Voordracht voor de College vergadering van 17 februari 2026

Portefeuille

Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Agendapunt

B15

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

**Onderwerp**

Instemmen met het verlenen van een machtiging aan de wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit Melanie van der Horst voor het ondertekenen van de Bestuurlijke Overeenkomst (BOK) over de systeemkeuze voor tweerichting-materieel voor tramlijn 26 (IJtram)

**Het college van burgemeester en wethouders besluit**

1. Kennis te nemen van het in opdracht van de Vervoerregio, GVB en de gemeente uitgevoerde MKEA-onderzoek door bureau Ecorys, waarin voor de besluitvorming over de inzet van één- en tweerichtingenmaterieel voor de IJtram een goed en evenwichtig overzicht is gegeven van de maatschappelijke kosten en baten, met name op het gebied van exploitatie, materieel, infrastructuur en gebiedsontwikkeling, inclusief de ruimtelijke impact van de systeemkeuze op de gebiedsontwikkelingen op Zeeburgereiland, IJburg en Strandeiland.

2. In te stemmen met het gezamenlijk vastgestelde uitgangspunt van Vervoerregio, GVB en Gemeente, dat de IJtram in de toekomst gebruik maakt van tweerichtingenmaterieel met deuren aan beide zijden, een bestuurderscabine aan de voor- en achterzijde en de mogelijkheid om te keren met een systeem van keerwissels in plaats van keerlussen.

3. De burgemeester te verzoeken om wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit Melanie van der Horst te machtigen om namens de gemeente Amsterdam de bestuurlijke overeenkomst te ondertekenen met de Vervoerregio en GVB, waarin deze systeemkeuze en de bijbehorende procesafspraken voor de infrastructuurprojecten en de bestelling van trammaterieel voor de komende circa tien jaar zijn vastgelegd.

**Kernboodschap**

Het college heeft de wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit gemandateerd om namens de Gemeente een bestuurlijke overeenkomst te ondertekenen met de Vervoerregio en GVB. In deze overeenkomst is vastgelegd dat de IJtram in de toekomst gebruikmaakt van tweerichtingenmaterieel. Deze systeemkeuze maakt het mogelijk om de IJtram zonder ruimte-intensieve keerlussen in te passen binnen de gebiedsontwikkelingen op Zeeburgereiland, IJburg en Strandeiland, en wordt het uitgangspunt voor de infraprojecten Cruciale Mijl, Tramstalling en het toekomstige eindpunt van de IJtram in de Pampusbuurt. De overeenkomst borgt dat betrokken partijen hun langetermijnplanning voor infrastructuur en trammaterieel in samenhang blijven afstemmen.

**Bestuurlijke achtergrond**

In mei 2018 heeft het college het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg integrale aanpak van de bereikbaarheid 20182038 vastgesteld. In dit plan is vastgelegd welke mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk zijn om de geplande gebiedsontwikkelingen op Zeeburgereiland en IJburg mogelijk te maken, waaronder de rol van de IJtram als ruggengraat van het openbaar vervoer.

De keuze voor tweerichtingenmaterieel voor de IJtram is het resultaat van een zorgvuldig en meerjarig besluitvormingsproces tussen Vervoerregio, GVB en meerdere directies van de gemeente,

waarin ruimtelijke ontwikkeling, infrastructuur, exploitatie en materieelstrategie integraal zijn afgewogen.

Tijdens de planvorming voor de Baaibuurten, de Cruciale Mijl en de verhuizing van de tramstalling werd duidelijk dat de functie van de bestaande calamiteitenkeervoorziening voor de IJtram ruimtelijk onder druk kwam te staan. Dit vormde de aanleiding om het vraagstuk van één- versus tweerichtingenmaterieel breder te onderzoeken.

Deze verkenning is in eerste instantie uitgevoerd via een quickscan. In de verdere uitwerking zijn ook het sporenplan voor de nieuwe tramstalling en het toekomstige eindpunt van de IJtram in de Pampusbuurt betrokken.

In mei 2024 heeft het Opdrachtgeversoverleg van het Mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg opdracht gegeven om de verkenning te verdiepen met een maatschappelijke kosten- en effectenanalyse (MKEA). De Vervoerregio Amsterdam heeft bureau Ecorys opdracht gegeven dit onderzoek uit te voeren. De MKEA bracht de effecten van inzet van één- en tweerichtingenmaterieel in beeld binnen de samenhang van langlopende processen op het gebied van gebiedsontwikkeling, infrastructuur, vlootstrategie en het serviceconcept van de IJtram als HOV-lijn.

Op basis van deze integrale afweging is op 14 oktober 2025 door directeuren van V&OR, G&O, R&D, Vervoerregio en GVB een ambtelijke principekeuze gemaakt voor tweerichtingenmaterieel voor de IJtram, met de opdracht om deze keuze vast te leggen in een bestuurlijke overeenkomst. De voorliggende bestuurlijke overeenkomst, tot stand gekomen in samenwerking tussen Vervoerregio, GVB en de gemeente, legt op hoofdlijnen de gezamenlijke uitgangspunten en afspraken vast voor een toekomstbestendig, goed werkend reizigersvervoerssysteem voor tramlijn 26 (IJtram).

**Bestuurlijke prioriteit**

De voordracht heeft geen bestuurlijke prioriteit.

**Wettelijke grondslag**

**Artikel 160, eerste lid, onder a en d Gemeentewet**

a. Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of burgemeester hiermee is belast, en.

d. tot privaatrechtelijke rechtshandelingen van de gemeente te besluiten;

**Artikel 171, tweede lid Gemeentewet**:

De burgemeester kan de vertegenwoordiging van de gemeente opdragen aan een door haar aan te wijzen persoon.

**Onderbouwing besluit**

**Ad. 1, Kennis te nemen van het in opdracht van de Vervoerregio, GVB en de gemeente uitgevoerde MKEA-onderzoek door bureau Ecorys, waarin voor de besluitvorming over de inzet van één- en tweerichtingenmaterieel voor de IJtram een goed en evenwichtig overzicht is gegeven van de maatschappelijke kosten en baten, met name op het gebied van exploitatie, materieel, infrastructuur en gebiedsontwikkeling, inclusief de ruimtelijke impact van de systeemkeuze op de gebiedsontwikkelingen op Zeeburgereiland, IJburg en Strandeiland.**

In mei 2024 heeft het Opdrachtgeversoverleg voor het Mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg (OGO) verzocht om een maatschappelijke kosten- en batenanalyse voor de IJtram. Aanleiding hiervoor was de vraag welke keuze tussen één- en tweerichtingenmaterieel het best aansluit bij de lange termijnontwikkeling van de IJtram, mede in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen, infrastructuur en exploitatie. De Vervoerregio Amsterdam heeft bureau Ecorys opdracht gegeven om hiervoor een Maatschappelijke Kosten- en Effectenanalyse (MKEA) uit te voeren.

De MKEA 1R/2R IJtram-materieel is uitgevoerd in de periode van december 2024 tot en met juni 2025. Het definitieve rapport van 25 juni 2025 is vastgesteld in het OGO van 17 juli 2025. Het onderzoek biedt een goed en evenwichtig overzicht van de maatschappelijke kosten en baten van verschillende varianten, met specifieke aandacht voor exploitatie, materieel, infrastructuur en gebiedsontwikkeling.

Een MKEA vergelijkt beleidsopties niet alleen op financiële aspecten, zoals investeringskosten, exploitatie en onderhoud, maar ook op ruimtelijke en kwalitatieve effecten, waaronder woningbouwmogelijkheden, leefomgeving en reizigerscomfort. Waar mogelijk worden effecten in euros uitgedrukt; waar dit niet mogelijk is, worden deze kwalitatief beoordeeld. Daarmee maakt de MKEA inzichtelijk welke variant het meest doelmatig is en de grootste maatschappelijke waarde oplevert.

Uit de analyse blijkt dat de variant met tweerichtingenmaterieel, niet-gekoppeld (een lange tram van meer dan vijftig meter), met tweerichtingen-keersporen bij zowel de Zuiderzeeweg als de Pampusbuurt, het laagste maatschappelijk kostensaldo kent, met een Netto Contante Waarde (NCW) van circa 193 miljoen. De variant met eenrichtingenmaterieel van vijftig meter of langer, met keerlussen in de Sluisbuurt en de Pampusbuurt, scoort duidelijk minder gunstig met een NCW van circa 270 miljoen. De overige onderzochte varianten liggen qua NCW tussen circa 195 en 243 miljoen, wat neerkomt op een bandbreedte van ongeveer tien procent.

Hieruit volgt dat de financiële verschillen tussen de meeste varianten beperkt zijn en dat de uiteindelijke afweging in belangrijke mate wordt bepaald door kwalitatieve aspecten, zoals de ruimtelijke inpassing, de effecten op woningbouw en leefkwaliteit en de samenhang tussen infrastructuur en materieel. De MKEA geeft daarmee inzicht in de ruimtelijke impact van de systeemkeuze voor de IJtram op de gebiedsontwikkelingen op Zeeburgereiland, IJburg en Strandeiland, waarvan het college met dit besluit kennisneemt.

De keuze voor tweerichtingenmaterieel voor de IJtram heeft positieve gevolgen voor de ruimtelijke inrichting van Zeeburgereiland en IJburg. Door de mogelijkheid om trams te keren met keerwissels in plaats van keerlussen, is minder ruimte nodig voor keerinfrastructuur. Dit maakt een compactere inpassing van de IJtram mogelijk op drie locaties binnen de gebiedsontwikkelingen:

1. nabij het Zuiderzeeplein (Cruciale Mijl),
2. in de tramstalling op de Oostpunt van Zeeburgereiland, en
3. bij het toekomstige eindpunt in de Pampusbuurt.

Het beperktere ruimtebeslag draagt eraan bij dat meer ruimte beschikbaar blijft voor woningbouw en (groen)voorzieningen.

**Ad. 2, In te stemmen met het gezamenlijk vastgestelde uitgangspunt van Vervoerregio, GVB en Gemeente, dat de IJtram in de toekomst gebruik maakt van tweerichtingenmaterieel met deuren aan beide zijden, een bestuurderscabine aan de voor- en achterzijde en de mogelijkheid om te keren met een systeem van keerwissels in plaats van keerlussen.**

Op basis van de uitkomsten van de MKEA en de bredere integrale afweging is door de Vervoerregio, GVB en Gemeente in een gezamenlijk directeuren overleg op 14 oktober 2025 het uitgangspunt vastgesteld dat de IJtram in de toekomst gebruik zal maken van tweerichtingenmaterieel. Dit materieel beschikt over deuren aan beide zijden en een bestuurderscabine aan zowel de voor- als achterzijde.

Met deze systeemkeuze wordt het mogelijk om trams te keren met een systeem van keerwissels in plaats van keerlussen. Dit heeft belangrijke ruimtelijke voordelen voor de inpassing van de IJtram binnen de gebiedsontwikkelingen op Zeeburgereiland, IJburg en Strandeiland en sluit aan bij de lange termijnambities voor verdichting en woningbouw.

Het vastgestelde uitgangspunt vormt het inhoudelijke vertrekpunt voor de verdere planvorming en uitwerking van de IJtram en is richtinggevend voor de afstemming tussen de betrokken partijen.

**Ad. 3, De burgemeester te verzoeken om wethouder wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit Melanie van der Horst te machtigen om de bestuurlijke overeenkomst te ondertekenen met de Vervoerregio en GVB, waarin deze systeemkeuze en de bijbehorende procesafspraken voor de infrastructuurprojecten en de bestelling van trammaterieel voor de komende circa tien jaar zijn vastgelegd.**

Om de gezamenlijke uitgangspunten en de verdere samenwerking te borgen, hebben de Vervoerregio, GVB en de gemeente een Bestuurlijke Overeenkomst (BOK) opgesteld. In deze overeenkomst is vastgelegd hoe partijen de komende circa tien jaar samenwerken aan de samenhang tussen de ontwikkeling van de IJtram-infrastructuur en de bestelling en inzet van trammaterieel.

De BOK heeft een procesmatig en richtinggevend karakter en vormt het kader waarbinnen toekomstige projectbesluiten worden voorbereid. In de overeenkomst zijn afspraken opgenomen over de onderlinge rol- en verantwoordelijkheidsverdeling, de afstemming van planningen voor infrastructuurprojecten (zoals de Cruciale Mijl, de tramstalling en het toekomstige eindpunt in de Pampusbuurt) en de instroom van trammaterieel. Daarnaast is vastgelegd hoe partijen elkaar informeren en betrekken bij relevante besluitmomenten en hoe wordt omgegaan met wijzigingen, onzekerheden en bestuurlijke escalatie.

De BOK legt geen onomkeerbare financiële of uitvoeringsbesluiten vast, maar borgt dat toekomstige keuzes over infrastructuur en trammaterieel in samenhang, transparant en zorgvuldig worden voorbereid binnen een gezamenlijk bestuurlijk kader.

Voor de rechtsgeldige totstandkoming van de overeenkomst is ondertekening door bevoegde vertegenwoordigers van alle partijen noodzakelijk. Namens de Gemeente is ondertekening door een lid van het college van burgemeester en wethouders vereist. Aangezien de overeenkomst betrekking heeft op het beleidsterrein Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit, wordt voorgesteld de wethouder met deze portefeuille te machtigen om de Bestuurlijke Overeenkomst namens het college te ondertekenen.

**Duurzaamheid**

Dit besluit heeft geen directe duurzaamheidsconsequenties. Met de bestuurlijke overeenkomst worden geen uitvoeringsbesluiten genomen over infrastructuur of materieel en worden geen concrete duurzaamheidsmaatregelen vastgesteld.

De overeenkomst legt uitsluitend uitgangspunten en procesafspraken vast. De keuze voor tweerichtingenmaterieel kan indirect bijdragen aan efficiënter ruimtegebruik, doordat minder ruimte

nodig is voor keerinfrastructuur. Concrete duurzaamheidsaspecten, zoals energiegebruik, materiaaltoepassing, circulariteit en klimaatadaptatie, worden in latere projectfasen en bij afzonderlijke besluitvorming nader uitgewerkt en gewogen.

**Participatie**

Het gevraagde besluit betreft een organisatorisch onderdeel van het Mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg. Het gaat om het vastleggen van uitgangspunten en procesafspraken in een vroege fase, ruim voorafgaand aan de plan- en uitvoeringsfasen. De afspraken zijn in gezamenlijkheid opgesteld met de Vervoerregio Amsterdam en GVB. Gezien het organisatorische en interne karakter van het besluit heeft geen concreet effect op belanghebbende en heeft er geen participatie plaatsgevonden.

**Financiële onderbouwing**

Dit besluit heeft geen directe financiële consequenties. Met de bestuurlijke overeenkomst worden geen investerings- of uitvoeringsbesluiten genomen en worden geen nieuwe financiële verplichtingen aangegaan. De overeenkomst legt uitsluitend uitgangspunten en procesafspraken vast, die richtinggevend zijn voor toekomstige besluitvorming over infrastructuur en trammaterieel.

**Communicatie**

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Het gevraagde besluit betreft een organisatorisch onderdeel van het Mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg. Het besluit ziet op het vastleggen van uitgangspunten en procesafspraken in een vroege fase, ruim voorafgaand aan de plan- en uitvoeringsfasen. Gezien het vroege stadium van de besluitvorming, en de vroege fase waarin de betrokken projecten zich bevinden en het feit dat hierover nog een formeel besluit moet worden genomen, zal er nog geen interne communicatie plaatsvinden.

Buiten de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Het gevraagde besluit betreft een organisatorisch onderdeel van het Mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg. Het besluit ziet op het vastleggen van uitgangspunten en procesafspraken in een vroege fase, ruim voorafgaand aan de plan- en uitvoeringsfasen. Gezien het vroege stadium van de besluitvorming, en de vroege fase waarin de betrokken projecten zich bevinden en het feit dat hierover nog een formeel besluit moet worden genomen, heeft zal er nog geen externe communicatie plaats vinden.

**Documenten**

| Registratienr. | Naam |
|---|---|
| AD2026-005838 | College van B&W Voordracht (pdf) |
| AD2026-005866 | Advies (pdf) |
| AD2026-009540 | 1. Bestuurlijke Overeenkomst 2R IJtram.pdf (pdf) |

| | |
|---|---|
| AD2026-009541 | 1.1. Bijlage 1 - Eindrapportage MKEA IJtram juni 2025.pdf (pdf) |
| AD2026-009542 | 1.2. Bijlage 2 - Raadsbesluit Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en voorkeursbesluiten infraprojecten.pdf (pdf) |
| AD2026-009543 | 1.3. Bijlage 3 - DB-besluit VRA CrM.pdf (pdf) |
| AD2026-009544 | 1.4. Bijlage 4 - DB-besluit VRA Tramstalling.pdf (pdf) |
| AD2026-009545 | 1.5. Bijlage 5 - Strategische planning 1R2R juli 2025.pdf (pdf) |

**Besluit college van burgemeester en wethouders**

Conform besloten