Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	17 februari 2026
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit Grond en Ontwikkeling
Portefeuillehouder(s):	Wethouder Melanie van der Horst Wethouder Steven van Weyenberg
Behandeld door	Piet Hein Bakker, Programmasecretaris Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg, V&OR (piethein.bakker@amsterdam.nl)
Onderwerp	Najaarsbrief 2025 over de stand-van-zaken van het mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg alsmede informatie over de herstart van de planvorming van de Verbinding Zeeburgereiland, c.q. de fietsverbinding Amsterdamsebrug

Stand van zakenbrief Programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg, najaar 2025.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeert het College u over de stand van zaken van het mobiliteitsprogramma voor Zeeburgereiland en IJburg.

Zeeburgereiland en IJburg groeien naar ruim 34.000 woningen – dat kan niet zonder duurzame mobiliteitsmaatregelen

Zeeburgereiland en IJburg groeien naar ruim 34.000 woningen in 2043. Om deze groei mogelijk te maken, moet de bereikbaarheid nu en in de toekomst op peil blijven. Dit organiseert het College met het programma *Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg*. Het College heeft daarvoor in 2018 een *Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg* opgesteld met een samenhangend pakket van maatregelen voor het OV, de fiets, gedrag, en het autoverkeer om ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid tijdig op orde is. Duurzame mobiliteit en leefbare eilanden hebben de prioriteit. Bij vaststelling van het mobiliteitsplan in 2018 heeft het College toegezegd u jaarlijks over de voortgang op de hoogte te brengen.

Stand van zaken programma najaar 2025

De voorliggende brief geeft de actuele stand van zaken en beschrijft de laatste ontwikkelingen en inzichten in de effecten op de bereikbaarheid van de archipel Zeeburgereiland en IJburg.

Belangrijkste ontwikkelingen in 2025 – focus op fiets en OV

Fietsbrug Amsterdamsebrug

Het project Fietsbrug Amsterdamsebrug ("de Verbinding Zeeburgereiland") stond sinds het raadsbesluit *Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland* van oktober 2024 in de pauzestand, vanwege het toen ontbreken van dekking vanuit het domein Openbare Ruimte & Mobiliteit (ORM) voor een derde van de projectkosten.

Vanaf begin 2026 zal de planvorming voor de fietsbrug naast de bestaande Amsterdamsebrug, inclusief de aansluitende fietsroutes naar de Indische Buurt, Sluisbuurt en richting IJburg, verder worden uitgewerkt, omdat er inmiddels voldoende zicht is op financiële dekking

Door het pauzeren van de planvorming in 2024 in combinatie met de voortgang van de woningbouw op Zeeburgereiland en IJburg ontstond een onwenselijke situatie. Enerzijds werkt de gemeente wel aan de capaciteitsuitbreiding en betere doorstroming van het OV en in het vervolg daarvan, het voorkomen van al te grote congestie voor het autoverkeer (waar het OV heel veel last van heeft). Maar anderzijds investeerde de gemeente niet voldoende in het vergroten van de fietsbereikbaarheid van deze nieuwe stadsdelen. Dat zou ertoe kunnen leiden dat de nu gunstige verhouding van OV en fiets versus de auto op Zeeburgereiland en IJburg verslechtert. Gekoppeld aan de recente besluiten voor het intensiveren van de woningbouwplannen, is dat niet wat het College nastreeft. De intensivering van woningbouw biedt tegelijkertijd ook nieuwe dekkingsmogelijkheden voor deze noodzakelijke investeringen. Met het besluit voor de herstart van de planvorming voor de fietsbrug is de toekomstige fietsbereikbaarheid voor Zeeburgereiland en IJburg op orde.
De herstart van de planvorming is mogelijk doordat het College op 27 januari 2026 een besluit heeft genomen over de dekking van de planvormingsfase en richting heeft gegeven aan de dekking van de uitvoeringsfase.

De kosten voor de planvormingsfase worden, net als bij andere projecten binnen het Mobiliteitsplan, uit drie bronnen gedekt: de investeringsruimte voor het domein Openbare Ruimte & Mobiliteit (ORM), het Vereveningsfonds en middelen van de Vervoerregio. Van de geraamde kosten voor de planvorming van 2,0 miljoen euro worden – naast de reguliere dekking uit het Vereveningsfonds – ook de ontbrekende middelen voor het ORM-deel via het Vereveningsfonds gedekt. De Vervoerregio Amsterdam heeft toegezegd eveneens een derde van de kosten in deze fase te dekken. Alle proceskosten (voor gebiedsontwikkeling en overige kosten) die uit het Vereveningsfonds worden gedekt, worden jaarlijks door de raad vastgesteld in het Meerjarenperspectief Grondexploitaties (MPG). Dit geldt ook voor deze plankosten.

De totale kosten van het project Fietsbrug Amsterdamsebrug bedragen op dit moment, op basis van prijspeil 2025, 52,8 miljoen euro. Hiervan is, zoals hierboven toegelicht, 2,0 miljoen euro nodig voor de planvormingsfase. Voor de daaropvolgende investeringsfase is 50,8 miljoen euro benodigd. De dekking van deze investering wordt vastgesteld aan het einde van de PBI-fase 4, bij het nemen van het investeringsbesluit. Dit besluitmoment is momenteel voorzien eind 2027. Het ontbreken van toereikende dekking in 2024 was destijds de aanleiding om de planvorming te pauzeren. Het uitgangspunt voor de dekking van mobiliteitsinvesteringen is dat een derde wordt gedekt uit het domein ORM, een derde uit het Vereveningsfonds en een derde door de Vervoerregio.

Naast de bijdrage van de VRA en het Vereveningsfonds (beide 16,9 miljoen euro) is nog 16,9 miljoen euro nodig om de investering volledig te dekken. Om realisatie van de brug mogelijk te maken, reserveert het College dit bedrag aanvullend in het Vereveningsfonds. Deze aanvullende bijdrage is gelegitimeerd, omdat op de Oostflank meer woningen worden gerealiseerd en hierdoor extra opbrengsten worden gegenereerd. De bijdrage vanuit het Vereveningsfonds wordt zoveel mogelijk beperkt door te onderzoeken of andere dekkingsbronnen beschikbaar kunnen komen voor dit laatste deel van 16,9 miljoen euro. Waar mogelijk worden bijvoorbeeld nieuwe rijksbijdragen en subsidies verkend en aangevraagd. Daarnaast wordt in de komende twee jaar onderzocht of het project alsnog kan worden ingepast binnen de beschikbare investeringsruimte voor ORM en of aanvullende dekking binnen de gemeentebegroting mogelijk is. Vooralsnog wordt in het MPG een reservering getroffen ter grootte van twee derde van de investering. Een definitief dekkingsvoorstel wordt bij het investeringsbesluit aan de raad voorgelegd.

Door de groei van de nieuwe wijken op het Zeeburgereiland en IJburg neemt het aantal fietsers op de Amsterdamsebrug snel toe en die blijft groeien tot 2043 met ruim een factor 3 t.o.v. het referentiejaar 2019. De fietspaden op de huidige Amsterdamsebrug beginnen te krap te worden voor het aantal fietsers

waardoor onveilige situaties ontstaan en daarmee de fietsbereikbaarheid voor heel Zeeburgereiland en IJburg in gevaar komt. Een overstap van fietsers naar OV of auto is zeer ongewenst. De bestaande fietsverbindingen met de oostelijke binnenstad zitten al aan hun maximumcapaciteit (Nesciobrug) of zijn maar een deel van de dag beschikbaar en bovendien niet voor de toekomst gegarandeerd (tijdelijke fietspont Sluisbuurt-Sporenburg). Daarom is het belangrijk dat de capaciteit, comfort en veiligheid voor fietsers op de route Amsterdamsebrug wordt verbeterd. Met dit besluit van het College voor een nieuwe fietsbrug kan dit gerealiseerd worden en is een belangrijke zorg over de toekomstige fiets-bereikbaarheid van IJburg en Zeeburgereiland weggenomen.

E-bike uitprobeeraanbod voor sociale huurder
De pilot met een uitprobeeraanbod voor een e-bike voor nieuwe sociale huurders wordt opgeschaald naar een vervolgproject. Het uitprobeeraanbod met bijbehorende begeleiding wordt de aankomende twee jaar op grotere schaal ingevoerd op Strandeiland en zowel tijdens als na dit project geëvalueerd. Om vervoersarmoede te voorkomen worden bewoners met dit project verleid om een e-bike te gaan gebruiken voor het woon-werkverkeer. De reisafstand van deze twee woonbuurten naar belangrijke centra van werkgelegenheid is met het OV een lange reis. Het College wil dat nieuwe bewoners op IJburg de kans krijgen om de fiets als serieus reisalternatief uit te proberen. Een verhuizing is hét moment om zo'n gedragskeuze te beïnvloeden.

Oplevering kruispunt Diemerzeedijk-Nesciobrug (F5D)
De verbetering van het fietskruispunt Diemerzeedijk-Nesciobrug is opgeleverd (F5D). Hiermee is de fietsverkeersveiligheid op de belangrijke fietsroute IJburg-Nesciobrug verbeterd.

Fietsmaatregelen IJburglaan (F5b en F5c)
De fietsmaatregelen op de IJburglaan (F5b en F5c) zijn inhoudelijk klaar voor uitvoering, maar staan in de pauzestand, wachtend op definitieve dekking. Deze maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de fietsverkeersveiligheid en het beter faciliteren van de groei van fietsers tussen IJburg 1 en 2 richting de Nesciobrug en Amsterdamsebrug. Er wordt hier meer ruimte gemaakt voor de fietser om de IJburglaan over te steken.

Systeemkeuze tweerichtingen-materieel voor de IJtram (vanaf circa 2035)
Gemeente, Vervoerregio en GVB steunen de systeemkeuze van een twee-richtingen IJtram vanaf ca 2035. Deze trams, met deuren aan beide zijde en cabines voor en achter, maken het mogelijk om met keerwissels te keren in plaats van met keerlussen. Dat levert belangrijke ruimtewinst op Zeeburgereiland bij (1) het Zeeburgerplein, (2) in de nieuwe tramstalling op de Oostpunt en (3) in de Pampusbuurt op Strandeiland voor het definitieve eindpunt van de IJtram. Ook neemt de kwaliteit van de stedenbouwkundige inpassing toe, en zijn de infrastructuurkosten lager. Hiertegen over staan hogere kosten voor aanschaf van de trams en hogere onderhoudslasten. Vervoerregio, GVB en gemeente stellen een gezamenlijke bestuursovereenkomst op, waarin de afspraken op hoofdlijnen voor de komende ca 10 jaar worden vastgelegd. Deze overeenkomst wordt naar verwachting begin 2026 getekend.
Gebiedsontwikkeling Baaibuurt West
In 2025 heeft het College de volgende stap gezet voor gebiedsontwikkeling van Baaibuurt West op Zeeburgereiland en is gestart met het stedenbouwkundig plan waarin plaats is voor 1500 á 1800 woningen.

We monitoren de programmadoelstellingen en zien een goede ontwikkeling van duurzame mobiliteit, met enkele aandachtspunten in de prognoses
Het College monitort de ontwikkeling en beleving van mobiliteit en bereikbaarheid. Daarnaast kijken we vooruit naar het effect van de maatregelen, onder andere met behulp van een verkeersmodel. Een belangrijk doel van het mobiliteitsprogramma is het stimuleren van duurzame verplaatsingen, met een 'modal split' van 70/30, waarin 70% van de verplaatsingen met het OV of via langzaam verkeer plaatsvindt. Uit monitoring blijkt dat slechts 20% van de verplaatsingen met de auto is. Dit sluit goed aan bij de doelen van het mobiliteitsprogramma.

De bereikbaarheid is op basis van de modeluitkomsten voor 2043 op de meeste plekken op orde. Daarbij blijven een aantal bekende aandachtspunten bestaan. Deze zijn hieronder benoemd en zijn naar verwachting oplosbaar. De laatste modeluitkomsten wijken op een aantal punten af van eerdere jaren. In een vervolgstudie worden deze verschillen verder onderzocht en verklaard.

Fietsbereikbaarheid op orde met Collegebesluit doorstart planvorming Fietsverbinding Amsterdamsebrug
Met het collegebesluit over de doorstart van de planvorming voor de fietsverbinding bij de Amsterdamsebrug blijft de fietsbereikbaarheid van het gebied in grote lijnen op orde. Het Mobiliteitsprogramma blijft daarnaast aandacht houden voor de kleinere fietsmaatregelen die momenteel in de pauzestand staan (F5b en F5c).

OV-bereikbaarheid: consistent beeld, kwantitatief op orde, kwalitatief blijvend aandachtspunt
De OV-bereikbaarheid is met de voorgestelde maatregelen **kwantitatief op orde**. Het openbaar vervoer beschikt over voldoende capaciteit om aan de vraag te voldoen. De waardering van het OV is echter minder positief. Reizigers geven aan dat het OV, door de grote afhankelijkheid van de IJtram, **onvoldoende robuust** is. Wanneer de IJtram uitvalt, is er geen volwaardig alternatief.

Richting **2040** blijft de capaciteit van de IJtram daarom een belangrijk aandachtspunt. Het verwachte aantal reizigers in 2040 komt, wanneer het gebied volledig is ontwikkeld, dicht in de buurt van de maximale capaciteit van de IJtram. Een extra OV-verbinding vanuit Zeeburgereiland naar de bestaande stad is op basis van de huidige prognoses en de maximaal inzetbare capaciteit op dit moment niet noodzakelijk. Wel blijft dit een aandachtspunt, gezien de krappe marges die het Vervoersmodel Amsterdam momenteel laat zien.

Het College monitort deze ontwikkelingen en actualiseert de prognoses waar nodig. Een extra OV-verbinding van Zeeburgereiland naar de bestaande stad kan bestaan uit een bus (mogelijk vóór 2035) of een tram (mogelijk na 2040) – maatregel O4.

Eind maart 2026 start een nieuwe buslijn tussen Strandeiland en Weesp (O6) en (volgens de huidige inzichten) in mei rijdt de IJtram door vanaf Haveneiland naar Centrumeiland en Strandeiland (O1, eerste fase Verlenging IJtram). Deze maatregelen waren eerder gepland voor 2025. De bus gaat rijden met de start van het nieuwe jaarplan vervoer GVB en deze is verschoven van december 2025 naar maart 2026. De verlenging van de IJtram is enkele maanden vertraagd door de complexe afstemming met de twee bruggen naar Centrumeiland en Strandeiland. Beide OV-lijnen zijn desondanks op tijd gereed om de eerste woningen van Strandeiland te ontsluiten.

Autobereikbaarheid op orde – met uitzondering van toerit/invoegstrook A10
De autobereikbaarheid is met de beoogde maatregelen en de huidige inzichten op tijd op orde. Belangrijkste aandachtspunt blijft de toerit naar en invoegstrook op de A10 binnenring in zuidelijke richting. Deze maatregel moet bijdragen aan het vermijden dat het OV gehinderd wordt door files op de IJburglaan van autoverkeer dat de A10 op gaat. Hiervoor is nog geen oplossing gevonden. Onderzoek moet uitwijzen of dit het probleem van de doorstroming voldoende aanpakt, en of de maatregel daadwerkelijk haalbaar is (maatregel A5).

Voor meer informatie over de maatregelen en cijfers zie bijlage 1 (beschrijving maatregelen) en bijlage 2 (monitoring).

Woningbouwprognose gebiedsontwikkeling
De woningbouwprognose voor de Oostflank voorziet in ruim 34.500 woningen en een laatste oplevering omstreeks 2043. De sterkste toename van het aantal woningen wordt verwacht in de periode 2033-2035 (gemiddeld 1.900 woningen per jaar). Een verklaring hiervoor is de netcongestie (tot 2032) die tijdelijk begrenzend werkt voor de gebiedsontwikkeling.

In 2025 zijn 248 nieuwbouwwoningen opgeleverd, minder dan een jaar geleden gepland. Bijvoorbeeld door het later opleveren van 525 woningen in de Sluisbuurt, dat nu in de eerste helft van 2026 plaatsvindt. In 2026 worden er naar verwachting ruim 1.000 woningen opgeleverd, waaronder 349 flexwoningen op de Makerskade op Strandeiland. Deze vormen de eerste bewoning van het eiland. De jaren daarna worden ca. duizend woningen per jaar opgeleverd. In bijlage 4 treft u meer informatie over de planning.

Financieel perspectief
Met het financieel perspectief geeft het College uw Raad inzicht in de financiële hoofdlijnen van alle maatregelen en in de principeverdeling van de kosten tussen de partners. Het prijspeil is daarbij medio 2025. Voor de definitieve bedragen per maatregel is de bestuurlijke besluitvorming over de uitvoering van de betreffende projecten leidend.

De bandbreedte van de totale geraamde investeringssom voor alle maatregelen in het mobiliteitsplan lag de afgelopen jaren tussen € 525 en € 900 miljoen. Het huidige financieel perspectief voor de actuele maatregelen – dus exclusief reeds gerealiseerde of vervallen maatregelen – bedraagt € 621 miljoen. Dit betreft de geraamde investeringskosten van de lopende en nog te starten maatregelen. Voor meer informatie verwijzen wij u naar bijlage 3 (financieel perspectief).

Doorkijk naar 2026
De volgende voorstellen voor 2026 zijn in voorbereiding:

- PBI 3a besluit Cruciale Mijl IJburglaan en Tramstalling – dit is een bestuurlijk tussenbesluit over de scope, kostenraming en planning van het project Cruciale Mijl, inbegrepen een besluit over de definitieve variant voor het toegangsspoor van de IJtram vanaf de IJburglaan naar de nieuwe tramstalling, en inclusief een nieuwe kostenraming van de Tramstalling zelf, gebaseerd op de nieuwe tweerichtingen IJtram.

  Over de voortgang van het project Cruciale Mijl en de Tramstalling is uw Raad eind 2025 geïnformeerd via een afzonderlijke voortgangsrapportage in het kader van de Regeling Grote Projecten.

- Besluit over de definitieve eindhalte met laadvoorzieningen van de twee HOV-Buslijnen op Strandeiland of Buiteneiland.

  In 2026 worden twee projecten opgeleverd:

- Oplevering en start exploitatie HOV-bus tussen Station Weesp en Strandeiland (voorzien op 29 maart 2026).
- Oplevering en start exploitatie 1e fase Verlenging IJtram van Haveneiland naar Strandeiland (met de huidige inzichten voorzien in mei 2026)

Evaluatie tijdelijke pont in 2027
In 2027 starten we het proces van evaluatie van de tijdelijke pontverbinding tussen Sluisbuurt en Sporenburg. Deze pont heeft een vergunning van Rijkswaterstaat tot eind 2029. Ruim voor die tijd moet een besluit worden genomen over het vervolg. De evaluatie omvat ook een verkenning naar mogelijke tijdelijke scenario's waarin de tijdelijke pont een functie kan hebben voor het fietsnetwerk rond Zeeburgereiland tijdens de bouw van de grote infraprojecten Cruciale Mijl, Tramstalling, Oostbrug en Fietsverbinding Amsterdamsebrug , zo ruwweg in de periode 2029 t/m 2035.

Hopend u voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Namens het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,





Melanie van der Horst — Steven van Weyenberg

Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit — Wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling

Bijlagen

1. Beschrijving maatregelen voor update 2025
2. Modeluitkomsten en resultaten monitoring 2025
3. MPZY Financieel perspectief 2025
4. Planningsnotitie 2025