

Jaarplan Vervoer 2026

Versie: 2.0



Colofon

GVB
Arlandaweg 106
1043 HP AMSTERDAM

Marketing & Vervoerontwikkeling

Email Vervoerontwikkeling@gvb.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Wijzigingen na consultatie	6
1.2	Leeswijzer	6
1.3	Start- en einddatum.....	7
1.4	Lijnennet	8
2	Metro.....	9
3	Aanpassingen Tramnet.....	10
3.1	Lijn 25 doorrijden naar Amsterdam Oost.....	10
3.1.1	Waarom een doorgetrokken lijn 25	10
3.1.2	Route doorgetrokken lijn 25	11
3.1.3	Voorgestelde dienstregeling	12
3.1.4	Effect op betrouwbaarheid	13
3.2	Gevolgen voor de overige tramlijnen	14
3.2.1	Lijn 3.....	14
3.2.2	Lijn 1 en Lijn 7	14
3.2.3	Lijn 12.....	15
3.2.4	Lijn 24 - Leidsestraat.....	15
3.2.5	Bediening Ferdinand Bolstraat – Vijzelstraat (2027)	16
3.3	Lijn 26 Strandeiland	17
4	Aanpassingen bus.....	18
4.1.1	Lijn 360.....	18
4.1.2	Lijn 369.....	19
4.1.3	Buslijnen Noord.....	21
4.1.4	Lijn 18.....	23
4.1.5	Lijn 41 en lijn 47	24
4.1.6	Busstation Gaasperplas	25
4.1.7	Lijn 22 / Lijn 42 - Cruquiusseiland.....	25
4.1.8	Lijn 44 Diemen	26
4.1.9	Lijn 49 IJburg – Weesp – Bijlmer Arena.....	26
4.1.10	Lijn 62.....	27
4.1.11	Schiphollijnen (245, 246 en 247)	28
4.1.12	Lijn 268.....	29
4.2	Nachtlijnen.....	30
4.2.1	Extra ritten lijn N85, lijn N86 vervalt	30
4.2.2	Lijn N87 route aanpassingen	30
4.2.3	Lijn N85 route aanpassingen	31
4.3	Basismobiliteit.....	31
5	Intervaltabel en bedieningstijden.....	32
5.1	Interval metrolijnen	32
5.2	Interval tramlijnen	33
5.3	Interval buslijnen.....	34

5.4	Nacht- en spitslijnen	35
5.5	Bedieningstijden	35
6	Infrastructuur aanpassingen	36
7	Voorstel lijnnummering.....	38
7.1	Tramlijnen	38
7.2	Buslijnen	38
8	Overige informatie	40
8.1	Afstemming aangrenzende concessies	40
8.2	Knoop- en overstappunten.....	40
8.3	Grootschalige evenementen	41
8.4	Samenhang andere GVB contracten	41

1 Inleiding

Voor u ligt het Jaarplan Vervoer 2026, het document met daarin de voorstellen voor de lijnvoering en dienstregeling voor het dienstregelingsjaar 2026. Dit is het eerste Jaarplan Vervoer op basis van de het nieuwe Programma van Eisen (PvE) voor de concessie Amsterdam, zoals vastgesteld op 23 mei 2024 door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio. Het sluit aan op het door GVB opgestelde Ontwikkelplan voor de nieuwe concessie.

In het PvE staan de ambities en hoofdopgaven voor de concessie beschreven. Omdat deze ambities niet allemaal direct en op korte termijn gerealiseerd kunnen worden, is in het PvE een fasering opgenomen. De voorstellen in dit eerste Jaarplan Vervoer sluiten aan op deze fasering waarbij de eerste stap bestaat uit de onderdelen **Fijnmazigheid (witte vlekken) + Frequentie (reiziger terug)**. GVB heeft deze ambitie ingevuld door in het nieuwe netwerk, waar mogelijk, bestaande “witte vlekken” op te lossen maar ook door geen nieuwe witte vlekken te laten ontstaan. GVB kiest voor het behoud van het huidige fijnmazige netwerk waarbij we nadrukkelijk meer fijnmazigheid blijven bieden dan in het nieuwe PvE is voorgeschreven. De ambitie voor een fijnmazig netwerk geldt ook voor nieuwbouw- en herontwikkelingslocaties waar we de komende jaren (extra) verbindingen naar toe brengen. Zo zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer al aanwezig is op het moment dat de nieuwe bewoners hun intrek nemen.

In aanvulling op het Programma van Eisen heeft de Vervoerregio in een Kaderbrief¹ de beoogde ontwikkelrichting in de eerste jaren van de concessie aangegeven. Deze aanvullende eisen zijn verwerkt in het eerste Ontwikkelplan voor de nieuwe concessie en daarmee ook onderdeel van dit Jaarplan. Concreet gaat het daarbij om de invulling van de sociale en maatschappelijke rol van het OV en uitbreiden van het OV-aanbod.

Meer reizigers terugwinnen in onze voertuigen is een andere belangrijke opgave. Dit doen we door, waar nodig en mogelijk, frequenties te verhogen. Hiermee komen we tegemoet aan de wensen van vooral forenzen en scholieren. Gelet op de personele en financiële mogelijkheden kan dit niet overal direct naar het niveau zoals voorgeschreven in het PvE en zal dit in de komende jaren stapsgewijs worden opgebouwd.

De uitbreiding van het netwerk en de verhoging van de frequenties is terug te zien in de productiecijfers voor dit Jaarplan Vervoer. Ten opzichte van dienstregeling 2025 neemt het aantal Dienstregeling Kilometers (DKM) met circa 4% toe. Hiermee wordt ook voldaan aan de opdracht in de Kaderbrief om het OV-aanbod verder uit te breiden.

Met ons netwerk spelen we in op de behoeftes die passen bij de verschillende motieven van reizigers om te kiezen voor het openbaar vervoer. Met de keuze voor behoud van fijnmazigheid blijft voor iedereen vervoer op een aanvaardbare loopafstand beschikbaar. Dat is met name van belang voor reizigers die slechter ter been zijn en mede daardoor afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Bij de uitwerking van de dienstregeling besteden we extra aandacht aan het bieden van goede aansluitingen tussen de lijnen onderling maar ook op landelijke en regionale verbindingen.

¹ Brief d.d. 24 mei 2024 / UIT/2024/19011

1.1 Wijzigingen na consultatie

De eerste versie van dit Jaarplan Vervoer is in februari ter consultatie aangeboden aan de gemeentes Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel alsmede aan de Reizigers Advies Raad voor de Vervoerregio Amsterdam. Naar aanleiding van de reacties is het plan op diverse punten aangepast. In het onderstaande overzicht zijn deze aanpassingen opgenomen.

- De frequentie van lijn 18 is in de vroege avond (tussen 20:00 en 22:00) verhoogd van twee keer per uur naar vier keer per uur op werkdagen en drie per uur in het weekend,
- Lijn 39 in Noord (was lijn 33) gaat op zaterdag overdag vier ritten per uur rijden en op zondag overdag drie ritten per uur,
- Lijn 47 blijft halteren op het busstation bij metrostation Gaasperplas,
- Lijn 38 krijgt een gewijzigde route om aan te sluiten op metrostation Noorderpark rijden
- Lijn 34 gaat doorrijden naar de Vogelbuurt Zuid om de fijnmazigheid te behouden,
- Lijn 245 blijft vanuit Molenwijk rijden,
- De route van nachtlijn N87 is aangepast waarbij de lijn langs station Kraaiennest blijft rijden,
- De bedieningstijden van de lijnen (tijden van eerste en laatste ritten) blijven vergelijkbaar met de huidige situatie en zijn daarmee behoorlijk ruimer dan in het PvE voorgeschreven,

Om voldoende ruimte te maken voor de bovenstaande aanpassingen zijn onderstaande wijzigingen doorgevoerd:

- De frequentie van lijn 360 wordt minder verhoogd dan eerder voorgesteld. De lijn gaat overdag vier keer per uur rijden. In de spitsuren vijf keer per uur.
- De frequentie van lijn 369 is aangepast. Op de route naar Schiphol gaan in de avond en het weekend drie ritten per uur rijden in plaats van vier ritten per uur.

Vanwege werkzaamheden is het herstel van de route van lijn 41 naar het Muiderpoortstation verschoven naar eind 2027.

1.2 Leeswijzer

Het Jaarplan Vervoer is een beschrijving van de voorgestelde vervoerkundige aanpassingen in het OV-netwerk. Bij het opstellen van deze voorstellen is integraal gekeken naar het hele samenspel van lijnen, echter voor de leesbaarheid van dit Jaarplan is gekozen om de voorstellen per modaliteit te beschrijven.

Dit Jaarplan Vervoer richt zich op de aanpassingen in 2026 waarbij steeds de wijziging ten opzichte van 2025 is aangegeven. Indien voor het verhaal relevant, gaat het ook in op voorziene wijzigingen in 2027 of op de langere termijn. Het plan beschrijft de beoogde situatie zonder aanpassingen die voor korte of langere tijd nodig zijn vanwege werkzaamheden. Waar relevant wordt wel kort ingegaan op de gevolgen van langdurige werkzaamheden op de lijnvoering.

Dit Jaarplan Vervoer is ter consultatie aangeboden aan de gemeenten in het concessiegebied: Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel en aan de Reizigers Advies Raad (RAR). Naar aanleiding van deze consultatie zijn aanpassingen aan het jaarplan doorgevoerd. Dat geldt echter niet voor alle verzoeken/opmerkingen die vanuit de consultatie zijn gekomen. In dit jaarplan gaat, waar van toepassing, in op de reactie vanuit de consultatie.

De verschillende intervalltabellen geven de intervallen die voor de lijnen in het nieuwe netwerk gaan gelden. Tot slot wordt kort ingegaan op de noodzakelijke of wenselijke aanpassingen aan de infrastructuur om dit plan te realiseren.

1.3 Start- en einddatum

Normaal gesproken is de ingangsdatum van het Jaarplan Vervoer gelijk aan de ingangsdatum van de dienstregeling wijziging op het Hoofdrailnet. Vanwege de latere gunning van de concessie en de benodigde implementatietijd van de wijzigingen, is de ingangsdatum eenmalig aangepast naar zondag 29 maart 2026. De einddatum blijft wel gelijk aan de landelijke aanpassing: zaterdag 12 december 2026. Het Jaarplan Vervoer 2027 zal dan ook ingaan op zondag 13 december 2026.

1.4 Lijnennet

Onderstaand een overzicht van het gehele GVB Openbaar Vervoernetwerk voor 2026 zoals beschreven in dit Jaarplan Vervoer. De volgende hoofdstukken gaan per modaliteit in op de voorgestelde wijzigingen ten opzichte van 2025.



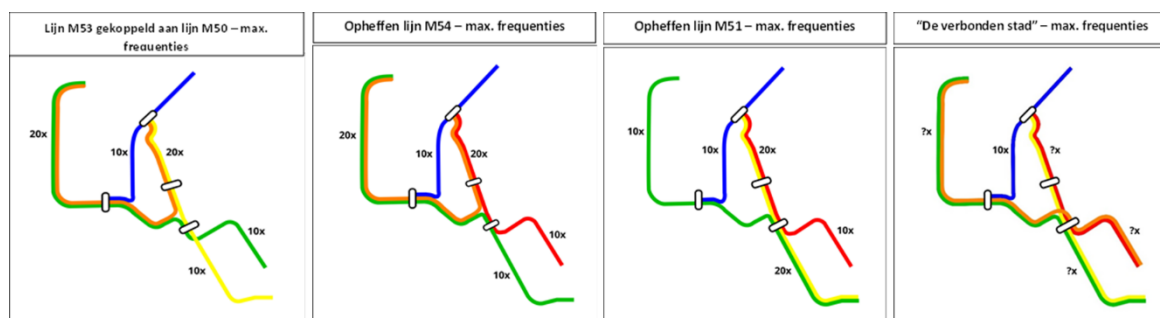
Figuur 1: Volledig lijnennet

2 Metro

In het PvE is een forse aanpassing van het metronetwerk voorgeschreven. Alle metrolijnen zijn logischerwijs aangemerkt als HOV-lijnen waarvoor hoge frequentie eisen gelden. Voor specifiek de metrolijnen is voorgeschreven dat een afzonderlijke lijn in de spitsuren tenminste 10x per uur rijdt. Om deze frequenties mogelijk te maken is besloten tot ontvlechting van het metronetwerk. Dat is nodig om het aantal lijnen in de Oostbuis (Amstelstation – Centraal Station) van de metro terug te brengen van drie naar twee. De maximale capaciteit van deze route ligt rond de 21 treinen per uur waardoor er maar ruimte is voor twee lijnen.

Deze aanpassing is ingrijpend en daarom is door de Vervoerregio besloten om deze aanpassing nog niet in 2026 in te laten gaan. De Vervoerregio is een dialoogtraject gestart waarbij belanghebbende kunnen aangeven wat ze belangrijke aandachtspunten vinden bij de verschillende varianten voor de ontvlechting. Uiteindelijk zal het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio in het najaar van 2025 hierover een besluit nemen. De daadwerkelijke aanpassing van de metrolijnvoering zal dan circa anderhalf jaar later plaatsvinden. Deze tijd is nodig om de wijziging goed voor te bereiden.

Onderstaand de vier varianten voor de metro ontvlechting uit het dialoogtraject. GVB vindt het belangrijk dat in de uiteindelijk gekozen variant het vervoersaanbod, in de vorm van het aantal te rijden ritten en de lengte van de metro's, goed aansluit bij de vervoervraag op de verschillende metrotrajecten. Ook zien wij graag dat reizen met de metro voor iedereen aantrekkelijk blijft doordat de reismogelijkheden met de metro toenemen zonder dat daarbij de reistijd toeneemt. Indien reizigers moeten overstappen dan is dat bij voorkeur een snelle en comfortabele overstap op hetzelfde perron.



3 Aanpassingen Tramnet

In het Jaarplan Vervoer stelt GVB voor om flinke aanpassingen door te voeren op lijnvoering van het tramnetwerk. Aanleiding voor deze wijziging is met name de behoefte om Station Zuid de komende jaren beter met de stad te verbinden. Station Zuid is na het Centraal Station het drukste station van Amsterdam en de komende jaren zal het aantal reizigers op dit station nog verder toenemen. Het goed faciliteren van deze reizigersstroom past bij de doelstelling om het centrum van de stad te ontzien door een goed alternatief voor reizen via het Centraal Station aan te bieden.

Deze aanpassing leidt tot een reeks van vervolgaanpassingen waarmee we enkele kleinere verbeteringen in het tramnet doorvoeren en ervoor zorgen dat de fijnmazige ontsluiting van de binnenstad gehandhaafd blijft.

3.1 Lijn 25 doorrijden naar Amsterdam Oost

De belangrijkste aanpassing in het netwerk is de doortrekking van lijn 25 van Station Zuid naar station Muiderpoort. Dit is een belangrijke en noodzakelijke aanpassing die direct bij de start van de concessie wordt doorgevoerd. Er zijn meerdere redenen voor GVB om deze doortrekking voor te stellen, deze worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

3.1.1 Waarom een doorgetrokken lijn 25

Station Zuid heeft de afgelopen decennia een steeds belangrijkere rol gekregen in het Amsterdamse OV-netwerk en dat zal de komende jaren verder toenemen. Het is daarmee een belangrijk alternatief voor reizen via het Centraal Station.

In de NS dienstregeling 2025 zijn belangrijke aanpassingen doorgevoerd die grote gevolgen hebben voor de reizigersstromen van en naar Amsterdam. Alle binnenlandse treinen die via de Hogesnelheidslijn van en naar Rotterdam rijden, halteren alleen nog op Station Zuid en niet meer op het Centraal Station. Dit geldt ook voor de treinen van en naar Brussel. De Intercity-Direct-treinen rijden vanaf Zuid verder naar het Oosten en Noorden van het land.



Figuur 2: Kaart met wijzigingen Dienstregeling 2025 (bron: NS)

Deze aanpassing heeft tot gevolg dat meer reizigers van en naar Amsterdam via Station Zuid reizen en daar overstappen op een OV-verbinding verder de stad in. Een belangrijk deel van de reizigers zal hierbij voor metrolijn 52 kiezen, maar voor een deel van de bestemmingen in de stad ligt verder reizen met een tramlijn meer voor de hand.

Een tweede aanleiding om lijn 25 door te trekken is het bieden van betere verbindingen voor Uithoorn en het zuidelijke deel van Amstelveen met de binnenstad van Amsterdam. Deze hebben, met de huidige lijn 25, een rechtstreekse tramverbinding met station Zuid. Echter voor bestemmingen verder de stad in moet nu worden overgestapt. Vanaf Station Zuid kan dat op de metrolijnen of op tramlijn 5. Door lijn 25 verder de stad in te rijden ontstaan zowel meer directe verbindingen als meer reismogelijkheden met een enkele overstap.

Het doortrekken van lijn 25 sluit ook aan bij de doelstelling vanuit het PvE om hoogwaardige verbindingen aan te bieden met belangrijke knooppunten buiten het centrumgebied.

3.1.2 Route doorgetrokken lijn 25

Er zijn diverse mogelijkheden om lijn 25 door te trekken verder de stad in en ook vanuit het PvE is dit toegestaan. Het PvE geeft echter wel een belangrijke beperking: In artikel 18 is voorgeschreven dat de tramverbinding vanuit Uithoorn niet tot ongewenste paralleliteit met lijnen van andere concessiehouders mag leiden. Een doorkoppeling naar het Museumplein of Leidseplein is daarom niet mogelijk. Daarmee vallen dus een aantal route opties direct af.

Tussen het Leidseplein en Station Zuid rijdt momenteel lijn 5 en dat is vanuit het PvE ook toegestaan. Daarom houdt lijn 5 in het Jaarplan Vervoer de huidige route tussen Amstelveen Stadshart, Leidseplein en de Van Hallstraat.

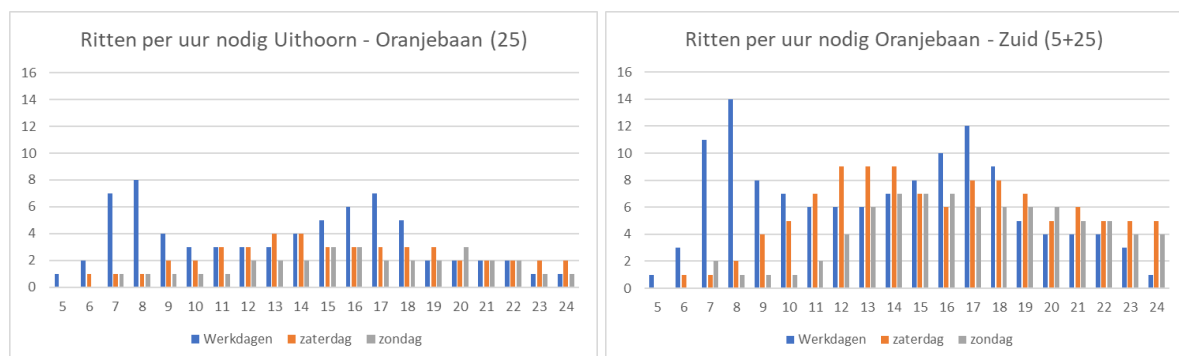
In het huidige lijnennet is Station Zuid met veel delen van de stad rechtstreeks verbonden. Naast de genoemde verbinding met het Leidseplein met lijn 5, biedt lijn 52 een snelle verbinding met belangrijke delen van het centrumgebied en Noord. Met de overige metrolijnen is het mogelijk rechtstreeks naar het oostelijk deel van de binnenstad en richting West of Zuidoost te reizen. Momenteel ontbreekt echter een rechtstreekse verbinding met delen van de oostkant van de stad. Voorstel is dan ook om lijn 25 vanaf het Roelof Hartplein via het oostelijk deel van de huidige lijn 3 naar Station Muiderpoort te laten rijden. Doorrijden naar het eindpunt Flevopark is als optie onderzocht. Echter de lijn wordt daarmee te lang voor een efficiënte exploitatie waardoor de kosten te hoog oplopen. Daarom zal lijn 25 gaan eindigen bij Station Muiderpoort.

Er is niet gekozen voor een route via de “binnenring”. Deze tramroute is met de lijnen 1, 7 en 19 reeds druk bereden. Het aanpassen van de route van één van deze lijnen heeft tot gevolg dat een deel van Amsterdam Oost of Diemen de verbinding met het Leidseplein kwijtraakt. Het leidt ook tot een “verzwakking” van de verbinding op de belangrijke route tussen het Leidseplein, metrostation Vijzelgracht en metrostation Weesperplein. Nu doen alle trams op dit traject deze drie belangrijke locaties aan. Alternatief is het toevoegen lijn 25 als extra lijn op deze route. Dat is voor de vervoervraag op deze route onnodig en ongewenst vanwege de extra kosten. Bovendien is het belangrijke knooppunt Weesperplein met lijn 51 al goed verbonden met Station Zuid.

3.1.3 Voorgestelde dienstregeling

Op lijn 25 rijden in de huidige dienstregeling gekoppelde trams om altijd voldoende capaciteit te bieden voor het verwachte aantal reizigers. De hoge vervoervraag ligt zoals gebruikelijk vooral in de spits, daarbuiten is de extra capaciteit van de gekoppelde tram niet nodig. Helaas is het bij de door GVB ingezette trams niet mogelijk om de trams gedurende de dag eenvoudig aan of af te koppelen. Hierdoor wordt de gehele dag, dus ook op de rustige momenten, met gekoppelde trams gereden. Op lijn 25 bieden we hierdoor een (veel) te hoge capaciteit. Dit is ongewenst vanwege onnodige slijtage aan het materieel en infrastructuur en een hoger energieverbruik dan noodzakelijk.

De vervoervraag verschilt sterk per deel van de lijn. Het minst druk is het deel tussen Uithoorn en Westwijk, het drukste deel is tussen Oranjebaan en de A.J. Ernststraat (waar ook lijn 5 rijdt). De onderstaande grafiek geeft het aantal benodigde ritten per uur aan voor zowel het traject tussen Uithoorn en Oranjebaan (alleen lijn 25) als voor het deel tussen Oranjebaan en station Zuid (lijn 5 en lijn 25) uitgaande van de inzet van enkele trams. Een voorbeeld uit de grafiek ter verduidelijking: op het traject tussen Uithoorn en Oranjebaan moeten in de ochtend tussen 7 en 8 tenminste acht ritten per uur rijden om voldoende capaciteit te bieden.



(data jan/feb 2024 +ophoging tram 15%)

Lijn 25 is een HOV-lijn. Voor deze lijnen geldt dat overdag acht keer en in de avonduren tenminste zes keer per uur gereden moet worden. Echter voor de dienstregeling van 2026 en 2027 is door de Vervoerregio ontheffing verleend op deze eis. Voor lijn 25 mag daarom uitgegaan worden van de frequentie-eisen zoals vastgesteld in het Vervoerkundig kader voor de Amsteltram. Op grond van deze kaders moet de Amsteltram overdag tenminste zes ritten per uur rijden en vier ritten per uur in de avond, wat goed aansluit bij de bezettingencijfers zoals gepresenteerd in bovenstaande figuren.

Alleen in de spitsuren is zes keer per uur rijden tussen Amstelveen Westwijk en Amstelveen Oranjebaan onvoldoende en ook op het verdere verloop van de lijn is extra inzet nodig om voldoende capaciteit te bieden. Dit wordt ingevuld met het rijden van een extra spitslijn, lijn 6, tussen Amstelveen Westwijk en Station Zuid. In de onderstaande tabel een overzicht van het aantal ritten per uur in de voorgestelde dienstregeling op de verschillende deeltrajecten tussen Station Zuid en Uithoorn.

	Spits	Overdag	Avond
<i>Uithoorn – Westwijk</i>	6	6	4
<i>Westwijk – Oranjebaan</i>	12	6	4
<i>Oranjebaan – Station Zuid</i>	18	12	8

Met deze ritaantallen wordt voldoende capaciteit geboden op de verschillende delen van de lijn en dankzij de gelijke intervallen van de lijnen is het ook mogelijk om de ritten goed op elkaar af te stemmen om zo de wachttijd voor reizigers te minimaliseren. Ook is er voldoende ruimte om een verdere groei van het aantal reizigers te faciliteren. Ten opzichte van de situatie in 2025 neemt dus voor een groot deel van de reizigers in de spits het aantal reismogelijkheden flink toe. Deze uitbreiding leidt tot een kortere wachttijd op de halte en levert naar verwachting ook een groei van het aantal reizigers op.



Figuur 3: toekomstige eindhalte lijn 6

Volgens de actuele planning is in het voorjaar van 2026 de aanpassing van de halte Parnassusweg bij Station Zuid gereed. Daar komt een keerspoor waardoor de spitsritten op deze halte kunnen keren en niet meer door zullen rijden naar de halte Strawinskylaan. Deze aanpassing zal GVB echter pas doorvoeren na ingebruikname van de nieuwe Brittenpassage op Station Zuid, naar verwachting eind 2026. Dankzij deze nieuwe toegang tot het station wordt de loopafstand vanaf de halte Parnassusweg van en naar de metroperrons fors korter.

3.1.4 Effect op betrouwbaarheid

De route van lijn 25 tussen Amsterdam Zuid en Uithoorn is in het ontwerp PvE aangemerkt als HOV-verbinding. Bij HOV-lijnen hoort een hoge mate van betrouwbaarheid. Het verder doorrijden de stad in, waar de infrastructuur vaak gedeeld moet worden met andere weggebruikers, kan de betrouwbaarheid van de lijn negatief beïnvloeden. De betrouwbaarheid is te kwantificeren door te kijken naar het verschil in rijtijd tussen de ritten.

Het huidige traject van lijn 25, tussen Amstelveen Westwijk en Station Zuid is betrouwbaarder in rijtijd dan dat de trajecten de stad in zijn, maar het verschil is echter niet groot. Bij lijn 25 ligt de 90e percentiel-rijtijd op werkdagen 3,8% boven de 75e percentiel-rijtijd. Bij lijn 5 tussen Station Zuid en Zoutkeetsgracht is dit nu 5,7% en bij lijn 3 tussen Roelof Hartplein en Flevopark is dit 5,4%.

In de dienstregeling zal op Station Zuid een iets langere halteertijd worden gepland dan gebruikelijk, om zo kleine vertragingen op te vangen. Bij stremmingen in de binnenstad, waardoor lijn 25 niet verder kan rijden, blijft de mogelijkheid aanwezig om ritten op Station Zuid te keren waardoor lijn 25 ten zuiden van Station Zuid kan blijven rijden.

In de voorgestelde lijnvoering neemt de frequentie van het aantal tramritten via de Beethovenstraat flink toe. Van 10 ritten per uur per richting in de huidige dienstregeling (lijn 5 en 24) naar 22 ritten per uur (lijn 5, 24 en 25). In het verleden, voor de Covid-19 pandemie, is op deze route wel sprake geweest van hoge frequenties, maar niet zo hoog als voorgesteld in dit jaarplan. Dit is mogelijk een knelpunt voor de betrouwbaarheid van de exploitatie.

In de nieuwe lijnvoering gaat lijn 25 ook rijden met enkele trams. De verwachting is dat dit ten goede zal komen aan de betrouwbaarheid van de lijn. Gekoppelde trams hebben in de praktijk vaker te maken met materieel storingen die de dienstregeling negatief beïnvloeden.

3.2 Gevolgen voor de overige tramlijnen

De aanpassing van lijn 25 verder de stad in heeft ook gevolgen voor de lijnvoering van andere tramlijnen. Onderstaand een beschrijving van deze aanpassingen.

3.2.1 Lijn 3

De doorgetrokken lijn 25 rijdt een groot deel van het traject van de huidige route van lijn 3. Bij uitvoering van dit voorstel zal lijn 3 dan ook komen te vervallen. De gehele route wordt in delen overgenomen door de lijnen 7, 25 en 12. Deze lijnen zijn voor een groot deel van de reizigers (ongeveer 70 procent) een vergelijkbaar alternatief. Reizigers die als gevolg van het verdwijnen van lijn 3 moeten overstappen kunnen dat bijvoorbeeld op dezelfde halte doen bij metrostation De Pijp dankzij de overlap van lijn 12 en 25.



Figuur 4: Huidige route lijn 3 (geel aangegeven)

Lijn 3 is een lijn die goed paste bij de oude structuur van het lijnennet van Amsterdam waarbij veel lijnen op het Centraal Station waren gericht. Lijn 3 vulde dat netwerk aan met een verbinding tussen Oost en West. In het voorgestelde netwerk zijn ook de lijnen 7 en 19 oost-west verbindingen en daarmee een goed alternatief voor lijn 3. Zo neemt lijn 7 een groot deel van het oostelijk deel van lijn 3 over en rijdt ook via Amsterdam-West (Kinkerstraat).

Lijn 3 heeft op een normale werkdag circa 17.000 reizigers. Daarvan krijgen circa 5.000 reizigers te maken met een overstap. Een deel van deze reizigers, circa 750 per dag, kunnen ook gebruik maken van lijn 7 die ook tussen Amsterdam oost en west rijdt. Als gevolg van de overstap zal de reistijd iets toenemen. Bij het uitwerken van de dienstregeling streven we naar een robuuste aansluiting tussen lijn 25 en lijn 12 ter hoogte van metrostation De Pijp om te zorgen voor een comfortabele overstap.

3.2.2 Lijn 1 en Lijn 7

De lijnen 1 en 7 wisselen aan de oostkant van de stad van route. Lijn 1 eindigt voortaan op het Azartplein. Dankzij de hogere frequentie van lijn 1 ontstaat daardoor bij het knooppunt Rietlandpark een betere overstap op HOV-lijn 26. Dit levert een verbetering op van de verbinding tussen het IJburg en het Leidseplein/Weesperplein, zeker nu de komende jaren vanwege werkzaamheden, lijn 26 achter het Centraal Station eindigt. Ten oosten van station Weesperplein is de route naar Azartplein ook duidelijk een stuk drukker dan de route naar het Muiderpoortstation. Dat rechtvaardigt de keuze voor de frequentere lijn 1.



Figuur 5: routes lijn 1 en 7 in Oost

Flevopark wordt de nieuwe oostelijke eindhalte voor lijn 7. Hierdoor blijft onder andere de verbinding tussen het OLVG locatie Oost en het Weesperplein behouden en krijgen meer inwoners van Amsterdam Oost een rechtstreekse tram naar het Leidseplein. Ook vormt de aangepaste route van lijn 7 een goed alternatief voor een groot deel van de reizigers van de huidige lijn 3 tussen Amsterdam-Oost en -West.

3.2.3 Lijn 12

Het westelijk deel van route van lijn 3 (Roelof Hartplein – Zoutkeetsgracht) wordt overgenomen door de gewijzigde route van lijn 12. Omdat het drukke deel van de lijn door de Leidsestraat vervalt zal lijn 12 wel minder vaak in de Rivierenbuurt rijden dan deze nu doet. Overdag zal de lijn met een aantrekkelijke 10 minuten interval rijden.

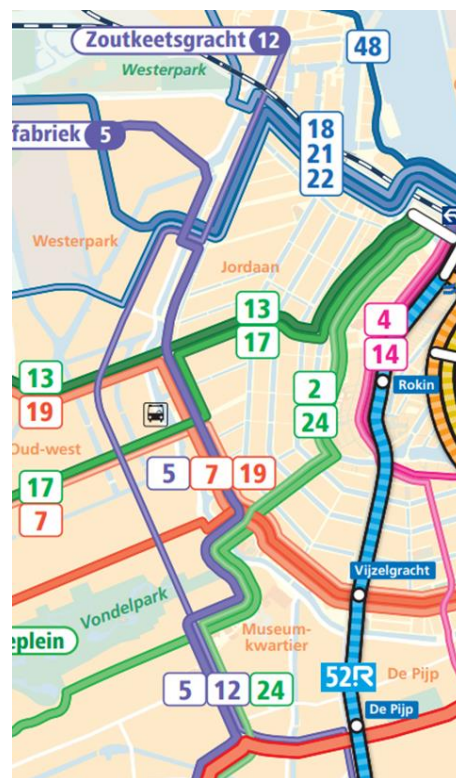
Tussen de Rivierenbuurt en het stadscentrum vervalt hiermee één van de rechtstreekse verbindingen. Alternatief voor een deel van de reizigers zijn lijn 52 en lijn 4. Reizigers die aangewezen zijn op lijn 12 kunnen bij de halte Concertgebouw overstappen tussen lijn 12 en lijn 24. Lijn 12 heeft op een gemiddelde werkdag tussen de 22.000 en 24.000 reizigers. Ongeveer 28% daarvan maakt gebruik van lijn 12 op het deel van de route dat ongewijzigd blijft. Op het deel van de route dat overgenomen wordt door lijn 24 reist nu circa 54% van de reizigers op lijn 12. Het deel van de huidige reizigers dat moet gaan overstappen (of kiezen voor een alternatieve lijn) is 18%.

In 2026 is er nog een tijdelijke aanpassing vanwege de omleiding van lijn 13. Daardoor zal lijn 12 in 2026 rijden via de aangegeven route tussen het Amstelstation en het Frederik Hendrikplantsoen. Zodra de omleiding van lijn 13 beëindigd is gaat lijn 12 doorrijden naar de Zoutkeetsgracht.

3.2.4 Lijn 24 - Leidsestraat

De rechtstreekse verbinding met lijn 24 tussen Amsterdam Zuid en de binnenstad wordt weer hersteld, echter wel via een andere route. Lijn 24 neemt de route van lijn 12 over tussen het Roelof Hartplein en het Centraal Station via het Leidseplein en de Leidsestraat. Vanwege de drukte op deze route zal 24 vaker gaan rijden. Hierbij wordt de lijn zo veel mogelijk afgestemd met lijn 2 om het forse aantal reizigers zo goed mogelijk te faciliteren. De hoge frequentie van beide lijnen is alleen noodzakelijk tussen het Centraal Station en het Museumplein, echter vanwege het ontbreken van een goede keermogelijkheid rijden deze ritten door naar de eindpunten van lijn 2 en 24.

Lijn 24 rijdt in het Jaarplan Vervoer niet langer tussen het Roelof Hartplein en het Frederiksplein. De tram vervalt hiermee ook in de Ferdinand Bolstraat en op de halte Marie Heinekenplein (circa 200-300 instappers per dag). Dit gebied is echter goed ontsloten middels de metrohaltes De Pijp en Vijzelgracht van de Noord-Zuidlijn. Op het vervallen deel van lijn 24 reizen circa 1.300-1.400 reizigers op een werkdag. Voor het merendeel van deze reizigers is de nieuwe route naar het centrum een alternatief. Reizigers tussen de haltes in de Beethovenstraat en metrostation De Pijp kunnen gebruik maken van lijn 25.



Figuur 6: nieuwe routes lijn 12 en 24

Tijdelijke wijziging lijn 2, 17 en 24:

In 2026 zal ook lijn 17 via de Leidsestraat rijden vanwege de langdurige werkzaamheden op de Rozengracht. Vanwege de ruimte in de Leidsestraat, de beperkte capaciteit van de halte op de Leidsebrug en het niet te zwaar willen belasten van het centrumgebied, gaan lijn 2 en 24 nog niet met de intervallen rijden zoals aangegeven in dit Jaarplan Vervoer. Lijn 2 en 24 zullen beide maximaal 8x per uur per richting rijden met een interval van 7,5 minuut.

3.2.5 Bediening Ferdinand Bolstraat – Vijzelstraat (2027)

In de consultatie is door de gemeente Amsterdam aangegeven dat het voor de fijnmazige ontsluiting van de stad en vanwege de gedane investeringen, gewenst is dat de traminfrastructuur op de route Rokin, Vijzelstraat, Ferdinand Bolstraat benut wordt door een tramlijn. In dit Jaarplan Vervoer is daar echter geen bediening voorzien. Het traject is in het PvE dan ook niet opgenomen als te bedienen infrastructuur.

Zoals aangegeven is het in 2026 niet mogelijk om al met de gewenste frequenties te rijden op de Leidsestraat lijnen 2 en 24. Lijn 17 rijdt om via deze route waardoor extra rijden met lijn 2 en 24 niet mogelijk is. Echter volgens planning kan lijn 17 in april 2027 weer via de normale route rijden en ontstaat ruimte voor de extra ritten van lijn 2 en 24 op de drukke momenten in de middag. Deze ritten zijn alleen nodig op het drukke deel van de lijnen tussen het Museumplein en het Centraal Station. Op de rest van beide lijnen is geen noodzaak voor deze extra ritten. Bij voorkeur zou GVB deze extra ritten dan ook keren in de omgeving van het Concertgebouwplein. Dat is echter zonder aanpassing van de infrastructuur niet mogelijk.

Een (tijdelijke) oplossing kan zijn om de extra ritten vanaf het Concertgebouwplein via de Ferdinand Bolstraat en de Vijzelstraat naar het Centraal station te laten rijden. De kosten van deze oplossing zijn vergelijkbaar met vaker rijden op lijn 2 en 24, echter het levert als meerwaarde de gewenste bovengrondse tramverbinding op het drukste deel van de dag. GVB is voornemens om deze optie in het Jaarplan Vervoer 2027 verder uit te werken.

3.3 Lijn 26 Strandeiland

Op IJburg worden momenteel Centrum-eiland en Strandeiland verder ontwikkeld. Onderdeel van deze ontwikkeling is de doortrekking van HOV-lijn 26 naar het nieuwe (tijdelijke) eindpunt op Strandeiland. Samen met de buslijnen 360 en 49, biedt lijn 26 een goede openbaar vervoer verbinding ruim voor alle woningen gereed en bewoond zijn.

Deze doortrekking is uiteraard alleen mogelijk als de traminfrastructuur gereed is en er voldoende tijd is geweest voor het opleiden van personeel. GVB gaat momenteel uit van start exploitatie op 3 mei 2026.



Figuur 7: verlenging lijn 26

4 Aanpassingen bus

De buslijnen spelen een grote rol in de fijnmazige ontsluiting van de stad en dan vooral van de stadsdelen buiten het centrum. Net als in de afgelopen jaren kiest GVB voor een netwerk dat een grotere fijnmazigheid biedt dan in het Programma van Eisen is voorgeschreven. Op deze manier beperken we de loopafstand tot een halte voor de inwoners van Amsterdam. In het Ontwikkelplan voor de concessie Amsterdam is ook een toekomstig ambitienetwerk beschreven. In dit Jaarplan Vervoer doen we een flink aantal concrete voorstellen om de eerste stappen in de richting van dat netwerk te zetten. Het is niet mogelijk om direct in 2026 alle aanpassingen te realiseren. Dat heeft te maken met de personele en/of financiële mogelijkheden. In sommige gevallen is nog aanpassing van de infrastructuur nodig of zijn er werkzaamheden gepland die de nieuwe lijnvoering nog niet mogelijk maken. Het aanbieden van een vorm van basismobiliteit in Landelijk Noord en in het landelijk gebied tussen Osdorp en Halfweg is conform de afspraken in de nieuwe concessie voorzien voor het Jaarplan Vervoer 2027.

Het is niet mogelijk om in 2026 al direct te voldoen aan alle frequentie-eisen van het Programma van Eisen. Daarom wordt in 2026 en 2027 voor diverse lijnen gebruik gemaakt van de gegeven ontheffing voor wat betreft deze frequentie eisen, zoals beschreven in de brief: “*(Tijdelijke) wijziging kader voor herstellkans bieding GVB*”². Daarbij geldt als uitgangspunt dat er, ten opzichte van Vervoerplan 2025, geen sprake mag zijn van een lagere frequentie op een lijn en dat de capaciteit voldoende moet zijn voor het verwachte aantal reizigers.

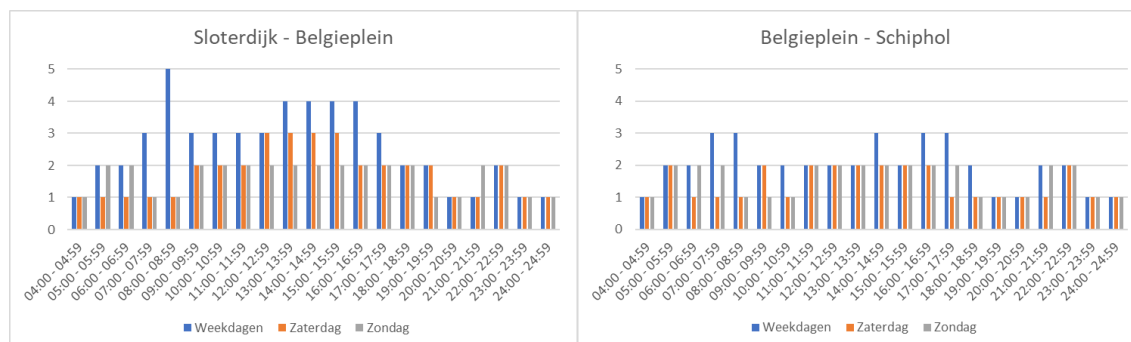
4.1.1 Lijn 360

Lijn 360 is in december 2024 gestart als nieuwe snelle verbinding tussen IJburg Strandeiland en station Amsterdam BijlmerArena. De lijn is opgezet als HOV-lijn en zal, zodra de benodigde bussen geleverd zijn, ook onder de R-net productformule gaan rijden. Op termijn, na 2030, zal deze lijn naar verwachting uitgroeien tot één van de drukste GVB buslijnen. In 2026 zal lijn 360 nog niet met de frequenties rijden die voor en dergelijke HOV-lijn in het PvE zijn voorgeschreven. Voor 2026 heeft de Vervoerregio ontheffing gegeven om deze lijn vier keer per uur te rijden en in de spits vijf keer per uur. Gelet op het nog relatief geringe aantal inwoners op Strandeiland is dat vooralsnog ruim voldoende om genoeg capaciteit te bieden. Vanaf 2028 gelden de HOV-eisen uit het PvE en gaat lijn 360 vaker rijden.

² Vervoerregio Amsterdam, kenmerk: 2024/19709/MvB d.d. 10 december 2024

4.1.2 Lijn 369

De verbinding tussen station Sloterdijk en Schiphol is in het PvE aangemerkt als HOV-lijn. De lijn valt tevens onder de productformule R-net. De lijn is grofweg te verdelen in twee delen: het deel in Nieuw West tussen station Sloterdijk en het Belgiëplein in Nieuw Sloten, en het deel van de lijn tussen het Belgiëplein en Schiphol Plaza. In de onderstaande grafieken is voor de beide delen aangegeven hoe veel ritten per uur nodig zijn om het huidige aantal reizigers te vervoeren.



Figuur 8: benodigd aantal ritten lijn 369

Programma van Eisen

Lijn 369 is in het PvE aangemerkt als HOV-lijn. Daaruit volgt de eis dat overdag tenminste acht ritten per uur gereden dienen te worden en in de avonduren zes ritten per uur. De Vervoerregio heeft aangegeven dat voor het deel tussen het Belgiëplein en Schiphol Plaza afgeweken mag worden van deze eisen. Voor dit traject geldt dat op werkdagen overdag altijd tenminste vier ritten per uur moeten worden geboden, op de rest van de dag en in het weekend zijn dat tenminste drie ritten per uur.

In de onderstaande tabel zijn de voorgestelde frequenties aangegeven. Dankzij de ruimte die we gekregen hebben van de Vervoerregio om een lagere frequentie aan te bieden, is het mogelijk een dienstregeling aan te bieden die goed aansluit bij de verwachte vervoervraag op de verbinding. De bespaarde kwantiteiten komen te goede aan openbaar vervoer elders in de stad.

Frequentie	Schiphol Plaza – Belgiëplein	Belgiëplein – Station Sloterdijk
Weekdagen 7:00 – 20:00	4 ritten per uur	8 ritten per uur
Zaterdag 9:00 – 20:00	3 ritten per uur	6 ritten per uur
Zondag 11:00 – 20:00	3 ritten per uur	6 ritten per uur
Overige tijden	3 ritten per uur	6 ritten per uur

Tabel 1: Voorstel frequentie lijn 369

Ritten in de vroege ochtend:

Lijn 369 start in de vroege ochtend op alle dagen van de week veel vroeger dan andere buslijnen. Dat komt voort uit de vroege start van werknemers in de ploegendienst op Schiphol. Naast deze vroege ritten rijdt vanuit Amsterdam West ook lijn 247 met een drietal vroege ritten richting Schiphol Plaza. In de onderstaande tabel is van de vroege ritten de bezetting aangegeven (januari 2025). De vermelde tijd is de aankomsttijd op eindhalte Schiphol Plaza.

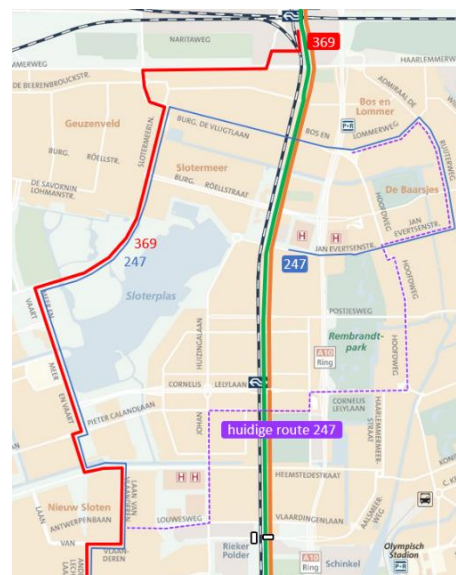
Werkdagen - aankomsttijd Schiphol					Zaterdag					Zondag					
369	05:20	5:35	05:50	06:05	06:20	05:20	5:35	05:50	06:05	06:20	05:20	5:35	05:50	06:05	06:20
	28	28	20	16	16	26	21	20	13	15	26	21	12	16	12
maximale bezetting drukste punt															
Werkdagen					Zaterdag					Zondag					
247	5:24	5:54	6:24		5:24	5:54	6:24		5:24	5:54	6:24				
	28	14	16		31	22	14		23	19	14				

Tabel 2: maximale bezetting lijn 369 / 247

Deze extra ritten, zowel op lijn 369 als op lijn 247, zijn niet voorgeschreven in het PvE voor de concessie Amsterdam. De routes van beide lijnen kennen een beperkte overlap tussen Belgiëplein en Schiphol Plaza. Deze vroege ritten worden redelijk gebruikt maar er zijn ook alternatieven. Zo is het ook mogelijk om vanaf de stations Sloterdijk en Lelylaan met een vroege trein vanaf circa 5:30 aan te komen op Schiphol Plaza. De ritten van lijn 247 zijn voor GVB relatief duur om te exploiteren vanwege het vroege tijdstip en omdat de bussen vanaf Schiphol weer zonder reizigers teruggaan naar Amsterdam. Om deze reden wordt lijn 247 in dit Jaarplan aangepast.

Voorstel:

Op lijn 369 vervallen twee van de vroege ritten. Dat zijn de ritten met aankomsttijd 5:35 en 6:05. Deze ritten worden, met uitzondering van de halte Sloterdijk over de hele route overgenomen door twee ritten op lijn 247. De ritten van lijn 247 starten op de Jan Evertsenstraat en rijden dan via de Admiraal de Ruyterweg en de Burgemeester de Vlugtlaan naar de halte Plein '40-'45 van lijn 369. In de afbeelding is deze route blauw aangegeven. Vanaf deze halte volgt de lijn de exacte route van lijn 369 en zal ook alleen de haltes aan doen waar normaal lijn 369 halteert. Op deze manier blijft de vroege rechtstreekse verbinding vanuit onder andere stadsdeel De Baarsjes met Schiphol in stand. Lijn 247 vervalt rondom station Lelylaan. Alternatief vanuit deze omgeving is reizen met een vroege Airportsprinter vanaf station Lelylaan of reizen met Connexion lijn 195.



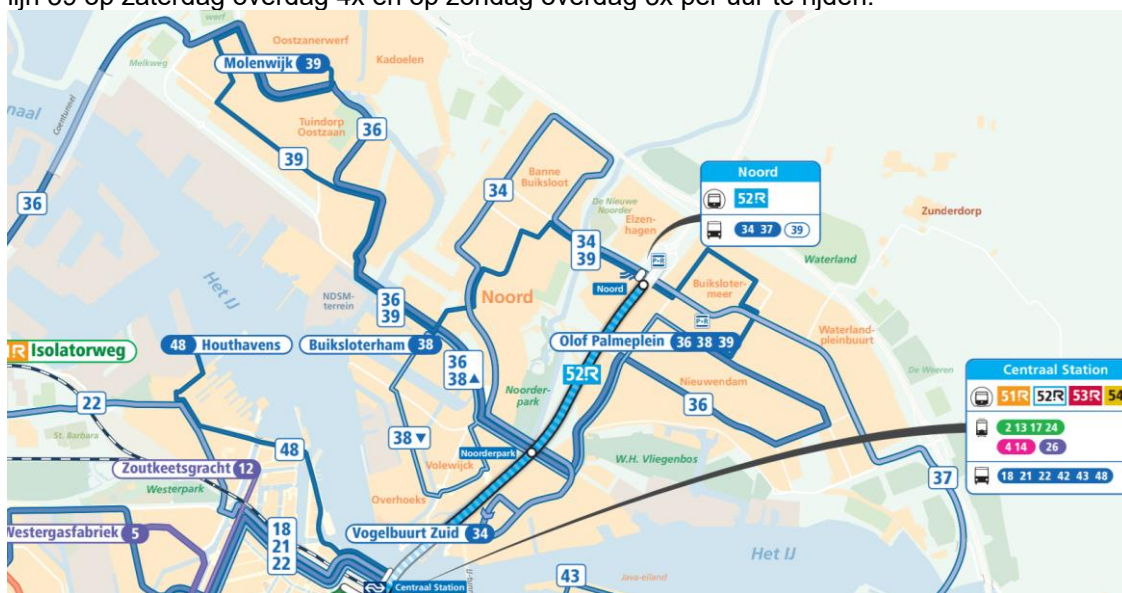
Figuur 9: combinatie lijn 247 / 369

4.1.3 Buslijnen Noord

In Amsterdam Noord is een flinke aanpassing van het lijnennet voorzien. Doel van deze aanpassingen is onder andere om de verbinding tussen Molenwijk en metrostation Noorderpark te versnellen en om, in lijn met de ambitie van het PvE, de verbinding met Amsterdam Sloterdijk te verbeteren. Beide doelen worden bereikt door de routes van de lijnen 35 en 36 te combineren in een nieuwe route van lijn 36. Lijn 36 gaat, komende vanaf station Sloterdijk via Molenwijk naar metrostation Noorderpark rijden. Om de reistijd op lijn 36 verder te verkorten, rijdt lijn 36 niet langer via het busstation bij Molenwijk. Op korte afstand van het busstation ligt de halte Standerdmolen, waarmee het gebied ook goed ontsloten wordt. Deze halte voldoet aan de minimale eisen voor een halte, maar om recht te doen aan het belang van deze halte voor Molenwijk zal GVB met de gemeente in overleg treden over het verbeteren van de kwaliteit van de deze halte en het verbeteren van de looproutes naar deze halte. Dankzij de kortere reistijd, circa 1,5 minuut per richting, is lijn 36 voor meer reizigers een aantrekkelijker alternatief dan reizen via het Centraal Station. Ten oosten van station Noorderpark neemt lijn 36 de huidige route van lijn 35 geheel over en zal eindigen op het Olof Palmeplein. Lijn 35 zal als lijnnummer komen te vervallen.

Hoewel het niet nodig is om aan de minimale ontsluitingseisen van het Programma van Eisen te voldoen kiest GVB er toch voor om op de vervallen trajecten van de huidige lijnen 35 en 36 de nieuwe lijn 39 te laten rijden. De nieuwe lijn start op het busstation Molenwijk en rijdt dan onder andere via de Meteorenweg en het BovenIJ Ziekenhuis naar metrostation Noord. Vanaf metrostation Noord rijdt lijn 39 verder via Amerbos naar het Olof Palmeplein. Met deze nieuwe lijn behouden we de fijnmazige ontsluiting van stadsdeel Noord en bieden we de reizigers een directe verbinding met het Ziekenhuis en het stedelijk centrum Buikslotermeerplein. Om die manier levert het netwerk een grote bijdrage aan de gewenst ontwikkeling naar een meerkernige stad.

Vanuit de consultatie is de wens naar voren gekomen om lijn 39 in het weekend overdag vaker dan twee keer per uur te rijden. Door aanpassingen in het Jaarplan Vervoer 2023 is ruimte gevonden om lijn 39 op zaterdag overdag 4x en op zondag overdag 3x per uur te rijden.



Figuur 10: Lijnvoering Amsterdam Noord

Lijn 38 zal niet meer rijden tussen metrostation Noord en Olof Palmeplein, dit deel van de route wordt overgenomen door lijn 39. In het concept Jaarplan Vervoer 2026 was het overige deel van de route van lijn 38 gelijk gebleven. Echter in de consultatie is door de gemeente Amsterdam aangegeven dat veel belang wordt gehecht aan het opnemen van een metrostation in de route van lijn 38. GVB is het daarmee eens en dat was aanleiding om het oorspronkelijke voorstel voor lijn 38 te wijzigen. Hierbij is gekozen voor een oplossing waarbij de fijnmazige ontsluiting gehandhaafd blijft met een beperkte extra inzet. Deze wijzigingen zijn onderstaand beschreven.



Figuur 11: voorstel routes lijn 34 en 38

Lijn 38 gaat vanaf de Meeuwenlaan naar metro station Noorderpark rijden. Ten westen van het metrostation rijdt de lijn een lus in één richting via de Klaprozenweg, Ridderspoorweg, Asterweg, Meidoornweg en Hagedoornweg. Door dit deel van de route in één richting te rijden is minder inzet nodig. De lijn heeft hier vooral de functie om gebied Overhoeks te verbinden met het metrostation en het Buikslotermeerplein. Dit gebied is volop in ontwikkeling met veel nieuwe inwoners. Reizigers naar dit gebied ondervinden weinig tot geen extra reistijd als gevolg van het rijden van de route in één richting. In het voorstel is de halte bij het Buiksloterwegveer niet opgenomen. Hoewel dit momenteel een van de drukke haltes op de route van lijn 38, circa 170 tot 200 reizigers per dag, kiezen we ervoor deze halte niet aan te doen. De halte wordt momenteel vooral gebruikt door reizigers van lijn 38 die overstappen vanaf het veer (circa 225 meter loopafstand tussen het Veer en de huidige bushalte). Omdat lijn 38 nu ook gaat halteren bij station Noorderpark is de metro daarvoor een snel alternatief. Zowel metrostation Noorderpark als de metroperrons op het Centraal Station zijn middels liften en (rol-)trappen verbonden met de tram en bushaltes en daarmee goed toegankelijk. Ook de halte Metaalbewerkerweg vervalst door deze wijziging. Alternatief voor deze weinig gebruikte halte (circa 5 tot 13 instappers per dag) zijn de haltes op de kruising Floraweg-Ridderspoorweg. Tot slot vervalst door de nieuwe route de halte Hagedoornplein op lijn 38. Voor deze halte zijn twee alternatieven op korte afstand beschikbaar: de halte Meidoornplein en de halte Spreeuwenpark (lijn 34).

Lijn 34 gaat vanaf metrostation Noorderpark doorrijden naar de Vogelbuurt en neemt daarmee een deel van de route van lijn 38 over. Hierdoor krijgt ook dit deel van Noord een rechtstreekse verbinding met het metrostation. Dat is ook gunstig voor het transformatiegebied Hamerkwartier waar de komende jaren veel nieuwe inwoners komen. Lijn 34 zal niet meer zal rijden tussen metrostation Noord en Olof Palmeplein. Per dag reizen ongeveer 850 reizigers met lijn 34 “over” station Noord heen op dit deel van de huidige route. Deze reizigers kunnen gebruik maken van lijn 39 of lijn 37. Ander alternatief is wandelen vanaf station Noord naar het winkelgebied (circa 400 meter)

Om deze wijziging van de routes van lijn 34 en 38 mogelijk te maken zijn nog enkele aanpassingen aan de infrastructuur nodig. Hierover zijn we in overleg met de gemeente. Mochten deze wijzigingen niet tijdig gereed zijn dan blijft lijn 34 eindigen op station Noorderpark en lijn 38 behoudt de huidige route tussen Olof Palmeplein en Metaalbewerkerweg en worden de aanpassingen op een later moment doorgevoerd.

GVB doet, net als in de huidige lijnvoering, geen voorstel voor lijnvoering door het noordelijk deel van Oostzanerwerf en Kadoelen. Door dit deel van Amsterdam Noord rijden diverse streeklijnen vanuit de concessie Zaanstreek Waterland (lijnen 103, 111 en 119) waarmee grotendeels aan de ontsluitingseisen voor dit gebied wordt voldaan. Het is gelet op de beschikbare infrastructuur niet mogelijk geheel te voldoen aan de ontsluitingseisen voor dit woongebied. GVB vraagt op dit punt dan ook om een ontheffing (zie ook *bijlage 5: Verantwoording minder voldoen Vervoerkundige uitgangspunten*).

Langs de Noordelijk IJ-oeveren rijden de streeklijnen 391 en 394, ook vanuit de concessie Zaanstreek Waterland. Deze hoogwaardige R-netlijnen zorgen voor voldoende ontsluiting van dit gebied.

4.1.4 Lijn 18

Lijn 18 krijgt een aanpassing op het westelijk uiteinde van de route. Ter verbetering van de ontsluiting van de Jazzbuurt en het bedrijventerrein Nieuwe Meer, krijgt deze lijn het eindpunt op het Keynesplein in Nieuwe Meer (Rieker Business Park).

Het Programma van Eisen schrijft voor dat GVB in de spitsuren een rechtstreekse verbinding moet bieden van het bedrijventerrein naar een A- of B-knooppunt binnen een half uur reistijd. Lijn 18 rijdt wel naar het Centraal Station maar de reistijd naar dit station is langer dan 30 minuten. Om toch te kunnen voldoen aan deze verbindingseis gaat lijn 18 in het vervolg altijd via station Lelylaan rijden. Komend vanaf Centraal Station gaat de bus na de halte Cornelis Lelylaan naar het busstation bij station Lelylaan waar de bus kan keren. Vervolgens gaat de rit verder naar de halte Sierplein en het eindpunt op het Keynesplein. Ook in de richting Centraal Station wordt via station Lelylaan gereden. Deze aanpassing geldt de gehele dag, op alle dagen van de week.



Figuur 12: Nieuwe route lijn 18

Dankzij deze aanpassing krijgt Nieuwe Meer niet alleen een rechtstreeks verbinding met station Lelylaan maar ook met een groter deel van de stad. Vanaf station Lelylaan kunnen reizigers verder reizen met de metrolijnen 50/51 en met de frequent rijdende Airport Sprinter richting Schiphol of Amsterdam Centraal. Of reizigers van en naar de kantoren in de Nieuwe Meer, ten opzichte van de huidige lijnvoering met lijn 68, meer of minder reistijd nodig hebben is sterk afhankelijk van de herkomst of bestemming van de reis.

Doorgaande reizigers op lijn 18 krijgen met deze aanpassing wel enkele minuten extra reistijd en een verhoging van de ritprijs vanwege de extra afstand. Per rit gaat dit om ongeveer 20 cent (voltarief). Op een werkdag gaat het op dit traject om ongeveer 1.500 reizigers.

4.1.5 Lijn 41 en lijn 47

De Bijlmerdreef is een belangrijke openbaar vervoer route binnen Amsterdam Zuidoost. Lijn 66 is op deze route nu de belangrijkste lijn. Lijn 47 ondersteunt lijn 66 op dit deel van de route alleen tussen de Groesbeekdreef en Station Bijlmer ArenA en dat is eigenlijk over een te kort deel van de route. Immers de drukke haltes bij het Annie Romeinplein en metrostation Ganzenhoef worden niet door lijn 47 bediend. Om dit te verbeteren gaat lijn 47 via de 's-Gravendijkdreef rijden. Naast het voordeel dat lijn 47 op deze manier lijn 66 beter kan ondersteunen, krijgt hiermee ook de omgeving van de 's-Gravendijkdreef een rechtstreekse verbinding met Station Bijlmer Arena.

Lijn 41 gaat via de Groesbeekdreef rijden waardoor de haltes langs deze dreef bediend blijven en de verbinding met het stedelijk centrum Amsterdamse Poort behouden.



Figuur 13: nieuwe route lijn 41 en 47

In Vervoerplan 2024 is lijn 41 in Amsterdam Oost ingekort. Het deel van de route naar het Muiderpoortstation is vervallen en in plaats daarvan is het Amstelstation het eindpunt van de lijn. GVB is voornemens om op termijn de route vanaf Duivendrecht naar Muiderpoortstation weer te herstellen zodat reizigers uit Zuidoost en Duivendrecht weer een directe verbinding hebben naar winkelgebied Oostpoort en de Dappermarkt. Echter vanwege ingrijpende werkzaamheden op de Middenweg, die helaas langer duren dan eerder verwacht, kan lijn 41 pas na afloop van de werkzaamheden weer gebruik maken van de route via de Middenweg. Tot die tijd blijft de huidige route naar het Amstelstation gehandhaafd. De optie voor een tijdelijke lijnvoering via een alternatieve route is overwogen. Echter zou daarmee de route grotendeels parallel lopen aan lijn 37 via het Krugerplein. Dat biedt slechts een beperkte meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie met overstap op station Amstel.



Figuur 14: herstel route lijn 41 na afloop werkzaamheden Middenweg

4.1.6 Busstation Gaasperplas

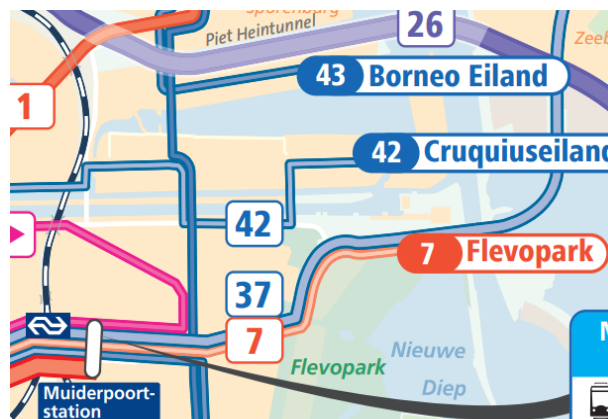
Bij metrostation Gaasperplas zijn op de Langbroekdreef haltes gerealiseerd voor de doorgaande HOV-lijn 360. GVB heeft de voorkeur om deze – toegankelijke - haltes ook te benutten voor lijn 47. Echter uit de consultatie is naar voren gekomen dat het beperken van de loopafstand tot de ingang van het metrostation voor de gemeente Amsterdam zwaarder weegt dan de reistijdverkortening voor de doorgaande reizigers. Daarom blijft lijn 47 gebruik maken van het busstation om zo de loopafstand te beperken. De huidige instaphaltes op het busstation liggen ook op een wat grotere loopafstand (80 tot 100 meter) van de ingang van het metrostation en voldoen niet aan de eisen vanuit toegankelijkheid. Om die reden geeft GVB de voorkeur aan het benutten van de huidige uitstaphalte welke dicht bij de ingang van het metrostation ligt (circa 50 meter vanaf de ingang). Omdat alleen lijn 47 gebruik maakt van het busstation, kan deze halte gebruikt worden voor lijn 47 in beide richtingen. GVB gaat hierover dan ook graag in overleg met de gemeente.

Lijn 49 zal niet meer halteren bij metrostation Gaasperplas. Daarmee kan deze lijn 1 tot 2 minuten per richting versneld worden. De overstap naar de metro en buslijn 47 verplaatst hiermee naar metrostation Kraaiennest.

4.1.7 Lijn 22 / Lijn 42 - Cruquiseiland

Vanwege de doorontwikkeling van verbindende buslijn 22 aan de westzijde van het Centraal Station rijdt lijn 22 niet meer aan de oostzijde van het station. De komende jaren wordt het gebied tussen de Spaarndammerbuurt en station Sloterdijk verder getransformeerd naar een stadswijk waarin wonen en werken gemengd worden. Het aantal reizigers zal hierdoor fors gaan toenemen waardoor de bestaande onevenwichtigheid tussen het aantal reizigers op het westelijke en oostelijke deel van lijn 22 verder zal toenemen. Daarom wordt de huidige lijn 22 gesplitst: aan de westzijde blijft de verbindende lijn 22 rijden, die op den duur zal uitgroeien naar een HOV-lijn. Aan de oostzijde gaat de ontsluitende lijn 42 rijden.

In Amsterdam Oost wordt de route van lijn 42 (ten opzichte van de huidige lijn 22) aangepast. Lijn 42 gaat het Cruquiseiland in het Oostelijk Havengebied bedienen. Het is lang de wens van de bewoners van het Cruquiseiland dat de, deels nog in ontwikkeling zijnde, woonwijk een betere openbaar vervoer ontsluiting krijgt. Op dit moment is een goede ontsluiting niet mogelijk vanwege het ontbreken van geschikte infrastructuur. Het PvE schrijft voor dat GVB ook deze wijk moet ontsluiten als de infrastructuur daarvoor geschikt is. GVB is momenteel met de gemeente in overleg over het aanpassen van de infrastructuur. Daarbij gaat GVB uit van de route zoals in de figuur weergegeven.



Figuur 15: route lijn 42

Vanaf de halte Veelaan wordt de route verlegd via de Zeeburgerdijk naar het Cruquiseiland. Zoals aangegeven is bovenstaande route aanpassing alleen mogelijk na aanpassing van de infrastructuur. Als gevolg van deze aanpassing vervalt de busverbinding tussen onder andere het Javaplein en het Centraal Station. Voor het merendeel van de reizigers is lijn 14 een alternatief. De verwachting is dat de aanpassingen voor 29 maart 2026 gereed zijn. Mocht dat niet het geval zijn dan gaat lijn 42 via de huidige route van lijn 22 naar het Muiderpoortstation rijden.

4.1.8 Lijn 44 Diemen

In de huidige lijnvoering rijdt lijn 44 richting Diemen Noord via de Prins Bernardlaan en de Prinses Beatrixlaan. In de richting Amsterdam Zuidoost rijdt lijn 44 via de Burgemeester Bickstraat. GVB heeft de wens om de route in beide richtingen via de Prins Bernardlaan en Prinses Beatrixlaan te rijden. Hiermee wordt de route eenduidiger voor de reizigers en verkleinen we de loopafstanden tot de haltes.

Om deze route aanpassing mogelijk te maken is echter wel aanpassing van de infrastructuur nodig. In het project *“Herinrichting Hoofdassen Diemen Centrum”* van de gemeente Diemen wordt de route aanpassing van lijn 44 meegenomen. In dit project worden de hoofd verkeersassen in Diemen Centrum afgewaardeerd van 50 naar 30 km/uur. Tot aan oplevering van de aanpassing houdt lijn 44 de huidige route.



Figuur 16: aanpassing route lijn 44

4.1.9 Lijn 49 IJburg – Weesp – Bijlmer Arena

De huidige lijn 49 vormt de directe busverbinding tussen Weesp, Driemond en Amsterdam Zuidoost. Lijn 49 heeft nu een beperkte dienstregeling waarbij de lijn overdag twee ritten per uur rijdt en niet rijdt in de avonden en het weekend. In 2026 wordt lijn 49 een volwaardige buslijn die op alle dagen van de week en in de avonden gaat rijden. Op werkdagen overdag gaat lijn 49 vier ritten per uur rijden om zo Weesp en Driemond beter met Amsterdam te verbinden. Dankzij deze hogere frequentie krijgt de lijn ook een belangrijkere rol voor vervoer binnen Amsterdam Zuidoost.

Versnellen van lijn 49 is mogelijk door niet meer te halteren bij metrostation Gaasperplas. Door de aanpassing van de wegen als gevolg van de bouw van de A9-tunnel moet lijn 49 verder omrijden om het busstation te bereiken. De overstap die nu geboden wordt bij metrostation Gaasperplas op lijn 47 en metrolijn 53 wordt ook geboden bij metrostation Kraaiennest. Lijn 360 verzorgt de directe verbinding van BijlmerArena met metrostation Gaasperplas.

IJburg groeit de komende jaren verder op het Centrum- en Strandeiland. Naast de doortrekking van lijn 26 en de in december 2024 gestarte lijn 360, wordt in 2026 nog een verbinding toegevoegd. Lijn 49 gaat doorrijden vanaf station Weesp naar IJburg Strandeiland. Hierdoor krijgt IJburg betere verbindingen richting Hilversum en Almere. In de dienstregeling zal zo veel als mogelijk worden aangesloten op de sprinters op station Weesp.

Ook ontstaan betere verbindingen binnen Weesp en tussen Weesp en de overstaphalte Muiden P+R. Tussen station Weesp en Muiden P+R loopt de route via de Korte Muiderweg. Op de langere termijn geeft GVB de voorkeur aan een route die meer centraal door de wijk Weespersluis loopt om zo ook deze wijk beter te ontsluiten.



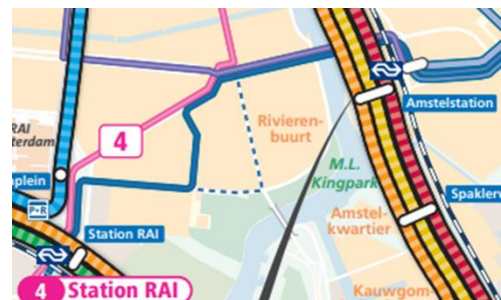
Figuur 17: route lijn 49

Tijdelijke omleiding lijn 49 via Waterlinie

Door de werkzaamheden voor nieuwe inrichting van de Korte Muiderweg zal lijn 49 vanaf ingang dienstregeling 2026 tot naar verwachting halverwege 2027 omrijden via de Leeuvenveldseweg en Waterlinie. Bij gereedkomen van de Korte Muiderweg zal lijn 49 zijn basisroute via de Korte Muiderweg kunnen gaan rijden.

4.1.10 Lijn 62

Het is de wens van de gemeente Amsterdam en GVB om de route van lijn 62 in de Rivierenbuurt aan te passen. De lijn zou dan in plaats van door de Waalstraat, gaan rijden via de Rijnstraat. Om dit mogelijk te maken zijn echter wel aanpassingen aan de infrastructuur nodig. Zo zijn er zorgen over de doorstroming van het verkeer in de Rijnstraat waardoor de bussen vertraging kunnen oplopen. Ook is de aanleg van nieuwe haltes noodzakelijk.



Figuur 18: mogelijke route via de Rijnstraat

GVB is met de gemeente Amsterdam in overleg over deze routewijziging. Het is vooralsnog onduidelijk of en wanneer de benodigde aanpassingen kunnen worden gerealiseerd. Zonder deze aanpassingen blijft lijn 62 de huidige route via de Waalstraat rijden.

Lijn 62 zal niet langer via het VUMC rijden. De lijn gaat de kortste route volgen tussen Station Zuid en het Haarlemmermeercircuit. De haltes die voor lijn 62 vervallen worden alle ook bediend door lijn 24 en diverse streekbuslijnen. Tramlijn 24 krijgt in dit Jaarplan Vervoer ook een flink hogere frequentie, waardoor het VU Medisch Centrum nog steeds hoogfrequent bediend wordt. Tussen het VU Medisch Centrum en station Zuid rijden ook diverse streekbuslijnen. Streeklijn 346 rijdt overdag acht keer per uur op dit traject en lijn 178 vier keer per uur.

Herverdeling lijn 62, 63 en 65 (Jaarplan Vervoer 2027)

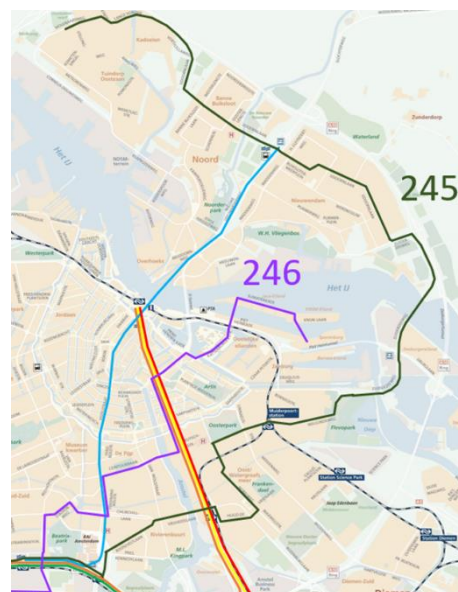
Het aanpassen van de route van lijn 62 tussen Station Zuid en het Haarlemmermeercircuit is een eerste stap in een herverdeling van de lijnen 62, 63 en 65. GVB is voornemens om, in lijn met het Ontwikkelplan, in Jaarplan Vervoer 2027 een voorstel op te nemen voor het aanpassen van de routes van de lijnen 62, 63 en 65. Lijn 63 gaat daarbij rijden tussen Osdorp de Aker en Station Zuid en zal niet langer halteren op station Lelylaan. Met deze aanpassing krijgen meer inwoners een, in het PvE gevraagde, directe verbinding met stedelijk centrum Osdorpplein. Lijn 63 zal tevens, op termijn, ook het transformatiegebied rondom de Schinkelhaven gaan ontsluiten. Vanuit het oogpunt van doelmatige inzet van kwantiteiten en de wens om een vlotte verbinding met station Zuid te kunnen bieden, zal lijn 63 ook niet via het VUMC rijden. De lijn krijgt de kortste route tussen Haarlemmerplein en Station Zuid.

De aangepaste lijn 62 zal gaan rijden tussen Station Zuid, Station Amstel en de KNSM-laan en daarmee de route van lijn 65 overnemen. Op de wijze ontstaat weer doorgaande verbinding “over” het Amstelstation heen. Omdat deze aanpassingen pas kunnen ingaan na realisatie van laadvoorzieningen voor elektrische bussen en een eindpuntvoorziening op station Zuid, is gekozen deze aanpassing in het Jaarplan 2027 op te nemen.

4.1.11 Schiphollijnen (245, 246 en 247)

In de vroege ochtend rijden vanuit verschillende delen van Amsterdam in totaal acht zeer vroege ritten naar Schiphol. Deze ritten zijn voor GVB erg duur om te rijden vanwege de hoge personeelskosten in de hele vroege uren en de lege rit terug richting Amsterdam. De betreffende verbindingen zijn niet voorgeschreven in het nieuwe Programma van Eisen maar hebben zeker een rol voor werknemers of luchtreizigers die vroeg in de ochtend op Schiphol moeten zijn.

Het ontbreken van eisen voor deze lijnen in het nieuwe PvE is voor GVB wel aanleiding deze lijnen opnieuw onder de loep te nemen. Voor lijn 247, die aan de westkant van de stad rijdt, is bij de beschreven aanpassingen voor lijn 369 al een voorstel gedaan waarmee deze ritten min of meer onderdeel worden van de HOV-lijn 369.



Figuur 19: huidige routes lijn 245 en 246

Lijn 245 rijdt een lange route vanuit Amsterdam Noord via de oostkant van de stad naar Schiphol. Lijn 246 rijdt vanuit het Oostelijk Havengebied via de oostkant van het Centrum en Amsterdam Zuid naar Schiphol. Op een deel van de route rijden de lijnen op relatief korte afstand van elkaar.

Onderstaand is voor deze twee lijnen de maximale bezetting aangegeven per rit en per dagsoort. De bezetting wisselt sterk per lijn en per rit.

Maximale bezetting per rit november 2024

	Werkdagen			Zaterdag			Zondag		
245	5:37 58	5:52 30	6:22 35	5:37 44	5:52 28	6:22 35	5:37 47	5:52 29	6:22 45
246	5:29 26	5:44 13		5:29 25	5:44 12		5:29 24	5:44 15	

Tabel 3: Maximale bezetting lijn 245/246

Lijn 246 heeft het minste aantal reizigers. De meeste reizigers stappen op deze lijn in tussen het Waterlooplein en metrostation De Pijp. Er komen relatief weinig reizigers vanuit het Oostelijk Havengebied of vanuit Amsterdam Zuid/Buitenveldert.

Op lijn 245 is vooral de eerste rit goed bezet. De bezetting loopt met name op tussen station Noord en Amsterdam Oost. Op het eerste stuk van de route tussen Molenwijk en Banne Buiksloot zijn er meestal maar enkele instappers.

Voorstel is om de drie ritten van lijn 245 te handhaven over de gehele route. Hoewel het aantal instappers tussen Molenwijk en station Noord gering is blijft de lijn ook op dit deel van de route rijden. De ritten van lijn 245 gaan wel enkele minuten eerder rijden met als doel de reizigers beter over de eerste ritten te verdelen. Lijn 246 komt te vervallen. Voor een deel van deze reizigers is lijn 245 een alternatief om op een vergelijkbare tijd op Schiphol aan te komen. Vanuit de omgeving van Amsterdam Centraal of Amsterdam Zuid is de vroege trein naar Schiphol een goed alternatief.

Andere alternatieven voor reizen naar Schiphol:

Naast de vroege GVB ritten zijn er diverse alternatieven voor werknemers op Schiphol en andere vroege reizigers. Zo zijn er nacht- en vroege treinverbindingen met Schiphol vanaf diverse stations in Amsterdam. Ook Connexxion biedt met lijn N97/397 een vroege verbinding met Schiphol op alle dagen van de week en lijn 52 biedt op werkdagen een vroege rit die aansluit op de eerste trein naar Schiphol. In het weekend rijden er eveneens nacht- en zeer vroege treinen vanaf Amsterdam Centraal naar Schiphol. In het weekend heeft GVB ook een uitgebreid netwerk van nachtbussen waarmee vanuit alle delen van de stad naar het Centraal Station gereisd kan worden.

4.1.12 Lijn 268

Met de ritten van lijn 245 bieden we vanuit een groot deel van Amsterdam een vroege verbinding met Schiphol. De drie ritten die we op deze lijn rijden eindigen op Schiphol waarna deze bussen in de huidige situatie zonder reizigers terugrijden richting Amsterdam. Dit biedt echter ook de mogelijkheid om vanaf Schiphol een drietal extra ritten aan te bieden richting het westelijk deel van de stad. Voorstel is om de nieuwe lijn 268 te laten rijden vanaf Schiphol Plaza naar het bedrijventerrein Nieuwe Meer. Vanaf daar rijden de bussen door als een reguliere rit van lijn 18 richting het Centraal Station.



Figuur 20: Route lijn 268

Deze aanpassing is om meerdere redenen zinvol. Zo krijgen forenzen richting de bedrijven in de Nieuwe Meer de mogelijkheid om al veel vroeger naar het gebied te reizen. De verbinding met lijn 18 via station Lelylaan start immers pas later in de ochtend. Ook voor werknemers van Schiphol die

vanuit de nachtdienst komen op Schiphol kunnen deze nieuwe lijn gebruiken om te reizen richting het westelijk deel van de stad. Ander positief effect is dat door deze aanpassing in het weekend extra vroege ritten gaan rijden op lijn 18 richting het Centraal Station.

4.2 Nachtlijnen

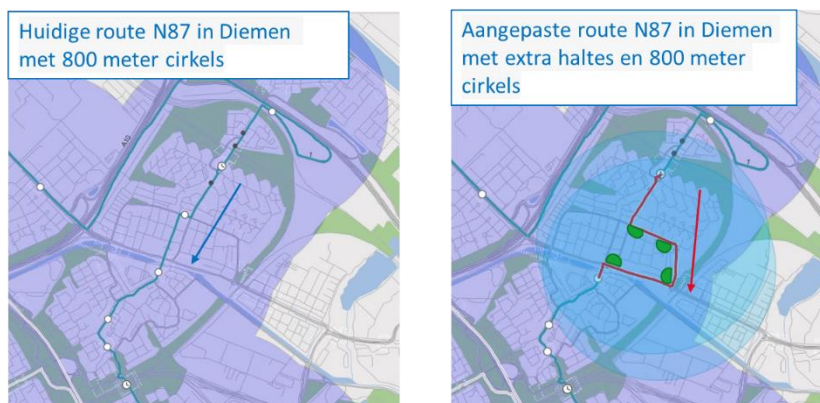
Voor het nachtnet kiest GVB bewust voor een zeer beperkt aantal aanpassingen. In de fasering van de realisatie van de vervoerkundige Ambities uit het PvE is het aanpassen van het nachtvervoer onderdeel van de tweede fase. In het volgende Ontwikkelplan worden hiervoor voorstellen opgenomen.

4.2.1 Extra ritten lijn N85, lijn N86 vervalt

Lijn N86 rijdt in de dienstregeling van 2025 alleen in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag. De lijn is opgezet om de nachtlijnen N85 en N87 te versterken. De afgelopen periode is het aantal reizigers op lijn N86 echter onvoldoende om deze extra lijn te rechtvaardigen. Door lijn N85 op de drukste momenten vaker te rijden is het mogelijk om de capaciteit voldoende te vergroten. Het vervallen van de verbinding van lijn N86 vanaf station Bijlmer Arena naar de Bijlmerdreef, nu alleen in het weekend, wordt opgevangen door lijn N87 in de richting van de binnenstad voortaan via de Bijlmerdreef te rijden. Hierdoor krijgen de reizigers elke nacht van de week vanaf BijlmerArena een verbinding naar de wijk Bijlmer Oost.

4.2.2 Lijn N87 route aanpassingen

Vanwege de vanuit het PvE voorgeschreven ontsluiting van Diemen Sniep is het noodzakelijk om op lijn N87 een beperkte route aanpassing door te voeren. Door in de richting Amsterdam Zuidoost via de Prinses Beatrixlaan en de Prins Bernardlaan rijden, en op deze route ook haltes te realiseren, is het mogelijk om ook Diemen Sniep voldoende te ontsluiten. Randvoorwaarde voor deze aanpassing is de aanleg van haltes op deze route. Op termijn is het wens van GVB om ook lijn 44 in deze richting via deze route aan te passen. Hiervoor is echter de aanleg van volwaardige en toegankelijke haltes noodzakelijk. In het project *“Herinrichting Hoofddassen Diemen Centrum”* van de gemeente Diemen wordt de route aanpassing van lijn N87 meegenomen. In dit project worden de hoofd verkeersassen in Diemen Centrum afgewaardeerd van 50 naar 30 km/uur. Tot aan oplevering van de aanpassing houdt lijn N87 de huidige route.



Figuur 21: voorstel route aanpassing N87 in Diemen

Vanwege het vervallen van lijn N86 en de wens om op meer dagen een verbinding vanaf station Bijlmer Arena naar de wijk Bijlmer Oost te bieden, gaat lijn N87 in de richting van Centraal Station via de Bijlmerdreef rijden in plaats van via de Dolingadreef. Hierdoor kunnen reizigers van bijvoorbeeld nachtlijnen N30 of N85 overstappen op station Bijlmer Arena op N87.



Figuur 22: Route aanpassing N87 in Bijlmer Oost

Naar aanleiding van de consultatie van het concept Jaarplan Vervoer is het voorstel om lijn N87 niet meer via Kraaiennest te laten rijden vervallen. Vanuit de gemeente Amsterdam kwam bezwaar tegen dit voorstel, met name vanwege de sociale veiligheid in de omgeving van de 's-Gravendijkdreef. Lijn N87 blijft dus langs station Kraaiennest rijden.

4.2.3 Lijn N85 route aanpassingen

Vanwege een gewenste herinrichting zal lijn N85 op den duur verlegd worden van de Hondsrugweg naar de Holterbergweg, zodra de infra-aanpassingen gereed zijn. De verwachting is dat dit vanaf de zomer van 2026 zal zijn.

4.3 Basismobiliteit

In het Programma van Eisen (PvE) is voor een tweetal gebieden met een lagere dichtheid van inwoners voorgeschreven dat een vorm van basismobiliteit geboden moet worden. Het betreft hier het gebied Landelijk Noord, met daarin de dorpen Ransdorp, Zunderdorp, Durgerdam en Holysloot, en het landelijk gebied tussen Osdorp en Halfweg. In het eerste gebied wordt momenteel al vraagafhankelijk vervoer aangeboden in de vorm van MokumFlex. Dat zal ook in heel 2026 worden voortgezet.

In de nieuwe concessie is overeengekomen dat GVB met ingang van dienstregeling 2027 een voorziening conform het PvE moet aanbieden. Vooralsnog gaat GVB uit van het starten met een laag frequente lijndienst in beide gebieden maar het definitieve voorstel hiervoor is onderdeel van het Jaarplan Vervoer 2027.

5 Intervaltabel en bedieningstijden

De intervallen per lijn zijn vastgesteld op basis van de minimale eisen uit Programma van Eisen en de verwachte vervoersvraag. Voor vervoersvraag is gebruik gemaakt van de verwachte vervoersvraag op basis van recente telcijfers bezetting en de verwachte groei vanuit de actuele vervoerprognose.

In de onderstaande intervaltabellen is uitgegaan van de basisdienstregeling zonder aanpassingen als gevolg van Tijdelijke Verkeersmaatregelen. Er zijn echter, met name bij tram, diverse langdurige en ingrijpende werkzaamheden waardoor lijnen andere routes rijden en de intervallen kunnen afwijken van de onderstaande tabellen.

5.1 Interval metrolijnen

In afwachting van een besluit over het ontvlechten van de metrolijnvoering zijn er in 2026 geen intervalwijzigingen in de metro dienstregeling voorzien.

Intervaltabel Jaarplan Vervoer 2026

versie: 3-7-2025

Geldig van zondag 29 maart 2026 t/m zaterdag 13 december 2026

Zomerdienstregeling van zondag 5 juli 2026 t/m zaterdag 15 augustus 2026

Let op: De intervallen en tijdvakgrenzen zijn bij benadering, deze worden definitief in de Dienstregeling. In de vroege ochtend en late avonden kunnen afwijkende intervallen van toepassing zijn. Dit binnen de grenzen zoals in het PvE en in geldende ontheffingen voorgeschreven.

Lijn	Periode	Werkdag								Zaterdag								Zondag							
		AD-7:00	7:00-9:00	9:00-12:00	12:00-16:00	16:00-18:30	18:30-20:00	20:00-22:00	22:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:30	18:30-20:00	20:00-22:00	22:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:30	18:30-20:00	20:00-22:00	22:00-ED
50	Basis 2026	15	10	10	10	10	12	15	15	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	10	10	10	12	15	15
	Zomer 2026	15	12	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
51	Basis 2026	15	10	10	10	10	12	15	15	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	10	10	10	12	15	15
	Zomer 2026	15	12	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
52	Basis 2026	7,5	5	6	6	5	7,5	7,5	7,5	7,5	6	6	6	6	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
	Zomer 2026	7,5	6	7,5	7,5	6	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
53	Basis 2026	15	10	10	10	10	12	15	15	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	10	10	10	12	15	15
	Zomer 2026	15	12	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
54	Basis 2026	15	10	10	10	10	12	15	15	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	10	10	10	12	15	15
	Zomer 2026	15	12	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15

5.2 Interval tramlijnen

Onderstaand de voorziene intervallen op de tramlijnen in de Basisdienstregeling zonder rekening te houden met Tijdelijke Verkeersmaatregelen (omleidingen waardoor niet de normale route en/of dienstregeling gereden kan worden). Belangrijkste tijdelijke aanpassing van de tramlijnen in 2026 is de langdurige omleiding van de lijnen 13 en 17 vanwege werkzaamheden op de Rozengracht. De intervallen van de lijnen zijn daarop aangepast. Lijn 17 rijdt om via de Leidsestraat en daarom is ook het interval van de lijnen 2 en 24 aangepast. Voor de lijnen 2, 24 geldt dat deze lijnen elk maximaal acht keer per uur rijden vanwege de capaciteit van de Leidsestraat en de halte op de Leidsebrug. Dat komt overeen met een 7,5 minuut interval.

Intervaltabel Jaarplan Vervoer 2026

versie: 3-7-2025

Geldig van zondag 29 maart 2026 t/m zaterdag 13 december 2026

Zomerdienstregeling van zondag 5 juli 2026 t/m zaterdag 15 augustus 2026

Let op: De intervallen en tijdvakgrenzen zijn bij benadering, deze worden definitief in de Dienstregeling. In de vroege ochtend en late avonden kunnen afwijkende intervallen van toepassing zijn. Dit binnen de grenzen zoals in het PvE en in geldende ontheffingen voorgeschreven.

Lijn	Periode	Werkdag								Zaterdag								Zondag							
		AD-7:00	7:30-9:30	9:00-12:00	12:00-16:00	16:00-18:30	18:30-20:00	20:00-22:00	22:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:00	18:30-20:00	20:00-22:00	22:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:00	18:30-20:00	20:00-22:00	22:00-ED
1	Basis 2026	15	6	7,5	7,5	6	7,5	10	15	15	10	7,5	7,5	7,5	10	10	12	15	12	10	10	10	10	10	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
2	Basis 2026	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	9	10	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15
	Zomer 2026	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	9	10	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15
4	Basis 2026	15	15	15	15	12	15	15	15	15	15	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
	Zomer 2026	15	15	15	15	12	15	15	15	15	15	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
5	Basis 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
6	Basis 2026		10			10																			
	Zomer 2026		10			10																			
7	Basis 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
	Zomer 2026	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
12	Basis 2026	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
	Zomer 2026	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
13	Basis 2026	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15
14	Basis 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	8	8	10	15	15	15	15	10	8	8	10	15	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
17	Basis 2026	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	15	10	6,7	6,7	6,7	7,5	10	15	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15
	Zomer 2026	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	15	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	15	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	15
19	Basis 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
24	Basis 2026	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	9	10	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15
	Zomer 2026	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	9	10	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15
25	Basis 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
26	Basis 2026	10	6	7,5	7,5	6	7,5	10	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10
	Zomer 2026	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10
27	Basis 2026		10																						
	Zomer 2026		10																						

5.3 Interval buslijnen

Intervaltabel Jaarplan Vervoer 2026

versie: 3-7-2025

Geldig van zondag 29 maart 2026 t/m zaterdag 13 december 2026

Zomerdienstregeling van zondag 5 juli 2026 t/m zaterdag 15 augustus 2026

Let op: De intervallen en tijdvakgrenzen zijn bij benadering, deze worden definitief in de Dienstregeling. In de vroege ochtend en late avonden kunnen afwijkende intervallen van toepassing zijn. Dit binnen de grenzen zoals in het PvE en in geldende ontheffingen voorgeschreven.

Lijn	Periode	Werkdag								Zaterdag								Zondag							
		AD-7:00	7:00-9:00	9:00-12:00	12:00-16:00	16:00-18:30	18:30-20:00	20:00-22:00	22:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:00	18:30-20:00	20:00-22:00	22:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:00	18:30-20:00	20:00-22:00	22:00-ED
15	Basis 2026	15	12	15	15	12	15	30	30	30	15	15	15	15	20	30	30	30	30	15	15	15	20	30	30
	Zomer 2026	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	15	20	30	30	30	30	15	15	15	20	30	30
18	Basis 2026	15	12	15	15	12	15	15	30	30	15	15	15	15	20	20	30	30	30	15	15	15	20	20	30
	Zomer 2026	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	15	20	20	30	30	30	15	15	15	20	20	30
21	Basis 2026	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	10	7,5	7,5	7,5	10	10	10	15	10	7,5	7,5	7,5	10	10	10
	Zomer 2026	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	10	7,5	7,5	7,5	10	10	10	15	10	10	10	10	10	10	10
22	Basis 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
34	Basis 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
36	Basis 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
37	Basis 2026	10	7,5	10	10	7,5	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	15	10	10	10	10	15	15
38	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
39	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	20	20	20	20	30	30
	Zomer 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
40	Basis 2026	30	10	15	15	10	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
41	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	20	20	20	20	20	30	30	30	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
42	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	15	15	15	15	30	30
	Zomer 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	15	15	15	15	30	30
43	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	20	20	20	20	30	30	30	30	30	20	20	20	20	30	30
	Zomer 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	20	20	20	20	30	30	30	30	30	20	20	20	20	30	30
44	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
47	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
48	Basis 2026	15	5	10	10	7	10	15	15	30	15	15	15	15	15	15	15	30	30	15	15	15	15	30	30
	Zomer 2026	15	7,5	10	10	7,5	10	20	20	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	15	15	15	15	30	30
49	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	0	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	0	30	30	30	30	30	30	30
61	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
62	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
63	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
65	Basis 2026	15	10	12	12	10	12	15	15	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	15	15	15	15	30	30
	Zomer 2026	15	15	15	15	15	15	20	20	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	15	15	15	15	30	30
66	Basis 2026	15	10	15	15	10	15	30	30	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	20	20	20	20	30	30
	Zomer 2026	15	12	15	15	12	15	30	30	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	20	20	20	20	30	30
360	Basis 2026	15	12	15	15	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
	Zomer 2026	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
369*	Basis 2026	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	10	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	10	10
	Zomer 2026	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	10	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	10	10

369*: tussen Belgieplein en Schiphol rijdt de lijn met het dubbele interval m.u.v. de vroege ochtend

lijn rijdt vaker dan (de vergelijkbare lijn) in Vervoerplan 2025

lijn rijdt minder vaak dan (de vergelijkbare lijn) Vervoerplan 2025

5.4 Nacht- en spitslijnen

Intervaltabel Jaarplan Vervoer 2026

versie: 3-7-2025

Geldig van zondag 29 maart 2026 t/m zaterdag 13 december 2026

Zomerdienstregeling van zondag 5 juli 2026 t/m zaterdag 15 augustus 2026

Let op: De intervallen en tijdvakgrenzen zijn bij benadering, deze worden definitief in de Dienstregeling. In de vroege ochtend en late avonden kunnen afwijkende intervallen van toepassing zijn. Dit binnen de grenzen zoals in het PvE en in geldende ontheffingen voorgeschreven.

Spits- en Schiphol		Werkdag								Zaterdag								Zondag							
Lijn	Periode	AD-7:00	7:00-9:00	9:00-12:00	12:00-14:00	14:00-16:00	16:00-18:30	18:30-20:00	20:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:00	18:30-20:00	20:00-ED		AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:00	18:30-20:00	20:00-ED	
231	Basis 2026		30			30																			
	Zomer 2026		30			30																			
245	Gehele jaar	3x								3x								3x							
247	Gehele jaar	2x								2x								2x							
268	Gehele jaar	3x								3x								3x							

Let op: De intervallen en tijdvakgrenzen zijn bij benadering, deze worden definitief in de Dienstregeling.

Nachtlijnen

Lijn	Periode	Ma	Di	Wo	Do	Vr	V*	V**	Za	Za*	Za**	Zo
N81	Gehele jaar				60	60			60			
N82	Gehele jaar				60	30	60*		30	60*		
N83	Gehele jaar				60	30	60*		30	60*		
N84	Gehele jaar				60	60			60			
N85	Gehele jaar	60	60	60	60	15	30*	60**	15	30*	60**	60
N87	Gehele jaar	60	60	60	60	30	60*		30	60*		60
N88	Gehele jaar				60	60			60			
N89	Gehele jaar				60	60			60			
N91	Gehele jaar				60	60			60			
N93	Gehele jaar				60	60			60			

* vanaf circa 2:00

* vanaf circa 2:40

* vanaf circa 3:40 / ** vanaf circa 4:40

* vanaf circa 5:00

5.5 Bedieningstijden

De tijden waarop de eerste ritten in de ochtend en de laatste ritten in de avond moeten rijden zijn voorgeschreven in het Programma van Eisen. De daarin gestelde eisen laten ruimte voor GVB om de bedieningstijden ten opzichte van de huidige dienstregeling te beperken. Dat houdt in dat de eerste ritten later en laatste ritten vroeger mogen rijden. Uit de consultatie van het Jaarplan is naar voren gekomen dat het beperken van de bedieningstijden niet acceptabel is. Bij de uitwerking van de dienstregeling zullen dan ook de huidige bedieningstijden (dienstregeling 2025) het uitgangspunt zijn.

6 Infrastructuur aanpassingen

Om de verschillende voorstellen uit dit Jaarplan Vervoer in te kunnen voeren is op diverse locaties aanpassing van de infrastructuur nodig. In de onderstaande tabel zijn de benodigde aanpassingen opgenomen. Per aanpassing is aangegeven of de aanpassing vereist is voor de routewijziging of alleen wenselijk is. Voor de noodzakelijke aanpassingen is aangegeven wat het alternatief is indien de aanpassing niet tijdig gereed is.

Lijn	Locatie	Benodigde aanpassing	Vereist?
1	Azartplein	Automatiseren van de wisselbediening op het eindpunt zodat het tweede spoor beter gebruikt kan worden. Dit in verband met de hogere frequentie van lijn 1 ten opzichte van lijn 7 (die daar nu eindigt).	Nee
26	IJburg	Aanleg van de verlenging lijn 26 naar een nieuw tijdelijk eindpunt op Strandeiland. Naar verwachting gereed eind 2025. <i>Indien niet gereed: handhaven huidig eindpunt routes</i>	Ja
34	Vogelbuurt	Geschikt maken route voor gelede bussen tussen Noorderpark en Vogelbuurt Zuid: - Aanpassen bocht rechtsaf Meeuwenlaan-Havikslaan - Aanpassen drempels Spreeuwenpark en Sperwerlaan - Aanpassen bocht linksaf Valkenweg-Meeuwenlaan - Verruimen haltekom Valkenweg <i>Indien niet gereed: lijn 34 rijdt niet door naar Vogelbuurt Zuid, lijn 38 behoud huidige route (2025) tussen Olof Palmeplein en Metaalbewerkerweg.</i>	Ja
36	Amsterdam Molenwijk	Verbeteren kwaliteit halte Standerdmolen, oversteeksituatie en looproutes naar de halte.	Nee
38	Klaprozenweg	Aanpassen verkeerslicht voor linksaf beweging van busbaan Klaprozenweg naar Ridderspoorweg <i>Indien niet gereed: lijn 34 rijdt niet door naar Vogelbuurt, lijn 38 behoud huidige route (2025) tussen Olof Palmeplein en Metaalbewerkerweg.</i>	Ja
38	Overhoeks	Aanleg twee haltes: - Noordzijde Hagedoornweg - Zuidzijde Dockslandweg	Nee
42	Amsterdam Oost	Geschikt maken van de route op en naar Cruquiseiland voor busvervoer, aanleg nieuwe haltes. <i>Indien niet gereed: lijn 42 eindigt op Muiderpoortstation</i>	Ja
44, N87	Diemen	Geschikt maken van de Prinses Beatrixlaan en Prins Bernardlaan voor het rijden met bussen in beide richtingen. Aanleg van haltes noodzakelijk. <i>Indien niet gereed: handhaven huidige routes via de Burgemeester Bickerstraat</i>	Ja
47	Busstation Gaasperplas	Aanleg toegankelijke haltes voor gebruik door lijn 47.	Nee

Lijn	Locatie	Benodigde aanpassing	Vereist?
49	Diemerknop	Mogelijk maken van de route van de verlengde lijn 49 ter hoogte van de halte Diemenknop (Diempolderweg – Fort Diemerdamweg) <i>Indien niet gereed: uitstel busverbinding Weesp-IJburg</i>	Ja
49	P&R Muiden	Aanleg extra haltegoot noordzijde busstation P&R Muiden	Nee
49	Weesp	Verbeteren van de haltes bij de noordelijke ingang van station Weesp in verband met tijdelijke route lijn 49 via Waterlinieweg.	Nee
62	Amsterdam Rivierenbuurt	Geschikt maken van de route via de Rijnstraat voor betrouwbaar busverkeer, aanleg van haltes. <i>Indien niet gereed: handhaven huidige route via de Waalstraat</i>	Ja

7 Voorstel lijnnummering

In dit Jaarplan Vervoer krijgen een aantal lijnen een gewijzigde lijnvoering en worden ook nieuwe lijnen geïntroduceerd. In dit Jaarplan Vervoer is gekozen om in de beschrijving uit te gaan van een voorlopig lijnnummer. Dat is ook de nummering zoals we deze voorstellen. Onderstaand de motivering van deze keuze.

7.1 Tramlijnen

Lijn 6: Spitslijn Amstelveen Westwijk – Amsterdam Zuid

GVB geeft voor deze lijn de voorkeur aan lijnnummer 6. Dit lijnnummer is het laatst structureel gebruikt voor de spitsritten tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Stadshart tijdens de ombouw van de Amstelveenlijn. Met lijnnummer 6 wordt “aangesloten” op lijnnummer 5 waarmee een belangrijk deel van de route wordt gedeeld.

Lijn 12: Amstelstation – Zoutkeetsgracht

De lijn krijgt een fors gewijzigde route waarbij het deel tussen het Museumplein en Centraal Station vervalt en wordt vervangen door het de route tussen het Concertgebouw en Zoutkeetsgracht. Omdat lijn 12 al lang de tramlijn is naar het Amstelstation is ervoor gekozen om ook voor de gewijzigde lijn nummer 12 te gebruiken.

Lijn 24: VUMC – Centraal Station

De lijn krijgt een nieuwe route tussen Roelof Hartplein en Centraal Station. De huidige route tussen Roelof Hartplein en het Frederiksplein vervalt. Omdat lijn 24 blijft rijden van het VUMC via Olympisch Stadion naar Roelof Hartplein is gekozen voor het handhaven van nummer 24

Lijn 25: Uithoorn - Muiderpoortstation

De lijn gaat doorrijden vanaf station Zuid naar het Muiderpoortstation. Omdat de route tussen Uithoorn en Station Zuid ongewijzigd is, behoudt de lijn ook nummer 25.

7.2 Buslijnen

Lijn 36: Station Sloterdijk – Olof Palmeplein via station Noorderpark

De route van deze lijn wijzigt fors in Amsterdam Noord. De lijn neemt een groot deel van de huidige lijn 35 over. Omdat lijn 36 sinds lange tijd de buslijn is tussen Amsterdam Noord en Station Sloterdijk is ervoor gekozen om nummer 36 voor deze lijn te handhaven.

Lijn 39: Molenwijk – Olof Palmeplein

De voorgestelde nieuwe lijn 39 is een combinatie van de huidige lijnen 35, 36 en 38. Daarom is besloten om een nieuw lijnnummer te introduceren. Gekozen is voor lijnnummer 39 omdat dit nummer goed aansluit bij de bestaande lijnnummering in Noord.

Lijn 42: Centraal Station – Cruquiseiland

De lijn gaat rijden tussen Centraal Station en het Oostelijk Havengebied. Deels neemt de lijn het oostelijk deel van lijn 22 over. Daarom is gekozen voor “2”. Met lijnnummer 42 wordt ook goed aangesloten op nummer 43 welke al in het gebied rijdt.

Lijn 49: Bijlmer ArenA – Weesp – IJburg Strandeiland

De nieuwe verbinding tussen Weesp en IJburg Strandeiland is vormgegeven door lijn 49 door te trekken. Omdat de route van de lijn tussen Bijlmer ArenA en Weesp vrijwel ongewijzigd blijft, is gekozen voor handhaven van nummer 49.

Lijn 268: Schiphol Plaza – Nieuwe Meer

Voor deze vroege ritten is het voorstel uit te gaan van nummer 268. De nummering is in de “200”-serie omdat de lijn een spitslijn is en slechts drie ritten per dag rijdt. Nummer 68 is gekozen vanwege de link met de huidige lijn 68 welke nu op werkdagen naar de Nieuwe Meer rijdt. Deze particulier gefinancierde buslijn vervalt per 29 maart 2026.

8 Overige informatie

8.1 Afstemming aangrenzende concessies

Voor doorgaande reizigers van en naar de aansluitende concessies is het van belang dat vervoerders goede afspraken maken over aansluitingen in de dienstregeling en het gebruik van de gedeelde busstations.

Voor de volgende aansluitingen wordt informatie gedeeld:

- De dienstregeling van lijn 52 wordt gedeeld met de concessiehouder voor de concessie Zaanstreek/Waterland. Dit is van belang om de streekbussen op de metrostations Noord en Noorderpark goed te kunnen aansluiten.
- De dienstregeling van lijn 25 wordt gedeeld met de concessiehouder voor de concessie Amstelland Meerlanden. In het Kader voor de Uithoorlijn worden eisen gesteld aan de aansluiting tussen lijn 25 en de streeklijnen.

Jaarlijks, en tussentijds indien nodig, stemt GVB met de vervoerders vanuit aangrenzende concessies het halte gebruik op de verschillende busstations in het GVB concessiegebied af. Dit geldt uiteraard ook voor de busstations buiten het eigen concessiegebied waar GVB lijnen halteren.

8.2 Knoop- en overstappunten

In het Programma van Eisen wordt GVB gevraagd om zich in te spannen om samen met de verantwoordelijke en betrokken partijen op zoveel mogelijk knoop- en overstappunten verbeteringen te realiseren. In het Jaarplan Vervoer dient GVB, conform het PvE, daarvoor de volgende punten op te nemen:

- een inventarisatie hoeverre de Knoop- en overstappunten voldoen aan alle criteria van een Comfortabele Overstap (zoals opgenomen in artikel 34, lid 1);
- een lijst met een prioritering van verbeterpunten van de Knoop- en overstappunten voor wat betreft de criteria c tot en met h)
 - a. de wachttijden op de Halte of Station in het geval van Aansluitingen zo kort mogelijk zijn;
 - b. op de Halte of het Station doelgerichte reizigersinformatie aanwezig is;
 - c. de Halte of het Station alsmede de looproutes ertussen voor alle Reizigers zo toegankelijk mogelijk zijn;
 - d. de looproutes tussen de vervoervormen zo makkelijk en intuïtief mogelijk zijn, waaronder in ieder geval begrepen wordt: zo kort mogelijke en verkeersveilige looproutes, coherente en voldoende wayfinding en doelgerichte reizigersinformatie;
 - e. de looproutes tussen de vervoervormen en de Haltes zelf als prettig worden ondervonden, waaronder in ieder geval begrepen wordt: een (sociaal) veilige omgeving, aandacht voor belevingsaspecten zoals verlichting, groen, kunst en sociale of commerciële voorzieningen;
 - f. de Halte of het Station over een goede beschutting tegen weer en geluid ten behoeve van het wachten beschikt;
 - g. de Halte of het Station over goede wachtvoorzieningen (zoals banken en wachtplekken voor mensen met beperkingen);
 - h. de Halte of het Station goed in de ruimtelijke omgeving ingepast is.
- een lijst met concrete voorstellen voor verbeteringen in het eerstvolgende Dienstregelingjaar (voor Concessieverlener en overige betrokkenen) voor wat betreft de criteria c tot en met h).

Op dit moment is een groot deel van deze informatie nog niet beschikbaar. Daarbij betreft het voor een belangrijk deel onderwerpen waar GVB geen directe verantwoordelijkheid voor heeft. GVB stelt daarom voor om dit onderwerp een vast bespreekpunt te maken op de Ontwikkeltafel Vervoer waar GVB met (een deel van) de betrokken partijen werkt aan het opstellen van het volgende Ontwikkelplan.

8.3 Grootschalige evenementen

Artikel 36 van het PvE schrijft voor dat GVB een limitatieve lijst opneemt in het Jaarplan Vervoer van welke grootschalige evenementen we voorzien in 2026. Op dit moment is nog geen definitief overzicht beschikbaar. GVB stelt dan ook voor om dit overzicht samen met ontwerp jaardienstregeling op te leveren uiteraard met de gegevens zoals deze op dat moment bekend zijn. Dit is uiterlijk tien weken voor start van de dienstregeling.

8.4 Samenhang andere GVB contracten

Voorgeschreven in het PvE is dat GVB het effect van het Jaarplan Vervoer aangeeft op het AMRI-overeenkomst, de Strategische Activa en op de sociale en fysieke veiligheid. In het Ontwikkelplan is door GVB een integraal aanbod gedaan voor de concessie. De gevolgen voor de genoemde contracten zijn daarin meegenomen. Omdat het Jaarplan 2026 vooral een uitwerking is van de al in het Ontwikkelplan opgenomen voorstellen is voor dit Jaarplan afgezien van het beoordelen van de voorgestelde wijzigingen op de genoemde contracten. Bij het uitwerken van het volgende Ontwikkelplan op de daartoe ingestelde ontwikkeltafels zal, bij het beoordelen van wijzigingsvoorstellen, het effect op deze aspecten in beeld worden gebracht. Samen met de opdrachtgever en de andere deelnemers aan de Ontwikkeltafel kan dan ook bepaald worden met welk detailniveau deze effecten geïnventariseerd dienen te worden.