**Q: Wat is het budget dat de gemeenteraad beschikbaar heeft gesteld voor de
 renovatie?**

 **Wat is het risico van vertraging en welke maatregelen worden dan genomen?
 A:** Antwoord volgt nog

**Q: Zijn er voortschrijdende inzichten mbt plaatsing onderstations Tennet en Liander?
 En in het algemeen de claims op de Oostpunt?
 A:** Voor de plaatsing van de onderstations van TenneT en Liander op Zeeburgereiland is
 de afgelopen maanden er een locatieonderzoek uitgevoerd. Inmiddels is het
 onderzoek in een afrondende fase. De conclusies zullen eerst worden voorgelegd
 aan de wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid. Hierna zal de
 omgeving worden geïnformeerd.
 Voor wat betreft de ruimteclaims op de oostpunt wordt verwezen naar het
 Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.

**Q: Wat is de cruciale mijl?
A:** Een onderdeel van [het Mobiliteitsplan Oost](https://www.amsterdam.nl/projecten/mobiliteitsplanoost/) is het project Cruciale Mijl. De Cruciale Mijl is 1,6 km IJburglaan tussen de Piet Heintunnel en het Haveneiland op IJburg. Uit het Mobiliteitsplan Oost blijkt dat in de periode tot aan 2040 dit deel van de IJburglaan bij een aantal belangrijke kruispunten zal vastlopen met daarbij veel verkeersopstoppingen. We onderzoeken daarom nu welke maatregelen we moeten nemen om de doorstroming van fiets, openbaar vervoer en auto op de IJburglaan te verbeteren en aan te passen, zodat de bereikbaarheid van Zeeburgereiland, Steigereiland en IJburg ook op de lange termijn gegarandeerd kan worden.

De verwachte problemen in de verkeersdoorstroming zijn de kruisingen op de IJburglaan- Zuiderzeeweg, IJburglaan- Bob Haarmslaan, de kruising IJburglaan- A10 afrit en de afslagen op de IJburglaan naar Steigereiland noord en zuid. De woningbouwontwikkeling van IJburg, ter hoogte van Steigereiland en Haveneiland, zorgt voor meer gebruik van openbaar vervoer, fiets en auto.

### Mogelijke oplossingenWe onderzoeken de volgende (mogelijke) oplossingen:

* Tram 26 verplaatsen naar de noordkant van de IJburglaan, zodat tramverkeer en de afritten A10 elkaar niet langer kruisen.
* Tram 26 of autoverkeer ter hoogte van de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan ondergronds brengen om de verkeersstromen van auto en tram te scheiden.

## Waar De IJburglaan vanaf de Piet Heintunnel via de kruising met de Zuiderzeeweg, de  Bob Haarmslaan en de A10, over de Enneüs Heermabrug en brug 2002 tot aan  de aanlanding op Haveneiland-West.

##  Wanneer

* In de eerste helft van 2021 onderzoeken we hoe we de IJburglaan opnieuw kunnen inrichten.
* Half maart 2021 bespreken we met belanghebbenden de oplossingen voor de herinrichting van de IJburglaan en andere projecten op en rond Zeeburgereiland.
* We verwachten dat het college voor of na het zomerreces 2021 een principebesluit neemt over de inrichting.

Zie ook: <https://www.amsterdam.nl/projecten/mobiliteitsplanoost/>

**Q: In 2030 alleen elektrische auto's in de stad. Geldt dit ook voor de P&R Zeeburg?**

**A:** Op dit moment is de ambitie dat in 2030 alleen nog elektrische auto’s in Amsterdam zijn toegestaan. We verwachten echter dat er ook in 2030 nog fossiele auto’s zijn met bestemming Amsterdam. Het ligt daarom in de lijn der verwachting dat er een uitzondering komt op deze regel om van en naar P+R-locaties aan de rand van de stad te rijden, zodat Amsterdam voor iedereen bereikbaar blijft.

**Q: Zijn F3en F4 niet de luie opgangen? Wanneer komen deze?**
 **A**: F3 zijn de luie trappen bij Schellingwouderbrug
 F4 is de fietsonderdoorgang Sluisbuurt <-> Sportheldenbuurt
 **Q: Hoe zit het met de fietsopgang van de Schellingwouderbrug vanaf Zeeburgereiland**

 **die een jaar geleden was beloofd?** **A:** Het gaat om een extra onderdoorgang op het punt waar het fietsviaduct
 overgaat in het aarden talud, dus iets zuidelijker

**Q: Komt de bushalte 37 nog aan heide zijden van vernieuwde stuk ZZlaan? Dus na de
 voetgangerspleinen richting Schellingwouderbrug.**

 **A:** We hebben een tijdlang gestudeerd op een integrale oplossing van een extra
 bushalte voor lijn 37, een nieuwe fietsonderdoorgang tussen Sluisbuurt en Sportheldenbuurt en de Luie Trappen als maatregelen uit het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland - IJburg. Dit project met de bijnaam Schellingwouderknoop is te complex  om op korte termijn uit te voeren. Als gevolg daarvan liepen de Luie Trappen ook vertraging op, ze moesten wachten op besluitvorming over de hele Schellingwouderknoop.

Besloten is nu om de verschillende onderdelen los te knippen van elkaar.

De Luie Trappen worden als eerste uitgevoerd. Omdat recent besloten is de onderdelen afzonderlijk uit te voeren, moet nu gekeken worden naar een haalbare planning voor de uitvoering van de onderdelen. Op dit moment is nog niet te zeggen wanneer de Luie Trappen gerealiseerd kunnen worden. Zodra hierover meer bekend is, zal hierover gecommuniceerd worden.

De (fiets)onderdoorgang is een verbinding tussen de Sluisbuurt en de Sportheldenbuurt in het verlengde van de John Blankensteinstraat. Deze verbinding is ~~pas~~ zinvol als de straat in de Sluisbuurt waar de onderdoorgang op aansluit klaar is - dat wil zeggen als de meeste gebouwen klaar zijn en de meeste bouwterreinen langs deze straat zijn opgeruimd - zodat je er veilig kan fietsen en de straat ook een bestemming heeft. Dat is op zijn vroegst in 2024. Rond die tijd zullen we met de aanleg van de onderdoorgang beginnen.

**Q: Nog steeds geen optie om een bus door de tunnel te laten rijden?
A**: Er worden, in de Piet Heintunnel, bussen ingezet wanneer door een calamiteit de
 IJtram niet kan rijden. Zolang de IJtram rijdt, is er geen aanleiding om een extra
 bus in gebruik te nemen, omdat de IJtram sneller is en mensen die optie zullen
 nemen.

 In de variantenstudie voor een OV verbinding Zeeburgereiland wordt een
 busverbinding via de bestaande Zeeburgertunnel naar noord onderzocht

**Q: Waarom wordt er niet actief gevraagd (in de enquête, red) naar de fietsbruggen?**

 **A:** De fietsbrug is onderdeel van project Sprong over het IJ, waarbij de gemeente
 vaste oeververbindingen onderzoekt over het IJ. Het project Verbinding Zeeburgereiland is één van de projecten binnen het mobiliteitsprogramma *Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde.* Met het onderzoek naar de Verbinding Zeeburgereiland kijken we, in eerste instantie, wat er nodig is op het gebied van openbaar vervoer om het Zeeburgereiland en IJburg bereikbaar te houden. We verwachten dat voor het openbaar vervoer een grote ingreep nodig is en dat we daarbij ook het bestaande fietsnetwerk op en rondom Zeeburgereiland kunnen verbeteren. We houden hierbij rekening met bestuurlijke afspraken tussen Rijk en gemeente n.a.v. het advies van de commissie d'Hooghe over de vaste oeververbindingen.

**Q: Naast mijn opmerking over de vaartijden wil ik toch de vraag stellen waarom de
 vaartijd maar tot half 7 in de avond is terwijl er wordt opgemerkt dat de reistijden
 van en naar werk meer verdeeld over de dag moet/zal plaatsvinden?**

 **A:** De gemeente heeft beperkt budget en daarom moeten we keuzes maken. We
 kiezen ervoor om de pont efficiënt en op de drukste momenten in te zetten. Dat is (vooralsnog) op werkdagen van 06:30u tot 18:30u. Op deze momenten wordt de tijdelijke pont naar verwachting door de meeste mensen gebruikt. De exploitatie is ook deels gebaseerd op de komst van scholieren en studenten naar Zeeburgereiland, zij zullen met name doordeweeks en op kantoortijden gebruik maken van de tijdelijke pontverbinding.

 Op basis van gebruikscijfers van de belangrijkste fietspaden in de omgeving hebben we een inschatting gemaakt van het gebruik van de tijdelijke pont. Hieruit is de inschatting dat 80% van de fietsers overdag gebruik zal maken van de pont. Voor slechts 20% van de gebruikers zou een dienstregeling in de avond nuttig zijn. Het aantal gebruikers is bij de start van de tijdelijke pontverbinding en met name in de avonduren nog relatief laag. Het gebruik van de tijdelijke pont en de toename van het fietsverkeer van en naar Zeeburgereiland wordt de aankomende jaren gemonitord. Aan de hand van die cijfers bekijken we of het nodig en mogelijk is om de vaartijden en/of vaardagen van de tijdelijke pont in de toekomst uit te breiden.