



Commissie Omgevingskwaliteit

Bezoekadres:
Weesperplein 8
(Vm. Stadstimmertuin 4)

Postbus 1409
1000 BK Amsterdam
www.crk.amsterdam.nl

Integrale Commissie Advies nr. 2025-19

Status: definitief

Onderwerp	Cruciale Mijl, Zeeburgereiland
Datum	3 december 2025
Commissie	Marnix van der Meer (plaatsvervangend voorzitter), Dana Ponec, Irma van Oort, Hanneke Kijne, Petra Brouwer, Jeroen Ruitenbeek, Marten Wassmann, Peter Mensinga
Ambtelijk adviseur	
Secretaris	Paul Rosenberg, Nanna Janby
Toelichting	Jorn van Loon (IB), Simon Sprietsma (R&D)
Overige deelnemers	Angela Nijland, Hans van Zandbergen (IB)

Achtergrond

Project De Cruciale Mijl, gestart in de zomer van 2019, gaat over de (toekomstige) bereikbaarheid van Zeeburgereiland, IJburg en de oostelijke binnenstad. Het integrale mobiliteitsplan, met V&OR, G&O en de Vervoersregio als opdrachtgevers en steun van de rijksoverheid, omvat bereikbaarheid per fiets, OV (tram 26 en bus 37) en auto en het reserveren van kabeltracés. De 'mijl' is in werkelijkheid 2,3 kilometer tussen de Piet Heintunnel en Haveneiland (IJburglaan). De ruimtelijke opgave betreft de infrastructuur van de IJburglaan te ontwerpen "in samenhang met de gebiedsontwikkeling en andere infrastructuurprojecten zodat één stedelijke wijk ontstaat als stadseiland met een fijne woon-, werk- en verblijfskwaliteit".¹ Uit verschillende varianten is eind 2024 scenario 1-min door de raad vastgesteld. Nu wordt gewerkt aan een definitiebesluit, dat gepland staat voor het voorjaar van 2027. Het plan omvat onder meer een tramstalling, een onderdoorgang in de IJburglaan en de toevoeging van een aparte langzaam verkeersbrug parallel aan de Enneüs Heermabrug naar IJburg.

¹ Nota van Uitgangspunten Cruciale Mijl IJburglaan, PBI-fase 2, juli 2024, pagina 4

Vraagstelling

Hoe kan bij de uitwerking van scenario 1-min de ruimtelijke kwaliteit binnen de door de raad vastgestelde kaders zo goed mogelijk worden geborgd? Wat is de beste manier voor de uitwerking van een eventuele brug voor fietsers en voetgangers naast de bestaande Enneüs Heermabrug?

Advies

De commissie begrijpt de complexiteit van deze opgave. Maar het uitgangspunt 'sober en doelmatig' heeft in dit geval geleid tot een optelsom van praktische oplossingen waarbij betwijfeld kan worden of de aanvankelijke doelstelling (een goede verkeersafwikkeling, een prettig woon- en verblijfsklimaat op Zeeburgereiland en goede fiets- en voetgangersverbindingen tussen de delen van Zeeburgereiland) daarmee wordt bereikt en hoe houdbaar deze oplossing is voor de langere termijn. De auto is in het plan zeer dominant aanwezig. Dat gaat ten koste van de beoogde verbinding tussen de wijken. Is voldoende onderzocht of het autoverkeer de oostelijke binnenstad in en uit in de toekomst niet afneemt? Wat als 30 km per uur wordt ingevoerd op de IJburglaan en de Zuiderzeeweg, zijn de vier rijstroken op de IJburglaan dan nog steeds nodig? Is de capaciteit van de Benno Premselabrug als oostelijke uitgang van IJburg al voldoende meegewogen/ optimaal gebruikt?

De commissie mist in deze benadering het perspectief van de bewoners. Voorzieningen zijn ongelijk verdeeld over de verschillende delen van IJburg en Zeeburgereiland. Dat maakt de verbinding tussen de wijken essentieel voor het maken van een complete stad. Waar doe je je boodschappen? Waar loop je met de kinderwagen en hoe verhoudt zich dat tot de 15-minutenstad uit de Omgevingsvisie? Is het kruispunt louter een verkeersknoop of ook een belangrijke identiteitsbepalende adres- en ontmoetingsplek, die velen dagelijks zullen gebruiken?

De tram die twee keer, eigenlijk drie keer, van kant wisselt op de IJburglaan is een noodgreep. Iedere oversteek zorgt voor vertraging, voor ongemak voor in de tram staande reizigers en levert een risico op voor het overige verkeer. Onderzocht kan worden of de middenligging op Haveneiland niet verder naar het westen kan worden doorgetrokken en of de noordligging werkelijk de enige oplossing is. Voor de toekomstbestendigheid van deze oplossing is het ook noodzakelijk al in dit stadium de ruimtereservering van een doorgetrokken tramlijn 3 in te tekenen.

Het plein

Het beoogde plein boven de onderdoorgang wordt in het plan gedomineerd door een tramhalte die vrijwel de hele lengte van het plein in beslag neemt en daardoor de verbindingen in de noord-zuidrichting blokkeert. Het plein kán een verbinding vormen tussen de Sluisbuurt, de Baaibuurt en de al bebouwde hoek van de Sportheldenbuurt, maar dat is een complexe ontwerpogave die alleen tot een goed einde kan worden gebracht in samenhang met de aangrenzende bouwblokken en met voldoende budget voor een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte. Wanneer de aangrenzende kavels van de Sluisbuurt en de Baaibuurten los

van elkaar worden uitgegeven en ontwikkeld dan wordt het plein een onaangename restruimte die niet voor verbinding gaat zorgen. Door de inrit van de tunnel iets naar het oosten te verplaatsen kan de Nida Senffstraat naar het zuiden worden doorgetrokken en ontstaat er wellicht ruimte voor een tramhalte aan de noordoostzijde van de Zuiderzeeweg. Het plein vormt hoe dan ook een integrale ontwerpopgave waarin alle disciplines en opdrachtgevers intensief moeten samenwerken voor een optimaal resultaat. IJburg en Zeeburgereiland hebben gezamenlijk de omvang en betekenis van een provinciestad met een dito aantal inwoners. Dat schept een zware verplichting. De commissie ziet een verder uitgewerkt en getest ontwerp voor het plein graag terug voor nadere advisering.

Remise

Waar ooit sprake was van een gebouwde remise met een groenaanleg op het dak, is dit nu een opstelplaats in de (semi) open lucht. De Oostpunt is in potentie een bijzondere buitendijkse plek aan doorgaand vaarwater. Het inpassen van de trams is nog problematisch omdat een uitvoerbare aansluiting op het tramnet nog niet is gevonden en deze locatie de complexiteit van de knoop op de IJburglaan nog vergroot. Zijn er ook andere plekken mogelijk, bij voorbeeld op Strandeiland?

Een gedeelte van de oostpunt blijft in het plan onbenut. Dit is een plek voor een park, een sportvoorziening en in de toekomst eventueel zelfs een gebouw. De locatie zit nu als restruimte in het plan. De commissie maakt zich zorgen over de sociale veiligheid als hier een functie wordt gevestigd. De toegang verloopt dan langs de hekken van de remise, zonder zicht vanuit aangrenzende bebouwing. Geadviseerd wordt om een gedragen visie voor de hele Oostpunt te ontwikkelen waarin rekening wordt gehouden met verschillende scenario's voor gebruik.

Brug

Bij de bouw van IJburg, de grootste stadsuitleg van Amsterdam in aangewonnen land sinds de 17^{de} eeuw, was de ambitie hoog. Na een internationale prijsvraag is een iconische brug gebouwd om de oude en nieuwe stad met elkaar te verbinden. Dat schept een verplichting, niet alleen naar de oorspronkelijke ontwerper toe maar ook en vooral naar de inwoners van IJburg en Zeeburg. Daarbij zijn twee oplossingen denkbaar. Een parallelle constructie direct naast de bestaande brug, die qua ritmiek van de overspanningen, lengteprofiel en zeeg de indeling en het beeld van de Enneüs Heermaburg volgt, of een nieuwe (iconische) brug op enige afstand van de bestaande brug. Dat hoeft niet duurder te worden dan geraamd: het 'iconische' kan voor wat betreft de commissie gezocht worden in een 'Paris Proof'-ontwerp (bij voorbeeld in hout), eventueel met drijvers in plaats van een betonnen onderconstructie. Voordeel is dat de brug geen doorgaand vaarwater overspant en er technisch gezien veel vrijheid is in het ontwerp. De commissie verwijst in dit verband naar langzaam verkeersbruggen in Groningen (Pieter Smitbrug, in hout) en Londen (drijvende West India Quay Bridge). Wanneer toch gekozen wordt voor een tweede brug direct naast de bestaande dan adviseert de commissie om de betrokkenen architect van Grimshaw als ontwerper te laten bijdragen en niet alleen als adviseur.

MKBA

De Nota van Uitgangspunten bevat als bijlage 2 een Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA). Daarin is de doelmatigheid van het huidige ontwerpvoorstel tegen het licht gehouden door maatschappelijke kosten en baten tegenover elkaar te zetten. De commissie vraagt zich daarbij af hoe de 'maatschappelijke winst' is bepaald en gekapitaliseerd? Wanneer zachte waarden als veiligheid, een prettig woon- en verblijfskwaliteit en CO₂ opslag in een eventuele houten brug worden meegerekend dan kan de MKBA anders uitvallen en krijgt 'sober en doelmatig' misschien een andere lading.

Amsterdam, 12 december 2025
Commissie Omgevingskwaliteit

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Meer', with a long horizontal line extending to the right.

Marnix van der Meer, plaatsvervangend voorzitter

Bijlage

Beleidskaders:

- Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Een menselijke metropool (Amsterdam 2021)
- Bestemmingsplan Zeeburgereiland
- 'Nota van Uitgangspunten. Cruciale Mijl IJburglaan' (PBI fase 2, juli 2024)

Aangeleverde stukken:

- 'Cruciale Mijl. Stand van zaken in PBI-fase 3', (presentatie 3-12-2025)