Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Jaarplan Vervoer GVB 2026
Portefeuille:	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Directie:	Verkeer & Openbare Ruimte
Datum behandeling staf WH	
Datum adviesaanvraag:	2 april 2025
Deadline ontvangst advies:	28 mei 2025
Advies mailen naar:	t.gineswozniak@amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:	Het concept Jaarplan Vervoer GVB 2026, met een concept reactie van het college op het Jaarplan Vervoer ter consultatie aan DB-leden van de stadsdelen. Met daarbij een begeleidende brief van het College over de adviesaanvraag.
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	Nee (wel een gespreksronde)

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Zuid
Procesbegeleider:	R.van Soest
Datum weekstart/staf:	14 april 2026, concept advies
Datum stadsdeelcommissie:	…
Datum dagelijks bestuur:	15 april 2026, concept advies
Registratienr. (optioneel):	…

Over gevraagde adviezen: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betrekt college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die 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 SDC (art. 19).

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

Adviesvraag college

Formuleer hier de vraag aan het dagelijks bestuur

Graag ontvangen wij uw reactie en aandachtspunten ter aanvulling op de concept reactie van het college op het concept Jaarplan Vervoer van GVB voor 2026.
Zie begeleidende brief.

Conceptadvies DB:

Het dagelijks bestuur formuleert hier -indien van toepassing- t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

Hierbij verwoorden we onze reactie en aanvullingen op de concept reactie van het college op het concept Jaarplan Vervoer van het GVB voor 2026.

Voor het DB van Zuid is de betrouwbaarheid, veiligheid en serviceniveau voor de reizigers cq onze bewoners, werknemers, schoolgaanden en andere bezoekers essentieel. Speciale aandacht is nodig voor de mobiliteit van ouderen die afhankelijk zijn van het OV om mee te kunnen blijven doen in de samenleving. Daarnaast willen we desinvesteringen voorkomen en willen we gebruikmaken van eerder gedane investeringen in de railinfrastructuur.

Deze invalshoeken zijn leidend voor ons. De gemaakte keuzes in het vervoerplan passen daar nog niet bij en we steunen de concept reactie van het college die op een aantal van deze keuzes ingaat.

We geven u het volgende advies per maatregel mee:

Bus:

- De voorgestelde inkorting van buslijn 62 is ongewenst:
  Zoals u in de concept reactie aangeeft is de bediening van ziekenhuizen en zorginstellingen een belangrijk aandachtspunt. We ondersteunen dit aandachtpunt en uw verzoek om de aanpassing in buslijn 62, waarbij ze het VUMC niet meer aandoet, te heroverwegen. Deze aanpassing is een ongewenste verslechtering van de bereikbaarheid van het ziekenhuis voor de bewoners van de Rivierenbuurt en Buitenveldert. De wijk Buitenveldert is al relatief slecht per OV ontsloten, heeft terwijl hier veel ouderen wonen. Het niet meer direct per bus bereikbaar zijn van het ziekenhuis vanuit de wijk is hiermee ongewenst en kan zelfs leiden tot gezondheidsschade.

- Dat de tijdelijke inkorting van bus 65 nog niet wordt hersteld is ongewenst:
  Bus 65 zou *tijdelijk* worden ingekort als gevolg van personeelsgebrek. Daarmee verviel de fijnmazige verbinding tussen Amstelstation/Oost en delen van Zuid (Rivierenbuurt en Oud-Zuid) en station Zuid. Het nu voorgestelde doortrekken van tram 25 (naar Muiderpoortstation via oa de Ceintuurbaan) vervangt dit in ons beeld niet. De buslijn met de oude route draagt op relatief goedkope wijze bij aan de bereikbaarheid van station Zuid vanuit grote delen van Zuid en Oost en ook de tussengelegen haltes. We zien geen onderbouwing de lijn in te korten en zien ook geen volwaardig alternatief in het voorgestelde doortrekken van lijn 25. We pleiten sterk voor het herstellen van de lijn (ook in relatie tot het ongewenst vinden van het doortrekken van lijn 25) en vragen u om dit in de reactie van het college op te nemen.

Tram:

- Het vervallen van tramlijn 24 door de Ferdinand Bolstraat is ongewenst:
  We ondersteunen uw motivering en reactie over het behoud van een tram in de Ferdinand Bolstraat. Deze lijn zorgt voor een fijnmazig OV, het 'voeden' van de NZ-lijn en is essentieel om senioren uit de Pijp passend vervoer aan bieden naar o.a. het VU-ziekenhuis. Daarnaast zou dit een grote desinvestering betekenen. Het herstellen van de verbinding met de binnenstad, zoals in het voorstel wordt benoemd is wat ons betreft geen argument, de verbinding met en via de Pijp (de oude route) al dan niet eindigend op het Frederiksplein is voor Zuid belangrijker. We adviseren daarom negatief over het veranderen van lijn 24 waardoor deze niet meer door de Ferdinand Bolstraat rijdt.

- Het doortrekken van lijn 25 door de stad is ongewenst en onnodig, we adviseren negatief op het doortrekken van tram 25:
  - Het is strijdig met eerdere keuzes bij de ombouw van de sneltram,
  - Het veroorzaakt ongewenste aanpassingen in lijn 24,
  - Het ondermijnt de lopende investeringen in het eindpunt bij station Zuid,
  - In het voorstel wordt de tram een kleine tram, niet meer gekoppeld, dit betekent dat er meer personeel nodig is, terwijl juist de beschikbaarheid van personeel een kritisch punt was. Daarnaast zien we een meerwaarde voor de sociale veiligheid en de informatievoorziening bij een lange tram met conducteursplekken.
  - Er is veel geïnvesteerd in de infra om een zo ongestoord mogelijke OV-verbinding tussen station Zuid en Buitenveldert, Amstelveen (en Uithoorn) te realiseren. Daartoe zijn o.a. kruisingen ongelijkvloers gemaakt. Met het doortrekken over reguliere tramsporen door Zuid (en Oost) met kruisende auto's, fietsers, voetgangers en een opengaande Amstelbrug liggen verstoringen alsnog voor de hand. Dat ondermijnt de dienstregeling in Buitenveldert (en Amstelveen en Uithoorn).
  - We maken ons net als u grote zorgen over de drukte op de kruising De Boelelaan met de Buitenveldertselaan. De 36 tram passages per uur die deze keuze tot gevolg heeft maakt de kruising met zijn drukke oversteek voor het langzaam verkeer slecht regelbaar en onveiliger.

- Het opheffen van lijn 3 is ongewenst:
  Lijn 3 vormt een belangrijke, bekende en gewaardeerde tangentiaal in het Amsterdamse OV netwerk en past hierdoor juist goed in de structuur van het OV/netwerk. In lijn met ons advies om lijn 25 niet door te trekken adviseren we om lijn 3 in stand te houden.

Daarnaast geven we de volgende overwegingen nog mee:

- Het steeds weer wijzigen van lijnvoering maakt het OV net minder bekend bij reizigers en draagt daarmee niet bij aan het gebruik. En dat terwijl de reizigersaantallen licht lijken terug te lopen dit jaar en nog steeds niet op pre-coronaniveau zijn, terwijl de stad elk jaar groeit qua inwoners en aantal arbeidsplaatsen. We adviseren om voor de herkenbaarheid het net zoveel mogelijk hetzelfde te houden. In dat kader adviseren we ook het toekomstbeeld waarin lijn 25 zijn eindhalte op station Zuid heeft en waarop ook de voorgenomen inrichting van Zuidas wordt afgestemd, ook in de tussengelegen jaren aan te houden. In deze eerder vastgestelde structuur wordt de bereikbaarheid van station Zuid dan verzorgd door betrouwbare en zeer frequente metrolijnen (waaronder de Noord-Zuidlijn) met daarop aansluitend een fijnmazig tram- en busnetwerk.

- We vragen aandacht voor de gevolgen van de werkzaamheden voor Zuidasdok voor de continuïteit van het tram (en bus) net, bijvoorbeeld op de Parnassusweg ter hoogte van de A10. Met de aanleg van het tijdelijke eindpunt voor de tram en met de (voorbereidingen voor) de bouw van Zuidasdok zullen hier lange tijd tijdelijke maatregelen getroffen moeten worden, veilige uitstap en oversteek mogelijkheden en een continue lijnvoering richting Strawinskylaan zijn een grote uitdaging. We vragen om een uitgewerkte planning van de routes/ haltes en hun overstapmogelijkheden in relatie tot de geplande werkzaamheden, dit is nodig om een goed advies op de gevolgen van het doortrekken van de lijnen onder de A10 te geven.

Advies stadsdeelcommissie:

Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

De stadsdeelcommissie Zuid heeft de volgende moties (unaniem) en advies (per meerderheid) aangenomen tijdens haar vergadering van 7 mei 2025.
Per motie:

- Steunt het concept advies van het dagelijks bestuur,
- De stadsdeelcommissie jaarlijks te informeren over de impact van wijzigingen in de OV-dienstregelingen door middel van een monitoringsnota.

en adviseert:

- De Vervoerregio op te roepen om bij ingrijpende ov-wijzigingen in de toekomst vaker en tijdig participatie-instrumenten, zoals het dialoogtraject in te zetten voor ov-gebruikers.

Finaal advies DB:

Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Hierbij verwoorden we onze reactie en aanvullingen op de concept reactie van het college op het concept Jaarplan Vervoer van het GVB voor 2026. Het gaat hierbij om het gezamenlijk finaal advies van het DB en de stadsdeelcommissie Zuid.

Voor het DB van Zuid is de betrouwbaarheid, veiligheid en het serviceniveau voor de reizigers c.q. onze bewoners, werknemers, schoolgaanden en andere bezoekers essentieel. Speciale aandacht is nodig voor de mobiliteit van ouderen die afhankelijk zijn van het OV om mee te kunnen blijven doen in de samenleving. Daarnaast willen we desinvesteringen voorkomen en willen we gebruikmaken van eerder gedane investeringen in de railinfrastructuur.

Deze invalshoeken zijn leidend voor ons. De gemaakte keuzes in het vervoerplan passen daar nog niet bij en we steunen de concept reactie van het college die op een aantal van deze keuzes ingaat.

We geven u het volgende advies per maatregel mee:

Bus:

- De voorgestelde inkorting van buslijn 62 is ongewenst:
  Zoals u in de concept reactie aangeeft is de bediening van ziekenhuizen en zorginstellingen een belangrijk aandachtspunt. We ondersteunen dit aandachtpunt en uw verzoek om de aanpassing in buslijn 62, waarbij ze het VUMC niet meer aandoet, te heroverwegen. Deze aanpassing is een ongewenste verslechtering van de bereikbaarheid van het ziekenhuis voor de bewoners van de Rivierenbuurt en Buitenveldert. De wijk Buitenveldert is al relatief slecht per OV ontsloten, heeft terwijl hier veel ouderen wonen. Het niet meer direct per bus bereikbaar zijn van het ziekenhuis vanuit de wijk is hiermee ongewenst en kan zelfs leiden tot gezondheidsschade.

- Dat de tijdelijke inkorting van bus 65 nog niet wordt hersteld is ongewenst:
  Bus 65 zou *tijdelijk* worden ingekort als gevolg van personeelsgebrek. Daarmee verviel de fijnmazige verbinding tussen Amstelstation/Oost en delen van Zuid (Rivierenbuurt en Oud-Zuid) en station Zuid. Het nu voorgestelde doortrekken van tram 25 (naar Muiderpoortstation via oa de Ceintuurbaan) vervangt dit in ons beeld niet. De buslijn met de oude route draagt op relatief goedkope wijze bij aan de bereikbaarheid van station Zuid vanuit grote delen van Zuid en Oost en ook de tussengelegen haltes. We zien geen onderbouwing om de lijn in te korten en zien ook geen volwaardig alternatief in het voorgestelde doortrekken van lijn 25. We pleiten sterk voor het herstellen van de lijn (ook in relatie tot het ongewenst vinden van het doortrekken van lijn 25) en vragen u om dit in de reactie van het college op te nemen.

Tram:

- Het vervallen van tramlijn 24 door de Ferdinand Bolstraat is ongewenst:
  We ondersteunen uw motivering en reactie over het behoud van een tram in de Ferdinand Bolstraat. Deze lijn zorgt voor een fijnmazig OV, het 'voeden' van de NZ-lijn en is essentieel om senioren uit de Pijp passend vervoer aan bieden naar o.a. het VU-ziekenhuis. Daarnaast zou dit een grote desinvestering betekenen. Het herstellen van de verbinding met de binnenstad, zoals in het voorstel wordt benoemd is wat ons betreft geen argument, de verbinding met en via de Pijp (de oude route) al dan niet eindigend op het Frederiksplein is voor Zuid belangrijker. We adviseren daarom negatief over het veranderen van lijn 24 waardoor deze niet meer door de Ferdinand Bolstraat rijdt.

- Het doortrekken van lijn 25 door de stad is ongewenst en onnodig, we adviseren negatief op het doortrekken van tram 25:
  - Het is strijdig met eerdere keuzes bij de ombouw van de sneltram,
  - Het veroorzaakt ongewenste aanpassingen in lijn 24,
  - Het ondermijnt de lopende investeringen in het eindpunt bij station Zuid,
  - In het voorstel wordt de tram een kleine tram, niet meer gekoppeld, dit betekent dat er meer personeel nodig is, terwijl juist de beschikbaarheid van personeel een kritisch punt was. Daarnaast zien we een meerwaarde voor de sociale veiligheid en de informatievoorziening bij een lange tram met conducteursplekken.
  - Er is veel geïnvesteerd in de infra om een zo ongestoord mogelijke OV-verbinding tussen station Zuid en Buitenveldert, Amstelveen (en Uithoorn) te realiseren. Daartoe zijn o.a. kruisingen ongelijkvloers gemaakt. Met het doortrekken over reguliere tramsporen door Zuid (en Oost) met kruisende auto's, fietsers, voetgangers en een opengaande Amstelbrug liggen verstoringen alsnog voor de hand. Dat ondermijnt de dienstregeling in Buitenveldert (en Amstelveen en Uithoorn).
  - We maken ons net als u grote zorgen over de drukte op de kruising De Boelelaan met de Buitenveldertselaan. De 36 tram passages per uur die deze keuze tot gevolg heeft maakt de kruising met zijn drukke oversteek voor het langzaam verkeer slecht regelbaar en onveiliger.

- Het opheffen van lijn 3 is ongewenst:
  Lijn 3 vormt een belangrijke, bekende en gewaardeerde tangentiaal in het Amsterdamse OV netwerk en past hierdoor juist goed in de structuur van het OV/netwerk. In lijn met ons advies om lijn 25 niet door te trekken adviseren we om lijn 3 in stand te houden.

Daarnaast geven we de volgende overwegingen nog mee:

- Het steeds weer wijzigen van lijnvoering maakt het OV net minder bekend bij reizigers en draagt daarmee niet bij aan het gebruik. En dat terwijl de reizigersaantallen licht lijken terug te lopen dit jaar, nog steeds niet op pre-coronaniveau zijn. Dit terwijl de stad elk jaar groeit qua inwoners en aantal arbeidsplaatsen. We adviseren om voor de herkenbaarheid het net zoveel mogelijk hetzelfde te houden. In dat kader adviseren we ook het toekomstbeeld waarin lijn 25 zijn eindhalte op station Zuid heeft en waarop ook de voorgenomen inrichting van Zuidas wordt afgestemd, ook in de tussengelegen jaren aan te houden. In deze eerder vastgestelde structuur wordt de bereikbaarheid van station Zuid dan verzorgd door betrouwbare en zeer frequente metrolijnen (waaronder de Noord-Zuidlijn) met daarop aansluitend een fijnmazig tram- en busnetwerk.

- We vragen aandacht voor de gevolgen van de werkzaamheden voor Zuidasdok voor de continuïteit van het tram (en bus) net, bijvoorbeeld op de Parnassusweg ter hoogte van de A10. Met de aanleg van het tijdelijke eindpunt voor de tram en met de (voorbereidingen voor) de bouw van Zuidasdok zullen hier lange tijd tijdelijke maatregelen getroffen moeten worden, veilige uitstap en oversteek mogelijkheden en een continue lijnvoering richting Strawinskylaan zijn een grote uitdaging. We vragen om een uitgewerkte planning van de routes/ haltes en hun overstapmogelijkheden in relatie tot de geplande werkzaamheden, dit is nodig om een goed advies op de gevolgen van het doortrekken van de lijnen onder de A10 te geven.

Naar aanleiding van het advies stadsdeelcommissie:

Het concept advies van het DB is gedeeld met en besproken door de stadsdeelcommissie Zuid. De commissie ondersteunt het advies van het DB unaniem.
Het DB vraagt u naar aanleiding van de motie en het advies van de commissie:

- De vervoerregio op te roepen om bij ingrijpende OV wijzigingen in de toekomst vaker en tijdig participatie-instrumenten zoals het dialoog traject, in te zetten voor ov-gebruikers.
- De vervoerregio op te roepen het stadsdeel jaarlijks te informeren over de impact van wijzigingen in de OV-dienstregelingen door middel van een monitoringsnota.