Gemeente Amsterdam

Concept reactie Jaarplan Vervoer GVB 2026

Aan	Dagelijks bestuur van de Vervoerregio
Van	College van Burgermeester & Wethouders gemeente Amsterdam
Kopie aan	GVB
Datum	1 april 2025

Geachte leden van het dagelijks bestuur,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het concept Jaarplan Vervoer 2026 van GVB, onderdeel van de nieuwe Concessie Amsterdam 2025. In deze brief geven wij u namens de Adviescommissie Amsterdam graag onze zienswijze op dit concept Jaarplan Vervoer 2026. Dit concept Jaarplan Vervoer is het eerste Jaarplan waarin de wijzigingen in het lijnennet als gevolg van het nieuwe Programma van Eisen van de nieuwe Concessie terug zijn te zien.

Op 5 maart 2024 heeft u ons advies op het Programma van Eisen (PvE) van de nieuwe concessie ontvangen. Daarin concluderen wij dat het PvE op hoofdlijnen een belangrijke basis voor de toekomstige mobiliteit in onze stad en regio is. Voor een stad en regio die groeit en waar we zorgvuldige keuzes moeten maken over hoe we omgaan met de beschikbare ruimte. Goed openbaar vervoer speelt daarin een cruciale rol. Het PvE ondersteunt de gewenste ontwikkeling van het openbaar vervoer, en draagt zo bij aan een gezondere, duurzamere en een meer inclusieve stad. Ook hebben wij hierin een aantal aandachtspunten meegegeven.

We zijn bekend met de uitdagingen rondom het personeelstekort bij GVB. Zo zijn er voor 2026 en 2027 afspraken gemaakt om op een aantal lijnen te kiezen voor tijdelijke lagere frequenties om zo voldoende fijnmazigheid in de stad te kunnen bereiken. Dit speelt met name in de daluren.

In deze brief geven wij u namens de Adviescommissie Amsterdam graag onze zienswijze op het concept Jaarplan Vervoer 2026. Daarin zijn wij ons ervan bewust dat veel voorgestelde wijzigingen het gevolg zijn van het PvE van de nieuwe concessie. Ook zijn wij op de hoogte dat er in 2026, vanwege uitdagingen rondom het personeel, tijdelijk lagere frequenties dan de minimale eisen mogelijk zijn. Wij vragen u een aantal keuzes te heroverwegen en stellen voor om een aantal onderwerpen de komende jaren aan de ontwikkeltafels verder te bespreken.

Ontwikkelplannen en ontwikkeltafels
We waarderen dat in de nieuwe concessie de gemeente Amsterdam structureel wordt betrokken bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer door de start van de ontwikkeltafels. We kijken ernaar uit te worden betrokken in de vierjaarlijkse kaderbrieven en ontwikkelplannen die VRA en GVB vaststellen. We zijn ons bewust van de afwijkende procedure dit jaar, en waarderen dat de Vervoerregio de stad de mogelijkheid biedt om haar perspectief mee te geven op het Jaarplan

Vervoer 2026.

Adviezen stadsdelen en stadsgebied Weesp
Wij hechten groot belang aan voldoende aandacht voor de lokale consequenties van het concept Jaarplan Vervoer 2026. De Adviescommissie Amsterdam brengt een formeel advies uit aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio. Graag betrekken wij bij het formuleren van dit advies ook de zienswijzen van het dagelijks bestuur van de stadsdelen. Zij vormen de 'oren en ogen' van de het gemeentebestuur en kennen hun stadsdeel het beste en krijgen een belangrijke plek in het tot stand komen van de reactie van de Adviescommissie Amsterdam.

Groei OV-aanbod in 2026
GVB geeft in het concept Jaarplan Vervoer 2026 aan dat het OV-aanbod met ongeveer 4% toeneemt. Ook verwacht GVB dat het personeelstekort de komende jaren blijft afnemen en het aanbod dus verder zal toenemen. Wij zijn positief dat het OV-aanbod eindelijk weer toeneemt. We waarderen de grote inspanningen die GVB heeft getroffen om dit voor elkaar te krijgen.

Verbeteringen ontsluiting gebiedsontwikkelingen Cruqiuseiland, Strandeiland en Riekerpolder
We zijn verheugd dat er een aantal nieuwe verbindingen worden geboden. Zo wordt de IJtram verlengd naar Strandeiland en gaat de buslijn IJburg-Weesp rijden, gekoppeld aan de bestaande lijn 49. Deze lijn gaat ook 's avonds en in het weekend rijden. Daarmee verbetert de de bereikbaarheid van IJburg, Weesp, Driemond en stadsdeel Zuidoost. Ook is in dit Jaarplan voorzien in een nieuwe buslijn naar Cruquiuseiland, waardoor dit transformatiegebied van OV wordt voorzien. Bovendien zijn wij blij met de verbeterde bediening van ontwikkelgebied de Nieuwe Meer, door de bediening met buslijn 18.

Wijzigingen tramnet dragen bij aan de belangrijkere positie van NS-station Amsterdam Zuid
De grootste wijziging in het concept Jaarplan Vervoer 2026 zijn de wijzigingen in het tramlijnennet. GVB stelt voor om de verbinding met station Zuid te verbeteren, vanwege de steeds belangrijkere positie van dit station in onze stad. Om dit te bereiken, stelt GVB voor om de tram vanuit Uithoorn (lijn 25) door te laten rijden naar Muiderpoortstation. Om te zorgen dat de het tramnetwerk goed functioneert, krijgen diverse tramlijnen (lijnen 1, 7, 12 en 24) een andere route in de stad. De frequenties van verschillende tramlijnen in de stad nemen stadsbreed toe, wat veel reizigers zullen merken. Wel wordt als gevolg van deze wijzigingen tram 3 in zijn geheel opgeheven. We concluderen dat het voorgaande een forse wijziging in het tramnetwerk is voor Amsterdam, die veel bewoners en bezoekers van de stad zullen merken.

Door de aanpassingen van lijn 12 en 25 verbetert de positie van station Amsterdam Zuid en ontstaan er nieuwe, gewenste verbindingen tussen stadsdeel Oost en Zuid en tussen station Amstel, de Rivierenbuurt en stadsdeel West. Dit past bij de beleidsambitie van de Omgevingsvisie om te streven naar meerkernigheid en het versterken van de positie van station Zuid.

Tegelijkertijd constateren we ook het volgende:

- Het hele traject van de huidige lijn 3 wordt nog steeds bediend met de lijnen 7, 25 en 12. Wel zal 30% moeten overstappen voor een reis tussen stadsdeel West en Oost (o.a. de reis van een deel van stadsdeel West naar OLVG Oost). Deze overstap is wel op hetzelfde perron te maken bij metrostation de Pijp, en Oud-Zuid en Buitenveldert krijgen er een directe verbinding met het OLVG-Oost bij.
- De Ferdinand Bolstraat wordt in dit plan niet meer bediend door de tram, terwijl tijdens de aanleg van de Rode Loper veel is geïnvesteerd in een openbare ruimte met ruimte voor de tram. Dit is een verslechtering van de fijnmazigheid en met name een knelpunt voor ouderen en mensen met een beperking, voor wie metrostation de Pijp niet altijd even toegankelijk is.
- Tram 25 zal in dit jaarplan met enkele trams over het hele traject rijden, in plaats van gekoppeld zoals nu. Dat kost minder energie en veroorzaakt minder slijtage, met minder kosten tot gevolg, en is nodig om tram 25 door te laten rijden in de stad. Twaalf enkele trams per uur bieden tussen station Zuid en Amstelveen echter onvoldoende capaciteit waardoor er in de spits nog zes trams extra nodig zijn (spitslijn 6). Dit kost veel personeelsinzet, terwijl de reiziger er tussen station Zuid en Amstelveen in de praktijk weinig van merkt: de frequentie is overdag met 12x per uur al hoog (elke 5 minuten een tram), en in de spits wordt de frequentie nog hoger (elke 3,5 minuut een tram). De reiziger zal dit in zijn of haar ervaring bijna niet opmerken.
- Wij benadrukken het belang van een goede toets van de effecten van deze wijzigingen op de infrastructuur en verkeerslichten in de stad. Zo rijden er straks in totaal 36 trams per uur via de kruising Boelelaan/ Buitenveldertselaan, waar ook veel fietsers en voetgangers oversteken. Het is van belang goed door te rekenen of dit überhaupt kan, en of het wenselijk is.

We zien dat de voorgestelde wijzigingen in het tramlijnennet fors zijn en erkennen dat dit voor een deel van de bewoners en bezoekers van de stad leidt tot een langere reis of overstappen. De wijzigingen van het tramnet als geheel zien we, alles afwegende, als een positieve ontwikkeling voor de stad, maar geven we het volgende mee:

- Om ook het oostelijk deel van stadsdeel Oost te laten profiteren van een verbeterde verbinding met stadsdeel Zuid leggen vragen we of het mogelijk is lijn 25 in plaats van Muiderpoort, naar Flevopark door te laten rijden mits stadsdeel Oost hier ook de voorkeur aan geeft.
- De komende jaren wordt er nog veel gewerkt aan de infrastructuur en openbare ruimte rondom station Zuid. Hierdoor ontstaan in de toekomst meer mogelijkheden om de positie van station Zuid per openbaar vervoer te verbeteren. We stellen voor samen met de Vervoerregio en GVB aan de ontwikkeltafels na te denken hoe de OV-bereikbaarheid van station Zuid verder kan worden verbeterd. Deze discussie kan een plek krijgen in het ontwikkelplan 2028-2031. Op een manier die past bij de beleidsambities van de stad, de infrastructuur die er de komende jaren wordt gerealiseerd en die zorgt voor een nog betere en efficiëntere inzet van materieel en personeel.

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.

Wijzigingen buslijnennet stadsdeel Noord
De grootste wijziging in het buslijnennet vindt plaats in stadsdeel Noord. We ondersteunen de wijzigingen, omdat ze zorgen o.a. voor een snellere en frequentere verbinding van stadsdeel Noord met station Sloterdijk en de interne bereikbaarheid van het stadsdeel verbeteren.

GVB constateert terecht dat het versnellen van lijn 36 om niet meer via busstation Molenwijk te rijden om investeringen vraagt. De halte Standerdmolen heeft geen prettige en toegankelijke oversteek en is geen prettige locatie om op de bus te wachten. We vragen het GVB dan ook om lijn 36 voorlopig via busstation Molenwijk te rijden totdat de gemeente een verbeterde halte Standerdmolen (met fijnere looproutes) heeft kunnen realiseren.

Buslijn 38 in Noord rijdt in het nieuwe vervoerplan niet meer naar een metrostation. Dat betekent dat reizigers die vanuit een ander stadsdeel willen reizen naar halte waar alleen lijn 38 stopt, altijd twee keer moeten overstappen. We vragen GVB om een plan te maken om lijn 38 op termijn weer aan de metro te koppelen.

Bediening ziekenhuizen en zorginstellingen
De Vervoerregio en gemeente willen dat ouderen en mensen met een beperking kunnen reizen als ieder ander in 2030. Ook is het zorg- en huisvestingbeleid erop gericht dat mensen langer thuis blijven wonen. Het is daarom fijn dat de fijnmazigheid op peil blijft. Daarnaast is het positief dat er een nieuwe verbinding ontstaat tussen het OLVG Oost en stadsdeel Zuid en dat stadsdeel Centrum en Zuid (ten noorden van de A10) vanwege een hogere frequentie van lijn 24 vaker naar het VUMC kunnen reizen. Tegelijkertijd constateren we dat met het verdwijnen van lijn 3 en de voorgestelde aanpassing voor lijn 62 de bereikbaarheid van het OLVG Oost vermindert vanuit stadsdeel West en van het VUMC vanuit Buitenveldert. Wel is er een toegankelijke overstap op station Zuid of het Olympiaplein. We vragen om lijn 62 te heroverwegen en te onderzoeken of de bereikbaarheid van dit soort belangrijke bestemmingen op termijn kan worden verbeterd.

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.

Samenwerking met Vervoerregio en GVB
We waarderen dat Vervoerregio en GVB de gemeente de ruimte hebben geboden tot een uitgebreide consultatie van dit jaarplan en we samen kunnen voortbouwen aan het versterken van het openbaar vervoer om zo samen te werken aan de groeiende stad. We spreken de verwachting uit de komende jaren goed betrokken te worden via de ontwikkeltafels om gezamenlijk te werken aan goed openbaar vervoer in de stad.

We kijken uit naar uw reactie op onze zienswijze.

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit