Jaarplan Vervoer 2026

Ter consultatie, versie 0.2 - 12 maart 2025

GVB uit en thuis in Amsterdam

Netwerk voor de bieding

- Netwerk van eerste bieding was op basis van de minimale eisen uit het Programma van Eisen en de beschikbare kwantiteiten
- Daardoor ging veel fijnmazigheid verloren
- Vanuit Vervoerregio en ook gemeenten en andere stakeholders is aangegeven dat niet ingestemd kan worden met dat netwerk
- In overleg met de Vervoerregio zijn de uitgangspunten voor het nieuwe netwerk aangepast:
  - Meer ruimte door extra kwantiteiten (DKM)
  - Ontheffingen op een aantal punten (vooral frequenties) voor 2026 en 2027
- Nieuwe biedingnetwerk is meer gemaakt in de “geest” en “ambitie” van het Programma van Eisen.

Jaarplan Vervoer 2026

- Concept Jaarplan Vervoer 2026 sluit aan op biedingsnetwerk voor de nieuwe concessie.
- In de bieding schetsen we een ambitienetwerk met mogelijke aanpassingen voor de lange termijn.
- Ambitienetwerk is “terugvertaald” naar aanpassingen voor 2026 en 2027.
- Voor 2028 en verder gaan we, samen met Vervoerregio, gemeenten en andere stakeholders, een *ontwikkelplan* opstellen steeds voor een periode van vier jaar.

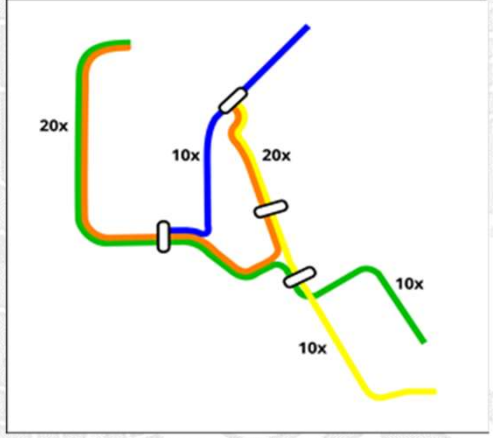
Planning Jaarplan Vervoer

- Proces is later gestart dan normaal vanwege vertraging bij de nieuwe concessie
- Er was lang onduidelijkheid over de kwantiteiten
- Vervoerregio en GVB gaan nu zo snel mogelijk dit plan voorleggen aan RAR en gemeenten
- Gaan vooralsnog uit van start nieuwe dienstregeling 14 December 2025

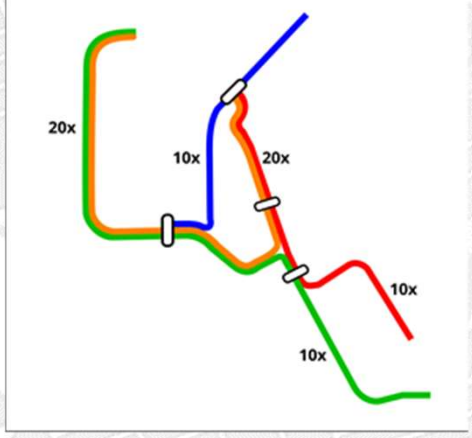
Aanpassingen Metro

- Uitgangspunt is ontvlechting van het metronetwerk
- Vier varianten worden in een participatietraject verder onderzocht
- Bestuur vervoerregio maakt keuze uit de varianten
- Wijziging is voorzien per voorjaar 2027 (afhankelijk van besluitvorming)

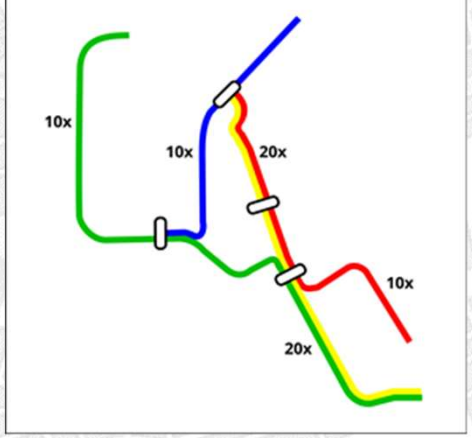
Lijn M53 gekoppeld aan lijn M50 – max. frequenties



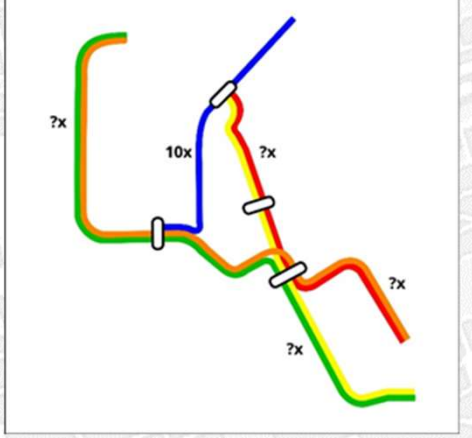
Opheffen lijn M54 – max. frequenties



Opheffen lijn M51 – max. frequenties



"De verbonden stad" – max. frequenties



Tramlijnen

Opbouw van het lijnennet (verschillende lijntypen uit het PvE):

- HOV-lijnen (8x/6x): 25 en 26
- Verbindende lijnen (6x/4x): 1, 2, 5, 13, 14, 17/27, 19
- Ontsluitende lijnen (4x/2x): 4, 7, 12, 24

Veel tramlijnen rijden vaker dan de minimaal geëiste frequenties vanwege het aantal reizigers

Waarom wijziging van het tramnet?

Met de wijziging van het tramnet worden meerdere doelen nagestreefd:

- Verbeteren tramverbinding met station Zuid (meer treinen, meer reizigers)
- Bieden van meer doorgaande verbindingen van en naar Buitenveldert, Amstelveen en Uithoorn
- Geen “extra” tramlijn toevoegen in de binnenstad, zou ten kosten gaan van tramverbindingen elders die niet voorgeschreven zijn in het PvE
- Oplossing voor weinig populaire (want ingekorte) route van lijn 24, verbinding Zuid-binnenstad
- Verbeteren van de verbinding Ijburg – Binnenring (overstap Rietlandpark)
- Behoud van de Oost-West verbindingen

Randvoorwaarde: voldoen aan het Programma van Eisen

Verschillende varianten afgewogen, deze voorgestelde variant voldoet het beste aan de gestelde eisen

Doorrijden lijn 25 (Amsteltram)

- Nieuwe tramverbinding Station Zuid – Amsterdam Oost
- Gewenst en nodig vanwege groeiend aantal reizigers station Zuid en het bieden van een rechtstreekse verbinding met stadsdeel Oost
- Lijn 25 (HOV-lijn en R-net) gaat doorrijden naar Muiderpoortstation
- Betere verbindingen vanuit Buitenveldert, Amstelveen en Uithoorn
- Lijn 25 gaat met enkele trams rijden, buiten de spits voldoende capaciteit. (besparing van energie en materieelkosten)
- Lijn 25 rijdt in 2026 en 2027 nog de frequenties van een verbindende lijn (6x overdag, 4x avond)
  (ontheffing van de Vervoerregio)
- In de spits is extra inzet ten zuiden van de A9 nodig. Dat vullen we in met extra ritten in de spits tussen Amstelveen Westwijk en Amsterdam Zuid (lijn 6, zie volgende sheet)



Spitslijn 6*

Rijdt in de spits tussen Amstelveen Westwijk en Amsterdam Zuid

- Rijdt 6x per uur in de spitsuren in afstemming met lijn 5 en 25
- Tussen Zuid en Oranjebaan rijden daarmee 18 trams per uur per richting in de spitsuren
- Exacte invulling materieel nog te kiezen (R-net en/of blauw/wit)
- Keert bij Zuid op de Strawinskylaan. Zodra de Brittenpassage gereed zal de spitslijnen keren op de halte Parnassusweg (verwachting najaar 2026) waar een keerspoor wordt gerealiseerd



** voorlopig lijnnummer*

Oost – West tramverbinding

- In het “historische” lijnennet waren veel lijnen op het Centraal Station gericht. Onder andere lijn 3 vulde dat netwerk aan als oost-west verbinding
- Vanaf 2018 (Vervoerplan Noord/Zuidlijn) zijn meer oost-west verbinding toegevoegd (lijn 1/lijn 19)
- Lijn 3 vervalt vanwege doortrekking lijn 25 naar Muiderpoort, onvoldoende vervoervraag voor twee tramlijnen op deze route
- Lijn 7 gaat rijden tussen het Muiderpoortstation en Flevopark
- Aan de westzijde neemt lijn 12 de route over naar de Zoutkeetsgracht. Hiermee behoud West de verbinding met metrostation De Pijp en krijgt een verbinding met station Amstel
- Gehele route van lijn 3 blijft bediend met de lijnen 7, 25 en 12 waardoor 70% van de huidige reizigers van lijn 3 hun huidige reis nog steeds kan maken
- Lijn 7 en 19 zijn alternatieven voor de huidige oost-west verbinding



Aanpassingen in Amsterdam Oost

- Doortrekking lijn 25 en vervallen lijn 3 zijn ingrijpende aanpassingen in Amsterdam Oost.
- Aanvullend wijzigen de routes van lijn 1 en 7
- **Lijn 7** neemt de route van lijn 1 over tussen Weesperplein en Muiderpoortstation en gaat doorrijden naar Flevopark. Lijn 7 is hiermee ook een alternatief voor vervallen oost-west verbinding welke nu met lijn 3 geboden wordt.
- **Lijn 1** neemt de route van lijn 7 tussen Weesperplein en Azartplein: lijn 1 rijdt vaker en geeft daardoor een betere overstap op lijn 26. Hierdoor is deze route een beter alternatief voor reizen via het Centraal Station



Leidsestraat route

- Leidsestraat is en blijft een drukke tramroute
- Lijn 24 gaat tussen Roelof Hartplein en Centraal Station rijden via de Leidsestraat en vervangt daar lijn 12. Lijn 24 gaat vaker rijden vanwege de drukte in de Leidsestraat.
- Op termijn wenst GVB een oplossing waarbij trams kunnen keren ter hoogte van het Concertgebouw zodat maatwerk kan worden geboden op het drukste deel van de route
- Lijn 12 neemt het westelijk deel van lijn 3 over tussen Roelof Hartplein en Zoutkeetsgracht
  In 2026 rijdt lijn 12 vanwege werkzaamheden tot Frederik endrikplantsoen en rijdt lijn 13 naar de Zoutkeetsgracht.
- In 2026 zal ook lijn 17 vanwege werkzaamheden door de Leidsestraat rijden. Om hiervoor voldoende ruimte te maken rijden lijn 2 en 24 nog minder vaak.
- *In het Jaarplan Vervoer beschrijft GVB de situatie zonder tijdelijke omleidingen.*



Vervallen tram Ferdinand Bolstraat

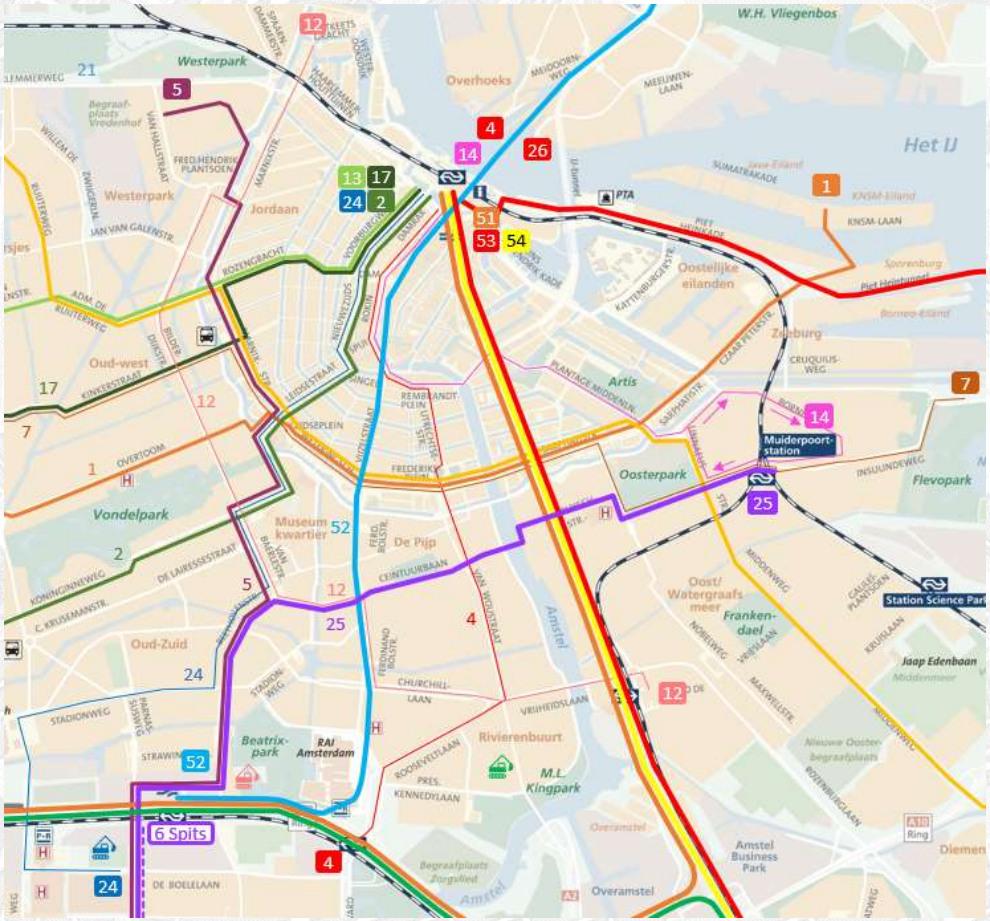
- Lijn 24 is in 2024 ingekort tot de lus op het Frederiksplein vanwege personeelstekort en het parallel rijden aan lijn 52. Hierdoor heeft de lijn slechts een beperkte functie in het tramnetwerk (weinig reizigers, weinig ritten)
- In de nieuwe lijnvoering gaat lijn 24 via de Leidsestraat doorrijden naar het Centraal Station
- Herstel van de rechtstreekse verbinding met het westelijk deel van het centrum is een belangrijke verbetering voor Amsterdam Zuid
- Lijn 24 vervalt hierdoor tussen het Roelof Hartplein en Frederiksplein
- De Ferdinand Bolstraat en de Albert Cuypmarkt worden goed ontsloten middels de metro- en tramhalte De Pijp. Aan de oostkant van de markt rijdt ook lijn 4
- Gevolg is dat er geen tram meer halteert op de halte Marie Heinekenplein



Overzicht aanpassing tramlijnen

Gewijzigde lijnen zijn:

- 1: De Aker - Azartplein
- 3: vervallen
- 7: Sloterpark - Flevopark
- 12: Amstelstation - Zoutkeetsgracht
- 24: VU – Leidseplein - Centraal Station
- 25: Uithoorn - Station Zuid – Muiderpoortstation
- 6: spitsuren: Amstelveen Westwijk – Station Zuid



Verlenging IJtram lijn 26

- Gepland voor December 2025
- Afhankelijk van het tijdig opleveren van de infrastructuur
- Geen gevolgen voor overige lijnen



Aanpassingen buslijnen

- Uitgangspunt is behoud van de huidige fijnmazigheid: huidige busroutes blijven overal bediend
- Opbouw van het buslijnennet (lijntypen zoals voorgeschreven in PvE):
  - HOV-lijnen (8x/6x): 360 en 369
  - Verbindende lijnen (6x/4x): 21, 22, 34, 36, 37
  - Ontsluitende lijnen (4x/2x): 15, 18, 33, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 49, 61, 62, 63, 65, 66
- Veel buslijnen zijn ontsluitend. Met name in het weekend gebruik gemaakt van de ontheffing om minder vaak te rijden: 2x per uur in plaats van 4x per uur
- Mede dankzij deze ontheffing is het mogelijk de fijnmazige ontsluiting in stand te houden ook waar dat niet voorgeschreven is vanuit het PvE

Aanpassingen buslijnen Noord

Doel van de veranderingen:

- Verbeteren/versnellen verbinding tussen Noord/Noordelijke IJ-oevers en station Sloterdijk. Als alternatief voor reizen via het Centraal Station
- Versnellen verbinding Molenwijk - Noorderpark

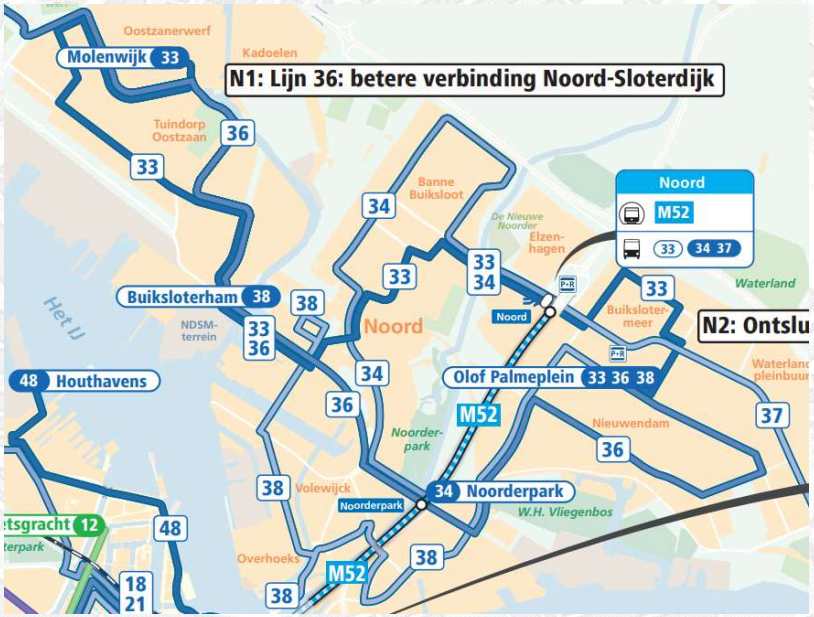
Lijn 36 gaat vaker rijden en neemt oostelijk deel route lijn 35 over

- Lijn rijdt niet meer via busstation Molenwijk om de reistijd voor de doorgaande reizigers te verbeteren. Alternatieve halte is Standerdmolen, kwaliteit van deze halte te verbeteren (oversteek, looproutes, wachtruimte)

Lijn 33 vervangt vervallen delen lijn 35 en lijn 36.

Lijn 33, 36 en 38 eindigen op Olof Palmeplein bij het Buikslotermeerplein

Lijn 34 en 37 eindigen bij metrostation Noord



Lijn 18 – Nieuwe Meer

- Nu rijdt tussen metro Henk Sneevlietweg en het bedrijventerrein op werkdagen overdag nog lijn 68 (ingehuurd door de bedrijven bij GVB commercieel vervoer)
- In het nieuwe PvE moet in de spits GVB zelf de verbinding met dit gebied verzorgen
- PvE schrijft een verbinding voor met een A- of B-knooppunt binnen 30 minuten. Station Lelylaan het dichtstbijzijnde knooppunt (aansluiting trein en metro)
- Dit is in te vullen door lijn 18 via station Lelylaan te laten rijden
- Hiermee krijgen (toekomstige) bewoners van het gebied een goede busverbinding met station Lelylaan en het centrum van de stad



Buslijn 42 naar Cruquiuseiland

- Lijn 22 wordt gesplitst op het Centraal Station vanwege het Verschil in aantal reizigers tussen oostelijk en westelijk deel. Het Westelijk deel ontwikkeld zich de komende jaren tot HOV-lijn (Haven-Stad)
- Oostelijk deel wordt aparte lijn 42
- GVB is vanuit het PvE verplicht Cruquiuseiland te ontsluiten als dat mogelijk is
- Door verleggen eindpunt 42 (van Muiderpoortstation) naar Cruquius-eiland is geen extra inzet nodig (dat zou ten kosten gaan van lijnen elders)
- Nu in overleg met gemeente over het geschikt maken van de route
- Lijn 14 is alternatief voor de (GVB-) verbinding Muiderpoort – Centraal Station



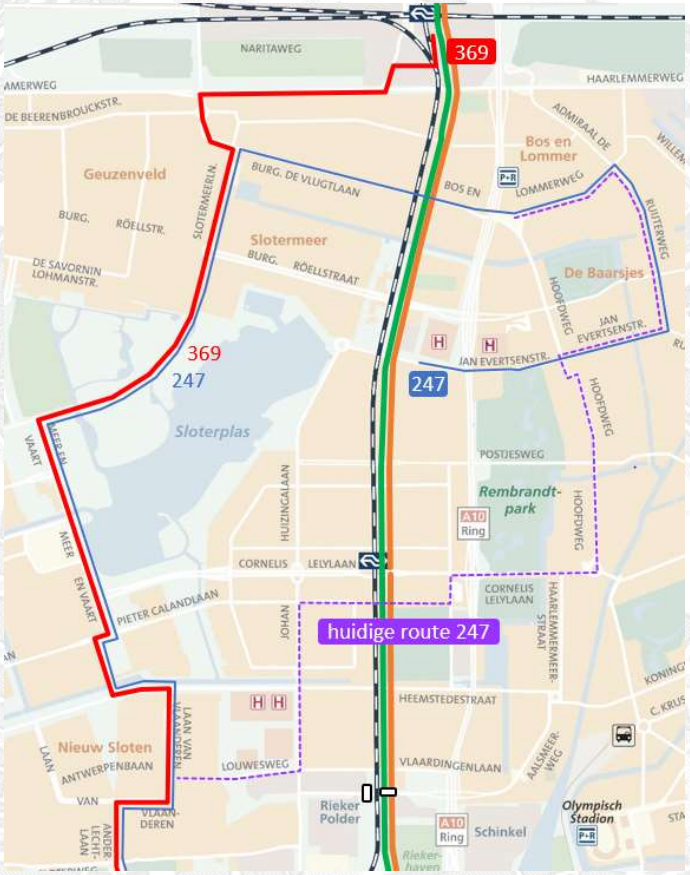
Lijn 369 (1)

- Lijn 369 is aangemerkt HOV-lijn en R-net lijn
- De lijn houdt de huidige route, maar de helft van de ritten vanuit Sloterdijk eindigt bij de halte Belgieplein (keren op rotonde met Sloterweg)
- Er is een ontheffing toegezegd voor de frequentie eisen voor HOV-lijnen tussen Belgieplein en Schiphol. Op dit deel van de route moet lijn 369 tenminste 4x per uur rijden
- Binnen Nieuw West gelden de Eisen voor HOV-lijnen en zal lijn 369 overdag 8x per uur rijden
- In de avonduren is 6x per uur voorgeschreven binnen Nieuw West en 4x per uur naar Schiphol. Hierdoor ontstaat wachttijd in een deel van de ritten. GVB vraagt dan ook toestemming aan de Vervoerregio om lijn 369 over de gehele route in de avonduren vier keer per uur te rijden. Dat is gelijk aan dienstregeling 2025 en ruim voldoende voor het aantal reizigers



Lijn 369 (2) – Vroege ritten

- Lijn 369 start op alle dagen van de week zeer vroeg in de ochtend met ritten naar Schiphol Plaza. Deze ritten worden gebruikt door werknemers op Schiphol en luchtreizigers die vroeg op de luchthaven moeten zijn
- Vanuit West rijden ook drie vroege ritten met lijn 247.
- Deze vroege ritten zijn niet voorgeschreven in het PvE en voor GVB, vanwege het vroege tijdstip, kostbare ritten
- Om deze vroege verbindingen toch te behouden is het voorstel om de ritten van lijn 247 te combineren met ritten van lijn 369
- In de nieuwe dienstregeling starten twee ritten van lijn 369 in De Baarsjes als lijn 247
- De Impact voor reizigers lijn 369 is gering: alleen halte station Sloterdijk vervalt voor deze ritten
- Vanaf Station Lelylaan rijden ook vroege treinen naar Schiphol en op werkdagen ook buslijn 195



Lijn 41 weer naar Muiderpoortstation

- Lijn 41 is in 2024 ingekort tot het Amstelstation vanwege personeelstekort
- Als gevolg van deze wijziging heeft lijn 41 fors minder reizigers. Veel klachten over deze wijziging ontvangen
- Besloten om de verbinding tussen station Duivendrecht en Muiderpoortstation weer te herstellen
- Lijn 41 rijdt dan niet meer via het Amstelstation
- Vanwege werkzaamheden kan deze aanpassing pas in het voorjaar van 2027 ingaan. Tot die tijd blijft lijn 41 naar het Amstelstation rijden



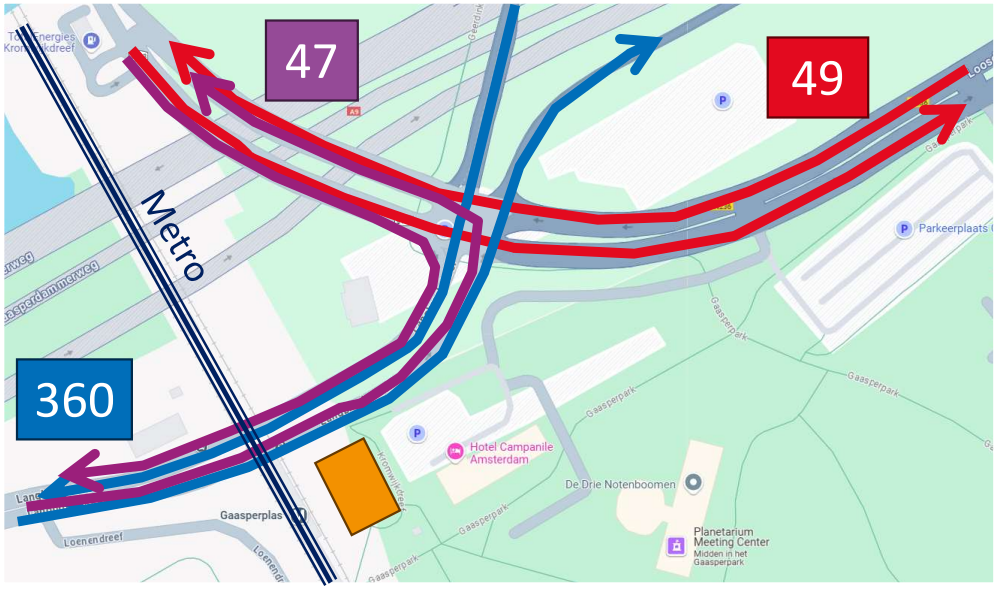
Lijn 41 en 47 in Zuidoost

- Bijlmerdreef is een drukke OV-route binnen Zuidoost
- Huidige dienstregeling rijdt alleen lijn 66 tussen de drukke haltes Ganzenhoef en Annie Romeinplein en station Bijlmer ArenA
- Voorstel is lijn 47 langer over de Bijlmerdreef te laten rijden om zo lijn 66 te ondersteunen op de drukste deel van de route
- Lijn 47 gaat via de ‘s-Gravendijkdreef rijden zodat deze omgeving een rechtstreekse verbinding met station Bijlmer ArenA krijgt en de verbinding met Holendrecht behoud
- Lijn 41 gaat over de Groesbeekdreef rijden waardoor deze haltes bediend blijven



Busstation Gaasperplas

- Doel van deze aanpassing is het verkorten van de reistijd van doorgaande reizigers van lijn 47 en lijn 49. Dat kan door niet meer via busstation Gaasperplas te rijden
- Lijn 47 kan halteren bij de halte’s op de Langbroekdreef
- Lijn 49 halteert niet meer bij Gaasperplas, alternatieve (overstap-)halte op metrolijn 53 en buslijn 47 is de halte Kraaiennest



Lijn 44 Route in Diemen

- Lijn 44 rijdt in Diemen via verschillende routes heen en terug
- Voorstel is de route in beide richtingen gelijk te maken
- Doel is het verkorten van de loopafstand tot de haltes voor inwoners aan de oostzijde van Diemen en Diemen Sniep
- Tevens ontstaat een betere overstap tussen lijn 44 en tramlijn 19
- Pas mogelijk na aanpassing van de route en de aanleg van haltes voor de andere richting
- Afstemmen met de gemeente Diemen



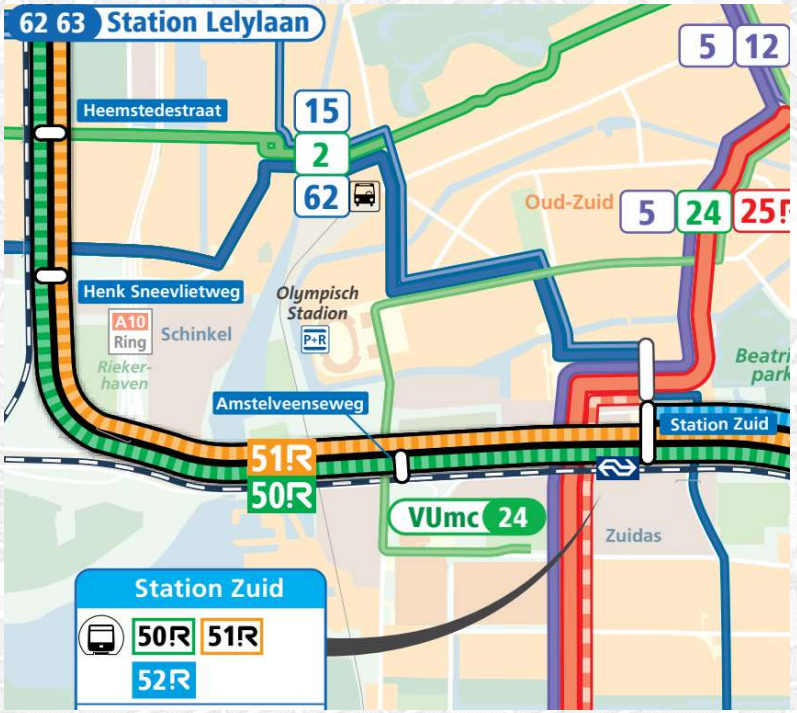
Lijn 49 - Doorrijden naar IJburg

- In het PvE is een verbinding tussen IJburg Strandeiland en Weesp voorgeschreven
- Doel is het verbeteren van de verbinding vanuit IJburg met Weesp en richting Het Gooi
- Dit wordt ingevuld door het doortrekken van de huidige lijn 49 van Weesp naar IJburg
- Lijn 49 rijdt de hele dag en ook in het weekend
- Tussen Amsterdam Bijlmer en Weesp gaat lijn 49 daarmee ook vaker rijden.
  (Nu rijdt lijn 49 alleen op werkdagen overdag)



Lijn 62 (1) – route via Stadionweg

- Lijn 62 gaat via de Stadionweg en Parnassusweg rijden. De huidige route via Amstelveenseweg en VUmc is niet voorgeschreven in het Programma van Eisen
- Aanleiding is dat tramlijn 24 veel vaker gaat rijden tussen de Stadionbuurt en Vumc en dat er voldoende alternatieven beschikbaar zijn
- Tussen station Zuid en VUmc rijden diverse streekbuslijnen
- Met de bespaarde dienstregelingkilometers kan elders de fijnmazigheid in stand worden gehouden



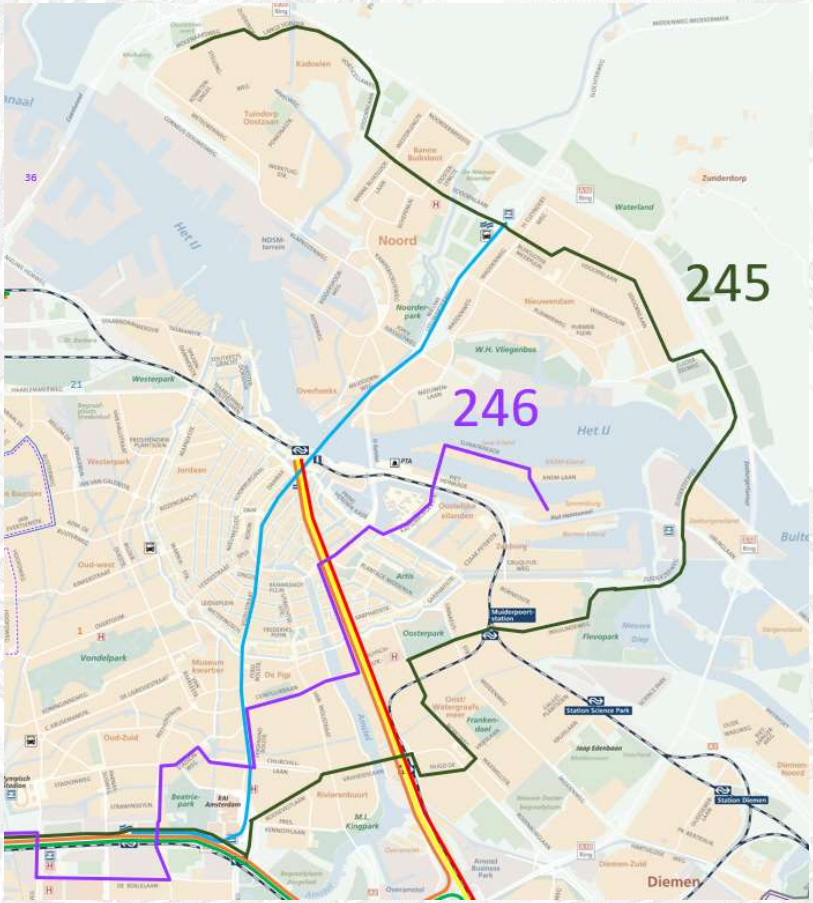
Lijn 62 (2) – route via Rijnstraat

- Wens van gemeente en GVB is om lijn 62 via de Rijnstraat te rijden in plaats van de Waalstraat om zo de Rivierenbuurt beter te ontsluiten. Inwoners krijgen een korte loopafstand naar een halte van lijn 62
- Hiervoor is aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk (goede doorstroming van het busverkeer en aanleg van haltes)
- In overleg met de gemeente Amsterdam over deze aanpassingen



Schiphollijnen 245 en 246 (1)

- Vanuit Amsterdam Noord en Oost rijden in de vroege ochtend een vijf vroege ritten naar Schiphol
- Deze ritten zijn niet voorgeschreven in het nieuwe programma van eisen
- De ritten zijn relatief kostbaar vanwege de zeer vroege aanvangstijd en de lege rit terug naar Amsterdam



Lijnen 245 en 246 (2) - voorstel

- In de nieuwe dienstregeling starten de ritten lijn 245 starten voortaan in Banne Buiksloot. Vanuit Molenwijk reizen maar enkele reizigers
- Lijn 246 vervalt, alternatief is gebruik maken van lijn 245 of gebruik maken van de vroege Airportsprinter
- Aanpassing aankomsttijden op Schiphol Plaza aansluitend bij de huidige tijden van lijn 246

Lijn 245	Lijn 246	Nieuw lijn 245
5:37	5:29	**5:30**
5:52	5:44	**5:45**
6:22		**6:15**

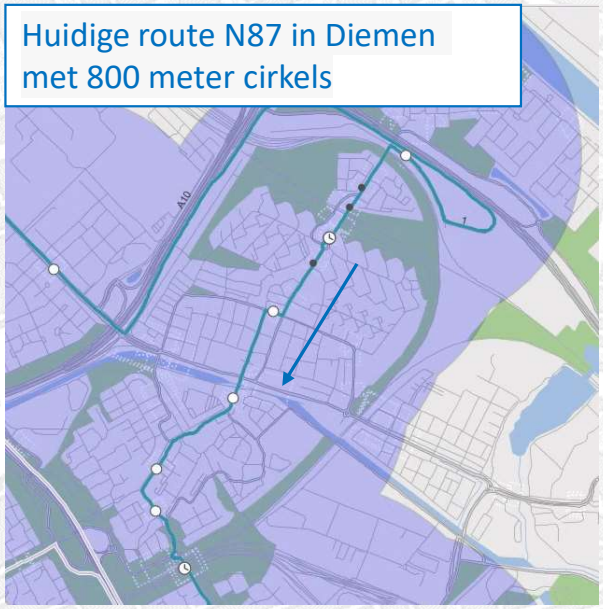


Route aanpassing N87 in Diemen (nacht)

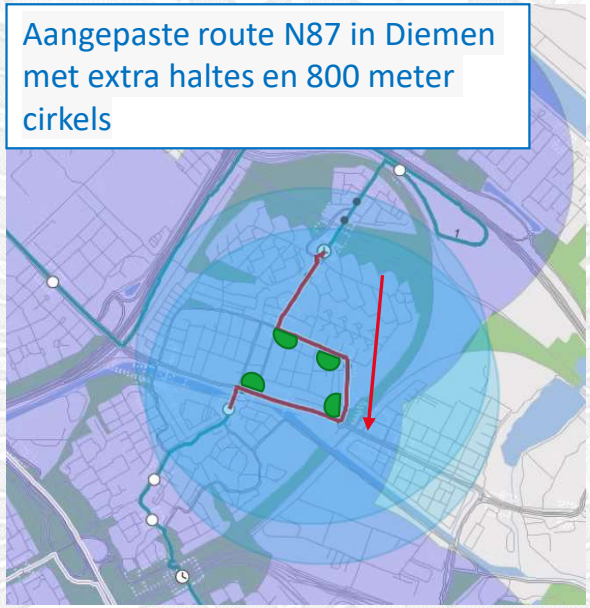
- Diemen Sniep wordt niet voldoende bediend door de N87: de afstand tot de nachtbushalte is meer dan 800 meter en **voldoet daarmee niet aan het PvE**
- Een kleine route-aanpassing in de heenrichting via Prinses Beatrixlaan en Prins Bernardlaan zorgt voor betere bediening van Diemen Sniep
- Hiervoor moeten haltes worden gerealiseerd op de Prinses Beatrixlaan en Prins Bernardlaan. Dit is gelijk aan de voorgestelde route aanpassing van lijn 44 in Diemen. Hierover is afstemming met de gemeente Diemen nodig



Huidige route N87 in Diemen met 800 meter cirkels



Aangepaste route N87 in Diemen met extra haltes en 800 meter cirkels



Route aanpassing N87 in Bijlmer Oost

N85 en N87 rijden beide over de Karspeldreef en bedienen beide de halte Kraaienneststation. Dit is niet voorgeschreven in het PvE en deze dubbeling gaat ten kosten van OV-elders

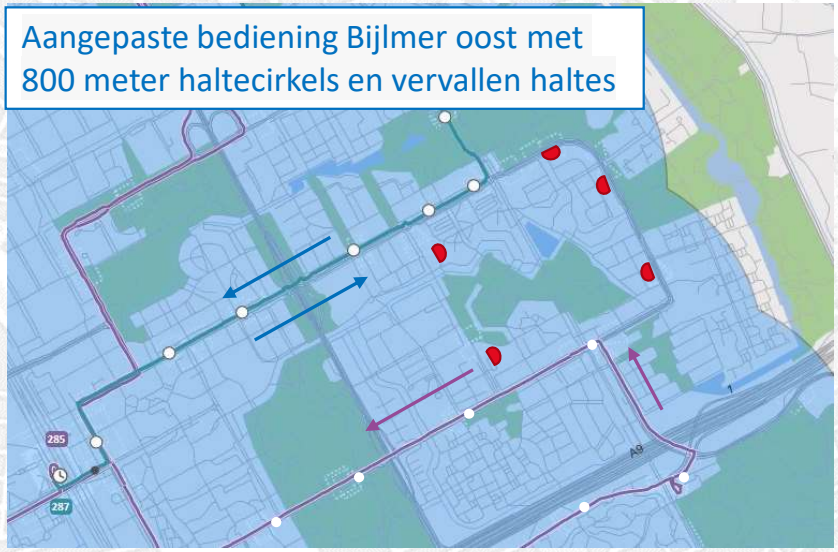
De N87 gaat in de heenrichting een kortere route door Bijlmer oost maken en niet meer via station Kraaiennest. De wijk blijft daarmee voldoende bediend.

- Hiermee creëren we de hele week bediening vanaf BijlmerArena met de wijk; de haltes Anton de Komplein, Florijn, Tulastraat, Annie Romeinplein, Ganzenhoef, Geldershoofd en Eekholt bedienen we in 2-richtingen
- Daarnaast verduidelijken we de routes

N87 vervallen haltes in de heen richting met reizigers per week:

Halte	Instappers/week	Uitstappers/week	Alternatieve halte
Grubbehoeve	6	17	halte Station Ganzenhoef op 370 meter
Geerdinkhof	6	7	halte Station Ganzenhoef op 550 meter
Koornhorst	18	51	halte Kraaienneststation van lijn N85 op 480 meter
Kraaienneststation	115	118	wordt bediend door lijn N85
Kikkenstein	61	31	halte Kelbergen van lijn N85 op 350 meter
Gooioord	57	9	halte Annie Romeinplein op 120 meter
som	**264**	**233**	
excl Kraaiennest	149	115	

Aangepaste bediening Bijlmer oost met 800 meter haltecirkels en vervallen haltes



Vervallen lijn N86, uitbreiden lijn N85

- Lijn N86 vervalt om de nachtlijnen effectiever in te kunnen zetten
- Lijn N86 rijdt alleen in de nacht van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag om de lijnen N85 en N87 te ondersteunen
- Lijn N86 heeft relatief weinig reizigers met uitzondering van enkele drukkere ritten
- Lijn N86 vervalt in 2026. Alternatief zijn de lijnen N85 en N87. Lijn N85 krijgt daarom enkele extra ritten op de drukste tijden (gaat dan vier keer per uur rijden)
- Kaart met nieuwe lijnvoering nachtlijnen Zuidoost (alle dagen van de week) >>

