

Aan:  
Directie GVB en  
Leden Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam

Datum 20260310  
Uw kenmerk 20260310-1  
Ons kenmerk

Onderwerp RAR advies Jaarplan Vervoer 2027 GVB

Geachte dames en heren,

Graag reageert de Reizigers Adviesraad (RAR) op het aan ons voorgelegde Jaarplan Vervoer 2027. Wij benoemen eerst als overzicht de aspecten die wij aan de orde stellen en geven daarop vervolgens de toelichting.

1. Ambitieniveau: wij missen de connectie tussen meer aanbod en wat daarmee aan extra aantallen reizigers wordt beoogd. De RAR zet in op een groei van 10%.
2. Frequenties: Voor de RAR zijn frequenties in de daluren en avond van een half uur voor een bus in de stad onacceptabel laag. Ook in vakantieperiodes dienen hogere minimumfrequenties voor bus en tram te worden afgesproken.
3. Knooppuntontwikkeling: wij doen voorstellen voor station Lelylaan, Anderlechtlaan, Kraaiennest, Sacharovlaan en de ponten in Noord. Graag ziet de RAR hoe u de verknoping hier gaat invullen wat betreft directe aansluitingen.
4. Bediening binnenstad, zeer onbevredigend dat de Vijzelstraat onbediend blijft. De RAR maakt zich zorgen over de Utrechtsestraat.
5. Bediening nieuwbouwwijken: zorg over de met name Amstel III, de corridor Bijlmer-Arena - Amstelkwartier – Zuid, Nieuw-West en Weesp.
6. Impact werkzaamheden en opbrekingen: aangeven wat de gevolgen zijn voor het lijnennet en bedieningsniveau in 2027. Hier gaat het veelal om geplande tijdelijke buitendienststellingen, waar wij met u sinds kort vooraf de afstemming over hebben.
7. Basismobiliteit: ons blijft onhelder wat de VRA u als ambitie meegeeft.
8. Onduidelijk blijft hoe u de voorbereiding ter hand neemt om infrastructuur aan te passen om de jaarplannen vervoer 2028 e.v. mogelijk te maken.

## 1. Ambitieniveau

De reactie die de RAR hier geeft bouwt voort op wat door ons in het advies over het PvE voor de concessie eerder is geadviseerd en recent als commentaar is meegegeven op het Ontwikkelplan 2025 - 2027. De Jaarplannen Vervoer dienen gericht te zijn op het aantrekken van veel meer reizigers. U spreekt over verhoging in het aanbod van 4 procent, maar geeft niet aan wat u aan extra aantallen reizigers wil realiseren. Wij wijzen erop dat in betrekkelijk korte tijd Amsterdam 15% meer inwoners

heeft gekregen. Een groei die verder doorgaat, waarbij het beleid gericht is op een autoluwe stad. Het OV-gebruik is niet meegegroeid, terwijl het aantal auto's in de stad nog steeds toeneemt. Bij het PvE adviseerde de RAR OV x 2, wat neerkomt op jaarlijks rond 10 procent toename aan reizigers. In 2026 hebben wij dit percentage ingebracht in de reactie op het toen voorliggende jaarplan. U gaf toen aan dat dit niet zo snel te verwezenlijken viel. We zijn inmiddels een jaar verder. Het wordt in deze concessieperiode wat ons betreft tijd om hierop stappen te zetten, dus wij herhalen de doelstelling van 10% toename en zien hierop graag uw reactie, ook op welke soort reizigers u mikt en waar.

## 2. Frequenties

De voorstellen voor de lage frequenties 's avonds, in weekenden en tijdens vakantieperiode zullen een neerwaartse spiraal in gang zetten in het gebruik van het openbaar vervoer. Bij langere intervallen dan 15 minuten maken reizigers niet meer 'zomaar' van het OV gebruik maar moeten ze hun gedrag naar de dienstregeling gaan richten, wat betekent dat een deel afhaakt, zeker wanneer het een overstapreis met zo'n laagfrequente lijn betreft. HOV-lijnen zouden ook 's avonds en in het weekend vaker dan om de 15 minuten moeten rijden, en de overige lijnen die essentieel zijn voor de ontsluiting van wijken nooit minder vaak dan om de 15 minuten. Hoe ziet u wat dit betreft de relatie tot de bij het vorige punt benoemde punt, dat we juist naar toename in reizigers moeten streven?

Op veel plekken bieden de lijnen van andere vervoerders, ook binnen Amsterdam, hogere frequenties dan de voorgestelde zeer magere halfuur diensten die GVB in de avonden en weekenden wil aanbieden. Moeten die lijnen van andere vervoerders dan op verschillende plekken (soms mede door samenloop van meerdere lijnen op een traject in de stad) het gat gaan vullen? Maar dit soort lage frequenties van GVB kan natuurlijk niet de bedoeling zijn.

De RAR ziet 2 opties: of de VRA gaat EBS, Connexxion, Keolis uitnodigen om in de avonden en weekenden hun lijnen vanaf stations en knooppunten verder de stad in te laten doorrijden over een aantal GVB-routes om de gaten in de frequentie van GVB op te vangen (bijvoorbeeld CXX 382 of EBS 395 vanaf Sloterdijk via lijn 15 naar station Zuid, Keolis vanaf Bijlmer-Arena op de Bijlmerlijnen; EBS in Noord vanaf metrostation Noord, etc.).

De andere en preferente optie die de RAR adviseert is:

- Kwartierdiensten op de buslijnen in de avonden en de weekenden. Hier mag dan alleen van afgeweken worden als aantoonbaar een bestemming 's avonds geen vervoer behoeft, bijvoorbeeld bij onderwijsinstellingen of ziekenhuizen die 's avonds laat geen bezoekers trekken.
- De VRA wil stadsdeelcentra beter bedienen. Dan gaat het vooral over de grote winkelcentra, maar ook de grote stations. Die trekken juist in de weekenden meer verkeer. Passen bijvoorbeeld halfuur frequenties op zondag op de lijnen in Zuidoost bij bediening van de Amsterdamse Poort en Bijlmer-Arena?
- Wat is het nut van hogere metrofrequenties als veel reizigers gedwongen zijn over te stappen van/naar buslijnen die om het half uur rijden?
- In de zomervakantie dienen deze buslijnen tenminste overdag om de 15 minuten te blijven rijden. Ook is een duidelijke begrenzing van het begrip zomer en kerstvakantie nodig. Op sommige tijdstippen zou 20 minuten kunnen, als de vervoervraag aantoonbaar heel laag is.
- De metro zou als HOV moeten dienen. Daar horen in de weekenden geen frequenties om het kwartier bij tot 11:00 en na 20:00 uur. De gehanteerde frequentie overdag moet eerder beginnen en langer doorgaan. Dat laatste is ook doordeweeks een probleem.
- De tramlijnen zijn over het algemeen de drukkere lijnen. Daarvoor adviseert de RAR overdag een minimumfrequentie van 10 minuten en zeker ook in het weekend. In de vakantieperiodes is het afschalen tot 15 minute diensten te mager. Dat zou tenminste elke 10-12 minuten

moeten zijn. Dit advies geldt met name voor de frequenties op lijn 4, die wijken te veel af van andere lijnen.

- Nu lijn 25 niet met gekoppelde trams gaat rijden en de VRA en GVB dit als HOV beschouwen, is de vraag waarom de frequenties ook buiten de spits en avonden niet hoger zijn.

### **3. Knooppuntontwikkeling**

Het GVB formuleert in paragraaf 9.2 een aantal goede uitgangspunten, waarbij ook de RAR het belangrijk vindt om de prioriteiten en criteria te hanteren en meer aandacht te geven. Dan moeten er allereerst wel goede knooppunten zijn.

De RAR heeft eerder geadviseerd en herhaalt dit hier met klem, dat het niet toereikend is om naar afzonderlijke lijnen te kijken, maar vooral aandacht te geven hoe die lijnen bij een knooppunt op elkaar aanhaken. Waar liggen de belangrijkste overstap relaties en zorg dus dat er zo min mogelijk wachttijd is. De RAR ziet kansen voor meer knooppuntontwikkeling:

- Station Lelylaan
  - o Dit station is met de komst van de Airportsprinter en de toenemende bebouwing in de omgeving steeds belangrijker geworden. Het bedienen van dit station met lijn 18 juicht de RAR toe.
  - o Niet duidelijk is waarom dit dan niet geldt voor lijn 63. De koppeling in West van lijn 63 aan de route van lijn 62 hoeft net als lijn 18 een bediening van station Lelylaan niet uit te sluiten.
  - o Verder adviseert de RAR om in de avonden en weekenden de dienstregeling van lijn 18 en Connexionlijn 195 op elkaar af te stemmen tussen dit station en de route over de Johan Huizingalaan.
- Anderlechtlaan
  - o Het verlengen van lijn 18 tot in de Riekerpolder/Schinkel is een goede ontwikkeling. Wij adviseren om lijn 18 nog iets verder door te laten rijden tot bij de Anderlechtlaan. Daar kan dan een knooppunt worden gerealiseerd met GVB-lijn 369 en Connexionlijn 397 richting Schiphol.
  - o Op de momenten dat lijn 369 niet met alle ritten doorrijdt naar Schiphol, kunnen de tussenritten tot Anderlechtlaan rijden in plaats van Belgiëplein, om een overstap te bieden op CXX-lijn 397.
  - o De halte Anderlechtlaan kan dan de benaming Nieuwe Meer krijgen. Dat is een toepasselijker gebruik van die naam dan als aanduiding van het nieuwe eindpunt van lijn 18 in de Riekerpolder.
- Schiphol Noord en Osdorp
  - o Koppelen van GVB-lijn 63 aan Connexionlijn 194, zodat vanaf Osdorp - De Aker deze buslijn, of een deel van de ritten, doorrijdt als en via de route van lijn 194 naar Knooppunt Noord. Deze koppeling tot doorgaande lijn Lelylaan – Schiphol Noord kan logistiek snel gerealiseerd worden en zou zelfs tot besparing in exploitatiekosten kunnen leiden, als wachttijden bij eindpunt de Aker vervallen en biedt reizigers uit Amsterdam een directe verbinding met Lijnden en reizigers vanuit Badhoevedorp een verbinding met winkelcentrum Osdorp, dat op zich ook een knooppunt is, hetgeen meer passagiers kan opleveren. De RAR adviseert om dit snel met de VRA en Connexion op te nemen.
  - o De RAR vraagt GVB vooruitlopend op jaarplanen voor 2028 en verder om een visie uit te werken voor de bediening van Nieuw-West en van de knooppunten daar en in de omgeving daarvan. Delen van dit gebied vallen buiten de 400 meter loopnorm uit het PvE van de Concessie, evenals delen van Badhoevedorp in concessie AML. De RAR wil bij die

visie ook de relatie met Badhoevedorp, Schiphol Noord en een mogelijke snelle busverbindingen Haarlem – station Lelylaan betrekken. Evenals een mogelijke doortrekking van lijn 17 van Dijkgraafplein via Akerpoort naar de Aker, de optie bezien of lijn 2 verder door kan rijden in Nieuw-West en de functie van lijn 369 tussen de wijken in Nieuw-West en met station Sloterdijk.

- Kraaiennest

Wij adviseren de aanleg van een knooppunt in Amsterdam Zuidoost bij metrostation Kraaiennest. Dit anticipeert tevens op de komst van de nieuwe grote OBA en ligt ook centraler in de bebouwing dan Gaasperplas. Dit betekent:

- Verleggen van de route van bus 360 komende vanuit IJburg na de A9 rechtsaf naar Kraaiennest (met halte bij het metrostation) en vervolgens via de Karspeldreef naar de route naar Bijlmer-Arena. Voordeel: zowel overstap op de metro als op andere buslijnen en ook bediening van de omgeving van Kraaiennest met snelle route vanuit Bijlmer-Arena en IJburg. De rijtijd tussen IJburg en Bijlmer-Arena blijft naar verwachting met deze route gelijk
  - Lijn 41 vanuit de Karspeldreef/Groesbeekdreef een korte doorsteek naar metrostation Kraaiennest te bieden (vergelijk de oplossing die bij buslijn 18 is ingevoerd naar station Lelylaan), en vandaar weer terug naar de “oude” (sinds vervoerplan 2026) route. Lijn 41 bediende vroeger metrostations Kraaiennest en Ganzenhoef aan de oostkant van Zuidoost, en thans geen enkel metrostation daar. Lijn 41 komt anders alleen nog bij station Duivendrecht, waar nu nog de lijnen 50 en 54 rijden, maar mist daardoor aansluiting op lijn 53 en straks 50 (vanaf 2028).
  - Knooppunt Kraaiennest ook te bedienen door de buslijnen 47 en 49.
  - Dit laat onverlet dat de buslijnen 47 en 49 een halte bij station Gaasperplas dienen te behouden, voor ontsluiting van de woonwijk Nellestein en het Gaasperpark.
- Sacharovlaan in Amstelveen
- Dit is bedoeld als een belangrijk overstaphalte tussen de tramlijnen 6 en 25 en R-netlijn 357. De haltes zijn niet goed bij elkaar gesitueerd en ook mist een droge overstap. De indruk bestaat dat het als overstappunt onvoldoende functioneert. Dit knooppunt dient verbeterd te worden.
- Ponten: Oostveer en NDSM
- De veerponten vallen weliswaar niet onder de concessie, maar vormen wel schakels in het OV-netwerk, mits een overstap op tram en bus mogelijk is.
  - Bij het Oostveer is bij het Azartplein een knooppunt met tramlijn 1 en buslijnen 43 en 62. Aan de noordzijde ontbreekt een busverbinding tussen de Zamenhofstraat en metrostation Noorderpark. Mede vanwege de toenemende uitgaansfunctie van het Hamerkwartier wordt een bus hier node gemist. Die zou juist ook in de avonden en weekenden absoluut voorzien in een nu ontbrekende schakel in het netwerk. Dat kan een GVB-lijn zijn, of in overleg met EBS het doortrekken van lijn 394. Bij dit alles verdient het aanbeveling de frequentie van het Oostveer van nu nog om de 20 minuten op te voeren naar 10 minuten en dit veer ook 's avonds na 22:30 uur te laten varen en ook 's nachts.
  - De steeds drukkere NDSM-veren ontberen in Noord een aansluiting op het busnetwerk. Dat beperkt het voetgangersgebruik van de pont te veel tot direct omwonenden. De RAR adviseert een doorsteek met een GVB-lijn van/naar de Molenwijk heen en terug vanaf de Klaprozenweg/Cornelis Douwesweg met een halte dicht bij de pontsteigers.

Ons blijft opvallen dat u, terwijl lijnen verweven zijn, nog altijd in uw voertuigen geen lijn nummers omroept waarop kan worde overgestapt als die lijnen van een andere vervoerder zijn. U gebruikt, het

voor reizigers volstrekt onduidelijke en nietszeggende woord 'streekvervoer'. Een term uit de jaren zestig van de vorige eeuw toen stad en inderdaad alles daarbuiten gescheiden was. Dat is nu niet meer het geval. Zeker nu diverse streeklijnen, zie ook hierboven, een functie hebben in de stad, zelfs met drukke routes die nu niet door GVB bediend worden en ook omdat het stadsgewest voor de bewoners en gebruikers steeds meer als een gebied functioneert. Maar ten onrechte niet in de presentatie van het OV. De RAR doet met klem een beroep op u om het woord 'streekvervoer' uit uw vocabulaire te schappen en lijnummers te noemen.

#### **4. Bediening binnenstad, met name Vijzelstraat**

In het ontwikkelplan worden suggesties gedaan voor een terugkeer van een tramlijn naar de Ferdinand Bolstraat en Vijzelgracht. De argumentatie in het Jaarplan Vervoer 2027 om dit niet te doen acht de RAR niet erg steekhoudend en ook weinig creatief. Dat lijn 14 een eindpuntvoorziening heeft bij CS is een door GVB zelf gecreëerde situatie, sinds lijn 14 geen eindpunt meer heeft in Oost. Dit wijkt ook af van de bedieningsfilosofie van het CS dat alle tramlijnen daar geen eindpuntvoorzieningen met langere wachttijden hebben, maar na een korte stop weer terugrijden. De huidige lus van lijn 14 in Oost zou tijdelijk zijn, omdat de wisselverbindingen naar station Muiderpoort versleten waren. Die wissels zijn inmiddels hersteld. Verder wordt de komende 5 jaar het spoor van lijn 26 aan de stadszijde niet of nauwelijks gebruikt vanwege de werkzaamheden aan het CS. De langdurige eindpuntvoorziening aan de IJzijde van CS biedt voor de reizigers richting IJburg ook reistijdvoordelen, omdat de tijdrovende lus vanaf CS en de Nicolaaskerk niet hoeft te worden gereden. Kortom, er is wel ruimte mogelijk bij CS voor een lijn vanuit de Vijzelstraat, net zoals vroeger het geval was toen lijn 24 nog wel doorreed.

- Het is niet duidelijk of de voorgestelde frequenties van lijn 24 in de Leidsestraat daadwekelijk worden aangeboden, zolang lijn 17 omrijdt vanwege de stremming op de Rozengracht. De RAR ontvangt graag een toelichting op dit punt.
- De hoge frequentie van lijn 24 is nodig tussen CS en Concertgebouw, op de rest van de route is sprake van overaanbod, zoals u ook zelf stelt. Zeker nu de Beethovenstraat ook door lijn 25 bediend wordt vanaf vervoerplan 2026. Hier gaan 22 trams per uur per richting rijden, op de zaterdagmiddag zelfs 24, dat is een tram per 2½ minuut. Dit terwijl op de splitsingshalte Beethovenstraat/Stadionweg slechts 1 tram tegelijk kan staan. Het is te verwachten dat dit potentiële knelpunt al in 2027 noopt tot een andere oplossing voor de extra ritten van lijn 24.
- Tegelijk is de gewenste hoge(re) frequentie van lijn 5 als een HOV-lijn wenselijk tussen Amstelveen en Leidseplein, maar niet tussen Leidseplein en Westergasfabriek. De RAR heeft in het advies over het PvE al meegegeven om lijn 5 vanaf het Leidseplein via de Leidsestraat naar het CS te laten rijden en lijn 24 vanaf de huidige route, komende vanaf de VU na metrostation De Pijp en Ferdinand Bolstraat bij het Weteringcircuit de binnenring op te laten draaien richting Leidseplein en vanaf daar de route van lijn 5 over te nemen naar Westergasfabriek. De hogere frequentie van lijn 5 past goed bij de bediening tussen CS en Concertgebouw. De wat lagere frequentie van lijn 24 past goed bij het traject naar Westergasfabriek.
- De door u in het ontwikkelplan voorgestelde optie om lijn 24 met tussenritten te laten rijden tot het Concertgebouw en die tussenritten vanaf daar door te laten rijden naar de Pijp is ook nog steeds een optie. Dat zou ook kunnen door aanleg van een wisselverbinding bij het Concertgebouw naar de oude sporen van lijn 16 richting Gabriel Metsustraat.
- Een aanvullende optie, op het advies om de tussenritten van lijn 24 vanaf het Concertgebouw verder richting Vijzelstraat te laten rijden, is om te onderzoeken of ook lijn 16 kan terugkeren tussen CS, via de Vijzelstraat en Concertgebouw via de Lairessestraat naar bijvoorbeeld het Stadionplein (oude eindlus lijn 24, of anders de VU). Samen bieden die lijnen dan een frequente bediening van de Ferdinand Bolstraat, Vijzelstraat en halte Munt met op de uitlopers in Zuid een lagere frequentie.

- De RAR adviseert om in ieder geval per direct te stoppen met het misleidende omroepbericht in de Leidsestraatlijnen dat de halte Keizersgracht het Stadsarchief bedient. Dat is 540 meter lopen, dus voldoet niet aan de loopnormen uit het PvE. De looproute gaat bovendien langs de Keizersgracht met zeer smalle trottoirs, voor zover al beschikbaar als looproute, en zeker niet doenlijk voor mensen die slecht ter been zijn. Hetzelfde advies geldt voor het omroepbericht in lijn 4 die evenmin bij het Stadsarchief stopt.
- De RAR adviseert met klem om lijn 4 te behouden in de Utrechtsestraat en de frequentie te verhogen. Als iets helpt voor de drukte in de binnenstad is het om zoveel mogelijk mensen met metro en tram te vervoeren, de meest zuinige ruimtegebruikers, waarbij de combinatie met fijnmazige bediening en korte loopafstanden ook onnodige loopbewegingen in de binnenstad voorkomt.

## 5. Bediening nieuwbouwwijken

### - Zuidoost:

- o Amstel III: nu er inmiddels 10.000 woningen zijn gebouwd of bijna opgeleverd op Amstel III en er mogelijk nog 5000 bij gebouwd worden, zal GVB aan de eis in het PvE moeten gaan voldoen voor een adequate bus bediening. Dit kan niet overgelaten worden aan de lijnen van Syntus/Keolis. Dus ons advies is om een lijn vanaf Bijlmer-Arena door te trekken via Amstel III naar station Holendrecht.
- o Nu in 2026 bij de Ziggodome en de Johan Cruijff Arena met substantiële nieuwbouw gestart wordt, de nieuwe kern bij Duivendrecht ontwikkeld gaat worden en het Amstelkwartier steeds verder uitbreidt, is het wenselijk om alvast een buslijn in te stellen vanaf Bijlmer-Arena via Holterbergweg (halte bij Ziggodome/nieuwe woningen), Van der Madeweg, Joan Muyskenweg, Utrechtsebrug naar de Rivierenbuurt, met eindpunt bij de RAI of via oude route lijn 65 naar Station Zuid. Dit kan ook de kantoor- en bedrijfspanden ten zuiden van het Amstelkwartier beter bedienen (halte voor de deur van het Parool?).

### - Weesp:

- o Het advies is om lijn 49 in Weesp langs en op termijn door Weespersluis te laten rijden. Dat betekent toevoegen van haltes bij het NS-station aan de kant van Weespersluis en een route westelijk om de wijk Weespersluis heen in plaats van oostelijk, zolang een route door de wijk nog niet mogelijk is. Met haltes om de woonwijk vanuit deze rondweg te bedienen. Lijn 49 moet zich ontwikkelen als verbindende en ontsluitende lijn en niet als HOV met grote halte-afstanden.
- o De RAR hoort ook graag wat de verdere plannen zijn voor de bediening van Weesp, waar in het ontwikkelplan al opmerkingen over zijn gemaakt.

### - Nieuw-West

- o Lijn 61 in Osdorp doortrekken via Tussenmeer, Baden Powellweg, Pieter Calandlaan naar de Molen van Sloten en nabij de Aker, aangezien dit gebied op te grote loopafstand van tramlijn 1 ligt.
- o Lijn 369 stapsgewijs ook een meer verbindende functie geven binnen Nieuw-West, om het stadsdeelcentrum Osdorp en station Sloterdijk beter te bedienen. In Nieuw-West vindt bovendien veel extra woningbouw plaats. Om te beginnen een extra halte aan de noordkant van Nieuw-Sloten en een halte bij het Sloterparkbad. Zodra mogelijk, verleggen van de route van/naar station Sloterdijk via de Burgemeester Fockstraat en De Vlughtlaan in plaats van buitenom via de Haarlemmerweg.

### - Noord

- o Zie de hierboven geschetste noodzaak over de bediening van de veerponten bij NDSM en Oostveer.

- In aanvulling daarop ontvangt de RAR graag meer informatie over de reispatronen in Noord en of er veel reizigers - en op welk station - op de metro overstappen, wat destijds het uitgangspunt van het busnet was.

## **6. Impact werkzaamheden en opbrekingen**

De RAR ziet graag meer uitwerking in het Jaarplan van de vaak langdurige omleidingen, als gevolg van werkzaamheden aan de infrastructuur in de stad, op het aan te bieden lijnennetwerk en voorzieningenniveau. We krijgen uiteraard de stripboeken, maar liggen de werkzaamheden voor 2027 nog op schema?

De belangrijkste impact voor de reizigers is dat ze voortdurend geconfronteerd worden met lijnen die anders lopen, zonder dat daar goede informatie over is. GVB publiceert alleen teksten in verhalende vorm, soms opgedeeld over meerdere afzonderlijke berichten. GVB zou een voorbeeld kunnen nemen aan vervoerbedrijf HTM, waar uitgebreide informatie wordt gegeven, integraal voor alle wijzigingen in hetzelfde stadsdeel, met duidelijke lijnen van de gewijzigde routes.

Ook blijken frequenties nogal eens anders te zijn dan in een jaarplan werd aangekondigd.

- Zo rijdt bijvoorbeeld lijn 13 op dit moment met omleidingen en aanmerkelijk lagere frequenties dan in het Vervoerplan 2027 wordt voorgesteld. Het Vervoerplan 2027 spreekt van een hogere frequentie, maar dat kan pas als de Oranje Loper gereed is.
- Welke andere omleidingen worden in 2027 verwacht met impact op het lijnennet en voorzieningenniveau?
- De IJtunnel is vanaf medio 2027 voor meer dan een jaar gestremd door werkzaamheden. Wij horen graag of GVB dan het aanbod gaat versterken, waaronder bussen naar de ponten, wellicht in samenwerking met EBS. Die stremming zal ook tot extra autoverkeer elders in de stad kunnen leiden, met hindernissen voor het OV. Heeft GVB daar met de VRA en de wegbeheerder al oplossingen voor ontwikkeld?
- Terugkeer lijn 41 tussen Zuidoost en het Muiderpoortstation. Vanwege de werkzaamheden aan Linnaeusstraat en Middenweg is dit uitgesteld tot na deze werkzaamheden. Voorstel is om alvast via een omleidingsroute de verbinding met het Muiderpoortstation te herstellen, desnoods met een iets lagere frequentie vanwege inzet extra bussen in de langere omloop (voor zover dat het geval is).

## **7. Basismobiliteit**

De RAR wil meer informatie, vooral van de zijde van de VRA, wat de VRA van GVB verwacht voor basismobiliteit. Het ontwikkelplan spreekt over kleinschalig busvervoer in landelijk Noord en tussen Osdorp en Halfweg. In Noord hebben in het verleden al kleine bussen gereden, precies naar de genoemde dorpen. MokumFlex in landelijk Noord trekt naar wij begrepen hebben heel weinig passagiers in vergelijking tot de reguliere buslijn in het verleden. In landelijk Osdorp ontbreekt een voorziening. Tegelijk ziet de RAR dat in andere kleine kernen in Waterland in de ZaWa-concessie, zoals Zuiderwoude, Uitdam, en verderop in Middellie en Warder ook geen OV aanwezig is en dat de VRA daar geen eisen voor formuleert of consequenties aan verbindt.

## **8. Voorbereidingen treffen voor toekomstige vervoerplannen**

Om in toekomstige vervoerplannen verbeteringen en uitbreidingen mogelijk te maken zijn ook aanpassingen van de infrastructuur nodig. Hieronder volgt een aantal voorstellen. Overleg is nodig over prioriteiten, maar ook om vanuit het ontwikkelplan GVB-zaken te concretiseren in een tijdschema. Aangeven dus, welke projecten wanneer in gang moeten worden gezet en op welk Jaarplan Vervoerplan gemikt wordt voor realisatie.

### Tram

- Voorbereiden doortrekking tramlijn 5 in Amstelveen naar het Busstation.

- Aanpassen haltes lijnen 1 en 17 op de Lelylaan bij Derkinderenstraat en Johan Huizingalaan met liften, bredere toegangen en gelijkvloerse instap. Feitelijk vervullen deze haltes nu geen functie voor mensen die slecht ter been zijn, met kinderwagens of een rolstoel reizen. Daarmee voldoet de bediening door de lijnen 1 en 17 niet aan de loopnormen van 400 meter.
- Realiseren van een P&R-terrein en een tramhalte voor lijn 25 waar deze de N201 oversteekt op de grens van Uithoorn en Amstelveen.
- Geschikt maken van de tramsporen Diemen Sniep – GVB-werkplaats voor reguliere exploitatie met lijn 19 en het doortrekken van de tramsporen via metrostation Ganzenhoef en Bijlmerdreef naar station Bijlmer-Arena, met mogelijk een eindpunt ten westen van dit station nabij de vele nieuwbouw. Om de kosten in de hand te houden adviseert de RAR om de brug over de Weespertrekvaart enkelsporig te houden met verkeerslichten voor de tram en alleen op het maaiveld dubbelspoor aan te leggen.
- Aanleg tramverbindingssporen tussen De Boeelaan en Parnassusweg enerzijds en De Boeelaan en Buitenveldertselaan anderzijds. Dit voor een door te trekken lijn 24 en een omleidingsroute voor de lijnen 5 en 25 bij stremmingen rond station Zuid. De werkzaamheden aan het Zuidasdok gaan nog 10-15 jaar duren met regelmatig hindernissen en stremmingen voor de tramlijnen. Ook zal lijn 24 over niet al te lange tijd toch een keer doorgetrokken moeten worden naar station Zuid. Alle reden om deze verbindingssporen aan te leggen.
- Voorbereiden van de aanschaf van langere trams om in de toekomst op drukke, al frequentie rijdende tramlijnen, capaciteitsuitbreiding mogelijk te maken. Een tram van 45 meter biedt per trambestuurder 50% meer capaciteit. Een in het buitenland veel toegepaste oplossing. In Utrecht rijden trams van 30 en 45m gekoppeld, een voorbeeld voor lijn 26? Een lijnsgewijze introductie kan gecombineerd worden met aanpassing van sommige haltes.

#### Bus

- De RAR vindt het onbegrijpelijk dat VRA en gemeente nog steeds geen bus route voor lijn 62 via de Rijnstraat faciliteren. In het verlengde van deze straat is in de Van Woustraat een knip gemaakt bij de Stadhouderskade. Alle reden om ook de Rijnstraat autoluw te maken en voor de bus een goede route te bieden.
- Aanleg keerlusfaciliteiten voor een bus bij het Oostveer in het Hamerkwartier voor een in te stellen buslijn tussen metrostation Noorderpark en het Oostveer.
- Voorbereiden routeverlegging lijn 369 via Burgemeester Fockstraat met doorsteek voor de bus bij de Haarlemmerweg voor een nieuwe route van station Sloterdijk via Slotermeer in plaats van via de Haarlemmerweg.
- Planvoorbereiding voor een bus route via het Foodmarket terrein – in kader van woningbouw aldaar- tussen Willem de Zwijgerlaan en Spaarndammerbuurt voor een busverbinding West – CS.
- Hoewel het een buslijn van Connexion betreft, vereist een beter functioneren van de knoop Sacharovlaan verplaatsing van de bushalte richting het zuiden naar een plek pal naast de tramhalte van de lijnen 6 en 25, alsmede comfortabele (droge) overstapmogelijkheden.

#### Metro

- Aanpassing metrostation Van der Madeweg voordat ontvlechting wordt ingevoerd.
- Aanleg van een tijdelijke tailtrackspoor voor de metro bij metrostation Amstelveenseweg voor een door te trekken metrolijn 52 vanaf station Zuid naar station Amstelveen (vooruitlopen op mogelijke doortrekking richting Schiphol in latere fase). Deze werkzaamheden zouden

gecombineerd kunnen worden met de aanpassen van de infrastructuur voor de metro bij opening van de nieuwe metroperrons bij station Zuid, eind 2026/begin 2027.

- Het draagt bij aan verknoping met bus en tram op de Amstelveenseweg en kan drukte van station Zuid afleiden naar dit metrostation. Dat is mede gewenst omdat station Zuid de komende jaren een bouwput is.

Wij hopen u met het vorenstaande voldoende te hebben bericht. Naar wij begrepen hebben vinden de komende maand nog gesprekken plaats met de VRA en wellicht de Regioraad of gemeenten. De RAR stuurt dit advies daarom ook naar betrokkenen.

Met vriendelijke groet,  
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth  
Voorzitter