

Vervoerplan 2024-I

Uitdagende arbeidsmarkt

Versie: 1.1

Vertrouwelijkheidsniveau: Definitief



Colofon

GVB
Arlandaweg 106
1043 HP AMSTERDAM

[Marketing & Vervoerontwikkeling](#)

Contactpersoon A.M. Kal

Inhoudsopgave

1	Voorwoord.....	4
2	Inleiding.....	5
2.1	Proces naar vervoerplan	5
2.2	Invoering 30 km/uur in de stad	6
2.3	Personele beschikbaarheid bij GVB	6
3	Metro.....	8
3.1	Lijn 52 (Noord-Zuidlijn)	8
4	Tram.....	9
4.1	Lijn 14.....	9
4.2	Lijn 24.....	11
5	Bus.....	12
5.1	Lijn 41	12
5.2	Lijn 43, snellere route via Piet Heinkade	13
5.3	Lijn 65, Amsterdam Amstel - Amsterdam Zuid	14
6	Intervaltabel	15
6.1	Intervaltabel metrolijnen.....	15
6.2	Intervaltabel tramlijnen	16
6.3	Intervaltabel buslijnen	17
7	Infrastructuur aanpassingen	19
7.1	Ingrijpende werkzaamheden gedurende vervoerplan.....	19
7.1.1	Prins Hendrikkade.....	19
7.1.2	Borneostraat.....	19
7.1.3	Oude Haagseweg	19
7.2	Vervallen haltes als gevolg van lijnwijzigingen.....	20
7.3	Vervallen haltes als gevolg van infrastructuur aanpassingen.....	20
8	Exploitatie kalender.....	21

1 Voorwoord

De OV-sector zit in een bijzonder uitdagende periode. Door de coronapandemie waren de reizigersaantallen erg laag. De reizigers zien we weer terugkomen, maar de aantallen zijn nog niet op het niveau van 2019. Daarbovenop zorgde de oorlog in Oekraïne voor extreme prijsstijgingen op energie en grondstoffen. Deze twee gebeurtenissen zorgden voor financieel zware tijden voor de OV-sector. Het einde lijkt gelukkig in zicht. Naar verwachting zal het financieel resultaat van GVB in 2023 rond de nul uitkomen.

Echter een nieuw probleem doet zich voor: de krappe arbeidsmarkt. Dit probleem is veel breder dan alleen de OV-sector. GVB doet er alles aan om personeel te werven en zich te positioneren als aantrekkelijke werkgever. Wij zijn ervan overtuigd dat onze inspanningen gaan werken. Helaas is het voor nu noodzakelijk om het aanbod aan de reizigers aan te passen aan het beschikbare personeel. We willen reizigers niet verrassen met ongeplande uitval, omdat er bijvoorbeeld op de dag zelf een bestuurder te kort is. Daarom passen we de dienstregeling op voorhand aan, zodat voor reizigers het aanbod bekend en betrouwbaar blijft. Deze aanpassing verschilt per modaliteit. Bij tram en bus is verlaging van het aanbod helaas onvermijdelijk. Gelukkig is er bij metro zelfs een uitbreiding mogelijk.

Het concept Vervoerplan 2024 lag in het voorjaar ter consultatie. Dit plan bevatte netwerkwijzigingen en speelde daarmee in op de financiële uitdaging. Daarnaast gaf dit plan invulling aan het toekomstbestendig maken van het openbaar vervoernetwerk. Stakeholders hebben in deze consultatieronde laten blijken zich niet te kunnen vinden in de voorgestelde netwerkmaatregelen. Ook zijn er gedurende de consultatieronde vanuit de gemeente Amsterdam eenmalig financiële middelen vrijgemaakt om netwerkwijzigingen te voorkomen. Gezien de veranderde financiële situatie op dat moment, de consultatie en de maakbaarheid van vervoer, besloten in een directieoverleg de Vervoerregio Amsterdam en GVB gezamenlijk het concept Vervoerplan 2024 aan te passen.

Voor u ligt dit aangepaste Vervoerplan 2024. Hiermee spelen wij in op reacties uit de consultatie. Ook is de actuele reizigers- en personeelsprognose erin verwerkt. Het aangepaste Vervoerplan 2024 is veel minder impactvol voor reizigers. Het plan bevat nog wel lijn- en frequentie wijzigingen maar geen ingrijpende netwerkwijzigingen. Ook de geldigheid van dit plan is anders dan gebruikelijk. Dit plan is opgesteld voor het eerste half jaar van 2024 tot ingang van de zomerdienstregeling op 21 juli. Hiervoor is gekozen in verband met de start van de Amsteltram naar Uithoorn. Het vervoerplan voor de tweede helft van 2024 volgt dit najaar.

2 Inleiding

Dit vervoerplan is geldig vanaf 8 december 2023 tot aan de zomerdienstregeling op 21 juli 2024. Hiermee wijkt zowel de startdatum als de looptijd van dit vervoerplan af van de normale situatie. De afwijkende startdatum, 8 december in plaats van 10 december, is gekozen vanwege de invoering van 30 km/uur in Amsterdam. De looptijd dit vervoerplan is aangepast vanwege de onzekerheid rondom de ontwikkeling van het personeelstekort en de start van de Amsteltram in de zomer van 2024. Voor de periode vanaf de zomer tot eind 2024 komt een afzonderlijk vervoerplan.

2.1 Proces naar vervoerplan

Het concept Vervoerplan 2024, zoals dit in het voorjaar ter consultatie is aangeboden, bevatte ingrijpende netwerkmaatregelen. Dit was op dat moment noodzakelijk gegeven de verwachting ten aanzien van de financiële uitdaging. Gezien de inmiddels betere financiële situatie, de uitkomsten van de consultatie en de ontwikkeling van het personeelstekort, is door de directie van de Vervoerregio Amsterdam en GVB besloten het concept Vervoerplan 2024 gezamenlijk aan te passen. Het nu voorliggende vervoerplan is het resultaat van deze aanpassing.

De reizigers weten gelukkig het openbaar vervoer in Amsterdam weer te vinden. Het aantal reizigers ligt rond de zomer van 2023 op ongeveer 90% ten opzichte van het aantal in 2019 en de verwachting is dat het percentage de komende maanden nog verder gaat stijgen. Helaas heeft GVB te maken met een groot tekort aan personeel. Gevolg is dat we, ondanks de groeiende reizigersaantallen, de laatste maanden genoodzaakt waren om het aantal ritten te beperken. In de voertuigen wordt het daardoor steeds drukker. Ook in 2024 is nog sprake van een tekort aan personeel waardoor, ondanks een groeiend aantal reizigers, uitbreiding van de productie niet mogelijk is.

Om te voorkomen dat in 2024 situaties ontstaan met te volle ritten, is het noodzakelijk om op een deel van de lijnen de frequentie te verhogen. Vanwege het tekort aan personeel, is dat alleen mogelijk door andere lijnen minder vaak te rijden en/of door lijnaanpassingen. Minder vaak rijden lijkt wellicht een gemakkelijk te nemen maatregel. Het heeft echter ook tot gevolg dat wachttijden toenemen waardoor lijnen onaantrekkelijk worden om te gebruiken en uiteindelijk minder reizigers voor het openbaar vervoer kiezen. Daarbij moet bedacht worden dat op veel lijnen de afgelopen periode de frequenties waar mogelijk al verlaagd zijn.

Het nu voorliggende vervoerplan is opgesteld in nauw overleg met de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam. Vanuit het pakket van maatregelen, zoals dat in het concept vervoerplan is voorgesteld, is een selectie gemaakt van de aanpassingen. Uitgangspunt was daarbij het voorkomen van ingrijpende netwerkaanpassingen, het beperken van de negatieve impact op de reizigers en het zo veel als mogelijk ontzien van kwetsbare gebieden.

Uitkomst van dit proces is een vervoerplan met een beperkt aantal lijnaanpassingen in combinatie met aanpassingen van de frequenties. Wanneer nodig vanuit de vervoervraag gaan lijnen vaker rijden, waar nog mogelijk wordt het aantal ritten op een lijn beperkt. De lijnaanpassingen beperken zich tot het vervallen van delen van lijnen en tot gebieden in de stad waar alternatieven beschikbaar zijn.

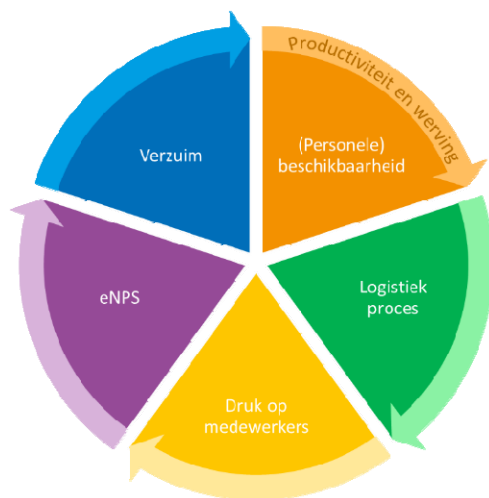
Hoewel het aantal aanpassingen in dit vervoerplan flink beperkt is, kan de impact voor een individuele reiziger nog steeds groot zijn. Waar lijnen vervallen krijgen deze immers te maken met een extra overstap of een grotere loopafstand tot een halte. Het alternatief was echter om op nog meer lijnen de frequentie te verlagen waardoor uiteindelijk een grotere groep reizigers getroffen zou zijn.

2.2 Invoering 30 km/uur in de stad

De verlaging van de snelheid in de stad naar 30 km per uur gaat 8 december 2023 in. Het effect van de lagere snelheid is vertaald naar extra rijtijd, welke is opgenomen in de dienstregelingen. Door de lagere maximale snelheid is vooral bij bus sprake van lagere snelheden. Hierdoor worden de huidige omlooptijden niet altijd meer gehaald en moet extra personeel en materieel ingezet worden om de frequenties te handhaven. Omdat de beschikbaarheid van personeel begrenst is, zijn door de invoering van 30 km/uur bij bus extra besparingen nodig.

2.3 Personele beschikbaarheid bij GVB

De personele beschikbaarheid is in het afgelopen jaar een toenemend struikelblok geworden om de dienstregeling volledig uit te voeren. Het ziekteverzuim is sinds de coronacrisis gestegen en niet meer teruggekeerd naar het niveau van pre-corona. Het personeelbestand vergrijsst en jaarlijks stromen er aan rijdend personeel (buschauffeurs, trambestuurders en metrobestuurders), circa 260 fte uit. Deze uitstroom bestaat voor een deel uit medewerkers die met pensioen gaan, maar ook uit doorgroei, ontslag en minder werken. Op de krappe arbeidsmarkt blijkt het steeds moeilijker om vervanging voor deze uitstroom te vinden.



De personele beschikbaarheid wordt bepaald door de productiviteit van huidig personeel en de werving van nieuw personeel.

Onvoldoende personele beschikbaarheid leidt tot ongeplande verstoringen (rituitval) in het logistieke proces. Dit geeft extra druk op de medewerkers die wél aan het werk zijn. Hoe langer dit het geval is, hoe groter de kans dat de medewerkerstevredenheid daalt (eNPS score) en het ziekteverzuim in de toekomst stijgt. Een hoger ziekteverzuim zorgt weer voor lagere productiviteit en dus een slechtere personele beschikbaarheid. GVB moet een structureel personeelstekort voorkomen, zodat de cirkel van personele beschikbaarheid geen vicieuze cirkel wordt.

Oorzaken en oplossingen personeelstekort

GVB ziet een vergrijzing van het personeelsbestand en een hoger ziekteverzuim sinds de coronacrisis. In alle sectoren is sprake van een personeelstekort. De werving voor metrobestuurders verloopt weliswaar prima, maar voor trambestuurders en buschauffeurs juist erg stroef. Enerzijds door enorme concurrentie voor (bus)chauffeurs, anderzijds door de algemene krapte op de arbeidsmarkt. Het CBS geeft een aantal oorzaken van de krapte op de arbeidsmarkt, die in lijn liggen met de problematiek binnen GVB: de conjunctuur, de vergrijzing van de bevolking, deeltijd werken en de coronacrisis.

Maatregelen

GVB zet een breed scala aan maatregelen in om het personeelstekort op te lossen. Dat zijn enerzijds maatregelen om de inzet van het huidige personeel te vergroten, anderzijds maatregelen om meer nieuw personeel aan te trekken.

<ul style="list-style-type: none">• Werkoverleggen en trainingen uitgesteld• Vakanties inkorten en meer overwerk• Terughalen gepensioneerden• Uitstel contractvermindering• Verlof bij uitdienst uitbetalen ipv opnemen• Ex-medewerkers opnieuw benaderen• Kantoorpersoneel inzetten• Bonus voor inleveren verlof tijdens zomerperiode• Meer tijd en aandacht voor medewerker• GVB Gezond programma• Loopbaan coaching• Eigen regie/autonomie vergroten• Alle teammanagers hebben een coach• Ect.	<ul style="list-style-type: none">• Eigen rijkschool opgericht• Grote arbeidsmarktcampagne• Onder de vlag van GVB werven• Uitzendkrachten direct een jaarcontract aanbieden• Draag iemand aan en verdien €1000• Wervingsproces is versneld• Laagdrempelig solliciteren• Direct persoonlijk contact met kandidaat binnen 24 uur• "Vissen in andere vijvers"<ul style="list-style-type: none">• Minimumleeftijd verlaagd naar 18 jaar (i.p.v. 21 jaar)• Studenten en zij-instromers ook welkom.• Deeltijders ook welkom• Engelstalige ook welkom• Etc.
--	--

3 Metro

In dit Vervoerplan is geen aanpassing van de lijnvoering van de metrolijnen voorgesteld en alleen lijn 52 krijgt een uitbreiding van het aantal ritten. Voor de overige lijnen blijven de frequenties gelijk aan de huidige situatie. Belangrijke zichtbare wijziging voor reizigers is de instroom van het nieuwe M7 materieel in 2024 welke het oudste metromaterieel gaat vervangen.

3.1 Lijn 52 (Noord-Zuidlijn)

Vanwege werkzaamheden op de streekbusroute vanuit Zaanstreek en Waterland naar het Centraal Station rijden vanaf 10 december, dus vanaf de start van dit vervoerplan, gedurende negen maanden geen streekbussen via de IJ-tunnel naar het Centraal Station. Reizigers moeten op de metrostations Noord en Noorderpark overstappen op metrolijn 52.

Vanuit de wens om een kwalitatief aantrekkelijk product te bieden is GVB voornemens om de frequentie in de spits te verhogen naar twaalf ritten per uur (elke 5 minuten een metro). Dit geldt dan voor de periode van 10 december tot ingang van de zomerdienstregeling van 2024, de duur van dit vervoerplan. Gelet op het aantal te verwachten extra reizigers is het, naar verwachting, niet strikt noodzakelijk om de frequentie van lijn 52 te verhogen. Lijn 52 rijdt in de spitsuren tien ritten per uur¹ en daarmee is er in principe voldoende ruimte voor de extra reizigers. Echter daarbij komen we wel op de kwaliteitsgrens die GVB met de metro wil bieden en naderen we ook op de inzetnorm die vanuit de concessie is toegestaan. Om die reden kiest GVB voor de inzet van extra ritten.

Voorbehoud energievoorziening

GVB moet ten aanzien van dit voornemen wel een voorbehoud maken. Momenteel is nog niet zeker of de frequentieverhoging naar twaalf ritten per uur in de spits mogelijk. De energievoorziening is hierbij een mogelijke beperking. Naar verwachting is half september meer duidelijkheid over de technische mogelijkheden om de frequentie te verhogen naar twaalf ritten per uur. Mocht het niet mogelijk blijken zijn, dan blijft lijn 52 in de spits tien ritten per uur rijden.

¹ Vanaf 4 september 2023 gaat lijn 52 in de spitsuren tien ritten per uur rijden (Vervoerplan najaar 2023).

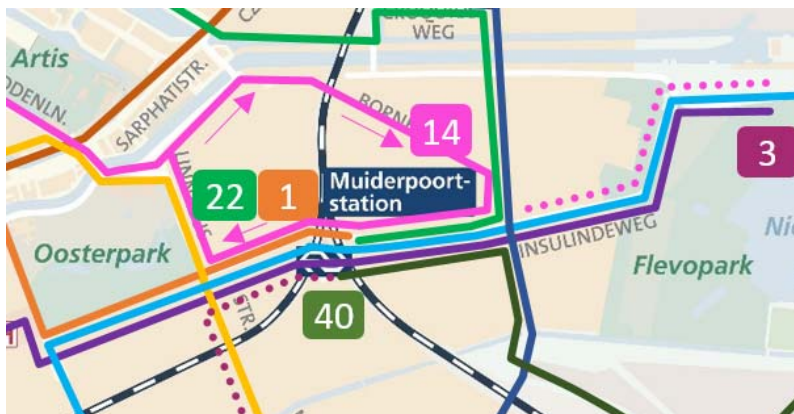
4 Tram

Vanuit de noodzaak tot het beperken van het aantal ritten vanwege het tekort aan personeel, wordt van lijn 14 en lijn 24 de route aangepast. De aanpassing van lijn 14 was ook onderdeel van het eerdere concept vervoerplan. In een gewijzigde vorm geldt dit ook voor het vervallen van lijn 24 tussen metrostation De Pijp en het Centraal Station. In het concept Vervoerplan was dit echter onderdeel van een omvangrijke aanpassing van het tramnet. In het huidige vervoerplan blijft de aanpassing beperkt tot alleen het inkorten van lijn 24.

In dit vervoerplan is gekozen om deze aanpassingen te handhaven omdat op deze plekken alternatieve reismogelijkheden aanwezig zijn. Deze lijnwijzigingen kunnen voor individuele reizigers natuurlijk nog steeds impactvol zijn. De loopafstand naar de halte kan toenemen en soms moet vaker overgestapt worden.

4.1 Lijn 14

Lijn 14 vervalt tussen het Javaplein en het eindpunt Flevopark. De lijn gaat in plaats daarvan een lus in één richting rijden door de Indische Buurt. Vanaf het Centraal Station blijft de route tot aan de kruising Insulindeweg – Molukkestraat ongewijzigd. Vanaf deze kruising gaat de lijn rechtsaf naar het Muiderpoortstation en vervolgens via de Linnaeusstraat en het Mauritscircuit terug richting het Centraal Station. Hierdoor creëren we een rechtstreekse verbinding vanaf Muiderpoortstation naar de binnenstad, waardoor de reizigers vanaf dit station sneller reizen naar Artis, Roeterseilandcampus (UvA) en verder. Door de nieuwe haltes op de Wijtenbachstraat en de Linnaeusstraat ontstaan er nieuwe verbindingen naar het centrum. Het deel van de route tussen de halte Molukkenstraat en het eindpunt Flevopark vervalt voor lijn 14.



Door lijn 14 niet meer door te rijden naar Flevopark kan de dienstregeling met een tram minder gereden worden. Daarmee is ook minder personeel nodig. Het vervallen traject tussen de Molukkenstraat en Flevopark is, omdat het het laatste deel van de lijn betreft, ook het rustigste deel van de lijn. Voor de reizigers zijn op dit deel van de route de lijnen 3 en 37 als alternatief aanwezig. Lijn 14 is daarmee niet nodig om dit deel van de stad goed te ontsluiten. Alle haltes waar lijn 14 niet meer stopt vervalt, blijven dan ook bediend.

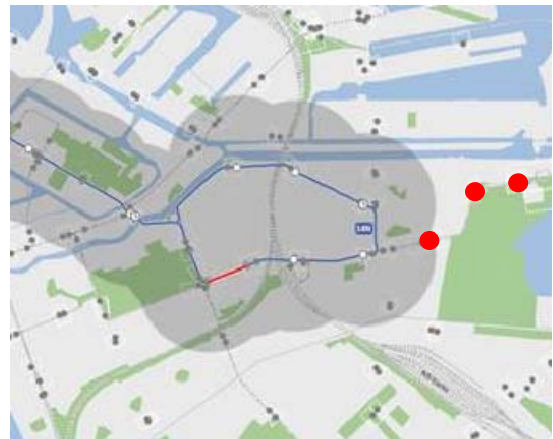
Lijn 14 heeft een belangrijke rol in het vervoer van bezoekers aan de (binnen-)stad. Het aantal ritten per uur dat nodig is, gelet op het aantal reizigers, wordt bepaald door het aantal reizigers tussen het Alexanderplein en het Centraal Station. Deze capaciteit is echter niet nodig op het deel van de route door de Indische Buurt naar het Flevopark.

Bedieningsgebied lijn 14

Op het vervallen traject liggen de haltes Soembawastraat, Insulindeweg en Flevopark (rood aangegeven). Deze haltes vervallen voor lijn 14 maar blijven bediend door lijn 3 en lijn 37. Met de routewijziging krijgt lijn 14 vier nieuwe haltes in de Indische Buurt:

- Muiderpoortstation
- Dapperstraat
- Linnaeusstraat
- Eerste van Swindenstraat.

Dankzij deze extra haltes vallen zo'n 6.500 extra adressen nu binnen de haltecirkels van lijn 14



Gevolgen voor de reistijd:

Reizigers van de haltes Pontanusstraat en Zeeburgerdijk kunnen nog steeds met lijn 14 naar de binnenstad maar krijgen door de omweg via het Muiderpoortstation wel een langere reistijd die kan oplopen tot circa 6 minuten. Voor de halte Javaplein en Molukkenstraat is de reistijd vergelijkbaar met de huidige situatie. Voor een reis vanuit de binnenstad naar deze haltes wijzigt er niets.

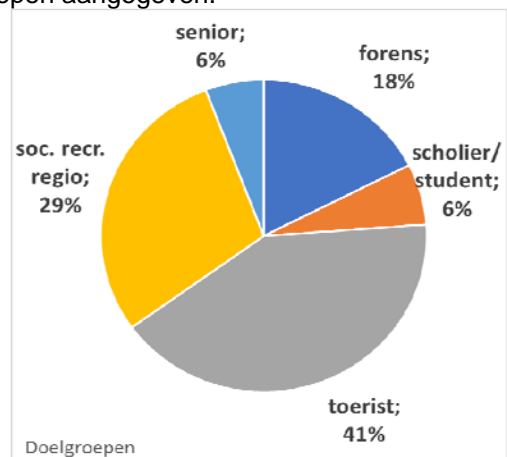
Halte	Werkdag instappers	Werkdag uitstappers
Pontanusstraat	310 (+ 6 minuten)	500
Zeeburgerdijk	500 (+ 4 minuten)	570
Javaplein	640 (+ 2 minuten)	480
Molukkenstraat	470 (+ 0 minuten)	350

Vervallen haltes:

De haltes Soembawastraat, Insulindeweg en Flevopark vervallen voor lijn 14. Reizigers die van deze haltes gebruik maken kunnen als gevolg van de wijziging van lijn 14 gebruik maken van lijn 3 of lijn 37 en overstappen. Voor de reizigers die nu gebruik maken van de halte Soembawastraat, is lopen naar de halte Molukkenstraat ook een alternatief (circa 300 meter).

In de onderstaande tabel het aantal reizigers op deze halte's op een werkdag. In de grafiek is de verdeling van deze reizigers over de verschillende doelgroepen aangegeven.

	Werkdag instappers	Werkdag uitstappers
Flevopark	150	120
Insulindeweg	230	170
Soembawastraat	200	150



4.2 Lijn 24

Lijn 24 vervalt tussen metrostation Vijzelgracht en Centraal Station. Hiervoor is gekozen omdat lijn 24 op dit deel van de route parallel rijdt aan metrolijn 52 (Noord-Zuidlijn).

Vijzelgracht

De lijnvoering van lijn 24 en metrolijn 52 is een duidelijk voorbeeld van paralleliteit van lijnen. Tussen het Centraal Station en metrostation De Pijp rijden de lijnen exact dezelfde route met het verschil dat lijn 24 iets meer haltes heeft dan lijn 52. Voorstel is dan ook om lijn 24 niet meer te rijden tussen Centraal Station en metrostation Vijzelgracht. Inkorten tot metrostation De Pijp is vanwege het ontbreken van een goede keerlocatie niet mogelijk. Komend vanuit de Ferdinand Bollstraat gaat lijn 24 in het vervolg rechtsaf en eindigt op de halte Frederiksplein, zodat ook haltes Marie Heinekenplein en Vijzelgracht worden aangedaan. De tram keert fysiek in de keerlus op het Frederiksplein.

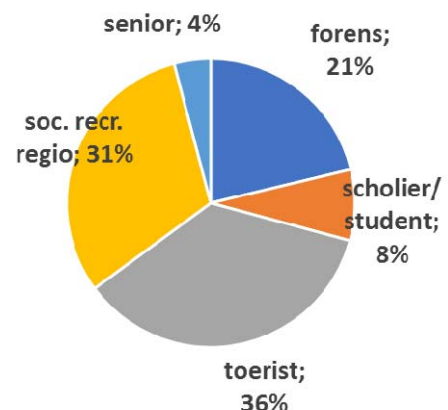


Lijn 24 vervoert op een werkdag 11.000 tot 13.000 reizigers, op het deel tussen het Centraal Station en metrostation De Pijp maken ongeveer 5.000 tot 6.000 reizigers per dag gebruik van deze lijn.

Deze reizigers hebben met lijn 52 en deels met de lijnen 4, 14 een prima alternatief. Met ingang van 4 september 2023 rijdt lijn 52 tien ritten per uur in de spitsuren en in dit vervoerplan wordt een verdere uitbreiding naar 12 ritten per uur voorgesteld. De enige halte die echt vervalt is Muntplein, deze halte heeft 1.200 reizigers per dag. Alternatieve halte Rembrandtplein ligt op 200 meter afstand, de ingang van metrostation Rokin op 400 meter. In de figuur is de halte dekking (hemelsbrede loopafstand tot een halte) na vervallen van de halte Muntplein. Vrijwel het gehele gebied is groen aangegeven waaruit blijkt dat, ondanks het vervallen van de halte Muntplein, alle adressen binnen het 400 meter van halte liggen. De 400 meter cirkel van de halte Muntplein is ter referentie weergegeven en telt dus niet mee voor de halte dekking.



Doelgroepen vervallen deel lijn 24



In de grafiek zijn de reizigers op het vervallen deel van de route onderverdeeld in doelgroepen op basis van de gebruikte kaartsoorten. Het merendeel van de reizigers, circa twee derde, heeft een sociaal recreatief of toeristisch reismotief.

5 Bus

Bij bus is een besparing gevonden door een drietal lijnen in te korten zonder verder ingrijpende netwerk aanpassingen door te voeren. Er is gekozen voor lijndelen waar alternatieven beschikbaar zijn, waardoor het aantal vervallen haltes minimaal is. Voor de betrokken reizigers heeft dit tot gevolg dat vaker overgestapt moet worden of dat de loopafstand naar een in- of uitstaphalte toeneemt.

5.1 Lijn 41

Lijn 41 wordt vanuit Amsterdam Zuidoost ingekort tot het Amstelstation. Reden is dat op de route door stadsdeel Oost/Watergraafsmeer lijn 41 parallel rijdt aan andere lijnen. In het voorstel gaat lijn 41 vanaf het Amstelstation via de Hugo de Vrieslaan en de Maxwellstraat naar de huidige route in de Rozenburglaan. De haltes waar lijn 41 vervalt blijven in gebruik door andere lijnen.

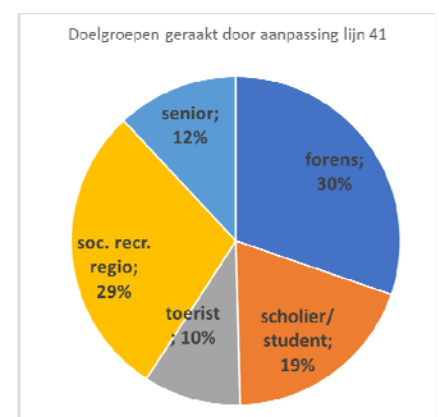
Ter hoogte van de halte Pekelharingstraat, ongeveer de locatie waar de route wordt aangepast, maken op een werkdag in beide richtingen samen ongeveer 2.000 reizigers gebruik van lijn 41.



Doelgroepen

Lijn 41 kent een relatief hoog aandeel van scholieren/studenten op dit deel van de route. In de omgeving van station Muiderpoot zijn diverse scholen, die ook worden bezocht door leerlingen vanuit Zuidoost. Voor deze groep geldt dat overgestapt moet gaan worden op een andere lijn tussen het Amstelstation en Muiderpootstation (37 of 65). De aanpassing van lijn 41 maakt het voor een deel van de reizigers ook aantrekkelijker om gebruik te maken van de metro vanuit Zuidoost in combinatie met een aansluitende lijn.

Andere belangrijke bestemmingen op het vervallen deel van de route zijn de Dappermarkt en winkelcentrum Oostpoort, welke voornamelijk door sociaal recreatieve reizigers worden aangedaan.

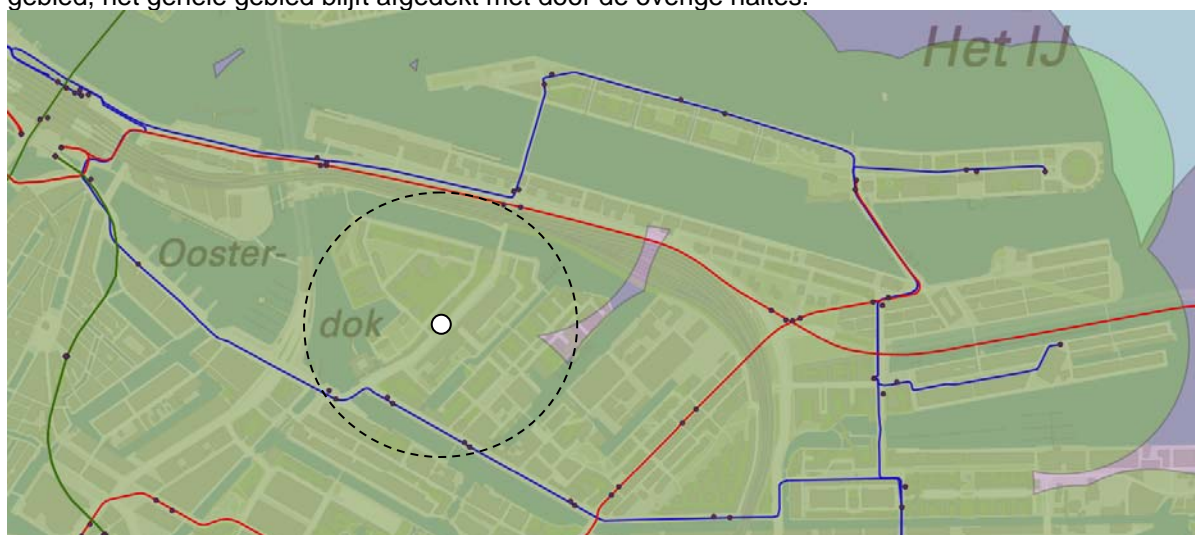


5.2 Lijn 43, snellere route via Piet Heinkade

Lijn 43 rijdt tussen het Centraal Station en het R.J.H. Fortuynplein in het Oostelijk Havengebied. Op het deel van de route over de Prins Hendrikkade rijdt de lijn parallel aan lijn 22. Door lijn 43 via de Piet Heinkade te laten rijden wordt de reistijd tussen het Centraal Station en het Oostelijk Havengebied met 4 tot 5 minuten verkort en hierdoor verbetert de betrouwbaarheid. Lijn 22 blijft de haltes Prins Hendrikkade en Kadijksplein bedienen.



De halte in de Kattenburgerstraat wordt hierdoor niet meer bediend. Van deze halte maken per dag gemiddeld 88 reizigers gebruik. De alternatieve haltes Kattenburgerplein van lijn 22 en Kattenburgerstraat van lijn 26 liggen op respectievelijk 250 en 500 meter afstand. Ook na het vervallen van deze halte wordt nog voldaan aan de eisen voor ontsluiting van het gebied. In het onderstaande kaartje is de halte dekking aangegeven na vervallen van de halte Kattenburgerstraat. Voor hoofdinfra haltes (lijn 26) gelden 800 meter cirkels (paars), voor de overige haltes gelden 400 meter cirkels (groen). De vervallen halte cirkel van de halte Kattenburgerstraat is ter referentie gestippeld weergegeven. Het vervallen van deze halte heeft geen effect op de dekking van het gebied, het gehele gebied blijft afgedekt met door de overige haltes.



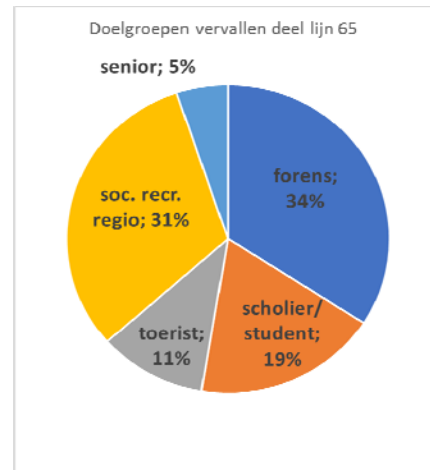
Gedurende de gehele looptijd van dit vervoerplan rijdt lijn 22 richting het Centraal Station via de Kattenburgerstraat vanwege werkzaamheden op de Prins Hendrikkade. Gevolg is dat de halte Kattenburgerstraat nog niet direct vervalt maar tijdelijk in één richting wordt bediend door lijn 22. Dit is een tijdelijke situatie die alleen tijdens de omleiding plaatsvindt. Na de omleiding gaat lijn 22 weer terug naar zijn gebruikelijke route en wordt halte Kattenburgerstraat niet meer bediend.

5.3 Lijn 65, Amsterdam Amstel - Amsterdam Zuid

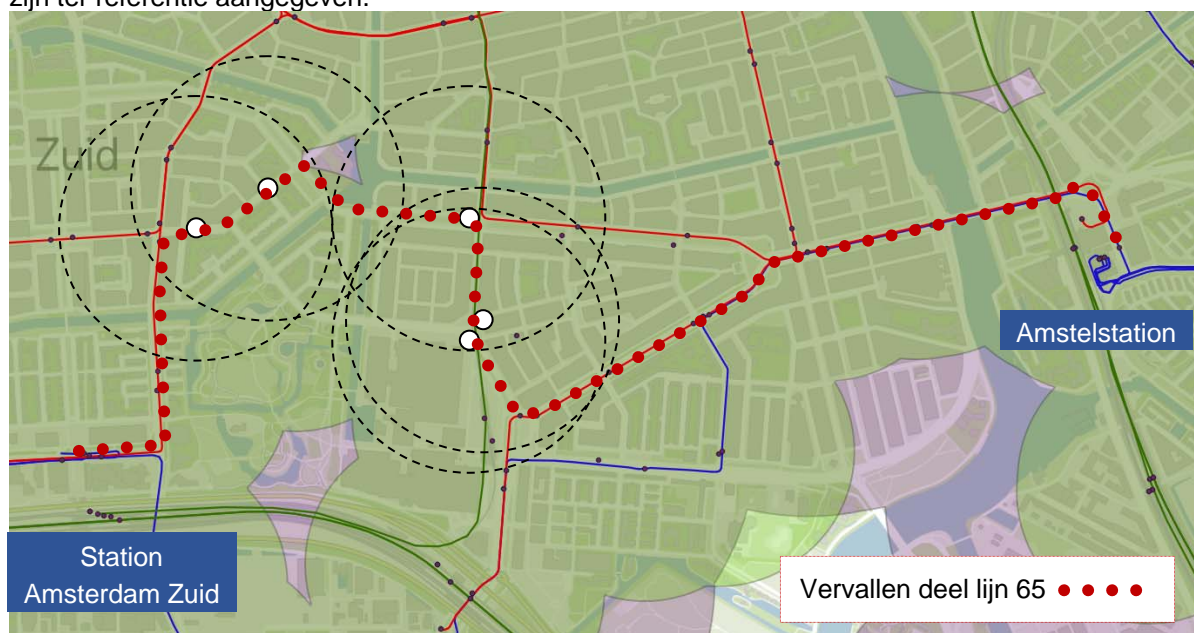
Het deel van lijn 65 tussen het Amstelstation en Station Zuid vervalt. Op dit deel reizen circa 2.000 reizigers per dag. Een groot deel hiervan heeft een goed alternatief. Het voorstel om lijn 65 op dit deel van de route te laten vervallen, komt voort uit de aanwezigheid van diverse lijnen.

In de verbinding met het Amstelstation zijn dat de lijnen 12 en 62. Tussen Amstelstation en Victorieplein rijden deze lijnen nu met een hoge frequentie parallel aan lijn 65. Tot Europaplein is lijn 62 een alternatief. Reizigers van halte Scheldestraat kunnen gebruik maken van halte Van Hilligaertstraat van lijn 12. Deze halte ligt op 300 meter van halte Scheldestraat.

Voor de verbinding met Station Zuid zijn reisopties op korte afstand de lijnen 52, 5 en 4; lijn 52 met haltes Europaplein voor Scheldeplein en Dintelstraat, lijn 5 met haltes Beethovenstraat en Prinses Irenestraat en halte Gerrit van der Veenstraat op 350 meter van de vervallen halte Apollolaan, en lijn 4 (na overstap van de metro) naar haltes Dintelstraat, Maasstraat, Waalstraat en Victorieplein.



Van de vervallen haltes Scheldeplein, Scheldestraat en Apollolaan maken 425 per werkdag gebruik. Zij moeten iets verder lopen naar hun vervangende halte. De overige reizigers kunnen instappen bij hun gebruikelijke halte. Ondanks het vervallen van deze haltes blijft het gebied voldoende ontsloten door de omliggende haltes. In het kaartje is de halte afdekking aangegeven na vervallen van de haltes van lijn 65. Het gebied wordt afgedekt door 800 meter cirkels (paars) vanaf Hoofdinfra haltes (metro) of door 400 meter cirkels (groen) vanaf de overige haltes. De vervallen haltes voor lijn 65 zijn ter referentie aangegeven.



6 Intervaltabel

Om onze reizigers comfortabel te vervoeren mogen de voertuigen niet te druk zijn. Anderzijds streven we naar een optimale inzet van personeel en materieel en mag het ook niet te rustig zijn. Voor elke lijn is, op basis van het verwachte aantal reizigers in 2024, per dagsoort en tijdstip van de dag het te rijden interval bepaald. Dankzij de aanpassingen bij tram- en bus, zoals in dit vervoerplan beschreven, is mogelijk om op een aantal drukker lijnen het aantal ritten uit te breiden om zo de reizigers voldoende ruimte te bieden. Echter de aanpassingen zijn nog niet voldoende om frequente verlagingen op een beperkt aantal lijnen te voorkomen.

In de tabellen in de volgende paragraaf is het interval per lijn aangegeven. Ter referentie is per lijn eerst het interval aangegeven vanuit Vervoerplan 2023. Vervolgens het interval in Vervoerplan 2024 waarbij met een kleur is aangegeven of een lijn vaker of minder vaak gaat rijden. Tot slot is per lijn aangegeven wat de intervallen zijn in de kerstvakantie (23 december 2023 t/m 7 januari 2024).

De aangegeven intervallen zijn de maximale intervallen die we gaan rijden. Mogelijk dat hiervan in positieve zin wordt afgeweken (vaker rijden) indien blijkt dat dit zonder extra inzet mogelijk is. De aangegeven grenzen van de tijdvakken zijn bij benadering.

6.1 Intervaltabel metrolijnen

Intervaltabel Vervoerplan 2024			versie 25-8-2023																							
Geldig van vrijdag 8 december 2023 t/m zaterdag 20 juli 2024			lijn gaat vaker rijden																							
VVP 2023 is de situatie najaar 2023 (inclusief afschalingen)			lijn rijdt minder vaak																							
Let op: De intervallen en tijdvakgrenzen zijn bij benadering, deze worden definitief in de dienstregeling			afwijkend in de kersvakantie																							
Modaliteit	Lijn	Periode	Werkdag								Zaterdag								Zondag							
			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		
M	50	VVP 2023	15	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	12	15		
M		VVP 2024	15	10	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15			
M		VVP 2024 kerst	15	10	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15			
M	51	VVP 2023	15	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15				
M		VVP 2024	15	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15					
M		VVP 2024 kerst	15	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15					
M	52	VVP 2023	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	7,5				
M		VVP 2024	7,5	5	7,5	7,5	7,5	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				
M		VVP 2024 kerst	7,5	6	7,5	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				
M	53	VVP 2023	15	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15				
M		VVP 2024	15	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15					
M		VVP 2024 kerst	15	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15					
M	54	VVP 2023	15	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15				
M		VVP 2024	15	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15					
M		VVP 2024 kerst	15	10	10	10	10	10	12	15	15	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15					

Spitsuitbreiding lijn 52 onder voorbehoud

6.2 Intervaltabel tramlijnen

Intervaltabel Vervoerplan 2024

versie 25-8-2023

Geldig van vrijdag 8 december 2023 t/m zaterdag 20 juli 2024

VVP 2023 is de situatie najaar 2023 (inclusief afschalingen)

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

lijn gaat vaker rijden

lijn rijdt minder vaak

afwijkend in de kersvakantie

Modaliteit	Lijn	Periode	Intervallentabel 1								Intervallentabel 2								Intervallentabel 3							
			AD-7:30	7:30-9:30	9:30-12:00	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		
T	1	VVP 2023	15	6	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	12	10	10	10	10	10	10
T		VVP 2024	15	6	7,5	7,5	7,5	7,5	7	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	15	12	10	10	10	10	10	10
T		VVP 2024 kerst	15	10	10	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	10	15	12	10	10	10	10	10	10
T	2	VVP 2023	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,5	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	8	10	
T		VVP 2024	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,5	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	8	10	
T		VVP 2024 kerst	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,5	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	8	10	
T	3	VVP 2023	15	12	12	12	12	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	15	15
T		VVP 2024	15	12	12	12	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	15	15
T		VVP 2024 kerst	15	12	12	12	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	15	15
T	4	VVP 2023	15	15	15	15	15	15	12	15	15	15	12	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15	
T		VVP 2024	15	15	15	15	15	15	12	15	15	15	12	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15	
T		VVP 2024 kerst	15	15	15	15	15	15	12	15	15	15	12	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15
T	5	VVP 2023	15	10	10	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	15	15	12	12	12	12	12	15	
T		VVP 2024	15	10	10	10	10	10	10	12	15	15	10	10	10	10	10	15	15	12	12	12	12	12	15	
T		VVP 2024 kerst	15	12	12	12	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	12	15	
T	7	VVP 2023	15	10	10	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	12	15	15	10	10	10	10	12	
T		VVP 2024	15	10	10	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	
T		VVP 2024 kerst	15	10	10	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	
T	12	VVP 2023	15	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,5	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	8	10		
T		VVP 2024	15	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,5	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	8	10		
T		VVP 2024 kerst	15	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,5	6,5	6,5	6,5	8	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	8	10		
T	13	VVP 2023	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10		
T		VVP 2024	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10		
T		VVP 2024 kerst	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	10	10	10	10	12	15	10	10	10	10	10	12		
T	14	VVP 2023	15	10	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	15		
T		VVP 2024	15	12	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	15		
T		VVP 2024 kerst	15	12	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	15		
T	17	VVP 2023	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,7	6,7	6,7	6,7	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10		
T		VVP 2024	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,7	6,7	6,7	6,7	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10		
T		VVP 2024 kerst	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	6,7	6,7	6,7	6,7	7,5	10	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10		
T	19	VVP 2023	15	10	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	10	10		
T		VVP 2024	15	10	12	12	12	10	12	15	15	12	12	10	10	12	15	15	12	12	12	12	12	15		
T		VVP 2024 kerst	15	12	12	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15		
T	24	VVP 2023	15	12	12	12	12	12	12	15	15	12	12	12	12	15	15	15	15	12	12	12	12	15		
T		VVP 2024	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15			
T		VVP 2024 kerst	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15		
T	25	VVP 2023	15	10	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	15	15	12	12	12	12	12	15		
T		VVP 2024	15	10	10	10	10	10	12	15	15	10	10	10	10	10	15	15	12	12	12	12	12	15		
T		VVP 2024 kerst	15	12	12	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	15	15	15	12	12	12	12	15		
T	26	VVP 2023	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	7,5	7,5	7,5	10	10	10	10	7,5	7,5	7,5	10	10		
T		VVP 2024	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	7,5	7,5	7,5	10	10	10	10	7,5	7,5	7,5	10	10		
T		VVP 2024 kerst	10	8,5	9	9	9	9	8,5	9	10	10	10	9	9	9	10	10	10	10	9	9	9	10	10	
T	27	VVP 2023		10																						
T		VVP 2024		10																						
T		VVP 2024 kerst																								

6.3 Intervaltabel buslijnen

Modaliteit		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	
B	15	VVP 2023		15	10	10	10	10	10	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024		15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024 kerst		15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B	18	VVP 2023		15	10	10	10	10	10	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024		15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024 kerst		15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B	21	VVP 2023		10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10
B		VVP 2024		10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	10	10
B		VVP 2024 kerst		10	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	8,5	8,5	8,5	8,5	10	10
B	22	VVP 2023		15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15
B		VVP 2024		15	10	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15
B		VVP 2024 kerst		15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15
B	34	VVP 2023		15	10	15	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024		15	10	15	15	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	20	15	15	15	15	15	15	20	15
B		VVP 2024 kerst		15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	20	15	15	15	15	15	15	15	20	15
B	35	VVP 2023		10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10	10	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15
B		VVP 2024		10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15
B		VVP 2024 kerst		15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B	36	VVP 2023		15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024		15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024 kerst		20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B	37	VVP 2023		10	7,5	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024		10	7,5	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024 kerst		15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B	38	VVP 2023		15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024		20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024 kerst		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B	40	VVP 2023		15	10	15	15	10	10	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
B		VVP 2024		15	10	15	15	10	10	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
B		VVP 2024 kerst		15	15	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
B	41	VVP 2023		30	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024		30	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024 kerst		30	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B	43	VVP 2023		15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024		30	20	20	20	20	20	20	30	30	20	20	20	20	20	30	30	20	20	20	20	30	30	30
B		VVP 2024 kerst		30	20	20	20	20	20	20	30	30	20	20	20	20	30	30	20	20	20	30	30	30	30	30
B	44	VVP 2023		15	15	15	15	15	15	20	30	30	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024		15	15	15	15	15	15	20	30	30	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024 kerst		15	15	15	15	15	15	20	30	30	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B	47	VVP 2023		15	15	15	15	15	15	20	30	30	15	15	15	15	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024		15	15	15	15	15	15	15	20	30	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024 kerst		15	15	15	15	15	15	20	30	30	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B	48	VVP 2023		15	6	10	10	10	6	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024		15	6	10	10	10	6	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024 kerst		15	7,5	15	15	15	7,5	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B	49	VVP 2023		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024 kerst		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

Intervaltabel Vervoerplan 2024

versie 25-8-2023

Geldig van vrijdag 8 december 2023 t/m zaterdag 20 juli 2024

VVP 2023 is de situatie najaar 2023 (inclusief afschalingen)

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

lijn gaat vaker rijden

lijn rijdt minder vaak

afwijkend in de kersvakantie

Modaliteit	Lijn	Periode	Werkdag								Zaterdag						Zondag							
			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
B	61	VVP 2023	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024 kerst	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B	62	VVP 2023	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024 kerst	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B	63	VVP 2023	15	15	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
B		VVP 2024	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B		VVP 2024 kerst	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
B	65	VVP 2023	15	10	10	10	10	10	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024	15	10	10	10	10	10	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024 kerst	15	12	12	12	12	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B	66	VVP 2023	15	10	15	15	15	15	10	15	10	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
B		VVP 2024	15	10	15	15	15	10	15	10	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
B		VVP 2024 kerst	15	10	15	15	15	10	15	10	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
B	369	VVP 2023	12	7,5	10	10	10	10	7,5	10	15	15	15	12	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024	15	10	12	12	12	12	10	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
B		VVP 2024 kerst	15	10	12	12	12	12	10	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15

Modaliteit	Lijn	Periode	Werkdag								Zaterdag						Zondag							
			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
B	231	VVP 2023		30					30															
B		VVP 2024		30					30															
B	245	VVP 2023	3x																					
B		VVP 2024	3x																					
B	246	VVP 2023	2x																					
B		VVP 2024	2x																					
B	247	VVP 2023	3x																					
B		VVP 2024	3x																					

Nachtlijnen (geen aanpassingen)

Lijn	Standaard of Zomer	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Vr*	Za	Za*	Zo
N81	STANDAARD				60	60		60		
N82	STANDAARD				60	30	60*	30	60*	
N83	STANDAARD				60	30	60*	30	60*	
N84	STANDAARD				60	60		60		
N85	STANDAARD	60	60	60	60	30	60*	30	60*	60
N86	STANDAARD					30	60*	30	60*	
N87	STANDAARD	60	60	60	60	30	60*	30	60*	60
N88	STANDAARD				60	60		60		
N89	STANDAARD				60	60		60		
N91	STANDAARD				60	60		60		
N93	STANDAARD				60	60		60		

* vanaf 2:00

* vanaf 2:40

* vanaf 4:40

* vanaf 1:50

* vanaf 4:00

7 Infrastructuur aanpassingen

7.1 Ingrijpende werkzaamheden gedurende vervoerplan

Naast de onderstaande langdurige werkzaamheden zijn in de stad ook diverse ingrijpende kort durende werkzaamheden van enkele dagen. Deze zijn, vanwege de korte duur maar ook de onzekerheid van de planning, niet opgenomen in dit vervoerplan.

7.1.1 Prins Hendrikkade

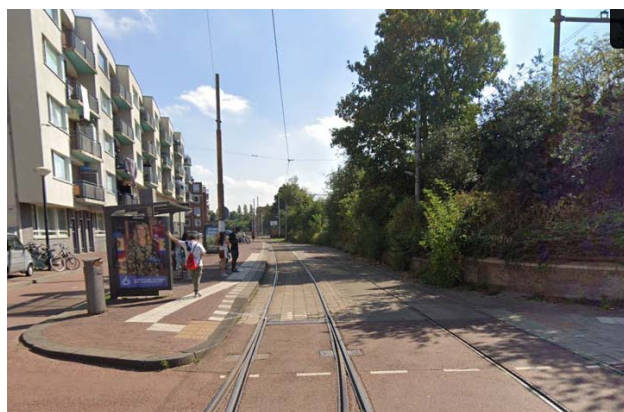
Als gevolg van werkzaamheden is vanaf 10 december 2023 de Prins Hendrikkade richting het Centraal Station niet beschikbaar als busroute. Als gevolg hiervan eindigen de streeklijnen vanuit Zaanstreek en Waterland in Amsterdam Noord. Het heeft ook gevolgen voor de huidige routes van lijn 22 en lijn 43. In dit vervoerplan wordt voorgesteld om lijn 43 definitief te verleggen naar de Piet Heinkade. Deze aanpassing is zonder dit voorstel ook tijdelijk nodig vanwege de genoemde werkzaamheden.

Lijn 22 rijdt, als gevolg van de werkzaamheden, richting het Centraal Station om via de Piet Heinkade en de Kattenburgerstraat om. Door deze omleiding blijft de halte Kattenburgerstraat, ondanks het vervallen van lijn 43, tijdelijk nog in één richting in gebruik. Pas na afloop van de werkzaamheden na de zomer van 2024 vervalt de halte.

7.1.2 Borneostraat

Vanwege werkzaamheden tussen 8 januari 2024 en 25 februari 2024 is de tramroute door de Borneostraat niet te gebruiken. Lijn 14 krijgt hierdoor kort na de routewijziging, te maken met een tijdelijk gewijzigde route. Tussen de halte Alexanderplein en Muiderpoortstation gaat lijn 14 in beide richtingen via de Linnaeusstraat en de Wijtenbachstraat rijden. Het eindpunt ligt dan tijdelijk bij Muiderpoortstation. Deze tijdelijke lijnvoering sluit het best aan bij de in dit vervoerplan voorgestelde route.

Op het eindpunt Muiderpoort zijn twee sporen beschikbaar. Helaas is slechts één spoor voorzien van een halteperron voor toegankelijk instappen. Omdat dat spoor veelal in gebruik is door lijn 1, moet lijn 14 uitwijken naar het tweede spoor. Reizigers moeten hier vanaf straatniveau instappen. Hierdoor wordt, tijdelijk, geen toegankelijke instaphalte geboden. Alternatief voor reizigers, die hiervan afhankelijk zijn, is uitwijken naar de halte Dappermarkt.



Bij aankomst op het Muiderpoortstation kunnen reizigers van lijn 14 uitstappen op de reguliere halte Muiderpoortstation op de Insulindeweg.

7.1.3 Oude Haagseweg

Vanaf 22 januari zijn werkzaamheden gepland aan de busroute naar Schiphol. De route via de Oude Haagseweg is niet bruikbaar voor de lijnen 369, 245, 246 en 247. Deze werkzaamheden duren tot augustus 2024. Alternatieve routes lopen via de A4 en eventueel de A9. De uiteindelijke omleidingsroute is nog niet vastgesteld.

7.2 Vervallen haltes als gevolg van lijnwijzigingen

Aanpassing lijn 14

Een deel van de tramhaltes op de route van lijn 14 worden na ingaan van dit vervoerplan nog maar in één richting gebruikt. Het gaat om de volgende haltes:

- Pontanusstraat
- Zeeburgerdijk
- Javaplein

Aanpassing lijn 43

Als gevolg van de routewijziging van lijn 43 vervalt de halte Kattenburgerstraat. Echter als gevolg van werkzaamheden blijft de halte echter tot na de zomer van 2024 in gebruik als halte voor lijn 22.

Aanpassing lijn 65

Lijn 65 vervalt tussen het Amstelstation en Station Zuid. Gevolg is dat een aantal haltes (overdag) niet meer bediend worden. Het gaat om de haltes:

- Scheldeplein
- Scheldestraat (op deze halte blijft in de vroege ochtend wel lijn 246 halteren)
- Apollolaan (op deze halte blijft in de vroege ochtend wel lijn 246 halteren)
- Beethovenstraat (deze halte ligt dicht bij de halte Stadionweg op de Beethovenstraat)

7.3 Vervallen haltes als gevolg van infrastructuur aanpassingen

Lijn 245 en 247

Vanaf eind januari tot augustus 2024 zijn er werkzaamheden aan de Oude Haagseweg en rijden de buslijnen 245 en 247 met een omleiding naar Schiphol. Hierdoor komt de halte Oude Haagseweg te vervallen. Gelet op het geringe gebruik van deze halte komt deze na afronding van de werkzaamheden niet meer terug.

8 Exploitatie kalender

Onderstaand de exploitatiekalender voor dit vervoerplan. Het Vervoerplan 2024 is geldig voor de eerste helft van 2024. Door de tram- en bus de dienstregeling op vrijdag 8 december 2023 in te laten gaan, valt dit samen met de invoering van 30 km/uur in de stad. Voor metro gaat de nieuwe dienstregeling wel in per 10 december 2023. Bij de metrolijnen wijzigt alleen de dienstregeling van lijn 52 op werkdagen.

Datum	Omschrijving	Kalenderdag	Rijden als op	Toelichting
8-12-2023	Start nieuwe dienstregeling tram en bus conform Vervoerplan 2024-I			
10-12-2023	Start nieuwe dienstregeling metro conform Vervoerplan 2024-I			
25-12-2023	Eerste Kerstdag	Maandag	Zondag	
26-12-2023	Tweede Kerstdag	Dinsdag	Zondag	
31-12-2023	Oudejaarsdag	Zondag	Zondag	Exploitatie eindigt omstreeks 20:00
1-1-2024	Nieuwjaarsdag	Maandag	Zondag	Nachtlijnen rijden vanaf ongeveer 1:30
31-3-2024	Pasen	Zondag	Zondag	Normale zondagse dienstregeling
1-4-2024	Tweede Paasdag	Maandag	Zondag	Nachtlijnen rijden als op donderdag/vrijdagnacht
27-4-2024	Koningsdag	Zaterdag	Zaterdag	Aangepaste lijnvoering
5-5-2024	Bevrijdingsdag	Zondag	Zondag	Normale zondagse dienstregeling
9-5-2024	Hemelvaartsdag	Donderdag	Zaterdag	Nachtlijnen rijden in de voorafgaande nacht als op donderdag/vrijdagnacht
19-5-2024	Pinksteren	Zondag	Zondag	Normale zondagse dienstregeling
20-5-2024	Tweede Pinksterdag	Maandag	Zondag	Nachtlijnen rijden als op donderdag/vrijdagnacht
20-7-2024	Einde dienstregeling conform Vervoerplan 2024-I			
21-7-2024	Start Zomerdienstregeling conform Vervoerplan 2024-II			
1-9-2024	Start najaarsdienstregeling			
14-12-2024	Laatste dag dienstregeling 2024			
15-12-2024	Start dienstregeling 2025			