Bestuurlijke overeenkomst werkend reizigersvervoersysteem tweerichtingen-IJtram

GROEN: nog in te vullen

Aan	Directeuren V&OR, G&O, R&D, GVB en de Vervoerregio
Van	Opdrachtgevers ZBE/IJB
Datum	27 januari 2026

De ondergetekenden:

1. **Gemeente Amsterdam,** vertegenwoordigd door **wethouder Melanie Van der Horst portefeuille Verkeer en Vervoer,** ter uitvoering van het besluit van het College van B&W [datum], hierna te noemen: *'Gemeente'*;
2. **Vervoerregio Amsterdam,** vertegenwoordigd door **Marja Ruigrok portefeuille Verkeer en Vervoer,** ter uitvoering van het besluit van het Dagelijks Bestuur [datum] , hierna te noemen: *'Vervoerregio'*;
3. **GVB**, vertegenwoordigd door twee gezamenlijk handelende statutaire directeuren, te weten **Claudia Zuiderwijk**, algemeen directeur, en **Marte Guldemond,** financieel directeur, ter uitvoering van het besluit van de directie d.d. [datum], hierna te noemen: *'GVB'*;

Hierna gezamenlijk te noemen: *'Partijen'*,

A. NEMEN MEE IN OVERWEGING:

A1: Rollen en verantwoordelijkheden

- **Vervoerregio** is op grond van de Wet lokaal spoor verantwoordelijk voor de lokale railinfrastructuur en voor de aanschaf en instandhouding van trammaterieel. Het dagelijks bestuur draagt zorg voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur, voor zover die gelegen is in het krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen gebied.
- **Gemeente** is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening, de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte en verkeersinfrastructuur, is eigenaar van de lokale railinfrastructuur en is verantwoordelijk voor de ruimtelijke inpassing van de IJtram. In de huidige planfase (PBI-3 fase) van het herontwerp van het IJtramtracé op Zeeburgereiland en de aansluiting op IJburg, en het ontwerp van de nieuwe Tramstalling, is Gemeente in samenwerking met Vervoerregio opdrachtgever.
- **GVB** is namens Vervoerregio beheerder van de railinfrastructuur en het trammaterieel, en is concessiehouder voor de exploitatie van het openbaar vervoer in Amsterdam.

A2: Uitgangspunt: een 2R-IJtram

De ambtelijke opdrachtgevers van het Mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg, afkomstig van Vervoerregio, en de directies Grond en Ontwikkeling en Verkeer en Openbare Ruimte van Gemeente, alsmede de directeuren van Vervoerregio, Gemeente (directies Grond & Ontwikkeling, Verkeer & Openbare Ruimte, Ruimte & Duurzaamheid), en GVB hebben op 14 oktober 2025 gezamenlijk geconcludeerd dat de keuze voor een toekomstige tweerichtingen-IJtram (2R-IJtram) de voorkeur heeft, en dat de 2R-IJtram uitgangspunt is voor de verdere ontwerpprocessen van partijen.

A3: Grote stedelijke opgave

De archipel Zeeburgereiland en IJburg ontwikkelt zich tot een nieuwe Amsterdamse stadswijk met in 2045 circa 33.000 woningen en 75.000 inwoners, inclusief de stedelijke en maatschappelijke voorzieningen voor werk, studie, gezondheid en recreatie die bij een stadswijk van deze omvang horen.

Voor deze grote stedelijke opgave is door de Gemeente Amsterdam, in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en GVB, in 2018 een mobiliteitsplan vastgesteld met een samenhangend pakket van maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van de archipel.

Centraal in dit plan staat het functioneren van de IJtram als hoogwaardige OV-verbinding tussen de eilanden en het Centraal Station. Deze tramlijn vormt de OV-slagader van het gebied en verdient bestuurlijke topprioriteit.

A4: Huidige situatie IJtram

In de huidige situatie op Zeeburgereiland bevindt de calamiteitenkeerlus voor de IJtram zich in de tijdelijke tramstalling in Baaibuurt Oost, en kruist de IJtram de toe- en afritten van de A10 aan de zuidzijde van de IJburglaan. De tijdelijke tramstalling moet wijken voor toekomstige woningbouw en verhuist naar de Oostpunt. Daarmee vervalt de calamiteitenkeerlus c.q. de mogelijkheid om bij verstoringen of calamiteiten een ingekorte dienstregeling te blijven rijden. Hiervoor moet een nieuwe oplossing komen, om de robuustheid van de IJtram op peil te houden. Naar huidig inzicht gaat medio 2026 de eerste fase van de verlenging IJtram naar Strandeiland (Muidenbuurt) in exploitatie.

A5: Drie gebiedslocaties met nieuwe sporenplannen
Voor drie gebiedslocaties op Zeeburgereiland en IJburg worden door Gemeente in samenwerking met Vervoerregio en GVB nu nieuwe sporenplannen ontwikkeld:

1. De Cruciale Mijl – een integraal herontwerp van de IJburglaan tussen Piet Hein Tunnel en Steigereiland, inbegrepen een calamiteitenkeervoorziening op Zeeburgereiland, waarmee de IJtram bij ernstige verstoringen een ingekorte dienstregeling kan rijden – ofwel tussen Centraal Station en Zeeburgereiland, ofwel tussen IJburg en Zeeburgereiland;
2. Definitieve IJtramstalling op de Oostpunt van Zeeburgereiland; en
3. Definitieve eindhalte Pampusbuurt – Strandeiland fase 2.

Deze drie locaties maken deel uit van de gebiedsontwikkelingen. Voor deze ontwikkelingen is een strategische systeemkeuze vereist voor de toekomstige IJtram tussen een 1R-tram, die keert via een keerlus, en 2R-tram die keert via een systeem van keerwissels.

A6: MKEA-studie 1R-2R IJtram
Partijen hebben door bureau Ecorys een Maatschappelijke Kosten Effecten Analyse (MKEA) laten uitvoeren. De primaire aanleiding voor de MKEA was het zoeken van een oplossing voor het vervallen van de calamiteitenkeerlus in de tijdelijke stalling. Daarnaast speelt ook de bouw van de nieuwe stalling en van het definitieve eindpunt van de IJtram. Tegenover de voordelen van een 2R-IJtram in ruimtebeslag, ruimtelijke kwaliteit en investeringskosten staan hogere kosten voor aanschaf en onderhoud van 2R-trams. In de MKEA (bijlage 1) zijn alle aspecten van een 1R en 2R-IJtram onderzocht en afgewogen. Het Ecorys-rapport doet geen harde uitspraken over een voorkeursvariant - de uitkomsten van 1R en 2R liggen dicht bij elkaar waarbij 2R een lichte voorkeur heeft. Echter de onzekerheden zijn relatief groot en de rekenkundige verschillen tussen de verschillende scenario's zijn bovendien beperkt.

Hoewel 2R een lichte voorkeur heeft vanuit de integrale MKEA-studie, zijnde het werkend reizigers-vervoersysteem en de ruimtelijke inpassing, betekent dit niet dat dit voor alle partijen financieel de meest voordelige uitkomst is. De 2R-IJtram heeft voor de ruimtelijke inpassing voordelen maar verhoogt de kosten voor het werkend reizigers-vervoersysteem.

A7: Goede bestuurlijke (proces)afspraken op hoofdlijnen zijn nodig
Partijen onderkennen dat er goede bestuurlijke procesafspraken op hoofdlijnen nodig zijn voor de komende 10 tot 15 jaar — de doorlooptijd van zowel de gebiedsprojecten als de bestelling van het 2R-trammaterieel — met als doel te komen tot een robuust en goed werkend reizigersvervoersysteem (WRVS) op de IJtram, zorgvuldig ingepast in de stedelijke omgeving. Deze Bestuurlijke Overeenkomst (BOK) voorziet in die behoefte van procesafspraken op hoofdlijnen.

B. SPREKEN AF, OP HOOFDLIJNEN IN ALGEMENE ZIN:

B1: Algemene topeisen IJtram zijn en blijven leidend (ongeacht een 2R-IJtram)
Partijen onderschrijven dat de IJtram als HOV-hoofdader voor Zeeburgereiland en IJburg moet voldoen aan de volgende vigerende topeisen (los van de systeemkeuze voor een 2R-IJtram):

- Hoge betrouwbaarheid en lage kwetsbaarheid;
- Hoge capaciteit (ongedeeld lange trams of gekoppelde reguliere trams);
- Hoge frequentie (max 15 ritten per uur per richting);
- Hoge gemiddelde snelheid;
- Vlotte doorstroming c.q. prioriteit bij verkeerslichten;
- Minimaal aantal gelijkvloerse kruisingen;
- Profiel van vrije ruimte geschikt voor een voertuigbreedte van 2,65 meter;

Deze topeisen voor de IJtram op zowel het bestaande tracé als de toekomstige tweede fase van de verlenging naar Strandeiland/Pampusbuurt, betekenen onder meer:

- Een veilige afscherming en zorgvuldige inpassing van de vrije trambaan in de openbare ruimte, zonder extra oversteekpunten (anders dan voorzien in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, het Stedenbouwkundig plan Strandeiland en het Plan Openbare Ruimte Strandeiland);
- Een alignement met een zo hoog mogelijke ontwerpsnelheid;
- Absolute prioriteit voor de IJtram in de verkeersregelingen tussen CS en het definitieve eindpunt op Strandeiland, waarbij alleen hiervan kan worden afgeweken als partijen daarmee unaniem instemmen;
- Keermogelijkheden op 'strategische locaties' (1R of 2R) in het geval van calamiteiten, zodat de IJtram zoveel mogelijk in exploitatie kan blijven (de nieuwe 2R-calamiteitenkeervoorziening op Zeeburgereiland en de bestaande 1R-calamiteitenkeerlus aan de Noordzijde van het CS zijn de twee prominente voorbeelden, maar er zijn meerdere strategische locaties waaronder de huidige 1R-keerlus bij de Eva Besnyöstraat).

Deze topeisen betekenen voor de betrokken partijen onder meer het volgende.

- Gemeente is verantwoordelijk voor de ruimtelijke inpassing van de IJtram in de openbare ruimte, waaronder de veilige afscherming van de vrije trambaan, de inrichting van kruisingen en de prioriteitstelling in verkeersregelingen, en medeverantwoordelijk voor de financiering hiervan.
- Vervoerregio Amsterdam is (mede)verantwoordelijk voor de financiering en eindverantwoordelijk voor de realisatie van de tram-infrastructuur, eindverantwoordelijk voor het trammaterieel, alsmede voor de borging van capaciteit en frequentie van de IJtram.
- GVB is als concessiehouder verantwoordelijk voor een robuuste en betrouwbare exploitatie van de IJtram, waaronder de inzet van geschikt materieel en het waarborgen van de operationele kwaliteit.

Deze topeisen vormen richtinggevende uitgangspunten. Partijen verbinden zich aan een inspanningsverplichting om deze eisen, binnen hun eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden, zoveel mogelijk te realiseren.

B2: Tijdige ruimtelijke reserveringen zijn nodig voor een mogelijke tweede tramverbinding (Flevotram)
Los van de systeemkeuze voor een 2R-IJtram onderschrijven partijen het belang van tijdige ruimtelijke reserveringen voor een mogelijke toekomstige Flevotram tussen het Flevopark (huidige eindpunt tramlijn 3) en de Sluisbuurt.

Deze tram heeft een ontsluitende en verbindende functie binnen het stedelijk OV-netwerk, blijft in de basis 1R-infrastructuur hanteren bij de eindvoorzieningen (met een keerlus in of nabij de Sluisbuurt) en kent geen gezamenlijk spoorgebruik met de 2R-IJtram, met uitzondering van de ritten van en naar de nieuwe tramstalling. Van deze vloot moeten zestien trams kunnen worden gestald in de nieuwe, definitieve stalling op de Oostpunt van Zeeburgereiland.

Partijen spreken af om ook voor de mogelijke Flevotram naar Zeeburgereiland goed samen te werken en de processen voor dit dossier op een zorgvuldige en samenhangende wijze te begeleiden, ook als de bestaande ambtelijke overlegstructuren (opdrachtgeversoverleg en directeurenoverleg) voor het mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg zouden wijzigen of ophouden te bestaan.

B3: Financiering en OV-governance wijzigen niet bij systeemkeuze 2R-IJtram
De principes van financiële dekking wijzigen niet bij de systeemkeuze voor een 2R-IJtram. De basis voor de kostenverdeling van de Cruciale Mijl, Calamiteitenkeervoorziening en Stalling is vastgelegd in de Raadsbesluiten voor het Ruimtelijk Kader, oktober 2024(bijlage 2) en de DB besluiten, juli 2024 (bijlage 3 en 4). Verdere uitwerking zal tussen Gemeente en Vervoerregio zorgvuldig gebeuren, met inachtneming van de afspraken tussen Gemeente, GVB en Vervoerregio, die voor het hele Amsterdamse tramareaal zijn opgesteld ten behoeve van de OV-governance.

Wanneer besluiten nodig zijn om de financiële risico's en afhankelijkheden tussen de voertuigbestelling en de infrastructuurprojecten goed te beheersen, stemmen partijen dat gezamenlijk af om tot een gedragen oplossing te komen, conform de afspraken en rolverdeling in de OV-governance.

B4: Overbrengingsritten bij lange trams (verruiming tijdsslot)
Gemeente zal samen met Vervoerregio bevorderen dat verruiming van het tijdsslot voor overbrengingsritten van gekoppelde 2R-trams en/of ongedeelde 2R-trams van ca zestig meter tussen Zeeburgereiland en de werkplaatsen in Diemen en/of de Havenstraat op de agenda van de verantwoordelijke gemeentelijke commissies wordt gezet.

C. SPREKEN AF, SPECIFIEK VOOR DE 2R-IJTRAM OP HOOFDLIJNEN (PROCES):

C1: Lange termijnplanningen van infrastructuurprojecten en materieelbestelling goed afstemmen
Vanuit gemeente zijn de twee grote infraprojecten Cruciale Mijl en Tramstalling Oostpunt leidend voor de planning. Vanuit Vervoerregio en GVB is de bestuurlijk vastgestelde vlootstrategie tram, vastgesteld door het dagelijks bestuur van Vervoerregio op 15 december 2022, leidend voor de planning van instroom van nieuwe trams.

Partijen streven ernaar om de planningen van de infraprojecten en de beschikbaarheid van 2R-trams zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en gelijk te schakelen, zie hiervoor de strategische planning (bijlage 5).

Verschillen in planning en fasering zijn voor dit soort grote projecten echter niet uit te sluiten.
Er ontstaat een (tijdelijk) knelpunt wanneer de nieuwe IJtram-infrastructuur eerder wordt opgeleverd dan dat er voldoende 2R-materieel beschikbaar is. Het is namelijk niet mogelijk, zonder aanpassingen, dat 1R-materieel op 2R-infrastructuur kan keren.

In dat geval nemen partijen tijdig en gezamenlijk een besluit over de wijze waarop dit knelpunt wordt opgelost — bijvoorbeeld door middel van tijdelijke aanpassingen in de exploitatie, voortzetting van de inzet van de huidige IJtramvloot en/of tijdelijke aanpassingen in de infrastructuur. Indien hierover knelpunten ontstaan, wordt de bestaande overlegstructuur op ambtelijk- en opdrachtgeversniveau benut om tot een gezamenlijke oplossing te komen en zo veel mogelijk te vermijden dat de IJtram-exploitatie (tijdelijk) minder robuust zou zijn.

Daarnaast dienen partijen gezamenlijk in de toekomst een nieuwe KES op te stellen, specifiek voor de 2R-IJtram.

C2: Overleg- en opschalingsstructuur bij eventueel geschil inrichten
Om de afspraken uit deze bestuurlijke overeenkomst zorgvuldig en consistent na te komen, richten partijen een heldere en ondubbelzinnige overlegstructuur voor escalatie in. Deze structuur is erop gericht om knelpunten in de samenhang tussen planning van infrastructuur en trammaterieel tijdig te signaleren, te bespreken en gezamenlijk op te lossen.

Partijen monitoren en evalueren halfjaarlijks (voorjaar en najaar) het proces rond de planning en samenhang van de IJtram-infrastructuur en het 2R-trammaterieel. Daarbij maken zij in de basis gebruik van de bestaande overlegstructuren, waaronder het Mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland & IJburg en het bijbehorende Opdrachtgeversoverleg (OGO). In dit overleg zijn vertegenwoordigers van Gemeente (Grond & Ontwikkeling, Verkeer & Openbare Ruimte en Ruimte & Duurzaamheid), Vervoerregio en GVB op ambtelijk niveau betrokken.

Indien deze bestaande overlegstructuren in de toekomst wordt afgebouwd of beëindigd, blijven partijen gezamenlijk verantwoordelijk voor het in stand houden van een passende overlegstructuur waarin afstemming en besluitvorming over deze onderwerpen kan plaatsvinden. Daarmee borgen partijen dat ook op de langere termijn duidelijke procesafspraken en aanspreekpunten blijven bestaan.

Indien op ambtelijk niveau geen overeenstemming wordt bereikt, wordt het vraagstuk geagendeerd voor bestuurlijk overleg. In dit overleg nemen namens de betrokken partijen de vertegenwoordigers deel van:

- Het Dagelijks Bestuur van Vervoerregio;
- Het College van Burgemeester en Wethouders van Gemeente; en
- De directie van GVB

Indien in dit bestuurlijk overleg overeenstemming wordt bereikt, wordt het besluit door de betrokken bestuursorganen ieder voor zich formeel bekrachtigd.

Indien ook op bestuurlijk niveau geen overeenstemming wordt bereikt, kunnen partijen gezamenlijk besluiten een onafhankelijk extern deskundige aan te wijzen, die door alle partijen gezamenlijk wordt geselecteerd. Deze deskundige kan, afhankelijk van de aard en complexiteit van het geschil, worden ingezet voor advisering, mediation of procesbegeleiding. De uitkomsten van deze inzet worden door partijen betrokken bij de verdere besluitvorming.

Deze bestuurlijke overeenkomst treedt in werking op het moment van ondertekening door alle Partijen en geldt zolang de afspraken die hierin zijn vastgelegd relevant zijn voor de ontwikkeling van de IJtram in relatie tot de gebiedsontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg.

Wijziging van deze overeenkomst kan uitsluitend plaatsvinden met instemming van alle Partijen en wordt schriftelijk vastgelegd.

D. SPREKEN AF, SPECIFIEK VOOR DE 2R-IJTRAM en 2R-SPORENPLANNEN (INHOUD):

D1: Nieuwe Stalling Oostpunt wordt in de basis een 2R-stalling voor 38 IJtrams
De nieuwe tramstalling op de Oostpunt van Zeeburgereiland zal in de basis worden ontworpen en gebouwd voor de nieuwe IJtramvloot van 19 gekoppelde 2R-sets (of 19 ongedeelde lange 2R-trams). Gemeente zal bij deze bouw – zolang gemeente opdrachtgever is op verzoek van Vervoerregio – zoveel mogelijk de eisen en wensen van Vervoerregio en GVB voor functies zoals wassen, zandvullen, heffen, kuilwielendraaibank, en dagelijks- en klein onderhoud meenemen, om het aantal lege kilometers voor de 2R-trams naar de lijnwerkplaats aan de Havenstraat en hoofdwerkplaats in Diemen te minimaliseren.

Als de nieuwe stalling (in combinatie met de noordelijke ligging van de IJtram op Zeeburgereiland) eerder gereed is dan de instroom van 2R-trams, geldt de hoofdafspraak (zie bij planning).

D2: In de nieuwe stalling komt een ruimtelijke reservering voor 16 Flevotrams
Gemeente reserveert ruimte in de nieuwe stalling voor een deelvloot van 16 korte trams van een eventueel te verlengen Flevotram vanaf de Indische buurt naar de Sluisbuurt op Zeeburgereiland (op zijn vroegst vanaf ca 2045). In principe zijn dat 1R-trams omdat de Flevotram hoogstwaarschijnlijk een 1R-tram zal blijven. In het ontwerpproces van de Stalling zal Gemeente met GVB en Vervoerregio overleggen hoe deze ruimte nu zo optimaal mogelijk te reserveren om te vermijden dat de ruimtewinst en besparing in infrakosten voor de basis 2R-IJtramstalling (met 19 gekoppelde 2R-sets of 19 lange 2R-trams) onbedoeld teniet wordt gedaan door de ruimtelijke eisen van een eventueel aanvullende Flevotramvloot van 16 reguliere 1R-trams.

D3: De calamiteitenkeervoorziening op Zeeburgereiland wordt 2R
De nieuwe calamiteitenkeervoorziening op Zeeburgereiland wordt 2R, en zal hoogstwaarschijnlijk nabij het Zuiderzeeplein worden gesitueerd.

D4 Definitief eindpunt IJtram Strandeiland/Pampusbuurt robuust ontwerpen
Het definitieve 2R-eindpunt in de Pampusbuurt wordt zodanig ontworpen dat er voor de 2R-IJtram een robuuste en betrouwbare exploitatie mogelijk is, volgens de topeisen van het vervoerssysteem IJtram met 15 trams per uur per richting. De ruimtelijke reservering voor het eindpunt in lengte en breedte moet daarin voorzien. Hoe deze top-eis wordt verenigd met een optimale inpassing van het sporenplan in de openbare ruimte in de Pampusbuurt, is belangrijk onderdeel van het gezamenlijk ontwerpproces van partijen bij het opstarten van project Verlenging IJtram tweede fase.

De tweede fase van de Verlenging IJtram (naar de Pampusbuurt) kan niet eerder in gebruik worden genomen dan dat er 2R-materieel voor de IJtram beschikbaar is. Tot dat moment rijdt de IJtram niet – althans niet met volledige vloot – verder dan de eerste fase Verlenging naar de tijdelijke 1R-keerlus in de Muidenbuurt, tenzij er zou worden gekozen voor een tijdelijke infrastructuur-oplossing.

Dit betekent dat ook voor project Verlenging IJtram tweede fase t.z.t. een goede afstemming nodig is tussen de planning van het project en de planning rond inzet en het beschikbaar zijn van voldoende 2R-trammaterieel.

Bijlagen:

1. Eindrapportage MKEA IJtram juni 2025
2. Raadsbesluit Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en voorkeursbesluiten infraprojecten
3. DB besluit Cruciale Mijl
4. DB besluit Tramstalling
5. Strategische planning IJtram 1R/2R juli 2025