

**Aan:**  
**De directie van GVB**

**Cc:**  
**Het dagelijks bestuur van  
de Vervoerregio Amsterdam**

<b>Datum</b>	12 maart 2025	<b>Onderwerp</b>	Advies Concept vervoerplan GVB 2026
<b>Uw kenmerk</b>			
<b>Ons kenmerk</b>	20250312-RAR/ConceptVP-GVB-2026		

Geachte directie van GVB,

Graag brengt de Reizigers Advies Raad (RAR) een advies uit over het Concept-vervoerplan GVB 2026.

De RAR gaat ervan uit dat het Vervoerplan 2026 een duidelijke stap vooruit moet bieden om de afvlakking in het openbaar vervoer, zichtbaar in vorige vervoerplannen, te keren. De RAR ziet gelukkig in uw voorstellen verbeteringen voor het ov-netwerk in de concessie Amsterdam. Wij hebben echter zeker ook een aantal aandachtspunten die wij u hieronder graag meegeven.

GVB geeft aan met de Vervoerregio Amsterdam gesproken te hebben over de interpretatie van de eisen uit de nieuwe concessie, die nog verleend moet worden. De RAR ziet hierin kansen om mogelijke eisen uit de nieuwe concessie met enige vrijheden tegemoet te treden als dat in het belang van de reizigers is en komt hier verderop in de adviezen op terug.

Goede ontwikkelingen zijn de voorstellen om beide tramlijnen uit Amstelveen en Uithoorn door te laten rijden de stad in voorbij station Amsterdam-Zuid. Verder het herstel van de volledige route van buslijn 41 en verbeteringen in Amsterdam Noord. Ook doet GVB voorstellen om de wijk Cruquius te ontsluiten en om lijn 49 naar Weesp een volwaardige bediening te geven en door te trekken vanaf Weesp naar IJburg.

Tegelijk ziet de RAR een aantal nadelen in de voorstellen van GVB, die ons inziens nog bij te sturen zijn. Allereerst de halfuurs-frequenties die op veel buslijnen, ook in de vooravond en weekend, doorvoert. Dit is naar onze overtuiging voor het openbaar vervoer in een stedelijk verdicht net de voorbode voor verdere achteruitgang. Lage frequenties werken ontmoedigend. De RAR adviseert met klem om hier zoveel mogelijk vanaf te zien en dit zeker te doen in de vroege avond en de zaterdag.

Verder valt op dat GVB nu reeds aan een eis van de Vervoerregio voor hogere frequenties voor de metro gaat werken, maar niet spreekt over hogere frequenties voor drukke tram- en buslijnen in 2026 en de jaren daarna. Op verschillende lijnen zijn de trams en bussen structureel zeer zwaar belast. Frequenties zijn de afgelopen jaren bovendien afgeschaald vanwege corona en personeelstekort. Nu wordt het tijd voor opschalen. Wij missen dit absoluut in uw voornemen voor 2026.

Ook is het nog altijd een groot gemis dat er op doordeweekse dagen geen nachtbediening is. Dat past niet bij een stad als Amsterdam met een toenemende tendens naar een 24-uurs economie. Wij zien in andere, vooral ook Duitse steden met vaak vele malen minder inwoners, wel een volwaardig nachtnet. Als het al niet haalbaar is een volledig zevendaags nachtnet door te voeren, laat u dan in ieder geval dagelijks wel de eerste nachtritten rijden. Dit ook, nu de vele tramlijnen al vroeger eindigen dan een aantal jaren geleden. Eveneens vraagt het om latere ritten van de laatste ritten van de drukste tram- en buslijnen, mede om aansluiting te bieden op late intercity treinen op de stations Centraal en Zuid.

In het onderstaande wordt per vervoermiddel het advies nader uitgewerkt.

### **Metro**

Weliswaar geeft u aan dat veranderingen bij de metro het Vervoerplan 2027 betreffen, maar deze mogelijke wijzigingen vergen een dusdanig lange voorbereidingstijd, dat een RAR-advies volgend jaar over Vervoerplan 2027 waarschijnlijk als mosterd na de maaltijd komt. Voor een goede advisering over wijzigingen van het metronetwerk is nu een adviesaanvraag aan de RAR noodzakelijk.

In de thans aangegeven opties van de Vervoerregio Amsterdam voor ontvlechting worden ook opties meegenomen die strijdig zijn met het PvE voor de nieuwe concessie, ofn strijdig zijn met bestuursakkoorden met en toezeggingen aan de gemeenten Amstelveen en Uithoorn, gedaan na de routewijziging van metrolijn 51 in Amstelveen en bij het instellen van lijn 25. De betrokken gemeenteraden hebben toen bestuurlijk keihard de toezegging gekregen van de Vervoerregio dat de verbinding tussen station Zuid en het Amstelstation zou worden geborgd. Bespreekbaar maken van varianten die dit los laten, wekken niet de indruk van het behoorlijk nakomen van bestuurlijke afspraken.

De RAR adviseert GVB om zich meer vrijheden te permitteren in te onderzoeken opties en om frequentieverhoging niet als dogma maar als optie mee te nemen bij het vergelijken van voor- en nadelen van varianten. De RAR adviseert allereerst om de optie behoud van het huidige metronetwerk toe te voegen aan de door de Vervoerregio aangegeven opties voor ontvlechting. Voorts adviseert de RAR om veel meer data en gegevens beschikbaar te stellen. Daarbij gaat het er om voor het huidige metronetwerk niet alleen 2025 mee te nemen, maar ook de bediening van het metronetwerk in 2019 in de pre-coronaperiode, met aantallen reizigers en frequenties. In enkele ontvlechtigingsvarianten gaan op deeltrajecten de frequenties zelfs omlaag ten opzichte van de situatie nu en 2019, zonder dat dit duidelijk wordt uit de tot nu toe door de Vervoerregio gepresenteerde informatie. Alle opties dienen te worden voorzien van cijfers met aantallen reizigers per traject van de metro, van de belangrijkste vervoersrelaties met de metro, de (verwachte) aantallen overstappers bij veranderende lijnvoering, veranderende reistijden voor de reizigers en de frequenties per deeltraject. Tevens dienen gegevens over de overstap van de trein en van belangrijke regionale buslijnen op de metro vermeld te worden, per station. Tot slot is opheldering nodig dat in de toekomst structureel niet langer ook korte metrotreinen ingezet blijven worden, waardoor zelfs bij hogere frequenties de totaal aangeboden capaciteit op de desbetreffende lijnen en tijdstippen alsnog afneemt.

Ook mist de RAR bij de desbetreffende ontvlechtigingsvarianten wat er gebeurt met het overstapstation Van der Madeweg. In de huidige vorm en opzet is dit als overstappunt ontoereikend en ontbeert alle voorzieningen voor een soepele en vooral beschutte cross platform overstap. Dit geldt al helemaal indien vanaf richting RAI naar de richting Amstelstation zou moeten worden overgestapt en omgekeerd.

### **Tram**

De RAR is verheugd dat aan het eerder door ons naar voren gebrachte advies, om de lijnen 5 en 25 de stad in te laten rijden, invulling wordt gegeven. Wij zien dat de volledige route van lijn 3 bediend blijft en kunnen ons vinden in het aanpassen van de lijnvoering daarvan. De RAR adviseert daarbij nog

enkele varianten uit te werken voor verdere verbetering wat betreft de te verwachten aantallen reizigers, de frequenties van de betrokken tramlijnen en de benodigde inzet aan trammaterieel.

De RAR blijft bij de voorkeur uit een eerder advies om tramlijn 25 uit Uithoorn, die een drukke R-netbuslijn verving, via het Leidseplein te laten rijden. De vervoerwaarde van deze lijn voor Uithoorn en het zuidelijk deel van Amstelveen zou daarmee aanmerkelijk toenemen.

Dan zou lijn 5 de door GVB voorgestelde route naar Amsterdam-Oost kunnen rijden. Wij constateren dat het GVB dat ook zo ziet en ondersteunen u in uw voorkeur.

De RAR adviseert om ook alternatieve opties voor de doortrekking uit te werken.

Allereerst de optie om tram 25 of 5 vanuit het Leidseplein de route via de Leidsestraat naar CS te geven en het traject naar Westergasfabriek door een andere lijn te laten bedienen. Waarbij ons kunnen voorstellen dat deze verbinding vooralsnog door lijn 24 wordt ingevuld. Dat past waarschijnlijk beter bij de reizigersbehoefte en bij de benodigde frequenties voor lijn 24. Aangezien die anders hoog moeten zijn tussen Concertgebouw en CS en feitelijk te hoog worden tussen Concertgebouw en de VU in relatie tot het aantal passagiers. Voor lijn 25 of 5 zou het juist een extra stimulans zijn voor een HOV-frequentie (in de toekomst, na voltooiing van de werkzaamheden aan de Oranje Loper, als lijn 17 niet meer via de Leidsestraat hoeft te rijden).

Een punt waar de RAR absoluut zwaar aan hecht is om weer een reguliere tramlijn door de Ferdinand Bolstraat en de Vijzelstraat te laten rijden. Voor bediening van met name de Albert Cuypmarkt en het Muntplein. Voor veel geld is de traminfrastructuur daar vernieuwd en was de bezetting van lijn 24 op dit traject goed toen die nog naar CS reed. Wij hebben nagedacht over opties die er zijn om dit te realiseren. Wij zouden deze graag met u verkennen.

Voor de kortere termijn kan in de optie om lijn 24 naar de Westergasfabriek te leiden (i.p.v. lijn 5) deze lijn ook de huidige route blijven rijden van de VU tot het Weteringcircuit (bediening metrostation De Pijp en Albert Cuypmarkt) met vanaf daar een route via Leidseplein naar de Westergasfabriek.

GVB stelt voor om een spitslijn 6 in te stellen tussen Westwijk en Parnassusweg, naar een nog aan te leggen extra spoor bij de bestaande tramhalte. De RAR adviseert om bij de hiervoor benodigde werkzaamheden ook twee wisselverbindingen met de Boelelaan aan te leggen in beide richtingen, zodat lijn 24 ook kan doorrijden naar deze halte/eindpunt bij de Parnassusweg. Lijn 24 wordt reeds bediend met hiervoor geschikt tweerichtingsmaterieel. Nu zien wij dat tussen station Zuid en de VU veel reizigers de toch al druk bezette Connexxion bussen naar Haarlem gebruiken. Deze lijn 24 bij de Parnassusweg voorziet absoluut in een behoefte en geeft ook reizigers vanuit Buitenveldert en Amstelveen, met overstap bij de Parnassusweg, weer een verbinding naar de VU. Ook zullen met die wisselverbindingen meer omleidingsmogelijkheden ontstaan.

Lijn 12 biedt compensatie voor de westtak van lijn 3. Wel adviseert de RAR de reizigersinformatie (Website, App, Driss, in het voertuig) op orde te hebben zodat een overstap op Ceintuurbaan of Roelof Hartplein tussen de lijnen 5, 12, 24 en 25 soepel verloopt.

Tegen de omwisseling van de lijnen 1 en 7 in oost heeft de RAR geen bezwaar. Voor de woningbouw op Oostburg en de overstap op Rietlandpark op lijn 26 is de hogere frequentie van lijn 1 aantrekkelijk, terwijl Oost al meerdere tramlijnen heeft.

De RAR hoopt met u dat in Vervoerplan 2026 de doortrekking van lijn 26 in IJburg gerealiseerd kan worden.

## **Bus**

De RAR is positief over buslijn 21 naar de Eendracht, lijn 18 naar bedrijvenpark en nieuw woongebied Riekerpolder/Schinkel, de terugkeer van lijn 41 naar Muiderpoort, een betere ontsluiting van Diemen

met lijn 44, lijn 49 ook 's avonds en in het weekend en lijn 62 via de Rijnstraat. Hieronder richt het RAR-advies zich op de verschillende stadsdelen.

#### Noord:

Het voorstel voor lijn 36 is een verbetering.

De RAR adviseert het instellen van een buslijn tussen station Noorderpark en het Oostveer. Er is thans al veel bedrijvigheid, horeca en uitgaansgelegenheid in het Hamerkwartier zonder ov en ook het Oostveer mist een ov-aansluiting in Noord. Vanaf het Azartplein is er een goede ov aansluiting op de pont, in Noord staat de ov reiziger in de rimboe. Advies: doortrekken lijn 34.

Het eindpunt lijn 38 bij de busgarage Noord is voor de passagiers van geen enkel nut. De RAR adviseert doortrekken naar metrostation Noorderpark, zodat verschillende wijken westelijk van het NH-Kanaal een directe verbinding met dit metrostation krijgen.

#### Oost

Op zich is het goed om gebied Cruquius te ontsluiten met ov. De vraag is echter of de aanleg van 2 voetgangersbruggen over de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal naar de tramhalte Flevopark lijn 7 (1) en tram/bushalte Insulindeweg (lijnen 7 (1) en 37) al niet in deze behoefte kan voorzien. Dan is de route van lijn 42 niet nodig, of hoeft minder frequent te zijn.

De RAR vindt lijn 42 naar Cruquius i.p.v. de huidige route van lijn 22 naar Muiderpoort geen goed voorstel. Problematisch is dat de Oostelijke Eilanden en het westen van Cruquius hun verbinding met de Javastraat en station Muiderpoort verliezen. De Oostelijke Eilanden zijn straks zelfs alleen nog maar te bereiken via het Centraal Station, wat haaks staat op het netwerk dat het GVB wil bieden. De RAR adviseert om de route van lijn 22 in Oost te handhaven. De RAR ziet als alternatieve opties voor Cruquius, waarbij ook de relatie met Muiderpoort van belang is:

- Buslijn 41 doortrekken vanaf Muiderpoort naar Cruquius, met behoud van de huidige route van lijn 22.
- Lijn 40 na een lus naar station Muiderpoort verder naar Cruquius, met behoud van de huidige route van lijn 22.
- Lijn 43 doortrekken naar Cruquius, na eerst de lus Borneo-eiland, en geen 42 naar Cruquius en behoud van lijn 22. Reizigers vanuit Cruquius zijn langer onderweg naar CS door het lusje over Borneo-eiland, maar krijgen dan wel een busverbinding.

#### Zuid:

- De RAR adviseert om lijn 65 weer in te stellen tussen Amstel en Zuid, aangezien dit vroeger een drukke lijn was. Next best is het koppelen van lijn 62 en 65 bij het Amstelstation tot doorgaande lijn.

#### Zuidoost:

- Het wisselen van de lijnen 41 en 47 is op zich positief voor de bediening van de Bijlmerdreef, maar lijn 41 verliest dan 2 overstappunten op de metro. De RAR adviseert om lijn 41 een korte lus langs metrostation Kraaiennest te geven. Dit maakt tevens een knooppuntontwikkeling bij Kraaiennest mogelijk voor overstap op de metro en tussen de buslijnen 41, 47, 49 en 360, alsmede ontsluiting van de nieuwe bibliotheek.
- De RAR adviseert om de route van lijn 360 te verleggen langs metrostation Kraaiennest i.p.v. station Gaasperplas. Dit sluit ook goed aan bij de knooppuntontwikkeling en de nieuwe bibliotheek. De reistijd IJburg – Bijlmer-Arena blijft waarschijnlijk net zo lang als nu.
- Er is nu geen overstap mogelijk van lijn 41 op lijn 360. Dat is onhandig als je snel naar het AMC wilt. Met het knooppunt Kraaiennest kan dat wel. Ook is een optie om lijn 360 tevens een halte bij Hogevecht te geven voor een overstap op lijn 41.

- De RAR adviseert om bij metrostation Gaasperplas een extra uitgang te bouwen aan de noordzijde, direct bij de nieuwe halte voor lijn 47. Dat is korter en sociaal veiliger.

#### Weesp:

- Lijn 49 zou in Weesp via Hogeweijse laan en Leeuwendeldseweg kunnen rijden en daarmee ook Weepersluis-West kunnen bedienen met enkele haltes. Waaronder een halte aan de noordzijde van Station Weesp.

#### Nieuw-West:

- De RAR begrijpt het voorstel om op buslijn 369 tussenritten te rijden van Sloterdijk tot Nieuw Sloten. De RAR adviseert om de tussenritten tot (nabij) de halte Anderlechtlaan te laten rijden voor een overstap op de Connexionlijnen naar Schiphol. Zodat ook in de daluren meer reismogelijkheden naar Schiphol blijven bestaan. De RAR vraagt zich af of tussenritten naar Nieuw Sloten met lijn 61 zijn overwogen.
- De RAR ziet veel potentie in het beter benutten van lijn 369 voor de interne vervoerbehoef ten binnen Nieuw-West en de verbinding met de nieuwbouw rond Sloterdijk. Daarbij adviseert de RAR om een alternatieve route van lijn 369 in Slotermeer uit te werken, via de Burgemeester De Vlugtlaan en de Burgemeester Fockstraat. Ook adviseert de RAR om enkele haltes aan deze lijn toe te voegen, in Nieuw Sloten en bij het eindpunt van lijn 7 of het Sloterparkbad. Dit alles zal leiden tot meer passagiers.
- Gelet op de gepresenteerde vervoercijfers adviseert de RAR om een extra vroege rit van lijn 245 toe te voegen.

#### **Nachtnet**

- De RAR adviseert de terugkeer van nachtlijnen door de week, tenminste de eerste ritten na middernacht en ritten 's ochtends vroeg. Dat geldt ook voor toevoeging van vroegere ritten op de (spits-)lijnen naar Schiphol.
- De RAR adviseert tevens om latere ritten toe te voegen aan de drukker tram- en buslijnen vanaf CS en station Zuid.

Zoals GVB aangeeft is het voorstel voor het Vervoerplan 2026 een concept. De RAR is graag bereid tot nadere toelichting en om verder in gesprek te blijven met GVB over verbeteringen in het Vervoerplan 2026. Aannemende dat er nog een adviesaanvraag voor het definitieve voorstel aan het DB-VRA volgt.

De RAR ziet met belangstelling uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,  
namens de Reizigers Advies Raad



Bart Drenth  
Voorzitter