

○ Concept Vervoerplan 2023 en 2024

Status: Concept ter consultatie

The background of the slide is a light gray, semi-transparent map of a city grid, showing streets and building footprints. A vertical blue line runs down the left side of the page, starting from a blue circle that serves as a bullet point for the title.

○ Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Kaders Vervoerregio
3. Invulling GVB
4. Maatregelen GVB – Vervoerplan 2023
5. Maatregelen GVB – Vervoerplan 2024
6. Samenvatting

Kaders Vervoerregio

Veranderde omgeving dwingt Vervoerregio en GVB tot maatregelen

Bron: Brief aan Regioraad, Stand van Zaken OV, aug 2022

“We zien bij concessie Amsterdam dat de reizigers, met rond de 80%, in redelijk gelijke mate terugkeren naar het ov als in de andere concessies. De financiële impact van de teruggelopen reizigersaantallen is in deze concessie echter veel groter en langduriger dan bij andere. Tot corona uitbrak werd de exploitatie bijna geheel uit reizigersopbrengsten betaald. Bovendien speelt de schaalgrootte van de concessie (een van de grootste vervoerconcessies van het land) hierbij een belangrijke rol. Dankzij de rijksregeling en de bijdrage van de Vervoerregio kunnen we in elk geval in de eerste helft van 2023 het aanbod op het huidige niveau laten. Eén van de voorwaarden van de rijksregeling is echter ook dat de vervoerders vanaf 2024 zonder steun moeten kunnen. Ik heb het GVB dan ook de opdracht gegeven om met een meerjarenplan te komen.”

Actualiteit:

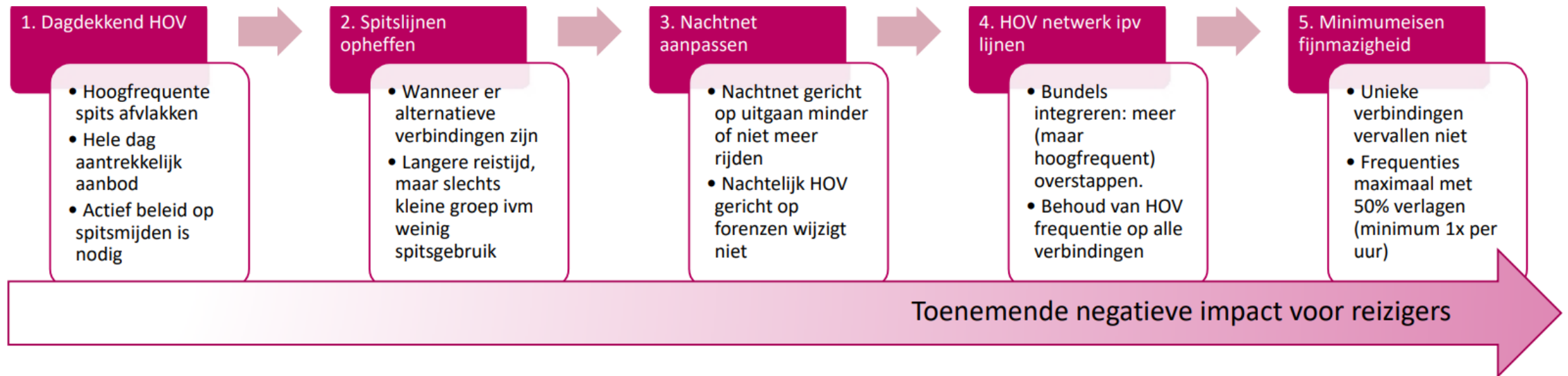
Er is meer aan de hand: Hoge kostenstijgingen: inflatie, materieel, loon en energie. OV-sector breed een krappe arbeidsmarkt en hoog ziekteverzuim.

Gericht werken aan verantwoorde maatregelen

- Het gevraagde meerjarenplan (Herstelplan) omvat een integraal aanbod voor de reiziger dat het nieuwe evenwicht vormt waardoor de exploitatie van het Amsterdamse OV vanaf 2024 weer op eigen benen kan staan.
- Het Herstelplan sluit aan op lange termijndoelen en beleid van Vervoerregio en gemeentes, waaronder het coalitieakkoord en ingediende moties. Concreet vertaalt dit zich in geen verslechtering van het openbaar vervoer in Nieuw-West, Noord en Zuidoost zodat het OV een volwaardig alternatief blijft voor de auto.
- De voorgestelde netwerkmaatregelen in het Herstelplan worden door GVB als onderdeel van het Vervoerplan geconsulteerd met de RAR en betrokken gemeentes en zijn in lijn met de kaders zoals door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio aan GVB meegegeven ([zie volgende sheet](#)).
- Uitgangspunt voor de nieuwe concessie is voortzetting van de 2024-dienstregeling vanuit belang continuïteit voor de reiziger.

Bezuiningen op het aanbod

Kaders voor bezuinigingen



•

Invulling GVB

o Strategie: de stad bereikbaar houden

Het is de missie van GVB om de stad voor iedereen bereikbaar te houden. Daarmee dragen we bij aan een leefbaar Amsterdam. Onze 'bigger why' en toegevoegde waarde als stadsvervoerders aan het beleid van de stad is verwoord in onze missie. Met een wendbare organisatie bewegen we mee met de disruptieve veranderingen om ons heen maar we houden wel onze ambitie en strategie vast als koers.

Inwoners, werkgelegenheid en toerisme gaan komende jaren hard groeien (bron CBS/CPB set 2022: Amsterdam heeft in 2023 meer dan 1 miljoen inwoners). Om de stad schoon, groen, leefbaar en bereikbaar te houden zullen we een goed werkend OV-systeem én fiets- en voetgangersnetwerk moeten hebben in combinatie met autoluwe beleidsmaatregelen.

Aanpassen frequenties 2023

Omdat er sprake is van veel schuivende panelen kiezen we ervoor om in 2023 nog geen grote routewijzigingen in ons netwerk aan te brengen maar juist het continueren van het huidige vervoerplan én dienstregeling (waarin we als gevolg van operationele onmaakbaarheid hebben moeten afschalen). Dit om voor reizigers stabiliteit, voorspelbaarheid en beschikbaarheid te bieden. Door frequenties aan te passen is het aanbod passend bij de reizigersvraag. Aanpassen van frequenties is voor de reiziger minder impact vol dan routewijzigingen.

Aanpassen routes 2024

Er zit een maximum aan het aanpassen van frequenties om de noodzakelijke besparingen te realiseren. Volle voertuigen willen we uiteraard voorkomen daarom is het noodzakelijk om routes aan te passen. De reizigers krijgen hierdoor een impactvolle wijziging. In 2024 bundelen we routes daar waar een alternatief is, welke type routes dit zijn leggen we uit op de volgende sheet. Dit is in lijn met het DB Vervoerregio afschalingskader 4 en voorkomt dat we stap 5 uit het kader moeten toepassen.

Een stap terug is helaas nodig om een robuust basisnetwerk te creëren, om de groei van de komende jaren en uitbreidingen in het netwerk te kunnen faciliteren. In deze slag maken wel meteen gebruik om in te spelen op de ontwikkelingen in de stad: In de netwerkwijziging bij start Noord/Zuidlijn in 2018 hebben we de focus verlegd van CS naar andere poorten van de stad waaronder Station Zuid. In dit plan pakken we hier op door: een extra tramlijn naar Zuid om de toenemende vervoervraag te kunnen faciliteren en verdere stappen in het ontlasten van het centrum.

o Strategie: Behoud Directheid en Nabijheid

De strategie is het sturen op zo veel mogelijk reizigers vervoeren tegen zo laag mogelijke kosten (uiteraard binnen de door het DB Vervoerregio gestelde kaders), hierdoor zetten we de beschikbare middelen zo effectief mogelijk in. Een **juiste balans** tussen Snelheid, Nabijheid en Directheid is essentieel zodat de bereikbaarheid voor alle doelgroepen geborgd is. Dit is nodig om het OV-netwerk betaalbaar te houden: we creëren een nieuw evenwicht zodat de opbrengsten en de kosten met elkaar in balans zijn. Focus op **snelheid** is nodig om grote groepen reizigers snel en efficiënt te kunnen vervoeren en groei te kunnen blijven faciliteren. Maar in eerste instantie zal kritisch gekeken worden dat het aanbod niet ruimer is dan de vraag. We proberen deze match zo goed mogelijk toe te passen. Er is wel een minimum streef-kwaliteitsniveau, namelijk 8x in spits en 6x overdag. Op termijn groeien we door richting dienstregelingloos, dit is mogelijk omdat de stad groeit en daarmee de vervoervraag. Meer vraag zorgt voor meer aanbod en meer aanbod scheidt vervolgens weer meer vraag: de positieve spiraal.

Focus op **directheid** is nodig om het aantal overstappen te beperken. Maar ook zonder deze verbindingen blijft alles bereikbaar, daarom zal kritisch gekeken worden of de vervoervraag een aparte, 'extra' verbinding rechtvaardigt. Indien dit niet het geval is dan gaan we bundels integreren. Hierdoor behouden reizigers hun halte en frequente verbinding maar moeten mogelijk een keer extra overstappen en zal in deze gevallen de reistijd toenemen. Ook zodra de reizigersvraag groeit zullen deze vervallen verbindingen in principe niet terugkomen.

Focus op **nabijheid** is nodig om een fijnmazig netwerk te houden met korte loopafstanden naar de halte. Maar we moeten kritisch kijken naar de frequentie van deze lijnen én naar de noodzaak. Indien er een hoogfrequent alternatief beschikbaar is dan zullen we de actieve modaliteiten stimuleren. Zodra de reizigersvraag groeit zullen deze verbindingen niet terugkomen.

Het Vervoerplan 2024 kort **samengevat**: de verbindingen met focus op snelheid en nabijheid blijven ongewijzigd maar de lijnen met focus op directheid worden samengevoegd of aangepast. Uiteraard is nuancering nodig omdat een lijn nooit precies in één van de drie hokjes te plaatsen is, elke situatie uniek en daarom is per situatie een afweging nodig.

Werkwijze van beleid naar maatregelen

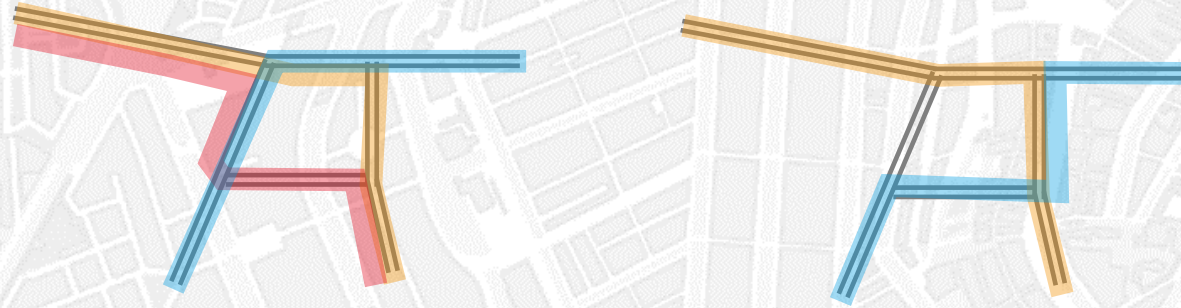
Stap 1

Beleid Vervoerregio: Herstructurering daar waar een alternatief is.

Voorbeeld:

van :

naar:



Stap 2

GVB stelt **longlist** op met potentiële, slimme, afschalingsmaatregelen (in lijn met GVB strategie, vervoerkundige visie en doelstellingen Vervoerregio): Zo veel mogelijk reizigers bedienen; voorsorteren om op te schalen zodra de stad drukker wordt én momentum aangrijpen om netwerk toekomstproof te maken.

Voorbeeld: 2^e tramlijn van/naar station Zuid

Stap 3

GVB brengt longlist terug naar **shortlist** op basis van beoordelingsscriteria, zoals kloppende totaalnetwerk, maakbaarheid, maatschappelijk draagvlak, continuïteit voor reizigers, passende kostendekkingsgraad en afstemming met streekvervoer.

Voorbeeld: Traject tramlijn 3 wordt anders vormgegeven en in Utrechtsestraat blijft tram 4 rijden.



Vervoerplan 2023

Samenvatting

Sheet 12

Intervaltabellen

Sheet 13 t/m 15

○ Vervoerplan 2023

▶ Geldigheid: Alleen voor de periode september – half december 2023

▶ Aanbod aan de reiziger is gelijk aan de dienstregeling van voorjaar 2023

▶ Op basis van de reizigersprognose zijn de frequenties bepaald en bieden we overal en op elk moment voldoende vervoeraanbod. Echter, reizigersstromen blijven wijzigen. Om vraag en aanbod met elkaar in evenwicht te houden en volle voertuigen te voorkomen blijven we continue monitoren. Indien het ergens te druk is, dan zal geschoven worden met aanbod i.p.v. uitgebreid. Dit is zowel voor 2023 als voor 2024.

▶ Routes blijven gelijk t.b.v. continuïteit voor de reiziger.

Interval vervoerplan 2023 – metro en tram

Intervaltabel Vervoerplan 2023 (vanaf september 2023)

versie: 23-2-2023

Geldig van zondag 3 september 2023 t/m zaterdag 9 december 2023

Het tijdstip van interval overgang is afhankelijk van de vervoervraag en kan verschillen per lijn en per richting.

Metrolijnen

Lijn	Standaard of Zomer	Werkdag							Zaterdag					Zondag				
		Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Vroege avond	avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Middag	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Middag	Vroege avond	Avond
50	STANDAARD	15	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	15
51	STANDAARD	15	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	15
52	STANDAARD	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	STANDAARD	15	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	15
54	STANDAARD	15	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	15

Tramlijnen

Lijn	Standaard of Zomer	Werkdag							Zaterdag						Zondag					
		Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond
1	STANDAARD	15	7,5*	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	10	10	15	12	10	10	10	10
2	STANDAARD	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	8	10
3	STANDAARD	15	12	12	12	12	12	12	15	15	12	12	15	15	15	15	12	12	15	15
4	STANDAARD	15	15	15	15	12	15	15	15	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15
5	STANDAARD	15	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	15	15	12	12	12	12	15	15
7	STANDAARD	15	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	12	15	15	10	10	10	12	15
12	STANDAARD	15	10	10	7,5	7,5	7,5	10	15	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	8	10
13	STANDAARD	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10
14	STANDAARD	15	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15	15	10	10	10	15	15
17	STANDAARD	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,7	6,7	6,7	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	10
19	STANDAARD	15	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10
24	STANDAARD	15	12	12	12	12	12	15	15	12	12	12	15	15	15	12	12	12	15	15
25	STANDAARD	15	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	15	15	12	12	12	12	15	15
26	STANDAARD	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	7,5	7,5	10	10	10	7,5	7,5	10	10	10
27	STANDAARD		10																	

Interval vervoerplan 2023 – bus

Buslijnen		Werkdag							Zaterdag						Zondag						
Lijn	Standaard of Zomer	Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond (tot 22:00/na 22:00)	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond (tot 22:00/na 22:00)	
15	STANDAARD	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	15	15	15	30	15	15	15	15	15	15
18	STANDAARD	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
21	STANDAARD	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	7,5	10	10
22	STANDAARD	15	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	15	15
34	STANDAARD	15	10	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
35	STANDAARD	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	15	15
36	STANDAARD	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30
37	STANDAARD	10	7,5	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15	30	15	15	15	15	15	15
38	STANDAARD	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30
40	STANDAARD	15	10	15	15	10	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
41	STANDAARD	30	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30
43	STANDAARD	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
44	STANDAARD	15	15	15	15	15	20	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30
47	STANDAARD	15	15	15	15	15	20	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30
48	STANDAARD	15	6/5	10	10	6	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
49	STANDAARD	30	30	30	30	30	30														
61	STANDAARD	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
62	STANDAARD	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
63	STANDAARD	15	15	15	15	15	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
65	STANDAARD	15	10	10	10	10	10	15	30	15	15	15	15	15	30	30	15	15	15	15	15
66	STANDAARD	15	10	15	15	10	15	20	30	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30
369	STANDAARD	12	7,5	10	10	7,5	10	15	15	15	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15

Interval vervoerplan 2023 – spits-/nachtbus

Spitslijnen		Werkdag							Zaterdag						Zondag					
Lijn	Standaard of Zomer	Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond (tot22:00/na22:00)	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond (tot22:00/na22:00)
231	STANDAARD		30			30														
245	STANDAARD	3x							3x						3x					
246	STANDAARD	2x							2x						2x					
247	STANDAARD	3x							3x						3x					

Nachtlijnen

Lijn	Standaard of Zomer	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Vr *	Za	Za *	Zo
281	STANDAARD				60	60		60		
282	STANDAARD				60	30	60*	30	60*	* vanaf 2:00
283	STANDAARD				60	30	60*	30	60*	* vanaf 2:30
284	STANDAARD				60	60		60		
285	STANDAARD	60**	60**	60**	60	30	60*	30	60*	60** * vanaf 4:00
286	STANDAARD					30	60*	30	60*	* vanaf 2:30
287	STANDAARD	60	60	60	60	30	60*	30	60*	60 * vanaf 4:00
288	STANDAARD				60	60		60		
289	STANDAARD				60	60		60		
291	STANDAARD				60	60		60		
293	STANDAARD				60	60		60		

** Tussen 3:00 en 4:00 is het interval 100/108 minuten

Vervoerplan 2024

Netwerk kaart

Sheet 17

Aanpassingen Metro

Sheet 18 t/m 23

Aanpassingen Tram

Sheet 24 t/m 33

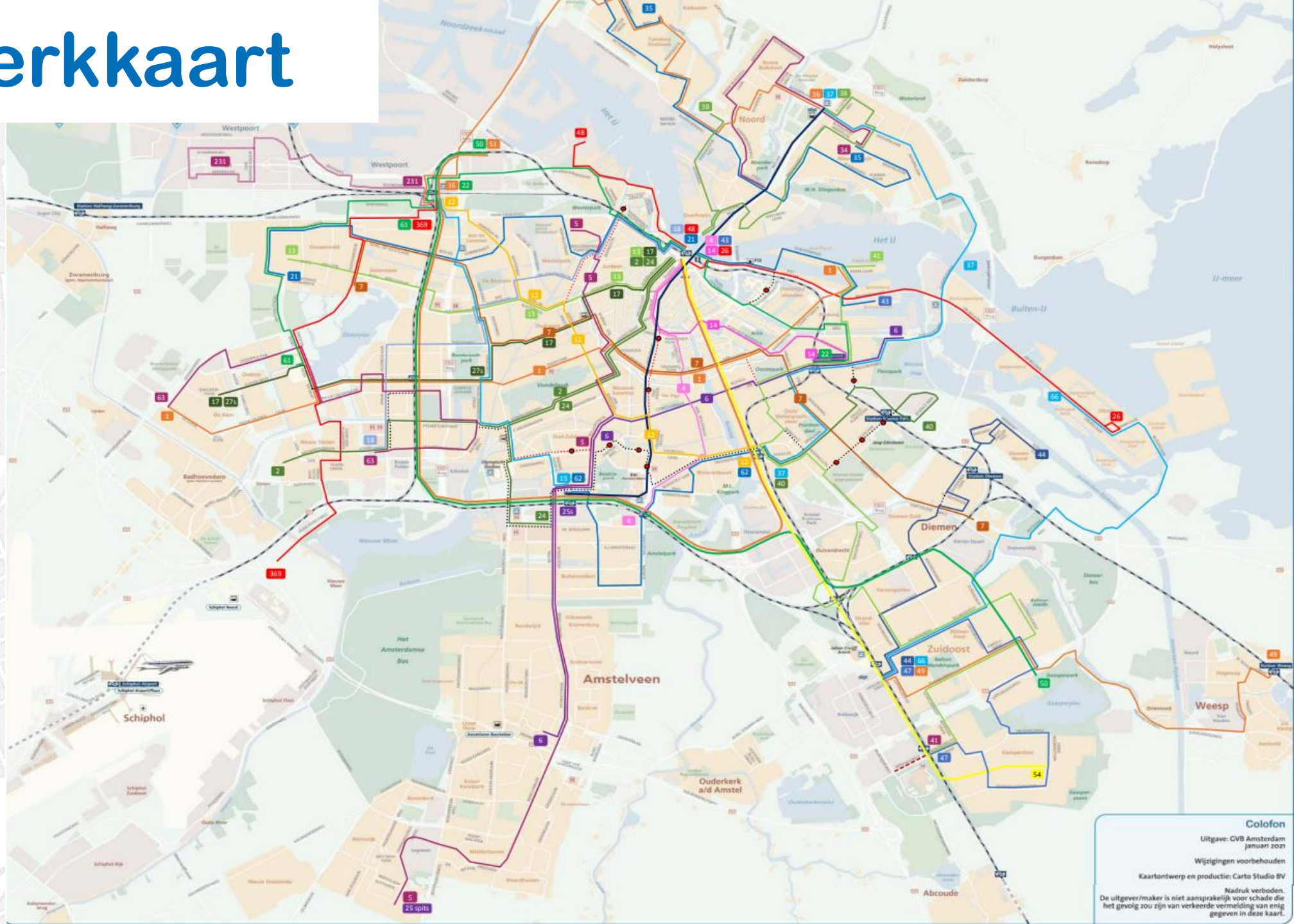
Aanpassingen Bus

Sheet 34 t/m 40

Frequentie tabellen

Sheet 41 t/m 45

Netwerkaart



Colofon

Uitgave: GVB Amsterdam

januari 2021

Wijzigingen voorbehouden

Kaartontwerp en productie: Carto Studio BV

Nadruk verboden.

De uitgever/maker is niet aansprakelijk voor schade die het gevolg zou zijn van verkeerde vermelding van enig gegeven in deze kaart.

Voorstel Metro: deels ontvlechten

Aanpassing lijnvoering

- Lijn 50 naar Gaasperplas*
- Lijn 53 vervalt
- Lijn 54 huidige route, 2x zo vaak!

Wat zijn de voordelen:

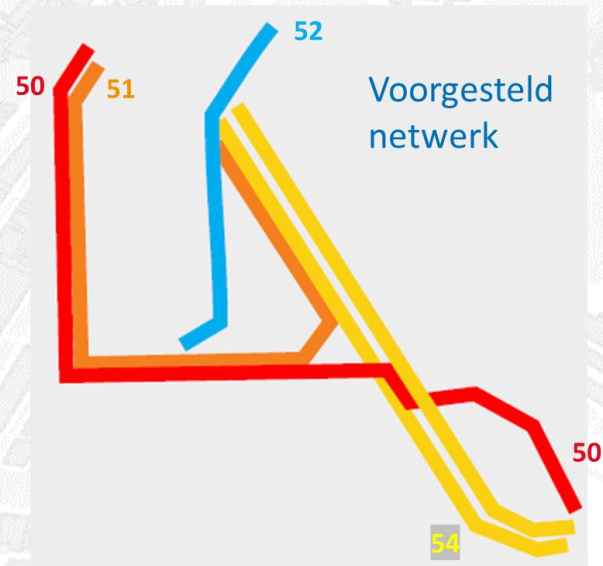
- Aantal ritten voor reizigers blijft gelijk
- Efficiëntere inzet treinen mogelijk (aantal metro's)
- Treinlengte beter af te stemmen op de reizigersvraag (lengte van metro's)
- Betrouwbaardere uitvoering, hogere punctualiteit voor de reizigers

Intervallen op de trajectdelen blijven gelijk aan de huidige intervallen

LET OP: GVB onderzoekt momenteel de maakbaarheid en doorlooptijd van de voorgestelde aanpassing. Pas als dit onderzoek gereed is kan een ingangsdatum worden gekozen. Vooralsnog gaan we ervanuit dat een ingangsdatum half december 2023 niet haalbaar is.

* Lijnnummer nog definitief te bepalen, in het vervolg is uitgegaan van lijnnummer 50

* Aansluiting Van de Madeweg nemen we mee als wens met hoge prioriteit, maar vasthouden aan die eis kan effect hebben op de besparing of



○ Beter afstemmen metro lengte

▶ Met de voorgestelde frequentie in de spitsuren (6x per uur) moeten in de ochtendspits alle metro's "lang" rijden, in de daluren is de inzet van korte treinen op lijn 50 en 51 mogelijk en vanuit kosten oogpunt ook wenselijk

▶ Indien lijn 50 bij Gaasperplas eindigt is het eenvoudiger om tussen de spitsen de lengte van de metro's aan te passen: lang (2x M7) in de spits en kort (1x M7) buiten de spits

▶ Door het exclusieve gebruik van station Gaasperplas door lijn 50 kunnen alle treinen op die lijn buiten de spits met korte treinen rijden. Dat is in de huidige situatie, met gedeeld gebruik van zowel eindpunt Gein als eindpunt Isolatorweg niet goed mogelijk.

▶ Door het aanpassen van de lijn 50 metro's op Gaasperplas te faciliteren wordt het aanpassen van de lengte van metro's op lijn 51 op station Isolatorweg eenvoudiger en kan ook op deze lijn de lengte van de metro's worden aangepast.

○ Frequentie metrolijnen

▶ Frequentie op de deeltrajecten blijft gelijk aan de huidige situatie

▶ Aantal reismogelijkheden per uur tussen de stations wijzigt niet

▶ **Lijn 52 gaat in de spitsuren vaker rijden, dit is nodig vanwege het toegenomen aantal reizigers**

Ritten per uur	Werkdagen spits	Werkdagen overdag	Vroege avond en weekend overdag	Avond
Lijn 50: Isolatorweg – Gaasperplas	6x	6x	5x	4x
Lijn 51: Isolatorweg – Centraal Station	6x	6x	5x	4x
Lijn 52: Noord – station Zuid	10x	8x	8x	8x
Lijn 54: Gein – Centraal Station	12x	12x	10x	8x

Gevolgen voor reizigers

Reizigersimpact: aantal reizigers dat sneller op bestemming is groter (42.000) dan de groep reizigers die langer onderweg is (36.000):

- 36.000 reizigers op lijn 54 krijgen hogere frequentie
- 17.000 reizigers op lijn 53 moeten overstappen
- 19.000 reizigers op lijn 50 moeten overstappen
- 6.000 reizigers hoeven niet meer over te stappen

O.b.v. reizigersaantallen 2019

Effect op de reistijd:

- Bij een directe overstap op Van der Madeweg is de reistijd gelijk of iets beter
- Bij een niet directe overstap Van der Madeweg neemt de reistijd met enkele minuten toe vanwege het wachten op de aansluitende metro

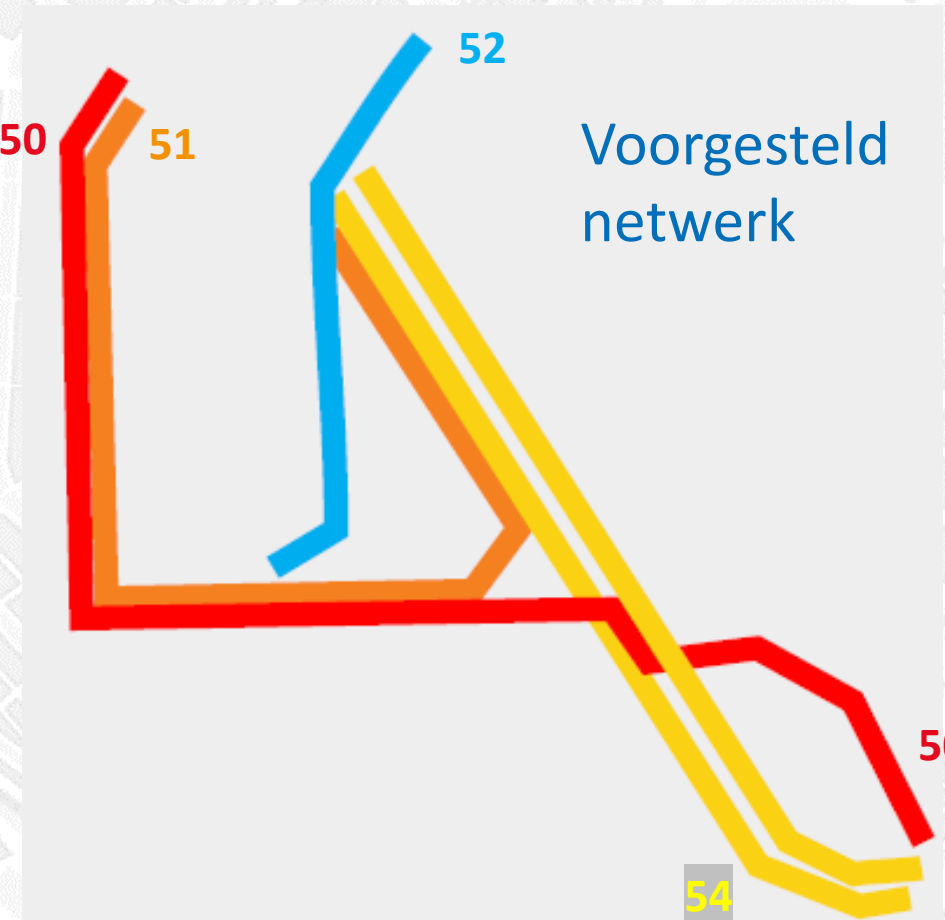
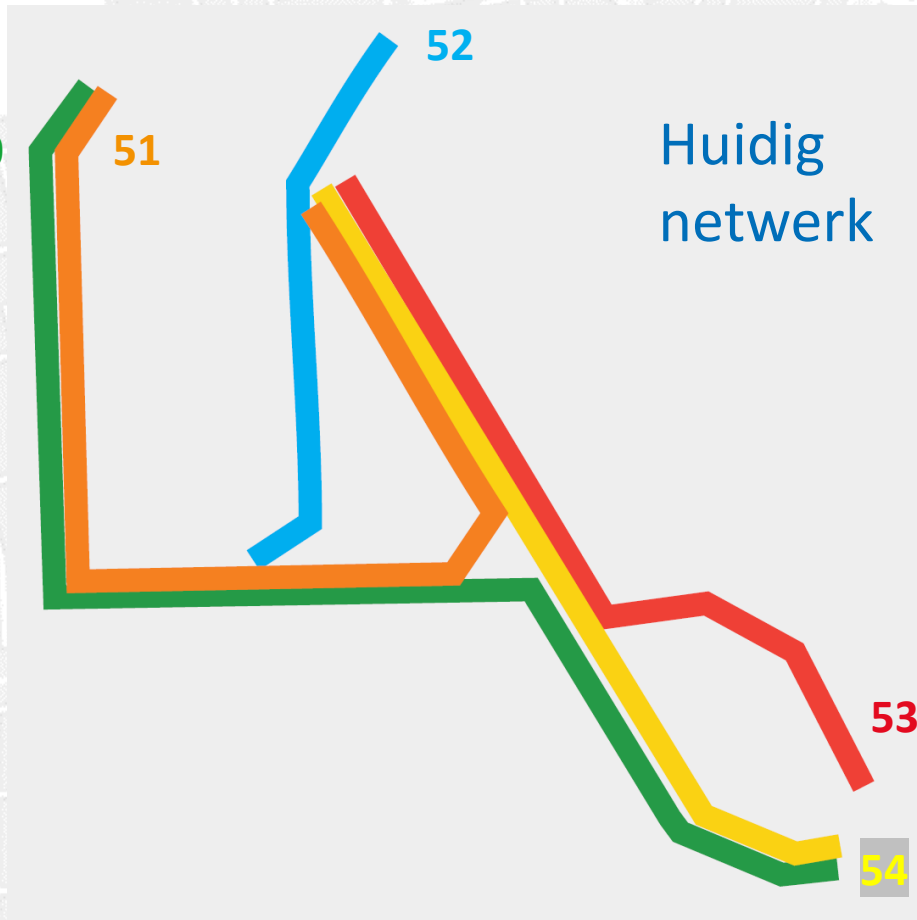
Doordat op lijn 54 meer ritten rijden dan op lijn 50 zal niet elke rit van lijn 54 op een rit van lijn 50 aansluiten



○ Invoerdatum

- ▶ Startdatum van de nieuwe lijnvoering nog te bepalen
- ▶ Momenteel loopt inventarisatie van de benodigde implementatietijd en kosten
- ▶ Bijvoorbeeld de bewegwijzering op de stations moet aangepast worden

○ Samenvatting Metro



- Aanbod gelijk qua frequenties en productie (DKM)
- Voor- en nadelen voor reizigers qua reistijd/overstappen in evenwicht
- Goedkoper en betrouwbaarder in exploitatie

A light gray, stylized map of Amsterdam serves as the background for the slide. It shows a dense network of streets and canals. A vertical blue line runs down the left side of the page, with a small white circle at the top left, acting as a bullet point for the title.

○ Aanpassingen Tram

Minder trams over Binnenring in centrum

Minder trams via het Leidseplein en de binnenring (=Weteringschans), het aantal tramlijnen gaat van drie naar twee.

Omleiden van een deel van de reizigersstroom buiten het centrum om

Op binnenring vervoert de tram circa 25.000 reizigers op een werkdag. De inzet van twee tramlijnen is voldoende. De lijnen krijgen, bij gelijke intervallen, een afgestemde dienstregeling

Lijn 1 krijgt als oostelijk eindpunt Azartplein

- Lijn 1 heeft weinig reizigers tussen Weesperplein en Muiderpoortstation. Dit deel van de route vervalt (circa 3.100 instappers per werkdag). Voor deel van de reizigers is lijn 14 een alternatief
- Afstand tot Azartplein is korter dan de afstand naar Diemen Sniep, past beter bij de hogere frequentie die op lijn 1 soms nodig is

Lijn 7 gaat doorrijden naar Diemen Sniep

- Nieuw West houdt hiermee de verbinding met het Leidseplein en de binnenring

Lijn 19 vervalt

- Traject naar Sloterdijk wordt overgenomen door lijn 12

- Raakt circa 6.000 - 7.000 reizigers op een werkdag



Rood: op dit deel vervalt lijn 19, Blauw: op dit deel vervalt lijn 1

Definitieve lijnnummers nog nader te bepalen door GVB en Vervoerregio.

○ Minder overlap tussen tram en metro (1)

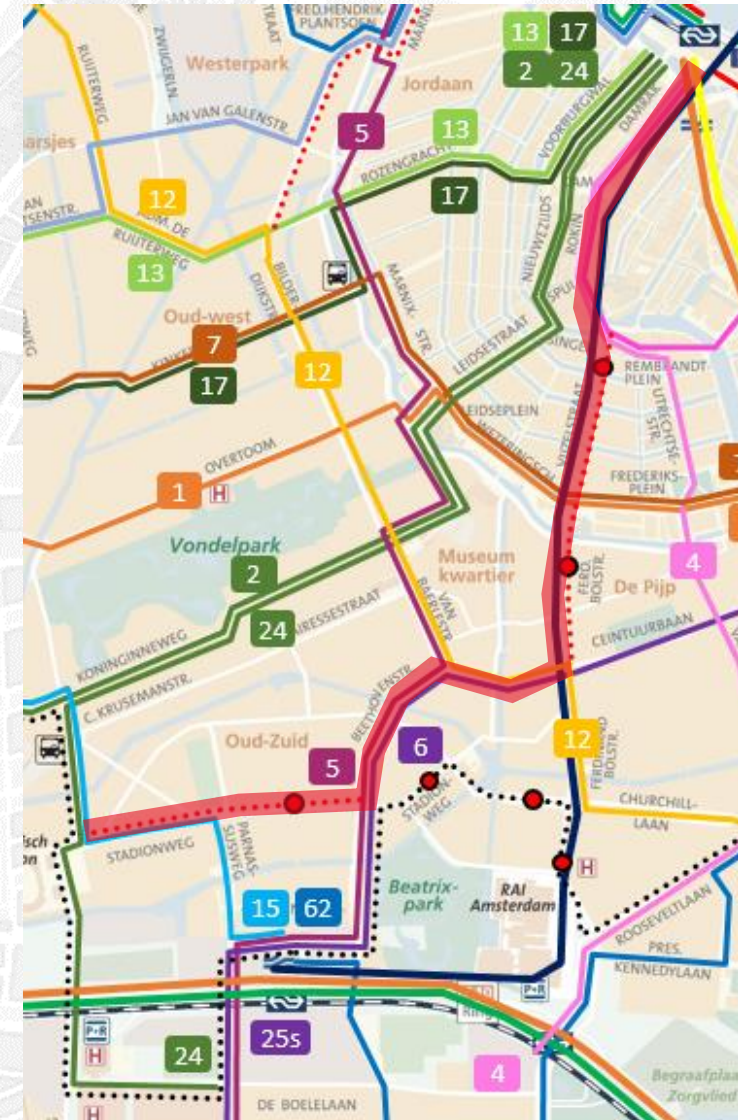
Minder overlap tussen tram en metro door het vervallen van tramlijn 24 tussen Ceintuurbaan en Centraal Station.

Hoogwaardig alternatief in het centrum beschikbaar in de vorm van metrolijn 52. Bijvoorbeeld voor reizigers naar de omgeving Albert Cuypstraat/Marie Heinekenplein.

Minder tramverkeer in de binnenstad.

(zie vervolg op volgende sheet)

Definitieve lijnummers nog nader te bepalen door GVB en Vervoerregio.



Rood: deel route lijn 24 vervalt

Minder overlap tussen tram en metro (2)

Lijn 24 heeft belangrijke functie voor VUMC en de P+R bij het Olympisch Stadion en kan daar niet vervallen. Op dit deel reizen circa 2.800 instappers per werkdag. De verbinding met de binnenstad blijft ook met de nieuwe route behouden

De huidige lijn 12 rijdt vanwege de drukte in de Leidsestraat en de afstemming met lijn 2 nu met een hogere frequentie dan nodig tussen het Museumplein en Station Amstel

Het aantal reizigers op de route door de Leidsestraat is ongelijk verdeeld tussen de lijnen 2 en 12. Reden is dat lijn 2 op het deel van de route ten westen van het Museumplein al meer reizigers heeft.

Door lijn 24 ook via de Koninginneweg te rijden krijgt lijn 2 over een grotere afstand “ondersteuning” van lijn 24 en zij, zeker bij groei van het aantal reizigers, uiteindelijk minder ritten nodig. De lijnen krijgen een onderling afgestemde dienstregeling

Lijnnummer nog te bepalen door GVB en Vervoerregio, voorlopig gaan we uit van lijnnummer 24



Rood: deel route lijn 24 vervalt

Keuze: Wat is beste bediening Oud-Zuid

In het voorstel gaan we uit van lijn 24 via de Koninginneweg zodat de lijn maximaal gebundeld rijdt met lijn 2 zodat de reizigers zich beter tussen de twee lijnen verdelen.

Bij een verdere groei van het aantal reizigers is het daardoor minder snel nodig om de frequentie te verhogen van lijn 2

Voor de route tussen het Olympisch Stadion en het Museumplein zijn drie opties onderzocht (ook op het kaartje weergegeven). Op grond van de onderstaande afwegingen is de keuze voor optie A gemaakt:

- A. Via de Koninginneweg, maximaal voordeel van combinatie met lijn 2, hogere frequentie over een langere route, toename aantal trams op de Koninginneweg, vervangt ook buslijn 62 die vervalt tussen Hoofddorpplein en VUMC
- B. Via de De Laressesstraat, rijden ook al veel streekbussen via deze route, onduidelijk voor reizigers (keuze uit verschillende haltes op korte afstand van elkaar)
- C. Via de Stadionweg – Beethovenstraat, de route is deels gelijk aan lijn 5 maar dat heeft geen vervoerkundig voordeel (verdeling reizigers), lijn 5 heeft voldoende capaciteit

Voor deze routeaanpassingen geldt dat nog een toets van de verkeersafwikkeling op de kruispunten nodig is



Definitieve lijnnummers nog nader te bepalen door GVB en Vervoerregio.

o Traject tramlijn 3 wordt anders vormgegeven

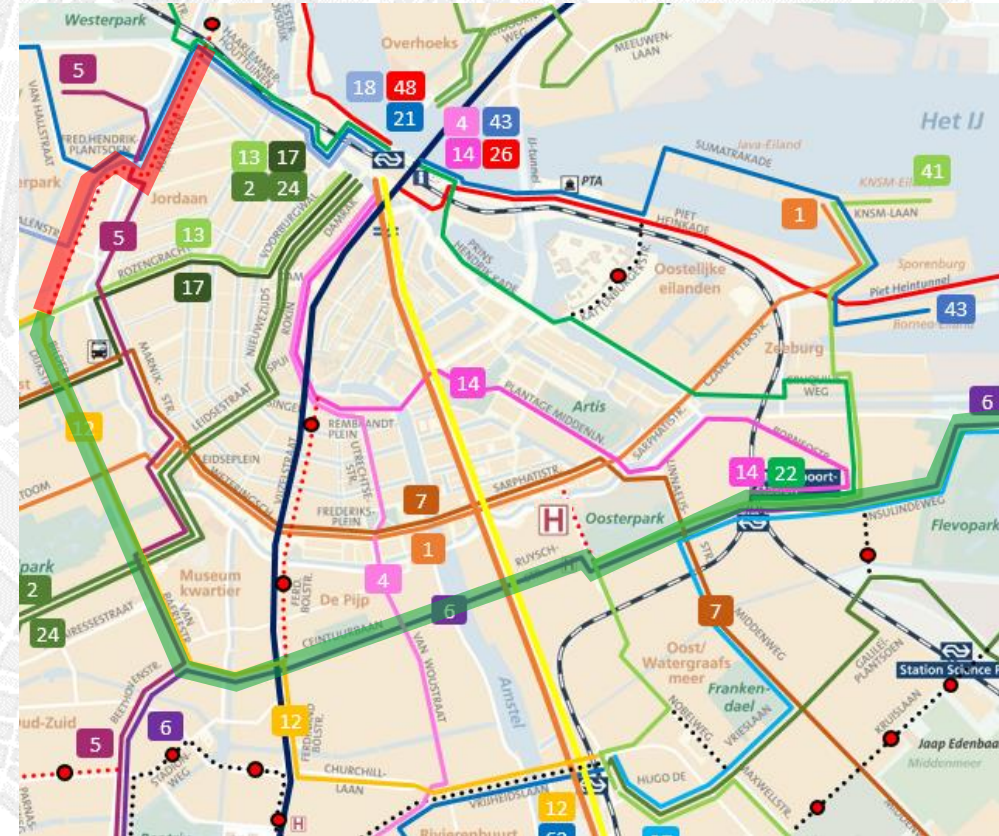
Het traject van tramlijn 3 wordt overgenomen door andere lijnen en een klein deel wordt niet meer bereden. Lijn 3 heeft circa 15.500 reizigers per werkdag, 70% van die reizigers krijgt een andere reis bijvoorbeeld met een overstap.

De fijnmazigheid blijft behouden, vrijwel alle haltes blijven bereikbaar, alleen de halte Zoutkeetsgracht vervalt. De directe verbindingen worden anders.

- Tussen Flevopark en Station Zuid zorgt lijn 6 voor een directe verbinding tussen Amsterdam Oost en Station Zuid, past bij de belangrijkere rol van station Zuid voor de stad. De verbinding met metrostation De Pijp blijft behouden.

- Tussen Roelof Hartplein en de De Clercqstraat neemt lijn 12 de route van lijn 3 over en geeft dit gebied een rechtstreekse verbinding met de stations Amstel en Sloterdijk. De verbinding met metrostation De Pijp blijft behouden.

- Tussen de De Clercqstraat en eindpunt Zoutkeetsgracht rijdt geen tramlijn meer (buslijnen alternatief)



Rood: deel route lijn 3 vervalt, Groen: lijn 3 wordt op dit deel vervangen door lijn 6 en lijn 12

Definitieve lijnnummers nog nader te bepalen door GVB en Vervoerregio

○ Amstelveen (en Uithoorn) krijgen extra doorgaande verbinding (1)

- ▶ Besparen door de beschikbare trams eerlijker verdelen.
- ▶ Op lijn 25 rijden tussen Station Zuid en Amstelveen Westwijk gekoppelde trams
 - Vanuit het aantal reizigers is dat alleen in de spitsuren echt nodig. Gekoppeld rijden veroorzaakt onnodig energieverbruik en slijtage aan de tram en de trambaan
 - Gedurende de dag trams aan- en afkoppelen is in de praktijk niet goed mogelijk (tijdrovend en kwetsbaar proces)
- ▶ Door in de spitsuren het aantal ritten per uur uit te breiden is met enkele trams voldoende capaciteit te bieden
- ▶ De extra kosten hiervan wegen ruimschoots op tegen de besparing van het rijden met enkele trams
- ▶ Rijden met losse trams maakt doorrijden de stad in mogelijk:
 - Een groter deel van de stad krijgt een rechtstreekse tramverbinding met station Zuid
 - De Amsteltram wordt aantrekkelijker voor reizigers vanuit Amstelveen/Uithoorn naar het centrum (minder overstappen)

Definitieve lijnnummers nog nader te bepalen door GVB en Vervoerregio.

Amstelveen (en Uithoorn) krijgen extra doorgaande verbinding (2)

Voorstel is om lijn 5 voortaan vanuit Westwijk (en straks Uithoorn) te laten rijden om meer reizigers een rechtstreekse verbinding met de binnenstad te geven

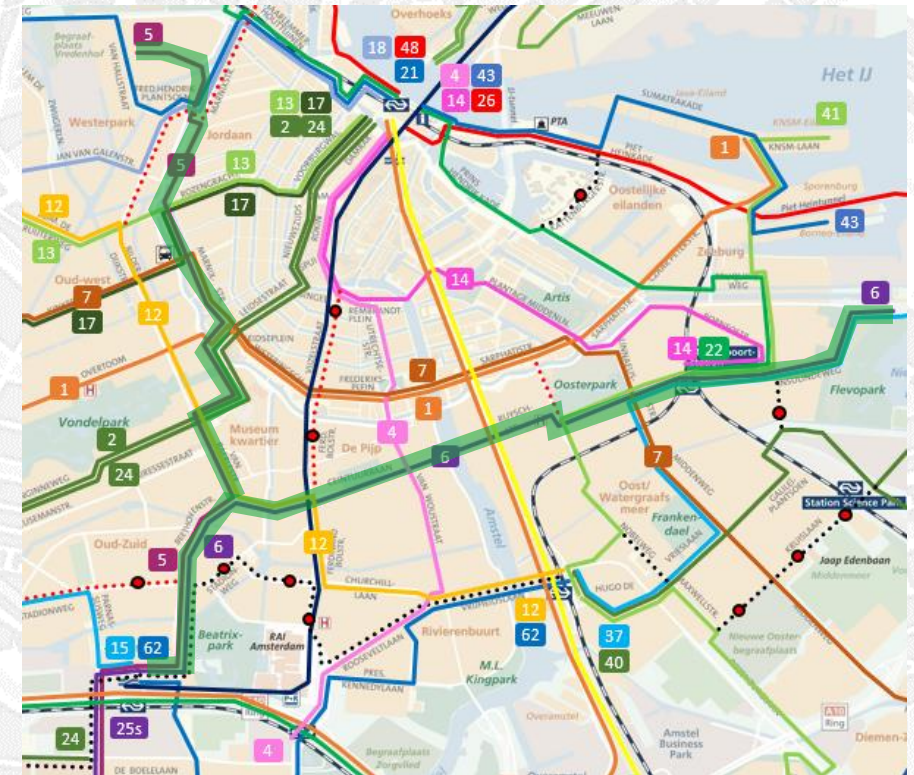
Voorstel is om de tramlijn vanuit Amsterdam Oost door te laten rijden naar Stadshart Amstelveen. Deze lijn 6 zorgt samen met lijn 5 voor voldoende capaciteit buiten de spitsuren op het traject tot Amstelveen Stadshart

Om voldoende capaciteit in de spits te bieden gaat op de drukste momenten een spitslijn (lijn 25) rijden tussen Westwijk/Uithoorn en station Zuid

Station Zuid wordt belangrijker voor Amsterdam en de nieuwe tramverbinding vanuit Amsterdam Oost geeft dit station een sterkere positie in het netwerk

Uitgangspunt is dat alle tramlijnen in Amstelveen met R-net materieel gereden worden

Definitieve lijnnummers nog nader te bepalen door GVB en Vervoerregio



Nast de verbinding met lijn 5 krijgt station Zuid een tramverbinding met het oostelijk deel van de stad

Tram 12 en 19 het centrum uit

Voorstel is de stations Sloterdijk en Amstel via de Buitenring met lijn 12 te verbinden

- Met het vervallen van lijn 19 op de binnenring moet een andere tramlijn naar station Sloterdijk rijden (lijn 19 vervalt op de binnenring en richting Diemen)
- Lijn 12 vervalt tussen Museumplein en Centraal Station (deel route overgenomen door lijn 24)

De wijken om het centrum houden/krijgen hiermee een verbinding met twee belangrijke stations, alternatief voor reizen via Centraal Station

Voor reizigers vanaf de hotels rond station Sloterdijk is de halte bij het Concertgebouw een alternatief voor het vervallen van de verbinding met de haltes Leidseplein en Rijksmuseum op de binnenring.

Alternatief voor vervallen lijn 3 en overstap op lijn 52

Minder tramlijnen via Leidseplein en binnenring



Voorkomen van te veel aanbod richting Flevopark

- ▶ Voorstel is om lijn 14 naar het station Muiderpoort te rijden
 - Op de route naar Flevopark overlap met nieuwe lijn 6 (huidige route lijn 3) en lijn 37
 - Betere verbinding tussen het oostelijke deel van de binnenstad en station Muiderpoort. Dat station wordt zo aantrekkelijker voor bezoekers aan de binnenstad
 - Lijn 14 is ook alternatief voor de reizigers tussen station Muiderpoort en de UvA
- ▶ Lijn 14 vervoert 14.000 reizigers op een werkdag. Relatief veel reizigers in de middaguren vanwege bezoekers aan de stad (Rembrandtplein, Waterlooplein, Artis, Tropenmuseum, Dappermarkt)
- ▶ Vanwege defecte infra is deze lijnvoering pas eind 2024 mogelijk (nader te bepalen). Tot die tijd blijft lijn 14 naar Flevopark rijden.



Definitieve lijnnummers nog nader te bepalen door GVB en Vervoerregio.



○ Aanpassingen Bus

Herstructurering in Oost

Voorstel in de lijnen 40 en 65 hier te bundelen tot een lijn tussen station Amstel en Science Park

Lijn 40 vervalt op de Kruislaan, lijn 7 en streeklijnen zijn deels alternatief. Gekozen voor route via Galileiplantsoen vanwege het grotere aantal instappers (circa 2000) ten opzichte van de route over de Kruislaan (circa 1400) en een betere ontsluiting van het woongebied

De verbinding Sciencepark – station Muiderpoort vervalt. Alternatief is gebruik maken van de treinverbinding vanaf station Sciencepark of omreizen met overstap

Loopafstand van het station Sciencepark tot halte lijn 40 wordt circa 240 meter. Op station Science Park (circa 1600 instappers) weinig overstappers op buslijn 40, meeste gebruikers van deze halte zijn scholieren. Deze houden een vergelijkbare loopafstand naar de nieuwe route.

Lijn 41 via station Amstel en Krugerpark om zo de paralleliteit met tramlijn 7 (huidige lijn 19) te verminderen. De verbinding tussen Zuidoost en omgeving Muiderpoort blijft behouden

Lijn 41 rijdt door naar KNSM-laan zodat een groter deel van het Oostelijk Havengebied een verbinding met omgeving Insulindeweg/station Muiderpoort krijgt en de verbinding met station Amstel behouden blijft

Lijn 37 rijdt via winkelgebied Oostpoort voor behoud van de verbinding met Muiderpoort en het bieden nieuwe verbinding met station Amstel

Voor deze routewijzigingen wordt nog een infrastructuurtoets uitgevoerd om te bepalen of aanpassingen van kruisingen nodig is



Definitieve lijnummers nog nader te bepalen door GVB en Vervoerregio.

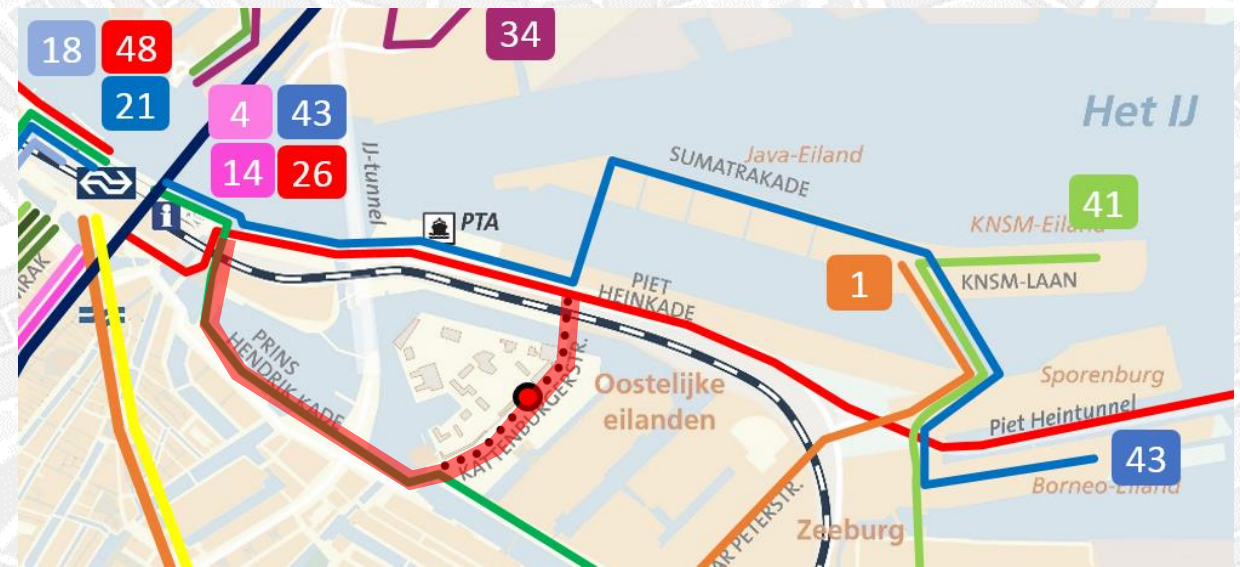
Snellere route buslijn 43

Voorstel is de route van lijn 43 te verleggen naar de Piet Heinkade waardoor de reistijd en exploitatiekosten afnemen (raakt circa 300 instappers)

Tussen Centraal Station en Piet Heinkade rijdt lijn 43 nu parallel met lijn 22

Aanpassen van de frequentie van de lijn aan de vervoervraag: buiten de spits naar 3x (overdag) en 2x (avonduren) per uur

Minder bussen door het verblijfsgebied op het Borneo-Eiland (Feike de Boerlaan)



Rood: vervallen deel route lijn 43

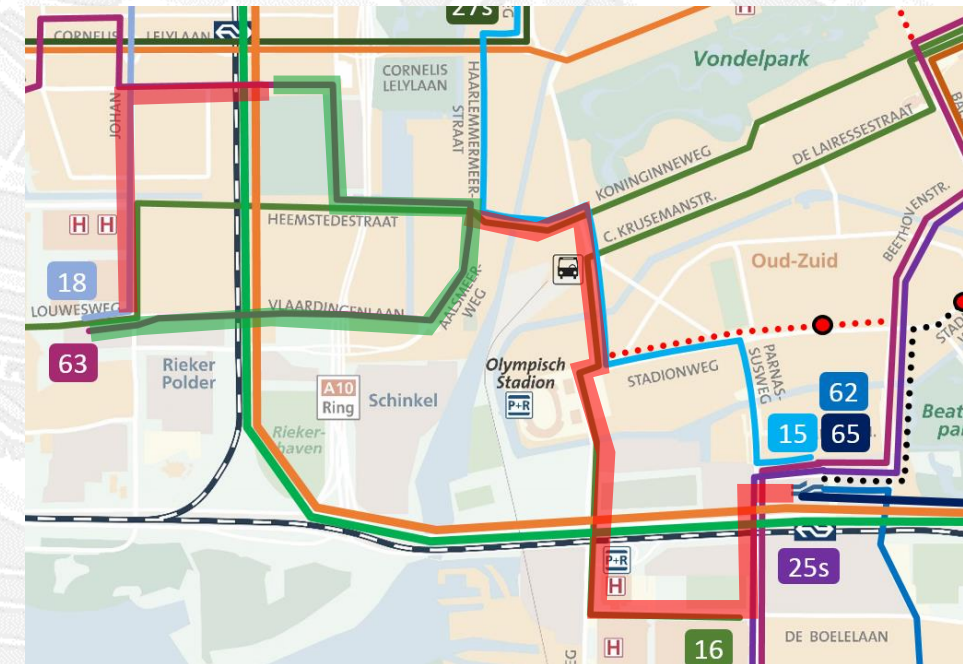
Bus 62, met focus op directheid, wordt samengevoegd in Nieuw-West en vervalt in Zuid

Lijn 62 rijdt tussen Station Amstel, Station Zuid en station Lelylaan

Voorstel is de lijn te laten vervallen tussen Hoofddorpplein en Station Zuid

- Voor dit deel zijn diverse alternatieven (metro, tram, overige buslijnen), op dit deel van de route reizen circa 2.700 reizigers per werkdag
- Alternatieven zijn de streeklijnen tussen het VUMC en station Zuid en de aangepaste route van lijn 24 richting Haarlemmermeerstation

Vanwege behoud van de fijnmazigheid in de omgeving van het Aalsmeerplein en het behoud van de verbinding met station Lelylaan, is het voorstel om lijn 63 door te laten rijden vanaf station Lelylaan naar eindpunt Louwesweg (eindpunt lijn 18). Hierdoor worden er extra directe verbindingen toegevoegd in Nieuw-West.



Groen: verlenging lijn 63 om fijnmazigheid te behouden

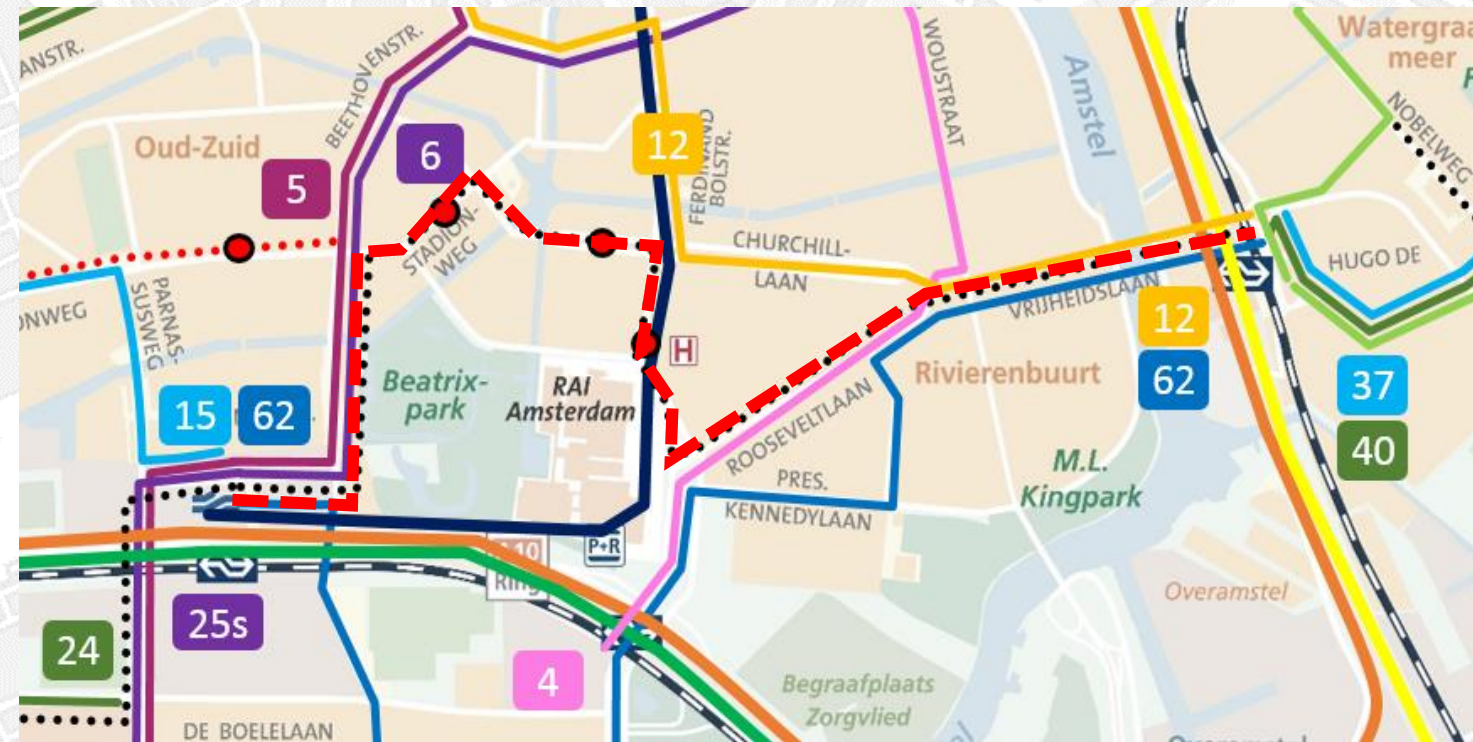
Geen directe verbinding bus 65, alternatieven blijven beschikbaar

Voorstel is lijn 65 laten vervallen tussen Zuid en Amstel

Er zijn diverse alternatieven beschikbaar voor de verbinding met en tussen de stations Amsterdam Zuid en Amstel

Circa 2.600 reizigers op een werkdag krijgen een aangepaste reis

Lijn 6 is alternatief voor de rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam Oost en station Zuid



Routewijzigingen Diemen: duidelijkheid voor reizigers

Lijn 44 rijdt nu in Diemen per richting verschillende routes.

Daardoor heeft een deel van de reizigers slechts in een richting een goede verbinding met o.a. de stations Diemen-Zuid en Bijlmer ArenA

Door de lijn in beide richtingen via de Prinses Beatrixlaan en Prins Bernardlaan te rijden verbeteren de verbindingen en creëren we in betere de overstapsituatie tussen lijn 44 en lijn 7

Deze aanpassing is alleen mogelijk na realisatie van de benodigde haltes

Dit voorstel staat los van de besparingsopgave



Huidige situatie



Voorgestelde aanpassing

○ Schiphol ritten eindigen op knooppunt Plaza

▶ Lijn 245, 246 en 247 inkorten tot Schiphol Plaza

▶ Zeer gering aantal uitstappers na Schiphol Plaza (najaar 2022, 3 lijnen samen, gemiddeld per dag):

- P12/Vrachtgebouw: 11 uitstappers
- Schipholgebouw: 2 uitstappers
- Uiverweg: 0 uitstappers (halte is al vervallen)
- Pelikaanweg: 3 uitstappers
- Toekanweg: 4 uitstappers

▶ Reizigers kunnen met Connexxionlijnen (Schipholnet) verder reizen

▶ Door te eindigen op Plaza kunnen de bussen sneller terugkeren naar Amsterdam en op werkdagen overgaan op een eerdere dagrit.

Interval tabel metro

Intervaltabel Vervoerplan 2024

versie 23-2-2023

Geldig van zondag 10 december 2023 t/m zaterdag 15 december 2024*

Het tijdstip van interval overgang is afhankelijk van de vervoervraag en kan verschillen per lijn

en per richting. **De intervallen voor de zomerdienstregeling zijn onder voorbehoud en kunnen nog wijzigen.**

Metrolijnen

Lijn	Standaard of Zomer	Werkdag							Zaterdag					Zondag				
		Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Vroege avond	avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Middag	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Middag	Vroege avond	Avond
50	STANDAARD	15	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	15
50	ZOMER	15	12	12	12	12	12	15	15	12	12	12	15	15	15	15	15	15
51	STANDAARD	15	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	15
51	ZOMER	15	12	12	12	12	12	15	15	12	12	12	15	15	15	15	15	15
52	STANDAARD	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
52	ZOMER	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
54	STANDAARD	7,5	5	5	5	5	6	7,5	7,5	6	6	6	7,5	7,5	6	6	6	7,5
54	ZOMER	7,5	6	6	6	6	6	7,5	7,5	6	6	6	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5

Interval tabel tram

Tramlijnen		Werkdag							Zaterdag						Zondag					
Lijn	Standaard of Zomer	Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond
1	STANDAARD	15	6	7,5	7,5	6	7,5	10	15	10	10	10	10	10	15	12	10	10	10	10
	ZOMER	15	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	15	12	10	10	10	10
2	STANDAARD	15	7,5	10	7,5	7,5	10	10	15	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	8	10
	ZOMER	15	7,5	10	7,5	7,5	10	10	15	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	8	10
4	STANDAARD	15	15	15	15	12	15	15	15	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15
	ZOMER	15	15	15	15	12	15	15	15	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15
5	STANDAARD	15	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15
	ZOMER	15	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15
6	STANDAARD	15	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15
	ZOMER	15	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15
7	STANDAARD	15	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15
	ZOMER	15	12	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15
12	STANDAARD	15	8	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15
	ZOMER	15	10	10	10	10	10	15	15	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15
13	STANDAARD	15	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	7,5	7,5	7,5	10	10	15	7,5	7,5	7,5	10	10
	ZOMER	15	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15
14	STANDAARD	15	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	15
	ZOMER	15	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	15
17	STANDAARD	15	10	7,5	7,5	7,5	10	10	15	6,7	6,7	6,7	10	10	15	7,5	7,5	7,5	10	10
	ZOMER	15	10	7,5	7,5	7,5	10	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	10	10	10	10	10
24	STANDAARD	15	7,5	10	7,5	7,5	10	10	15	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	8	10
	ZOMER	15	7,5	10	7,5	7,5	10	10	15	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	8	10
25	STANDAARD		10			10														
	ZOMER																			
26	STANDAARD	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	7,5	7,5	10	10	10	10	7,5	7,5	10	10
	ZOMER	12	10	10	10	10	10	12	12	10	10	10	10	12	12	10	10	10	10	12
27	STANDAARD		10																	
	ZOMER																			

Lijn 1: rijdt op vrijdag in de ochtendspits elke 7,5 minuut

Lijn 2 en 24: rijden op donderdag en vrijdag in de vroege avond elke 7,5 minuut

versie 23-2-2023

Interval tabel bus 15 t/m 40

Buslijnen		Werkdag							Zaterdag						Zondag						
Lijn	Standaard of Zomer	Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond (tot22:00/na22:00)	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond (tot22:00/na22:00)	
15	STANDAARD	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	15	15	15	30	15	15	15	15	15	15
	ZOMER	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	15	15	15	15	15	15
18	STANDAARD	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
	ZOMER	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
21	STANDAARD	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	10	10	10
	ZOMER	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	10	10	10
22	STANDAARD	15	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	15	15
	ZOMER	15	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	15	15
34	STANDAARD	15	10	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
	ZOMER	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
35	STANDAARD	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	15	15
	ZOMER	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
36	STANDAARD	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	ZOMER	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
37	STANDAARD	10	7,5	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15	30	15	15	15	15	15	15
	ZOMER	15	10	10	10	10	12	15	15	15	15	15	15	15	30	15	15	15	15	15	15
38	STANDAARD	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	ZOMER	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
40	STANDAARD	15	10	15	12	10	20	30	30	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	30	30
	ZOMER	15	15	15	15	15	15	30	30	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	30	30

Interval tabel bus 41 t/m 369

Buslijnen		Werkdag							Zaterdag						Zondag					
Lijn	Standaard of Zomer	Vroege Ochtend	Ochtendpits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond (tot22:00/na22:00)	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond (tot22:00/na22:00)
41	STANDAARD	15	15	15	15	15	15	30	30	15	15	15	30	30	30	30	15	15	30	30
41	ZOMER	30	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30
43	STANDAARD	30	15	20	20	15	20	30	30	20	20	20	20	30	30	30	20	20	30	30
43	ZOMER	30	15	20	20	15	20	30	30	20	20	20	20	30	30	30	20	20	30	30
44	STANDAARD	15	15	15	15	15	20	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30
44	ZOMER	15	15	15	15	15	20	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30
47	STANDAARD	15	15	15	15	15	20	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30
47	ZOMER	15	15	15	15	15	20	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30
48	STANDAARD	15	5	10	10	6	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
48	ZOMER	15	7,5	10	10	7,5	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
49	STANDAARD	30	30	30	30	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	ZOMER	30	30	30	30	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
61	STANDAARD	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
61	ZOMER	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
62	STANDAARD	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
62	ZOMER	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
63	STANDAARD	15	15	15	15	15	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
63	ZOMER	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
66	STANDAARD	10	7,5	10	10	7,5	12	20	30	15	15	15	15	20	30	30	20	20	20	30
66	ZOMER	15	10	15	15	10	15	20	30	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30
369	STANDAARD	15	7,5	10	10	7,5	10	15	15	15	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15
369	ZOMER	15	10	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15

Interval tabel spits- en nachtlijnen

Spitslijnen		Werkdag							Zaterdag						Zondag					
Lijn	Standaard of Zomer	Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Vroege avond	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond (tot22:00/na22:00)	Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Vroege avond	Avond (tot22:00/na22:00)
231	STANDAARD		30			30														
	ZOMER		30			30														
245	STANDAARD	3x							3x						3x					
	ZOMER	3x							3x						3x					
246	STANDAARD	2x							2x						2x					
	ZOMER	2x							2x						2x					
247	STANDAARD	3x							3x						3x					
	ZOMER	3x							3x						3x					

Nachtlijnen

Lijn	Standaard of Zomer	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Vr*	Za	Za*	Zo
281	STANDAARD				60	60		60		
282	STANDAARD				60	30	60*	30	60*	
283	STANDAARD				60	30	60*	30	60*	
284	STANDAARD				60	60		60		
285	STANDAARD	60**	60**	60**	60	30	60*	30	60*	60**
286	STANDAARD					30	60*	30	60*	
287	STANDAARD	60	60	60	60	30	60*	30	60*	60
288	STANDAARD				60	60		60		
289	STANDAARD				60	60		60		
291	STANDAARD				60	60		60		
293	STANDAARD				60	60		60		

* vanaf 2:00

* vanaf 2:30

* vanaf 4:00

* vanaf 2:30

* vanaf 4:00

** Tussen 3:00 en 4:00 is het interval 100/108 minuten



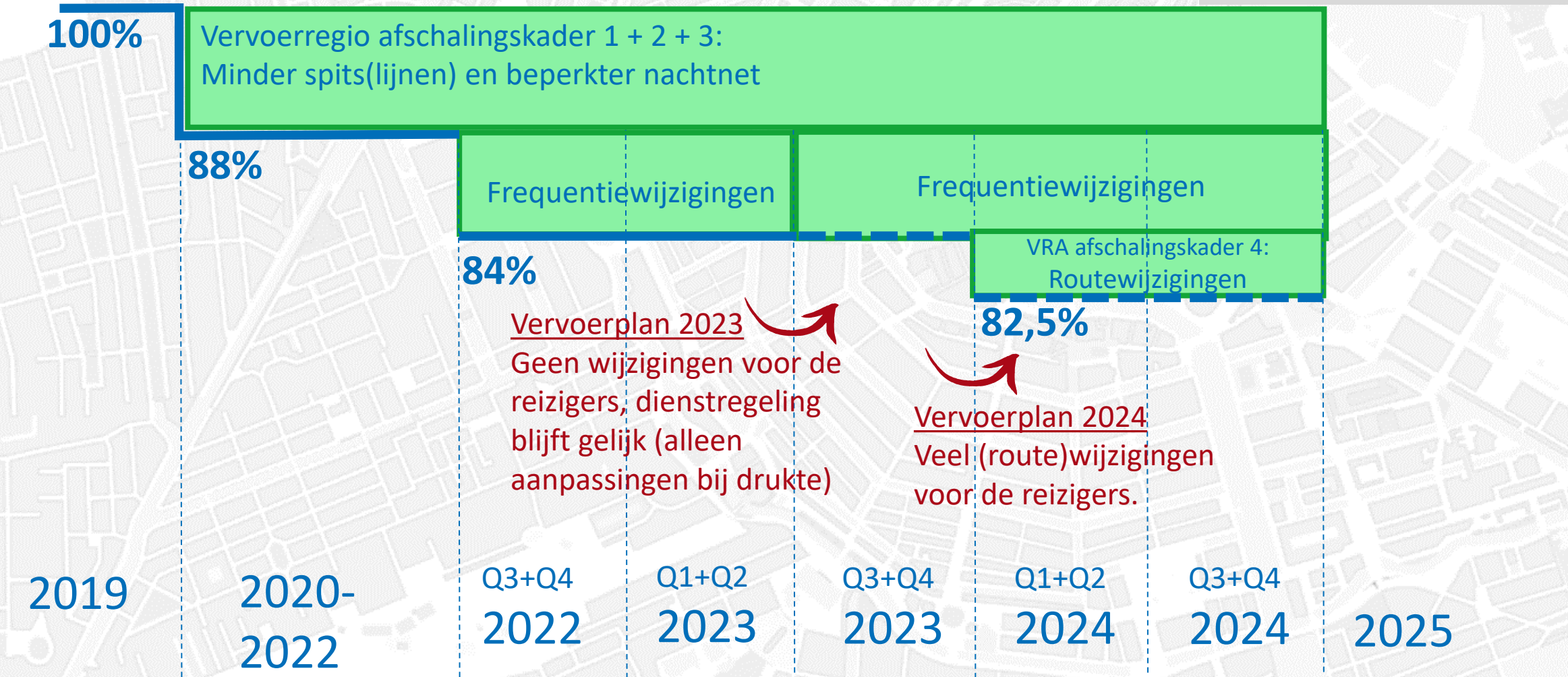
Samenvatting

Samenvatting

Het is een schematische weergave.
Genoemde percentages en tijdstippen zijn afgerond

Legenda

-  Vastgesteld
-  In planvorming
-  Proces



Reguliere concessie

Nieuwe concessie

VVP 2019

Vervoerplan 2020 t/m 2022

VVP 2023

Vervoerplan 2024

Vervoerplan 2025