VN2025-008199
bc zuid-oost

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel Zuidoost van 10 juni 2025

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt: B3

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

**Onderwerp**

Finaal DB advies inzake adviesaanvraag concept Jaarplan Vervoer GVB 2026

**Het dagelijks bestuur Stadsdeel Zuidoost besluit**

1. Kennis te nemen van de adviesaanvraag van het college aan het DB inzake het concept Jaarplan vervoer GVB 2026.
2. Kennis te nemen van het advies van de stadsdeelcommissie inzake het concept Jaarplan Vervoer GVB 2026.
3. In te stemmen met het finale DB-advies inzake het concept Jaarplan Vervoer GVB 2026 en deze door te geleiden naar het college.
4. Het finale DB-advies inzake het concept Jaarplan Vervoer GVB 2026 ter kennisname te sturen aan de stadsdeelcommissie.

**Kernboodschap**

Het DB kan zich in grote lijnen vinden in het concept Jaarplan 2026 c.q. het conceptadvies van het college, zoals herstel van lijn 41 naar Muiderpoort station, aanpassing routes lijn 41 en 47, uitbreiding dienstregeling lijn 49 en deze doortrekken naar IJburg. Het DB adviseert negatief over wijzigingen in het nachtnet die grotere loopafstanden naar bushaltes tot gevolg hebben en het niet meer halteren van lijnbussen op station Gaasperplas. Het DB adviseert voorts om nieuwe buurten z.s.m. te ontsluiten , de betaalbaarheid, sociale veiligheid, toegankelijkheid en informatievoorziening te verbeteren en een moreel verantwoord inkoopbeleid te voeren.

**Bestuurlijke achtergrond**

Het DB is door het college gevraagd te reageren op het concept Jaarplan Vervoer GVB 2026 en de concept reactie van het college daarop.

**Consultatie Adviescommissie Amsterdam over het Jaarplan Vervoer 2026**

De Raad zal als Adviescommissie Amsterdam uiteindelijk een definitief advies geven op het Jaarplan Vervoer. Het college heeft deze reactie alvast in concept voorbereid. De Raad kan amendementen indienen, mede op basis van de adviezen. Deze amendementen worden overgenomen in de definitieve reactie van de Adviescommissie Amsterdam.

In aanloop daarnaartoe zijn de stadsdelen gevraagd te reageren op dit conceptadvies vanuit het college. Het college geeft in dit conceptadvies aan welke wijzigingen zij zien als verbeteringen voor de stad en welke aandachtspunten en gewenste aanpassingen zij ziet in het definitieve Jaarplan Vervoer 2026. Na afloop van de adviesperiode worden de adviezen aangeboden aan de commissie MOW en de Raad, samen met de concept reactie van het College. Het college zal hierbij een duiding van de stadsdeel adviezen meesturen naar de commissie MOW en Raad en wegen hoe uitvoerbaar de verschillende adviezen zijn. Ook kunnen adviezen van stadsdelen strijdig zijn met elkaar, en zal het college daar een weging moeten toepassen.

De raadsleden kunnen de adviezen meewegen en meenemen in de formulering van het definitieve advies van de Adviescommissie Amsterdam. Ook worden de adviezen van de stadsdelen

meegestuurd met de definitieve reactie, zodat GVB en de Vervoerregio deze kunnen wegen. Na de consultatieperiode zal GVB een reactie-nota opstellen als antwoord op het advies van de Adviescommissie Amsterdam en toelichten welke gewenste aanpassingen wel en niet kunnen worden doorgevoerd.

Het Concept Vervoerplan 2026 is het eerste Jaarplan Vervoer van de nieuwe concessie, waarin het lijnennet wijzigt als gevolg van het nieuwe vastgestelde Programma van Eisen (PvE). Vanwege deze forse wijzigingen, hebben Vervoerregio en GVB dit jaar een afwijkende, uitgebreidere, procedure geboden voor het consultatieproces.

In relatie met het Masterplan Zuidoost, ambitie 2.

**Bestuurlijke prioriteit**

Hoog.

**Wettelijke grondslag**

Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

(art. 12,lid 1) betrekt het college en BM Het DB bij de voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van de kaders of (art.12,lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen , wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan de stadsdeelcommissie (art.19).

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van de stadsdeelcommissie is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van de stadsdeelcommissie over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van de stadsdeelcommissie (art.19, lid 5). Als de standpunten van de stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen de commissie kenbaar gemaakt (art.30, lid 5).

**Onderbouwing besluit**

**Ad 1. Kennis te nemen van de adviesaanvraag van het College aan het DB inzake het concept Jaarplan vervoer GVB 2026**

Het college vraagt het DB om te reageren op het concept Jaarplan Vervoer GVB 2026, c.q. het conceptadvies van het college.

**Ad 2. Kennis te nemen van het advies van de stadsdeelcommissie inzake het concept Jaarplan Vervoer GVB 2026**

Het advies van de stadsdeelcommissie is in het finale DB advies opgenomen.

**Ad 3. In te stemmen met het finale DB-advies inzake het concept Jaarplan Vervoer GVB 2026 en deze door te geleiden naar het college**

**Reactie dagelijks bestuur**

De reactie van het DB is aanvullend op de concept reactie van het college op het gehele jaarplan. Om meer inzicht te bieden, citeert (*cursief*) het dagelijks bestuur uit de college reactie waar het gaat over onderdelen die betrekking hebben op stadsdeel Zuidoost en waar het dagelijks bestuur zich bij aansluit. Daarna geeft het dagelijks bestuur zelf een reactie en enkele adviezen.

*Voorgestelde wijzigingen nachtnet en vroege bussen*

*"We constateren dat delen van een aantal buslijnen in de vroege ochtend vanuit de stad naar Schiphol wordt verminderd. Dit vinden we onwenselijk, omdat deze lijnen een belangrijke functie verzorgen voor werknemers van het gebied rondom Schiphol. Hoewel GVB aangeeft dat het aantal reizigers vrij laag is, kennen deze toch een gemiddelde bezetting van 20-30 reizigers. Wij zijn van mening dat het van belang is deze lijnen in stand te houden vanwege de sociaal maatschappelijke functie. Ook de wijziging van nachtnet lijn N87 vinden wij onwenselijk. De nachtlijnen in Zuidoost worden veel gebruikt en hebben een belangrijke functie voor haar bewoners om ook 's nachts o.a. van en naar hun werk te kunnen reizen. Het niet meer aandoen van een aantal haltes is met name onwenselijk in het kader van de sociale veiligheid die ´s nachts extra onder druk staat. Graag gaan we met GVB en Vervoerregio op zoek naar een alternatief".*

*Fijnmazigheid en frequenties bussen in de daluren*

*"We waarderen dat de fijnmazigheid van het OV-netwerk in dit concept Jaarplan in stand blijft en zijn verheugd dat lijn 41 weer de oude, reguliere route van stadsdeel Zuidoost naar stadsdeel Oost gaat rijden. Ook waarderen we dat de hoogwaardige bus 369 in stadsdeel Nieuw-West frequenter gaat rijden. We hebben begrip voor het feit dat de frequentie daardoor op sommige lijnen en sommige momenten lager dan gewenst is. Vooral in de avond en in het weekend gaat de frequentie van sommige lijnen achteruit, soms naar 2x per uur. De gemeente gaat graag in gesprek met de Vervoerregio om gezamenlijk te kijken of het mogelijk is de frequentie te verhogen voor een aantal van deze lijnen in de daluren van de dag. We vragen hierbij speciale aandacht voor een aantal lijnen in stadsdeel Noord en in stadsdeel Nieuw-West en West. De lage frequenties van een aantal lijnen in stadsdeel Noord in de daluren staan op gespannen voet met de sociale functie van het OV en de forse gebiedsontwikkeling in het stadsdeel. Stadsdeel West en Nieuw-West kennen door de werkzaamheden van de Oranje Loper in 2026 veel omleidingen. Een aantal buslijnen vervullen daarom een belangrijke functie ter vervanging van de reguliere tramroutes. We vinden het wenselijk dat deze lijnen een hogere frequentie dan 2x per uur in de daluren hebben en vragen Vervoerregio en GVB om te kijken of hier andere keuzes in te maken zijn, ook als deze bussen niet helemaal vol zitten.*

*GVB stelt voor om een aantal ontsluitende buslijnen niet meer te laten halteren op het busstation Gaasperplas, maar in plaats daarvan op de hoogwaardige OV-bushalte Gaasperplas. Wij vinden dit onwenselijk, gezien veel bewoners die gebruik maken van deze ontsluitende lijnen de kortere route naar het busstation prettiger vinden. Voor de HOV-bus 360 tussen IJburg en Bijlmer Arena is haltering op de OV bushalte Gaasperplas wel gewenst vanwege het belang van snelheid voor deze verbinding".*

Het dagelijks bestuur is, net als het college, verheugd met maatregelen die de fijnmazigheid van het ov en de bereikbaarheid van het stadsdeel bevorderen. Te weten:

- Herstel van lijn 41 naar Muiderpoortstation;
- Doortrekken van Lijn 49 naar IJburg en uitbreiding van de dienstregeling naar de avond en het weekend;
- Het omklappen van de buslijnen 41 en 47 ter plaatse van de Bijlmerdreef, waarbij de 47 over de Bijlmerdreef doorrijdt naar de 's Gravendijkdreef en de 41 via de Groesbeekdreef naar de Karspeldreef rijdt. Hiermee wordt bus 66 op de drukke Bijlmerdreef ondersteund en krijgen de G- en K-buurt Oost een rechtstreekse verbinding met station Bijlmer ArenA.

Net als het college staat het dagelijks bestuur afwijzend ten opzichte van enkele maatregelen die een verschraling van het openbaar vervoer en van de bereikbaarheid tot gevolg hebben:

- Het niet meer halteren van enkele buslijnen op busstation Gaasperplas, maar op de halte van de HOV aan de Langbroekdreef is onwenselijk, om door het college genoemde redenen, maar ook vanwege de sociale veiligheid. Dat geldt vooral voor bus 47 en voor de nachtbus N85 die ook wordt geacht op de Langbroekdreef te halteren;
- In mindere mate geldt dit voor bus 49 die komende vanuit Weesp, als eerste overstapstation Kraaiennest zal aandoen in plaats van station Gaasperplas . Het voordeel is dat de halte Kraaiennest iets dichter bij het metrostation is en sociaal veiliger door de drukte in de omgeving. Het nadeel is dat voor reizigers met bestemming station Gaasperplas nu een extra overstap op Kraaiennest nodig is;
- De opheffing van nachtlijn N86 en wijziging van de route van de N87 maakt dat veel haltes 's nachts niet meer worden bediend. Hiermee worden loopafstanden naar nachtbushaltes groter. Ook al vallen de afstanden binnen de norm, dan nog is dit niet wenselijk gezien de slechte of ontbrekende looproutes naar de haltes en voor de sociale veiligheid;
- Wij adviseren positief over het doortrekken van lijn 47 naar de 's Gravendijkdreef, onder meer vanwege de rechtstreekse verbinding die de G en K buurt Oost krijgen met station Bijlmer ArenA. Er zijn wel zorgen dat de buslijnen over de Bijlmerdreef structureel last ondervinden van de slechte doorstroming van het verkeer tussen het Anton de Komplein en Ganzenhoef. Vooral met slecht weer staat de dreef vast en worden de rijtijden niet gehaald. De ondersteuning aan lijn 66 die met de aanpassing van de route van lijn 41 en 47 wordt beoogd, zou hierdoor minder effect kunnen hebben;
- Het is onduidelijk of met het omklappen van de lijnen 41 en 47 de halte Kelbergen nog wordt bediend.

Het dagelijks bestuur geeft ook de volgende adviezen mee:

<u>Herstel bus 41 naar Muiderpoortstation</u>

Wij zijn verheugd dat de verbinding tussen station Duivendrecht en Muiderpoortstation wordt hersteld. Vanwege werkzaamheden kan deze aanpassing pas in het voorjaar van 2027 ingaan. Tot die tijd blijft lijn 41 naar het Amstelstation rijden. Wij geven u ter overweging om herstel van de lijn naar Muiderpoortstation ondanks werkzaamheden toch eerder door te voeren, door lijn 41 vanaf Amstelstation ofwel de route van lijn 37 of de route van lijn 65 te laten rijden. Beide lijnen blijven ondanks de werkzaamheden doorrijden.

<u>Gebiedsontwikkeling; ontsluiting transformatiegebied Amstel III , uitbreiding bediening E en H buurt</u>

In het transformatiegebied Amstel 3 wordt veel gebouwd en worden nu en in de komend jaren veel nieuwe wooncomplexen opgeleverd in een nu nog grotendeels bedrijven – en kantorengebied. Het gebied is nog onvoldoende ontsloten met OV voor wonen en hier maakt het dagelijks bestuur zich zorgen over. De nieuwbouw is aangewezen op openbaar vervoer vanwege het ontbreken van parkeervoorzieningen voor bewoners en maatschappelijke instellingen die zich er vestigen, onder andere vanwege het beleid Autoluw. De metro is voor veel van de nieuwe complexen op grote afstand. Het gebied wordt nu vooral bediend door regionale busdiensten die de regionale vervoerbehoefte voorop stellen. Geadviseerd wordt om, ook al worden de ontsluitingsnormen ten aanzien van het aantal opgeleverde woningen nog niet helemaal gehaald, wel al met de uitbreiding van het ov-netwerk te beginnen. Dat geldt ook voor het bieden van een fijnmaziger nachtnet. Sociale veiligheid is vooral na werktijd een aandachtspunt in het grotendeels nog bedrijven- en kantorengebied met daartussen net opgeleverde wooncomplexen. Ook in andere nieuwbouw buurten zoals delen van de E-en de H buurt is de afhankelijkheid van OV groot. Hoewel er in

sommige projecten parkeergelegenheid wordt voorzien op eigen terrein, is het duidelijk dat er vrijwel geen openbare parkeerplekken bijkomen. Daarmee groeit de

Noodzaak voor robuuste, frequente en toegankelijke OV-verbindingen. Het huidige plan blijft daarin achter. Het is niet aanvaardbaar dat bewoners van nieuwbouwwijken in Zuidoost in 2026 aangewezen zijn op een minimaal basisaanbod, terwijl hun afhankelijkheid van het openbaar vervoer toeneemt. Dit raakt niet alleen aan mobiliteit, maar ook aan bestaanszekerheid en deelname aan de stad.

De betaalbaarheid van het openbaar vervoer verdient meer aandacht

Uit reizigersonderzoek blijkt dat slechts 35,4% van de gebruikers de prijs van een metrokaartje een voldoende geeft. In een stadsdeel waar veel bewoners leven rond of onder het sociaal minimum, zijn hoge tarieven een serieuze drempel. De commissie dringt daarom aan op tariefdifferentiatie op basis van inkomen, en pleit voor de ontwikkeling van een pilot voor gratis OV voor jongeren en mensen met een minimuminkomen. Ook spreekt de commissie zich uit tegen de invoering van een kilometer gebaseerd tariefsysteem, dat langere reizen vanuit de buitenwijken structureel duurder maakt dan kortere ritten binnen het centrum. Een stad die streeft naar inclusieve mobiliteit, moet zulke systematische ongelijkheden vermijden.

Verbeteren toegankelijkheid ov-netwerk

De toegankelijkheid van het netwerk blijft een zorgpunt. Ondanks de doelstelling om in 2030 60% van de haltes toegankelijk te maken, laat het huidige oordeel van reizigers zien dat daar nu nog te vaak onvoldoende in wordt voorzien. Bij metrostations zijn roltrappen vaak defect en liften langdurig buiten gebruik. Dit raakt vooral ouderen en mensen met een beperking, ouders en verzorgers die met kinderen reizen en reizigers die hun fiets meenemen in de metro voor voor- en natransport. De commissie pleit voor een versnelde aanpassing van haltes in Zuidoost, uitbreiding van assistentie op stations en verbetering van reisinformatie in eenvoudige taal en meerdere talen, in lijn met het B1-taalniveau.

Aandacht voor de morele verantwoordelijkheid van het GVB in het aanbesteden van materieel

Wij vragen aandacht voor het inkoopbeleid van de gemeente en het contracteren van bedrijven die betrokken zijn bij mogelijke mensenrechtenschendingen, zoals CAF, dat meewerkt aan de exploitatie van de Jerusalem Light Rail in bezet Palestijns gebied. De commissie heeft dit eerder onder de aandacht gebracht bij de adviesaanvraag over het Programma van Eisen en het belang aangegeven dat concessiehouders expliciet moeten voldoen aan de UN Guiding Principles on Business and Human Rights en de OESO-richtlijnen voor internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen. Een inclusieve stad begint bij inclusief vervoer voor iedereen, in elke wijk.

Tot slot:

Wij sluiten af met een oproep aan het GVB en de vervoersregio: neem het advies van de stadsdelen serieus, zoals ook in het preadvies van het college werd voorgesteld. Zuidoost is niet slechts een afnemer van vervoersbeleid, maar een actief en groeiend stadsdeel waar de kwaliteit van openbaar vervoer medebepalend is voor bestaanszekerheid, gelijkwaardigheid en vertrouwen in de overheid. Samengevat vragen wij om verbeteringen op de korte termijn van de ontsluiting van nieuwe buurten, sociale veiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, duidelijkheid over het behoud van metroverbindingen, meer sociale rechtvaardigheid in tarieven en een gewetensvolle benadering van aanbestedingen.

Na DB besluit het advies door te geleiden aan het college.

Gemeente Amsterdam

DB

## Ad 4. Het finale DB-advies inzake het concept Jaarplan Vervoer GVB 2026 ter kennisname te sturen aan de stadsdeelcommissie

**Advies en afstemming**

GVB, directie V en OR en Mobiliteitsplan Zuidoostflank.

**Duurzaamheid**

**Participatie**

Geen. Het betreft een adviesaanvraag van het college aan het DB op grond van de verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022.

**Financiële onderbouwing**

Niet van toepassing.

**Communicatie**

Binnen de gemeente: Op te nemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente: Op te nemen in de te publiceren besluitenlijst.

**Documenten**

| Registratienr. | Naam |
|---|---|
| AD2025-033794 | Stadsdeel Zuidoost Voordracht (pdf) |
| AD2025-033798 | Bijlage 2 - Jaarplan Vervoer 2026 toelichtende Sheets.pdf (pdf) |
| AD2025-033799 | Bijlage 3 - Samenvatting Jaarplan Vervoer GVB.pdf (pdf) |
| AD2025-033800 | Bijlage 4 - Concept reactie van het college op het concept Jaarplan Vervoer 2026.pdf (pdf) |
| AD2025-033801 | Bijlage 5 - Antwoordformulier adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur.docx (msw12) |
| AD2025-033802 | Bijlage 6A - Programma van Eisen concessie Amsterdam 2025 (zonder bijlagen).pdf (pdf) |
| AD2025-033803 | Bijlage 6B - Bijlagen bij Programma van Eisen concessie Amsterdam 2025 [med verkleind].pdf (pdf) |
| AD2025-033804 | Brief adviesaanvraag consultatie concept Jaarplan Vervoer GVB 2026.pdf (pdf) |
| AD2025-033805 | Bijlage 7 - Reactienota VRA op consultatie Ontwerp Programma van Eisen.pdf (pdf) |
| AD2025-033806 | Antwoordformulier adviesaanvraag concept Jaarplan GVB 2026.docx (msw12) |
| AD2025-033807 | Bijlage 1 - Jaarplan Vervoer 2026 Rapport.pdf (pdf) |

**Uitslag**

A Akkoord