MER aan de orde is.

De kermisexploitanten hebben in de Baaibuurt West een bijzondere positie. De gemeente is verplicht om een nieuwe locatie voor hen te zoeken. Eindresultaat is een haalbaar voorstel met alternatieve locaties voor de kermisexploitanten waarmee de gemeente op dit moment een huurcontract heeft, en de kosten die daarmee zijn gemoeid.

Herijking Startnotitie parkeergebouw/mobiliteitshub P+R Zeeburgereiland (PBI fase 1)

In het voorjaar van 2021 is de planvorming voor het parkeergebouw voor 600 auto- en 20 touringcarparkeerplaatsen op de Bedrijvenstrook ter compensatie van alle P+R plekken op Zeeburgereiland tijdelijk stopgezet. Dit had twee redenen: (1) het opstellen van een Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en het mogelijk later opheffen van P+R Zeeburg I voor 200 auto en 20 touringcars, en (2) de concept-hubsvisie en het verkennen van de mogelijkheden van een mobiliteitshub op de Bedrijvenstrook. Deze verkenning is inmiddels afgerond en heeft aangetoond dat er goede kansen zijn voor een verbreding van het programma tot een mobiliteitshub. Er zijn meer kansen als de 20 touringcarparkeerplaatsen een andere definitieve locatie krijgen. De 20 touringcarparkeerplaatsen maken daarom deel uit van de integrale ontwerpopgave voor de Oostpunt.

Deze ontwikkeling vraagt om een herijking van de eerder opgestelde startnotitie Verplaatsen P+R Zeeburgereiland van 30 oktober 2020. Daarbij wordt voorgesteld om vanuit Gebiedsontwikkeling, V&OR en Vervoerregio Amsterdam gezamenlijk te kijken naar de actuele opgave en actueel beleid. Het gaat daarbij onder meer om het gewenste programma, exploitatie- en financieringsmogelijkheden, de planning en het effect daarvan op de P+R capaciteit op het Zeeburgereiland en in (de regio) Amsterdam, alternatieve locaties voor touringcars, risico's en kansen. De proceskosten voor deze herijking worden gedeeld tussen de drie betrokken partijen uit de reeds beschikbaar gestelde budgetten.

Stedenbouwkundige visie Oostpunt Zeeburgereiland als onderdeel van de Visie Zeeburgereiland, inclusief afweging ruimteclaims waaronder afvaloverslag, later landend in Projectnota Oostpunt (plaberum fase 2)

Uitwerken van een integrale stedenbouwkundige visie op de Oostpunt, als onderdeel van het Ruimtelijk Kader, inclusief:

I. Het onderzoeken van programma's in de vorm van een stadshub met inpandige tramstalling, afval- en materialenoverslag naar water, ecologische zone NNN, sportfaciliteiten en stadspark, waarin belangen op lokaal en stadsniveau behartigd worden en waarmee voorgesorteerd wordt op een selectie van geschikte ruimteclaims;
II. Het onderzoeken van een ontwikkelstrategie met fasering;
III. Het onderzoeken van (doorgroei)mogelijkheden om een leefbare Oostpunt te creëren in relatie tot een nul-plus-scenario en een 1-min-scenario.

De Oostpunt vormt een unieke plek in Amsterdam-Oost. Het is een strategisch, driehoekvormig stuk land waar ecologische belangen, stadsbelangen en wijkbelangen bij elkaar komen. Doordat het dichtbij de A10, dichtbij de stad en aan het water is gesitueerd, liggen er onder meer opgaves voor een provinciale ecologische verbinding (Natuurnetwerk Nederland) en een stadshub inclusief tramstalling en logistiek. Op wijkniveau is er een sterke behoefte aan sportfaciliteiten, recreatie en groenvoorzieningen. Onderdeel van het in 2020 vastgestelde Transitieplan stadswerven betreft het realiseren van een overslagpunt op de Oostpunt voor overslag van klein afval naar grote containers voor vervoer over water naar de verwerker. Al deze ruimteclaims moeten bij elkaar worden gebracht in een stedenbouwkundige verkenning waarbij de verschillende functies elkaar versterken en er een interessant, leefbaar en dynamisch stuk stad ontstaat. Uitgangspunt daarbij wordt 'slim stapelen': intensief en meervoudig ruimtegebruik.
In dialoog met betrokkenen wordt vastgesteld welke ruimtelijke wensen randvoorwaardelijk zijn en welke niet. Dit leidt tot een voorlopige selectie van ruimteclaims die wel en niet kansrijk zijn op de Oostpunt. Met dit pakket zullen verschillende ontwerpen worden getest. Het eindresultaat is een afwegingskader waaraan huidige en toekomstige claims kunnen worden getoetst.
De uitvoering van een voorkeursscenario zal gefaseerd plaatsvinden: deels gekoppeld aan de mogelijkheden die zullen ontstaan voor het maken van meer groen of zwemmogelijkheden en deels gekoppeld aan de ontwikkeling van een nieuwe tramstalling.

Masterplan hoofdnet Kabels en Leidingen Zeeburgereiland.

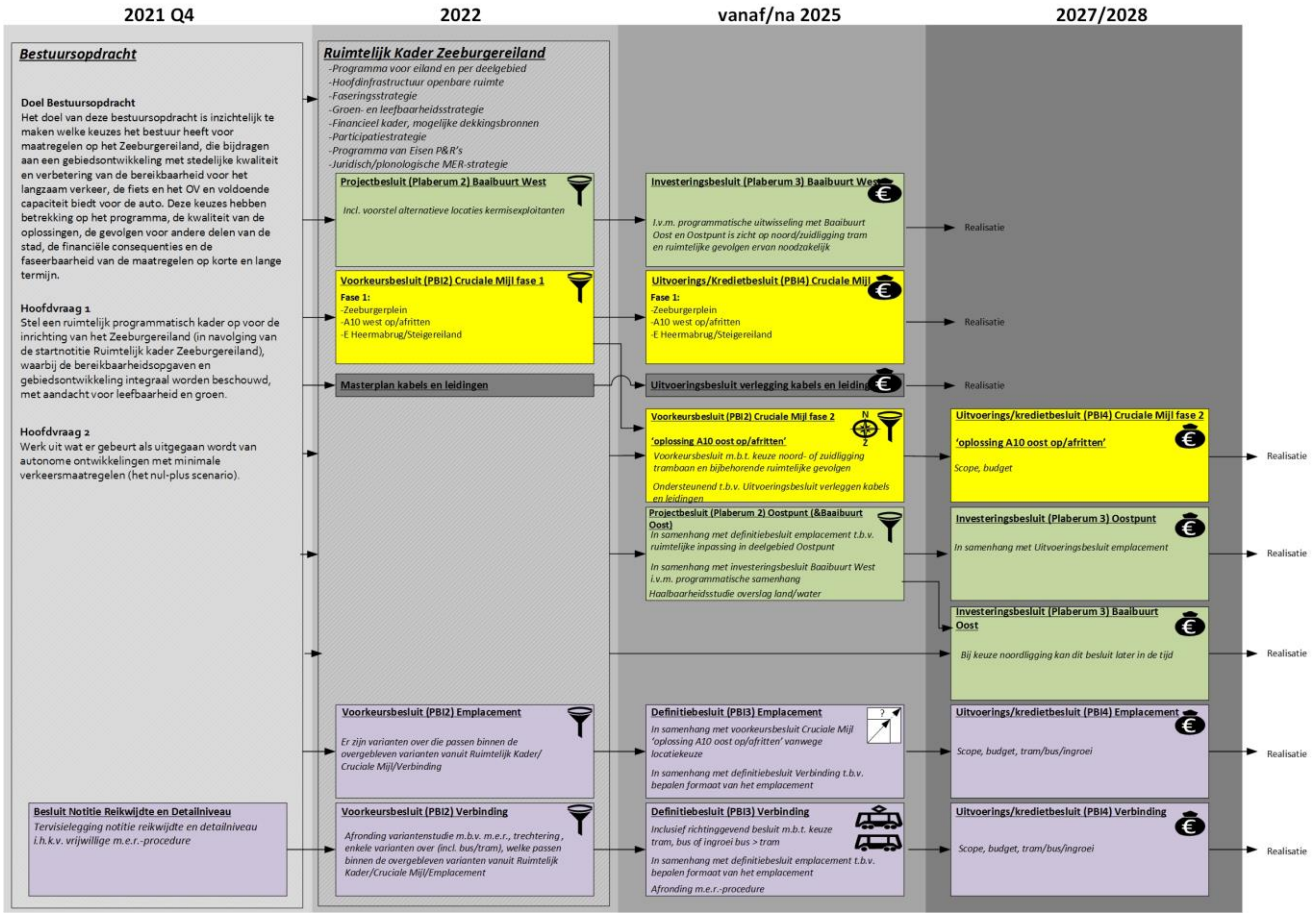
Vanwege de grote complexiteit in de ondergrond, de vele ambities die er spelen en de vele nutsbedrijven is een totaaloverzicht op de lange termijn voor kabels en leidingen van belang. Hiervoor wordt een Masterplan Kabels en Leidingen Zeeburgereiland opgesteld. Het doel is om als gemeente regie te voeren op de ondergrond, in goede afstemming met andere partijen. We moeten voorkomen dat er grote risico's of knelpunten ontstaan omdat er onvoldoende vanuit een totaaloverzicht wordt gewerkt. In het masterplan komen de volgende onderwerpen:

- de bestaande situatie, onderverdeeld in stedenbouwkundige plannen op maaiveld en ondergrondse infrastructuur;
- omschrijving van de toekomstvisie van het gebied met de daarbij behorende ambities en reserveringen in de ondergrond, op basis van inzichten van de gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en verschillende netbeheerders;
- een organisatieplan voor kabels en leidingen op projectoverstijgend niveau.

De gemeente Amsterdam is de trekker van dit document.

Samenhangend Mobiliteitsplan en Programma-update
In 2018 is het Mobiliteitsplan Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg, met een samenhangend pakket aan maatregelen, vastgesteld. Hierbij is rekening gehouden met de gebiedsontwikkeling van het Zeeburgereiland en IJburg. Het betreft maatregelen voor alle modaliteiten en op het gebied van smart mobility. In het najaar van 2019 is vervolgens de eerste voortgangsrapportage, de Programma Update 2019, vastgesteld met daarin een geactualiseerd maatregelenpakket. Najaar 2021 komt de tweede voortgangsrapportage gereed.

De aanpak van de knelpunten op de IJburglaan, het project Cruciale Mijl, de nieuwe inpandige tramstalling en een tweede OV-verbinding over de Amsterdamsebrug, gecombineerd met een verbetering van de fietsverbinding Amsterdamsebrug, en het project Verbinding Zeeburgereiland maken allemaal onderdeel uit van het integrale maatregelenpakket van het Mobiliteitsplan. De impact op het Zeeburgereiland is groot; er is derhalve een directe link met deze bestuursopdracht.



Overzicht scenario's Cruciale Mijl/Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland/Tramstalling/Verbinding Zeeburg

Overzicht bedoeld als uitgangspunt, verdere uitwerking en/of wijziging vindt plaats tijdens proces Ruimtelijk Kader

Scenario Nulplus

Geen maatregel Zeeburgerplein	*Geen trambaan noordligging*		*Geen tramstalling op Oostpunt*	*Geen maatregelen E Heermabrug/ Steigereiland*
Verbinding **Bus/fiets**	Tramstalling Baaibuurt Oost **Groot onderhoud/ aanpassingen milieu**	Op/afrit west A10 **Minimaal**	Op/afrit oost A10 **Minimaal**	

CRUCIALE MIJL FASE 1
-*Geen* maatregelen ***Zeeburgerplein***
-*Geen* maatregelen ***E Heermabrug/Steigereiland***
-*Minimale* maatregelen ***Op/afrit west A10***

TRAMSTALLING EN VERBINDING ZEEBURG
-*Geen* ***Verbinding tram,*** *hooguit* ***bus/fiets***
-*Groot onderhoud inclusief minimale aanpassingen milieu* ***huidige tramstalling***

CRUCIALE MIJL FASE 2
-*Minimale maatregelen* ***op/afrit oost A10***

-> Scenario nulplus lost niet het mobiliteitsvraagstuk op en draagt niet bij aan ruimtelijke kwaliteit, en voldoet daarmee niet aan de dubbeldoelstelling

Dubbeldoelstelling Zeeburgereiland
Mobiliteit: –
Kwaliteit: –

Scenario Éénmin

Zeeburger Plein **Ongelijkvloers kortst**	Trambaan noordligging **(i.p.v. Op/afrit A10 oost)**		Tramstalling Oostpunt **Verplaatsing as if**	Fietsbrug E Heermabrug en rijweg Steigereiland
Verbinding **Bus/fiets**	*Geen tramstalling meer in Baaibuurt Oost*	Op/afrit west A10	*Maatregel Op/afrit A10 oost middels noordligging trambaan*	

CRUCIALE MIJL FASE 1
-*Wel maatregel* ***Zeeburgerplein*** *(ongelijksvloers kortst)*
-*Wel maatregelen* ***E Heermabrug/Steigereiland*** *(zelfde als scenario's 1 en 2)*
-*Wel maatregelen* ***Op/afrit west A10*** *(zelfde als scenario's 1 en 2)*

TRAMSTALLING EN VERBINDING ZEEBURG
-*Geen* ***Verbinding tram,*** *wel* ***bus/fiets***
-*Verplaatsing* ***tramstalling naar Oostpunt*** *(as is)*

CRUCIALE MIJL FASE 2
-*Wel maatregelen* ***op/afrit oost A10*** *(d.m.v. noordligging tram)*

-> Scenario éénmin lost wél het mobiliteitsvraagstuk op maar is mogelijk niet toekomstvast

Dubbeldoelstelling Zeeburgereiland
Mobiliteit: +
Kwaliteit: +/–

Scenario Één (met noordligging tram)

Zeeburger Plein **Auto-onderdoorgang**	Trambaan noordligging **(i.p.v. Op/afrit A10 oost)**		Tramstalling Oostpunt **-capaciteits-uitbreiding -Meervoudig ruimtegebruik**	Fietsbrug E Heermabrug en rijweg Steigereiland
Verbinding **Tram**	*Geen tramstalling meer in Baaibuurt Oost*	Op/afrit west A10	*Maatregel op/afrit A10 oost middels noordligging trambaan*	

CRUCIALE MIJL FASE 1
-*Wel maatregel* ***Zeeburgerplein*** *(ongelijksvloers auto-onderdoorgang)*
-*Wel maatregelen* ***E Heermabrug/Steigereiland*** *(zelfde als scenario's 1- en 2)*
-*Wel maatregelen* ***Op/afrit west A10*** *(zelfde als scenario's 1- en 2)*

TRAMSTALLING EN VERBINDING ZEEBURG
-*Wel* ***Verbinding tram*** *(en fiets)* *(zelfde als scenario 2)*
-*Verplaatsing* ***tramstalling naar Oostpunt*** *(capaciteitsuitbreiding, meervoudig ruimtegebruik)*

CRUCIALE MIJL FASE 2
-*Wel maatregelen* ***op/afrit oost A10*** *(d.m.v. noordligging tram)*

-> Scenario één voldoet aan de dubbeldoelstelling

Dubbeldoelstelling Zeeburgereiland
Mobiliteit: +
Kwaliteit: +

Scenario Twee (met noordligging tram)

Zeeburger Plein **Autotunnel**	Trambaan noordligging **(i.p.v. Op/afrit A10 oost)**		Tramstalling Oostpunt **-capaciteits-uitbreiding -Meervoudig ruimtegebruik**	Fietsbrug E Heermabrug en rijweg Steigereiland
Verbinding **Tram**	*Geen tramstalling meer in Baaibuurt Oost*	Op/afrit west A10	*Maatregel op/afrit A10 oost middels noordligging trambaan*	

CRUCIALE MIJL FASE 1
-*Wel maatregel* ***Zeeburgerplein*** *(ongelijksvloers autotunnel)*
-*Wel maatregelen* ***E Heermabrug/Steigereiland*** *(zelfde als scenario's 1- en 1)*
-*Wel maatregelen* ***Op/afrit west A10*** *(zelfde als scenario's 1- en 1)*

TRAMSTALLING EN VERBINDING ZEEBURG
-*Wel* ***Verbinding tram*** *(en fiets)* *(zelfde als scenario 1)*
-*Verplaatsing* ***tramstallling naar Oostpunt*** *(capaciteitsuitbreiding, meervoudig ruimtegebruik)*

CRUCIALE MIJL FASE 2
-*Wel maatregelen* ***op/afrit oost A10*** *(d.m.v. noordligging tram)*

-> Scenario twee voldoet aan de dubbeldoelstelling, en scoort beter op kwaliteit dan scenario één

Dubbeldoelstelling Zeeburgereiland
Mobiliteit: +
Kwaliteit: ++

10 september 2021

BIJLAGEN:

1. Bestuursopdracht
2. Samenvatting Effectenstudie tramstalling Zeeburgereiland
3. Samenvattingsnotitie Cruciale Mijl