# 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: | Oost |
| Procesbegeleider: | Rodine Oldewarris |
| Datum weekstart/staf: | 14 april 2025 |
| Datum stadsdeelcommissie: | 6 mei (voorbereidend) en 20 mei 2025 (besluitvormend) |
| Datum dagelijks bestuur: | 7 mei (conceptadvies) en 27 mei 2025 (finaal advies) |
| Registratienr. (optioneel): | Z-25-53013 |

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*

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost maakt graag gebruik van deze mogelijkheid om te reageren op het jaarplan 2026. Het dagelijks bestuur constateert dat het Jaarplan Vervoer 2026 van GVB meerdere wijzigingen in het OV net in Oost voorstelt. De wijzigingen verschillen van grote en in gevolgen, zowel positief als negatief. De aanpassingen in het tramnetwerk zijn overwegend neutraal. De aanpassingen in het busnetwerk zijn overwegend positief. De frequenties

van de lijnen is een aandachtspunt.

Zorgen over oost-westverbindingen in de stad
Met het verdwijnen van lijn 3, het “opknippen” van lijn 22 en opknippen van lijn 48 en in het inkorten van lijn 14 in het verleden zijn er vier directe oost-west verbindingen binnen de stad verdwenen. Om van Oost naar West te reizen (en andersom) is met directe verbindingen al een lange reis. Extra overstappen maakt dit nog lastiger. Met lijn 1, 7 en 19 zijn er nog alternatieven. We willen benadrukken dat de oost-westverbindingen binnen de stad niet verder uit beeld moeten verdwijnen.

Ontvlechting van de metro
Dit betreft een grote aanpassing in het metronetwerk. Hiervoor loopt een apart traject. Het is ook passend om in dit aparte traject met een inhoudelijke reactie te komen. Er wordt aangegeven dat de aanpassing afhankelijk is van besluitvorming. Op welke manier wordt het dagelijks bestuur betrokken bij deze besluitvorming?

Adviezen tram
n bewoners in Oost die zorgen hebben over het opheffen van tram 3. We adviseren om alternatieven te onderzoeken, orbeeld het terugbrengen van buslijn 65 in plaats van tram 25 doortrekken. Door het opheffen van tram 3 raken we een Oost-West verbinding kwijt en een directe lijn naar bijvoorbeeld het Museumplein.
n maatregelen om te compenseren dat vanaf 2026 het Amstelstation onvoldoende Centraal Station en station Zuid ntlasten richting Leidseplein.
voor goede informatie voor reizigers/bewoners zodat zij zich kunnen voorbereiden op de vele aanpassingen. Op het netwerk zijn er veel wijzigingen in de stad. Dit kan verwarrend zijn voor de reizigers.

*Toelichting wijzigingen tram*
De aanpassingen in Oost betreffen het vervallen van lijn 3, het introduceren van lijn 25, de aanpassing van lijn 12, het “omklappen” van lijn 1 en 7 en de verlenging lijn 26. Op de aanpassing van lijn 26 na zijn de aanpassingen in het tramnetwerk het gevolg van het doortrekken van lijn 25. Ze hebben een 1 op 1 relatie hiermee.

- *Tramlijn 3 en 25*
  Effect neutraal binnen Oost. Een bepalende keuze in het plan is het doorrijden van tram 25 van huidig eindpunt station Zuid (vanuit Uithoorn) naar station Muiderpoort en het opheffen van lijn 3. Het positieve is dat er een directe verbinding komt tussen het OLGV Oost en station Zuid. Het nadeel is dat Oost een directe verbinding verliest met het Museumplein en een deel van stadsdeel West. Met het doortrekken van lijn 25 wordt de verbinding met station Zuid verbeterd. Het terugbrengen van buslijn 65 naar station Zuid zou een alternatief kunnen zijn. Tot en met 2023 reed buslijn 65 vanuit Oost door naar station Zuid.
- *Tramlijn 12*
  Deze tramlijn verbindt Amstelstation met het centrum. De aanpassing is direct verbonden aan de aanpassing van lijn 3 en 25. Met de aanpassing van lijn 12 verliest Amstelstation een directe verbinding met Leidseplein en Leidsestraat. Voor Oost is dit neutraal omdat er alternatieven binnen Oost zijn met lijn 1, 7 en 19 en omdat lijn 12 een verbinding krijgt met West en hiermee een deel van lijn 3 overneemt. Hiermee krijgt Amstelstation een directe verbinding met Museumplein. Voor de meerkernige stad en de positie van Amstelstation als intercitystation heeft dit wel gevolgen. Dit station kan zo niet meer Centraal Station en station Zuid ontlasten voor de bestemming Leidseplein en omgeving. Hiermee is het voor Amstelstation een kleine negatieve ontwikkeling en dit geldt mogelijk ook voor de centrale stad.
- *Tramlijn 1 en 7*
  Effect is licht positief in Oost. Lijn 1 zal naar Azartplein rijden. Hiermee krijgt lijn 1 een overstap op de IJtram. Zeeburgereiland en IJburg krijgen met één overstap een deel van West en Nieuw-West erbij. De IJtram heeft geen overstap meer met lijn 7, maar de haltes van lijn 7 zijn met één overstap van CS te bereiken. Het doortrekken van lijn 7 naar Flevopark betekend dat de Indische buurt Oost een directe verbinding krijgt met Leidseplein en omgeving. De verbinding met West en het Museumplein komt te vervallen.
- *Tramlijn 26*
  De verlenging van tramlijn 26 is positief voor de ontwikkeling van IJburg.

*Lijn 25 doortrekken naar Flevopark*

De concept reactie van het college vraagt aan Stadsdeel Oost om een advies te geven op lijn 25 verder doortrekken naar Flevopark i.p.v. lijn 7 zoals wordt voorgesteld in het vervoerplan. Vanuit het stadsdeel kan geen goede afweging gemaakt worden over wat beter is voor de reiziger vanuit de Indische buurt. Hierover ontvangen wij graag advies van GVB. Tevens ziet Stadsdeel Oost het ook nog als een mogelijkheid om dit in het vervoerplan van 2027 te wijzigen. Met de verwachting dat hier dan meer bekend over zal zijn.

Adviezen Bus
erzoek een alternatief voor de verbinding naar Cruquius. Gebruik hiervoor lijn 41 in plaats van lijn 42 en laat lijn 42 naar erpoort rijden. Voordeel voor Cruquius is dat het direct wordt verbonden met Muiderpoort, de Dappermarkt en poort. Daarnaast blijft de verbinding met Muiderpoort behouden;
erzoek of er een halte voor buslijn 65 kan komen ter hoogte van de Insulindeweg;
erzoek een extra stop bij buslijn 360 in Zuidoost – halte Hogevecht;
k de nieuwe haltes zichtbaar op de kaarten.

*Toelichting wijzigingen bus*

- Buslijn 41. Het is positief dat lijn 41 weer naar Muiderpoort gaat rijden. We waren eerder tegen de inkorting van de lijn. Met het terugbrengen van lijn 41 zijn de Dappermarkt, de ROC en Oostpoort weer beter bereikbaar.
- Buslijn 42 (was lijn 22). Met de wijziging van lijn 22 naar 42 in Oost en de verlegging naar Cruquius komt er OV in die wijk. Dit is heel positief. Wel heeft de aanpassing ook andere gevolgen. Het grootste nadeel is dat heel het Oostelijk Havengebied (stadsdeel Oost) en de Oostelijke eilanden (stadsdeel Centrum) geen ov-verbinding meer hebben met Muiderpoort. Hiervoor moeten ze twee keer overstappen. Of één keer overstappen met een enorme omweg. Het twee keer overstappen om bij Muiderpoort te komen heeft er mee te maken dat buslijn 65 niet halteert ter hoogte van de Insulindeweg. Op deze plek kunnen reizigers overstappen op OV naar Muiderpoort, het OLVG en het Centrum.
- Buslijn 49. De verlenging van deze lijn naar Strandeiland is positief voor de ontwikkeling van IJburg.
- Buslijn 62. Deze buslijn verbindt Amstelstation direct met het VU-ziekenhuis. Dit is een lange rit, maar hierdoor is Oost in veel gevallen met slechts één overstap verbonden met dit ziekenhuis. Voor ouderen is dit fijn. In het voorstel rijdt buslijn 62 niet meer langs het VU. De reizigers die niet ver kunnen lopen vanuit Oost zullen 2x moeten overstappen. Hiermee is dit een kleine negatieve ontwikkeling. Deze aanpassing is gekoppeld aan de wijziging in frequentie van lijn 24, die weer gekoppeld is aan het doortrekken van lijn 25.
- Schiphollijn 246. Deze vroege ochtend bus (05.00 uur) verbindt een deel van Oost met Schiphol. We hebben geen inzicht in het gebruik. Wel is duidelijk dat er geen ov-alternatief is in de vroege ochtend.
- De snelle buslijn 360 verbindt IJburg met station Bijlmer-Arena. Met een extra stop in Zuidoost bij halte Hogevecht wordt Bijlmer Sportpark vanuit IJburg goed bereikbaar met ov (500 meter lopen vanaf de halte). Het extra stoppen biedt ook een overstap op buslijn 41 naar station Holendrecht/het AMC. Hiermee heeft de ov-reiziger een extra reis optie. Een extra stop op deze plek draagt bij aan de bereikbaarheid van sportvoorzieningen en de robuustheid van het ov-systeem.

Advies frequenties
inzicht in welke ov-lijnen wel een uitbreiding van de frequenties mogelijk is, wanneer dat is en welke ov-lijnen daarvoor erst in beeld zijn;
duidelijkheid of en wanneer het nachtnet doordeweeks weer terugkomt.

*Frequenties tram en bus onder de maat*
Veel lijnen zijn sinds het vervoerplan 2022 en de daaropvolgende vervoerplannen afgeschaald. Dat gebeurt ook weer in dit vervoerplan. Op tramlijnen 1 en 26 na gaan alle tramlijnen in Oost doordeweeks na 20:00 uur in de avond nog maar één keer per kwartier. Na 22:00 geldt dit zelfs voor alle tramlijnen behalve lijn 26. Tramlijnen met een frequentie lager dan 4 keer per uur vinden wij niet geloofwaardig als goedwerkend tramnetwerk.
Voor de bussen geldt een vergelijkbaar iets. Van de 8 buslijnen gaan er 5 (40, 41, 42, 43 en 66) na 20:00 uur nog maar twee keer per uur. Voor de lijnen 40, 42 en 66 gaat het om een afschaling ten opzichte van 2025. Op IJburg komt hier lijn 360 gedeeltelijk voor terug. Daarnaast valt op dat buslijn 37 doordeweeks in de ochtendspits wordt afgeschaald. De uitbreiding van de dienstregeling was voorzien vanwege de komst van InHolland. Voor InHolland werkt deze bus nog niet omdat de nieuw bushalte nu niet bereikbaar is vanuit de school. Het gebied staat in de hekken vanwege zetting

problemen in de Sluisbuurt.
In Oost, maar ook in de rest van de stad is er tussen 20.00 en 22.00 uur doordeweeks nog veel activiteit in de stad. De voorgestelde frequenties passen niet bij een actieve stad, bij een autoluwe stad en zal reizigers niet verleiden om het OV te nemen. Met een halfuur dienst neemt de reistijd namelijk snel toe, zeker als er overgestapt moet worden. Verdere afschaling zou een zeer slechte ontwikkeling zijn.

Nachtnet doordeweeks
In het Jaarplan 2026 is er nog nachtnet doordeweeks in een deel van Oost (N85 en N87). Ook op IJburg ver van de rest van de stad is een nachtnet ov doordeweeks gewenst. Zeker in dit gebied (vanwege de afstanden) is er geen alternatief voor de auto.

Vervolg
Stadsdeel Oost wordt graag op de hoogte gehouden van de ontwikkeling van het Jaarplan Vervoer 2026. We ontvangen graag van GVB een reactie op het advies van het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost. Het dagelijks bestuur wil daarnaast graag meedenken aan het ontwikkelplan voor 2028 en verder.

## Advies stadsdeelcommissie:

*Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB*

Algemeen
In het kader van duurzaamheid, schone lucht en een autoluwe stad hecht de stadsdeelcommissie Oost aan een Amsterdam Oost dat voor iedereen bereikbaar is en blijft – op elk moment van de dag. De stadsdeelcommissie Oost is daarom blij dat ze advies mag geven over het Jaarplan Vervoer van het GVB voor 2026. Er zijn een paar positieve punten, zoals de terugkeer van buslijn 41 en de komst van openbaar vervoer op Cruquiuseiland. Tegelijkertijd ziet de commissie ook een aantal knelpunten en doet ze vier voorstellen voor verbeteringen. Sommige van deze punten sluiten aan bij het advies van het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost, andere worden toegevoegd.

Meer inzicht in de achterliggende cijfers is nodig
Hoewel de commissie het waardeert dat ze mag meedenken, is het moeilijk om goed advies te geven zonder toegang tot de cijfers waarop de plannen zijn gebaseerd. Het is niet duidelijk wat precies de gevolgen zijn van de voorgestelde veranderingen. (1) Daarom vraagt de stadsdeelcommissie Oost om in de toekomst meer openheid te geven over de data waarop beslissingen zijn gebaseerd.

Tramlijn 3 moet blijven
In de plannen van het GVB verdwijnt tramlijn 3. In plaats daarvan zou tramlijn 25 worden verlengd van station Zuid naar station Muiderpoort. Reizigers die van Oost naar West willen, moeten dan overstappen op tramlijnen 1, 7 of 12. De commissie en veel bewoners vinden dit geen goede ontwikkeling. Tramlijn 3 is één van de weinige directe verbindingen tussen Oost en West, en belangrijk voor de bereikbaarheid van bijvoorbeeld het OLVG Oost. Vooral in de avond, als trams minder vaak rijden, maken overstappen het reizen onaantrekkelijker. Bovendien zijn overstappen vaak extra belastend of zelfs een belemmering voor mensen die minder mobiel zijn. De verlengde tramlijn 25 biedt bovendien weinig extra waarde. Een beter alternatief zou het terugbrengen van buslijn 65 zijn. (2) Daarom vraagt de commissie om tramlijn 3 voorlopig te behouden en alternatieve optie te onderzoeken.

Te weinig ritten in de avond en nacht
In het nieuwe plan rijden vijf van de acht buslijnen in Oost na 20.00 uur nog maar twee keer per uur. Ook veel trams rijden dan maar vier keer per uur. De commissie vindt dit onvoldoende. Als het openbaar vervoer aantrekkelijk moet blijven, moet de frequentie omhoog. Zeker als reizigers moeten overstappen, kan de reistijd flink oplopen. Dat schrikt mensen af.

Amsterdam is een 24-uurs stad die altijd bereikbaar moet zijn – zowel voor mensen met cruciale beroepen zoals in de zorg of hulpverlening, als voor mensen die werken in sectoren met vroege of late diensten, zoals horeca, schoonmaak of logistiek. Daarnaast is nachtcultuur van grote waarde voor de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en sociale dynamiek van de stad. Een goed functionerend avond- en nachtvervoer is daarom essentieel. Juist door het afschalen van de frequenties komt het openbaar vervoer in een negatieve spiraal terecht.

Minder ritten betekent minder reizigers, waardoor er nog minder ritten gereden kunnen worden. Dit heeft mogelijk ook betrekking op de ontvlechting van het metronetwerk, waar de stadsdeelcommissie Oost graag bij betrokken wil zijn. (3) De stadsdeelcommissie Oost adviseert om het aantal ritten 's avonds en 's nachts zo snel mogelijk uit te breiden, met minimaal vier ritten per uur per lijn. Ook vraagt ze om snel duidelijkheid over het nachtvervoer.

Verbeter de veiligheid in het OV
Een gevoel van veiligheid is essentieel om prettig te kunnen reizen. Helaas voelen niet alle reizigers zich veilig in het OV, en ook GVB-personeel krijgt soms met onveilige situaties te maken. Vooral jonge meiden en vrouwen ervaren vaker onveiligheid. Het GVB kan daar iets aan doen. De NS heeft bijvoorbeeld al een speciaal noodnummer waar reizigers melding kunnen maken van ongewenst of agressief gedrag. (4) De stadsdeelcommissie Oost stelt voor dat het GVB een vergelijkbaar noodnummer invoert voor het stadsvervoer.

## Finaal advies DB:

*Advies van het dagelijks bestuur stadsdeel Oost aan het college van burgemeester en wethouders*

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost maakt graag gebruik van deze mogelijkheid om te reageren op het jaarplan 2026. Het dagelijks bestuur constateert dat het Jaarplan Vervoer 2026 van GVB meerdere wijzigingen in het OV net in Oost voorstelt. De wijzigingen verschillen van grote en in gevolgen, zowel positief als negatief. De aanpassingen in het tramnetwerk zijn zorgelijk als het gaat om de oost-west verbinding. De aanpassingen in het busnetwerk zijn overwegend positief. De frequenties van de lijnen is een aandachtspunt.

Meer inzicht in de achterliggende cijfers is nodig
Hoewel het dagelijks bestuur het waardeert dat ze mag meedenken, is het moeilijk om goed advies te geven zonder toegang tot de cijfers waarop de plannen zijn gebaseerd. Het is niet duidelijk wat precies de gevolgen zijn van de voorgestelde veranderingen. Daarom vraagt het dagelijks bestuur om in de toekomst meer openheid te geven over de data waarop beslissingen zijn gebaseerd.

Verbeter de veiligheid in het OV
Een gevoel van veiligheid is essentieel om prettig te kunnen reizen. Helaas voelen niet alle reizigers zich veilig in het OV, en ook GVB-personeel krijgt soms met onveilige situaties te maken. Vooral jonge meiden en vrouwen ervaren vaker onveiligheid. Het GVB kan daar iets aan doen. De NS heeft bijvoorbeeld al een speciaal noodnummer waar reizigers melding kunnen maken van ongewenst of agressief gedrag.
*Het dagelijks bestuur adviseert dat het GVB een vergelijkbaar noodnummer invoert voor het stadsvervoer.*

Zorgen over oost-westverbindingen in de stad
Met het verdwijnen van lijn 3, het "opknippen" van lijn 22 en opknippen van lijn 48 en in het inkorten van lijn 14 in het verleden zijn er vier directe oost-west verbindingen binnen de stad verdwenen. Om van Oost naar West te reizen (en andersom) is met directe verbindingen al een lange reis. Extra overstappen maakt dit nog lastiger. Met lijn 1, 7 en 19 zijn er nog alternatieven. We willen benadrukken dat de oost-westverbindingen binnen de stad niet verder uit beeld moeten verdwijnen. Tramlijn 3 is één van de weinige directe verbindingen tussen Oost en West, en belangrijk voor de bereikbaarheid van bijvoorbeeld het OLVG Oost. Vooral in de avond, als trams minder vaak rijden, maken overstappen het reizen onaantrekkelijker. Bovendien zijn overstappen vaak extra belastend of zelfs een belemmering voor mensen die minder mobiel zijn. De verlengde tramlijn 25 biedt bovendien weinig extra waarde. Een beter alternatief zou het terugbrengen van buslijn 65 zijn.

Ontvlechting van de metro
Dit betreft een grote aanpassing in het metronetwerk. Hiervoor loopt een apart traject. Het is ook passend om in dit aparte traject met een inhoudelijke reactie te komen. Er wordt aangegeven dat de aanpassing afhankelijk is van besluitvorming. Op welke manier wordt het dagelijks bestuur betrokken bij deze besluitvorming?

Adviezen tram

1. Er zijn bewoners in Oost die zorgen hebben over het opheffen van tram 3. We adviseren om alternatieven te onderzoeken, bijvoorbeeld het terugbrengen van buslijn 65 in plaats van tram 25 doortrekken. Door het opheffen van tram 3 raken we weer een Oost-West verbinding kwijt en een directe lijn naar bijvoorbeeld het

Museumplein.
2. We vragen om tramlijn 3 voorlopig te behouden en alternatieve opties te onderzoeken.
3. Neem maatregelen om te compenseren dat vanaf 2026 het Amstelstation onvoldoende Centraal Station en station Zuid kan ontlasten richting Leidseplein.
4. Zorg voor goede informatie voor reizigers/bewoners zodat zij zich kunnen voorbereiden op de vele aanpassingen. Op het tramnetwerk zijn er veel wijzigingen in de stad. Dit kan verwarrend zijn voor de reizigers.

*Toelichting wijzigingen tram*
De aanpassingen in Oost betreffen het vervallen van lijn 3, het introduceren van lijn 25, de aanpassing van lijn 12, het "omklappen" van lijn 1 en 7 en de verlenging lijn 26. Op de aanpassing van lijn 26 na zijn de aanpassingen in het tramnetwerk het gevolg van het doortrekken van lijn 25. Ze hebben een 1 op 1 relatie hiermee.

- *Tramlijn 3 en 25*
  Effect neutraal binnen Oost. Een bepalende keuze in het plan is het doorrijden van tram 25 van huidig eindpunt station Zuid (vanuit Uithoorn) naar station Muiderpoort en het opheffen van lijn 3. Het positieve is dat er een directe verbinding komt tussen het OLGV Oost en station Zuid. Het nadeel is dat Oost een directe verbinding verliest met het Museumplein en een deel van stadsdeel West. Met het doortrekken van lijn 25 wordt de verbinding met station Zuid verbeterd. Het terugbrengen van buslijn 65 naar station Zuid zou een alternatief kunnen zijn. Tot en met 2023 reed buslijn 65 vanuit Oost door naar station Zuid.
- *Tramlijn 12*
  Deze tramlijn verbindt Amstelstation met het centrum. De aanpassing is direct verbonden aan de aanpassing van lijn 3 en 25. Met de aanpassing van lijn 12 verliest Amstelstation een directe verbinding met Leidseplein en Leidsestraat. Voor Oost is dit neutraal omdat er alternatieven binnen Oost zijn met lijn 1, 7 en 19 en omdat lijn 12 een verbinding krijgt met West en hiermee een deel van lijn 3 overneemt. Hiermee krijgt Amstelstation een directe verbinding met Museumplein. Voor de meerkernige stad en de positie van Amstelstation als intercitystation heeft dit wel gevolgen. Dit station kan zo niet meer Centraal Station en station Zuid ontlasten voor de bestemming Leidseplein en omgeving. Hiermee is het voor Amstelstation een kleine negatieve ontwikkeling en dit geldt mogelijk ook voor de centrale stad.
- *Tramlijn 1 en 7*
  Effect is licht positief in Oost. Lijn 1 zal naar Azartplein rijden. Hiermee krijgt lijn 1 een overstap op de IJtram. Zeeburgereiland en IJburg krijgen met één overstap een deel van West en Nieuw-West erbij. De IJtram heeft geen overstap meer met lijn 7, maar de haltes van lijn 7 zijn met één overstap van CS te bereiken. Het doortrekken van lijn 7 naar Flevopark betekend dat de Indische buurt Oost een directe verbinding krijgt met Leidseplein en omgeving. De verbinding met West en het Museumplein komt te vervallen.
- *Tramlijn 26*
  De verlenging van tramlijn 26 is positief voor de ontwikkeling van IJburg.

*Lijn 25 doortrekken naar Flevopark*
De concept reactie van het college vraagt aan Stadsdeel Oost om een advies te geven op lijn 25 verder doortrekken naar Flevopark i.p.v. lijn 7 zoals wordt voorgesteld in het vervoerplan. Vanuit het stadsdeel kan geen goede afweging gemaakt worden over wat beter is voor de reiziger vanuit de Indische buurt. Hierover ontvangen wij graag advies van GVB. Tevens ziet Stadsdeel Oost het ook nog als een mogelijkheid om dit in het vervoerplan van 2027 te wijzigen. Met de verwachting dat hier dan meer bekend over zal zijn.

Adviezen Bus
Onderzoek een alternatief voor de verbinding naar Cruquius. Gebruik hiervoor lijn 41 in plaats van lijn 42 en laat lijn 42 Muiderpoort rijden. Voordeel voor Cruquius is dat het direct wordt verbonden met Muiderpoort, de Dappermarkt en poort. Daarnaast blijft de verbinding met Muiderpoort behouden;
Onderzoek of er een halte voor buslijn 65 kan komen ter hoogte van de Insulindeweg;
Onderzoek een extra stop bij buslijn 360 in Zuidoost – halte Hogevecht;
Maak de nieuwe haltes zichtbaar op de kaarten.

*Toelichting wijzigingen bus*

- Buslijn 41. Het is positief dat lijn 41 weer naar Muiderpoort gaat rijden. We waren eerder tegen de inkorting van

de lijn. Met het terugbrengen van lijn 41 zijn de Dappermarkt, de ROC en Oostpoort weer beter bereikbaar.

- Buslijn 42 (was lijn 22). Met de wijziging van lijn 22 naar 42 in Oost en de verlegging naar Cruquius komt er OV in die wijk. Dit is heel positief. Wel heeft de aanpassing ook andere gevolgen. Het grootste nadeel is dat heel het Oostelijk Havengebied (stadsdeel Oost) en de Oostelijke eilanden (stadsdeel Centrum) geen ov-verbinding meer hebben met Muiderpoort. Hiervoor moeten ze twee keer overstappen. Of één keer overstappen met een enorme omweg. Het twee keer overstappen om bij Muiderpoort te komen heeft er mee te maken dat buslijn 65 niet halteert ter hoogte van de Insulindeweg. Op deze plek kunnen reizigers overstappen op OV naar Muiderpoort, het OLVG en het Centrum.
- Buslijn 49. De verlenging van deze lijn naar Strandeiland is positief voor de ontwikkeling van IJburg.
- Buslijn 62. Deze buslijn verbindt Amstelstation direct met het VU-ziekenhuis. Dit is een lange rit, maar hierdoor is Oost in veel gevallen met slechts één overstap verbonden met dit ziekenhuis. Voor ouderen is dit fijn. In het voorstel rijdt buslijn 62 niet meer langs het VU. De reizigers die niet ver kunnen lopen vanuit Oost zullen 2x moeten overstappen. Hiermee is dit een kleine negatieve ontwikkeling. Deze aanpassing is gekoppeld aan de wijziging in frequentie van lijn 24, die weer gekoppeld is aan het doortrekken van lijn 25.
- Schiphollijn 246. Deze vroege ochtend bus (05.00 uur) verbindt een deel van Oost met Schiphol. We hebben geen inzicht in het gebruik. Wel is duidelijk dat er geen ov-alternatief is in de vroege ochtend.
- De snelle buslijn 360 verbindt IJburg met station Bijlmer-Arena. Met een extra stop in Zuidoost bij halte Hogevecht wordt Bijlmer Sportpark vanuit IJburg goed bereikbaar met ov (500 meter lopen vanaf de halte). Het extra stoppen biedt ook een overstap op buslijn 41 naar station Holendrecht/het AMC. Hiermee heeft de ov-reiziger een extra reis optie. Een extra stop op deze plek draagt bij aan de bereikbaarheid van sportvoorzieningen en de robuustheid van het ov-systeem.

Advies frequenties
Oost adviseert om het aantal ritten 's avonds en 's nachts zo snel mogelijk uit te breiden, met minimaal vier ritten per er lijn.
Geef inzicht in welke ov-lijnen wel een uitbreiding van de frequenties mogelijk is, wanneer dat is en welke ov-lijnen voor als eerst in beeld zijn;
Geef duidelijkheid of en wanneer het nachtnet doordeweeks weer terugkomt.

*Frequenties tram en bus onder de maat*
Veel lijnen zijn sinds het vervoerplan 2022 en de daaropvolgende vervoerplannen afgeschaald. Dat gebeurt ook weer in dit vervoerplan. Op tramlijnen 1 en 26 na gaan alle tramlijnen in Oost doordeweeks na 20:00 uur in de avond nog maar één keer per kwartier. Na 22:00 geldt dit zelfs voor alle tramlijnen behalve lijn 26. Tramlijnen met een frequentie lager dan 4 keer per uur vinden wij niet geloofwaardig als goedwerkend tramnetwerk.
Voor de bussen geldt een vergelijkbaar iets. Van de 8 buslijnen gaan er 5 (40, 41, 42, 43 en 66) na 20:00 uur nog maar twee keer per uur. Voor de lijnen 40, 42 en 66 gaat het om een afschaling ten opzichte van 2025. Op IJburg komt hier lijn 360 gedeeltelijk voor terug. Daarnaast valt op dat buslijn 37 doordeweeks in de ochtendspits wordt afgeschaald. De uitbreiding van de dienstregeling was voorzien vanwege de komst van InHolland. Voor InHolland werkt deze bus nog niet omdat de nieuw bushalte nu niet bereikbaar is vanuit de school. Het gebied staat in de hekken vanwege zetting problemen in de Sluisbuurt.
Amsterdam is een 24-uurs stad die altijd bereikbaar moet zijn – zowel voor mensen met cruciale beroepen zoals in de zorg of hulpverlening, als voor mensen die werken in sectoren met vroege of late diensten, zoals horeca, schoonmaak of logistiek. Daarnaast is nachtcultuur van grote waarde voor de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en sociale dynamiek van de stad. Een goed functionerend avond- en nachtvervoer is daarom essentieel. Juist door het afschalen van de frequenties komt het openbaar vervoer in een negatieve spiraal terecht.
Minder ritten betekent minder reizigers, waardoor er nog minder ritten gereden kunnen worden.
De voorgestelde frequenties passen niet bij een actieve stad, bij een autoluwe stad en zal reizigers niet verleiden om het OV te nemen. Met een halfuur dienst neemt de reistijd namelijk snel toe, zeker als er overgestapt moet worden. Verdere afschaling zou een zeer slechte ontwikkeling zijn.

Nachtnet doordeweeks
In het Jaarplan 2026 is er nog nachtnet doordeweeks in een deel van Oost (N85 en N87). Ook op IJburg ver van de rest van de stad is een nachtnet ov doordeweeks gewenst. Zeker in dit gebied (vanwege de afstanden) is er geen alternatief voor de auto.

Vervolg
Stadsdeel Oost wordt graag op de hoogte gehouden van de ontwikkeling van het Jaarplan Vervoer 2026. We ontvangen graag van GVB een reactie op het advies van het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost. Het dagelijks bestuur wil daarnaast graag meedenken aan het ontwikkelplan voor 2028 en verder.