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:	Zuidoost
Procesbegeleider:	Virginia Sinester
Datum weekstart/staf:	…
Datum stadsdeelcommissie:	13 mei en 27 mei 2025
Datum dagelijks bestuur:	10 juni 2025
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

Algemeen
Het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost dankt u voor de gelegenheid om een reactie te geven op het Jaarplan Vervoer GVB 2026. Wij hopen dat de reactie van het DB bijdraagt aan het optimaliseren van het openbaar vervoer in het stadsdeel. Bewoners van Zuidoost zijn immers voor hun mobiliteit in hoge mate afhankelijk van fijnmazig openbaar vervoer voor school, werk, zorg of recreatie. Een goed sluitend, kwalitatief hoogwaardig efficiënt en fijnmazig openbaar vervoer netwerk is voor Zuidoost noodzaak. Dit komt door:

1. De afstand tot andere delen van de stad en de (onaantrekkelijke) routes waarlangs gefietst en gelopen moet worden om er te komen, via andere gemeenten, langs rafelranden, kantoren, bedrijven- en bouwterreinen en door natuur-en onbewoond gebied;

2. In veel, met name hoogbouwbuurten is het autobezit laag;

3. De stedenbouwkundige inrichting met auto's en bussen op de hoge dreven en langzaam verkeer op het autoluw maaiveld en de wijdmazigheid van het stadsdeel maken dat loopafstanden naar ov groter zijn dan in stadsdelen binnen de ring, waar de halte dichtheid veel groter is;

4. In nieuwbouwbuurten die op termijn vanwege de gebiedsontwikkeling de helft van de woningvoorraad in Zuidoost gaan uitmaken, worden conform het autoluw beleid, vanaf 2017 geen parkeerplaatsen meer gerealiseerd. Bewoners hebben alleen openbaar vervoer en in het gunstige geval deelvervoer tot hun beschikking.

Reactie dagelijks bestuur
De reactie van het is aanvullend op de concept reactie van het college (zoals weergeven in bijlage 4) op het gehele jaarplan. Om meer inzicht te bieden, citeert (*cursief*) het dagelijks bestuur uit de collegereactie 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.

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".

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 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 dichterbij 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 tot slot nog een tweetal 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</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.

Advies stadsdeelcommissie:

Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

De stadsdeelcommissie Amsterdam Zuidoost heeft het concept Jaarplan Vervoer 2026 besproken en brengt met dit stuk haar gezamenlijke advies uit aan het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Het Jaarplan markeert een belangrijk moment in de overgang naar de nieuwe OV-concessie, en vormt de eerste concrete uitwerking van het bijbehorende Programma van Eisen. Juist daarom is het van groot belang dat dit plan ook recht doet aan de specifieke mobiliteitsbehoeften van Zuidoost, een stadsdeel dat hard groeit, sociaal divers is en waar een groot deel van de bewoners afhankelijk is van goed en betaalbaar openbaar vervoer.

De commissie waardeert dat het OV-aanbod in 2026 opnieuw groeit na jaren van afbouw en dat er weer sprake is van uitbreiding in plaats van inkrimping. Ook in Zuidoost zijn er enkele positieve aanpassingen te zien. Zo wordt lijn 49, de busverbinding tussen IJburg, Weesp en Bijlmer ArenA, eindelijk een volwaardige verbinding die ook 's avonds en in het weekend rijdt. Deze lijn is belangrijk voor de ontsluiting van meerdere stadsdelen en versterkt de samenhang in de regio. Daarnaast zorgen aanpassingen aan lijn 47 en lijn 41 voor kortere reistijden en betere verbindingen met belangrijke knooppunten in Zuidoost, zoals metrostation Ganzenhoef, het Annie Romeinplein en de Amsterdamse Poort. Ook het herstel van de verbinding via lijn 41 naar Muiderpoortstation biedt een waardevolle, directe aansluiting met Amsterdam-Oost, waar veel bewoners van Zuidoost voor werk, zorg of recreatie afhankelijk van zijn. Tegelijkertijd zijn er duidelijke tekortkomingen. De commissie maakt zich zorgen over de beperkte kwaliteit van het OV-aanbod in nieuwe woongebieden zoals Amstel III en delen van de E- en H-buurt. Juist in deze wijken, waar gebiedsontwikkeling op grote schaal plaatsvindt en een autoluw beleid wordt gevoerd, is de afhankelijkheid van OV het grootst. 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.

Daarnaast verdient de betaalbaarheid van het openbaar vervoer 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.

De toegankelijkheid van het netwerk blijft eveneens 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.

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. Wij vragen dan ook om verbeteringen op de korte termijn, duidelijkheid over het behoud van metroverbindingen, meer sociale rechtvaardigheid in tarieven en een gewetensvolle benadering van aanbestedingen.

Tot slot wil de commissie aandacht vragen voor de morele verantwoordelijkheid van het GVB in het aanbesteden van materieel. Het is onacceptabel dat belastinggeld van Amsterdammers terechtkomt bij bedrijven die betrokken zijn bij 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.

Finaal advies DB:
Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Algemeen
Het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost dankt u voor de gelegenheid om een reactie te geven op het Jaarplan Vervoer GVB 2026. Wij hopen dat de reactie van het DB bijdraagt aan het optimaliseren van het openbaar vervoer in het stadsdeel. Bewoners van Zuidoost zijn immers voor hun mobiliteit in hoge mate afhankelijk van fijnmazig openbaar vervoer voor school, werk, zorg of recreatie. Een goed sluitend, kwalitatief hoogwaardig efficiënt en fijnmazig openbaar vervoer netwerk is voor Zuidoost noodzaak. Dit komt door:

1. De afstand tot andere delen van de stad en de (onaantrekkelijke) routes waarlangs gefietst en gelopen moet worden om er te komen, via andere gemeenten, langs rafelranden, kantoren, bedrijven- en bouwterreinen en door natuur-en onbewoond gebied;

2. In veel, met name hoogbouwbuurten is het autobezit laag;

3. De stedenbouwkundige inrichting met auto's en bussen op de hoge dreven en langzaam verkeer op het autoluw maaiveld en de wijdmazigheid van het stadsdeel maken dat loopafstanden naar ov groter zijn dan in stadsdelen binnen de ring, waar de halte dichtheid veel groter is;

4. In nieuwbouwbuurten die op termijn vanwege de gebiedsontwikkeling de helft van de woningvoorraad in Zuidoost gaan uitmaken, worden conform het autoluw beleid en de Nota Parkeernormen, vanaf 2017 vrijwel geen openbare parkeerplaatsen voor bewoners gerealiseerd .Bewoners zijn aangewezen op schaarse, dure en voor de meesten onbetaalbare private parkeerplaatsen in garages en hebben voor hun mobiliteit alleen openbaar vervoer en in het gunstige geval deelvervoer tot hun beschikking.

Reactie dagelijks bestuur
De reactie van het is aanvullend op de concept reactie van het college (zoals weergeven in bijlage 4) op het gehele jaarplan. Om meer inzicht te bieden, citeert (*cursief*) het dagelijks bestuur uit de collegereactie 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.

<u>Verbeteringen ontsluiting gebiedsontwikkelingen Cruqiuseiland, Strandeiland en Riekerpolder</u>
"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".

<u>Voorgestelde wijzigingen nachtnet en vroege bussen</u>
"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 dichterbij 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 tot 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.

- <u>De betaalbaarheid van het openbaar vervoer verdient meer aandacht</u>.
  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

- <u>Verbeteren toegankelijkheid OV netwerk</u>
  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.