

XXXX Gemeente
Amsterdam



Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg

Integrale aanpak van de bereikbaarheid - 2018 tot 2038

Inhoud

4	Samenvatting	57	5. Fasering
8	1. Inleiding	62	6. Financiering
8	1.1 De hoofdvraag	64	7. Risico's en beheersmaatregelen
9	1.2 Knelpunten	67	8. Communicatie
9	1.3 Stedelijke ambities mobiliteit	69	9. Vervolg
10	1.4 Uitgangspunten voor een goed vervoerssysteem	69	9.1 Plan van aanpak programma en monitoring
11	1.5 Beleidskaders	69	9.2 Van mobiliteitsplan naar uitwerking
13	2. Onderzoeken	71	Colofon
13	2.1 Verrichte studies	72	<i>Bijlage 1: Niet-onderzochte en afgevalen maatregelen</i>
14	2.2 Scope	76	<i>Bijlage 2: Strategische planning en samenhang</i>
16	3. Gebiedsanalyse		
16	3.1 Grootschalige gebiedsontwikkeling oostflank		
18	3.2 Toenemende druk op stedelijk netwerk		
18	3.3 Referentiescenario: toekomstig verkeer zonder ingrepen		
22	4. Samenhangend mobiliteitspakket		
27	4.1 Maatregelen openbaar vervoer		
33	4.2 Maatregelen fiets		
41	4.3 Maatregelen auto		
47	4.4 Maatregelen gedrag en smart mobility		
49	4.5 Nader uit te werken maatregelen		
53	4.6 Mogelijke optimalisaties toekomst (OV en fiets)		

Leeswijzer

Voor u ligt het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg. Het plan is als volgt opgebouwd:

- In het inleidende hoofdstuk 1 staat de aanleiding voor dit plan beschreven, tegen de achtergrond van stedelijke ontwikkelingen en ambities voor een goed vervoerssysteem.
- In hoofdstuk 2 worden de voornaamste onderzoeken beschreven die ten grondslag hebben gelegen aan de maatregelen van dit Mobiliteitsplan.
- Hoofdstuk 3 analyseert het studiegebied met de diverse bouwplannen, het mobiliteitsvraagstuk van de stad als geheel, en de huidige en toekomstige mobiliteit in het studiegebied.
- In hoofdstuk 4 staat een samenhangend mobiliteitspakket beschreven, uitgesplitst naar de modaliteiten OV, fiets, auto en maatregelen die het mobiliteitsgedrag kunnen sturen. De opbouw van dat hoofdstuk vraagt enige toelichting. Per modaliteit wordt eerst de huidige en toekomstige vervoerssituatie beschreven. In de daarop volgende paragraaf wordt meteen het effect van het pakket maatregelen gepresenteerd. Pas daarna worden die maatregelen in detail uiteengezet. Lezers met tijdgebrek kunnen in aanvang dus volstaan met het lezen van alleen de eerste twee paragrafen per modaliteit.
- In hoofdstuk 5 staat de fasering van de maatregelen in relatie tot de gebiedsontwikkeling beschreven.
- In de hoofdstukken 6, 7 en 8 volgt een globale inschatting van de gewenste investeringen, worden de risico's en beheersmaatregelen beschreven, en de communicatie behandeld.
- In hoofdstuk 9 staan de vervolgstappen: hoe worden de maatregelen en de monitoring verder uitgewerkt.

Samenvatting

Sterke groei Amsterdam

Amsterdam groeit. In 2025 moeten 50.000 nieuwe woningen zijn gerealiseerd. Het Zeeburgereiland en IJburg behoren tot de grootste ontwikkellocaties van de stad. Tot 2025 verrijzen daar 12.000 nieuwe woningen en tot 2038 ongeveer 22.400 nieuwe woningen. Daarnaast staat er circa 350.000 m² aan voorzieningen, winkels, kantoren, bedrijven en scholen gepland. Om daar gevoel bij te krijgen: het gebied heeft straks evenveel inwoners als Gouda of Assen.

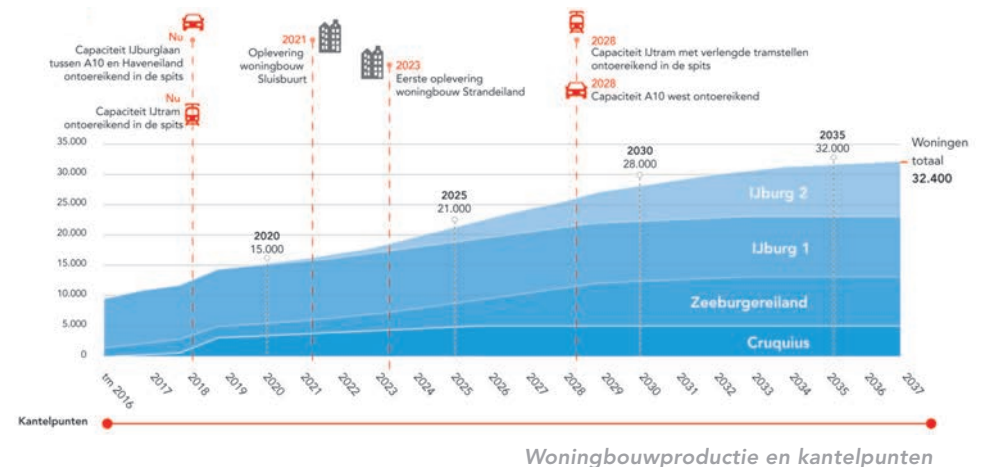
Het aantal verplaatsingen groeit mee met die stedelijke ontwikkeling. Naar verwachting leidt dat tot ongeveer driemaal zoveel verkeersbewegingen in het gebied. Het bestaande vervoersysteem kan die toename niet verwerken. Door de woningbouw komt de bereikbaarheid van het gebied en omliggende gebieden onder druk te staan.

Een intensiever gebruik van de bestaande stad, of het realiseren van nieuwe gebiedsontwikkelingen, vereist een goede bereikbaarheid per OV, fiets en auto. Alleen dan is het mogelijk om een leefomgeving van hoge kwaliteit te realiseren. Het is daarom noodzakelijk om te anticiperen op grote gebiedsontwikkelingen met een integraal plan voor de mobiliteit. In het studiegebied van dit mobiliteitsplan is het bestemmingsplan Sluisbuurt het eerstkomende ruimtelijke besluit. Daarom is van belang om het mobiliteitsplan voorafgaand aan dat bestemmingsplan voor te leggen aan het college van B&W.

Investeren in oplossen vervoersknelpunten

Om de forse woningbouwopgave aan de oostflank van de stad mogelijk te maken zijn investeringen in het vervoersysteem noodzakelijk. Dreigende knelpunten zijn vooral:

1. De IJtram zit nu al aan zijn maximale capaciteit. Verlengde trams bieden voorlopig verlichting, maar vanaf 2028 zijn nieuwe hoogwaardige (HOV) verbindingen nodig. Anders kan het OV-systeem de groei niet aan en haken reizigers af.
2. Het toenemend fietsverkeer (zowel percentueel als in aantallen) ervaart steeds meer hindernissen en gebrek aan comfort tussen het plangebied en bestemmingen daaromheen.
3. De kruispunten op het Zeeburgereiland en op IJburg lopen vast. Er ontstaan files op het onderliggend wegennet, en dat heeft zeer waarschijnlijk ook zijn weerslag op de A10.



Scope en opgave

Oplossingen voor (toekomstige) knelpunten overstijgen vaak de scope van afzonderlijke stedenbouwkundige plannen. Dit mobiliteitsplan heeft die gebiedsoverstijgende scope juist wel en geeft antwoord op de hoofdvraag:

Wat moeten we wanneer doen om het Zeeburgereiland en IJburg nu, tijdens de realisatie van de gebiedsontwikkeling, en erna goed bereikbaar te houden?

Het realiseren van een goed werkend, robuust vervoerssysteem is het beoogde resultaat van die opgave.

Ambitie: bereikbaarheid tijdig op orde

Startpunt van het mobiliteitsplan waren de volgende stedelijke ambities:

- Stimuleren van een duurzame manier van verplaatsen
- Ontwikkelen van een stedelijk gebied dat verbonden is met de rest van de stad
- Bevorderen van een gezonde, actieve manieren van verplaatsen

Elkaar versterkende maatregelen

Tegen de achtergrond van de genoemde knelpunten en ambities stelt dit mobiliteitsplan een samenhangend maatregelenpakket voor. De maatregelen versterken elkaar en grijpen in elkaar, niet alleen onderling maar ook in relatie tot de gebiedsontwikkeling. Het 'shoppen' tussen wel- of niet populaire maatregelen leidt daarom tot onwenselijke resultaten op termijn, of tot stagnatie van de gebiedsontwikkeling zelf.

Het voorgestelde pakket maatregelen heeft een geraamde investeringsomvang van circa € 645 miljoen, exclusief investeringen aan de A10. Van dat bedrag is ongeveer € 355 miljoen nodig voor het opwaarderen van OV, € 176 miljoen voor fietsmaatregelen en € 114 miljoen voor het autoverkeer. Het zijn forse bedragen, maar ze zijn proportioneel in verhouding tot de eveneens forse gebiedsontwikkeling: er wordt immers een stuk stad ter grootte van een middelgrote gemeente bijgebouwd. Gemeente en Vervoerregio zetten zich gezamenlijk in om financiering voor dit pakket in hun meerjarenbegroting en investeringsagenda's te regelen. Daarnaast wordt met Rijkswaterstaat gesproken over de (financiering van) maatregelen aan de A10.

Samenhangend maatregelenpakket

Openbaar vervoer

1. Capaciteit van de IJtram maximaliseren

De IJtram wordt doorgetrokken naar IJburg 2e fase. Trams gaan gekoppeld rijden, perrons worden verlengd en er wordt gezocht naar de beste locatie voor een grotere tramstalling voor de extra trams.

2. Toevoegen hoogwaardige bus- en tramverbindingen

Het toevoegen van een HOV-verbinding tussen Zeeburgereiland en de Indische Buurt over de Amsterdamsebrug, en hoogwaardige buslijnen naar Bijlmer Arena en Weesp. Met deze HOV-lijnen zijn veel meer bestemmingen in en buiten Amsterdam binnen het uur per OV te bereiken.

3. Verbeteringen huidige infrastructuur

De betrouwbaarheid van de IJtram wordt verbeterd en het kruispunt IJburglaan/Zuiderzeeweg wordt aangepast voor een betere doorstroming van de Oosttangent (bus 37).

Fiets

1. Verbeteringen en uitbreiding fietsroutes

De doorgaande routes in alle richtingen, worden geoptimaliseerd, zoals, luie trappen of opritten aan de Schellingwouderbrug en verbetering van de route via de Nesciobrug. Daarnaast wordt het fietspad heringericht langs de Overdiemerweg, inclusief fietsbrug naar de Maxisweg. En, in navolging van de variantenstudie fietsverbinding Sluisbuurt 2017 (bij het Investeringsbesluit Sluisbuurt) komt er een vervolgonderzoek naar een verbetering van de fietsroute naar de oostzijde van de stad. Dit betreft de volgende varianten: fietsbrug naar Sporenburg (hoge en lage variant), de opwaardering van de Amsterdamsebrug voor fietsers, fietstunnel naar Sporenburg en een fietsbrugvariant Cruquius-Borneo, of een combinatie van deze varianten. Dit onderzoek wordt dit jaar opgestart.

2. Flankerende maatregelen

Bij de HOV-haltes komen voldoende fietsparkeerplaatsen om het voor- en na-transport te verbeteren.

Auto

1. Verbeteringen aan routes

De capaciteit van de IJburglaan, tussen de A10 en het Haveneiland, wordt vergroot. Twee kruisingen van de IJburglaan op het Zeeburgereiland worden aangepast en er komt een ongelijkvloerse tramkruising bij de westelijke oprit A10. Daarnaast wordt de Overdiemerweg voor autoverkeer opengesteld. Het kruispunt IJburglaan - Zuiderzeeweg wordt gemonitord om te bepalen of en wanneer deze moet worden aangepakt.

2. Uitbreiding infrastructuur

De verbreding van de toerit aan de westzijde van de A10 op het Zeeburgereiland lijkt onvermijdelijk. Dat geldt mogelijk ook voor een verbreding van de A10.

Gedrag en smart mobility

1. Lage parkeernorm en parkeren op afstand

Parkeren op afstand van de woning, en een lage parkeernorm op het Zeeburger-eiland.

2. E-fiets stimuleringsprogramma

Fietsen op een e-bike van en naar IJburg 2e fase wordt gestimuleerd.

Op de kaart op de volgende pagina staat het volledige pakket grafisch weergegeven. Naast dit samenhangende pakket maatregelen staan in het mobiliteitsplan ook aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en opties voor de toekomst. Die aanvullingen bestaan grotendeels uit gedrags-, smart mobility-, beleids- en stedenbouwkundige ingrepen. Deze worden samen met betrokken partijen verder uitgewerkt. Overigens worden de gebiedsontwikkeling, de effectiviteit van de maatregelen en de mobiliteit komende jaren goed gemonitord om zo nodig bij te kunnen sturen.

Vervolgstappen

Als het Mobiliteitsplan op korte termijn wordt vastgesteld kunnen vervolgstappen worden voorbereid. De eerste stap behelst een start maken met de verdere uitwerking van maatregelen. Het plan heeft een adaptieve aanpak: de maatregelen worden in wisselwerking met de gebiedsontwikkeling verfijnd en gepland.

Aankomende zomer volgt een Plan van Aanpak waarin het integrale bereikbaarheidsprogramma en een monitoringsplan concreet zijn uitgewerkt. In 2018 wordt gestart met het monitoren van het vervoerssysteem in de oostflank.

Tussen 2018-2022 volgt een serie startnotities en voorkeursbesluiten voor een deel van de omvangrijke maatregelen.

Maatregelenpakket bereikbaarheid Zeeburgereiland - IJburg

Dit samenhangend maatregelenpakket maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg. De maatregelen worden elk conform gemeentelijke Plan en besluitvormingssysteem opgestart. Hiervoor is een faseringsplan opgesteld, parallel aan de planning van de gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland en IJburg

Uit te werken maatregelen

Stedenbouw en Smart Mobility

- Hogere dichtheden rondom OV haltes, aantrekkelijke looproutes naar haltes en haltes als hubs voor fiets en dagelijkse functies
- Parkeren op afstand voor IJburg 2 en de Baai buurten
- Alternatieven voor priveauto: deelauto, deelbafiets en deelfietsen
- In tender mobiliteitsabonnementen opnemen
- Adaptieve stedenbouw
- Bewonersaanpak
- Proeftuin Smart Mobility en gebiedsontwikkeling

Verkeersmanagement

- Verkeersmanagement DRIP's

Logistiek

- (Bouw)logistiek over water
- Venstertijden goederen vervoer buiten de spits
- Spitsmijden vracht- (en bouw) verkeer

Gedrag & bedrijvenaanpak

- Spitsmijden (d.m.v. geld of tijd)
- Bedrijvenaanpak: mobiliteitsconvenant IJburg en Zeeburgereiland
- Mobiliteitsmakelaar

Tijdelijk OV

- Tijdelijk OV Centrumeiland

Ketenmobiliteit

- Fietshub op Rietlandpark
- P&R Bedrijvenstrook



OV



Smart mobility



Fiets



Auto

O1 IJtram verlenging

O2 Verbetering IJtram korte termijn

O3 Aanpassing kruispunt IJburglaan - Zuiderzeeweg voor bus 37

O4 HOV Indische buurt <-> Zeeburgereiland

O5 HOV bus IJburg <-> Zuidoost

O6 HOV bus IJburg <-> Weesp

O7 Stalling IJtram

★ 4 varianten in onderzoek

O8 Bushalte ter hoogte van Schellingwouderbrug

F1 Variant fietsverbinding Sluisbuurt - Oostzijde stad

F2 Variant verbetering (op/afritten) Amsterdamsebrug

F3 Luie trappen of opritten Schellingwouderbrug

F4 Fietspad Overdiemerweg

F5 Verkennen optimalisatie fietsroutes (Hileniuspad/ IJburglaan/route Oost (niet op kaart))

F6 Goede fietsenstallingen bij OV-haltes (niet op kaart)

A1 Aansluitingen Zuiderzeeweg Sluisbuurt en Sportheldenbuurt

A2 Aanpassen kruisingen IJburglaan met Bob Haarmslaan en Marie Baronlaan

A3 Tram ongelijkvloers oprit A10 (westzijde), vrije rechtsafer auto

A4 Toerit A10 (westzijde) verbreden

A5 Extra rijstrook A10 west

A6 Extra strook afrit A10 (oostzijde) en extra strook richting ZBE

A7 Vergroten capaciteit IJburglaan tussen A10 en Haveneiland

A8 Openstellen Overdiemerweg ('Nuonweg')

A9 Ongelijkvloerse kruizing bij Zuiderzeeweg en IJburglaan

A10 Optimalisatie aansluiting provinciale weg (Maxisweg)

G1 Parkeernorm 0,3 in Sluisbuurt en Baai buurten

G2 Parkeren op afstand Sluisbuurt

G3 E-fiets stimuleringsprogramma

Proeftuin Smart Mobility & Gebiedsontwikkeling

Spitsmijden

In tender MaaS & deelauto's meenemen



1. Inleiding

De hoofdvraag van dit plan is hoe we de bereikbaarheid van de groeiende oostflank kunnen garanderen. Want zonder maatregelen zullen de nu al voelbare knelpunten bij de IJtram, fietsroutes en autowegen sterk toenemen. Robuuste maatregelen bij de vier pijlers OV, fiets, auto en 'gedrag en smart mobility' kunnen dat tij keren. Aan de basis van dat pakket maatregelen staan stedelijke ambities, harde uitgangspunten en een set beleidskaders van gemeente en regio.

1.1 Hoofdvraag

Aanleiding

Amsterdam is in trek om te wonen en te werken. Het stadsbestuur heeft de opdracht gegeven om de komende jaren minimaal 5.000 woningen per jaar te bouwen. In 2025 moeten er 50.000 extra woningen zijn gerealiseerd¹. Eén van de grootste ontwikkellocaties zijn het Zeeburgereiland en IJburg. Dit gebied maakt deel uit van de zogeheten 'oostflank' en groeit de komende 20 jaar van 10.000 woningen tot circa 32.400 woningen. Tot 2025 zijn er minstens 10.000 extra woningen gepland. Naast woningen komt er tot 2038 ongeveer 350.000 m² aan niet-woonfuncties bij (werken, onderwijs, detailhandel, zorg, horeca). Om gevoel bij die cijfers te krijgen: het gebied kent straks evenveel inwoners als Gouda of Assen.

Doel

Zo'n forse groei van de oostflank moet gepaard gaan aan een passende capaciteit en kwaliteit van het vervoerssysteem, anders wordt dit gebied steeds slechter bereikbaar per OV, auto en fiets. Doel van dit Mobiliteitsplan is dan ook het voortdurend en blijvend borgen van de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg. De hoofdvraag van dit Mobiliteitsplan is:

"Wat moeten we wanneer doen om het gebied Zeeburgereiland en IJburg nu, tijdens de realisatie van de gebiedsontwikkeling, en erna goed bereikbaar te laten zijn?"

Centraal hierbij staat de realisatie van een goed werkend robuust vervoerssysteem. Dat systeem omvat de modaliteiten Openbaar Vervoer, fiets, auto én maatregelen die de automobiliteit kunnen beperken. Dit Mobiliteitsplan gaat na of zo'n systeem mogelijk is, welk pakket aan maatregelen daarbij hoort, welke investeringen nodig zijn en welke fasering gewenst is.

Bestuurlijke aanleiding

Op 27 september 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Stedenbouwkundig Plan en Investeringsbesluit voor Sluisbuurt. Daarmee is het plan voor grootschalige woningbouw op Zeeburgereiland nu definitief, aanvullend op de reeds in ontwikkeling zijnde Sportheldenbuurt. Bij dit besluit is de raad gemeld dat een Mobiliteitsplan wordt opgesteld, voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt in het najaar van 2018.

Daarnaast heeft het bestuur van stadsdeel Oost meerdere malen haar zorgen geuit over de toekomstige bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg. Daarop heeft de wethouder de commissie in september 2017 ingelicht over de lopende en voorgenomen bereikbaarheids-projecten en -onderzoeken, waaronder een integraal onderzoek. De resultaten van dat integraal onderzoek zijn opgenomen in het voorliggende Mobiliteitsplan.

Op 5 april 2017 nam de gemeenteraad het besluit land te maken voor het eerste deel van IJburg 2e fase. Hiermee wordt een deel van Strandeiland aangelegd. Het Investeringsbesluit met een Stedenbouwkundig Plan wordt in het voorjaar van 2019 genomen. Ook voor het Strandeiland is het van belang dat er een Mobiliteitsplan ligt, omdat een succesvolle gebiedsontwikkeling sterk afhankelijk is van gelijktijdige robuuste mobiliteitsmaatregelen.

¹ Koers 2025, Ruimte voor de stad, vrijgegeven door College dd. 12 januari 2016



Figuur 1: De vier pijlers van het programma:
OV, fiets, auto en gedrags- en smart mobility maatregelen

1.2 Knelpunten

Om de eerdergenoemde hoofdvraag te kunnen beantwoorden is eerst in beeld gebracht wat de toekomstige knelpunten zijn. Op basis van onderzoek is gekeken naar de huidige en toekomstige verkeerssituatie en naar het effect van mogelijke maatregelen. Door de verdrievoudiging van het aantal woningen, bewoners, voorzieningen en arbeidsplaatsen groeit de mobiliteit sterk. Uit verschillende analyses die ten behoeve van dit plan zijn gedaan (zie 2.1) blijkt dat het huidige mobiliteitssysteem deze groei niet aan kan. Met name drie knelpunten zijn nu al duidelijk voelbaar en deze zullen komende jaren in ernst toenemen:

- **Tram:** het aantal passagiers in het openbaar vervoer neemt toe met een factor 3,5. Die groei kunnen de huidige OV-lijnen (IJtram), Oosttangent naar Noord (lijn 37) en lijn 66 (naar Zuidoost) niet aan. Vooral voor de IJtram wordt een grote groei voorzien, terwijl de capaciteit van deze verbinding in de huidige situatie al onder druk staat.

- **Fiets:** ook het fietsgebruik in het studiegebied groeit sterk, niet alleen door nieuwe bewoners maar ook door lage parkeernomen. Verreweg het grootste deel van de fietsers gaat aan de westkant richting Amsterdam. Missende schakel is hier een goede route tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied - en daarmee een directe verbinding naar het Centraal Station en andere delen van het centrum.
- **Auto:** de wegcapaciteit is - tijdens de spitsuren - eveneens onvoldoende om de groei op te vangen. Op het traject tussen Piet Heintunnel en Haveneiland kan geen van de kruispunten het verkeer straks nog verwerken - althans niet binnen de Amsterdamse eisen aan wachttijden en wachtrijlengte - en staan er tijdens de spits files om in- en uit het gebied te komen. Deze groei van het autoverkeer wordt overigens niet alleen veroorzaakt door de bouwplannen in de oostflank, maar ook door ontwikkelingen elders.

1.3 Stedelijke ambities mobiliteit

Bij het bepalen van de maatregelen waarmee een goed werkend vervoerssysteem kan worden gerealiseerd houdt dit Mobiliteitsplan rekening met drie stedelijke ambities:

1. Een duurzame manier van verplaatsen stimuleren

Volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040 hebben fiets en openbaar vervoer de voorkeur, maar moet ook rekening worden gehouden met meer autoverkeer als gevolg van het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Daarom wordt gestreefd naar een optimale 'modal split': een percentuele verdeling van OV-, fiets- en auto-gebruik die we als optimaal kenschetsen. In de praktijk van beleidsbeslissingen leidt dat kortweg tot fiets- en OV waar mogelijk, de auto waar noodzakelijk.

2. Nieuwe buurten verbinden met de stad en met woon/werklocaties in de omgeving

Koers 2025 legt de nadruk op nieuwe stadsbuurten waar wonen en werken gecombineerd worden. Zulke gemengde (hoog)stedelijk woonmilieus zien we dan ook in de plannen voor Centrumeiland IJburg en de Sluisbuurt. De daaruit resulterende

nabijheid van bijvoorbeeld werk, recreatie, zorg, onderwijs zorgt dat er minder (verre) verplaatsingen nodig zijn. Randvoorwaarde is wel dat er goede aantakkingen op het bestaande fiets- en openbaar vervoer netwerk van Amsterdam.

3. Een actieve manier van verplaatsen stimuleren

Met het Programma De bewegende stad² zet Amsterdam zich in voor een stad die in zijn ruimtelijke ordening, -inrichting en bouwwijze uitnodigt tot meer bewegen en daarmee bijdraagt aan de gezondheid van de bewoners.

1.4 Uitgangspunten voor een goed vervoerssysteem

Op basis van deze ambities werden in dit Mobiliteitsplan zes uitgangspunten gehanteerd voor de maatregelen die de eerdergenoemde knelpunten moeten oplossen:

1. Mobiliteit als voorwaarde voor gebiedsontwikkeling

Goede bereikbaarheid is een randvoorwaarde om in een gebied te kunnen wonen, werken en recreëren.

2. Optimale modal split: 70% van alle spitsverplaatsingen met OV + fiets

Verwijzend naar de gemeentelijke duurzaamheidsambities en de Investeringsagenda Fiets³ hanteert dit Mobiliteitsplan het uitgangspunt dat binnen de ring A10 op termijn 70% van alle spitsverplaatsingen met OV dan wel fiets worden gedaan. Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022⁴ stuurt ook op andere manieren in die richting, maar er zijn ook investeringen in infrastructuur nodig om deze modal split te kunnen benaderen.

3. Dagelijkse functies op fietsafstand

Invulling van dit uitgangspunt is bijvoorbeeld het beleid om binnen 1,5 km (6 min fietsen) dagelijkse voorzieningen als een supermarkt, crèche, basisschool, huisarts, HOV-halte en een klein park te realiseren. Bestemmingen zoals een winkelcentrum, restaurant, bioscoop en sportclub zouden binnen 5 km (20 min fietsen) moeten bevinden.

4. Beleving, reistijd en betrouwbaarheid van fiets en OV

Het MIRT-onderzoek⁵ naar stedelijke bereikbaarheid benadrukt dat de overall beleving van de reis per OV of fiets voor een groot deel bepaalt of deze modaliteiten groeien. In dit Mobiliteitsplan wordt daarom bij de fiets ingezet op comfort, een fijnmazig netwerk en een veilige prettige beleving. Voor het OV wordt ingezet op directe verbindingen naar stations, een hoge frequentie en hoogwaardige haltes met goede voorzieningen.

5. Mobiliteit die voldoet aan de gemeentelijke eisen

Binnen de gemeente zijn verschillende technische eisen opgesteld waaraan openbaar vervoer en het auto- en fietsnetwerk moeten voldoen. Die hebben bijvoorbeeld betrekking op doorstroming, bezettingsgraad en maatvoering. Vooral bekend zijn het beleidskader Verkeersnetten⁶ en de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie (CVC).

6. Op tijd op orde

Met de oplevering van de eerste woningen dient de bereikbaarheid op orde te zijn:

- **OV:** binnen 400 meter (maximaal 800 meter) loopafstand dient een HOV-halte te liggen, desnoods met een tijdelijke OV-service in afwachting van de definitieve lijnvoering. Trams of bussen met een bezetting van meer dan 85% worden als onplezierig ervaren. Daarom moet tijdig worden geïnvesteerd in afdoende capaciteit;
- **Fiets:** een hoogwaardige fietsroute bevindt zich op maximaal 500 meter afstand van woning of werk;
- **Auto:** voor autoverkeer wordt zoveel mogelijk voldaan aan de stedelijke normen voor eisen wachttijden, wachtrijslengte en doorstroming;
- **Gedrag en smart mobility:** sommige van deze maatregelen moeten al in de planvorming worden opgenomen, anderen kunnen ook later beschikbaar komen.

² Bewegende stad, Amsterdam (2017)

³ Investeringsagenda Fiets, VRA (2016).
In de verhouding zijn wandelverplaatsingen niet meegenomen

⁴ Meerjarenplan Fiets 2017 -2022, Amsterdam 2017

⁵ MIRT onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (2017)

⁶ Beleidskader Verkeersnetten, Amsterdam 2018

1.5 Beleidskaders

Het beleidskader van dit Mobiliteitsplan wordt met name gevormd door zes lokale en regionale bestuurlijke agenda's:

Gemeente Amsterdam

Structuurvisie / Koers 2025

De Structuurvisie 2040 (2011) is vertaald in Koers 2025 (2016), een ontwikkelstrategie voor de bouw van 50.000 woningen tot 2025. Hierin staan de voorkeurslocaties voor nieuwbouw of transformatie van woningen, om aan de groeiende woningbehoefte van Amsterdam tegemoet te komen. Hierin staan Zeeburgereiland en IJburg beide opgenomen, waarbij de Sluisbuurt is aangemerkt als versnellingslocatie waar woningbouw op korte termijn plaats kan vinden.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA, 2013)

De Mobiliteitsaanpak is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. Hierin staat beschreven hoe de economische vitaliteit van Amsterdam kan worden versterkt door de bereikbaarheid van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM, 2015) vertaalt de ambities van de MAA in 54 concrete maatregelen. Het versnellen van de maatregelen uit de Investeringsagenda OV (IAOV) is één van de maatregelen. Daarnaast is als maatregel het uitbreiden en verbeteren van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) opgenomen. Als voorbeeld wordt hierbij het doortrekken van de Zuidtangent ⁷ naar IJburg genoemd.

Mobiliteitsverkenning

In 2017 is de Mobiliteitsverkenning – voor een groeiend Amsterdam vastgesteld. Deze Mobiliteitsverkenning brengt in beeld wat de opgaven zijn en wat de mogelijke keuzes zijn om de stad bereikbaar en leefbaar te houden, ook bij de extreme groeiscenario's. Belangrijkste conclusies uit deze verkenning voor de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg:

- Vanuit de mobiliteitsopgave is het goed dat de stad kiest voor verdichting. Dit beperkt de groei van de verplaatsingen van en naar de stad en draagt bij aan de duurzaamheid doelstellingen van de stad.
- Bij ongewijzigd gedrag van bewoners en bezoekers van Amsterdam nemen de vertragingen op de autowegen toe, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid enorm worden aangetast. Dit kan ook een risico zijn voor de economische groei van Amsterdam.

Regionale beleidskaders

Investeringsagenda OV, Fiets en Auto

In de investeringsagenda's OV (IAOV), Fiets en Weg staan analyses, ambities en investeringen op het gebied van de afzonderlijke vervoerwijzen. De investeringsagenda's zijn een uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit, het vroegere Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Hierin staan de strategische opgaven van de Vervoerregio op het gebied van verkeer en vervoer. De verschillende investeringsagenda's hebben een looptijd tot 2025 (OV en fiets) en 2035 (auto). In het kader van IAOV Oostflank (2e tranche) is de startnotitie HOV oostflank in februari door het college vastgesteld. De daarin genoemde maatregelen zijn onderdeel van het samenhangend maatregelpakket uit dit Mobiliteitsplan.

Actieprogramma Smart Mobility MRA 2018-2022

Technische ontwikkelingen maken dat de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van bewoners, bezoekers en leveranciers sterk zullen veranderen. Smart Mobility richt zich op die toekomst, met slimme oplossingen in de gehele vervoerketen, die bijdragen aan de leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en bereikbaarheid van onze regio. De provincies Noord-Holland en Flevoland, Rijkswaterstaat, Amsterdam, Almere, Haarlem en Haarlemmermeer, de Amsterdam Economic Board en de Vervoerregio hebben daarom in MRA-verband een actieprogramma Smart Mobility opgesteld. De Vervoerregio werkt op dit moment aan een investeringsprogramma Smart Mobility.

⁷ HOV Haarlem – Bijlmer Arena



2. Onderzoeken

Om de toekomstige situatie in het gebied te bepalen zijn onderzoeken gedaan naar de toekomstige vervoersvraag en hoe de modaliteiten OV, fiets en auto zich ontwikkelen. Daar zijn vervolgens diverse maatregelen naast gehouden om te kijken tot welke scenario's dat zou leiden. Ook maatregelen zelf werden onderworpen aan een globaal haalbaarheidsonderzoek. Tot slot zijn keuzes gemaakt over de geografische scope en tijdshorizon van de studies.

2.1 Verrichte studies

Om te kunnen bepalen wat de toekomstige vervoerssituatie wordt en welke maatregelen daarbij passen zijn verschillende onderzoeken gedaan. Dit Mobiliteitsplan gaat verder dan een regulier verkeersonderzoek. De opgave voor dit gebied is te omvangrijk om per projectgebied de effecten van de geplande ontwikkelingen te bekijken. Daarom is voor het Zeeburgereiland en IJburg als geheel gekeken naar de ontwikkelingen, naar samenhangende maatregelen en de verkeerskundige consequenties van die maatregelen.

In eerste instantie zijn deelonderzoeken uitgevoerd naar de modaliteiten OV, auto en fiets, inclusief mogelijke maatregelen om knelpunten op te lossen of te voorkomen. Parallel daaraan hebben literatuurstudie en gesprekken met experts een set maatregelen opgeleverd op het vlak van gedragsbeïnvloeding en smart mobility. In tweede instantie is integraal onderzocht hoe verschillende maatregelen op elkaar inwerken. De gedetailleerde uitkomsten staan in bijlage 1. De volgende onderzoeken hebben met name een rol gespeeld in het samenstellen van maatregelen.

Analyse vervoersvraag

Eerst werd het huidige verplaatsingsgedrag op IJburg 1e fase in kaart gebracht en op basis daarvan heeft het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) een prognose ge-

maakt van de toekomstige situatie voor heel IJburg en het Zeeburgereiland. Daarbij is niet alleen gekeken naar de vervoerskeuze (openbaar vervoer, auto, fiets, lopen) maar ook naar herkomst en bestemmingen. Ook is geanalyseerd naar welke bestemmingen het aandeel OV opvallend laag is ten opzichte van de auto, en hoe dat verbeterd kan worden. Deze analyse staat in paragraaf 3.3.

Openbaar Vervoer

Onderzocht is hoeveel reizigers de verschillende OV-lijnen trekken, wat de bezettingsgraad van deze lijnen wordt, en of deze bezettingsgraad nog past binnen de gestelde eisen. Kortom, past het binnen het huidige OV of wordt het te druk? Daarnaast is gekeken naar de effecten van mogelijk nieuwe OV-verbindingen op de bezetting van huidige en nieuwe lijnen. Hierbij is niet alleen gekeken hoeveel bestaande reizigers voor een nieuwe OV-verbinding zouden kiezen, maar ook of de extra OV-lijnen nieuwe reizigers (bijvoorbeeld uit de auto) zouden trekken. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) en de verbindingswijzer van Movares.

Fiets

Met diverse experts is onderzoek gedaan naar het effect van aanvullende fietsverbindingen, verbeteringen aan het huidige netwerk, en de gevolgen van de sterk opkomende e-bike. Daarnaast zijn de resultaten uit de variantenstudie voor mogelijke fietsverbindingen van en naar de Sluisbuurt⁸ meegenomen in dit Mobiliteitsplan. Het door de gemeenteraad gevraagde vervolgonderzoek van een fietsverbinding zal na dit Mobiliteitsplan worden opgepakt.

Autoverkeer

Het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) heeft het toekomstige autoverkeer in het gebied gemodelleerd. Voor de doorstroming van het autoverkeer zijn kruispunten bepalend. Daarom zijn de resultaten ook doorgerekend met het programma

⁸ Variantenstudie fietsverbinding Sluisbuurt, 2017

COCON, dat een beter beeld geeft van de capaciteit van kruispunten en of er geen files ontstaan aldaar. Een gedetailleerde simulatie met het programma VISSIM volgt in een later stadium. VISSIM is op zich niet bedoeld voor het globale niveau van dit Mobiliteitsplan, maar levert wel optimalisaties en helpt in de uitwerking.

Technische haalbaarheid en kostenraming

Vooruitlopend op de verdere uitwerking is op de maatregelen al een toets gedaan naar de technische haalbaarheid en de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Dit Mobiliteitsplan bevat daardoor maatregelen die zowel technisch haalbaar als verkeersveilig worden geacht. Mede op basis van deze onderzoeken zijn kostenramingen gemaakt. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de globale inschatting van de totale kosten.

Planning en fasering van maatregelen

De totale gebiedsontwikkeling neemt 20 jaar in beslag. Dat betekent dat niet alle maatregelen meteen uitgevoerd moeten worden. Voor een aantal maatregelen hanteren de gemeente en Vervoerregio een adaptieve strategie. Daarbij wordt de situatie voortdurend gemonitord en zodra de cijfers daar aanleiding toe geven wordt de uitwerking en realisatie van bepaalde maatregelen in gang gezet. Voor deze strategie zijn de belangrijkste mijlpalen, zowel van gebiedsontwikkeling als van infrastructurele projecten in de tijd gezet. Tussen die mijlpalen zitten cruciale samenhangen die de fasering van maatregelen sturen. Meer informatie daarover staat in hoofdstuk 5.

2.2 Scope

Voor het Mobiliteitsplan was het noodzakelijk om keuzes te maken over de tijdshorizon waarnaar wordt gekeken en het gebied af te bakenen waarbinnen vervoersstromen en maatregelen worden onderzocht. De geografische scope omvat Cruquius, Zeeburgereiland, IJburg 1e en 2e fase, maar bij het formuleren van maatregelen wordt wel iets verder gekeken. Een bus- of tramlijn stopt immers niet bij de grens zoals aangegeven op de kaart, en een toename van fietsers kan ook leiden tot aanpassingen van het netwerk verderop. Daarom omvat de scope ook infra-

structuur en lijnvoering in een wijder gebied, zoals aangegeven in figuur 2.

Voorts zijn in dit Mobiliteitsplan op wijkniveau de doorgaande fietsroutes, doorgaande autoroutes, openbaar vervoer lijnen en gedragsmaatregelen opgenomen. Kleinere wegen en -aansluitingen zitten in de verschillende stedenbouwkundige plannen. Vanuit dit Mobiliteitsplan worden daaraan dan ook geen concrete aanpassingen voorgesteld.

Qua tijdshorizon is gekozen voor het jaar 2038. Volgens de planningen van de stedenbouwkundige plannen wordt in dat jaar de laatste woning opgeleverd.

Het laatste onderdeel van de scope betreft de te onderzoeken modaliteiten. Dit Mobiliteitsplan richt zich op openbaar vervoer, (elektrische) fiets en auto. Andere modaliteiten zijn als volgt meegenomen:

• Veren

Naar veerverbindingen is geen uitgebreid onderzoek gedaan. In de variantenstudie naar een verbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied is een veerverbinding afgefallen vanwege de lage vervoerswaarde. Ook een veer van Strand-eiland naar het Zeeburgereiland concurreert niet met de fiets. Zie hiervoor ook het overzicht in bijlage 1 met daarin maatregelen die zijn afgefallen of buiten beeld bleven. Vervoer over water kan wel recreatieve meerwaarde hebben of van belang zijn in de bouwlogistiek.

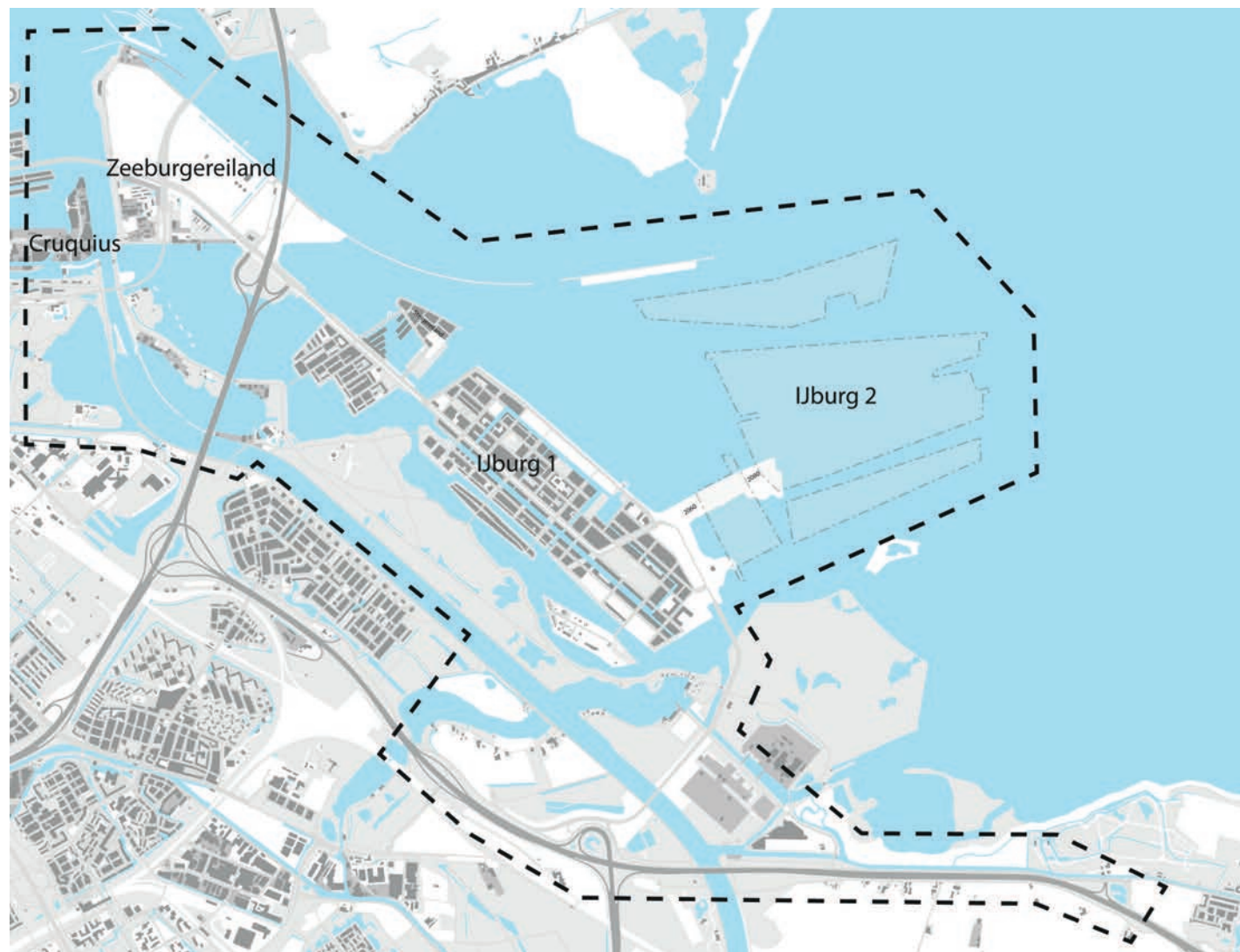
• Voetganger

Voor voetgangers is geen apart onderzoek gedaan, omdat dit plan zich richt op langere routes met bovenplanse infrastructuur en verplaatsingen. Wel kan de zogeheten 'first and last mile' een grote invloed hebben op de keuze voor OV of auto. Hoe prettig en veilig is bijvoorbeeld de wandeling naar een OV-halte? Indirect komen voetgangers daarom wel aan bod als het gaat om looproutes en afstanden naar het openbaar vervoer, de nabijheid van voorzieningen en verkeersveilige oversteken. Verdere invulling van daarvan is echter voorbehouden aan de onderliggende stedenbouwkundige plannen.

• E-bike, brom- en snorfiets

Het Mobiliteitsplan anticipeert op het sterk toenemende gebruik van de e-bike, maar gaat niet specifiek in op brom- en snorfietsen. Deze vervoermiddelen kunnen helpen om het aantal auto's van en naar het gebied te verminderen, maar brengen

ook weer hun eigen problematiek met zich mee, waaronder discussies over het parkeren ervan, het al of niet toelaten op fietsbruggen en fietspaden. Dit vraagstuk wordt bij de nadere uitwerking van de maatregelen en op het niveau van onderliggende stedenbouwkundige uitwerking opgepakt.



Figuur 2: De scope het Cruquiuseiland, Zeeburgereiland, IJburg 1e en IJburg 2e fase

3. Gebiedsanalyse

Dit hoofdstuk brengt de grootschalige gebiedsontwikkeling aan de oostflank van Amsterdam in kaart. Deze onstuimige groei van nieuwe bewoners en arbeidsplaatsen staat niet alleen in Amsterdam. Ook andere gebieden in Amsterdam groeien hard. De Mobiliteitsverkenning uit 2017 liet al zien dat het stedelijk vervoersnetwerk die druk niet zonder ingrepen aankan. Kijkend naar de oostflank blijken de meeste verplaatsingen per auto, fiets en OV tussen het gebied en de stad te gebeuren. Daarnaast is echter ook behoefte aan betere regionale OV-verbindingen naar Amstelveen, richting Gooi en Flevoland.

3.1 Grootschalige gebiedsontwikkeling oostflank

Het woningaantal in de lange strook van Zeeburgereiland, IJburg 1e fase en IJburg 2e fase groeit komende jaren van ongeveer 10.000 naar 32.400 woningen, met naar schatting 70.000 inwoners. Om die ontwikkeling in perspectief te plaatsen: het ge-

bied is straks gelet op het aantal inwoners vergelijkbaar met Leidsche Rijn in Utrecht en steden als Assen, Gouda en Hoorn.

Zeeburgereiland

Op dit eiland wordt nu aan de Sportheldenbuurt (2.500 woningen) gebouwd. Daarna komt vanaf 2021 de Sluisbuurt op de markt, een hoogstedelijke buurt met zo'n 5.600 woningen in de noordwesthoek van het eiland. Aan de zuidkant van het eiland worden Baaihuurt west en – oost ontwikkeld. Daarvoor moet de planvorming nog starten, maar volgens planning zou de bouw daar rond 2024 moeten beginnen. Tussen de Sportheldenbuurt en de A10 wordt een bedrijvenstrook aangelegd waar ook de P+R Zeeburg naartoe wordt verplaatst. In totaal worden op het Zeeburgereiland ongeveer 9.700 woningen gebouwd.

IJburg

IJburg 1e fase bestaat uit het Steigereiland, Haveneiland en Rieteland. Deze ge-



Zeeburgereiland



IJburg 1



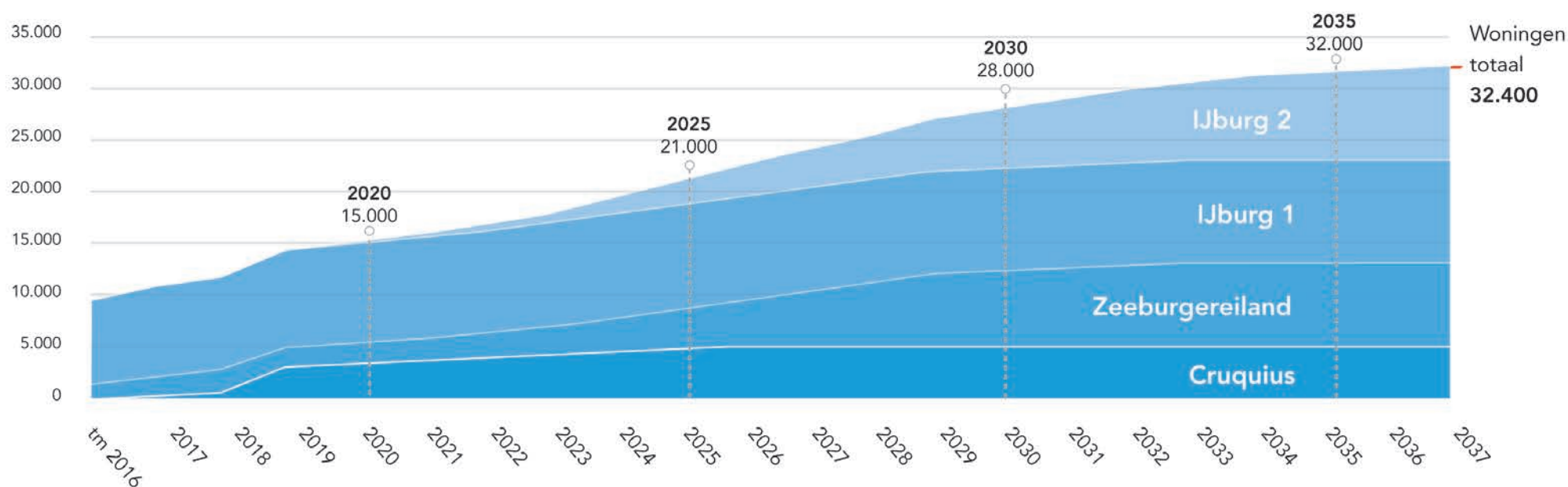
IJburg 2

bieden zijn inmiddels vrijwel volledig bebouwd en er staan in totaal circa 10.000 woningen. Met de ontwikkeling van IJburg 2e fase is inmiddels een begin gemaakt. Voor het Centrumeiland is al land gemaakt en de planvorming voor Strandeiland en Buiteneiland is volop bezig. Op het Centrumeiland wordt in 2018 begonnen met de bouw van zo'n 1.500 woningen. Het Strandeiland volgt vanaf 2022, de eerste bewoners arriveren daar een jaar later. De concrete invulling van het Buiteneiland is op dit moment nog niet definitief bekend. Wel is de bedoeling dat het Stedenbouwkundig Plan voor Strandeiland en Buiteneiland in 2019 wordt vastgesteld. Net als IJburg 1e fase krijgt ook IJburg 2e fase in totaal ongeveer 10.000 woningen. Volgens het bestemmingsplan moet op IJburg 2e fase de IJtram rijden zodra daar 4.601 woningen zijn opgeleverd. Dit Mobiliteitsplan pleit er echter voor om de tram al te laten rijden vanaf de eerste woningen op het Strandeiland.

Naast Zeeburgereiland en IJburg houdt dit Mobiliteitsplan ook rekening met de ontwikkeling van Cruquius, waar komende jaren ongeveer 2.500 woningen worden gebouwd. De ratio daarachter is dat het meeste autoverkeer van en naar Cruquius door het projectgebied zal gaan rijden.

Niet-woonprogramma telt ook mee

De bovengenoemde gebieden worden ontwikkeld als gemengd woon-werkmilieu, met in totaal circa 350.000 m² aan niet-woonprogramma. In de hoogstedelijke Sluisbuurt worden zoveel mogelijk niet-woonfuncties gepland, zodat bewoners overal lopend en op de fiets naartoe kunnen. Daarnaast komt daar een vestiging van hogeschool InHolland. Ook op het Strandeiland wordt een vrij groot niet-woonprogramma gerealiseerd.



Figuur 3: woningbouwproductie aan de oostflank tot 2037. Met 2028 als kantelpunt voor de capaciteit van de IJtram

3.2 Toenemende druk op stedelijk netwerk

In 2017 had Amsterdam circa 850.000 inwoners. Volgens prognoses van het CBS en het Planbureau voor de Leefomgeving heeft Amsterdam in 2030 ongeveer 1 miljoen inwoners. Ook het aantal banen zal in deze jaren met zo'n 20% toenemen⁹. Uiteraard zal de mobiliteit navenant meegroeien. In 2017 liet de gemeente een Mobiliteitsverkenning uitvoeren naar de effecten van een groei met 70.000 woningen tot 2040 (laag scenario) en met 150.000 woningen tot 2040 (hoog scenario). In beide scenario's neemt de mobiliteit sterk toe, met respectievelijk 20% en 39% extra verplaatsingen. De grootste toename zit in het autoverkeer, vooral in de vorm van dagelijkse pendel tussen stad en regio.

Worden er geen maatregelen getroffen, dan stijgt het aantal voertuigverliesuren met 66% (lage scenario) of zelfs 179% (hoge scenario) ten opzichte van 2015. In de praktijk betekent dit dat auto's vaker in de file staan en er langer over doen om van A naar B te komen. Daarnaast wordt ook een sterke stijging van het fietsverkeer verwacht, vooral in en rond het centrum en OV-haltes. Tot slot neemt ook de bezetting van het openbaar vervoer sterk toe.

Uit de Mobiliteitsverkenning komt ondubbelzinnig naar voren dat het wegnnet, de tramlijnen en het fietsnetwerk onder forse druk komen te staan. De Mobiliteitsverkenning stelt een aantal maatregelen voor die ook van belang zijn voor de oostflank en daarom integraal zijn doorgevoerd in dit Mobiliteitsplan:

- Een schaa sprong van het regionaal OV-systeem door uitbouw van het OV-netwerk;
- Invoeren mobiliteitsmanagement zoals 'Mobility as a Service' en het spreiden van mobiliteit over de dag (spitsmijden);
- De groei van automobilit eit inperken door prijsprikkels, ontmoedigen autobezit en aanbieden deelauto concepten;
- Verder beprijzen van geparkeerde auto's en het verminderen van geparkeerde auto's en fietsen op straat;

- Maximaal ontvlechten (ook ongelijkvloers) van vervoersmodaliteiten op corridors, in combinatie met het mengen op onderliggend wegnnet.

3.3 Referentiescenario: toekomstig verkeer zonder ingrepen

Voordat mobiliteitsmaatregelen worden gepresenteerd is het van belang om in beeld te krijgen hoe de mobiliteit zich zou ontwikkelen zonder maatregelen¹⁰: het referentiescenario. Met andere woorden, wat zou in dat scenario in 2038 het verplaatsingsgedrag zijn van bewoners en bezoekers van Zeeburgereiland en IJburg. Met die cijfers in beeld is het straks (hoofdstuk 4) mogelijk om het effect van maatregelen te berekenen.

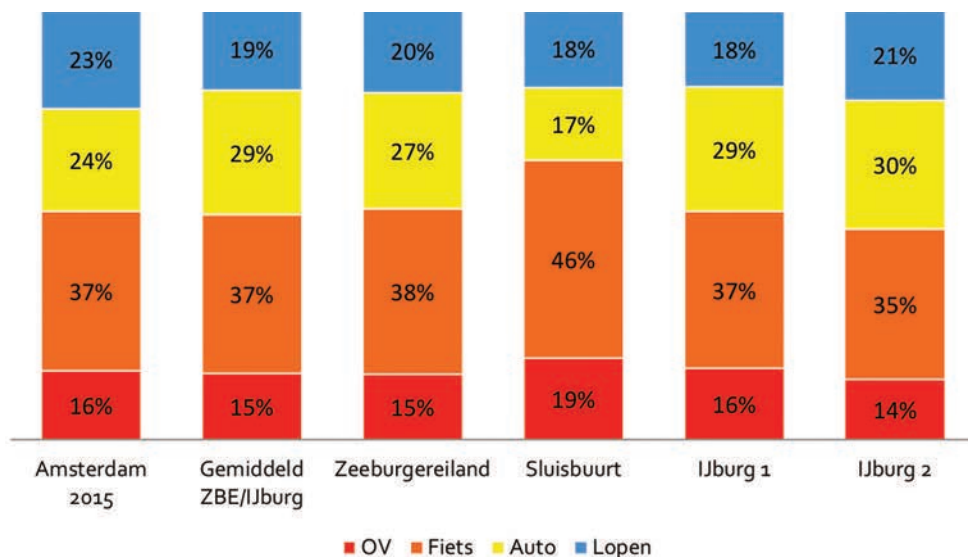
De analyse van het referentiescenario is uitgevoerd met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) en het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). Het VMA deed daarbij de voorspellingen die vervolgens door het OVIN zijn gecontroleerd. In de referentiesituatie is al wel uitgegaan van het doortrekken van de IJtram en de parkeernorm van 0,3 in de Sluisbuurt. De resultaten worden hieronder kort besproken.

Modal split in het jaar 2038

De verdeling over verschillende vervoerswijzen van, naar en binnen de gebieden is te zien in Figuur 4. Opvallend is het hoge aandeel fiets en lage aandeel auto in de Sluisbuurt, waarschijnlijk als gevolg van de lage parkeernorm en parkeren op afstand. Buiten de Sluisbuurt is het aandeel auto groter dan het stedelijk gemiddelde. Dat komt door de overwegend perifere ligging van het gebied. Het aandeel fiets op IJburg 2e fase is significant lager dan op IJburg 1e fase. Dat is goed verklaarbaar gezien de grotere afstand naar de rest van de stad. Het aandeel fiets in het totale studiegebied is overigens hoger dan in andere stadsdelen met een vergelijkbare afstand tot het centrum. In stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost is het aandeel fiets gemiddeld 27%.

⁹ Mobiliteitsverkenning Amsterdam 2017

¹⁰ Hierin is al wel uitgegaan van het doortrekken van de IJtram en een parkeernorm van 0,3 in de Sluisbuurt



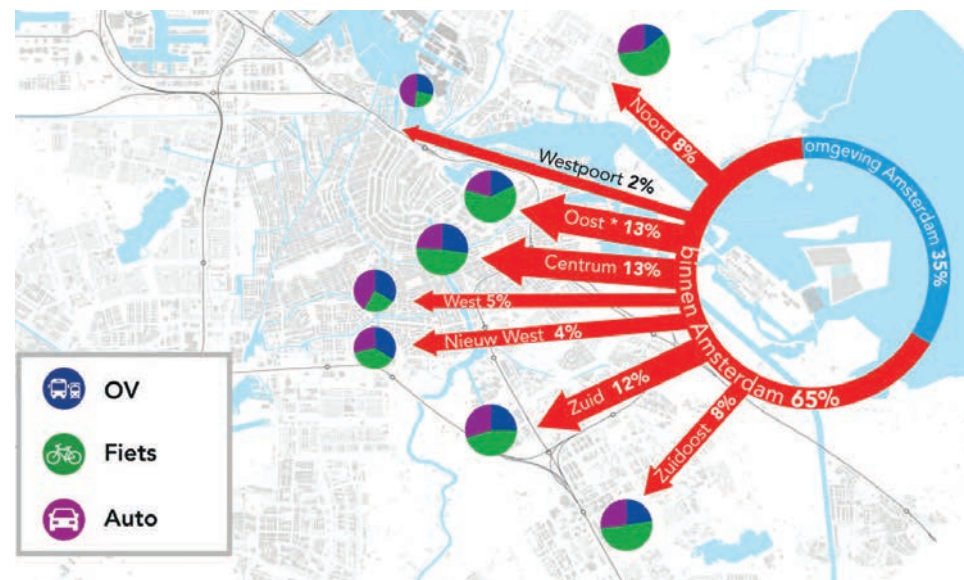
Figuur 4: modal split in het referentiescenario in 2038, uitgesplitst per gebied en vergeleken met het stedelijk gemiddelde van 2015

Verplaatsingen van en naar Zeeburgereiland en IJburg

In hetzelfde referentiescenario zijn ook de bestemmingen van reizigers vanaf Zeeburgereiland en IJburg onderzocht. Ook hiervoor zijn weer het VMA en OViN gebruikt¹¹. Interne verplaatsingen binnen het studiegebied zijn buiten beschouwing gelaten. Het onderzoeksresultaat is samengevat in Figuur 5 en 6. De figuren tonen de bestemmingen van reizigers en welk vervoersmiddel daarbij wordt gebruikt. Dat geeft ook inzicht in eventuele tekortkomingen van de aanwezige auto-, OV- en fietsverbindingen.

Binnen Amsterdam

Het gros van de verplaatsingen blijft binnen Amsterdam (65%), met name naar stadsdeel Oost (13%), stadsdeel Centrum (13%) en stadsdeel Zuid (12%). Meestal kiest men binnen Amsterdam voor OV of fiets, al heeft de auto ook een behoorlijk aandeel.



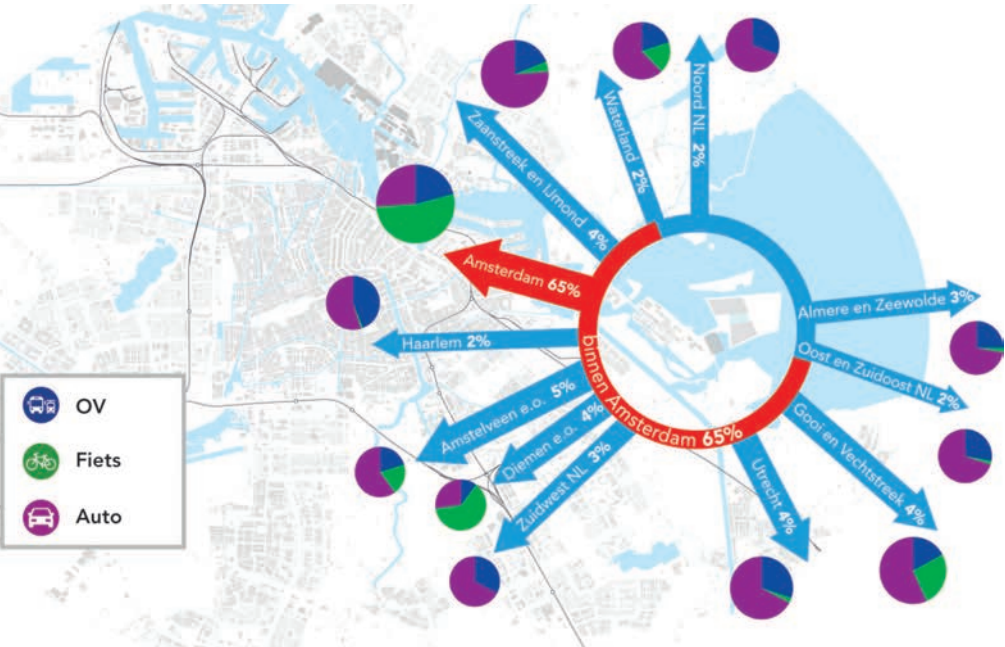
Figuur 5: Patroon van verplaatsingen binnen Amsterdam in het referentiescenario, uitgesplitst naar bestemmingen en naar gekozen vervoersmiddel (modaliteit)

Buiten Amsterdam

De auto is het favoriete vervoermiddel voor de meeste langere verplaatsingen: vanaf 7,5 km is het aandeel auto 59% en het aandeel OV 29%. Hier is duidelijk winst voor het OV te halen, want 40% van alle verplaatsingen van en naar het studiegebied is langer is dan 7,5 km. Daarnaast liggen hier kansen voor het gebruik van de e-bike, dat nu al met een snelle opmars bezig is.

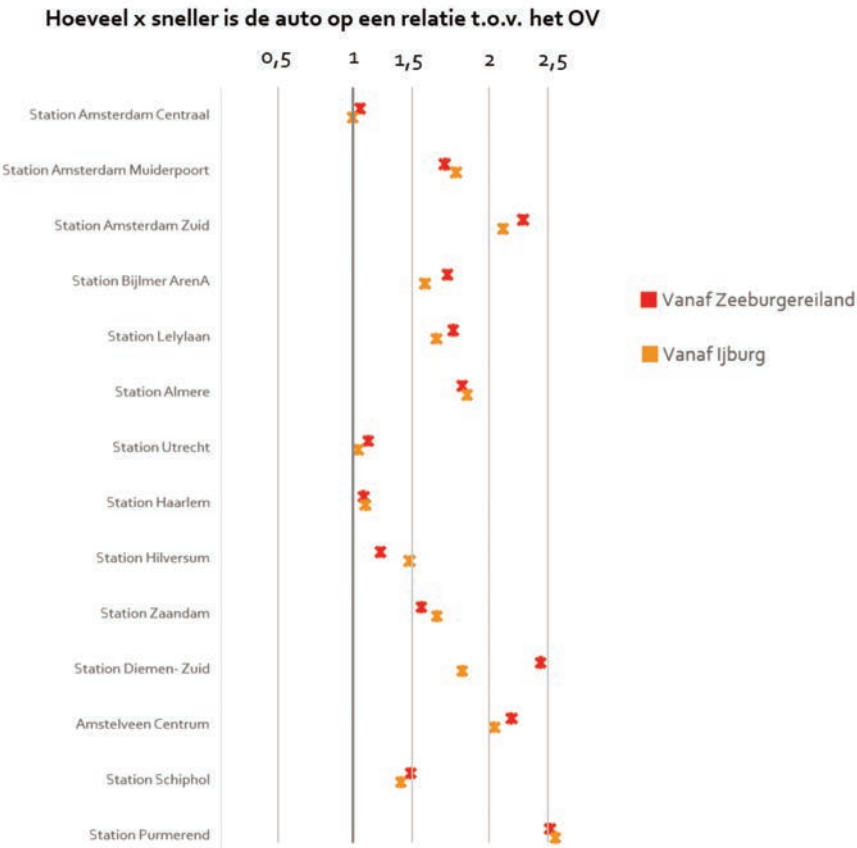
De cijfers laten ook zien dat er relatief veel reizen zijn richting Amstelveen, de Zaanstreek, Almere en de Gooi en Vechtstreek. Opvallend is dat men voor deze verplaatsingen meestal voor de auto kiest en veel minder vaak het OV.

¹¹ De cijfers zijn ook vergeleken met OViN (CBS verplaatsingen onderzoek) gegevens uit 2011 tot 2016. Deze geven in grote lijnen hetzelfde verplaatsingspatroon



Figuur 6: Patroon van verplaatsingen buiten Amsterdam in het referentiescenario uitgesplitst naar bestemmingen en naar gekozen vervoersmiddel (modaliteit)

Figuur 7 geeft een verklaring waarom. Naar veel van de genoemde bestemmingen is men met OV 1,5 tot 2,5 keer langer onderweg dan met de auto. Zelfs naar de treinstations Amsterdam-Zuid of Diemen-Zuid legt het OV het duidelijk af. De huidige OV-verbinding van Zeeburgereiland en IJburg naar het oosten is dan ook praktisch afwezig. Voor een simpele reis naar Almere moet men eerst helemaal naar Amsterdam CS of Muiderpoort, of eerst met de fiets naar station Diemen, of over te stappen op meerdere buslijnen.



Figuur 7: de tabel laat zien of men per OV korter of langer onderweg is naar uiteenlopende bestemmingen buiten het studiegebied. De verhouding 1 betekent dat men even lang onderweg is. Voor de meeste locaties verder dan 7,5 km scoort de auto dus duidelijk beter (data van GoAbout routeplanner)

Conclusie

Uit bovenstaande resultaten blijkt dat zowel de binnenstedelijke bereikbaarheid met OV en fiets als de buitenstedelijke bereikbaarheid met OV voor verbetering vatbaar is. Binnenstedelijk liggen kansen voor betere routes en OV-lijnen naar het Centrum, Oost, Zuid en Zuidoost. Buitenstedelijk zijn er mogelijkheden voor beter OV richting Amstelveen, Utrecht, Flevoland en het Gooi.



4. Samenhangend mobiliteitspakket

Het is mogelijk om de knelpunten uit de voorgaande hoofdstukken op te lossen en de mobiliteit tijdig op orde te krijgen. Daarvoor is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig. In dit hoofdstuk wordt daarvan eerst een totaaloverzicht gegeven. Daarna worden de maatregelen voor elk van de modaliteiten OV, fiets en auto in detail beschreven. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding en smart mobility.

De uitgevoerde onderzoeken hebben niet alleen gegevens opgeleverd over verplaatsingen, bestemmingen en knelpunten, maar boden ook handvatten om het vervoerssysteem in en rond IJburg en het Zeeburgereiland van een upgrade te voorzien. Het is mogelijk om de bereikbaarheid - parallel aan de gebiedsontwikkeling – daar tijdig op orde te krijgen. Daarvoor is wel een samenhangend pakket aan maatregelen nodig. Daarmee bedoelen we dat maatregelen in elkaar grijpen en elkaar versterken, niet alleen onderling maar ook in relatie tot de geplande gebiedsontwikkeling. Het voorliggende pakket kwam als meest effectief naar voren van de integrale verkeersanalyses waarin diverse varianten werden doorgerekend. Selectief 'shoppen' uit de maatregelen zou ervoor zorgen dat de samenhang verdwijnt en de bereikbaarheid eronder lijdt.

De maatregelen zijn als volgt onderverdeeld:

A. Integraal samenhangend mobiliteitspakket voor Zeeburgereiland en IJburg. Dit pakket is nodig om de oostflank tussen nu en 2038 bereikbaar te houden. Het betreft bovenplanse maatregelen voor openbaar vervoer, fiets, de auto en ingrepen op het gebied van smart mobility. Het pakket zorgt ervoor dat OV en infrastructuur de toename van bewoners kunnen verwerken en dat het gebied beter aansluit op Amsterdam en de regio. Bovendien bevordert het pakket dat het verkeer zich beter verspreidt over meerdere routes, OV-verbindingen en fietspaden, en dat een beter alternatief voor de auto wordt geboden.

B. Te monitoren maatregelen. Deze maatregelen houden we als het ware 'achter de hand'. Van deze maatregelen is nu nog niet zeker of, en zo ja wanneer, zij noodzakelijk zijn. Monitoring zal komende jaren moeten uitwijzen of dat het geval is.

C. Verder uit te werken maatregelen. Dit zijn met name maatregelen die effect hebben op het mobiliteitsgedrag. Hierbij gaat het niet om nieuwe infrastructuur of OV-lijnen, maar om bijvoorbeeld de stedenbouwkundige invulling, smart mobility en beleid.

D. Mogelijk toekomstige maatregelen. Deze maatregelen hebben ook invloed op de bereikbaarheid van het gebied, maar zijn nu nog niet aan de orde.

Op de volgende pagina's staat een samenvattend overzicht van de maatregelen, zowel inhoudelijk als geografisch. In paragraaf 4.1 t/m 4.6 wordt per modaliteit beschreven wat de huidige en te verwachten situatie is, welk effect de maatregelen sorteren, en waar de maatregelen uit bestaan.

A en B. Integraal samenhangend mobiliteitspakket en te monitoren maatregelen

Openbaar vervoer

- O1** Verlenging IJtram naar IJburg 2
- O2** Verbetering IJtram korte termijn
- O3** Aanpassing kruispunt IJburglaan- Zeeburgereiland voor Oosttangent (bus 37)
- O4** HOV Indische Buurt - Zeeburgereiland
- O5** HOV bus IJburg - Bijlmer Arena
- O6** HOV bus IJburg - Weesp
- O7** Definitieve IJtramstalling
- O8** Bushalte t.h.v. Schellingwouderbrug

Fiets

- F1** Variant fietsverbinding Sluisbuurt oostijde stad
- F2** Variant verbetering (op- & afritten) Amsterdamsebrug
- F3** Fietspad Overdiemerweg, incl. fietsbrug Maxisweg
- F4** Luie trappen of opritten bij Schellingwouderbrug
- F5** Verkennen optimalisatiemogelijkheden doorgaande fietsroutes
- F6** Goede fietsenstallingen bij HOV-haltes

Auto

- A1** Aansluitingen Zuiderzeeweg - Sluisbuurt en Sportheldenbuurt
- A2** Aanpassen kruisingen IJburglaan met Bob Haarmslaan en Marie Baronstraat
- A3** Tram ongelijkvloers oprit A10 (westzijde), vrije rechtsaffer auto
- A4** Toerit A10 (binnenring) verbreden met extra rijstrook
- A5** Extra rijstrook A10 (binnenring)
- A6** Extra strook afrit A10 (buitenring) en extra strook richting Zeeburgereiland op IJburglaan tussen de aansluitingen
- A7** Vergroten capaciteit IJburglaan tussen A10 en Haveneiland (fietsbrug naast Enneüs Heermabrug en brug Centrumeiland – Haveneiland)
- A8** Openstellen Overdiemerweg ('Nuonweg')

Gedrag & smart mobility

- G1** Parkeernorm 0,3 in Sluisbuurt en Baaibuurten
- G2** Parkeren op afstand Sluisbuurt

Te monitoren:

- A9** Ongelijkvloerse kruising bij IJburglaan / Zuiderzeeweg
- A10** Optimalisatie aansluiting provinciale weg richting Muiden (Maxisweg)

C. Verder uit te werken maatregelen

Thema: Stedenbouw en Smart Mobility

- Hogere dichtheden rondom OV-haltes, aantrekkelijke looproutes naar haltes en haltes als hubs voor fiets en dagelijkse functies.
- Parkeren op afstand voor IJburg 2 en de Baaibuurten.
- Alternatieven voor privéauto: deelauto, deelbakfiets en deelfietsen.
- In tender mobiliteitsabonnementen meenemen (MaaS)
- Adaptieve stedenbouw
- Bewonersaanpak
- Proeftuin Smart mobility en gebiedsontwikkeling

Thema: Logistiek

- Venstertijden goederenvervoer buiten de spits
- (Bouw)logistiek over water
- Spitsmijden vracht- (en bouw)verkeer

Thema: gedrag & bedrijvenaankpak

- Spitsmijden (d.m.v. geld of tijd)
- Bedrijvenaankpak: Mobiliteitsconvenant IJburg en Zeeburgereiland
- Mobiliteitsmakelaar

Thema verkeersmanagement

- Verkeersmanagement: DRIP's

Thema: tijdelijk OV

- Tijdelijk OV Centrumeiland

Thema: ketenmobiliteit

- Fietshub op Rietlandpark
- P+R bedrijvenstrook

D. Mogelijk toekomstige maatregelen

- Nieuwe OV-verbindingen naar Zaandam en Amsterdam-Zuid
- IJtram optimaliseren (kruispunt Kattenburgerstraat, Centraal Station)
- Fietsverbinding Diemen en bijbehorende route
- Fietsroute over stekdam IJburg
- Hellingbanen Schellingwoudebrug
- Toekomstige metro-ontwikkelingen: Diemertak + Oost/Westlijn
- Fietsverbinding IJburg via metrostation Gaasperplas naar AMC

Maatregelenpakket bereikbaarheid Zeeburgereiland - IJburg

Dit samenhangend maatregelenpakket maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg. De maatregelen worden elk conform gemeentelijke Plan en besluitvormingssysteem opgesteld. Hiervoor is een faseringsplan opgesteld, parallel aan de planning van de gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland en IJburg



Uit te werken maatregelen

Stedenbouw en Smart Mobility

- Hogere dichtheden rondom OV haltes, aantrekkelijke looproutes naar haltes en haltes als hubs voor fiets en dagelijkse functies
- Parkeren op afstand voor IJburg 2 en de Baaibuurt
- Alternatieven voor priveauto: deelauto, deelbakfiets en deelfietsen
- In tender mobiliteitsabonnementen opnemen
- Adaptieve stedenbouw
- Bewonersaanpak
- Proeftuin Smart Mobility en gebiedsontwikkeling

Logistiek

- (Bouw)logistiek over water
- Venstertijden goederen vervoer buiten de spits
- Spitsmijden vracht- (en bouw) verkeer

Gedrag & bedrijvenaanpak

- Spitsmijden (d.m.v. geld of tijd)
- Bedrijvenaanpak: mobiliteitsconvenant IJburg en Zeeburgereiland
- Mobiliteitsmakelaar

Tijdelijk OV

- Tijdelijk OV Centruimeiland

Ketenmobiliteit

- Fietshub op Rietlandpark
- P&R Bedrijvenstrook

Verkeersmanagement

- Verkeersmanagement DRIP's

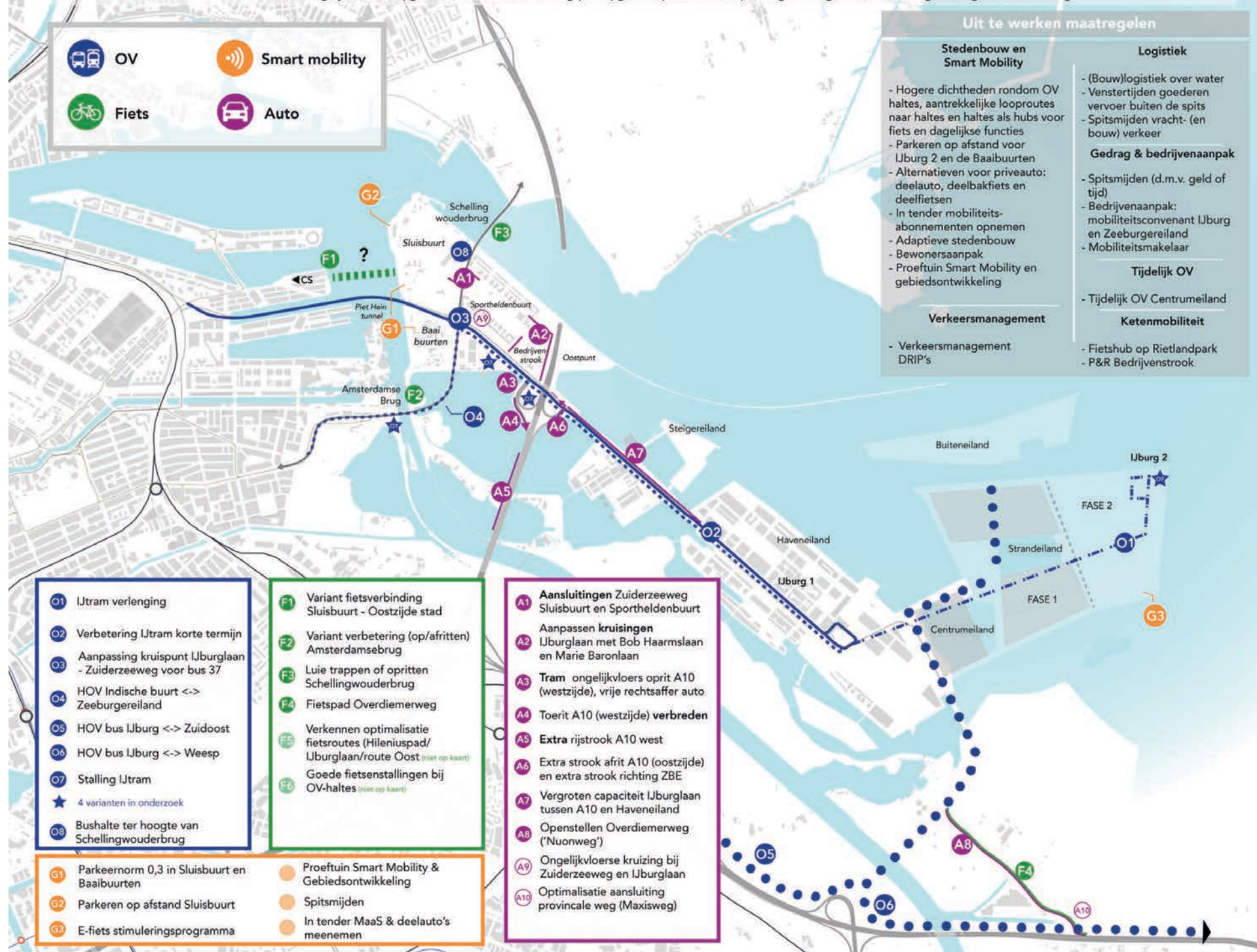
- O1 IJtram verlenging
- O2 Verbetering IJtram korte termijn
- O3 Aanpassing kruispunt IJburglaan - Zuiderzeeweg voor bus 37
- O4 HOV Indische buurt <-> Zeeburgereiland
- O5 HOV bus IJburg <-> Zuidoost
- O6 HOV bus IJburg <-> Weesp
- O7 Stalling IJtram
- O8 Bushalte ter hoogte van Schellingwouderbrug
- ★ 4 varianten in onderzoek

- F1 Variant fietsverbinding Sluisbuurt - Oostzijde stad
- F2 Variant verbetering (op/afritten) Amsterdamsebrug
- F3 Luie trappen of opritten Schellingwouderbrug
- F4 Fietspad Overdiemerweg
- F5 Verkennen optimalisatie fietsroutes (Hileniuspad/ IJburglaan/route Oost (niet op kaart))
- F6 Goede fietsenstallingen bij OV-haltes (niet op kaart)

- G1 Parkeernorm 0,3 in Sluisbuurt en Baaibuurt
- G2 Parkeren op afstand Sluisbuurt
- G3 E-fiets stimuleringsprogramma

- Proeftuin Smart Mobility & Gebiedsontwikkeling
- Spitsmijden
- In tender MaaS & deelauto's meenemen

- A1 Aansluitingen Zuiderzeeweg Sluisbuurt en Sportheldenbuurt
- A2 Aanpassen kruisingen IJburglaan met Bob Haarmslaan en Marie Baronlaan
- A3 Tram ongelijkvloers oprit A10 (westzijde), vrije rechtsafer auto
- A4 Toerit A10 (westzijde) verbreden
- A5 Extra rijstrook A10 west
- A6 Extra strook afrit A10 (oostzijde) en extra strook richting ZBE
- A7 Vergroten capaciteit IJburglaan tussen A10 en Haveneiland
- A8 Openstellen Overdiemerweg ('Nuonweg')
- A9 Ongelijkvloerse kruizing bij Zuiderzeeweg en IJburglaan
- A10 Optimalisatie aansluiting provinciale weg (Maxisweg)



4.1 Maatregelen openbaar vervoer

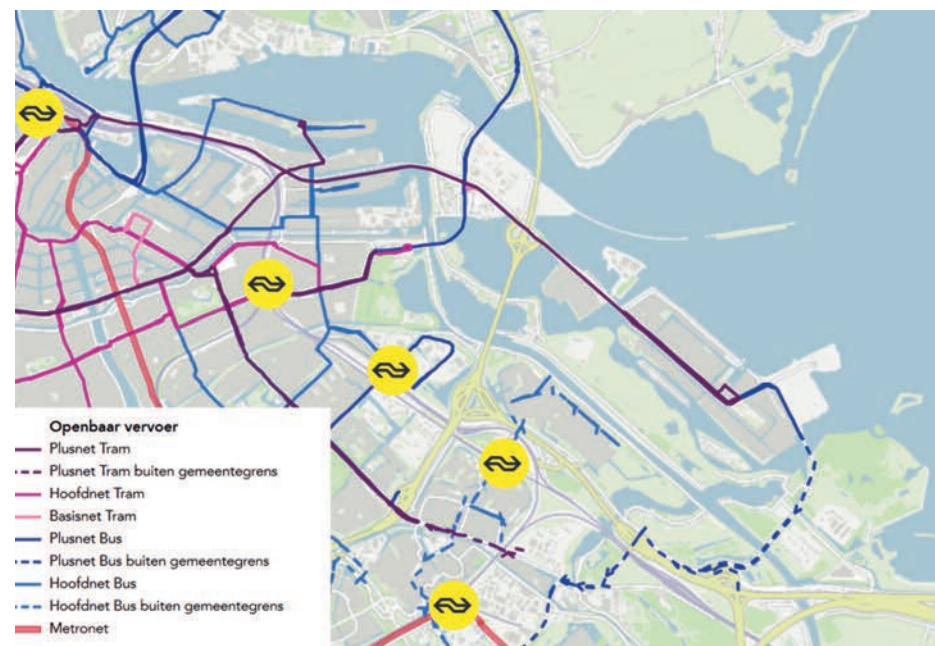
Investeren in het openbaar vervoer past goed binnen de doelstellingen van de gemeente Amsterdam. Uit zowel milieuoogpunt als qua ruimtegebruik is openbaar vervoer veel duurzamer dan autogebruik. De gemeente en de Vervoerregio Amsterdam zetten daarom met betrekking tot mobiliteit voornamelijk in op investeringen in fiets en openbaar vervoer, zowel binnen de stad als naar de regio. Zonder investeringen in het openbaar vervoer zal men eerder kiezen voor de auto en dat zorgt op zijn beurt voor een hogere druk op het wegennet. Op de volgende pagina's worden een aantal HOV-verbindingen¹² genoemd, zoals de IJtram en HOV busverbindingen naar Weesp en Zuidoost. In februari 2018 is, door het College van B&W, een startnotitie vastgesteld voor een belangrijk deel van de gewenste HOV-maatregelen, deze zijn integraal in dit Mobiliteitsplan opgenomen.

4.1.1 Huidige en verwachte situatie

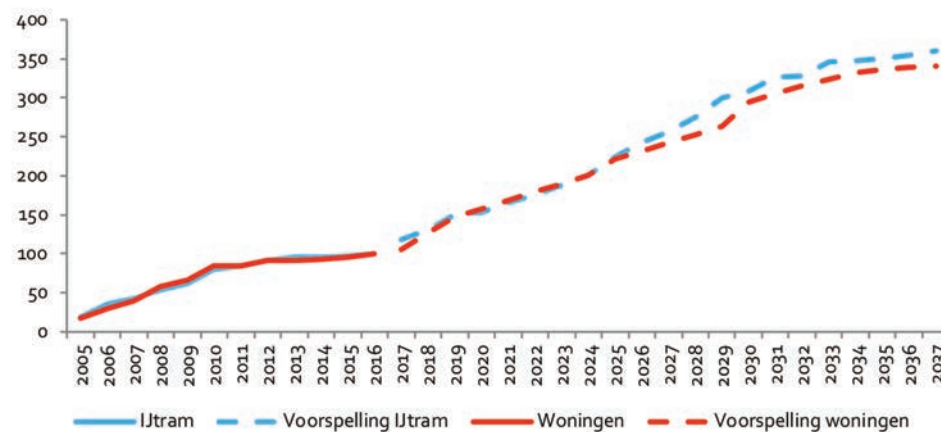
Het huidige OV-netwerk van Zeeburgereiland en IJburg bestaat uit drie lijnen: de IJtram (lijn 26) tussen het Centraal Station en IJburg, de Oosttangent (buslijn 37) passeert het Zeeburgereiland op zijn route van station Amstel naar het Buikslotermeerplein, en buslijn 66 verbindt IJburg met de Bijlmer Arena. Een overzicht van alle bestaande lijnen in de omgeving staat in Figuur 9.

In de Mobiliteitsverkenning (2017) staat dat door de grote groei van reizigers de 'betrouwbaarheid van tramlijnen onder druk komt te staan. De benodigde frequenties worden zo hoog dat de overstap naar een robuuster systeem c.q. lijnvoering nodig lijkt.' Hierbij wordt specifiek de IJtram als voorbeeld aangehaald.

Figuur 10 laat zien dat het aantal passagiers in de IJtram afgelopen jaren gelijk op liep met de groei van IJburg 1e fase en ook in de komende decennia zal meegroeien met de ontwikkeling van IJburg 2e fase. Die groei is meer dan de huidige IJtram qua frequentie, haltes en tramstellen kan verwerken. Daarnaast bleek in hoofdstuk 3 dat het openbaar vervoer van en naar IJburg en Zeeburgereiland, gelet op reistijd,



Figuur 9: huidige openbaar vervoer netwerk aan de oostkant van Amsterdam



Figuur 10: de druk op de capaciteit van de IJtram blijft komende jaren toenemen naarmate de gebiedsontwikkeling aan de oostflank doorgaat. Op de verticale as staan de geïndexeerde woningbouwcijfers- en de vervoervraag, waarbij 2016 het uitgangspunt is. (bron: HOV Oostflank)

¹² Hoogwaardig Openbaar Vervoer, zoals metro of snelle bus- en tramverbindingen

onvoldoende concurrerend is met de auto. Om te zorgen dat het OV de groei op kan vangen en een beter alternatief wordt voor de auto, moet de capaciteit van de IJtram uiteraard worden vergroot, maar die kan niet eindeloos worden opgerekt. Vanaf 2028 wordt de vervoersvraag zo groot dat de IJtram deze niet meer kan verwerken¹³. De woningbouw aan de oostflank is dan echter nog in volle gang. Aanvullende HOV-verbindingen zijn dan noodzakelijk om deze groei op te vangen.

4.1.2 Beoogd effect van de maatregelen

Zoals hierboven aangevoerd is een pakket aan OV-maatregelen noodzakelijk om de groei van dit gebied op te vangen. Onderstaande kaart (Figuur 11) toont de beoogde OV-maatregelen. Berekeningen wijzen uit dat het openbaar vervoer met deze uitbreidingen over voldoende capaciteit beschikt om de groei aan te kunnen. De nieuwe OV-verbindingen zullen bovendien de reistijd naar diverse locaties significant inkorten. Dat effect is met isochronenkaarten inzichtelijk gemaakt: deze kaarten laten zien welke gebieden binnen een uur kunnen worden bereikt.

¹³ Zie HOV Oostflank

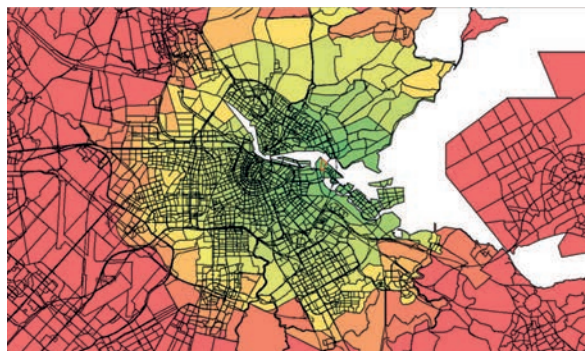
Maatregelenpakket OV Zeeburgereiland - IJburg



Effect op OV-gebruikers Zeeburgereiland

In de drie onderstaande kaarten is de Sluisbuurt het vertrekpunt. Op de twee kleine kaarten zijn alle niet-rode gebieden binnen het uur met OV te bereiken. De grote verschilkaart toont welke tijdswinst wordt geboekt met aanvullende HOV-verbindingen. Naar Almere en omstreken is de geschatte tijdswinst vanaf de Sluisbuurt bijvoorbeeld 6 á 7 minuten.

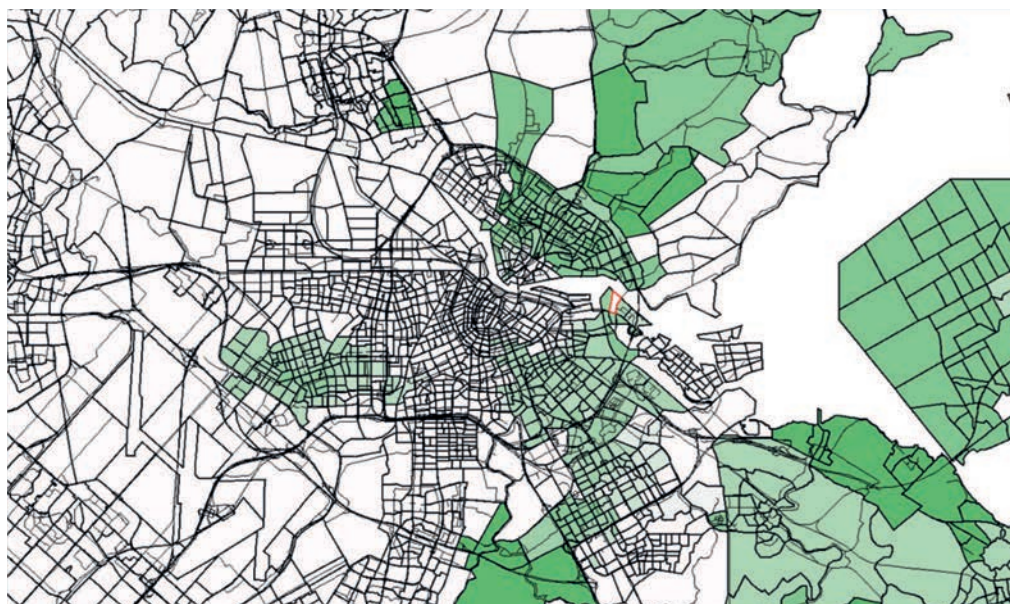
Zonder extra OV-verbindingen



Met extra OV-verbindingen



Vershil

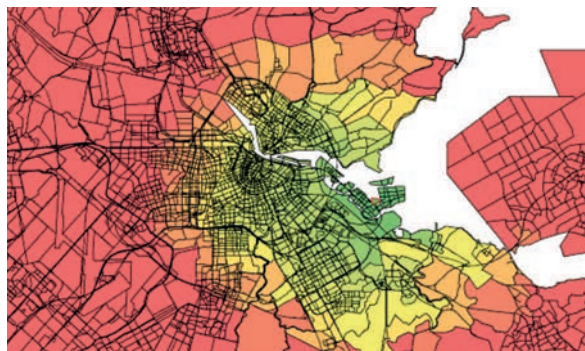


Figuur 12: De twee bovenste kaartjes tonen gebieden die vanuit de Sluisbuurt binnen het uur bereikbaar zijn: zonder (links) en met (rechts) OV-maatregelen. De onderste kaart toont de 'reistijdswinst' in minuten

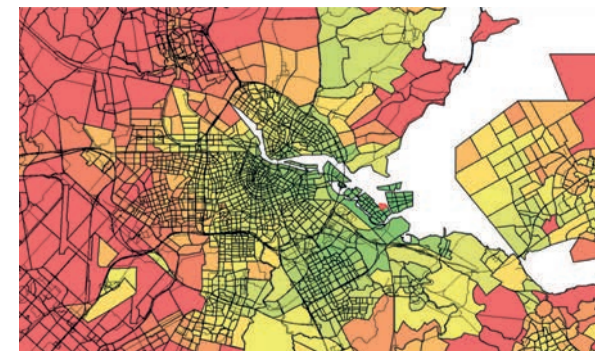
Effect op OV-gebruikers IJburg

Het effect van de nieuwe OV-verbindingen is voor IJburg nog veel groter. Zoals de twee 'rode kaarten' laten zien wordt een veel groter gebied binnen het uur bereikbaar, met name richting het Gooi en Amstelveen. De grote 'verschilkaart' laat dat effect ook duidelijk zien.

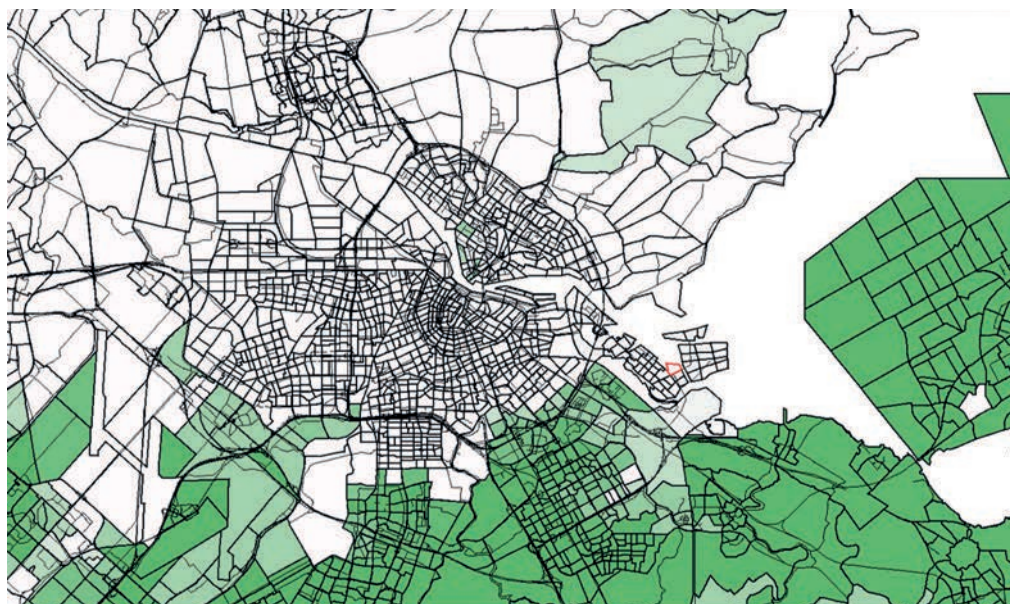
Zonder extra OV-verbindingen



Met extra OV-verbindingen



Vershil



Figuur 13: De twee bovenste kaartjes tonen gebieden die vanuit IJburg binnen het uur bereikbaar zijn: zonder (links) en met (rechts) OV-maatregelen. De onderste kaart toont de 'reistijdwinst' in minuten

4.1.3 Beschrijving van de maatregelen

O1 Verlenging IJtram naar IJburg 2e fase

Op dit moment beschikt de oostflank over één hoogwaardige openbaar vervoer-verbinding: de IJtram tussen IJburg en CS. Deze tramlijn (lijn 26) wordt verlengd naar de nieuwe eilanden van IJburg. Dat is in het bestemmingsplan voor de tweede fase van IJburg verankerd. De tram zal aan de noordoostzijde van IJburg 2 eindigen met een keerlus. Deze verbinding is nodig om IJburg te verbinden met de binnenstad van Amsterdam en biedt via het CS snelle toegang tot de rest van Nederland.

O2 Verbetering IJtram korte termijn

Op dit moment zit de IJtram in de spitsuren al tegen zijn maximale capaciteit aan. Het is niet mogelijk om de frequentie van de IJtram te verhogen tot meer dan 15x per uur. Er zal daarom met dubbele tramstellen gereden worden. Daarnaast worden de volgende maatregelen genomen:

- Het in- en uitstappen wordt efficiënter gemaakt;
- Het beveiligingssysteem op een deel van het traject wordt aangepast om te zorgen dat er minder verstoringen zijn;
- De capaciteit van de IJtramstalling wordt vergroot om meer trams te kunnen stallen;
- Bij het Centraal Station wordt een 'calamiteitenlus' aangelegd, zodat de tram kan keren als de sporen aan de voorzijde zijn gestremd.

Zoals eerder opgemerkt zal ook met deze maatregelen rond 2028 de maximale capaciteit zijn bereikt. In dat geval kunnen aanvullende HOV verbindingen de groei opvangen.

O3 Aanpassing kruispunt IJburglaan/Zeeburgereiland voor Oosttangent (bus 37)

Voor het verbeteren van de doorstroming en de betrouwbaarheid van de Oost-

tangent (busverbinding Amsterdam Amstel – Amsterdam Noord) wordt het kruispunt IJburglaan/ Zuiderzeeweg in 2018/2019 aangepast, waardoor de bus minder vaak vast komt te staan. Daarnaast wordt een extra rijstrook voor afslaand verkeer richting de A10 aangelegd, anticiperend op toename van het autoverkeer. Aanpassingen zijn:

- Op het kruispunt extra rijstroken voor verkeer van de Amsterdamsebrug richting de A10 en terug. Daardoor verbetert de doorstroming op de Amsterdamsebrug, ook voor de bus;
- Een bushalte in middenligging ten zuiden van het kruispunt. De bus kan zo gemakkelijker halteren en oprijden, zonder wachtend autoverkeer te hoeven kruisen;
- Een extra rijstrook voor afslaand verkeer vanaf de Schellingwouderbrug / Sluisbuurt richting de A10. Deze extra rijstrook heeft ook een positief effect op lijn 37.

O4 HOV Indische Buurt- Zeeburgereiland

Naast de IJtram is een extra HOV-verbinding nodig die IJburg en Zeeburgereiland rechtstreeks verbindt met Amsterdam Oost. De nieuwe HOV-verbinding rijdt over een tweede Amsterdamse HOV-brug, parallel aan de bestaande Amsterdamsebrug. Deze HOV-verbinding vormt zo een tweede hoogwaardige verbinding tussen de bestaande stad en de oostflank.

Bij de verkenning naar deze HOV-verbinding is naar een breed spectrum van tram- en busverbindingen bekeken. Voor de tram is de meeste effectieve verbinding het doortrekken van de toekomstige tramlijn 3 vanuit de Indische Buurt. Daarmee worden IJburg en Zeeburgereiland beter verbonden met het oostelijk en zuidelijk deel van de stad. Een verlengde tram 3 zou het aantal instappers op de IJtram met 12% kunnen verminderen én zorgt voor 8% meer OV-passagiers. Een verlengde busverbinding blijkt qua vervoerswaarde minder goed te scoren (+1% OV passagiers) en de IJtram maar beperkt (-3%) te verlichten¹⁴. In een volgende fase wordt uitgebreider gekeken naar de keuze tussen een tram- of busverbinding en de beste lijnvoering.

¹⁴ Zie HOV Oostflank

Uit het VMA model en OViN blijkt sprake van een sterke vervoersrelatie tussen het projectgebied en Amsterdam Oost of -Zuid. Maar liefst 25% van alle verplaatsing gaat richting stadsdeel Zuid. Ook de verbinding met delen van Centrum (13%), West (5%) en Nieuw- West (4%) zou met een aanvullende bus/tramverbinding verbeteren.

O5 HOV IJburg – Bijlmer Arena

Er is een grote behoefte aan een betere verbinding tussen IJburg en de zuidoost lob van de stad. IJburg is nu met Bijlmer Arena verbonden met lijn 66. Aanvullend, of hier voor in de plaats, is een HOV busverbinding gewenst met een reistijdwinst van 7 tot 9 minuten. Die HOV-verbinding naar Bijlmer Arena ontsluit niet alleen een gebied met veel werkgelegenheid en leisure, maar geeft ook toegang tot een snelle treinverbinding richting Utrecht (en verder). Uit de Mobiliteitsverkenning blijkt dat in de pendel tussen Amsterdam en de regio de auto verreweg het grootste aandeel heeft. Met deze verbinding wordt een beter alternatief voor de auto wordt geboden. Dit geldt niet alleen voor de pendel naar de regio, maar ook naar bijvoorbeeld Amsterdam Zuid. De HOV busverbinding naar Bijlmer Arena trekt 1.100 tot 1.400 extra OV-reizigers in de ochtendspits en wordt dus druk genoeg om hoogfrequent met gelede bussen te exploiteren. Daarnaast trekt deze bus in de ochtendspits 400 tot 600 reizigers uit de IJtram. Ook wordt met deze verbinding het OV-systeem robuuster.

O6 HOV bus IJburg - Weesp

Naast de HOV-bus naar Bijlmer Arena is ook een verbinding naar station Weesp wenselijk. Daardoor wordt de reistijd van IJburg naar Almere, het Gooi en verder met 10 minuten of meer verbeterd. Van Strandeiland naar station Weesp is zelfs een tijdswinst van meer dan 20 minuten mogelijk. Deze verbetering is duidelijk te zien op de isochronenkaarten in Figuur 12 en Figuur 13. Ook deze HOV-bus zorgt voor een aantrekkelijker alternatief voor forenzen.

O7 Definitieve IJtramstalling

De huidige tramstalling op Zeeburgereiland is een tijdelijke voorziening. Deze wordt komende jaren uitgebreid om de groei van de capaciteit van de IJtram op te vangen, maar kan niet alle trams stallen als er een extra tramlijn over de Amsterdamse-brug komt. Momenteel wordt onderzocht welke locatie het meest geschikt is voor een

definitieve stalling. Hierbij wordt gekeken naar de huidige locatie, naar het eindpunt van lijn 7 en 14 bij het Flevopark, naar het westelijke 'oor' van de op-/afrit van de A10, en naar het Strandeiland. Deze laatste kan enkel fungeren als kleinere dependance naast een van de eerste drie opties. Bij het onderzoek naar een definitieve stalling wordt ook gekeken naar de stedenbouwkundige inpasbaarheid en de mogelijkheden voor functiemenging.

O8 Bushalte bij de Schellingwouderbrug

Voor een hoogwaardige OV-verbinding geldt een maximum afstand van 800 meter tot de halte. Zo bekeken bedient de IJtram het grootste deel van de Sluisbuurt, maar een klein deel valt erbuiten. Voor de Oosttangent (bus 37) is de situatie minder optimaal: alleen het zuidelijke deel van de Sluisbuurt ligt binnen de normafstand van de halte. Om de Sluisbuurt en Sportheldenbuurt beter te bedienen met het OV is het wenselijk om een extra bushalte voor de Oosttangent te maken, ter hoogte van de Schellingwouderbrug. De constructie en hellingbaan van de brug maakt deze halte lastig inpasbaar, maar gezien het belang om zoveel mogelijk mensen op het Zeeburgereiland tot het OV te verleiden is dit wel een belangrijke maatregel.

4.2 Maatregelen Fiets

4.2.1 Huidige en verwachte situatie

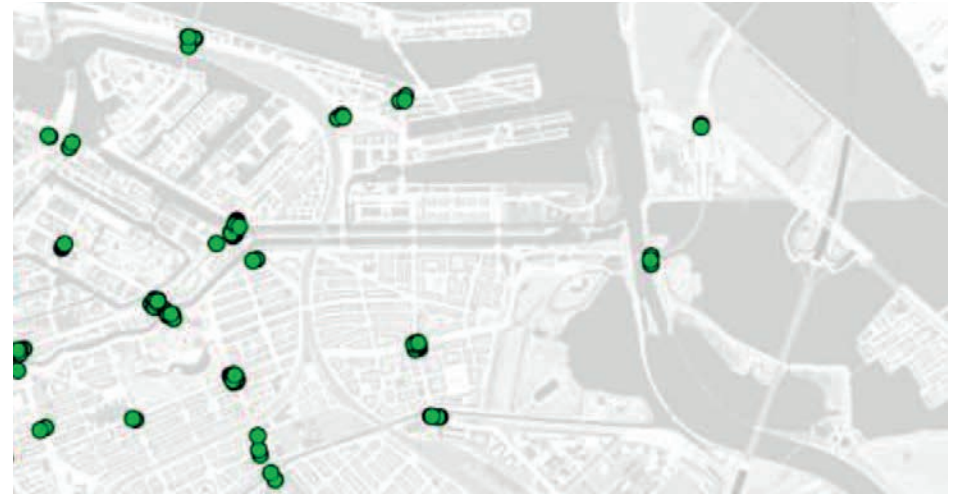
De Mobiliteitsverkenning (2017) stelt dat de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg in de toekomst onder druk komt te staan zonder investeringen in OV én fiets. Investeren in het fietsnet is niet alleen nodig om mensen op de fiets te krijgen, maar ook om fietsknelpunten op te lossen. De geplande gebiedsontwikkeling, de ambities om een hoogstedelijk autoluw woonmilieu te maken, meer mensen op de fiets te krijgen en een 'bewegende' stad te worden, maken investeren in goede fietsverbindingen noodzakelijk. In het beleidskader Verkeersnetten Amsterdam wordt gesteld dat een fijnmazig samenhangend netwerk van kwalitatief goede, comfortabele aaneengesloten en veilige fietsroutes een belangrijke voorwaarde is voor verdere groei van het fietsgebruik, zowel binnen als buiten de Ring A10. Amsterdam maakt onderscheid tussen het Plus-, Hoofd- en Basisnet Fiets.

De eerste twee zijn vooral van belang voor doorgaande routes, terwijl het Basisnet vooral van belang is voor de buurten zelf. Het Plus- en Hoofdnet Fiets staat in Figuur 14. De figuur laat zien dat een oost-west fietsroute tussen IJburg en de Zeeburgerdijk/Schellingwouderdijk ontbreekt. Dat hiaat komt mede door het IJ, maar ook vanaf de KNSM-laan ligt er pas 1,3 kilometer zuidelijker een verbinding in oost/west richting.



Figuur 14: Hoofd- en Plusnet Amsterdam (maps.amsterdam.nl)

Volgens de stedelijke Mobiliteitsverkenning zijn er twee kruispunten op het Zeeburgereiland en IJburg die naar verhouding veel vertraging geven voor het fietsverkeer (Figuur 15): de kruising IJburglaan/Zuiderzeeweg en de trappen van de Diemerzeedijk naar de Amsterdamsebrug. Het aantal fietsers zal de komende jaren sterk toenemen dus er zullen steeds meer fietsers komen die met deze vertraging te maken krijgen. Ook kan de vertraging door de toename van het aantal fietsers verder oplopen.



Figuur 15: Kruispunten met vertraging (Mobiliteitsverkenning)

Een toename van het aantal fietsers heeft niet alleen lokaal gevolgen, ook verderop in het netwerk kan het drukker worden en dat kan gevolgen hebben voor de doorstroming en verkeersveiligheid. De Mobiliteitsverkenning heeft daarom routes in kaart gebracht die te druk en te smal zijn (zie Figuur 16). Sommige routes liggen in het verlengde van routes uit IJburg en het Zeeburgereiland.



Figuur 16: Drukke en smalle routes (Mobiliteitsverkenning)

De Investeringsagenda Fiets heeft als doel om 70% van de spitsverplaatsingen af te wikkelen met de fiets en het OV. Dat doel lijkt haalbaar als het lukt om knelpunten in de doorstroming op te lossen, stallingen te bouwen en ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aan te leggen. In het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 staan de ontbrekende schakels (Figuur 17) opgenomen.



Figuur 17: Nieuwe verbindingen in het fietsnetwerk (Meerjarenplan fiets 2017-2022)

4.2.2 Beoogd effect van de maatregelen

In Figuur 18 staan de fietsmaatregelen uit dit Mobiliteitsplan weergegeven. Met deze maatregelen wordt een aantal van de voornoemde knelpunten aangepakt. Een nieuwe fietsverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied verkort de afstand tussen het studiegebied en Amsterdam Centraal met circa 1,2 kilometer. Dat levert een reistijdwinst op van 1 tot 10 minuten, afhankelijk van de herkomst en de gekozen bestemming in het centrum van de stad. Op een fietsverplaatsing is dat een significante verbetering. Een nieuwe fietsverbinding zou per dag naar verwachting 12.000 fietsverplaatsingen verwerken¹⁵ (som van twee richtingen), deels van fietsers die voorheen de auto of het OV kozen.

Tezamen met de verbetering van de Amsterdamse brug is de keuze voor een variant van een verbeterde fietsverbinding onderwerp van een vervolgstudie zoals ook besloten bij vaststelling van het Investeringsbesluit Sluisbuurt.

Dit vervolgonderzoek betreft de varianten: fietsbrug naar Sporenburg (hoge en lage variant), de opwaardering van de Amsterdamsebrug voor fietsers, fietstunnel naar Sporenburg en een fietsbrugvariant Cruquius-Borneo, of een combinatie van deze varianten.

Net als voor de OV-maatregelen is ook voor de fietsmaatregelen een isochronenkaart gemaakt, maar in dit geval met gebieden die binnen 30 minuten bereikbaar zijn. Figuur 19 en Figuur 20 laten zien dat vooral aan de west- en zuidkant een groter gebied binnen 30 minuten befietsbaar wordt en dat de reistijd naar bestemmingen binnen de ring A10 wordt verkort. Dat effect geldt met name voor fietsers vanaf het Zeeburgereiland. Het effect vanuit IJburg 2e fase is kleiner, omdat dit gebied verder van de nieuwe verbinding af ligt en fietsers al eerder andere opties hebben. De huidige omrijdfactor is voor hen dan ook lager.

¹⁵ Berekening VMA 2 model, gecorrigeerd naar huidige telcijfers. Deze cijfers zijn hoger dan in de variantenstudie uit juli 2017 omdat gerekend is met een groter bouwprogramma en een lagere parkeernorm voor de Sluisbuurt

Maatregelenpakket fiets Zeeburgereiland - IJburg

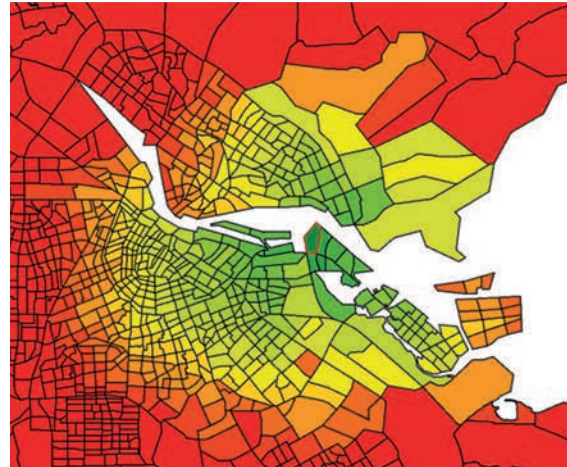


- F1** Variant fietsverbinding Sluisbuurt - Oostzijde stad
- F2** Variant verbetering (op/afritten) Amsterdamse brug
- F3** Luie trappen of opritten Schellingwouderbrug
- F4** Fietspad Overdiemerweg
- F5** Verkennen optimalisatie fietsroutes (Hileniuspad/IJburglaan/route Oost (niet op kaart))
- F6** Goede fietsenstallingen bij OV-haltes (niet op kaart)



Effect op fietsers Zeeburgereiland

Zonder fietsverbinding

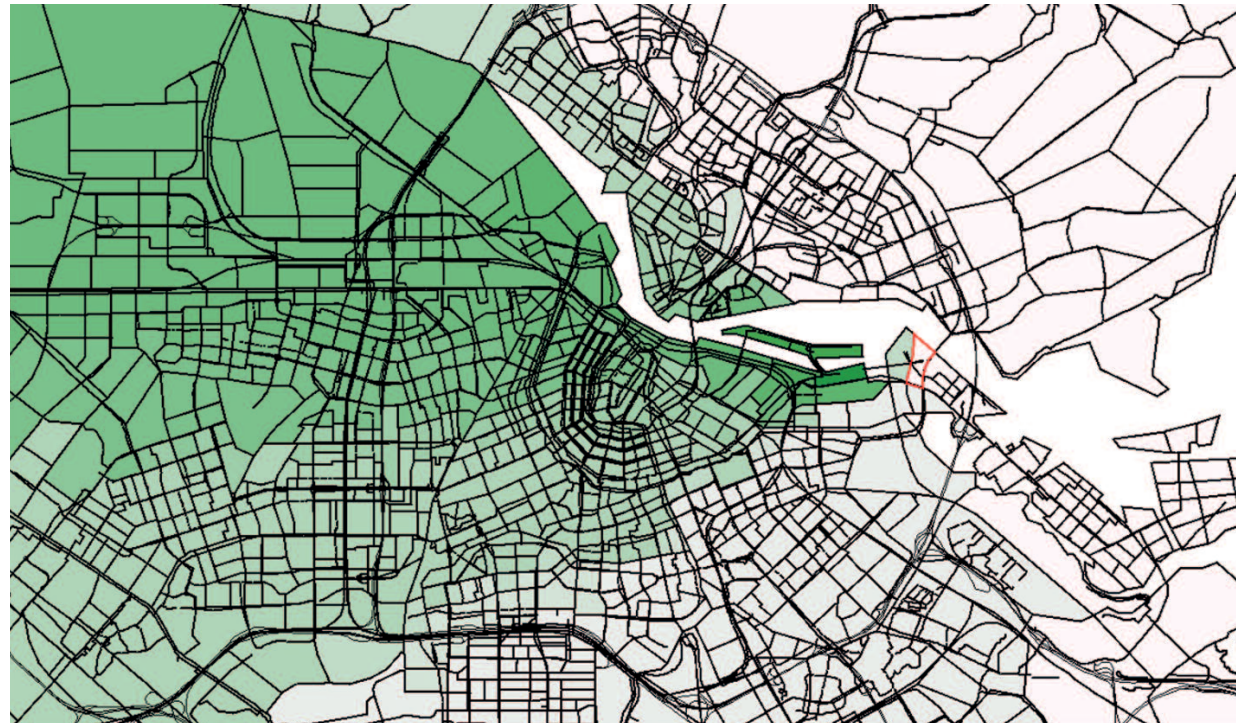


Met fietsverbinding



Figuur 19: De twee bovenste kaartjes tonen gebieden die vanuit de Sluisbuurt binnen een halfuur bereikbaar zijn: zonder (links) en met (rechts) fietsmaatregelen. De onderste kaart toont de 'reistijdwinst' in minuten

Vershil



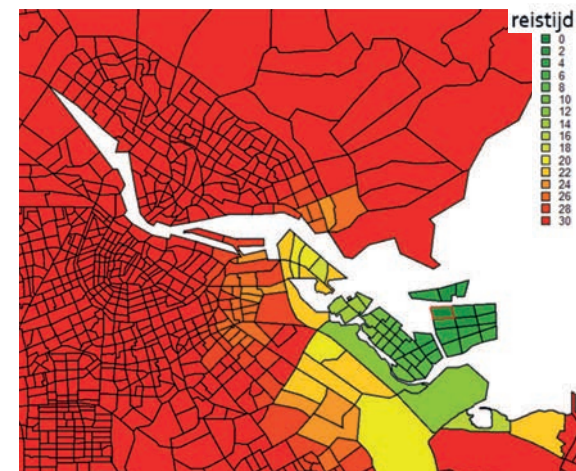
Figuur 18: Overzicht maatregelen fiets

Effect op fietsers IJburg

Zonder fietsverbinding

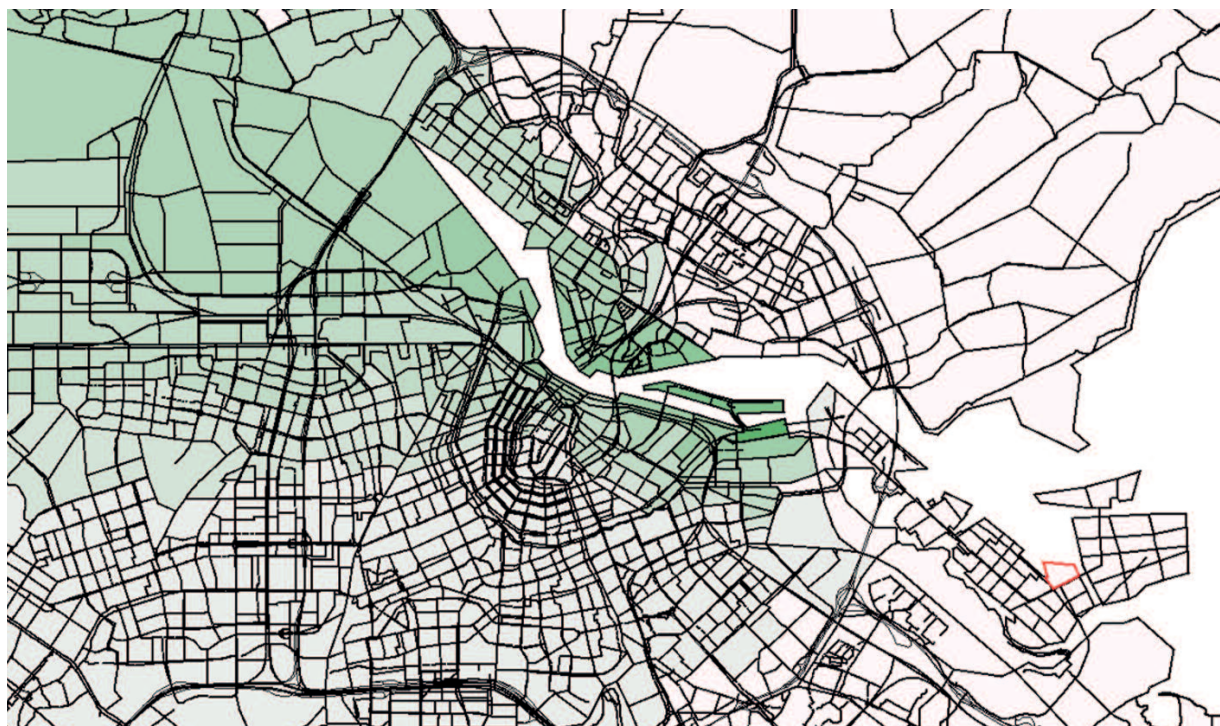


Met fietsverbinding



Figuur 20: De twee bovenste kaartjes tonen gebieden die vanuit IJburg binnen een halfuur bereikbaar zijn: zonder (links) en met (rechts) fietsmaatregelen. De onderste kaart toont de 'reistijdwinst' in minuten

Vershil



Indien uit de vervolgstudie naar de varianten een keuze komt vooreen nieuwe fietsverbinding naar het Oostelijk Havengebied dan verkort niet alleen de reistijd, maar zorgt het er ook voor dat het fietsverkeer zich beter verspreidt over het fietsnetwerk in stadsdeel Oost en stadsdeel Centrum. Betere opritten naar de Amsterdamsebrug zullen een knelpunt in de doorstroming wegnemen. Bijkomend voordeel van de maatregelen F1 en F2 is dat minder fietsverkeer het lastige kruispunt IJburglaan/Zuiderzeeweg hoeft te passeren. Fietsers vanuit IJburg kunnen immers het rustiger kruispunt van de Zuiderzeeweg met de Sluisbuurt/ Sportheldenbuurt nemen. Ook fietsers vanaf het Zeeburgereiland kunnen vaker het kruispunt IJburglaan/Zuiderzeeweg vermijden. Het omleiden van de fiets heeft daarnaast voordelen voor de verkeersveiligheid aangezien een druk kruispunt wordt gemeden.

4.2.3 Beschrijving van de maatregelen

F1 Variant Fietsverbinding Sluisbuurt oostzijde stad

In 2017 is een eerste variantenstudie uitgevoerd naar deze verbinding, waarin werd gekeken naar mogelijke routes en uitvoering (brug, tunnel, veer). Ook is onderzocht hoeveel (meer) fietsers van zo'n nieuwe verbinding gebruik zouden maken. Bij de vaststelling van het Investeringsbesluit Sluisbuurt (2017) gaf de gemeenteraad opdracht om vervolgonderzoek te doen naar de volgende varianten: fietsbrug naar Sporenburg (hoge en lage variant), de opwaardering van de Amsterdamsebrug voor fietsers, fietstunnel naar Sporenburg en een fietsbrugvariant Cruquius-Borneo, of een combinatie van deze varianten.

Die nadere studie is nog niet uitgevoerd, maar in dit Mobiliteitsplan wordt al wel rekening gehouden met een verbetering van het fietsroutenetwerk, omdat zowel vanuit de ambities, uitgangspunten, de eerdere variantenstudie als het integrale verkeersonderzoek naar voren kwam dat zo'n nieuwe route een belangrijk onderdeel is van het samenhangende maatregelenpakket. Voorgesteld wordt om, na vaststelling van dit Mobiliteitsplan, zo snel mogelijk de nadere variantenstudie uit te voeren. Daarbij zal ook Rijkswaterstaat intensief worden betrokken en moet goed worden gekeken naar de inpassing van de route in het stedelijk netwerk.

Het te verwachten effect van een nieuwe verbinding op het fietsnetwerk en de verkeerssituatie op het Zeeburgereiland kan als volgt worden geduid:

• Effect op het fietsnet

De Amsterdamsebrug is op het moment de enige fietsverbinding tussen Zeeburgereiland en de binnenstad. Daarnaast ontbreekt een oost-west fietsroute ten noorden van de Zeeburgerdijk en ten zuiden van de Schellingwouderdijk (zie Figuur 14). Een nieuwe fietsverbinding zou daarmee een belangrijk gat in het Plusnet Fiets dicht en de afstand naar het Centraal Station met 1,2 kilometer inkorten.

Uit de variantenstudie kwam naar voren dat een fietsbrug naar Sporenburg de hoogste vervoerswaarde heeft. In totaal zullen per dag ongeveer 12.000 fietsers over de brug fietsen. Circa 600 van hen zou zonder deze route de auto of het OV hebben genomen. Bijkomend voordeel van de nieuwe route is dat een overbelasting van de Amsterdamsebrug wordt voorkomen. Na uitvoering van maatregel F2 – maar zónder de nieuwe fietsroute F1 - zou de Amsterdamsebrug in de toekomst zo'n 25.000 fietsers moeten verwerken. Dit is hoger dan de huidige drukste fietsroutes in Amsterdam. Het zou extra aanpassingen van wegvakken en kruispunten noodzakelijk maken. Ook de komst van een hogeschool in de Sluisbuurt met dagelijks ca. 3.000 leerlingen is een aanleiding om de bereikbaarheid per fiets te verbeteren.

• Effect op het kruispunt IJburglaan/Zuiderzeeweg

Bij dit kruispunt moeten veel fietsers momenteel één of twee keer oversteken, met lange wachttijden voor het stoplicht. Een mogelijke fietsverbinding naar het Oostelijk Havengebied leidt veel fietsers weg van dit kruispunt. In combinatie met maatregel F2 (hellingbanen Amsterdamsebrug) worden goede alternatieven geboden en wordt het kruispunt ontlast.

• Effect op de Sluisbuurt

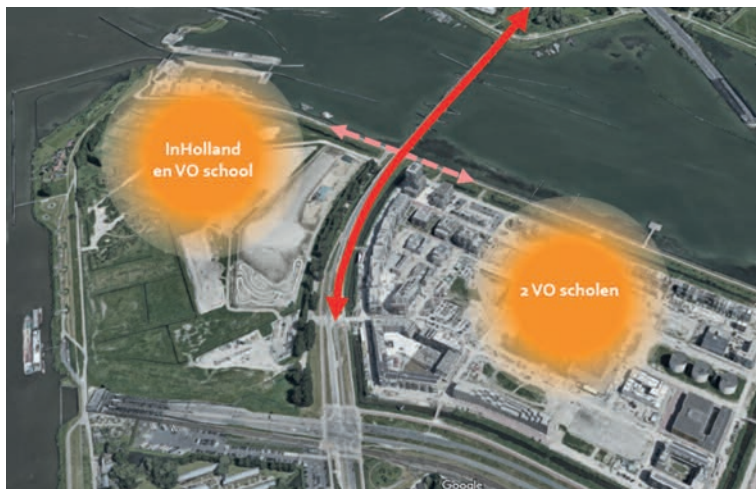
De Sluisbuurt wordt een autoluwe hoogstedelijke buurt met een lage parkeernorm. In de modal split wordt het aandeel fiets hier dan ook 46%, oftewel zo'n 10% hoger dan op de rest van Zeeburgereiland/IJburg. Uiteraard moet voor deze fietsers wel een hoogwaardige, comfortabele en veilige route naar de binnenstad worden geboden. Zonder extra fietsverbinding (F1) moet een groot deel van de 25.000 fietsers van en naar de Amsterdamsebrug langs het drukke kruispunt IJburglaan/Zuiderzeeweg. Dit zal lange wachttijden als gevolg hebben en kan leiden tot verkeersonveilige situaties.

F2 Verbetering op/afritten Amsterdamsebrug

De route over de Zuider IJdijk en Diemerzeedijk, via de Amsterdamsebrug richting stad, is aangewezen als hoofd fietsroute. Knelpunt in deze route is de opgang van de Diemerzeedijk naar de Amsterdamsebrug. Dat gaat nu nog met luie trappen, maar in het licht van de toekomstige sterke groei van het fietsverkeer en de behoefte aan fietscomfort, wordt voorgesteld hellingbanen aan te leggen. Die aanleg vraagt uiteraard om ruimtelijke afstemming met maatregel O4 (een nieuwe HOV verbinding over de Amsterdamsebrug).

F3 Luie trappen of hellingbanen Schellingwouderbrug

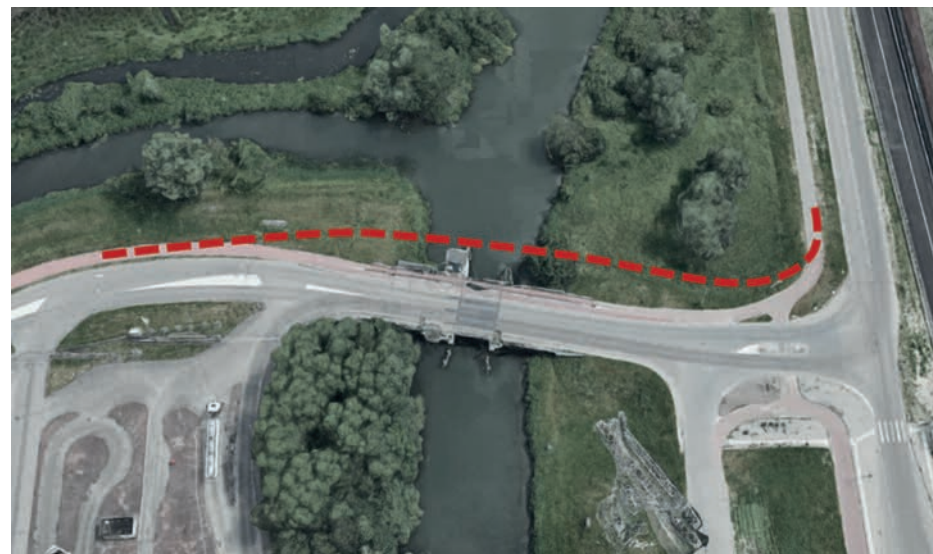
Fietsers van het Zeeburgereiland naar stadsdeel Noord zijn aangewezen op de Schellingwouderbrug. Toegang tot de brug gaat nu alleen via de kruising Zuiderzeeweg / Eef Kamerbeekstraat, een (drukke) autoweg. Rijkswaterstaat gaat omstreeks 2024 aan de brug werken. Dat biedt kansen om werkzaamheden te combineren en vanaf de dijk (Figuur 21) luie trappen of hellingen naar de brug te maken. Dat zorgt ervoor dat fietsers uit Noord voortaan van de brug op de rustige noordelijke oever van het Zeeburgereiland aanlanden en gemakkelijk door kunnen fietsen naar het Oostelijk Havengebied (maatregel F1). Daarnaast is deze maatregel gunstig voor pendelende scholieren van de twee scholen in de Sportheldenbuurt en scholen in de Sluisbuurt. Onderzoek, in PBI fase 1/2, moet uitwijzen of luie trappen of een fietsoprit de voorkeur genieten.



Figuur 21: Luchtfoto van het Zeeburgereiland
In roze de voorgestelde luie trappen/opritten naar de Schellingwouderbrug

F4 Fietspad Overdiemerweg met fietsbrug naar de Maxisweg

Fietsers van IJburg via de Overdiemerweg richting Weesp kunnen grotendeels terecht op vrijliggende fietspaden, maar ter hoogte van de brug naar de Maxisweg moeten zij naar de rijbaan en begeven ze zich op relatief smalle fietsstroken, omdat de huidige brug te smal is voor vrijliggende fietspaden. Met de verdere groei van IJburg en openstelling van de Overdiemerweg komt er meer autoverkeer op deze brug. Het mengen van fiets en auto op de brug wordt dan minder verkeersveilig. Maatregel F4 bestaat daarom uit de bouw van een fietsbrug naast de huidige brug, in goed overleg met de betrokken gemeenten (Diemen voor de Overdiemerweg en Gooise Meren voor de brug).



Figuur 22: Pampusweg en rechts de kruising met de Maxisweg.
In rood de voorziene fietsbrug

F5 Verkennen optimalisaties van bestaande doorgaande fietsroutes

Volgens fietsexperts bevinden zich in de bestaande doorgaande fietsroutes rond IJburg knelpunten waar kleine optimalisaties al een positief effect kunnen sorteren. Voorgesteld wordt om een kort onderzoek te doen naar zulke knelpunten op en rond Zeeburgereiland/IJburg en die met een kleinschalig uitvoeringsprogramma op te lossen. Voorbeelden van zulke punten:

- Onvoldoende breedte/bestrating van het fietspad van de Westelijke Merwedekanaaldijk richting botenstalling Nooitgedacht;
- Gebrekkige inrichting/bewegwijzering van de fietsroute vanaf de IJburglaan naar het Dick Hilleniuspad ter hoogte van de Vennepluimstraat;
- Verbeteren oversteekbaarheid van de IJburglaan (opstelruimte, afstelling verkeerslichten).

F6 Goede fietsenstallingen bij HOV-haltes

De IJtram en nieuwe HOV verbindingen zullen voor veel bewoners op IJburg een aantrekkelijk alternatief vormen voor de auto. Voor delen van IJburg is de afstand tot de halte op het echter vrij groot (750 meter). Bewoners in die delen zouden daarom gebaat zijn bij een goede fietsenstalling bij de HOV-halte op Centrum-eiland, waar zowel bussen als trams stoppen. Aan het stedenbouwkundig plan voor het Centrum-eiland wordt daarom meegegeven om hier ruimte te zoeken voor een fietsenstalling. Deze locatie zou zich zelfs kunnen ontwikkelen tot mobiliteitshub waar men ook deelauto's, deelfietsen en andere dagelijkse voorzieningen kan vinden. Daarover meer in paragraaf 4.5.

4.3 Maatregelen Auto

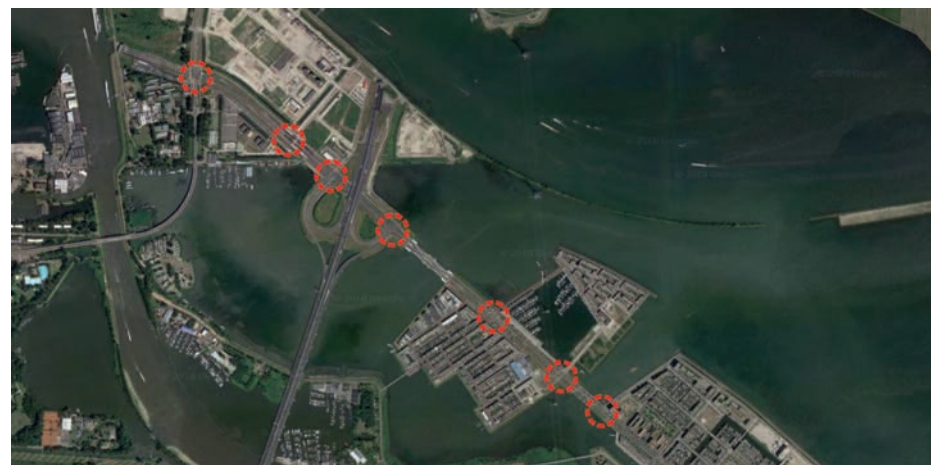
4.3.1 Huidige en verwachte situatie

Zeeburgereiland is met de auto vanuit alle windstreken bereikbaar. Voor IJburg ligt dit anders. IJburg heeft slechts twee ontsluitingswegen: aan de westkant kan men naar de A10 en aan de oostkant naar de A1 of A9. Het merendeel van de IJburgers gaat naar de A10. Ook in de toekomst gaat naar verwachting 57% van het autoverkeer van IJburg via de IJburglaan naar de A10 en 43% naar de A1 en A9. Van die laatste groep is twee derde afkomstig van bewoners van het Strandeiland. Verreweg het meeste verkeer gaat vanaf hier naar de A10 en de A9 (1.300 respectievelijk 1.200 in de ochtendspits). Over een aantal jaar gaat ook de Overdiemerweg weer open en kan autoverkeer tussen IJburg en de A1 gebruik maken van afrit Muiden.

Dreigende congestie

De autobereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg staat nu al onder druk. In beide spitsen staan vaak files, vooral op IJburg. Bij de verwachte groei van beide eilanden kan het wegennet het verkeer niet meer verwerken. Op de kruispunten tussen de Piet Heintunnel en de Lumièrestraat op Haveneiland wordt het zo druk dat niet alle wachtende auto's voor het verkeerslicht op tijd door groen licht kunnen rijden, met soms zulke lange files tot gevolg dat ook het voorgaande kruispunt wordt gehinderd. Daarnaast moet langzaam verkeer zo lang wachten op groen dat men geneigd zal zijn om door rood te rijden of te lopen.

Niet alleen het onderliggend wegennet loopt vol, ook op de A10 en de af/toerit ontstaan problemen. Zelfs de autonome groei op de A10 leidt hier volgens de Nationale Markt- en capaciteitsanalyse al tot een knelpunt. De A10 lijkt dan ook straks de autonome groei én gebiedsontwikkeling van IJburg en Zeeburgereiland niet meer te kunnen verwerken. Dat geldt niet alleen voor de oprit/afrit, maar ook het stuk A10 zelf. Samen met Rijkswaterstaat wordt verder onderzocht wat de precieze verwachte situatie is en of de in dit plan beschreven maatregelen aangepast moeten worden.



Figuur 23: Knelpunten wegennet in 2038

Kruisende trams

Op de IJburglaan ligt het tramspoor aan de zuidkant van de weg, waardoor verkeer van- en naar de A10 altijd het tramspoor moet kruisen. Zoals beschreven bij de OV-maatregelen (paragraaf 4.1.3) rijdt de IJtram per rijrichting straks 15x per uur over de IJburglaan. Daar komt een nieuwe HOV tram- of buslijn bij, komend van de Amsterdamsebrug. Samen passeren zij - per rijrichting - 25x per uur de op- en afrit. Zonder maatregelen zal die situatie de doorstroming van het autoverkeer sterk verminderen. De IJburglaan is onderdeel van het Plusnet Auto, waarbij het deel ten westen van de A10 ook een corridorfunctie heeft. Op dit type wegen is een goede doorstroming belangrijk, omdat zij ook andere wegen moet ontlasten.



Figuur 24: Hoofd- en Plusnet auto

4.3.2 Beoogd effect van de maatregelen

Om de doorstroming in het gebied te garanderen zijn op het hele traject van Haveniland tot A10 maatregelen nodig. Voor de meeste kruispunten zijn meerdere varianten onderzocht met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) en Cocon. VMA berekent hoeveel verkeer er komt rijden en Cocon bekijkt of de kruispunten dat aankunnen. Maatregelen bij de verschillende kruispunten hebben effect op elkaar. Zo kan het verbeteren van de doorstroming op één kruispunt ertoe leiden dat een ander kruispunt het verkeer niet meer aankan.

Daarom zijn meerdere pakketten maatregelen geanalyseerd. Daaruit is een pakket naar voren gekomen waarmee alle kruispunten op IJburg en het Zeeburgereiland het verkeer kunnen verwerken, met redelijke wachttijden (max. 90 seconden) voor alle verkeersdeelnemers en geen wachtrijen die het verkeer elders hinderen. Dit pakket is samenhangend voor het onderliggend wegennet. Voor de verkeersafwikkeling op de A10 en de op- en afritten De gevolgen van deze maatregelen voor de A10 zelf zijn nog in onderzoek, in samenwerking met Rijkswaterstaat. Hierbij kan een aanpassing aan één maatregel gevolgen hebben voor het hele pakket.

Figuur 25: Overzicht maatregelen autoverkeer

Maatregelenpakket auto Zeeburgereiland - IJburg



Auto

- A1** Aansluitingen Zuiderzeeweg Sluisbuurt en Sportheldenbuurt
- A2** Aanpassen kruisingen IJburglaan met Bob Haarmslaan en Marie Baronstraat
- A3** Tram ongelijkvloers oprit A10 (westzijde), vrije rechtsafer auto
- A4** Toerit A10 (westzijde) verbreden
- A5** Extra rijstrook A10 west
- A6** Extra strook afrit A10 (oostzijde) en extra strook richting ZBE
- A7** Vergroten capaciteit IJburglaan tussen A10 en Haveneiland
- A8** Openstellen Overdiemerweg ('Nuonweg')
- A9** Ongelijkvloerse kruising bij Zuiderzeeweg en IJburglaan
- A10** Optimalisatie aansluiting provinciale weg (M21xsweg)

4.3.3 Beschrijving van de maatregelen

A1 Aansluitingen Zuiderzeeweg met Sluisbuurt en Sportheldenbuurt

Om de Sluisbuurt en de Sportheldenbuurt te ontsluiten zijn nieuwe of aangepaste aansluitingen met het hoofdnet nodig. De huidige aansluiting met de Sportheldenbuurt wordt aangepast tot een kruising met verkeerslichten die aan de westzijde ook de Sluisbuurt ontsluit. De Sluisbuurt op slechts één plek ontsluiten voor het autoverkeer is weinig robuust en zorgt ervoor dat al het verkeer via een beperkt aantal straten rijdt. Deze straten worden zo druk dat het niet meer mogelijk zou zijn om auto en fiets te mengen op 30 km/u straten. Daarom komt er een tweede aansluiting, net ten zuiden van de Schellingwouderbrug. Dit wordt een T-splitsing die alleen de Sluisbuurt ontsluit. Via die T-splitsing worden ook de parkeergarages aan de oostkant van de buurt ontsloten, zodat niet al het autoverkeer de buurt in hoeft.



A2 Aanpassen kruisingen IJburglaan met Bob Haarmslaan en Marie Baronstraat

De aanpassing van deze kruispunten hangen samen met onderstaande maatregel (A3). Na het ongelijkvloers maken van de kruising met de IJtram wordt het voor autoverkeer vanuit de Sportheldenbuurt niet meer mogelijk om via de Bob Haarmslaan naar de A10 te rijden. Dit verkeer zal in het vervolg via de Marie Baronstraat naar het kruispunt ten westen van de A10 moeten rijden.



A3 Tram ongelijkvloers oprit A10 (westzijde), vrije rechtsaaffer auto

Een toekomstig knelpunt is het kruispunt van de IJburglaan met de westelijke op-/afrit van de A10. Het grote aantal autoverkeer vanuit het westen naar de oprit, in combinatie met de gelijkvloers kruisende trams is een probleem voor de doorstroming. Daarom wordt de tram hier ongelijkvloers gebracht. Daartoe schuift de halte bij de Bob Haarmslaan een stukje naar het westen. De tram gaat na die halte beneden en komt na het kruispunt weer omhoog. Autoverkeer vanuit het westen kan daardoor vrij rechtsaf naar de A10. De tram kruist de oostelijke op-/afrit van de A10 wel, omdat het anders niet mogelijk is de tram op tijd omhoog te krijgen voor de Enneüs Heermabrug.



A4 Toerit naar de A10 (westzijde) verbreden

Bovenstaande maatregel lost het knelpunt bij de westelijke op-/afrit van de A10 met de IJburglaan op, maar vanaf 2028 heeft deze oprit naar de A10 te weinig capaciteit om de groei van het autoverkeer te verwerken. De oprit moet daarom worden verbreed van één naar twee rijstroken over de hele lengte.



A5 Extra rijstrook aan de A10 (westzijde)

Het verbreden van bovengenoemde oprit heeft op zijn beurt tot gevolg dat straks twee rijstroken moeten invoegen op de A10. Dat is in de huidige situatie niet mogelijk. Om het invoegen mogelijk te maken is op de A10 een extra zuidwaartse rijstrook nodig tussen de knoop Zeeburgereiland en knooppunt Watergraafsmeer. De huidige brug waar de A10 op ligt moet daarvoor waarschijnlijk worden verbreed, want de huidige vluchtstrook is te smal. De toekomstige situatie, de mogelijke maatregelen en de samenhang hiervan met de rest van het Rijkswegennetwerk wordt verder met Rijkswaterstaat onderzocht en krijgt aandacht in het MIRT-onderzoek Netwerk, Ringen en de Stad.

A6 Extra strook afrit A10 (oostzijde) en extra strook tussen de twee op/afritten

Ook het verkeer uit zuidelijke richting, dat op Zeeburgereiland de afrit neemt richting IJburg of Zeeburgereiland of de binnenstad, neemt toe. Onderaan de afrit krijgt dat verkeer te maken met trams/bussen die straks 25x per uur per richting (zie paragraaf 4.3.1.) de kruising passeren. Om te voorkomen dat de (langere) wachtrij auto's terugslaat op de A10 wordt een derde linksaf strook aangelegd. Om het verkeer van deze drie linksaf stroken niet verderop vast te laten lopen wordt een derde westwaartse rijstrook aangelegd tussen de oostelijke- en westelijke op/afrit. Met Rijkswaterstaat wordt nog onderzocht of deze maatregelen afdoende zijn om de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A10 te waarborgen.

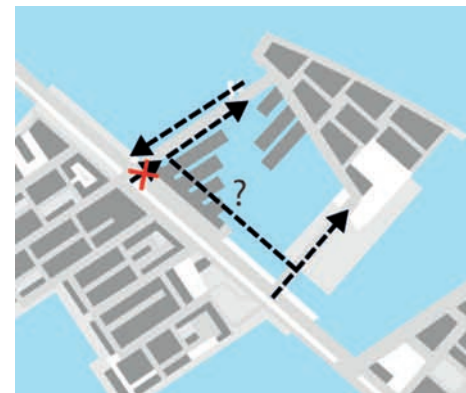


A7 Vergroten capaciteit IJburglaan tussen A10 en Haveneiland

De doorstroming van het autoverkeer op de IJburglaan is nu al problematisch in de spitsen en dat dreigt in de toekomst nog veel ernstiger te worden. Het probleem zit hem vooral tussen de A10 en Haveneiland.

Enneüs Heermabrug

Knelpunt op de Enneüs Heermabrug is dat oostwaarts verkeer kort voor de brug moet samenvoegen naar één rijstrook. Als oplossing kan een tweede oostwaartse rijstrook worden gemaakt door de westwaartse rijbaan te verhuizen naar het fiets/voetpad en ten noorden van de brug een nieuwe fietsbrug aan te leggen. De tweede oostwaartse rijbaan wordt vervolgens doorgetrokken naar het kruispunt met de Vaillantlaan en Haringbuisdijk. Om dat kruispunt regelbaar te maken en de doorstroming te verbeteren is het noodzakelijk om de Haringbuisdijk eenrichtingsverkeer te maken naar het zuiden. Steigereiland-Noord is daarna alleen te bereiken via de Schokkerjachtdijk. In een volgende fase wordt verder onderzocht of dit te voorkomen is en wat de gevolgen zijn voor de functie van de ventweg ten noorden van de IJburglaan.



Brug naar Haveneiland

Ook de brug van Steigereiland naar Haveneiland heeft op termijn te weinig capaciteit voor het autoverkeer. Hier is het nodig dat verkeer vanaf de IJburglaan en vanaf de Bert Haanstrakade tegelijk naar het westen kan afrijden. Daarvoor moet deze brug worden aangepast om een extra westwaartse rijbaan aan te leggen.

Oversteekbaarheid

Bij de uitwerking van de eerdergenoemde maatregelen met extra rijstroken moet goed worden gekeken naar een veilige oversteekbaarheid van de IJburglaan. Speciaal aandachtspunt is de fiets- en voetgangersoversteek direct ten oosten van de Cas Oorthuyskade. Modelmatig zorgt deze oversteek dat het kruispunt niet goed regelbaar is. Omdat dit een rustige oversteek is moet hier in een volgende fase meer in detail naar worden gekeken.

A8 Openstellen van de Overdiemerweg

September 2017 heeft de gemeenteraad van Diemen het principebesluit genomen de Overdiemerweg, beter bekend als de 'Nuonweg', weer open te stellen. Januari 2018 heeft het college van Amsterdam vervolgens een uitvoeringsbesluit genomen. Naar verwachting gaat deze weg in 2020 open voor autoverkeer, ingericht als een doorgaande weg. Deze openstelling maakt het mogelijk om de parallelweg van de A1 tussen de Fortdiemerdamweg en de Pampusweg te gebruiken als vrije busbaan. Aandachtspunt hier is de fietsoversteek van de Fortdiemerdamweg naar de Overdiemerweg. Die oversteek is nu nog erg rustig, maar monitoring en verder onderzoek moet uitwijzen of het kruispunt in de toekomst moet worden aangepast.



A9 Ongelijkvloerse kruising bij Zuiderzeeweg en IJburglaan

Op korte termijn wordt de capaciteit van dit kruispunt vergroot door maatregelen voor de Oosttangent (maatregel O3), maar op den duur is de capaciteit van dit kruispunt waarschijnlijk niet voldoende. Hoe de situatie zich precies gaat ontwikkelen is nog niet goed te voorspellen, want er is een grote samenhang met de voorgestelde maatregelen aan en rond de A10.

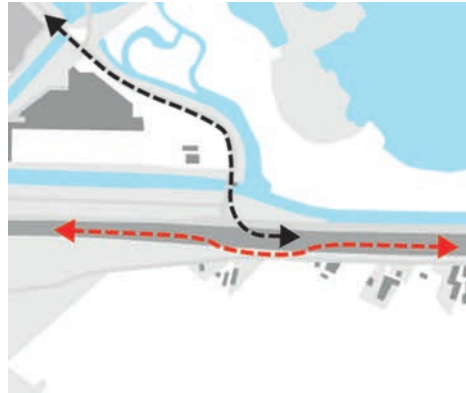
Voorlopig moet monitoring uitwijzen of het autoverkeer zich zo ontwikkelt als verwacht. Wanneer blijkt dat het kruispunt moet worden aangepast, dan is een ongelijkvloerse kruising de beste maatregel, waarbij de IJburglaan onder de Zuiderzeeweg doorgaat. Daarbij zijn drie varianten mogelijk:



1. Een variant waarbij het autoverkeer uit de Piet Heintunnel niet naar zowel de Amsterdamsebrug als de Schellingwouderbrug kan rijden, en vice versa. Voordeel is dat langzaam verkeer tussen de Sluisbuurt en de IJtramhalte en de Amsterdamsebrug geen autoverkeer meer kruist. Nadeel is de afwezigheid van een calamiteitenroute tussen de Piet Heintunnel en de Schellingwouderbrug, mocht de Zeeburgertunnel afgesloten zijn.
2. Een variant waarbij alle richtingen nog mogelijk zijn. In dat geval is een 'IJtunnel-model' aan de orde waarbij invoegend verkeer geregeld wordt met verkeerslichten.
3. Een tussenvariant waarbij autoverkeer uit de Piet Heintunnel normaliter niet naar zowel de Amsterdamse- als de Schellingwouderbrug kan rijden, maar dit wordt fysiek niet onmogelijk gemaakt (bijvoorbeeld slagboom). Deze verbinding wordt alleen opengezet in het geval van een calamiteit.

A10 Optimalisatie aansluiting provinciale weg (Maxisweg)

De vrije busbaan uit maatregel A8 houdt op bij de kruising van de Maxisweg en de Pampusweg. Pas 300 meter verder vervolgt de busbaan weer richting P+R Muiden. Bussen tussen deze twee stukken busbaan moeten prioriteit krijgen bij de kruising met de Pampusweg. Mocht het autoverkeer hier dermate druk worden dat die prioriteit te veel hinder geeft, dan wordt de vrije busbaan doorgetrokken. Dat is mogelijk door de autorijbaan en het fietspad op te schuiven naar het noorden.



4.4 Maatregelen gedrag en smart mobility

Bij de keuze voor een bepaald vervoermiddel spelen harde en zachte factoren. Harde factoren zijn tijd, kosten, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van een vervoermiddel. Zachtere factoren zijn bijvoorbeeld comfort, perceptie van betrouwbaarheid en veiligheid, bekendheid met het vervoerssysteem of zelfs iemands 'stemming' van het moment. Maatregelen in dit Mobiliteitsplan met betrekking tot gedrag spelen in op één of meerdere van deze harde en/of zachte factoren.

Smart mobility

Slimmer omgaan met mobiliteit (smart mobility) kan leiden tot een betere spreiding van het verkeer over de dag én over het netwerk. Technische- en marktontwikkelingen zorgen ervoor dat het verplaatsingsgedrag van bewoners, bezoekers en leveranciers in de toekomst anders zal zijn dan nu. Smart mobility toepassingen kunnen dan ook bijdragen aan de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg. Bijvoorbeeld met een betere doorstroming van het verkeer, meer keuzevrijheid in reismogelijkheden, een snellere 'first-and-last-mile', het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verhogen van reiscomfort. Om die redenen heeft de Metropoolregio Amsterdam een Programma Smart Mobility opgetuigd wat hier handen en voeten aan zal geven.

Maatregelenpakket smart mobility Zeeburgereiland - IJburg



- G1** Parkeernorm 0,3 in Sluisbuurt en Baai buurten
- G2** Parkeren op afstand Sluisbuurt
- G3** E-fiets stimuleringsprogramma
- Proeftuin Smart Mobility & Gebiedsontwikkeling
- Spitsmijden
- In tender MaaS & deelauto's meenemen

G2

Sluisbuurt

CS

Piet Hein
tunnel

G1

Baai
buurten

Sporheldenbuurt

Bedrijven-
strook

Oostpunt

Steigereiland

Haveneiland

IJburg 1

Centrumeiland

Buiteneiland

IJburg 2

FASE 2

Strandeiland

FASE 1

G3

Uit te werken maatregelen

Stedenbouw en Smart Mobility

- Hogere dichtheden rondom OV haltes, aantrekkelijke looproutes naar haltes en haltes als hubs voor fiets en dagelijkse functies
- Parkeren op afstand voor IJburg 2 en de Baai buurten
- Alternatieven voor priveauto: deelauto, deelbakfiets en deelfietsen
- In tender mobiliteitsabonnementen opnemen
- Adaptieve stedenbouw
- Bewonersaanpak
- Proeftuin Smart Mobility en gebiedsontwikkeling

Verkeersmanagement

- VerkeersmanagementL DRIP's

Logistiek

- Bouw(logistiek) over water
- Venstertijden goederen vervoer buiten de spits
- Spitsmijden vracht- (en bouw) verkeer

Gedrag & bedrijvenaanpak

- Spitsmijden (d.m.v. geld of tijd)
- Bedrijvenaanpak: mobiliteitsconvenant IJburg en Zeeburgereiland
- Mobiliteitsmakelaar

Tijdelijk OV

- Tijdelijk OV Centrumeiland

Ketenmobiliteit

- Fietshub op Rietlandpark
- P&R Bedrijvenstrook

Gedragsbeïnvloeding en smart mobility grijpen vaak op landelijk niveau aan, werken door via sociaaleconomische actoren of via grote vervoerders. Het palet mogelijke maatregelen op het niveau van een gebied als de oostflank is daarom vooralsnog beperkt tot de hieronder genoemde maatregelen G1 t/m G3. Daarnaast zijn ook maatregelen denkbaar die om verdere uitwerking vragen in stedenbouwkundige plannen en stedelijke beleidsdocumenten van andere maatschappelijke sectoren (paragraaf 4.5).

G1 Parkeernorm 0,3 in Sluisbuurt en Baaibuurt

Met de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan voor de Sluisbuurt is gekozen voor een parkeernorm van gemiddeld 0,3 parkeerplaats per huishouden. Het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) bevestigt dat het hanteren van zo'n beperkte parkeernorm een van de meest effectieve maatregelen is voor het terugdringen van autoverkeer. De toekomstige Baaibuurt ligt net zo dicht bij de binnenstad, en zijn net zo goed door OV ontsloten, als de Sluisbuurt. Daarom wordt voorgesteld om daar dezelfde lage parkeernorm te hanteren.

G2 Parkeren op afstand Sluisbuurt

Het Stedenbouwkundig Plan voor de Sluisbuurt heeft ook de keuze gemaakt om een deel van de parkeerplaatsen in garages te realiseren die op afstand van de woningen staan. Doordat een deel van de huishoudens geen auto direct bij de woning heeft staan wordt een effectieve drempel opgeworpen om korte ritten met de auto af te leggen.

G3 E-fiets stimuleringsprogramma IJburg 2e fase

IJburg 2e fase ligt op ruwweg 10 kilometer fietsafstand van de binnenstad. Andere perifere locaties in en om de stad hebben al laten zien dat de e-bike zulke langere afstanden voor veel mensen heel goed overbrugbaar maakt. Een e-bike stimuleringsprogramma kan (meer) IJburgers van de 2e bouwphase overhalen om met de fiets naar stad of werk te gaan. Dit stimuleringsprogramma zou concreet moeten worden opgetuigd voordat de tenders voor de woningbouw worden uitgeschreven, zodat eventuele eisen daarin kunnen worden opgenomen. Denk bijvoorbeeld aan passende lokale fietsverbindingen, een financiële stimulans, maar bovenal goede stalling- en oplaadvoorzieningen.

4.5 Nader uit te werken maatregelen

Naast het samenhangend maatregelenpakket zijn aanvullende maatregelen geïnventariseerd die een wezenlijke toevoeging zijn op het pakket, maar nog wel nadere uitwerking vergen. In het algemeen zijn deze maatregelen minder eenduidig door te rekenen in het VMA verkeersmodel, maar ze hebben wel degelijk effect op het mobiliteitsgedrag. Een groot deel van dat mobiliteitsgedrag is gewoontegedrag. Het meest kansrijke moment om dat te doorbreken is tijdens een ingrijpende gebeurtenis, zoals een verhuizing. De ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg 2e fase bieden dan ook volop kansen.

In de loop van 2018 worden deze aanvullende maatregelen een stap verder gebracht in samenwerking met medewerking van V&OR, het stedelijk Programma Fiets, de stedenbouwkundige planteam van de gebieden, CTO en het team Smart Mobility van de Vervoerregio. De uit te werken maatregelen zijn in onderstaande thema's ingedeeld. Een groot deel van het verkeer op –vooral- het Zeeburgereiland is doorgaand verkeer. Indien een deel van onderstaande maatregelen ook elders in de stad ingevoerd kunnen worden zou dat ook de verkeersdruk op Zeeburgereiland verlagen. Deze zomer wordt het plan van aanpak voor de vervolg aanpak afgerond, hierin ook een voorstel voor de hoe de nader uit te werken maatregelen worden opgepakt (zie ook hoofdstuk 9) .

Thema: Stedenbouw en Smart Mobility

- Hogere dichtheden rondom OV-haltes, aantrekkelijke looproutes naar haltes en haltes als hubs voor fiets en dagelijkse functies.
- Parkeren op afstand voor IJburg 2 en de Baaibuurten.
- Alternatieven voor privéauto: deelauto, deelbakfiets en deelfietsen.
- In tender mobiliteitsabonnementen meenemen (MaaS)
- Adaptieve stedenbouw
- Bewonersaanpak
- Proeftuin Smart mobility en gebiedsontwikkeling

Thema: Logistiek

- Venstertijden goederenvervoer buiten de spits
- (Bouw)logistiek over water
- Spitsmijden vracht- (en bouw)verkeer

Thema: gedrag & bedrijvensaanpak

- Spitsmijden (d.m.v. geld of tijd)
- Bedrijvensaanpak: Mobiliteitsconvenant IJburg en Zeeburgereiland
- Mobiliteitsmakelaar

Thema verkeersmanagement

- Verkeersmanagement: DRIP's

Thema: tijdelijk OV

- Tijdelijk OV Centrumeiland

Thema: ketenmobiliteit

- Fietshub op Rietlandpark
- P+R bedrijvenstrook

4.5.1. Stedenbouw en smart mobility

Aan dit thema wordt met name gewerkt met de stedenbouwkundige planteam en de smart mobility teams bij CTO, de Vervoersregio en de Metropoolregio. Concrete maatregelen waaraan wordt gewerkt staan hieronder beschreven.

A. Naar multifunctionele OV-hubs: bouwdichtheden, voorzieningen en looproutes

In het vastgestelde stedenbouwkundig plan voor de Sluisbuurt is al sprake van een hoge dichtheid in combinatie met diverse voorzieningen. Aan de stedenbouwkundige uitwerking van de Baaibuurt en IJburg 2 wordt nog gewerkt, waarbij wordt onderzocht of de woon-, werk- en functiedichtheden rondom OV-haltes hoger kunnen worden. Hierdoor vindt er clustering plaats rondom de plek waar duurzame mobiliteit beschikbaar is, waaronder een goede fietsenstalling en eventueel deelfietsen voor bezoekers.

B. Parkeren op afstand voor IJburg 2e fase en de Baaibuurt

Waar ingezet wordt op de fiets en openbaar vervoer om de hoek, wordt de auto op enige afstand geplaatst. Hierdoor ontstaan leefbare autoluwe straten en wordt het mobiliteitsgedrag richting een duurzame manier van verplaatsen 'gestuurd'. Voor korte verplaatsingen neemt men minder snel de auto. Bij de parkeerplaatsen op afstand worden ook fietsenstallingen ingericht.

C. Alternatieven voor privéauto: deelauto, deelbakfiets en deelfiets

Door een lage parkeernorm zullen veel huishoudens afzien van de aanschaf van een auto. Voor incidenteel gebruik is een auto echter wel zinvol. Deelauto's kunnen in deze behoefte voorzien. Voor binnenstedelijke ritjes, waar wat meer bagage mee moet, kan een deelbakfiets handig zijn. Er wordt een onderzoek gestart om te kijken hoe deelauto's en deelbakfietsen in de wijken geïntegreerd kunnen worden. Voor bezoekers kan een deelfiets een welkom verlengstuk zijn van hun openbaar vervoer- of autoreis.

D. Mobility as a Service (MaaS) in bouwteners

Voor bewoners wordt gezocht naar een systeem waarin zij niet meer vast zitten aan

één vervoersysteem, maar bijvoorbeeld met een abonnement afwisselend en naadloos gebruik kunnen maken van (deel)auto's, (deel)fietsen en openbaar vervoer: mobiliteit als dienst. Er wordt een onderzoek gestart hoe in tenders van ontwikkelingslocaties mobiliteitsdiensten voor bewoners meegenomen kunnen worden.

E. Adaptieve stedenbouw

De verwachting is dat mobiliteit de komende jaren gaat veranderen met de komst van nieuwe vervoermiddelen (elektrisch, zelfrijdend, kleiner). Dat geldt niet alleen voor persoonlijk vervoer, maar ook voor goederentransport. Vervoermiddelen gaan daardoor andere eisen stellen aan de ruimte. Bijvoorbeeld een andere inrichting van de openbare ruimte. Hierdoor ontstaat ander, minder of meer ruimtegebruik. Samen met stedenbouwkundigen wordt uitgewerkt hoe de straten in de nieuwe plangebieden adaptief gemaakt kunnen worden om hierop voorbereid te zijn.

F. Proeftuin smart mobility en gebiedsontwikkeling

Nieuwe technologieën op het gebied van mobiliteit kunnen bijdragen aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied. Voorgesteld wordt om een plangebied aan te merken als proeftuin waarin gekeken kan worden welke smart mobility concepten succesvol zijn. Daarbij wordt specifiek gekeken naar een optimale relatie tussen stedenbouw en mobiliteit.

4.5.2 Thema logistiek

Bij dit thema wordt gekeken hoe de hinder van vracht- en bestelvervoer verminderd kan worden in het plangebied. Vooralsnog zijn daarvoor drie concrete maatregelen geïdentificeerd die komende tijd worden uitgewerkt.

Venstertijden goederenvervoer

Voor goederenvervoer op IJburg en Zeeburgereiland worden venstertijden uitgewerkt voor drie vervoersgroepen: het aanleveren aan goederen aan winkels, het leveren van goederen aan woningen en bouwverkeer. Daarbij wordt de effectiviteit van deze maatregel op de verkeerssituatie gemonitord.

(Bouw)logistiek over water

Daarnaast wordt onderzocht of verkeer over water een alternatief is dat beter kan worden benut. Voor de hand liggend is bouwverkeer per schip, maar ook ander vervoer kan over water gebeuren.

Spitsmijden bouwverkeer

Naast de eerdergenoemde venstertijden wordt onderzocht of in bouwteners de eis kan worden opgenomen dat bouwverkeer buiten de spits wordt afgewikkeld.

4.5.3 Thema gedrag en bedrijvenaankpak

Dit thema richt zich op bedrijven die zich in het plangebied komen vestigen. Vestiging op een nieuwe plek, met soms nieuwe medewerkers, is een goed moment om na te denken over het reisgedrag van medewerkers.

Spitsmijden

De bereikbaarheid staat vooral tijdens de spitsen onder druk, zowel per openbaar vervoer als met de auto. Daarom is het een onderzoek waard of werkgevers bereid zijn iets te organiseren met bijvoorbeeld kinderopvang en het verruimen van openingstijden, waardoor medewerkers voor of na de spits kunnen vertrekken. Handen en voeten geven aan zulke ideeën gebeurt via de bedrijvenaankpak of via een mobiliteitsmakelaar.

Interessant voorbeeld voor spitsmijden is het gesprek dat nu met InHolland wordt gevoerd over hun geplande vestiging op Zeeburgereiland. Met InHolland worden afspraken gemaakt om de lessen buiten de spits te laten beginnen, waardoor de IJtram in de ochtendspits wordt ontlast.

Mobiliteitsconvenant IJburg en Zeeburgereiland

Voorgesteld wordt om met huidige en nieuwe bedrijven in gesprek te gaan over het reisgedrag van hun medewerkers. Voordat bedrijven zich komen vestigen is het raadzaam afspraken te maken met de exploitanten van bedrijfsruimtes, met name over fietsparkeerplekken. Daarnaast wordt met werkgevers gesproken over het stimuleren van OV-gebruik en het aanpassen van werktijden, zodat medewerkers buiten de spits kunnen reizen.

Mobiliteitsmakelaar

Een nieuw in te zetten 'mobiliteitsmakelaar' staat centraal in de uitvoering van de bedrijvenaankpak en kan daarnaast fungeren als aanspreekpunt voor bedrijven en eigenaren van bedrijfspanden. Een soortgelijke makelaar zou ook voor bewoners kunnen worden ingezet. Deze zou zich onder meer bezig kunnen houden met het stimuleren van e-bikes en mobility as a service (MaaS).

4.5.4 Thema verkeersmanagement

Binnen dit thema wordt gekeken hoe het huidige netwerk van wegen en OV-lijnen beter benut kan worden. Concrete maatregel die nader wordt uitgewerkt is:

Verkeersmanagement met DRIP

Bewoners en bezoekers van IJburg hebben de keuze tussen een westelijke route via de IJburglaan of een oostelijke route via de Fortdiemerdamweg. Vanwege de drukte aan de westkant en vooral ook de drukte op de A10 is het wenselijk om mensen te verleiden de oostelijke route te nemen. Dynamische routeinformatie panelen (DRIP) kunnen daarbij helpen. Automobilisten zien daarop in een oogopslag de reistijd van beide routes. Nieuwe bewoners op het Strandeiland zouden vanaf dag één geïnformeerd moeten worden over de optie van de oostelijke route, voordat men uit gewoonte de westelijke route neemt. Daarom is het van belang om de matrixborden snel na oplevering van de eerste woningen te plaatsen.

4.5.4 Thema tijdelijk openbaar vervoer

Het is de ambitie om de oplevering van woningen op het Zeeburgereiland en IJburg 2e fase gelijk op te laten lopen met de bereikbaarheid met het OV. De ervaring leert dat bewoners in dat geval eerder geneigd zullen zijn om hun gedrag aan te passen en voortaan het OV te nemen. Op enkele plekken zal definitief OV niet meteen bij oplevering beschikbaar zijn en tijdelijke maatregelen nodig. Opties zijn een tijdelijke aanpassing van lijn 66, pendelbussen en een upgrade van de fietsenstalling bij de eindhalte van de IJtram.

Tijdelijk OV Centumeiland

Het Centumeiland IJburg is een voorbeeld van eerdergenoemde maatregel. De eerste woningen worden daar in het 1e kwartaal van 2019 betrokken, terwijl de IJtramhalte op het Centumeiland en de HOV-verbindingen naar Bijlmer en Weesp pas in 2022 beschikbaar zijn. De huidige eindhalte van de IJtram is voor een deel van het Centumeiland prima te lopen, maar een deel van de woningen staat op 1,2 kilometer afstand van die halte.

4.5.5 Thema ketenmobiliteit

Binnen dit thema ketenmobiliteit wordt gekeken hoe de modaliteiten fiets, OV en auto beter op elkaar kunnen aansluiten. In dat geval wordt het immers aantrekkelijk om van deur tot deur verschillende opeenvolgende vervoermiddelen te gebruiken. Hieronder staan twee uit te werken maatregelen genoemd.

Fietshub op Rietlandpark

De IJtram verbinding tussen IJburg en het Centraal Station heeft een hoge kwaliteit, maar niet alle bestemmingen liggen direct rondom de haltes. Om het voor/na transport van deur tot deur te verbeteren wordt de mogelijkheid van een 'fietshub' op het Rietlandpark onderzocht. Daar staan fietsenstallingen met (deel)fietsen waarmee men gemakkelijk naar de bestemming kan fietsen. Gegeven de afstand naar de binnenstad heeft zo'n hub vooral nut voor bewoners en bezoekers van IJburg.

P+R bedrijvenstrook

Momenteel zijn er twee Park+Ride voorzieningen op de Zuiderzeeweg, maar deze zullen op termijn verdwijnen. Een nieuwe P+R is gepland in de bedrijvenstrook bij de Sportheldenbuurt. De P+R heeft niet direct voordelen voor de bereikbaarheid van het plangebied, maar is wel belangrijk voor de bereikbaarheid van de stad.

4.6 Mogelijke optimalisaties toekomst (OV en fiets)

Naast de in paragraaf 4.1 t/m 4.5 behandelde bereikbaarheidsmaatregelen zijn in het onderzoek ook enkele opties naar voren gekomen die nu nog niet aan de orde zijn, maar wel verstandig om in het achterhoofd te houden voor de toekomst.

OV naar Zaandam en Amsterdam-Zuid

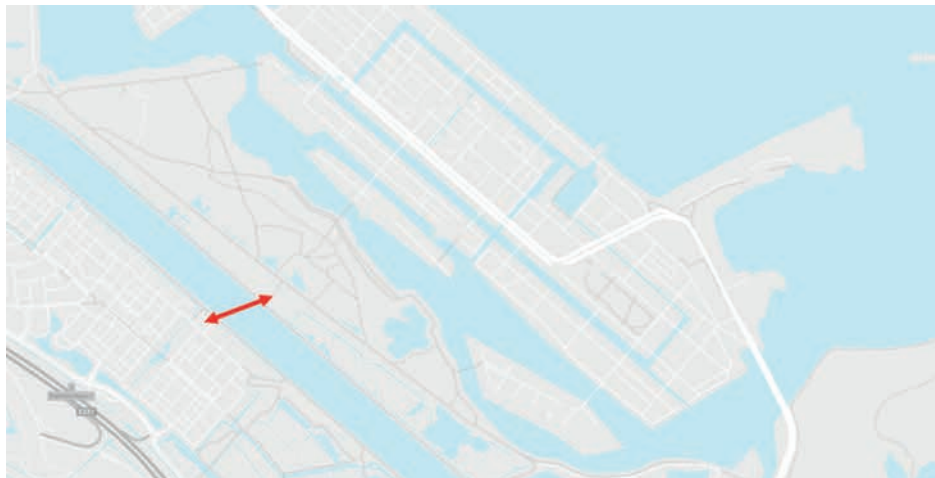
Uit het verplaatsingsonderzoek OViN en de prognoses van het VMA verkeersmodel blijkt dat IJburg en Zeeburgereiland een sterke relatie hebben met de Zaanstreek en Amsterdam-Zuid. Volgens berekeningen van het VMA is het aantal autoverplaatsingen naar beide bestemmingen hoog, ook nadat de maatregelen uit voorgaande paragrafen zijn genomen. Ongeveer 3.500 autobewegingen per dag gaan naar Amsterdam-Zuid (meer dan het gemiddeld percentage naar stadsdelen) en ongeveer 2.500 autobewegingen naar de Zaanstreek (dit is 78% van het aantal verplaatsingen). Uit de OV reistijdenanalyse blijkt dat de reistijd naar Station Zuid per OV of fiets bijna 2 keer zo lang duurt als met de auto. Voor station Zaandam is dit 1,5 maal.

Na uitvoering van het samenhangend maatregelenpakket (waaronder de nieuwe HOV verbindingen) zal die scheve verhouding iets gunstiger moeten uitvallen. Met een overstap op Bijlmer Arena of via de nieuwe HOV-verbinding over de Amsterdamse brug, ontstaat dan een snelle verbinding naar station Zuid. Verdere optimalisaties in de toekomst zijn denkbaar, zoals het door laten rijden van bus 37 naar station Zuid (in plaats van Amstel waar hij nu stopt). Ook voor het openbaar vervoer naar Zaandam kan onderzocht worden welke optimalisaties mogelijk zijn.

Nieuwe fietsverbinding naar Diemen

De huidige fietsverbinding vanuit IJburg naar Diemen en verder is niet optimaal qua afstand. Er zijn meerdere opties bekeken voor een meer directe route. De minst ingrijpende optie staat getekend Figuur 27. Meer naar het oosten kan deze brug eventueel reistijdwinst bieden voor inwoners van IJburg 2e fase, maar daarvoor zouden extra verbindingen nodig zijn tussen het Diemerpark en IJburg.

Deze nieuwe fietsverbinding zit nu niet in het samenhangend maatregelenpakket omdat de reistijdwinst te klein wordt geacht in vergelijking tot andere fietsmaatregelen. De maatregel zou wel een toekomstige optimalisatie kunnen zijn voor een snellere verbinding tussen IJburg en de treinstations Diemen en Diemen-Zuid.



Figuur 27: Eén van de opties voor een nieuwe fietsverbinding van IJburg naar Diemen. Ook aanliggende fietspaden zullen aangepast moeten worden

IJtram route in binnenstad optimaliseren

In het samenhangend maatregelenpakket wordt de IJtram onder handen genomen, maar mogelijke optimalisaties op de route door de binnenstad zijn daarbij buiten beschouwing gebleven. Zulke optimalisaties zijn wel degelijk denkbaar. Zo rijdt de tram nu nog een ronde over de Prins Hendrikkade. Daar lijkt tijdswinst te halen. Daarnaast kunnen we een toekomstig knelpunt verwachten bij het kruispunt met de Kattenburgerstraat. Met de komst van de geplande Javabrug komen 30.000 fietsers per etmaal naar dit kruispunt. De combinatie van deze aantallen fietsers, de IJtram en het autoverkeer vormt mogelijk een knelpunt op dit kruispunt, zowel voor de doorstroming als de verkeersveiligheid.

Fietsroute over de strekdam

Tussen Zeeburgereiland en Buiteneiland ligt gedeeltelijk een strekdam. Als het Buiteneiland wordt ontwikkeld ligt er een mogelijkheid om deze strekdam in gebruik te nemen als fietsroute. Deze route levert echter voor relatief weinig woningen reistijdwinst op, dus zou vooral recreatief van aard zijn.



Figuur 28: optionele fietsroute over de strekdam

Toekomstige uitbreiding metronet

In de toekomst zouden twee metroverbindingen interessant kunnen zijn voor het plangebied. Het zou dan gaan om het doortrekken van:

1. Een eventuele Oost/Westlijn naar het Zeeburgereiland;
2. De metro van station Diemen-Zuid naar IJburg 2. Het gaat in deze 'Diemertak' om een aftakking van metro 53 ter hoogte van Diemen-Zuid. Deze doortrekking zou de eerste fase kunnen zijn van een uiteindelijke IJmeerlijn naar Almere.

Er is voor dit Mobiliteitsplan geen verder onderzoek gedaan naar deze metroverbindingen. In bijlage 1 staat een lijst met maatregelen die niet verder zijn onderzocht, of wel zijn onderzocht maar nu niet wenselijk bleken. Daarin staat ook de metroverbinding tussen Diemen-Zuid en IJburg genoemd.





5. Fasering

In het vorige hoofdstuk is het mobiliteitspakket beschreven dat nodig is om de bereikbaarheid van de gebieden, Zeeburgereiland en IJburg, tussen nu en 2038 te borgen. Uit knelpuntanalyses is echter naar voren gekomen dat niet alle maatregelen op hetzelfde moment nodig zijn. Voorgesteld wordt om adaptief te werk te gaan, met een programmatische aanpak, en periodiek te bepalen of we met dit pakket nog op de goede weg zitten, of dat bijstelling is vereist.

Dit vraagt om monitoring van de voortgang van de gebiedsontwikkeling, de infra-projecten en de actuele bereikbaarheid van het gebied. Monitoring strekt zich ook uit tot het volgen van belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen met een direct effect op verkeer en vervoer. Deze kunnen technologisch van aard zijn (zelfrijdend vervoer en MaaS) of macro-economisch (ontwikkelingen woningmarkt, fiscaal beleid). Zowel monitoring als voortschrijdend inzicht, in latere fasen van het PBI, kunnen ervoor zorgen dat maatregelen uit dit pakket worden aangepast.

Mijlpalen gebiedsontwikkeling

In de strategische planning (zie bijlage 2) is een overzicht gemaakt van de belangrijkste mijlpalen van de gebiedsontwikkelingsprojecten (conform gemeentelijke Plaberum-systematiek) en de voorgestelde inframaatregelen (conform gemeentelijke PBI-systematiek). Daaruit blijkt een continue wisselwerking tussen de gebiedsontwikkeling (inclusief juridisch planologische mijlpalen zoals vaststelling bestemmingsplan), infrastructuurprojecten en de bereikbaarheid. Die wisselwerking spitst zich veelal toe op de volgende aspecten: proces, beschikbaarheid, BLVC¹⁶ en imago (zie bijlage 2).

Kantelpunten

Vanuit de gebiedsontwikkeling en de capaciteit van het OV- en autonetwerk is een aantal kantelpunten in de planning aan te geven:

Jaar	Mijlpalen, besluiten en maatregelen
2018	- Capaciteit IJtram ontoereikend in de spits - Capaciteit IJburglaan tussen A10 en Haveneiland ontoereikend in de spits
2021	- Start oplevering woningbouw Sluisbuurt
2023	- Start oplevering woningbouw Strandeiland
2028	- Capaciteit IJtram met verlengde tramstellen ontoereikend in de spits - Capaciteit A10 west ontoereikend

¹⁶ Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie

Een kantelpunt treedt op als de gebiedsontwikkeling een kritisch punt bereikt waarop het *dan bestaande* OV- of wegennet de groei niet meer aankan. Rond zo'n kantelpunt moeten dus een of meer maatregelen uit het samenhangend pakket zijn getroffen om de capaciteit van OV en wegennet verder te vergroten. Op basis van deze kantelpunten is de strategische planning opgesteld. We maken onderscheid tussen maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn.

Korte termijn maatregelen (2018 – 2020)

Op dit moment is al sprake van knelpunten t.a.v. de capaciteit van tram 26, de doorstroming van lijn 37, en in de spitsuren congestie tussen de oostelijke aansluiting van de A10 en het Haveneiland. Dit betekent dat op korte termijn wordt gewerkt aan:

- Het optimaliseren van buslijn 37 (Oosttangent) en de IJtram (aanschaf extra tramstellen, sneller in-/uitstapregime);
- Het openstellen van de Overdiemerweg voor autoverkeer;
- Direct na vaststelling van dit Mobiliteitsplan wordt een startnotitie voor de (gedeeltelijke) verbreding van de IJburglaan tussen A10 en Haveneiland opgesteld.

Middellange termijn maatregelen (2021 – 2022)

Voor de middellange termijn wordt ervoor gezorgd dat de Sluisbuurt en het Strand-eiland goed aangesloten worden op het OV- en wegennet:

- Rondom de start oplevering van de Sluisbuurt (2021) wordt het nieuwe kruispunt met de Zuiderzeeweg/Sportheldenbuurt gerealiseerd, de kruising van de IJburglaan/Bob Haarmslaan en de kruising IJburglaan/M. Baronstraat;
- Rondom de start oplevering van het Strandeiland (2023) wordt de IJtram doorgetrokken naar IJburg 2e fase en beginnen de HOV busdiensten naar Bijlmer Arena en Weesp.

Lange termijn maatregelen (vanaf 2023)

In de voorgaande hoofdstukken werd al geconstateerd dat de IJtram in 2028, ondanks dubbele tramstellen en andere optimalisering, echt aan zijn maximale

capaciteit zit. Naast de HOV busdiensten naar Bijlmer Arena en Weesp wordt voor de lange termijn daarom toegewerkt naar:

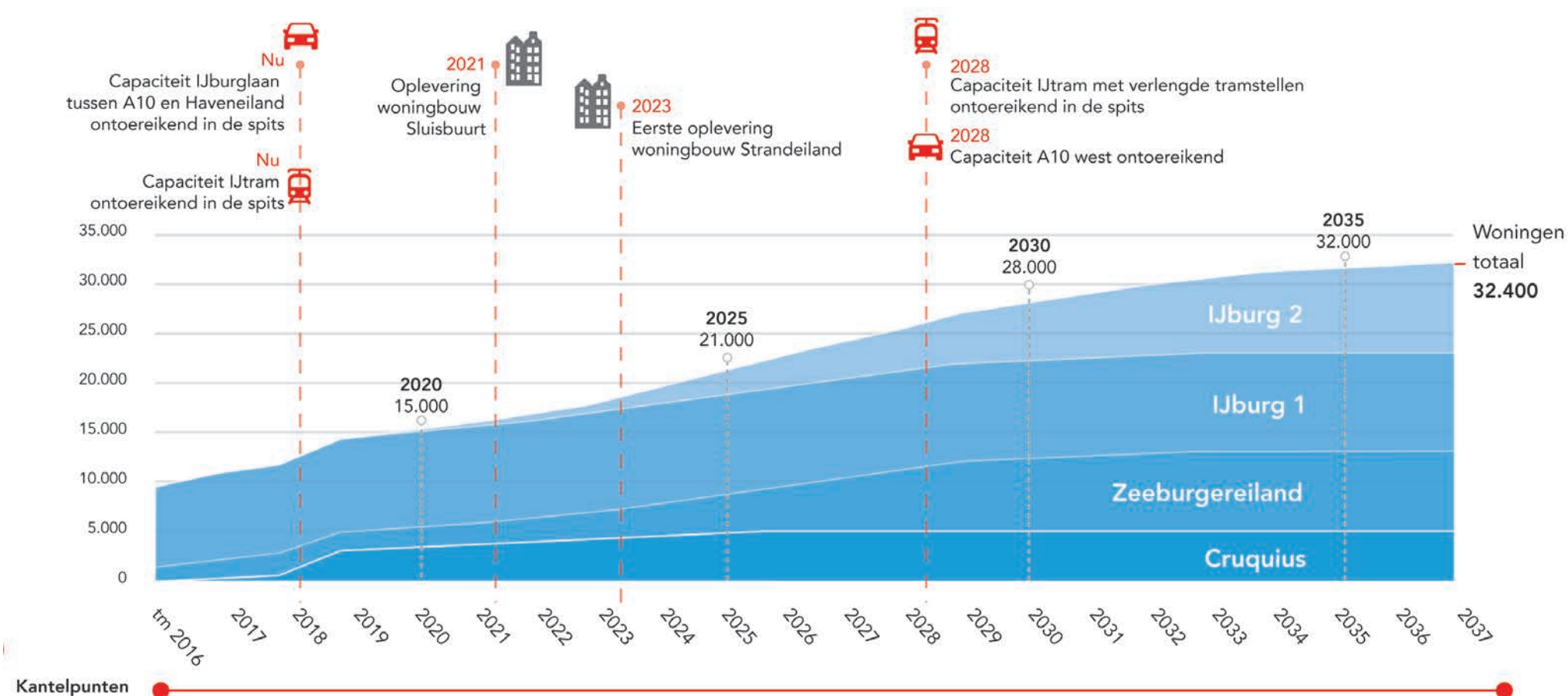
- Verdere doortrekking van de IJtram naar de eindhalte op IJburg 2e fase;
- Een HOV-verbinding Indische Buurt-Zeeburgereiland;
- De nieuwe geïntegreerde IJtramstalling;
- Bushalte t.h.v. Schellingwouderbrug;
- Variant fietsverbinding Sluisbuurt oostzijde stad;
- Verbetering op/afritten fietsroute Amsterdamsebrug;
- Ingebruikname (gedeeltelijk) verbrede IJburglaan;
- Tram ongelijkvloers oprit A10 (westzijde);
- Aanpassen van de toe/afritten van de A10 en mogelijk verbreding van een stuk A10.

Planvorming voor de eerste drie complexe projecten is reeds gestart met het vaststellen van de startnotitie in februari 2018. Gekoppeld aan de HOV-verbinding naar de Indische Buurt wordt ook gewerkt aan de verbetering van de fietsverbinding naar/aan de Amsterdamsebrug. Daarnaast wordt gewerkt aan het vervolgonderzoek naar een verbeterde fietsverbinding Sluisbuurt waarvan de verbetering van de Amsterdamsebrug één van de varianten is. De planvorming voor een verbeterde fietsverbinding zal 4-5 jaar duren. Het streven is daarom om die planvorming zo snel mogelijk op te pakken na vaststelling van dit Mobiliteitsplan, zodat toekomstige bewoners van de Sluisbuurt kunnen anticiperen op de komst van deze mogelijke fietsroute.

Wat betreft de automaatregelen zal in 2024 de (gedeeltelijk) verbrede IJburglaan in gebruik worden genomen en wordt de IJtram tussen 2024 – 2027 ongelijkvloers gemaakt ter hoogte van de toerit naar de A10. Daarnaast wordt in samenwerking met Rijkswaterstaat toegewerkt naar het aanpassen van de toe/afritten van de A10 en de verbreding van een stuk A10 aan de westkant van het traject over het Zeeburgereiland. Onderzocht wordt of dat rond 2028 gereed kan zijn.

Naast bovenstaande maatregelen worden twee maatregelen alleen uitgevoerd als monitoring uitwijst dat ze noodzakelijk zijn: een ongelijkvloerse kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan en het aanpassen van de aansluiting op de provinciale weg richting Muiden.

In Figuur 29 en 30 staan de belangrijkste mijlpalen op hoofdlijnen weergegeven. Figuur 31 gaat dieper in op de samenhang tussen alle maatregelen en de mijlpalen uit de gebiedsontwikkeling.



Figuur 29: Samenhang woningbouwontwikkeling en bereikbaarheid

Figuur 31: Overzicht samenhang gebiedsontwikkeling en maatregelen bereikbaarheid in de tijd

Jaar	Samenhang Mijlpalen
2019	Capaciteit IJtram en capaciteit IJburglaan (tussen A10 en Haveneiland) onder druk hangt samen met: - Optimalisatie IJtram korte termijn - Optimalisatie Oosttangent in gebruik - Start planvorming (gedeeltelijk) verbreden IJburglaan
2019	Go-besluiten voor gebiedsontwikkeling Strandeiland en Bedrijvenstrook Zeeburgereiland hangen samen met: <i>PBI voorkeursbesluiten:</i> - IJtram verlenging - HOV IJburg - Bijlmer Arena - HOV bus Weesp <i>PBI-startbesluiten:</i> - Tram ongelijkvloers - Verbreding oprit A10 - Verbreding IJburglaan
2021	Eerste oplevering woningbouw Sluisbuurt hangt samen met: - Aanpassingen kruisingen IJburglaan met Bob Haarmslaan en M. Baronlaan - Aanpassing Zuiderzeeweg-Sluisbuurt en Sportheldenbuurt gereed - Go-besluit variant fietsverbinding Sluisbuurt oostzijde stad
2023	Eerste oplevering woningbouw IJburg 2 hangt samen met: Ingebruikname: - IJtram verlenging 1e fase - HOV bus naar Bijlmer Arena in - HOV bus Weesp in gebruik
2024	2024 Hangt samen met: - Ingebruikname Verbrede IJburglaan
2028	25.000 woningen en start oplevering IJburg 2 tweede fase hangt samen met: - Ingebruikname IJtram verlenging 2e fase - HOV Indische buurt - Zeeburgereiland - IJtramstalling - Variant verbetering (op- & afritten) Amsterdamsebrug gereed - Ongelijkvloerse tramkruising in gebruik - Mogelijk extra rijstrook binnenring A10 en toe- en afritten in gebruik

Figuur 30: Samenhang woningbouwontwikkeling en bereikbaarheid



- In gebruik
- GO
- Voorbereiding
- Start planv.

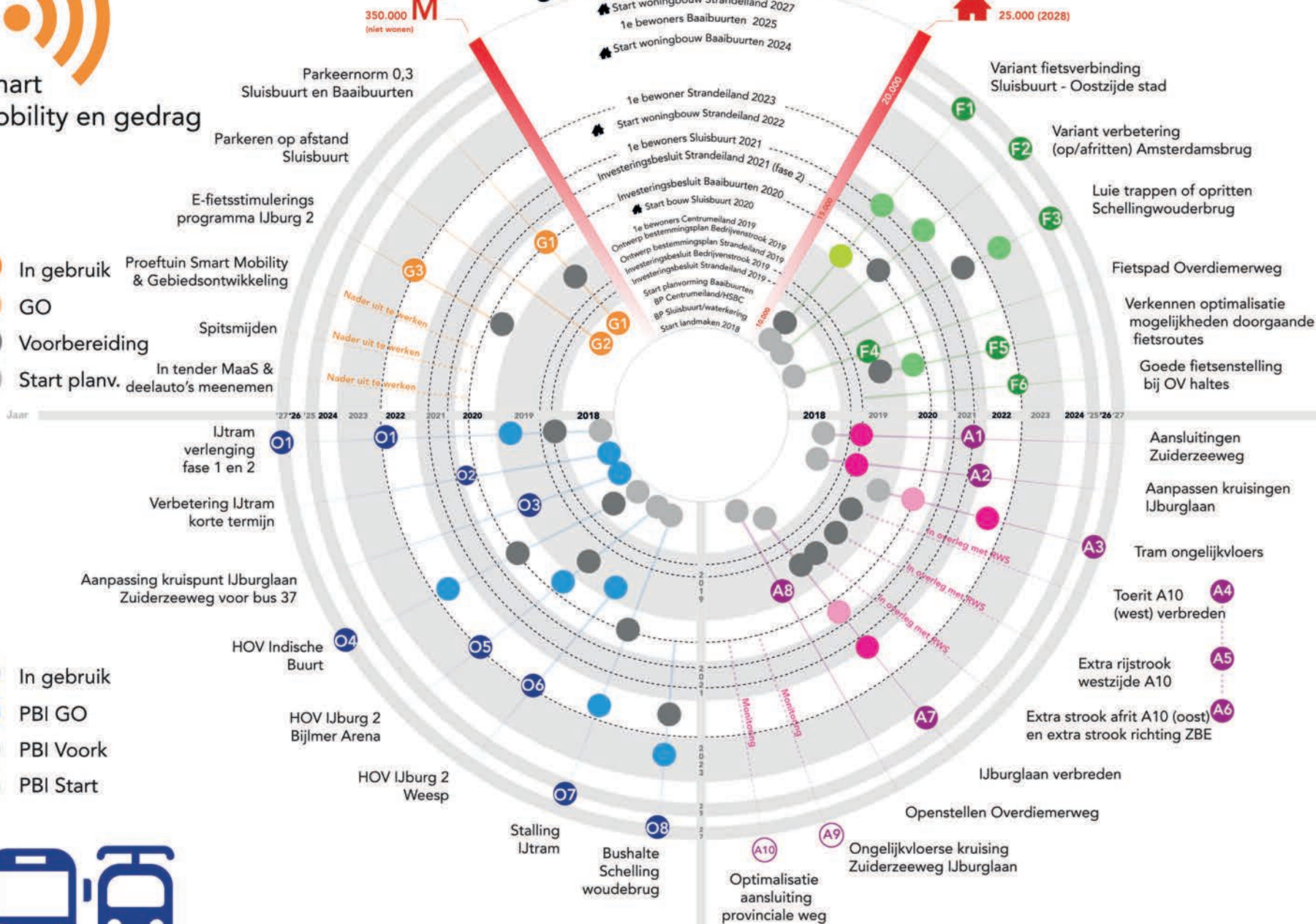
- In gebruik
- PBI GO
- PBI Voorkeur
- PBI Start
- MP Agenda

- In gebruik
- PBI GO
- PBI Voorkeur
- PBI Start

- In gebruik
- PBI/MIRT GO
- PBI Voorkeur
- PBI/MIRT Start
- MP Agenda



Gebiedsontwikkeling t/m 2028



6. Financiering

Bij het samenhangend maatregelpakket zijn op een relatief hoog abstractieniveau ramingen en inschattingen gedaan om zicht te krijgen op de investeringen in de komende 20 jaar. Het gaat hier met nadruk om ramingen met een grote mate van onzekerheid. Het programma heeft immers een lange looptijd en veel maatregelen zitten nog in de voorbereidende fase. Vanaf de PBI-2 fase (nota's van uitgangspunten en variantenkeuzes) wordt die onzekerheid, volgens de SSK kostenraming systematiek, een stuk kleiner met de concrete uitwerking van maatregelen.

Globale raming

De totaal benodigde investeringen zijn globaal geraamd op € 645 miljoen, exclusief ingrepen aan de A10. De verdeling van de investeringen over de vervoersmodaliteiten is globaal:

OV maatregelen: 55%

Fiets maatregelen: 27%

Automaatregelen: 18%

Raming en financiering van de 'nader uit te werken maatregelen' en 'aanvullende maatregelen' (zie hoofdstuk 4) zitten niet in deze scope. Dit geldt ook voor maatregelen die eventueel elders in de stad nodig zijn ten gevolge van ingrepen op Zeeburgereiland en IJburg.

Dekkingsmogelijkheden

De financiële dekking van het samenhangend maatregelenpakket ligt voor het grootste deel bij de Vervoerregio Amsterdam (BDU), de gemeentelijke gebiedsontwikkeling (Vereveningsfonds en grondexploitaties) en het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF). Voor de korte termijn maatregelen is reeds dekking of er wordt nog dit jaar een uitvoeringsbesluit voor genomen. In totaal gaat het hierbij om circa € 28 miljoen.

De beoogde dekking voor de investering van ca. € 645 miljoen komt vanuit de VRA (BDU), het SMF en een combinatie van grondexploitatie en reserve Vereveningsfonds. De geraamde dekking van de VRA (BDU) bedraagt ca. € 275 miljoen en die van het SMF bedraagt ca. € 124 miljoen. De geraamde dekking uit de combinatie van grondexploitatie en reserve Vereveningsfonds bedraagt € 243 miljoen.

In september 2017 is, bij de besluitvorming over het Investeringsbesluit Sluisbuurt, door de gemeenteraad het besluit genomen een specifieke bestemmingsreserve in het Vereveningsfonds te vormen ad € 100 miljoen. Deze specifieke bestemmingsreserve komt ten laste van het algemene deel van de reserve Vereveningsfonds en dient ter dekking om grote voorinvesteringen voor mobiliteit die direct samenhangen met de ontwikkeling van de Sluisbuurt of een causaal verband hebben. Hierbij moet rekening worden gehouden dat deze bestemmingsreserve dient om eventuele tegenvallers bij de aanleg van Sluisbuurt op te vangen.

Daarnaast is bij het Investeringsbesluit Sluisbuurt een bedrag van € 175 miljoen aangemerkt als geraamde bijdrage ten behoeve van de infrastructuurmaatregelen voor de bereikbaarheid van IJburg/Zeeburgereiland, waaronder middelen voor fietsinfrastructuur, uitbreiding openbaar vervoer en het oplossen van knelpunten voor autoverkeer. Hierbij wordt opgemerkt dat conform de huidige besluitvorming de € 175 miljoen is aangedragen als suggestie voor een bijdrage aan mobiliteit, maar het is feitelijk een geraamd opbrengstpotentieel wat toekomt aan het Vereveningsfonds na afsluiten van de grondexploitatie.

Voor de maatregelen aan de A10 zal in overleg met Rijkswaterstaat worden gesproken over de dekkingsmaatregelen vanuit het Rijk.

Naast deze investering zal er bij oplevering van de projecten sprake zijn van extra exploitatie-, handhaving-, beheer- en onderhoudslasten, zowel voor infrabeheer als beheer openbare ruimte. In deze fase van de planvorming is daar nog geen inschatting van gemaakt.

Besluitvorming infrastructurele maatregelen

Het samenhangend pakket maatregelen wordt volgens de gebruikelijke PBI- of Plaberum systematiek voorbereid. Per projectfase krijgt het gemeentebestuur inzicht in de actuele kosten (voorbereidings- en investeringskosten) en dekkingsbronnen, op grond waarvan het bestuur beslissingen kan nemen. Alle betrokken publieke partijen spannen zich in om het samenhangend pakket maatregelen op te nemen in hun meerjarenbegroting en investeringsagenda's.

Ten behoeve van de verbreding van de A10 en de toe- en afritten zijn gemeente en Rijkswaterstaat met elkaar in overleg over de onderzoeksresultaten en welke maatregelen noodzakelijk zijn. Een volgende stap hierin is het gezamenlijk maken van een voorkeursontwerp. Dat ontwerp kan mogelijk worden ingebracht in het programma Bereikbaarheid MRA, bij de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid en/of de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad (NERDS). Daarmee volgt besluitvorming over deze maatregelen de planvormingsprocessen van het Rijk.

7. Risico's en beheersmaatregelen

Op programmaniveau worden een aantal risico's en beheersmaatregelen onderscheiden. In onderstaande tabel staan de toprisico's en bijbehorende beheersmaatregelen weergegeven. In de volgende programmafase worden deze

maatregelen verder uitgewerkt en wordt periodiek in beeld gebracht wat de stand van zaken is.

Ongewenste gebeurtenis	Oorzaak	Gevolg	Beheersmaatregel
Dekkingsbronnen zijn onvoldoende voor: • Investerings / aanleg • Exploitatiekosten • Beheer+onderhoud • Assets /materieel	• Lagere grond-opbrengsten dan verwacht • BDU gelden minder van het Rijk • Parkeeropbrengsten lager • Gemeentelijk/bestuurlijk andere prioriteiten	• Deel van de maatregelen kan niet worden uitgevoerd • Bereikbaarheid onder druk, langere wachttijden in OV en files op de weg	• Ambtelijke en politiek samenhang pakket borgen • Relevante fondsbeheerders hand in hand laten optrekken • In gezamenlijkheid zorg dragen voor beschikbaarheid budgetten • Investeren in relatie met het rijk • Tariefdifferentiatie in spits • Tariefverhoging • Team 'bijzondere financiering'
De markt kan de vraag niet aan: • utiliteitsbouw • infra: weg + spoorweg	• Economische groei Nederland: • druk op de civiele techniek/ bouwmarkt /aannemerij/ grondstoffen	• hogere of onvoldoende inschrijvingen bij aanbesteding • Vertraging woningbouw en/of infraprojecten	• Monitoren: Bij Vertraging woningbouw ook inframaatregelen vertragen en v.v. • Extra reservering maken voor meerkosten • Tijdelijke alternatieven onderzoeken
Het Rijk is onvoldoende en niet tijdig betrokken	• Veelheid aan actoren zowel bij gemeente als bij Rijk • Hesluitvorming proces kent eigen (lange) doorlooptijd	• Vertraging • Onzekerheid dekking: - Maatregelen rondom inpassing en uitbreiding A10 - Aanleg HOV-brug - Aanleg tramremise	• Vanaf het begin samen met Rijkswaterstaat om tafel • Aanspreekpunten op (gemeentelijk) project-niveau regisseren • Waar mogelijk bij bestaande gremia aansluiten, ook richting Den Haag

Ongewenste gebeurtenis	Oorzaak	Gevolg	Beheersmaatregel
Samenhangende maatregelen worden niet gelijktijdig uitgevoerd	• Woningbouwontwikkeling gaat sneller dan OV en weg/infraprojecten • Bezwarenprocedures • Politieke keuzes	• Bereikbaarheid enorm onder druk, langere wachttijden in OV en files op de weg	• Ambtelijke en politiek samenhang borgen • Bijsturing o.b.v. uitkomsten monitoring • Formuleren heldere kernboodschap met nadruk op samenhang • communicatiestrategie
Te weinig ambtelijke capaciteit	• Stedelijke ontwikkeling in de hele stad legt groot beslag op ambtelijk apparaat; • onvoldoende prioriteit in de stad	• Vertraging bij zowel gebieds-ontwikkeling als bij infra-projecten op de oostflank	• Nieuw college meegeven dat druk op de stad (uitvoering en financieel) hoog is en vermogen tot meer uitvoeren beperkt
Tegenstrijdige belangen verschillende modaliteiten in dezelfde openbare ruimte	• Prioriteiten in oplossingsruimte verschuiven van OV/fiets naar auto	• Afbreuk aan kwaliteit en vervoers-capaciteit deelprojecten HOV Oostflank	• Gebiedsgerichte samenwerking gericht op integrale oplossingen
Bereikbaarheid gebied tijdens de uitvoering is onvoldoende	• Veel gelijktijdig werk in uitvoering (bouw en infra) • Eilandenstructuur bemoeilijkt vinden alternatieve routes	• Files en opstopping tijdens uitvoering • Ernstige Imago-schade en daardoor ook belemmering uitvoering	• Bij aanbesteding BLVC-plannen en bouwlogistieke oplossingen belonen • Bouwverkeer zoveel mogelijk over water organiseren • Programma 'kwaliteit in alle fasen' organiseren • Extra budget voor tijdelijke maatregelen vrij maken

Ongewenste gebeurtenis	Oorzaak	Gevolg	Beheersmaatregel
Uitvoering infra maatregelen wordt 'gedwongen' uitgesteld	• Stadsregie legt prioriteit bij uitvoering projecten elders in de stad. De stad loopt anders vast	• Vertraging uitvoering inframaatregelen en woningbouw gaat wel door waardoor bereikbaarheid extra onder druk komt	• Goede en tijdige stedelijke afstemming • Aandacht voor BLVC binnen het gebied; intern oplossen overlast • Omgevingsmanagement op Programmaniveau organiseren
Bestuurlijk hogere woningbouwambities	• Nieuw bestuur • Toenemende druk op de woningmarkt	• Effectiviteit en samenhang van het pakket staan onder druk • Meer kosten voor bereikbaarheid	• Monitoren • Herijken pakket: aanvullende maatregelen benoemen • Extra geld voor extra bereikbaarheidsmaatregelen reserveren

Kansen

Naast risico's kunnen ook enkele interessante kansen worden benoemd:

- Technologische ontwikkelingen (AI, ICT) en smart mobility van personen en goederen kunnen mogelijk verrassende positieve gevolgen hebben voor verkeer- en vervoersstromen, waar de traditionele infrastructuur oplossingen van beton, rails en asfalt niet langer het antwoord zijn;
- De inzet op meer fietsgebruik vergroot de veiligheid en leefbaarheid van de nieuwe wijken;
- Zelfrijdend vervoer biedt kansen voor een optimale ontsluiting en een efficiënt ruimtegebruik.

8. Communicatie

Interne communicatie

Bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan zijn veel ambtelijke partijen betrokken. Afstemming heeft met betrokken stakeholders plaatsgevonden. Enerzijds door actieve deelname aan overleg, workshops en het programmateam. Anderzijds zijn diverse presentaties gegeven van de stand van zaken en de voorlopige uitkomsten van het integrale onderzoek.

Externe communicatie

De externe communicatie wordt door V&OR verzorgd. Hiervoor wordt gezamenlijk een kernboodschap geformuleerd. Bewoners en bedrijven in en om IJburg en Zeeburgereiland worden geïnformeerd met een publiekskrant/brochure en digitale media. Informatie wordt vrijgegeven na vaststelling van het Mobiliteitsplan door het college B&W en het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen zullen ook belangenorganisaties zoals de fietsersbond of een bedrijvenvereniging worden betrokken.

De gebiedsontwikkelingsprojecten en de infraprojecten verzorgen in principe elk hun eigen participatie- en communicatietraject. Daarbij wordt gewerkt volgens de Plaberum- en PBI-systematiek, waarin per planfase is vastgelegd hoe gecommuniceerd wordt met bewoners, bedrijven en gebruikers. Voor elk project wordt een communicatieplan opgesteld.

Bestuurlijke informatievoorziening

De bestuurlijke informatievoorziening over de stand van zaken van het Mobiliteitsplan gaat via de V&OR lijn, in nauwe afstemming met het ambtelijk opdrachtgeversoverleg. In de toekomst zal het bestuur ook op de hoogte worden gehouden van periodieke monitoringsresultaten en de eventueel daaruit voortvloeiende herijking van het maatregelenpakket.



9. Vervolg

9.1 Plan van aanpak programma en monitoring

In dit Mobiliteitsplan staat het samenhangend maatregelenpakket met de bijbehorende strategische planning centraal. De voortgang van de gebiedsontwikkeling vraagt ook om een bijbehorende ontwikkeling in het verkeer- en vervoersysteem. Voor het vervolg is het van wezenlijk belang dat deze samenhang in de toekomst geborgd wordt. Daartoe moeten de gebiedsontwikkeling projecten en de bereikbaarheidsprojecten hun werk onderling intensief blijven afstemmen. Voorgesteld wordt de programma organisatie voort te zetten en opdracht te geven om een plan van aanpak en een monitoringsplan op te stellen.

Programmateam en samenwerking

In het programmaplan wordt aangegeven wat het doel en de aanpak van het vervolg zijn, inclusief de programma organisatie en -financiering. Het programmateam zal zich in eerste instantie richten op regievoering, advisering en monitoring. Met de vaststelling van het Mobiliteitsplan en bijbehorend samenhangend maatregelenpakket spreken partijen de intentie uit dat zij gezamenlijk de inspanning plegen om, in hun meerjarenramingen en investeringsagenda's rekening te houden met dit pakket en bijbehorende globale ramingen. Op het moment dat een maatregel concreet richting uitvoering gaat wordt aangegeven wie de ambtelijk opdrachtgever is en hoe de dekking en risicoverdeling wordt geregeld. Daarover vindt separaat besluitvorming plaats.

Programmatistische aanpak

De komende jaren wordt gewerkt volgens een programmatistische aanpak. Essentieel onderdeel daarvan is het uitvoeren van periodieke verkeersonderzoeken voor het gehele gebied. Daarbij wordt het verkeer in beeld gebracht en welke ontwikkelingen in de toekomst te verwachten zijn. Op basis daarvan wordt een prognose gedaan over het te verwachten verkeersbeeld na 5 en 10 jaar, en soms nog verder in de tijd. Indien nodig kunnen dergelijke prognoses leiden tot aanpassingen in het

samenhangend maatregelenpakket. Op deze wijze zijn de prognoses altijd gebaseerd op de meest recente ontwikkelingen en wordt voorkomen dat alle maatregelen gebaseerd blijven op een (achterhaalde) momentopname.

Monitoring

Een nog op te stellen plan van aanpak monitoring omvat de volgende onderdelen:

- Gebiedsontwikkeling en programmatische ontwikkeling
- Infrastructurele ontwikkelingen, regionaal en lokaal
- Gebruikersprofielen en sociaaleconomische gegevens
- Technologische ontwikkelingen die invloed hebben op verkeersstromen van personen en/of goederen in de toekomst
- Afstemming met Stadsregie en andere grote uitvoeringsprojecten in de stad
- Afstemming met het fondsbeheerdersoverleg (V&OR, G&O, VRA) over de te verwachten investeringen/opbrengsten en kasstromen
- Eventuele wijzigingen van verkeersmodellen, zoals periodieke correctie van het VMA

9.2 Van mobiliteitsplan naar uitwerking

De eerste stap na vaststelling van het Mobiliteitsplan is het in gang zetten van de uitwerking van een aantal maatregelen. Er wordt reeds aan een aantal maatregelen gewerkt, zoals de openbaar vervoer maatregelen O1 t/m O7, het aanpassen van de kruisingen bij de Sportheldenbuurt, Sluisbuurt en Bedrijvenstrook (maatregel A1 en A2) en het openstellen van de Overdiemerweg in 2019 (maatregel A8).

De uiteindelijke werkzaamheden (schop in de grond) kunnen de bereikbaarheid van het gebied, de stad en de regio ook tijdelijk bemoeilijken. Daarom wordt de planning van de uitvoering afgestemd met Amsterdam Bereikbaar en Stadsregie, zowel over de uitvoeringsperiode als over tijdelijke verkeersmaatregelen.

In onderstaande tabel staat een eerste doorkijk op de nieuw op te starten werkzaamheden voor 2018/2019.

2018 - 2019	
Maatregel	Actie
F1: Fietsverbinding Zeeburgereiland – Oostelijk Havengebied	Opstellen Startnotitie + Uitvoeren Vervolgstudie naar de varianten: fietsbrug naar Sporenburg (hoge en lage variant), de opwaardering van de Amsterdamse-brug voor fietsers, fietstunnel naar Sporenburg en een fietsbrugvariant Cruquius-Borneo, of een combinatie van deze varianten t/m Voorkeursbesluit
F2: Verbetering op- en Afritten Amsterdamse brug	Aansluiten bij variantenstudie HOV Indische Buurt – Zeeburgereiland (O4)
F5: Verkennen optimalisatiemogelijkheden doorgaande fietsroutes	Verkenning + startnotitie in 2019
A3: Tram ongelijkvloers en opritten A10	Opstellen startnotitie in 2019
A4, A5 , A6: Aanpassingen bij/op A10	In samenwerking met Rijkswaterstaat verder uitwerken mogelijke oplossingsrichtingen mede in relatie tot mogelijke plaatsing op BO MIRT-lijst. Oa doorrekenen pakket auto
A7: Vergroten capaciteit IJburg laan incl. fietsbrug naast E. Heermabrug	Opstellen startnotitie + uitvoeren Variantenstudie
A9: kruispunt Zuiderzeeweg/IJburglaan	Nadere verkenning op te stellen voor optimalisatie van de langzaam-verkeer-oplossingen + verkennen variant verleggen tram naar noordelijke ligging
G3: E-fiets stimuleringsprogramma IJburg 2	Opstellen Plan van aanpak in samenwerking met gebiedsontwikkeling IJburg Strandeiland, Programma Fiets en MRA Programma Smart mobility
De nader uit te werken maatregelen	Uitwerken, haalbaarheid onderzoeken en eventueel laten landen in projecten of programma's. In samenwerking met gebiedsontwikkeling, CTO, MRA mobiliteitsprogramma

Colofon

April 2018

Bestuurlijk opdrachtgever:

P. Litjens

Ambtelijk opdrachtgever:

Noortje Smit

Contactpersoon/auteur:

Nelleke Stelling en Aart Breedts Bruijn

Kernteam Programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde

Tekstredactie:

Woordkracht 10 | Endre Timár

Vormgeving:

WisselWerking | Vanessa Rutgers

Bijlage 1

Niet-onderzochte en afgevalen maatregelen

Inleiding

Om de groei van de mobiliteit in het gebied op en rond Zeeburgereiland en IJburg op te vangen en om (toekomstige) knelpunten op te lossen is naar meerdere maatregelen gekeken. Een aantal van de onderzochte maatregelen bleek niet mogelijk of effectief. Mede gelet op de beschikbare tijd zijn andere maatregelen überhaupt niet bekeken omdat deze op voorhand weinig kansrijk leken. In deze bijlage staat een selectie van de maatregelen die zijn afgevalen of niet verder zijn onderzocht.

Niet verder onderzochte maatregelen

Openbaar vervoer

Metroverbinding Diemen – Strandeiland (IJmeerlijn / Diemertak)

Voor het verbeteren van het openbaar vervoer van en naar IJburg wordt vaak geopperd om een metroverbinding aan te leggen tussen Diemen en IJburg. Logisch, omdat het ooit de bedoeling was om IJburg te ontsluiten per metro en omdat er een reservering ligt voor de IJmeerlijn naar Almere. Een metroverbinding tussen Diemen en IJburg (de zgn. Diemertak) zou een eerste deel van deze IJmeerlijn zijn. Deze metroverbinding is echter niet meegenomen in de onderzoeken voor het Mobiliteitsplan. De redenen hiervoor zijn het betrekkelijk lage aantal inwoners aan deze lijn, de lange uitvoeringsperiode en de verwachte hoge investerings- en beheerkosten.

Voor de metrostudies die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd was in eerste instantie een longlist opgesteld. Op deze longlist stond ook de Diemertak. Deze is uiteindelijk niet opgenomen in de door de raad vastgestelde shortlist van te onderzoeken kansrijke verbindingen. Daarnaast dienen gezien de hoogte van de investeringen

voor metroverbindingen prioriteiten te worden gesteld. Op andere locaties en verbindingen in de stad lijkt de wenselijkheid en/of noodzaak van een metroverbinding groter.

Op IJburg is wel een ruimtelijke reservering opgenomen voor de IJmeerlijn. De nu voorgestelde OV-maatregelen (verbetering IJtram, aanvullende HOV-verbinding over Amsterdamsebrug, HOV IJburg - Zuidoost) zorgen voor voldoende capaciteit om de vervoersvraag (o.b.v. de huidige uitgangspunten m.b.t. programma, parkeer-normen etc.) aan te kunnen. Bovendien zou het aanleggen van een metroverbinding naar IJburg niet in de komende 10 jaar gereed zijn, terwijl in 2028 al wel extra OV-capaciteit nodig is van- en naar IJburg. De nu in het Mobiliteitsplan opgenomen OV-maatregelen zijn daarom sowieso nodig.

Oost-westlijn

Ook het doortrekken van een eventuele oost-west metrolijn is niet onderzocht. Er zijn op dit moment geen concrete plannen waarop kan worden aangesloten. Ook voor deze verbinding geldt dat deze niet voor 2028 kan worden aangelegd terwijl de extra OV-capaciteit dan al nodig is. Wel wordt met de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland ruimtelijk rekening gehouden met een eventuele komst van een metro.

Veren

Veerverbinding Strandeiland – Almere

Een veerverbinding tussen Strandeiland en Almere is niet meegenomen in de onderzoeken voor het mobiliteitsplan. Een verbinding als forensenverbinding heeft naar verwachting te beperkte meerwaarde. Eerdere veerverbindingen met Lelystad en Almere in '99 en '00 hebben slechts een paar maanden gevaren. Het laatste onderzoek naar een ververbinding stamt uit 2008. Toen is gekeken naar mogelijke alternatieven om de hoeveelheid autoverkeer te verminderen tijdens de werkzaamheden aan de A6 en A1. Een veerverbinding is daarbij afgevalen vanwege

de hoge investeringskosten, risico's, beperkte reistijdwinst en de meerdere benodigde overstappen. De kosten-batenverhouding van andere alternatieven was beter. In het Mobiliteitsplan is een HOV-busverbinding met station Weesp opgenomen om zodoende een betere OV-verbinding met Flevoland en 't Gooi te krijgen. Deze bus en de aansluitende trein kunnen in hogere frequentie rijden en komen aan bij OV-voorzieningen met meerdere overstapmogelijkheden. Daarnaast zijn de investeringskosten lager en is de reistijd naar verwachting vergelijkbaar of beter. Daar komt bij dat er onderweg ook nog overstapmogelijkheden zijn waardoor deze verbindingen meer passagiers kunnen trekken.

Veerverbinding Strandeiland – Zeeburgereiland

Een andere maatregel die regelmatig wordt genoemd is een veerverbinding tussen Strandeiland en het Zeeburgereiland. Deze is niet meegenomen in het onderzoek voor het Mobiliteitsplan vanwege de verwachte geringe toegevoegde waarde. Een veer lijkt niet te zorgen voor een snellere reistijd ten opzichte van de IJtram of de fiets. Het opnemen van een veerverbinding in het mobiliteitsplan zou daarom geen effect hebben op het mobiliteitsgedrag.

Veerverbinding Strandeiland – Centraal Station

Een pontverbinding naar het Centraal Station lijkt gezien de geringe snelheid van een pont en de aanwezigheid van de Oranjesluizen qua reistijd niet te kunnen concurreren met de IJtram. Deze is daarom niet meegenomen als mogelijke maatregel.

Bovenstaande laat onverlet dat er wel mogelijkheden zijn voor recreatieve veerverbindingen van en naar IJburg en Zeeburgereiland.

Afgevalen maatregelen

OV

IJtram over A10 heen

Om de IJtram niet meer te laten kruisen met de westelijke- én oostelijke op-/afrit van de A10 en zodoende de doorstroming van zowel het autoverkeer als het openbaar te verbeteren is gekeken naar de mogelijkheid om de IJtram bovenover de

A10 te laten rijden. Hiervoor zou de tram al op de E. Heermabrug moeten beginnen te stijgen. Er is niet constructief gekeken of dat haalbaar is en ook niet of het stijgen op de E. Heermabrug kan qua hoogte van de tram en de bovenleidingen. Daarnaast zou de halte B. Haarmslaan op +1 moeten worden aangelegd omdat de tram niet op tijd weer op maaiveld kan zijn. De tram zou op het kruispunt met de Zuiderzeeweg wel weer op maaiveld zijn. Deze variant zou misschien mogelijk zijn, maar gezien de grootte van de maatregel in zowel ruimtelijke, technische als financieel opzicht is deze niet verder bekeken.

IJtram via lussen op- en afritten A10

Als tweede optie is gekeken naar de mogelijkheid om de IJtram meer zuidelijk onder de A10 door te laten gaan door via de lussen van de op- en afrit te rijden. Hierbij zou een tram vanuit het westen ter hoogte van de westelijke oprit naar het zuiden afbuigen, vervolgens onder de A10 door te rijden en ten oosten van de oostelijke afrit weer op de IJburglaan komen. Hiermee zou de IJtram het autoverkeer niet meer hoeven te kruisen. Het is echter niet mogelijk om meer zuidelijk onder de A10 door te gaan zonder een verdiepte bak in het water aan te leggen. Daarvoor is te weinig hoogte tussen het water en de A10. Daarnaast zou een nieuwe trambrug moeten worden aangelegd omdat de bocht richting de E. Heermabrug te krap is. Deze nieuwe brug is niet inpasbaar omdat er te weinig ruimte is tussen de oostkant van de E. Heermabrug en de bebouwing op de IJburglaan.

IJtram – tunnel tot aan Steigereiland

Het laatste punt hierboven geldt ook voor het doortrekken van de verdiepte ligging van de IJtram tot aan het Steigereiland. Eén van de maatregelen in het Mobiliteitsplan is het ongelijkvloers kruisen van de IJtram met de westelijke op-/afrit van de A10. Gezien de grote hoeveelheden trams in combinatie met de grote hoeveelheden autoverkeer is het wenselijk om de tram ook onder de oostelijke op-/afrit door te laten rijden. Dit is echter niet mogelijk. De tram kan niet op tijd weer omhoog komen voor de E. Heermabrug. Een tunnel doortrekken naar Steigereiland is niet mogelijk vanwege de beperkte ruimte tussen de zuidoostkant van de brug en het eerste bouwblok op Steigereiland.

Auto

IJburglaan 2x2

Voor het functioneren van de IJburglaan tussen de A10 en Haveneiland is gekeken naar de mogelijkheid om op dit deel 2x2 rijstroken aan te leggen. Om dit mogelijk te maken moeten de tramsporen op de E. Heermabrug verschuiven. De westwaartse tramsporen moeten naar het noordelijke brugdeel worden verplaatst. Hierdoor kan het oostwaartse tramspoor ook richting het noorden opschuiven (maar nog wel op het huidige brugdeel). Het is niet bekend of het verplaatsen van een tramspoor naar het noordelijke brugdeel kan qua constructie. Door deze ingreep kunnen er twee rijbanen worden aangelegd aan weerszijde van het tramspoor. Voor het fietsverkeer moet dan wel een nieuwe fietsbrug worden aangelegd ten noorden van de E. Heermabrug. Op de rest van de IJburglaan moet de tram ook in middenligging komen te liggen. Brug 2002 (Steigereiland - Haveneiland) bestaat uit vier aparte brugdelen (1x tram, 1x auto, 2x langzaam verkeer). Om de tram in middenligging over deze brug te laten rijden en zo aan te sluiten bij de rest van de IJburglaan moeten ingrijpende constructieve maatregelen worden uitgevoerd waarvan niet bekend is of dit mogelijk is (en tegen welke kosten). Deze variant is niet verder meegenomen omdat een variant met 2+1 rijstroken vrijwel hetzelfde resultaat heeft en veel minder ingrijpend is.

Westelijke aansluiting A10 - lus over bedrijvenstrook

Eén van de mogelijke oplossingen voor het knelpunt bij de westelijke aansluiting met de A10 was het aanleggen van een nieuwe oprit voor verkeer dat vanaf IJburg naar de zuidwaartse rijbaan van de A10 gaat. Dit autoverkeer zou naar het noorden afslaan en met een lus óver de IJburglaan naar de oprit van de A10 gaan. Deze maatregel is onderzocht en niet wenselijk / mogelijk gebleken. Door deze lus zou autoverkeer vanuit de Sportheldenbuurt naar de zuidwaartse A10 nog steeds via de Bob Haarmslaan de buurt moeten verlaten. Dit is een verkeersstroom die de regelbaarheid van de westelijke aansluiting onder druk zet. In andere varianten verlaat dit verkeer de buurt via de Marie Baronlaan. Dat is beter voor de regelbaarheid maar niet mogelijk bij de voorgestelde lus. De inpassing van een afrit vanaf de IJburglaan naar de lus is ook lastig inpasbaar vanwege het fietspad. Daarnaast komt de bereikbaarheid van het tankstation onder druk. Het aanleggen van deze lus gaat ook ten koste van m² aan uitgeefbare grond en de mogelijkheden voor de aanleg van een P+R op de bedrijvenstrook.

Directe aansluiting A1 bij knooppunt Diemen

In de huidige situatie moet verkeer van en naar het oosten omrijden via afrit Diemen. Er is onderzocht of een aansluiting op de A1 bij knooppunt Diemen toegevoegde waarde heeft. Dit lijkt niet het geval. De gemeenteraad van Diemen heeft ingestemd met het openstellen van de Overdiemerweg. Hiermee wordt de route voor verkeer op de A1 van en naar het oosten al verbeterd. Via afrit Muiden ontstaat een directere route. De reistijd via de afrit Diemen en via een eventuele ontsluiting op knooppunt Diemen is nagenoeg gelijk. Aangezien de Overdiemerweg al open gaat lijkt er geen reden om een extra aansluiting te maken.

Bijlage 2

Strategische planning en samenhang

Beknpte toelichting samenhang-momenten mobiliteitsmaatregelen Oostflank

In het overall-schema hiernaast zijn mijlpalen en activiteiten die samenhang met elkaar kennen genummerd. De geïdentificeerde samenhang wordt hierna (conform de nummering uit het overall-schema) beschreven. Samenhang kan zich voordoen bij één of meer van de volgende aspecten:

- **PROCES**
- **BESCHIKBAARHEID**
- **BLVC**
- **IMAGO**

Samenhang 1/2018 gereed **PROCES**

- *PBI Principebesluit HOV Oostflank*

Dit betreft het Startbesluit HOV Oostflank, genomen op 20 februari 2018 door het College van B en W. Deze samenhang behoeft verder geen toelichting.

Samenhang 2/2018 **PROCES**

- *Mobiliteitsplan Oostflank*

Agendeert noodzakelijk integraal pakket mobiliteitsmaatregelen Oostflank voor 20 jaar.

Samenhang 3/2019

PROCES

- *Investeringsbesluit Strandeiland*
- *Voorkeursbesluit verlenging IJtram*
- *Voorkeursbesluit HOV Bus Zuidoosttangent/Weesp*

Tegelijk met het Investeringsbesluit Strandeiland (Plaberum fase 3¹) wordt in samenhang besloten over de uitgangspunten van de verlenging van de IJtram, welke (ook planologisch) noodzakelijk is voor het functioneren van IJburg 2 Strandeiland. Ook wordt in samenhang besloten over de uitgangspunten van de HOV Zuidoosttangent en Weesp middels een Voorkeursbesluit.

Samenhang 4/2019

PROCES

- *Investeringsbesluit Bedrijvenstrook*
- *GO besluit aansluiting Sluisbuurt*
- *GO besluit M baronlaan*

Reeds gedekt in grondexploitaties, lokale ontsluitingsmaatregelen i.h.k.v. gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland (bedrijvenstrook/Sportheldenbuurt en Sluisbuurt)

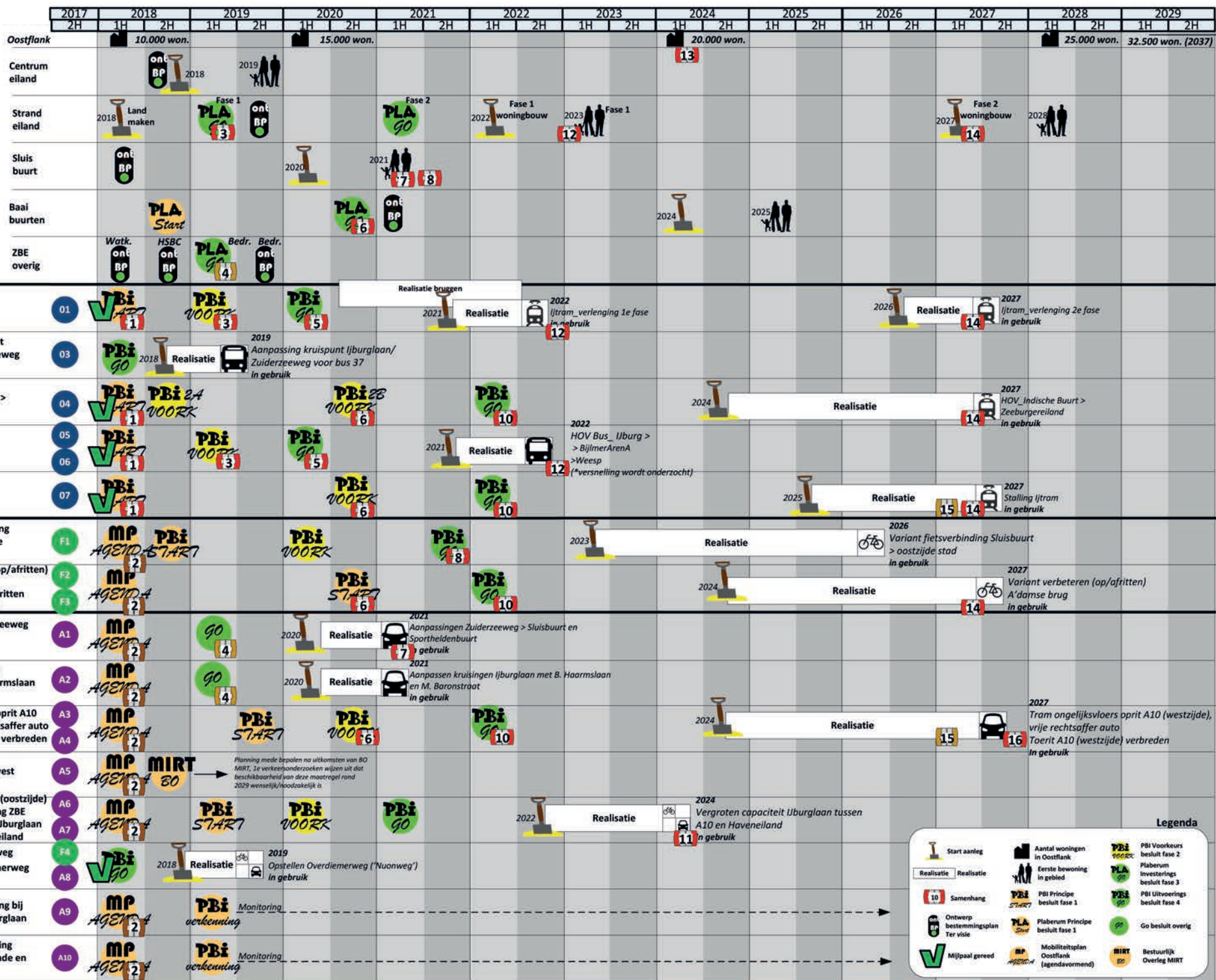
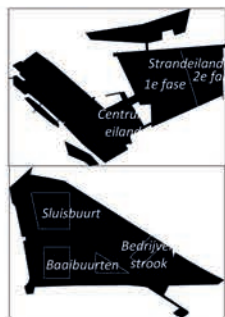
Samenhang 5/2020

PROCES

- *Uitvoeringsbesluit IJtram verlenging*
- *Uitvoeringsbesluit HOV Bus Zuidoosttangent/Weesp*

Met deze Uitvoeringsbesluiten wordt definitief besloten tot de aanleg de HOV Oostflank-verbindingen naar IJburg 2e fase.

¹ Gebiedsontwikkelingen in Amsterdam worden qua procesarchitectuur ingericht volgens het Plan- en Besluitvormingskader Ruimtelijke ontwikkelingen (Plaberum), een 'neefje' van het PBI



Samenhang 6/2020**PROCES**

- Investeringsbesluit Baaibuurten
- Voorkeursbesluit HOV IB>ZBE
- Voorkeursbesluit uitbreiding tramstalling
- Principebesluit fietsverbinding IB>ZBE
- Voorkeurbesluit A10 opritten ongelijkvloers

Met een Investeringsbesluit over de Baaibuurten wordt definitief besloten over de ruimtelijke inrichting van de laatste delen van het Zeeburgereiland.

Op de Baaibuurt Oost is mogelijk de uitbreiding van de tramstalling voorzien.

De uitbreiding van de tramstalling is noodzakelijk bij de HOV Indische Buurt > Zeeburgereiland, en derhalve is een samenhangend besluit noodzakelijk.

De HOV Indische Buurt > Zeeburgereiland biedt fysiek de mogelijkheid om een betere fietsverbinding aan te leggen.

Er is ook samenhang met de automaatregel 'ongelijkvloers maken auto en tram en opritten A10 verbreden', indien de uitbreiding van de tramstalling in het westelijke oor van de opritten A10 wordt gerealiseerd.

Samenhang 7/2021**BESCHIKBAARHEID**

- Eerste bewoning Sluisbuurt
- In gebruik name ontsluitingsmaatregelen Sluisbuurt en Sportheldenbuurt

Samenhang 8/2021**IMAGO**

- Eerste bewoning Sluisbuurt
- Uitvoeringsbesluit Borneobrug

Samenhang 10/2022**PROCES**

- Uitvoeringsbesluit HOV IB>ZBE
- Uitvoeringsbesluit uitbreiding tramstalling
- Uitvoeringsbesluit fietsverbinding IB>ZBE
- PBI Principebesluit A10 opritten ongelijkvloers

Deze samenhang is dezelfde als bij samenhang 6, maar het betreft hier in hoofdzaak Uitvoeringsbesluiten.

Samenhang 11/2023**BESCHIKBAARHEID****IMAGO**

- Afronding IJburg 1e fase (niet op schema)
- Oplevering verbrede IJburglaan richting A10

Samenhang 12/2022**BESCHIKBAARHEID****BLVC****IMAGO**

- Eerste bewoning Strandeiland
- In gebruik name IJtram
- In gebruik name HOV Zuidoosttangent/Weesp

Deze samenhang voorziet in het functioneren van HOV verbindingen naar IJburg 2 Strandeiland op het moment dat de eerste bewoners van dit eiland arriveren.

Het is maatschappelijk wenselijk om te onderzoeken of de HOV Zuidoosttangent/Weesp versneld in gebruik kan worden genomen ten behoeve van de bewoners van IJburg 2 Centrumeiland. De eerste bewoners arriveren hier naar verwachting in 2019/2020.

Samenhang 13/2024**BESCHIKBAARHEID****IMAGO**

- 20.000 woningen opgeleverd in Oostflank
- In gebruik name optimalisatie aansluiting provinciale weg

Samenhang 14/2024-2027**BESCHIKBAARHEID****BLVC**

- In gebruik name Strandeiland 2e fase/Buiteneiland
- In gebruik name IJtram verlenging 2e fase
- In gebruik name HOV IB>ZBE
- In gebruik name uitbreiding tramstalling
(fietsmaatregel: In gebruik name fietsverbinding IB>ZBE)

Rond 2027 is de eerste bewoning van Strandeiland 2e fase/Buiteneiland voorzien. Dit is ook het door Movares gesignaleerde kantelpunt qua voersaanbod met betrekking tot het gebruik van de huidige IJtram. Op dat moment is het daarom noodzakelijk het nieuwe uitgebreide HOV Oostflank-net op te leveren: de in gebruik name van de nieuwe verbinding Indische Buurt > Zeeburgereiland > IJburg 1, de 2e fase van de verlenging van de IJ-tram 2e fase en, om alle extra trams te kunnen stallen, de in gebruik name van de nieuwe geïntegreerde IJtramstalling.

De tweede Amsterdamse Brug biedt tevens de mogelijkheid om hier een verbeterde fietsroute aan te leggen.

Samenhang 15/2024-2027**BLVC**

- Bouwen en opleveren geïntegreerde IJtramstalling (indien in oor A10)
(Automaatregel: Bouwen en opleveren ongelijkvloers maken opritten A10)

Op dit moment is nog niet besloten waar de geïntegreerde IJtramstalling komt. Eén van de opties betreft de bouw van een stalling in het westelijke oor van de opritten naar de A10. Indien wordt besloten tot deze locatie, dan ontstaat er technische cq BLVC samenhang met de realisatie van een automaatregel: het ongelijkvloers maken van de opritten naar de A10.

Samenhang 16/2027**PROCES**

- Oplevering en ingebruikname automaatregelen opritten en A10
- Principebesluit IJburglaan onder Zuiderzeeweg door

