Deze versie van het Jaarplan Vervoer 2026 is opgesteld ten behoeve van de externe consultatie. Na consultatie zullen eventuele aanpassingen nog worden verwerkt, en zal het document verder aangevuld worden t.b.v. de vaststelling in het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio gepland in juni 2025.

Jaarplan Vervoer 2026

Ter consultatie

Versie: 0.2

Vertrouwelijkheidsniveau: Concept

GVB

Colofon

GVB
Arlandaweg 106
1043 HP AMSTERDAM

Marketing & Vervoerontwikkeling

Contactpersoon A.M. Kal
Email Arjan.kal@gvb.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Leeswijzer 4
1.2 Lijnennet 5

2 Metro 6

3 Aanpassingen Tramnet 7
3.1 Lijn 25 doorrijden naar Amsterdam Oost 7
3.1.1 Waarom een doorgetrokken lijn 25 noodzakelijk is 7
3.1.2 Route doorgetrokken lijn 25 8
3.1.3 Voorgestelde dienstregeling 9
3.1.4 Effect op betrouwbaarheid 10
3.2 Gevolgen voor de overige tramlijnen 11
3.2.1 Lijn 3 11
3.2.2 Lijn 1 en Lijn 7 11
3.2.3 Lijn 12 12
3.2.4 Lijn 24 - Leidsestraat 12
3.3 Lijn 26 Strandeiland 13

4 Aanpassingen bus 14
4.1.1 Lijn 360 14
4.1.2 Lijn 369 14
4.1.3 Buslijnen Noord 17
4.1.4 Lijn 18 18
4.1.5 Lijn 41 en lijn 47 18
4.1.6 Aanpassing bushalte Gaasperplas 19
4.1.7 Lijn 22 / Lijn 42 - Cruquiuseiland 19
4.1.8 Lijn 44 Diemen 20
4.1.9 Lijn 49 IJburg – Weesp – Bijlmer Arena 20
4.1.10 Lijn 62 21
4.1.11 Schiphollijnen (245, 246 en 247) 22
4.2 Nachtlijnen 24
4.2.1 Extra ritten lijn N85, lijn N86 vervalt 24
4.2.2 Lijn N87 route aanpassingen 24
4.2.3 Lijn N85 route aanpassingen 25

5 Intervaltabel 26
5.1 Interval metrolijnen 26
5.2 Interval tramlijnen 27
5.3 Interval buslijnen 28
5.4 Nacht- en spitslijnen 29
5.5 Infrastructuur aanpassingen 30

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 eerst stap bestaat uit de onderdelen **Fijnmazigheid (witte vlekken) + Frequentie (reiziger terug)**.

De fijnmazigheid van het netwerk is met name van belang voor reizigers die slechter ter been zijn en mede daardoor afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Een ambitie van het PvE is om bestaande “witte vlekken”, gebieden met weinig of geen OV, op te lossen. 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 op het moment dat de nieuwe bewoners hun intrek nemen.

De reizigers verder terugwinnen in onze voertuigen is de tweede opgave in dit Jaarplan Vervoer. Dit doen we door, waar nodig en mogelijk, frequenties te verhogen. 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 bijna 4% toe.

1.1 Leeswijzer

Het Jaarplan Vervoer is een beschrijving van de voorgestelde vervoerkundige aanpassingen in het OV-netwerk. Bij het opstellen van deze voorstellen is integraal naar het hele samenspel van lijnen gekeken, 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 wordt ook ingegaan op voorziene wijzigingen in 2027 of op de langere termijn.

De intervallen die voor de lijnen in het nieuwe netwerk gaan gelden zijn weergeven in de verschillende intervaltabellen. En tot slot wordt kort ingegaan op de wenselijke of noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur om dit plan te realiseren.

1.2 Lijnennet

Onderstaand een overzicht van het gehele GVB Openbaar Vervoernetwerk voor 2026 zoals beschreven in dit Vervoerplan. In de volgende hoofdstukken wordt per modaliteit ingegaan op de voorgestelde wijzigingen ten opzichte van 2025.

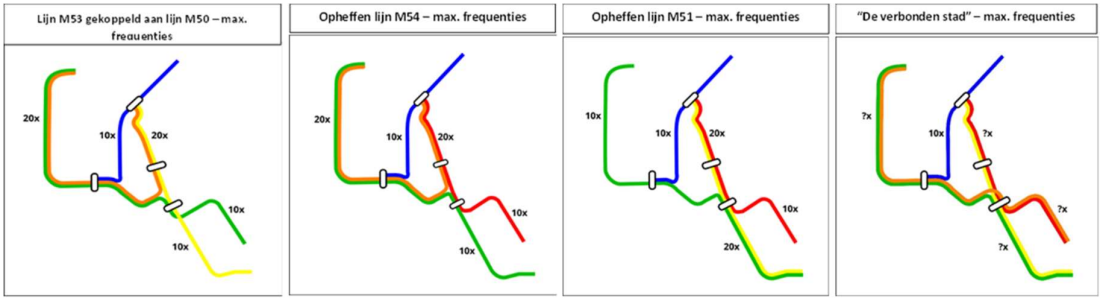


2 Metro

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 vind 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



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 via 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 vervolg aanpassingen waarmee we enkele kleinere verbeteringen in het tramnet doorvoeren en ervoor zorgen dat de fijnmazige ontsluiting van de binnenstad gehandhaafd blijft.

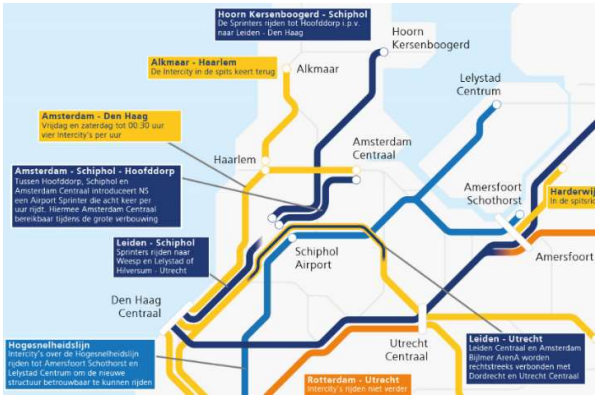
3.1 Lijn 25 doorrijden naar Amsterdam Oost

Onderdeel van 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.

3.1.1 Waarom een doorgetrokken lijn 25 noodzakelijk is

In de eerste plaats is het noodzakelijk om een tweede tramverbinding tussen de stad en Station Zuid te realiseren. 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 HSL uit 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 1: 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 slechts een enkele overstap.

3.1.2 Route doorgetrokken lijn 25

Omdat lijn 25 in het PvE is aangemerkt als HOV-lijn met bijbehorende hogere frequentie, heeft het de voorkeur van GVB dat lijn 25 de huidige route van lijn 5 overneemt tussen Station Zuid en de binnenstad van Amsterdam[1]. Op deze route wordt het grootste aantal reizigers verwacht en waardoor dit het beste past bij de hoge frequentie die op lijn 25 wordt geëist. Echter in het PvE staat ook beschreven dat voor de concessie Amsterdam een dergelijke lijnvoering niet is toegestaan vanwege de parallelliteit die dan ontstaat met streekbuslijnen. 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, bied 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. Lijn 25 gaat eindigen bij station Muiderpoort.

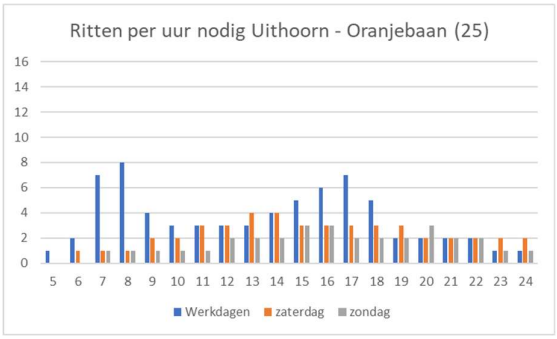
Er is bewust niet gekozen voor een route via de “binnenring”. Deze tramroute is met de lijnen 1, 7 en 19 reeds druk bereden en de belangrijke bestemming Weesperplein is al met lijn 51 verbonden met station Zuid.

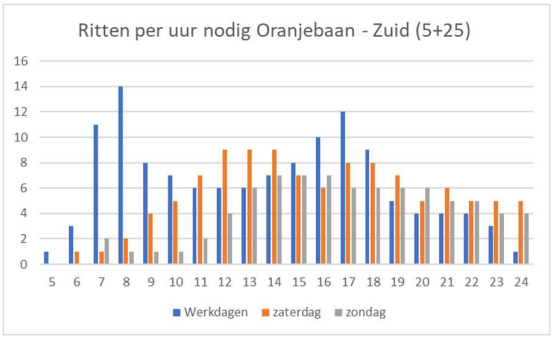
[1] In 2026 en 2027 hoeft lijn 25 nog niet te voldoen aan de frequentie eisen van een HOV-lijn.

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 exploitatie 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 de 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, per uurblok, 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 8 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 8 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 als gepresenteerd in bovenstaande figuren.

Alleen in de spitsuren is zes keer per uur rijden tussen Uithoorn 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. Onderstaand overzicht presenteert het aantal ritten per uur in de dienstregeling voor de verschillende deeltrajecten tussen Station Zuid en Uithoorn.

	Spits	**Overdag**	**Avond**
Uithoorn – Westwijk	6	6	4
Westwijk – Oranjebaan	12	6	4
Oranjebaan – Station Zuid	18	12	8

Met deze ritaantallen wordt voldoende capaciteit geboden op de verschillende delen van de lijn en dankzij de gelijke intervallen per lijn 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 voor een groeiend aantal reizigers, zoals verwacht wordt in de komende jaren.

Naar verwachting 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 metrostations fors korter.



Figuur 2: toekomstige eindhalte lijn 6

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 iets betrouwbaarder op rijtijd dan de trajecten de stad in, maar het verschil is echter niet groot. Bij lijn 25 ligt de 90e percentiel-rijtijd op werkdagen 3,8% boven de 75^{e} percentiel-rijtijd. Bij lijn 5 tussen Zuid en Zoutkeetsgracht is dit 5,7% en bij lijn 3 russen 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 kleinere 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 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 3: geel = huidige route lijn 3

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 goede 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).

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.



Figuur 4: 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. Ook vormt de aangepaste route van lijn 7 een goed alternatief voor een belangrijk 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 een gewijzigde route van lijn 12. Omdat het drukke deel van de route van lijn 12 door de Leidsestraat vervalt zal deze wel iets minder vaak gaan rijden. Echter overdag zal de lijn nog met een aantrekkelijk 10 minuten interval rijden.

In 2026 is er nog een tijdelijke aanpassing vanwege de omleiding van lijn 13. Daardoor zal lijn 12 in 2026 rijden tussen het Amstelstation en het Frederik Hendrikplantsoen.

3.2.4 Lijn 24 - Leidsestraat

De rechtstreekse verbinding met lijn 24 tussen Amsterdam Zuid en de binnenstad wordt weer hersteld. 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.

Op termijn wil GVB op dit drukke deel van het tramnet een extra lijn inzetten die dan direct ten westen van het Museumplein eindigt. Dat is mogelijk als op deze plek een keer- en wachtvoorziening wordt gerealiseerd. Voor het creëren van deze voorziening kan gebruik worden gemaakt van de niet regulier gebruikte sporen in de Gabriel Metsustraat of op het Concertgebouwplein. Een keervoorziening voor tweerichting materieel lijkt op beide locaties inpasbaar. Hiervoor zijn wel aanpassingen aan de infrastructuur nodig. Uit nader onderzoek moet blijken of en wanneer deze aanpassingen gerealiseerd kunnen worden.



Figuur 5: nieuwe routes lijn 12 en 24

In 2026 zal ook lijn 17 via de Leidsestraat rijden vanwege de langdurige stremming van de Rozengracht. Vanwege de ruimte in de Leidsestraat en het niet te zwaar willen belasten van het centrumgebied, is de frequentie op deze route “beperkt” tot 24 trams per richting per uur.

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 het Marie Heinekenplein. Dit gebied is echter goed ontsloten middels de metrohalte De Pijp van de Noord-Zuidlijn.

3.3 Lijn 26 Strandeiland

Op IJburg worden momenteel Centrumeiland en Strandeiland verder ontwikkeld. Onderdeel van deze ontwikkeling is ook 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.



Figuur 6: 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 waarbij een grotere fijnmazigheid wordt geboden dan in het Programma van Eisen is voorgeschreven. Op deze manier beperken we 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 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. En in sommige gevallen is nog aanpassing van de infrastructuur nodig of zijn er werkzaamheden gepland die de nieuwe lijnvoering nog niet mogelijk maken.

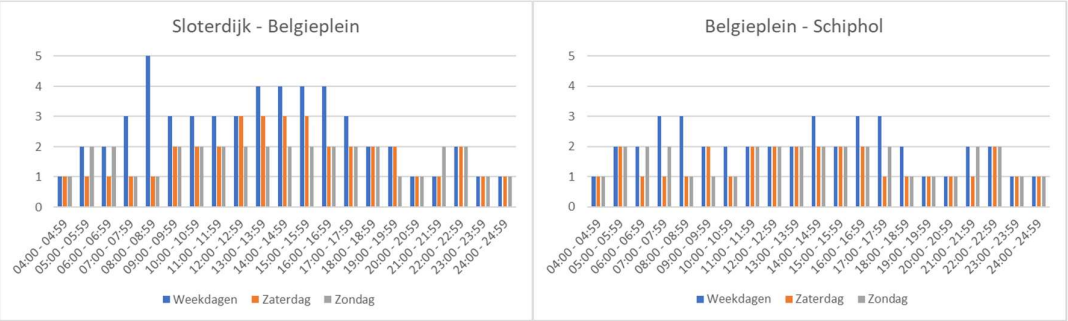
Om direct volledig te voldoen aan de frequentie-eisen van het Programma van Eisen is een te grote uitbreiding van het personeelsbestand noodzakelijk. Daarom wordt in 2026 en 2027 voor diverse lijnen gebruik gemaakt van de gegeven ontheffing voor wat betreft deze frequentie eisen, zoals beschreven in de brief: “(Tijdelijke) wijziging kader voor herstelkans bieding GVB”. Daarbij geldt als uitgangspunt dat er, ten opzichte van Vervoerplan 2025, geen sprake mag zijn van een lagere frequentie op een lijn en de capaciteit natuurlijk wel 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 Bijlmer Arena. 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 deze lijn gelden in 2026 en 2027 de eisen die ook gelden voor verbindende lijnen. Gelet op het nog relatief geringe aantal inwoners op Strandeiland is dat vooralsnog ruim voldoende om genoeg capaciteit te bieden.

4.1.2 Lijn 369

De verbinding tussen station Sloterdijk en Schiphol is ook 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.

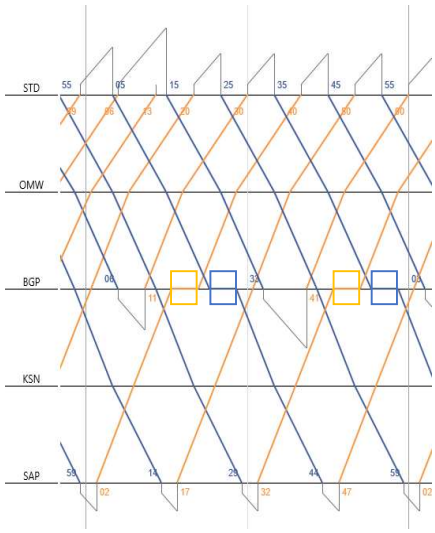


Programma van Eisen

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 altijd tenminste vier ritten per uur moeten worden geboden.

In de dienstregeling die op grond van de deze eisen ontstaat, rijden overdag (op werkdagen en in het weekend) acht ritten per uur tussen station Sloterdijk en het Belgiëplein. Vier daarvan rijden door naar Schiphol Plaza, de andere vier eindigen op het Belgiëplein. In de andere richting vertrekken dus vier ritten vanaf Schiphol en vier ritten vanaf het Belgiëplein zodat in Nieuw West acht ritten per uur worden geboden.

Een lastige situatie ontstaat in de avonduren. Immers de eis is dan de lijn binnen Nieuw West zes keer per uur moet rijden maar dat er tenminste vier ritten door moeten rijden naar Schiphol. Daarbij komt de aanvullende eis in het PvE dat de ritten gelijkmatig over het uur moeten zijn verdeeld. Een dergelijke combinatie van intervallen is daardoor lastig te verwerken in een dienstregeling. Een oplossing is in de dienstregeling gevonden door de een deel van de ritten op het Belgiëplein extra halteertijd te geven. In de afbeelding een grafische weergaven van de voorgestelde dienstregeling in de avonduren. De blauwe lijn zijn de ritten vanaf Sloterdijk (STD). Deze vertrekken elke 10 minuten vanaf het station. Door een deel van de ritten 5 minuten te laten wachten op het Belgiëplein (BGP) loopt het interval met de voorgaande rit op tot 15 minuten. De opvolgende rit rijdt tot het Belgiëplein en keert daar. In de terug richting (oranje ritten) wordt op een vergelijkbare manier gezorgd voor een juiste interval verdeling. De wachtmomenten zijn met de blokjes aangegeven in de grafiek.



Figuur 7: principe avonddienstregeling

De wachtmomenten van 5 minuten per rit zijn natuurlijk erg vervelend voor de reizigers omdat de reis hierdoor langer duurt. Er zijn alternatieve oplossingen mogelijk maar die zijn relatief duur (bijvoorbeeld ook in de avonduren 8x per uur rijden tussen Sloterdijk en Belgiëplein) of er is een ontheffing van de PvE voor nodig (afwijken van de frequentie eisen of van de eis de intervallen gelijkmatig te verdelen).

Voorkeur van GVB gaat uit naar een dienstregeling waarbij lijn 369 in de avonduren ook tussen Sloterdijk en het Belgiëplein vier ritten per uur gaat rijden. Dan rijden alle ritten dus de hele route tussen Sloterdijk en Schiphol. Dat is in de avonduren ruim voldoende om het aantal reizigers te kunnen vervoeren en vergelijkbaar met de dienstregeling in 2025. Wij vragen de Vervoerregio dan ook om op dit punt ontheffing te geven en toe te staan dat in de avonduren lijn 369 vier ritten per uur rijdt tussen station Sloterdijk en het Belgiëplein. In afwachting van een reactie gaat GVB uit van een dienstregeling zoals beschreven waarbij een deel van de ritten wat langer stilstaat onderweg.

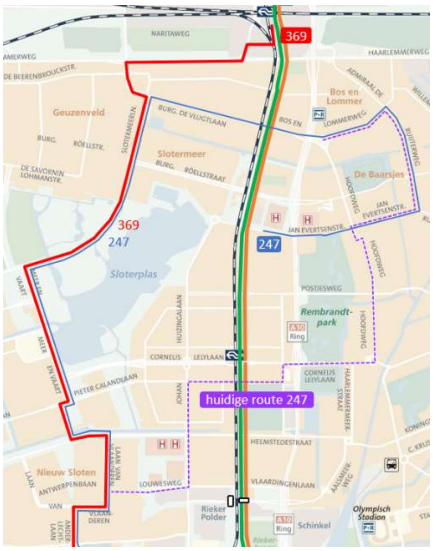
Ritten in de vroege ochtend.
Lijn 369 start in de vroege ochtend op alle dagen van de week veel vroeger dan andere buslijnen. Dat komt voort uit de vroege start van werknemers op Schiphol. In de onderstaande tabel is van de vroege ritten de bezetting aangegeven (januari 2025). De vermelde tijd is de 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

Naast deze vroege ritten rijdt vanuit Amsterdam West ook lijn 247 met een drietal vroege ritten richting Schiphol Plaza. De routes van beide lijnen kennen ook een beperkte overlap tussen Belgiëplein en Schiphol Plaza. Deze vroege ritten worden redelijk gebruikt maar zijn tegelijk ook niet heel erg noodzakelijk. Zo is het ook mogelijk om vanaf de stations Sloterdijk en Lelylaan met 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 leeg teruggaan naar Amsterdam.



Figuur 8: combinatie lijn 247 / 369

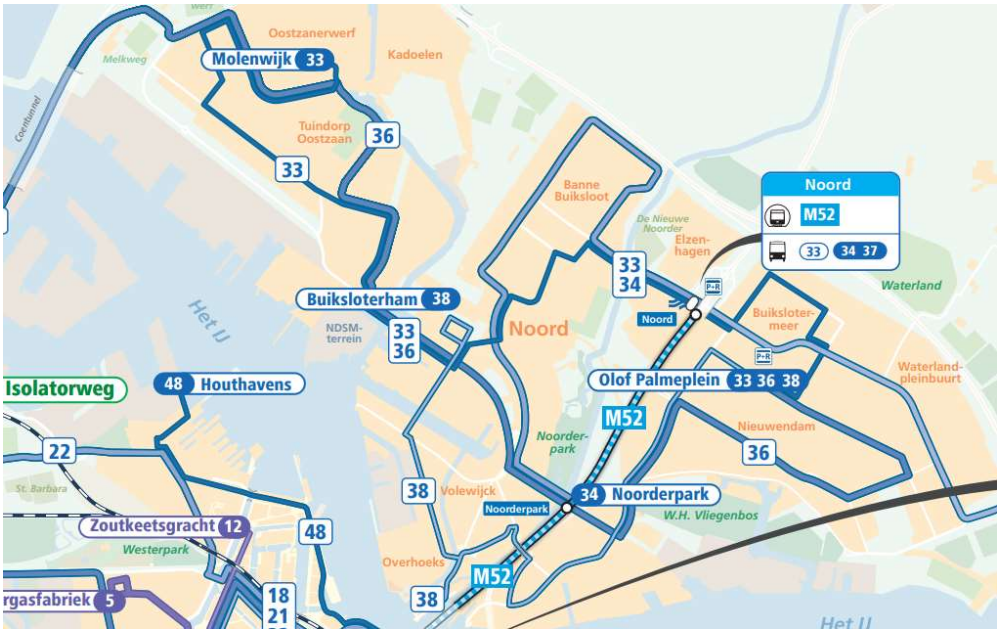
Voorstel:
Op lijn 369 vervallen twee van de vroege ritten. Dat zijn de ritten met aankomsttijd **5:35** en **6:05**. Deze ritten worden, met uitzondering van de halte Sloterdijk over de hele route overgenomen door ritten van lijn 247. De ritten van lijn 247 starten op de Jan Evertsenstraat en rijden dan via de Admiraal de Ruyterweg en de Burgemeester de Vlugtlaan naar de halte Plein ’40-’45 van lijn 369. Vanaf die 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 andere stadsdeel De Baarsjes met Schiphol in stand. Lijn 247 vervalt rondom station Lelylaan. Vanaf dit station biedt zowel de NS met de Airportsprinter een vroege verbinding met Schiphol evenals Connexxion met lijn 195.

4.1.3 Buslijnen Noord

In Amsterdam Noord is een flinke aanpassing van het lijnennet voorzien. Doel van deze aanpassingen is 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 is lijn 36 voor meer reizigers een goed alternatief voor 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 nodig is om aan de minimale ontsluitingseisen in 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 33 te laten rijden. Deze 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 33 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.

Lijn 38 zal niet meer rijden tussen metrostation Noord en Olof Palmeplein. Tussen Olof Palmeplein en de Metaalbewerkersweg blijft de route ongewijzigd. Laatste aanpassing in Noord is dat de lijn 34 niet meer zal rijden tussen metrostation Noord en Olof Palmeplein.

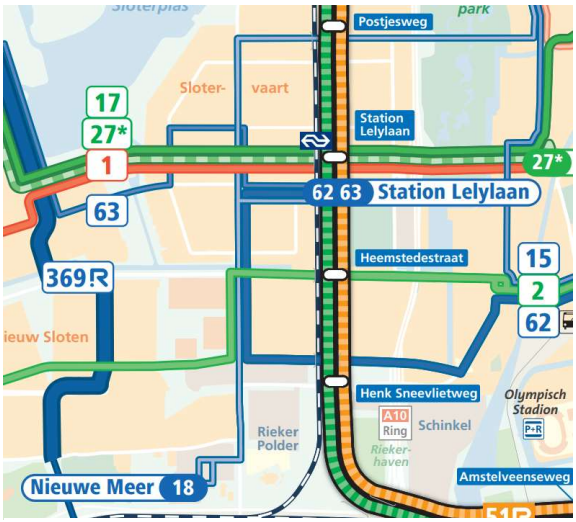


Figuur 9: Lijnvoering Amsterdam Noord

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 van die route is langer dan 30 minuten. Om toch te kunnen voldoen aan de 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.



Figuur 10: Nieuwe route lijn 18

Dankzij deze aanpassing krijgt Nieuwe Meer een rechtstreeks verbinding met station Lelylaan. Vanaf dit station kunnen reizigers verder reizen met de metrolijnen 50/51 en met de frequent rijdende Airport Sprinter richting Schiphol of Amsterdam Centraal. Of een reiziger er ten opzichte van de huidige lijnvoering met lijn 68 meer of minder reistijd kwijt is hangt af van de reis. Doorgaande reizigers op lijn 18 krijgen met deze aanpassing wel enkele minuten extra reistijd, maar het aantal reizigers op het eind van de route is relatief beperkt.

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 slechts 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 '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.

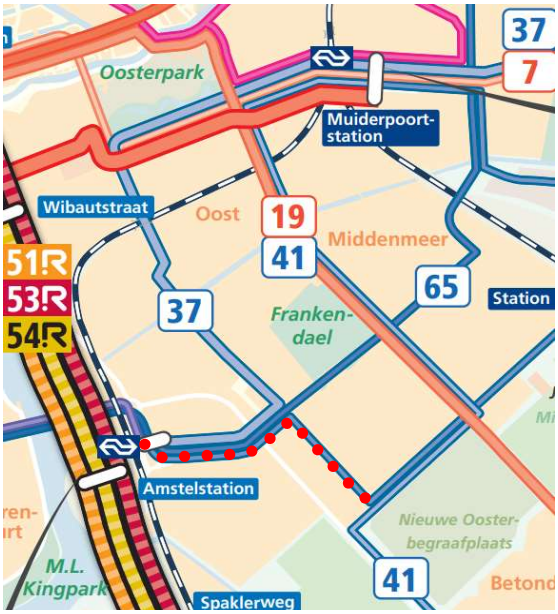


Figuur 11: nieuwe route lijn 41 en 47

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.

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 oostelijke eindpunt van de lijn. In dit Jaarplan Vervoer stellen we voor om 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.

Vanwege ingrijpende werkzaamheden op de Middenweg kan deze aanpassing pas na de zomer van 2026 worden doorgevoerd. Tot die tijd blijft de huidige route naar het Amstelstation gehandhaafd.



Figuur 12: herstel route lijn 41

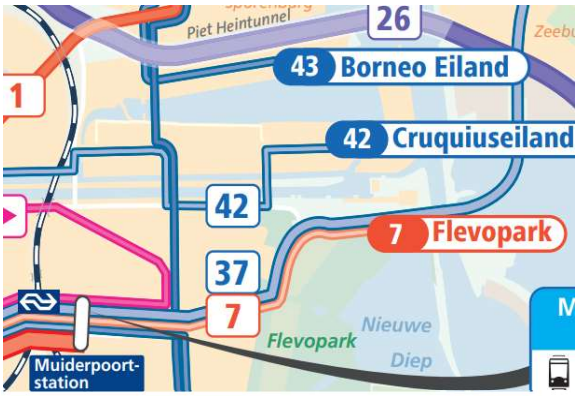
4.1.6 Aanpassing bushalte Gaasperplas

Bij metrostation Gaasperplas zijn voor de doorgaande lijn 360 haltes gerealiseerd op de Langbroekdreef. Door ook lijn 47 op deze haltes te laten halteren is het mogelijk deze lijn te versnellen. Ook voor lijn 49 geldt dat we deze niet meer bij metrostation Gaasperplas laten halteren. Daarmee kan deze lijn 1 tot 2 minuten per richting versneld worden. De overstap naar de metro verplaatst naar metrostation Kraaiennest evenals de overstap met lijn 47.

4.1.7 Lijn 22 / Lijn 42 - Cruquiuseiland

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 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 in 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 uitgroen 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 Cruquiuseiland in het Oostelijk Havengebied bedienen. Het is lang de wens van de bewoners van het Cruquiuseiland 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



Figuur 13: route lijn 42

het aanpassen van de infrastructuur. Daarbij gaat GVB uit van de route zoals in de figuur weergegeven.

Vanaf de halte Veelaan wordt de route verlegd via de Zeeburgerdijk naar het Cruquiuseiland. Zoals aangegeven is bovenstaande route aanpassing alleen mogelijk na aanpassing van de infrastructuur. Het is nog niet duidelijk of deze aanpassingen al in december 2025 gereed zullen zijn. Totdat de aanpassingen doorgevoerd zijn zal lijn 42 via de huidige route van lijn 22 naar het Muiderpoortstation blijven rijden.

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 goed alternatief voor deze verbinding.

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 Bijlmer rijdt lijn 44 via de Burgemeester Bickstraat. GVB heeft de wens om de routes 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.



Figuur 14: aanpassing route lijn 44

Om deze route aanpassing mogelijk te maken is echter wel aanpassing van de infrastructuur nodig. In overleg met de gemeente Diemen zal bepaald moeten worden of en wanneer deze routewijziging doorgevoerd kan worden. Totdat de aanpassingen zijn doorgevoerd houdt lijn 44 de huidige route.

4.1.9 Lijn 49 IJburg – Weesp – Bijlmer Arena

De huidige lijn 49 vormt de directe busverbinding tussen Weesp en Amsterdam Zuidoost. Lijn 49 heeft nu een beperkte dienstregeling waarbij de lijn overdag twee ritten per uur rijdt en niet rijdt in de avonduren en het weekend. In 2026 wordt lijn 49 een volwaardige buslijn die op alle dagen van de week en in de avonduren gaat rijden. Op werkdagen overdag gaat lijn 49 vier ritten per uur rijden om zo Weesp 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.

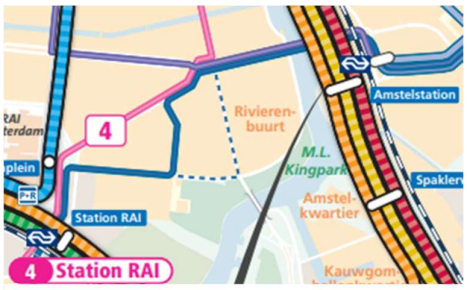
Ook ontstaan betere verbindingen binnen Weesp en tussen Weesp en de overstaphalte Muiden P+R. Tussen station Weesp en Muiden P+R loopt de route via de Korte Muiderweg. Op de langere termijn geeft GVB de voorkeur aan een route die meer centraal door de wijk Weespersluis loopt om zo ook deze wijk beter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



Figuur 15: route lijn 49

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.



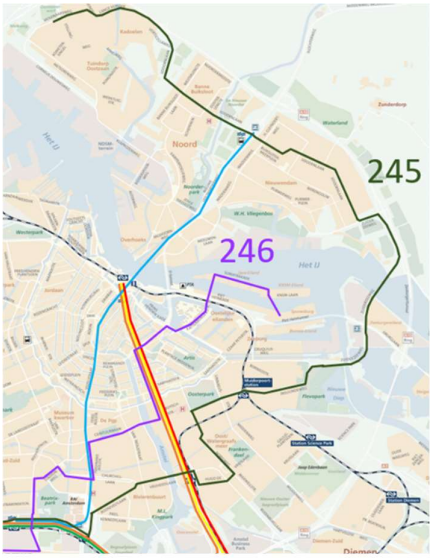
Figuur 16: mogelijke route via de Rijnstraat

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.

Ten westen van Station Zuid gaat lijn 62 een kortere route rijden naar het Hoofddorpplein en Station Lelylaan. De haltes die voor lijn 62 vervallen worden alle ook bediend door lijn 24 en diverse streekbuslijnen. Tramlijn 24 krijgt in dit jaarplan Vervoer een grote impuls, waardoor het VU Medisch Centrum nog steeds hoogfrequent bediend wordt. Tussen het VU Medisch Centrum en station Zuid rijden ook diverse streekbuslijnen.

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 kostbaar om te rijden vanwege de personeelskosten die hoger zijn dan normaal en de lege rit terug richting Amsterdam. De betreffende verbindingen zijn niet voorgeschreven in nieuwe Programma van Eisen maar hebben zeker een rol voor werknemers of luchtreizigers die vroeg in de ochtend op Schiphol moeten zijn.



Figuur 17: huidige routes lijn 245 en 246

Het nieuwe PvE en het Ontwikkelplan waren voor GVB aanleiding deze lijnen 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. Onderstaand alleen nog een voorstel voor aanpassing van de lijnen 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	5:52	6:22	5:37	5:52	6:22	5:37	5:52	6:22
	58	30	35	44	28	35	47	29	45
246	5:29	5:44		5:29	5:44		5:29	5:44	
	26	13		25	12		24	15	

Aangegeven is de hoogste bezetting per rit, de aangegeven tijd is de aankomsttijd op Schiphol Plaza.

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 niet meer te rijden vanaf Molenwijk maar te starten in Banne Buiksloot. Op het vervallen deel stappen maar enkele reizigers in en de kortere route maakt het mogelijk om de ritten iets te vervroegen.



Figuur 18: gewijzigde route lijn 245

De twee ritten van lijn 246 komen te vervallen. Deze hebben het minste aantal reizigers. Voor een deel van deze reizigers is lijn 245 een alternatief om op een vergelijkbare tijd op Schiphol aan te komen. Vanuit Amsterdam Zuid is de vroege trein naar Schiphol een goed alternatief.

De tijden van de ritten van lijn 245 worden aangepast voor een betere verdeling van de reizigers over de verschillende ritten. Aangegeven in de tabel zijn de huidige en nieuwe aankomsttijden op Schiphol Plaza, deze tijden gelden voor alle dagen van de week.

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

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 en 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.

4.2 Nachtlijnen

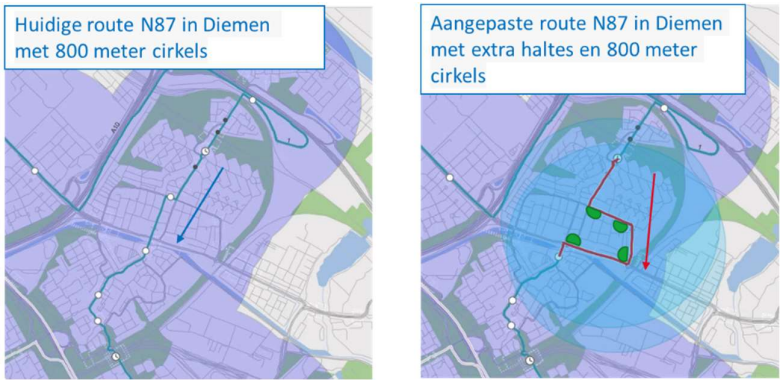
Voor het nachtnet kiest GVB bewust voor een beperkt aantal aanpassingen. In de fasering van de realisatie van de vervoerkundige Ambities uit het PvE is het aanpassen van het nachtvervoer onderdeel van de tweede fase. In het volgende Ontwikkelplan worden hiervoor voorstellen opgenomen.

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 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 krijgt lijn N87 een gelijke heen- en terugroute binnen Zuidoost wat zorgt voor duidelijkheid voor de reiziger.

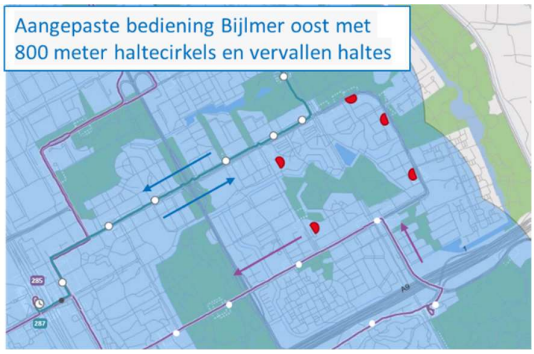
4.2.2 Lijn N87 route aanpassingen

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. Mogelijk kan voor de aanpassing van nachtlijn N87, gezien het geringe aantal reizigers, volstaan worden met een tijdelijke eenvoudige oplossing.



Figuur 19: route aanpassing N87 in Diemen

Een tweede route aanpassing op lijn N87 stellen we voor binnen Zuidoost. In de huidige lijnvoering wordt het gebied rond metrostation Kraaiennest met twee nachtlijnen bediend: N85 en N87. Voorstel is om lijn N87 te verkorten door deze vanaf metrostation Ganzenhoef direct over de Bijlmerdreef naar station Bijlmer Arena te rijden. Het aantal reizigers op de vervallen haltes is gering en de belangrijkste halte Kraaiennest blijft bediend met lijn N85. In de onderstaande tabel het aantal in- en uitstappers per week op de betreffende haltes.



Figuur 20: route aanpassing N87 Zuidoost

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	

Vanwege het vervallen van lijn N86 en om de lijnvoering eenduidiger te maken, gaat lijn N87 ook in de richting Centraal Station via de Bijlmerdreef 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 zal zijn vanaf de zomer van 2026.

5 Intervaltabel

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 dienstregeling is aangepast.

5.1 Interval metrolijnen

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

Intervaltabel Jaarplan Vervoer 2026 versie: 19-2-2025

Geldig van zondag 14 december 2025 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 avonduren kunnen afwijkende intervallen van toepassing zijn. Dit binnen de grenzen zoals in het PvE en in geldende ontheffingen voorgeschreven.

		Werkdag								Zaterdag								Zondag							
Lijn	Periode	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	Voorjaar 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	Voorjaar 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	Voorjaar 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	Voorjaar 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	Voorjaar 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. Belangrijkste aanpassing van de tramlijnen in 2026 is de 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 en 17 geldt dat deze lijnen elk maximaal 8x per uur rijden vanwege de capaciteit van de Leidsestraat. Dat komt overeen met een 7,5 minuut interval.

Intervaltabel Jaarplan Vervoer 2026 versie: 19-2-2025

Geldig van zondag 14 december 2025 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 avonduren kunnen afwijkende intervallen van toepassing zijn. Dit binnen de grenzen zoals in het PvE en in geldende ontheffingen voorgeschreven.

		Werkdag								Zaterdag								Zondag							
Lijn	Periode	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
1	Basis 2026	15	6	7,5	7,5	6	7,5	10	15	15	10	7,5	7,5	7,5	10	10	15	12	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	6	6	7,5	10	15	15	10	6	5	5	7,5	10	10	10	10	6	6	6	7,5	10	10
	Zomer 2026	15	7,5	7,5	6	6	7,5	10	15	15	10	6	5	5	7,5	10	10	10	10	6	6	6	7,5	10	10
4	Basis 2026	15	15	15	15	12	15	15	15	15	15	12	12	12	15	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	15	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																								
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	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15
	Zomer 2026	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	10	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	10	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	10	7,5	7,5	10	15	15	15	15	10	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	6	6	7,5	10	15	15	10	6	5	5	7,5	10	10	10	10	6	6	6	7,5	10	10
	Zomer 2026	15	10	7,5	6	6	7,5	10	15	15	10	6	5	5	7,5	10	10	10	10	6	6	6	7,5	10	10
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																								

5.3 Interval buslijnen

Intervaltabel Jaarplan Vervoer 2026

versie: 12-3-2025

Geldig van zondag 14 december 2025 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 avonduren kunnen afwijkende intervallen van toepassing zijn. Dit binnen de grenzen zoals in het PvE en in geldende ontheffingen voorgeschreven.

		Werkdag								Zaterdag								Zondag							
Lijn	Periode	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	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
21	Basis 2026	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	10	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	10	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
33	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	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
34	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
36	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
37	Basis 2026	10	7,5	10	10	7,5	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
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
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	15	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	20	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	15	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	15	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	20	30	30	30	30	20	20	20	30	30	30
	Zomer 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	20	20	20	20	20	30	30	30	30	20	20	20	30	30	30
44	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
47	Basis 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Zomer 2026	30	15	15	15	15	15	30	30	30	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
48	Basis 2026	15	5	10	10	7	10	20	20	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	15	15	15	15	30	30
	Zomer 2026	15	7,5	10	10	7,5	10	20	20	30	15	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	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
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	30	20	20	30	30	30
	Zomer 2026	15	12	15	15	12	15	30	30	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	20	20	30	30	30
360	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	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	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10
	Zomer 2026	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10
369a	Basis 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
	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 = Sloterdijk-Belgieplein, 369a = Belgieplein-Schiphol

5.4 Nacht- en spitslijnen

Intervaltabel Jaarplan Vervoer 2026

versie: 12-3-2025

Geldig van zondag 14 december 2025 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 avonduren 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*															

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

Nachtlijnen

Lijn	Periode	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Vr*	Vr**	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 Infrastructuur aanpassingen

Om de verschillende voorstellen uit dit Jaarplan Vervoer in te kunnen voeren is op diversie locaties aanpassing van de infrastructuur nodig. In de onderstaande tabel de benodigde aanpassingen per lijn.

Deze tabel moet nog verder worden aangevuld.

Lijn	Waar	Wat
26	IJburg	Aanleg van de verlenging lijn 26 naar een nieuw tijdelijk eindpunt. Naar verwachting gereed eind 2025.
36	Amsterdam Molenwijk	Verbeteren kwaliteit halte Standerdmolen
42	Amsterdam Oost	Geschikt maken van de route op en naar Cruquiuseiland voor busvervoer, aanleg haltes
44, N87	Diemen	Geschikt maken van de Prinses Beatrixlaan en Prins Bernardlaan voor het rijden met bussen in beide richtingen. Aanleg van haltes nodig.
62	Amsterdam Rivierenbuurt	Geschikt maken van de route via de Rijnstraat voor betrouwbaar busverkeer, aanleg van haltes