dens



HTM Vervoerplan 2026

Wijzigingen Rail en Bus

HTM | kom verder!

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **2**

Hoofdstuk 1 – Ontwikkelingen en uitgangspunten **5**

Introductie 5

Ontwikkelingen 5

Verkenning OV en 30 km/u 8

Hoofdstuk 2 – Wijzigingsvoorstellen Rail **11**

Maatregel 1: tram 9 rijdt vaker rondom de avondspits 11

Maatregel 2: meer ritten op tram 2 en 6 in het weekend 11

Maatregel 3: tram 1 rijdt vaker op zaterdagmiddag 11

Maatregel 4: meer ritten tram 15 en 16 in het weekend 12

Maatregel 5: introductie midjaardienst bij Rail 12

Maatregel 6: herverdeling ritten op tram 9 op werkdagen tijdens de zomerdienst 13

Maatregel 7: vaker naar het strand in de weekendavonduren op tram 1 en 9 tijdens de zomerdienst 14

Maatregel 8: herverdeling ritten tram 2 en 6 tijdens de zomerdienst 14

Maatregel 9: tram 34 vervangen door korttrajectritten tram 3 tijdens de zomerdienst 15

Hoofdstuk 3 – Wijzigingsvoorstellen Bus **17**

Maatregel 10: bus 29 rijdt via de Weteringkade 17

Hoofdstuk 4 – Inzet bij bijzondere weersomstandigheden **19**

Zomerse omstandigheden 19

Winterse omstandigheden 19

Hoofdstuk 5 – Grote werkzaamheden **21**

Hoofdstuk 6 – Kalenderoverzicht en frequenties 2026 **23**

Dienstregeling kalender Vervoerplan 2026 23

Evenementenvervoer 23

Afstemmingen tussen lijnen 24

Frequentietabellen HTM jaardienstregeling Rail 2026 25

Frequentietabellen HTM jaardienstregeling Bus 2026 26

Frequentietabellen HTM midjaardienstregeling Rail 2026 (vanaf mei 2026) 27

Frequentietabellen HTM midjaardienstregeling Bus 2026 (vanaf mei 2026) 28

Frequentietabellen HTM zomerdienstregeling Rail 2026 29

Frequentietabellen HTM zomerdienstregeling Bus 2026 31

Frequentietabellen HTM vakantie- en kerstvakantiedienstregeling Rail 2026 32

Frequentietabellen HTM vakantiedienstregeling Bus 2026 33

Bijlage I – Relevante bezettingen per maatregel **34**

Bijlage II – Factsheets lijnen **39**

1



Hoofdstuk 1 – Ontwikkelingen en uitgangspunten

Introductie

HTM verzorgt en ontwikkelt het openbaar vervoer in de Haagse regio. HTM doet dit binnen twee concessies: Concessie Rail Haaglanden en Concessie Bus Haaglanden Stad. HTM benadert haar netwerk integraal, vandaar dat er weer één vervoerplan is opgesteld. Hierin staan de routes en frequenties van al onze tram- en buslijnen centraal. Met de voorgestelde maatregelen biedt HTM, binnen de beschikbare middelen, vraaggerichter openbaar vervoer met meer aanbod op de drukste momenten en trajecten.

Dit vervoerplan is een beschrijving van wijzigingen. Het beschrijft de wijzigingen ten opzichte van het laatste formeel vastgestelde vervoerplan.

Tijdens het opstellen van dit vervoerplan worden de nieuwe elektrische bussen van 12 meter en 18 meter geïntroduceerd. Dit heeft impact op de dienstregeling en de frequenties, zoals ook beschreven in ons Vervoerplan 2025. Naast operationele effecten heeft dit ook impact op het reizigersgedrag. Deze worden dit jaar geanalyseerd en daarom worden er in dit vervoerplan nog geen maatregelen opgenomen voor Bus.

De afspraak die MRDH en HTM hebben gemaakt is om minimaal een productieniveau van 18,3 miljoen dienstregelingkilometers voor Rail en Bus te realiseren en door te groeien naar het productievolume van Vervoerplan 2021 (circa 19,5 miljoen dienstregelingkilometers). Dit is de basis van dit vervoerplan.

Het vervoerplan schetst het ambitieniveau van HTM. Dit ambitieniveau vormt het doel waar HTM naartoe werkt, al is op dit moment nog niet exact te voorspellen wanneer dit volledig gerealiseerd zal zijn.

Ontwikkelingen

Personele ontwikkelingen

Betrouwbaar openbaar vervoer begint bij voldoende beschikbaarheid van rijdend personeel. Bij HTM is de ontwikkeling van de formatie daarom een van de belangrijkste prioriteiten. De nadruk ligt op het aantrekken van nieuwe medewerkers, het behouden van huidige medewerkers en het terugdringen van het ziekteverzuim. Net als alle OV-bedrijven (en veel andere sectoren) in Nederland ondervindt HTM uitdagingen die extra aandacht voor personeelsbezetting vereisen, zoals de krapte op de arbeidsmarkt, het aantal medewerkers dat met pensioen gaat en het voortzetten van de regeling voor zware beroepen.

De arbeidsmarkt voor openbaar vervoerpersoneel is momenteel zeer competitief. Het tekort aan gekwalificeerd personeel in technische en dienstverlenende beroepen is nog actueel, terwijl de vraag naar hoogwaardig OV groeit. HTM speelt in op deze ontwikkelingen door niet alleen te focussen op kwantiteit, maar ook op kwaliteit bij het werven van nieuwe medewerkers. HTM zoekt personeel dat niet alleen technisch bekwaam is, maar ook klantgericht, stressbestendig en flexibel. Deze kwaliteiten zijn essentieel om onze dienstverlening op een hoog niveau te houden.

HTM zet zich actief in om het personeelsbestand op het gewenste niveau te brengen. Zo werd eind 2023 een meerjarige nieuwe cao afgesloten, waarin belangrijke afspraken zijn gemaakt over

arbeidsvoorwaarden en werkdrukvermindering. Daarnaast zijn er specifieke programma's opgezet om medewerkers verder te ontwikkelen, zoals trainingsprogramma's op het gebied van klantvriendelijkheid, veiligheid en technische vaardigheden. Ook wordt er veel geïnvesteerd in de verbetering van werkomstandigheden, en is de capaciteit voor werving en opleiding vergroot. Met deze maatregelen hoopt HTM de personele krapte in 2025 te kunnen beheersen, ondanks de uitdagingen door de huidige krapte op de arbeidsmarkt.

Openbaar vervoer in relatie tot stedenbouwkundige ontwikkelingen
Stedenbouwkundige plannen vormen een belangrijke basis voor de mobiliteitsbehoeften van een stad. Compacte, multifunctionele wijken zorgen voor korte afstanden tussen wonen, werken en recreatie, wat het gebruik van actieve en collectieve vervoersmiddelen stimuleert. Tegelijkertijd vraagt stedelijke verdichting om een robuust en flexibel openbaar vervoerssysteem dat hoge aantallen reizigers kan verwerken en gemakkelijk bereikbaar is.

Den Haag groeit de komende jaren met 50.000 inwoners door tot een stad met meer dan 600.000 inwoners. Deze groei gaat gepaard met transformaties in zowel bestaande wijken als nieuwbouwontwikkelingen. Denk hierbij aan hoog stedelijke ontwikkelingen zoals de Binckhorst, de verdichting rond stationsgebieden zoals Den Haag Centraal en Den Haag Hollands Spoor (CID) en de grootschalige herstructurering in Den Haag Zuidwest. Openbaar vervoer speelt een cruciale rol in het ontsluiten van deze gebieden, het beperken van autogebruik, het voorkomen van vervoersarmoede en het verbeteren van de leefbaarheid.

Om stedenbouwkundige ontwikkelingen en openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen, past HTM de volgende strategieën toe:
- Planvorming in een vroeg stadium: samenwerking en contact met gemeenten en projectontwikkelaars bij de eerste stedenbouwkundige ontwerpen om goed openbaar vervoer in de plannen mee te nemen. Niet alleen bij oplevering van nieuwe woningen, maar zeker ook tijdens de bouw en vooral de planvorming.
- Flexibele dienstregeling: het inzetten van een dynamisch vervoersaanbod dat meebeweegt met de vraag, zoals het aanpassen van frequenties of verbindingen.
- Groen en duurzaam ontwerp: het realiseren van milieuvriendelijke vervoersoplossingen, zoals emissievrije voertuigen en groene tramhalten, passend binnen duurzame stedenbouwkundige ambities.

De stedenbouwkundige ontwikkelingen in Den Haag bieden unieke kansen om het openbaar vervoer naar een nog hoger plan te tillen. Door vroegtijdige afstemming met stedelijke planners, flexibiliteit in het vervoersaanbod en een focus op duurzaamheid, kan HTM bijdragen aan een leefbare, toegankelijke en toekomstbestendige stad. Projecten zoals de Binckhorst, Laakhavens en Zuidwest Den Haag tonen hoe deze visie in de praktijk wordt gerealiseerd.

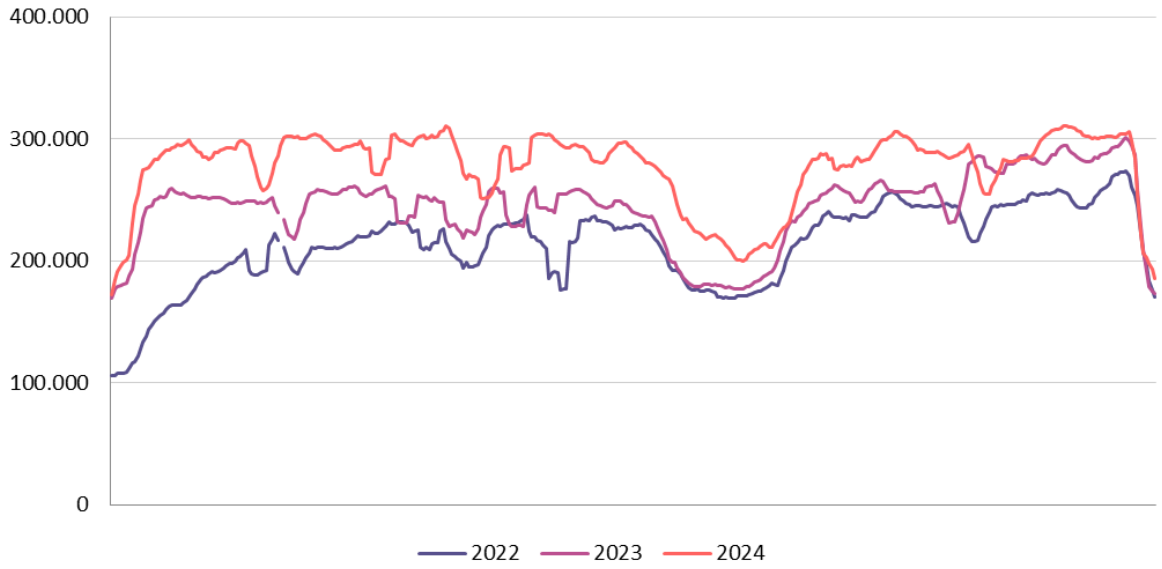
Ontwikkeling aantal reizigers
Sinds de coronapandemie is het mobiliteitsgedrag van reizigers aanzienlijk veranderd. Hoewel thuiswerken eerder leidde tot een sterke verschuiving in reisgedrag, zien we de laatste tijd tekenen van licht herstel naar de patronen van voor corona. De spitsuren worden weer drukker, met name op dinsdag en donderdag, terwijl maandag, woensdag en vrijdag nog achterblijven door hybride werkmodellen. Toch blijven de traditionele piek- en dalpatronen minder voorspelbaar dan voorheen.

Daarnaast blijft de vraag naar flexibele mobiliteitsoplossingen, zoals deelfietsen en deelauto's, bestaan, maar neemt niet zo sterk toe als eerder verwacht. Ook wandelen en fietsen behouden hun populariteit, mede dankzij een toegenomen bewustzijn rondom gezondheid en duurzaamheid.

De gedeeltelijke terugkeer naar oude reispatronen biedt zowel uitdagingen als kansen voor het openbaar vervoer. Het vraagt om een balans tussen flexibiliteit en capaciteit, waarbij we zowel inspelen op drukke spitsmomenten als voldoende aanbod bieden buiten deze pieken. Door flexibilisering van de dienstregeling in te zetten op de veranderde mobiliteitsvraag, kunnen we beter inspelen op de behoeften van reizigers.

Het Vervoerplan 2026 richt zich op het combineren van de lessen uit de pandemie met een vernieuwde blik op de toekomst. Dit betekent een duurzaam en schaalbaar openbaar vervoernetwerk dat zich aanpast aan de hybride werk- en reisgedrag van vandaag. We richten ons op verder herstel van de reizigersaantallen en gaan uit van een nieuwe vorm van autonome groei die past bij de ontwikkelingen van ons vervoergebied.

In de komende jaren maakt de regio een sterke transformatie door, met grote veranderingen op het gebied van mobiliteit, stadsontwikkeling en nieuwbouw. Eind 2024 herstelde het aantal reizigers zich nagenoeg tot het niveau van 2019. We verwachten dat deze groei zich voortzet in 2025. Voor het dienstregelingsjaar 2026 gaan we uit van de groei die weer past bij de stedelijke ontwikkelingen en de groei in inwoners.



Figuur 1: Voortschrijdend gemiddeld aantal instappers per dag in 2022, 2023 en 2024

Flexibilisering van de dienstregeling

HTM speelt in op de blijvende veranderingen in de vraag naar openbaar vervoer. De drukte verschilt per dag en seizoen, waardoor meer maatwerk mogelijk is. Daarom zijn we in 2024 gestart met het project 'Flexibilisering van de dienstregeling' om de effecten van variabele dienstregelingen te testen.

Met pilots pasten we de dienstregeling aan op de veranderde reizigersvraag. Zo introduceerden we in Vervoerplan 2021 een midjaardienstregeling voor Bus, waarbij we de frequenties voorafgaand aan de

zomerdienst afstemden op de actuele vraag. We zagen minder studenten en scholieren, maar meer reizigers richting de kust. In 2026 breiden we deze aanpak uit naar Rail.

Tijdens de herfst- en kerstvakantie van 2024 vervingen we tram 34 tijdelijk door een gecombineerde exploitatie van de korttrajectritten van tram 2 en 3 in Den Haag. Dit sloot beter aan op de afgenomen vraag van en naar Zoetermeer, terwijl het aanbod in Den Haag op peil bleef. In 2025 herhalen we deze maatregel tijdens de (school)vakanties. Bij positieve resultaten maken we dit in 2026 structureel.

In 2025 introduceerden we tram 10, die alleen van maandag tot en met donderdag rijdt. Omdat de vraag op vrijdag lager is, zetten we de vrijgekomen capaciteit op andere lijnen efficiënter in of bieden we meer maatwerk aan personeel bij verlof of andere activiteiten. We monitoren deze pilot gedurende het hele dienstregelingsjaar 2025. Dit jaar onderzoeken we daarnaast of we deze flexibele aanpak verder kunnen uitbreiden. We kijken daarbij naar mogelijkheden om meer afwijkende dagsoorten te introduceren in de dienstregeling die beter past bij de vervoersvraag. Bij succesvolle pilots voeren we dit in 2026 structureel in.

Tram 19 naar de TU-wijk
Op dit moment eindigt tram 19 bij station Delft. Volgens de huidige planning rijdt tram 19 vanaf de tweede helft van 2026 door naar de nieuwe eindhalte in de TU-wijk.

Ontwikkeling nachtnet
In april 2024 is na een onderbreking van vier jaar het nachtnet opgestart. Daarbij wordt in eerste instantie met een frequentie van één keer per twee uur gereden. Dit vanwege de beperkte beschikbaarheid van personeel. Zodra het mogelijk is, herstellen we de frequentie naar het oorspronkelijke niveau, zodat iedere nachtlijn één keer per uur vanaf het centrum van Den Haag vertrekt. Zodra we het nachtnet hebben opgeschaald naar het volledige niveau analyseren we routes, vertrektijden en de reizigersvraag.

Verkenning OV en 30 km/u

Veel steden zijn actief bezig om de verkeersveiligheid en de (verkeers)leefbaarheid te vergroten. In november 2024 besloot de gemeente Den Haag, om tot 2030 110 straten op te waarderen waarbij de maximum toegestane snelheid verlaagd wordt van 50 km/u naar 30 km/u. Dit kon onder andere door de actualisatie van de hoofdroutekaart nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer. Ook in de andere gemeenten van het vervoersgebied lopen gesprekken om de maximumsnelheid in straten te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u. Ook straten waar bussen en trams van HTM gebruik van maken.

Het verlagen van de maximumsnelheid draagt bij aan verkeersveiligheid, (verkeers)leefbaarheid en een aantrekkelijke stedelijke omgeving. Tegelijkertijd staat deze maatregel op gespannen voet met de ambitie om het openbaar vervoer te versnellen, wat ook essentieel is voor de verkeersveiligheid, de (verkeers)leefbaarheid en bereikbaarheid binnen het vervoergebied. Zonder aanvullende maatregelen dreigt het openbaar vervoer te vertragen.

HTM verwacht dat door de toename van reistijd de kosten voor het openbaar vervoer stijgen en de opbrengsten dalen. Onze ambitie is om de effecten van een verlaging van de maximum toegestane snelheid te mitigeren. Hierbij denken we aan het toepassen van snelheidsdifferentiatie op vrijliggende tram- en busbanen en in het ontwerp rekening houden met ov-vriendelijke infrastructuur.

Om de impact van deze ontwikkeling op het openbaar vervoer te onderzoeken hebben MRDH, een aantal gemeenten in het vervoergebied, EBS en HTM een verkenningstraject gestart. Hierbij is gezamenlijk het effect van het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u inzichtelijk gemaakt en zijn mogelijk mitigerende maatregelen beoordeeld op onder andere verkeersveiligheid en de doorstroming van het openbaar vervoer. Na deze verkenning wordt er nu gezamenlijk verder gewerkt aan het opstellen van concrete samenwerkingsafspraken.

2



Hoofdstuk 2 – Wijzigingsvoorstellen Rail

Maatregel 1: tram 9 rijdt vaker rondom de avondspits

Tijdens de middagspits reizen veel reizigers tussen de omgeving Koningskade naar station Den Haag Centraal en Centrum, en tussen Centrum en Vrederust. Voor en na de middagspits is er een lagere reizigersvraag en rijden we een frequentie van 6 ritten per uur. We zien dat het aan de randen van de middagspits drukker aan het worden is. Daarom verhogen we de frequentie tussen 15.00 uur en 16.00 uur en tussen 18.00 uur en 18.30 uur van 6 naar 8 ritten per uur. Door deze frequentieverhogingen maken we reizen voor en na de middagspits aantrekkelijker en stimuleren we gespreid reizen.

maatregel 1: tram 9 rijdt vaker rondom de avondspits				
9	jaardienst	werkdag	15.00-16.00 18.00-18.30	# Van 6 naar 8

Maatregel 2: meer ritten op tram 2 en 6 in het weekend

Sinds de opening van Mall of the Netherlands in Leidschendam zien we dat het drukker is geworden in tram 2 en 6. Op zaterdag is dat met name zichtbaar aan het begin van de avond, wanneer de frequenties van tram 2 en 6 omlaag gaan. Daarom verhogen we tussen 18.00 uur en 19.00 uur de frequentie van tram 2 van 4 naar 5 ritten per uur. Op tram 6 verhogen we de frequentie tussen 18.00 en 18.30 uur van 4 naar 6 ritten per uur.

Op zondag zien we dat tram 6 drukker wordt in het centrum van Den Haag. Dit past bij het beeld dat reizigers meer gebruik van tram en bus maken voor recreatieve doeleinden. Daarom verhogen we de frequentie op tram 6 van 5 naar 6 ritten per uur tussen 13.00 uur en 18.30 uur. Daarvan profiteren ook reizigers naar Mall of the Netherlands.

maatregel 2: meer ritten tram 2 en 6 in het weekend				
2	jaardienst	zaterdag	18.00-19.00	# van 4 naar 5
6	jaardienst	zaterdag	18.00-18.30	# van 4 naar 6
6	jaardienst	zondag	13.00-18.30	# van 5 naar 6

Maatregel 3: tram 1 rijdt vaker op zaterdagmiddag

We zien dat steeds meer reizigers in het weekend met onze trams en bussen reizen. Dit zijn met name de lijnen die door het centrum van Den Haag lopen, waaronder tram 1. Tram 1 is op zaterdag druk tussen station Den Haag Hollands Spoor en Scheveningen, ook buiten de dagen dat het mooi weer is. Tot 15.00 uur rijden we al 7 ritten per uur, maar we willen dit verlengen tot 18.00 uur. Daarmee verhogen we de frequentie tussen 15.00 uur en 18.00 uur van 6 naar 7 ritten per uur.

maatregel 3: tram 1 rijdt vaker op zaterdagmiddag				
1	jaardienst	zaterdag	15.00-18.00	# van 6 naar 7

Maatregel 4: meer ritten tram 15 en 16 in het weekend

Net zoals bij tram 1 zien we dat tram 16 drukker wordt in het weekend. Daarom verhogen we op zondag tussen 11.30 uur en 18.30 uur de frequentie van 4 naar 5 ritten per uur. Omdat tram 16 bij station Den Haag Centraal gekoppeld is aan tram 15 verhogen we ook de frequentie van tram 15. Daardoor profiteren ook de reizigers uit Ypenburg en Nootdorp van een hogere frequentie. Tevens bieden we hier meer ruimte voor reizigersgroei.

Op zaterdag voeren we ook een kleine frequentieverhoging door op tram 15 en 16. Tussen 19.00 uur en 20.00 uur voegen we per lijn één extra rit toe waardoor de frequentie omhoog gaat naar 5 ritten per uur.



Maatregel 5: introductie midjaardienst bij Rail

Vanaf mei tot aan de start van de zomervakantie zien we dat het op een aantal lijnen in de spits minder druk is. Forensen nemen vaker de fiets en het aantal studenten en scholieren dat met ons reist neemt af. We zien daarom mogelijkheden om op een aantal lijnen de frequentie iets te verlagen. Richting Scheveningen zien we het aantal reizigers juist toenemen. Met name tijdens warme dagen reizen veel reizigers naar en van de kust. Het wordt daardoor soms erg druk in de voertuigen van tram 1 en 9. Hier spelen we op in door op tram 2, 11 en 12 in de spits wat minder vaak te rijden. Met de vrijgekomen middelen kunnen we de frequenties van tram 1 en 9 in de avonduren verhogen.

Tram 2 rijdt minder vaak tijdens de middagspits

We zien dat tram 2 vanaf mei minder druk is in de middagspits. Daarom verlagen we tussen 16.00 uur en 18.00 uur de frequentie. Dit doen we door de reguliere en korttrajectritten van tram 2 elk 2 ritten per uur minder te laten rijden. Tram 2 en de korttrajectritten van tram 2 rijden dan elk 6 keer per uur. Hiermee wordt de gezamenlijke frequentie tussen station Den Haag Centraal en Kraayenstein verlaagd van 16 naar 12 ritten per uur. Hiermee blijven we zelfs met deze frequentieverlaging een hoge frequentie aanbieden, wat goed past bij de reizigersvraag.

Tram 11 en 12 rijden minder vaak tijdens de ochtend- en middagspits

Tram 11 en 12 rijden tijdens de ochtend- en middagspits beiden 6 ritten per uur. Vanaf mei neemt het aantal reizigers in de spits af. We verlagen daarom de frequentie van beide lijnen naar 5 ritten per uur. Tussen station Den Haag Hollands Spoor en de Haagse Markt zijn tram 11 en 12 op elkaar afgestemd; hier ontstaat een gezamenlijke frequentie van 10 ritten per uur.

Tram 1 en 9 rijden in de avond vaker

Op de dagen dat het zomers weer is reizen veel reizigers met tram 1 en 9 van en naar Scheveningen. Als onderdeel van het Plan Zomerse Omstandigheden rijden we met mooi weer extra ritten met de Strandexpress op het traject van tram 9. Deze extra ritten rijden tot ongeveer 20.00 uur en zorgen voor een verdubbeling van de capaciteit richting Scheveningen. We zien dat het na 20.00 uur nog druk kan zijn vanaf Scheveningen. Daarom verhogen we op zaterdag en zondag tussen 20.00 uur en 22.00 uur de frequentie op tram 9 van 4 naar 5 ritten per uur.

Daarnaast verhogen we ook op werkdagen de frequentie op tram 9. Tussen 19.00 uur en 20.00 uur gaat de frequentie van 4 naar 6 ritten per uur. Tot slot verhogen we op zaterdagavond tussen 19.00 uur en 20.00 uur de frequentie van tram 1 door het toevoegen van een extra rit.

maatregel 5: introductie midjaardienst bij Rail (mei tot start zomerdienst)				
2 2k	midjaardienst	werkdag	16.00-18.00	van 8 naar 6 van 8 naar 6
11 12	midjaardienst	werkdag	07.00-09.00 16.00-19.00	van 6 naar 5
9	midjaardienst	werkdag	19.00-20.00	van 4 naar 6
9	midjaardienst	zaterdag zondag	20.00-22.00	van 4 naar 5
1	midjaardienst	zaterdag	19.00-20.00	van 4 naar 5

Maatregel 6: herverdeling ritten op tram 9 op werkdagen tijdens de zomerdienst

Tijdens de zomervakantie reizen er meer reizigers van en naar het strand, specifiek naar Scheveningen. Vooral op de mooie zomerse dagen, wanneer er veel mensen vrij zijn, rijden volle voertuigen gedurende de dag naar het strand. Rond het eind van de middag zien we juist weer volle voertuigen richting de stad en stations. Samen met de gemeente Den Haag kijken we naar spreiden van de bezoekers van en naar het strand.

Sinds 2023 wordt de Strandexpress vast in de zomerdienstregeling ingezet en is daarmee een snelle verbinding tussen station Den Haag Hollands Spoor, station Den Haag Centraal en Scheveningen Noord. Op dit moment ligt de focus van de Strandexpress op de werkdagen vooral richting het strand en kunnen reizigers vanaf 16.00 uur met de reguliere strandlijnen weer terugreizen. Vooral op mooie zomerse avonden zien we een grotere behoefte om de Strandexpress ook dan in te zetten om reizigers snel richting huis te vervoeren. Daarom herverdelen we de ritten op tram 9 tijdens de spitsen waardoor we ook in de avonduren de Strandexpress kunnen inzetten.

Op de werkdagen tijdens de spitsen verlagen we de frequentie van de reguliere tram 9 van 10 naar 8 ritten per uur. Door de vakantie zijn de spitsen afgevlakt en zien we dat het rijden van 10 ritten per uur niet nodig is. De Strandexpress rijdt gedurende de dag tot 16.00 uur samen met tram 9. Vanaf 19.00 uur rijdt de Strandexpress 4 keer per uur vanaf Scheveningen Noord en het Kurhaus in één keer door naar station Den Haag Centraal en naar station Den Haag Hollands Spoor. Dit wordt afgewisseld met de reguliere tram 9 die 4 keer per uur rijdt. Van maandag tot en met donderdag rijdt de Strandexpress tot 22.00 uur en op vrijdag verlengen we dit tot 23.00 uur.

maatregel 6: herverdeling ritten op tram 9 op werkdagen tijdens de zomerdienst				
9	zomerdienst	werkdag	07.00-09.00 16.00-18.00	van 10 naar 8
9	zomerdienst	werkdag	19.00-22.00	van 6/8 naar 4
9S	zomerdienst	ma-do vrijdag	19.00-22.00 19.00-23.00	van 0 naar 4

Maatregel 7: vaker naar het strand in de weekendavonduren op tram 1 en 9 tijdens de zomerdienst

Niet alleen op werkdagen maar ook tijdens de weekenden in de zomervakantie worden de reismogelijkheden van strandbezoekers verbeterd. We trekken hierbij de frequenties van tram 9 en de Strandexpress van zaterdag en zondag gelijk. Op zondag veranderen we de frequentie van 6 naar 5 ritten per uur voor tram 9 en de Strandexpress. Hierdoor kunnen we in de avonduren vaker rijden. Op de zaterdagen gaan we de Strandexpress tot 23.00 uur aanbieden, in plaats van de huidige 20.00 uur. Op zondagen gaan we de Strandexpress tot 22.00 uur aanbieden. Tussen 20.00 uur en 22.00 uur rijden de Strandexpress en tram 9 ieder nog 4 ritten per uur.

Op de zondagen rijden we de Strandexpress tot 20.00 uur 5 keer per uur, naast 5 ritten per uur van de reguliere tram 9, en tot 22.00 uur nog 4 keer per uur, naast de 4 ritten per uur van de reguliere tram 9.

Naast de aanpassingen op tramlijn 9 en de Strandexpress bieden we ook meer ritten aan tussen Delft, Den Haag Centrum en Scheveningen op tram 1. Op zaterdagavond breiden we de frequentie tussen 18.00 uur en 22.00 uur uit van 4 naar 5 keer per uur. Op de zondagen breiden we de frequentie niet alleen uit in de avonduren maar bieden we ook overdag meer reismogelijkheden richting het strand. Vanaf 12.00 uur tot en met 22.00 uur stijgt de frequentie van 4 naar 5 keer per uur.

maatregel 7: vaker naar het strand in de weekendavonduren op tram 1 en 9 tijdens de zomerdienst				
9S	zomerdienst	zaterdag	20.00-23.00	van 0 naar 5
9S	zomerdienst	zondag	10.00-19.30	van 6 naar 5 van 6 naar 5
9 9S	midjaardienst	zondag	19.30-22.00 19.30-22.00	van 6 naar 4 van 0 naar 4
1	zomerdienst	zaterdag	18.00-22.00	van 4 naar 5
1	zomerdienst	zondag	12.00-22.00	van 4 naar 5

Maatregel 8: herverdeling ritten tram 2 en 6 tijdens de zomerdienst

Tijdens de zomervakantie zien we meer recreatieve reizen en juist minder reizen van en naar werk. Het is daarom mogelijk om de frequentie van tram 6 op de werkdagen tijdens de ochtendspits te verlagen van 6 naar 5 keer per uur. Net als in maatregel 2 zien we dat ook tijdens de zomervakantie het drukker is geworden in tram 2 en 6 vanwege de Mall of the Netherlands. Vooral aan het einde van de dag, rondom de sluitingstijden van de winkels is het drukker in de voertuigen. Daarom verhogen we de frequenties van tram 2 en 6 rond 18.00 uur. Tram 2 blijft tot 18.30 uur 6 keer per uur rijden en ook

tram 6 verhogen we tussen 18.00 en 19.00 uur van 4 naar 6 keer per uur. Dit is ook voordelig voor bezoekers van de stad richting Kraayenstein en Leyenburg.

maatregel 8: herverdeling ritten tram 2 en 6 tijdens de zomerdienst				
2	zomerdienst	werkdag	07.00-09.00	# van 6 naar 5
6	zomerdienst	werkdag	18.00-18.30	# van 4 naar 6
2	zomerdienst	werkdag	18.00-19.00	# van 4 naar 6

Maatregel 9: tram 34 vervangen door korttrajectritten tram 3 tijdens de zomerdienst

Tijdens de zomervakantie reizen minder reizigers tussen Zoetermeer en Den Haag. Dit is met name zichtbaar in de spitsuren, waarbij de bezettingen in tram 3, 4 en 34 lager zijn dan tijdens de jaardienst. Daarom vervangen we tram 34 door korttrajectritten op tram 3. Hierdoor gaat het aantal ritten op het samenloopdeel naar Zoetermeer omlaag van 18 naar 12 ritten per uur.

Tussen het De Savornin Lohmanplein en station Den Haag Centraal is de extra capaciteit van tram 34 wel nodig. Daarom vervangen we op dit trajectdeel tram 34 door korttrajectritten op tram 3. Tussen station Den Haag Centraal en De Savornin Lohmanplein blijft de frequentie 12 ritten per uur.

maatregel 9: tram 34 vervangen door korttrajectritten tram 3 tijdens de zomerdienst				
34	zomerdienst	werkdag	07.00-09.00 16.00-18.00	# tram 3k vervangt 34

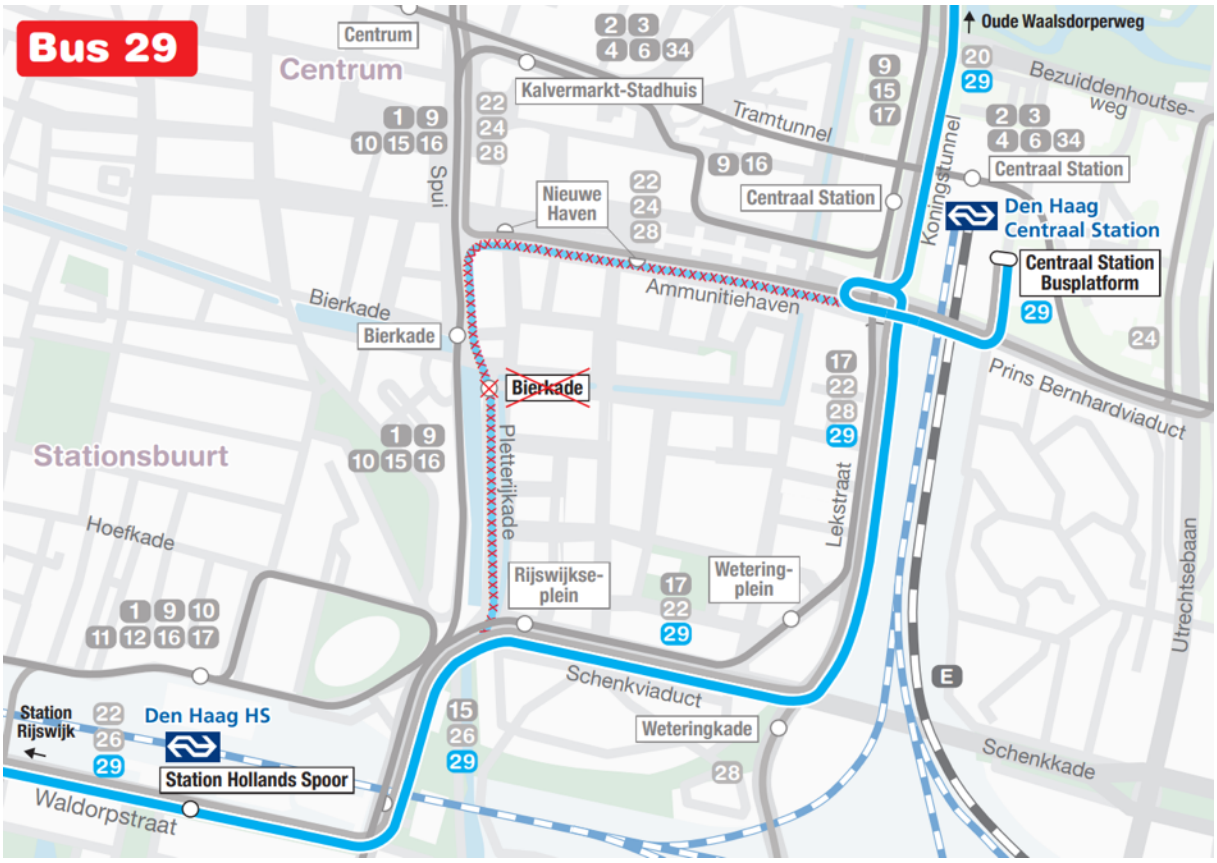
3



Hoofdstuk 3 – Wijzigingsvoorstellen Bus

Maatregel 10: bus 29 rijdt via de Weteringkade

Sinds begin 2024 werkt de gemeente Den Haag aan de herinrichting van de Pletterijkade. Bus 29 rijdt daarom een omleiding via de Weteringkade en de Lekstraat. De halten Bierkade en Nieuwe Haven zijn daarmee komen te vervallen. Tijdens de herinrichting van de Pletterijkade wordt de straat ingericht als fietsstraat met een maximum toegestane snelheid van 30 km/u en wordt het kruispunt bij het Rijswijkseplein aangepast, waarbij het niet mogelijk is om bus 29 hier terug te laten keren. Daarom is de huidige omleidingsroute de definitieve route. In samenwerking met de gemeente Den Haag wordt nog onderzocht of de vrije trambaan op de Weteringkade geschikt kan worden gemaakt voor bus 22 en 29 om daarmee de doorstroming te verbeteren.



Figuur 2: nieuwe route van bus 29 via de Weteringkade en Lekstraat

4


2 Station
Den Haag Centraal
SIEMENS
R·NET
HTM
MRDH
METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG
5025b

Hoofdstuk 4 – Inzet bij bijzondere weersomstandigheden

Zomerse omstandigheden

In de zomervakantie rijdt HTM extra vaak naar het strand met tram en bus. Dit omdat op zomerse dagen veel reizigers naar het strand reizen. Op bus 23, 24 en 26 zetten we de 18 meter bussen in en op het traject van tram 9 rijdt de Strandexpress. Deze snelle tram rijdt tussen station Den Haag Hollands Spoor en Scheveningen Noord en stopt daarbij alleen bij station Den Haag Centraal en Kurhaus. De reis tussen station Den Haag Centraal en Kurhaus is daarmee 5 tot 6 minuten sneller. Buiten de zomervakantie rijden er extra trams en bussen richting de kust als er grote stranddrukte wordt verwacht. Daarnaast zet HTM, waar mogelijk, voertuigen en personeel in bij evenementen.

Winterse omstandigheden

Net als in de zomer neemt HTM extra maatregelen wanneer het winters weer wordt. HTM heeft een aantal wissels die te verwarmen zijn tijdens winters weer. Op deze manier blijven die goed werken. Verder houden HTM-medewerkers de niet verwarmde wissels vrij van sneeuw of ijs. Ook de tramhalten houdt HTM schoon en ijsvrij tijdens winters weer. Daarnaast rijden er in de nacht pekeltrams die de sporen vrij houden van ijs en sneeuw en wordt rijpvorming aan de bovenleiding voorkomen.

Onder de meeste omstandigheden zijn deze maatregelen voldoende om betrouwbaar de reguliere dienstregeling te kunnen rijden. Alleen bij extreem winters weer rijdt HTM de aangepaste dienstregeling winterse omstandigheden. HTM kondigt deze aangepaste dienstregeling een dag van tevoren aan. Zo blijft HTM betrouwbaar en voorspelbaar openbaar vervoer bieden.

Deze aangepaste dienstregeling heeft de volgende kenmerken:

- een volledig ingeregelde alternatieve dienstverlening aangepast op extreem winters weer;
- het tram- en busnetwerk van HTM blijft in stand;
- korttrajectritten, spitsbuslijn 29, spitstram 10 en spitstram 34 komen te vervallen;
- lijnen worden beperkt afgewaardeerd om de robuustheid van de dienstregeling te vergroten.


5
K1260

Hoofdstuk 5 – Grote werkzaamheden

Voor 2026 staan er een tweetal grote en/of langdurige werkzaamheden gepland die impact hebben op de dienstregeling. Deze beschrijven we hieronder op hoofdlijnen.

Buitendienststelling Delft
In 2026 vinden er werkzaamheden plaats in Delft ter voorbereiding op de inzet van de nieuwe gelijkvloerse stadstram. Dit is een vervolg op de werkzaamheden die in 2025 plaatsvinden. Daarom rijdt tram 1 in het voorjaar voor een periode van 2 maanden niet naar Delft. Ter vervanging zetten we railvervangend vervoer in. Dit wordt nog verder uitgewerkt.

Werkzaamheden Rijswijkseplein
Op het Rijswijkseplein in Den Haag worden spoorwerkzaamheden uitgevoerd. Hierdoor rijden we op verschillende tram- en buslijnen voor een periode van 8 weken een aangepaste route. Dit gebeurt in diverse fasen en wordt nog verder uitgewerkt.


6

Hoofdstuk 6 – Kalenderoverzicht en frequenties 2026

Dienstregeling kalender Vervoerplan 2026

Het Vervoerplan 2026 gaat in op maandag 5 januari 2026. Dit is afgestemd tussen RET, EBS en HTM. De jaardienst wordt voor zowel Rail als Bus in de zomer gedurende zes weken onderbroken door de zomerdienstregeling (zaterdag 18 juli 2026 tot en met zondag 30 augustus 2026).

De trams en bussen rijden daarnaast op werkdagen in schoolvakanties minder spitsritten. Dit is het geval tijdens de voorjaarsvakantie (week 9), meivakantie (week 18), herfstvakantie (week 43) en de kerstvakantie.

Vanaf mei geldt voor Rail en Bus de midjaardienst. De midjaardienst loopt tot de start van de zomerdienstregeling.

Op bijzondere (feest)dagen wordt de dienstregeling voor zowel Rail als Bus als volgt uitgevoerd:

Dag	Datum	Aanpassing dienstregeling
Eerste kerstdag	25 december 2025	Zondagdienst
Tweede kerstdag	26 december 2025	Zondagdienst
Oudejaarsdag	31 december 2025	Laatste ritten na 20.00 uur
Nieuwjaarsdag	1 januari 2026	Eerste ritten na 9.00 uur
Eerste paasdag	5 april 2026	Zondagdienst
Tweede paasdag	6 april 2026	Zondagdienst
Koningsdag	27 april 2026	Zaterdagdienst
Hemelvaartsdag	14 mei 2026	Zondagdienst
Eerste pinksterdag	24 mei 2026	Zondagdienst
Tweede pinksterdag	25 mei 2026	Zondagdienst

Evenementenvervoer

Aangezien de vervoersvraag tijdens feestdagen lager is dan normaal, stemmen we daar ons aanbod op af. Tijdens evenementen wordt er juist meer ingezet om aan te sluiten bij de specifieke vervoersvraag. Het aanbod is erop gericht om de bezoekers zo snel mogelijk van en naar het evenement te vervoeren. Op het moment van schrijven van dit Vervoerplan zijn nog niet alle evenementen bekend. HTM onderhoudt nauw contact met organisatoren, gemeenten en MRDH om hier zo goed mogelijk invulling aan te geven.

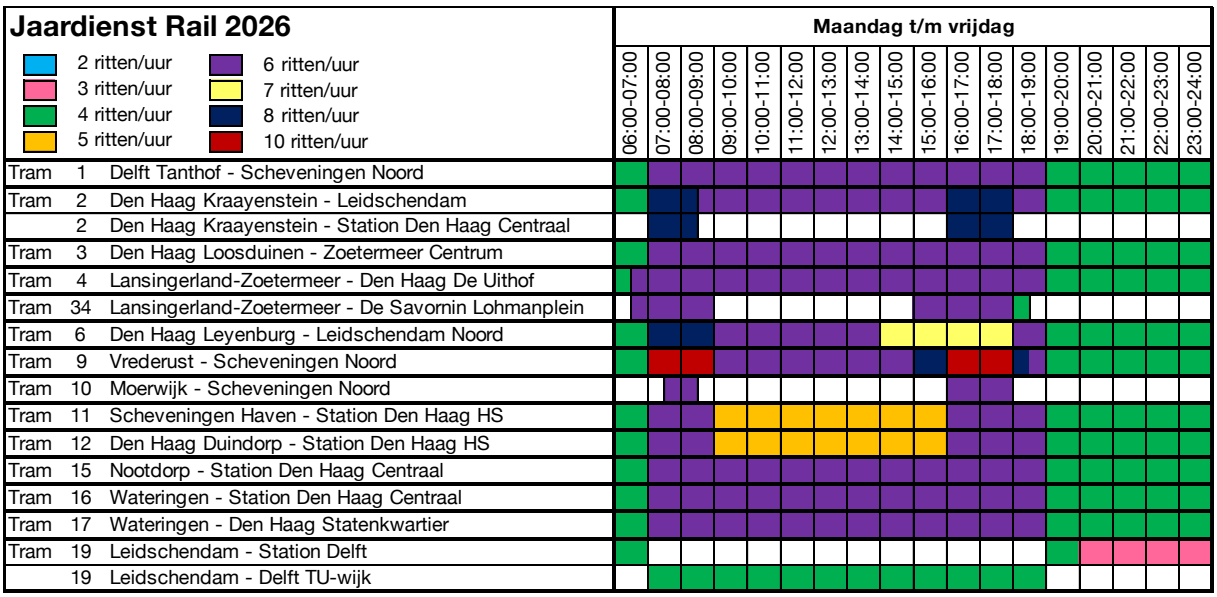
Afstemmingen tussen lijnen

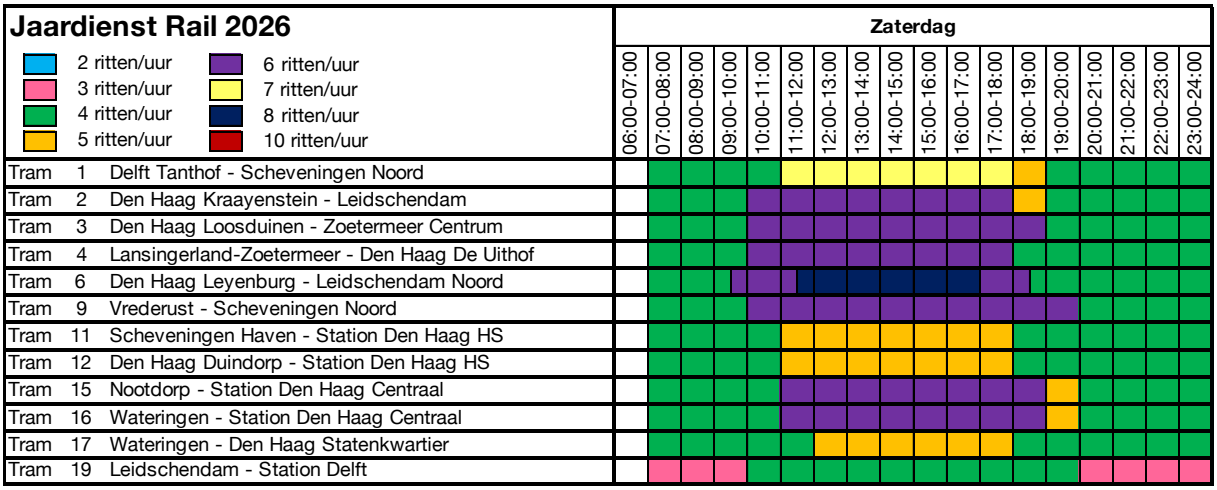
Bij het opstellen van de dienstregeling houdt HTM zo veel mogelijk rekening met de volgende afstemmingen:

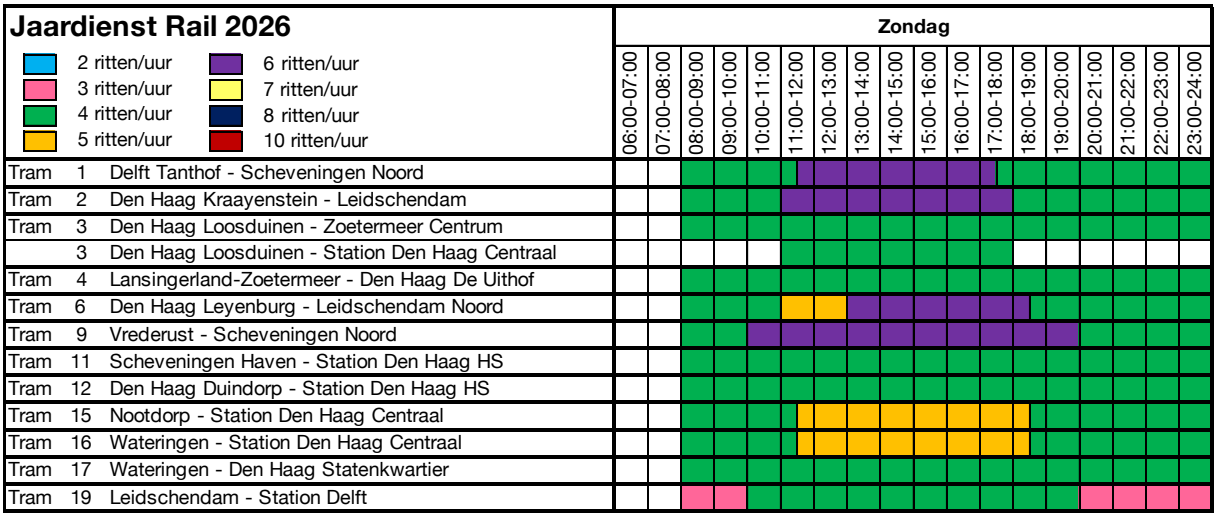
- intervallen op het RandstadRail samenloopdeel afgestemd op metro E;
- intervallen in de Tramtunnel Grote Markt;
- intervallen tram 3, 4 en 34 samenloopdeel;
- intervallen tram 9 en Strandexpress;
- intervallen tram 11 en tram 12 samenloopdeel;
- intervallen tram 1, spitstram 10 en tram 16;
- intervallen bus 20, 22 en spitsbus 29;
- intervallen bus 22, 24 en 28 op het samenloopdeel.

Hierna volgen de frequentietabellen. De frequenties gelden minstens in de drukke richting.

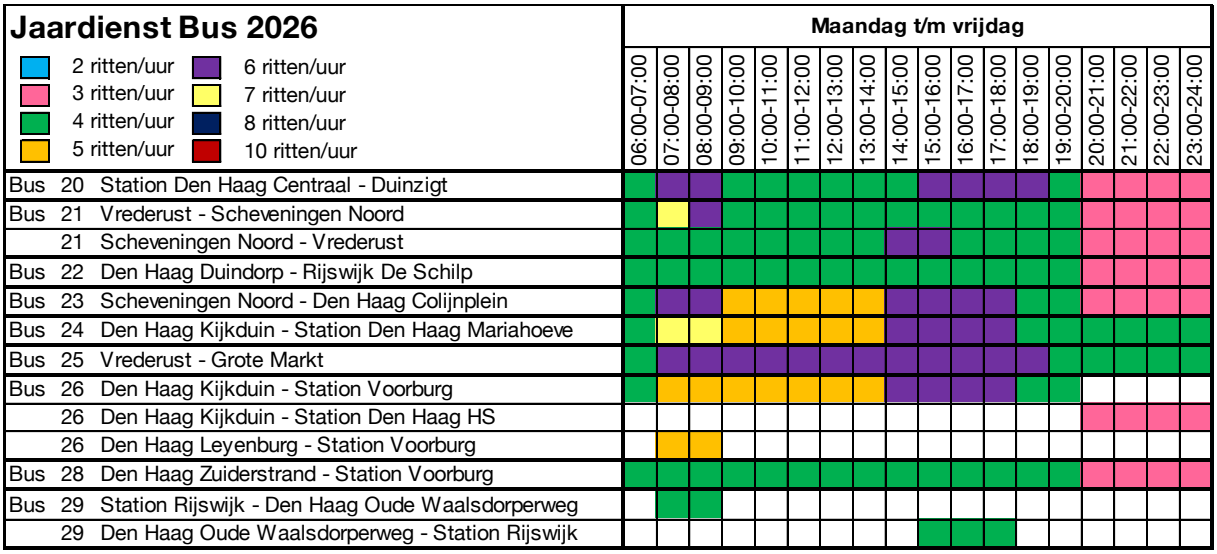
Frequentietabellen HTM jaardienstregeling Rail 2026

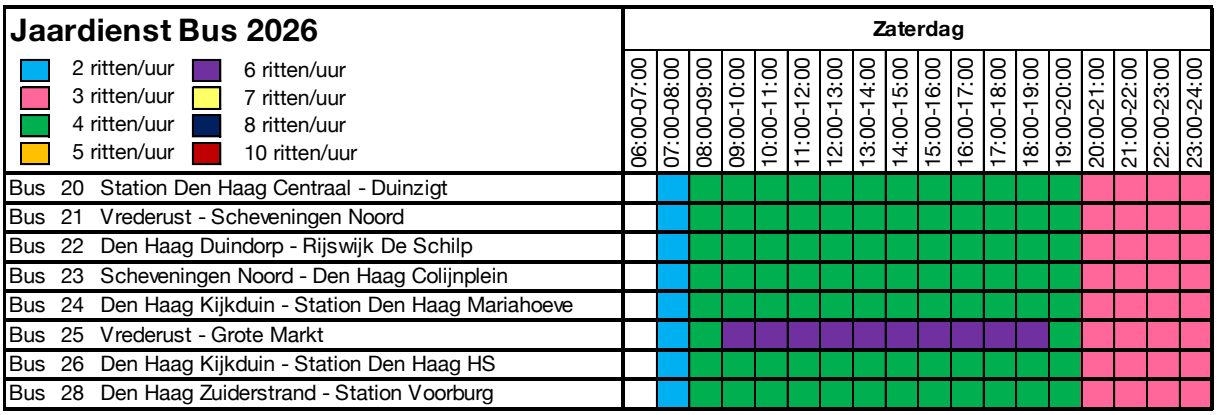


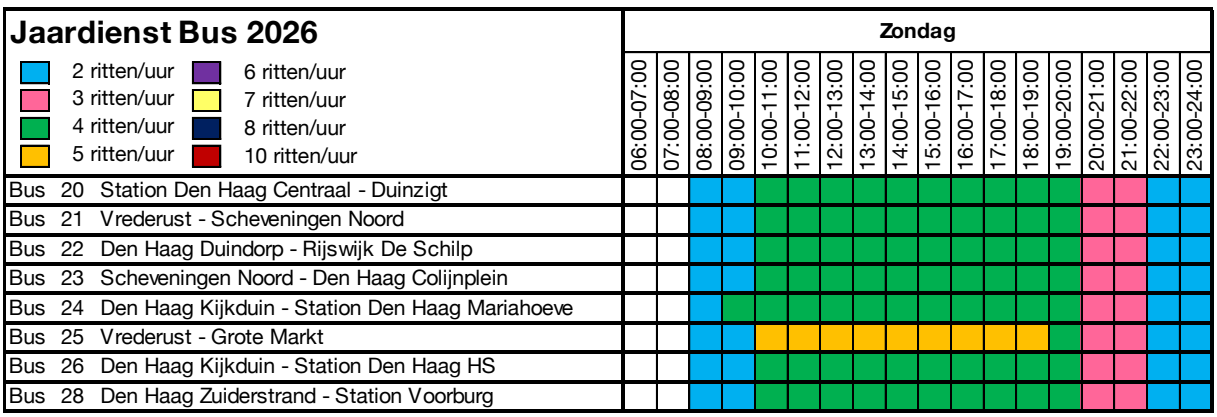




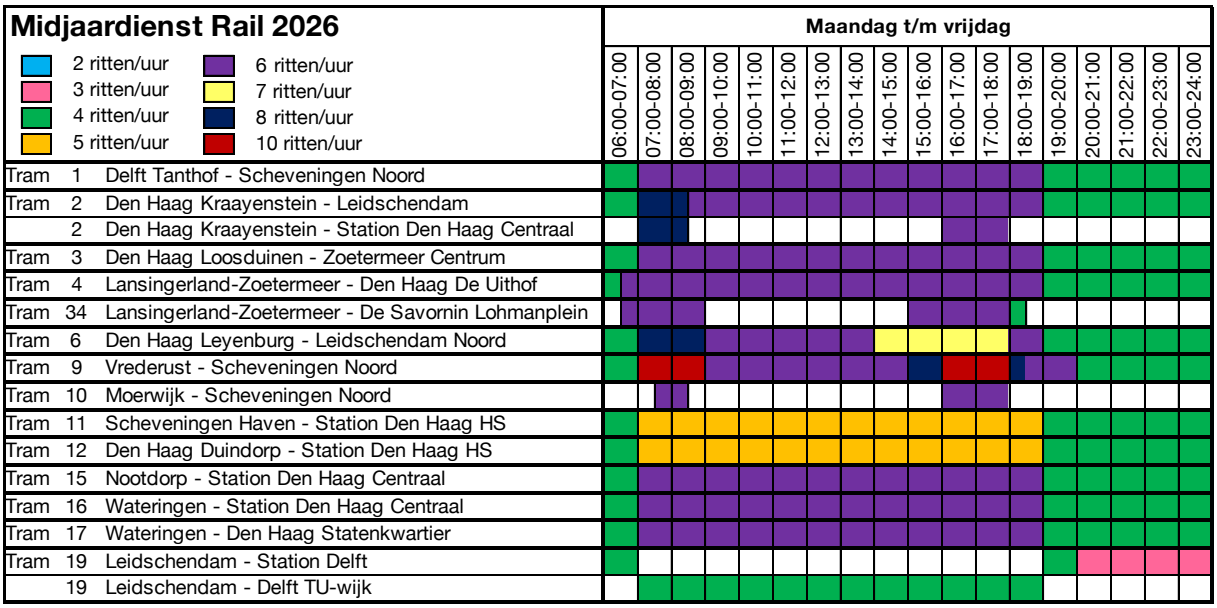
Frequentietabellen HTM jaardienstregeling Bus 2026

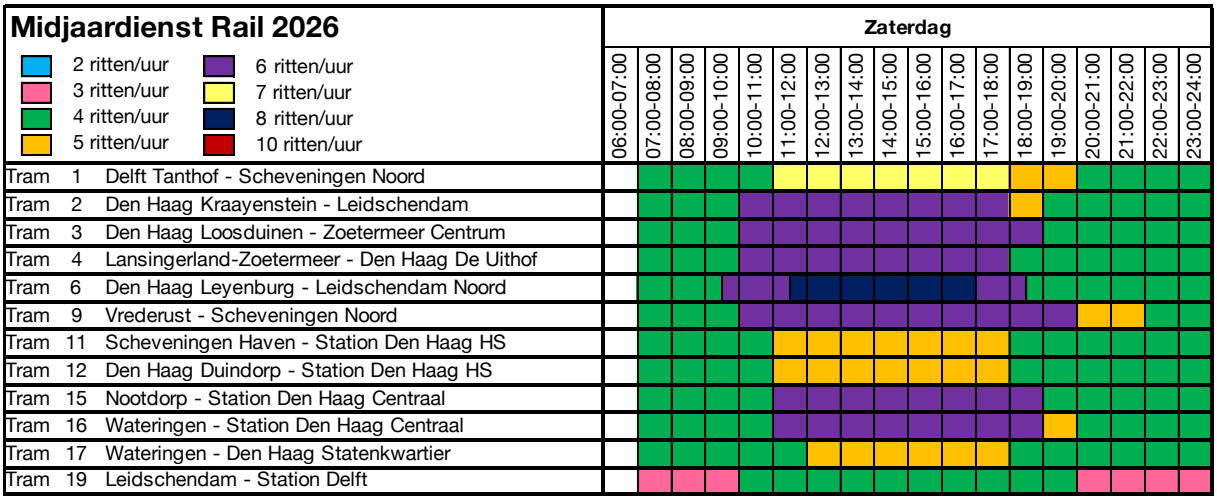


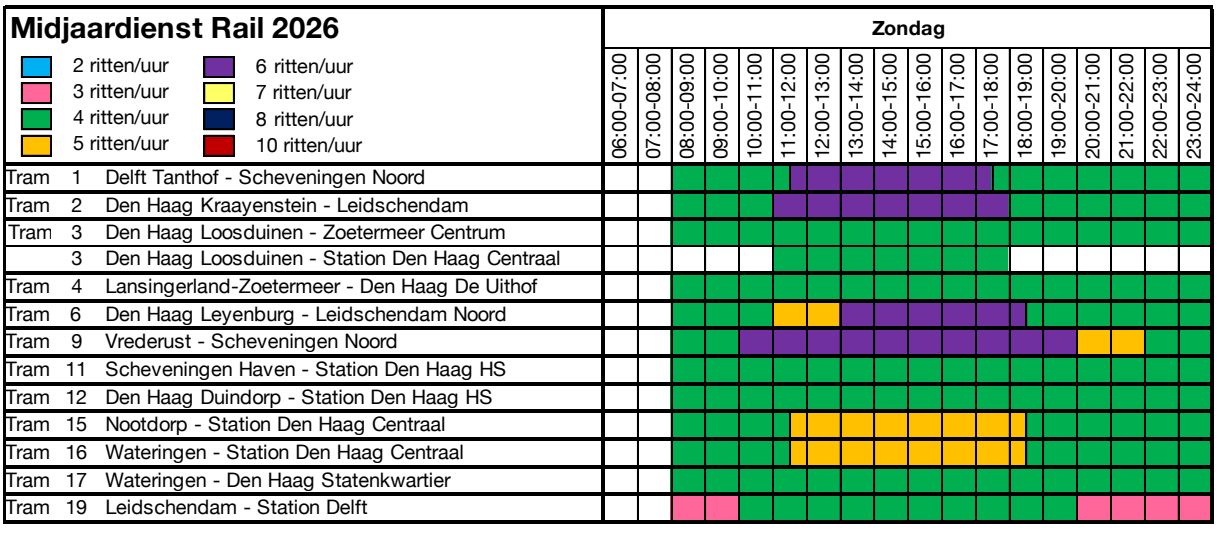




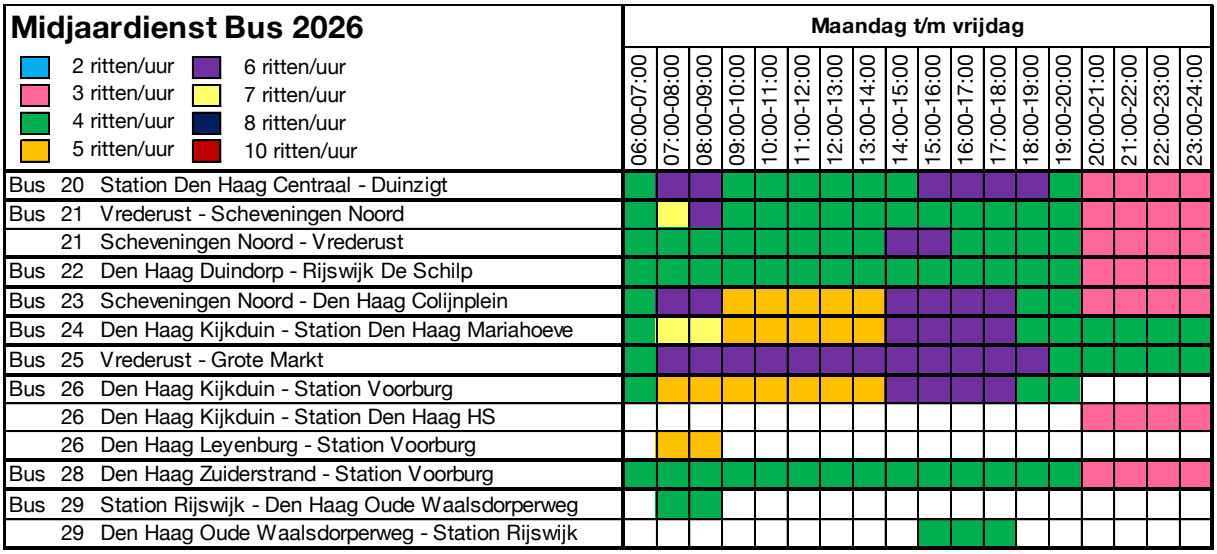
Frequentietabellen HTM midjaardienstregeling Rail 2026 (vanaf mei 2026)

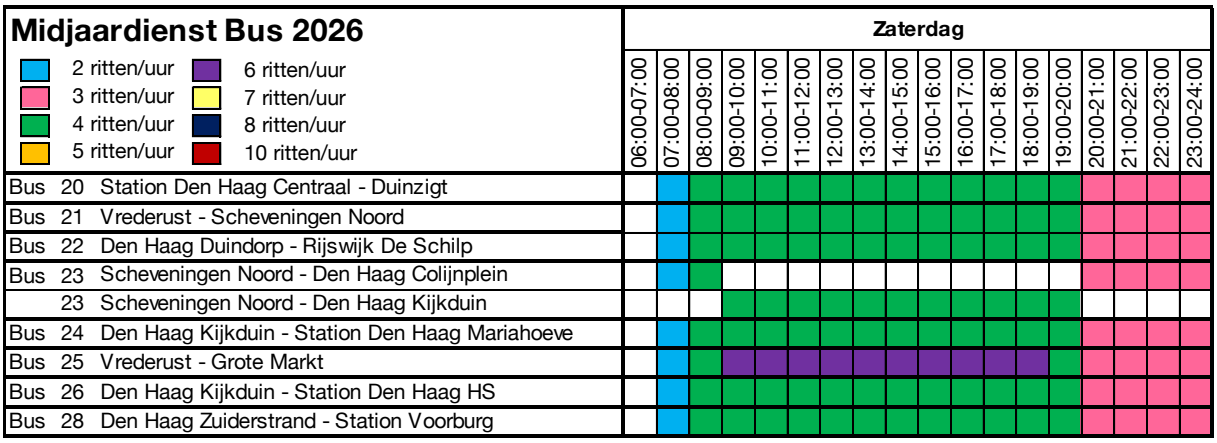


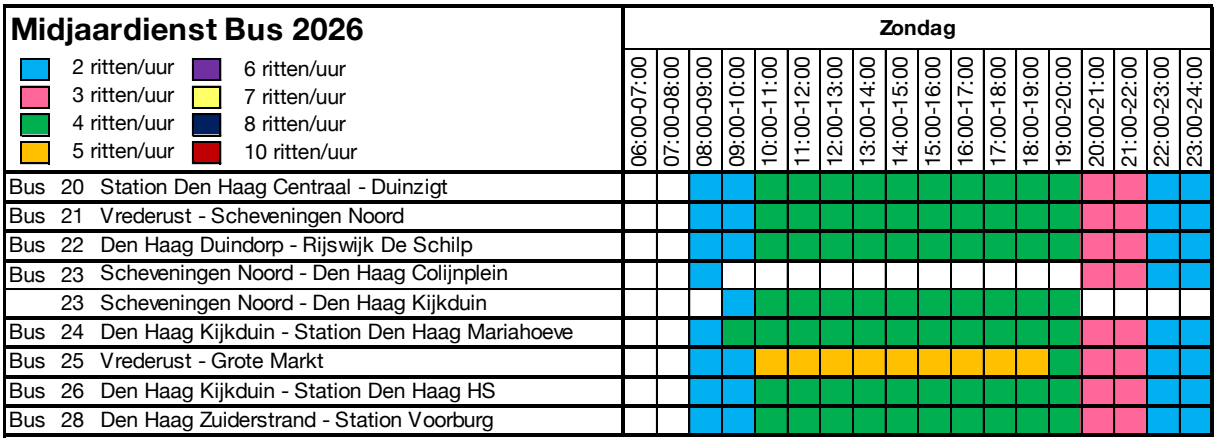




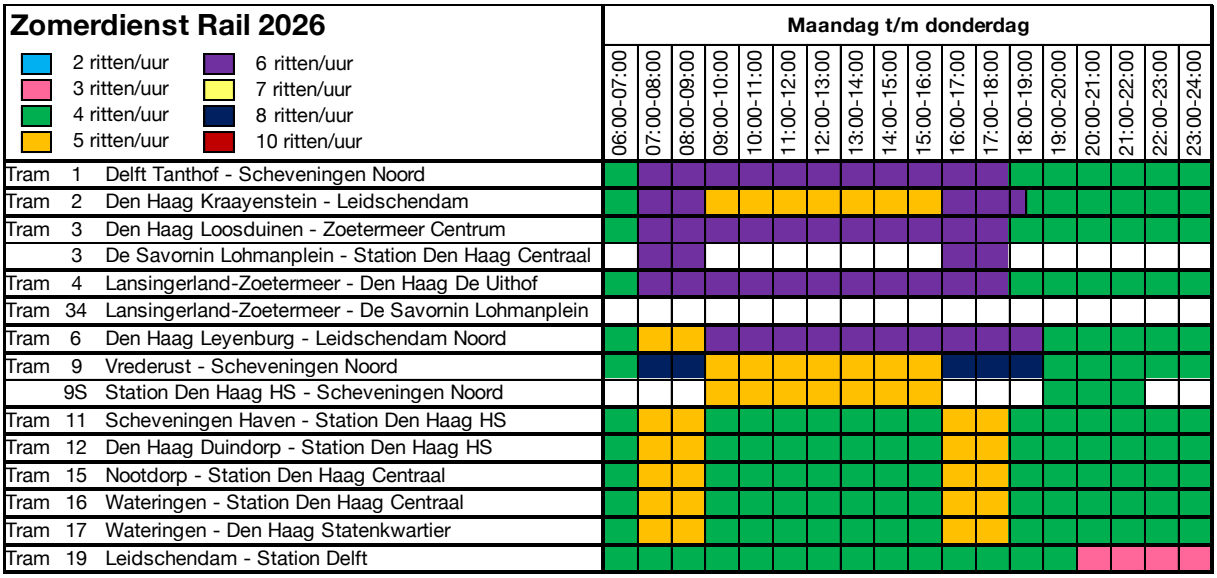
Frequentietabellen HTM midjaardienstregeling Bus 2026 (vanaf mei 2026)

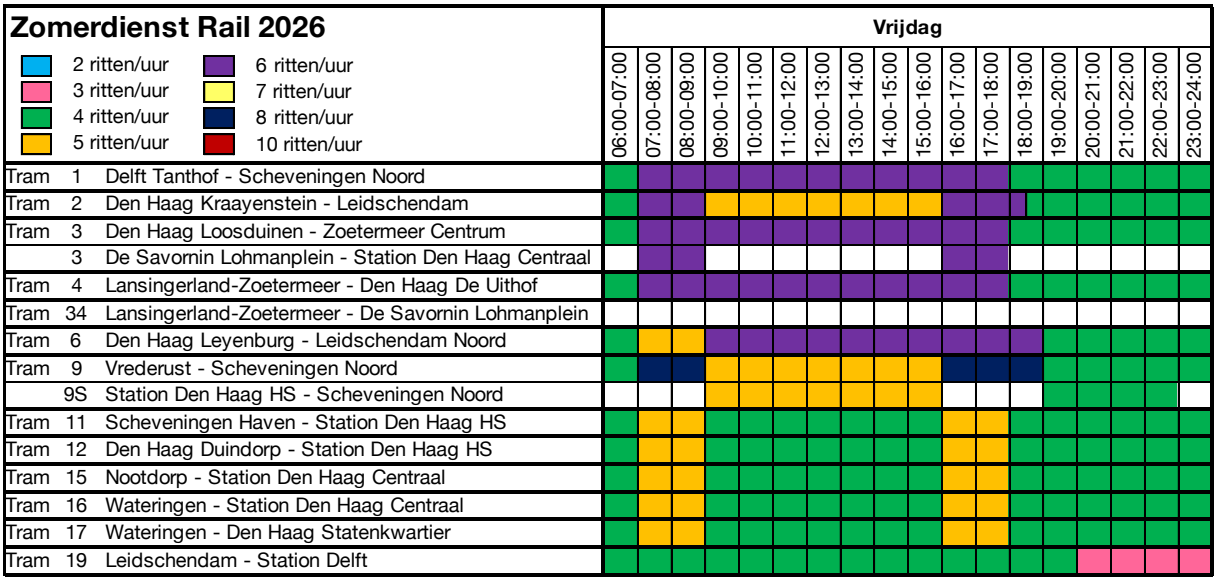






Frequentietabellen HTM zomerdienstregeling Rail 2026





Zomerdienst Rail 2026

2 ritten/uur
3 ritten/uur
4 ritten/uur
5 ritten/uur
6 ritten/uur
7 ritten/uur
8 ritten/uur
10 ritten/uur

Zaterdag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord																		
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam																		
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum																		
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof																		
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord																		
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord																		
	9S	Station Den Haag HS - Scheveningen Noord																		
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS																		
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS																		
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal																		
Tram	16	Wateringen - Station Den Haag Centraal																		
Tram	17	Wateringen - Den Haag Statenkwartier																		
Tram	19	Leidschendam - Station Delft																		

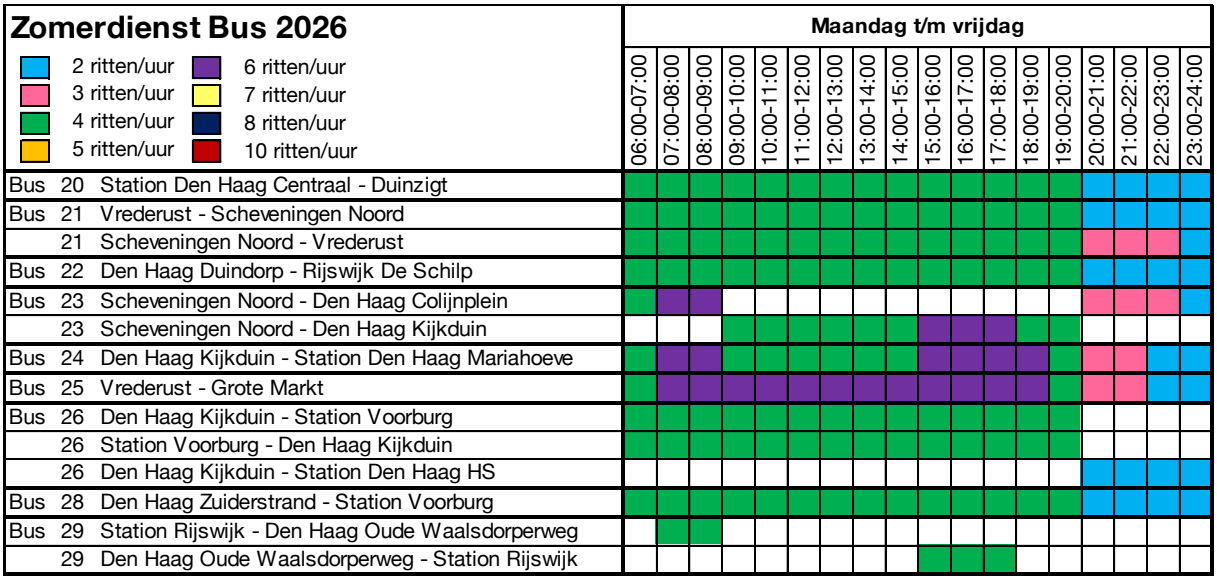
Zomerdienst Rail 2026

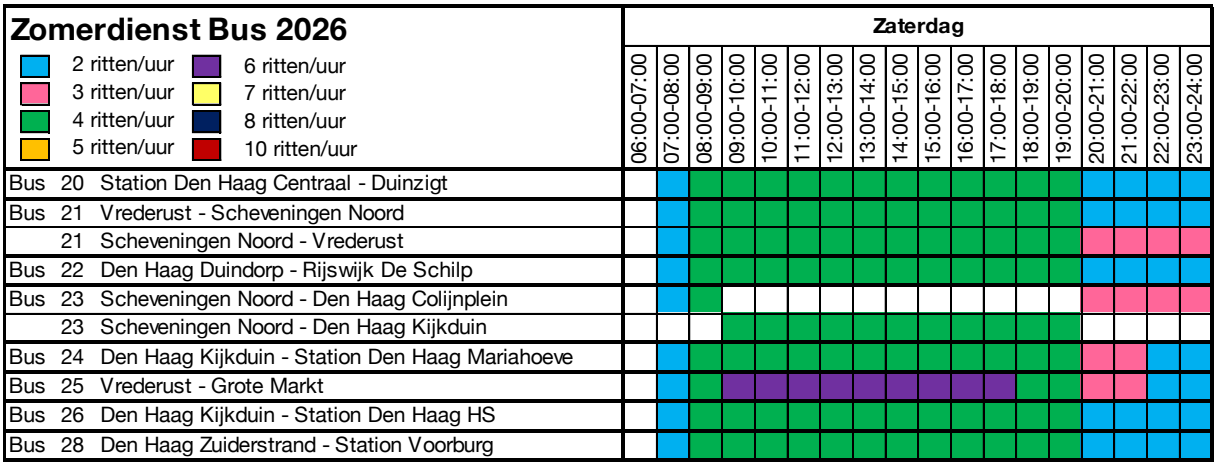
2 ritten/uur
3 ritten/uur
4 ritten/uur
5 ritten/uur
6 ritten/uur
7 ritten/uur
8 ritten/uur
10 ritten/uur

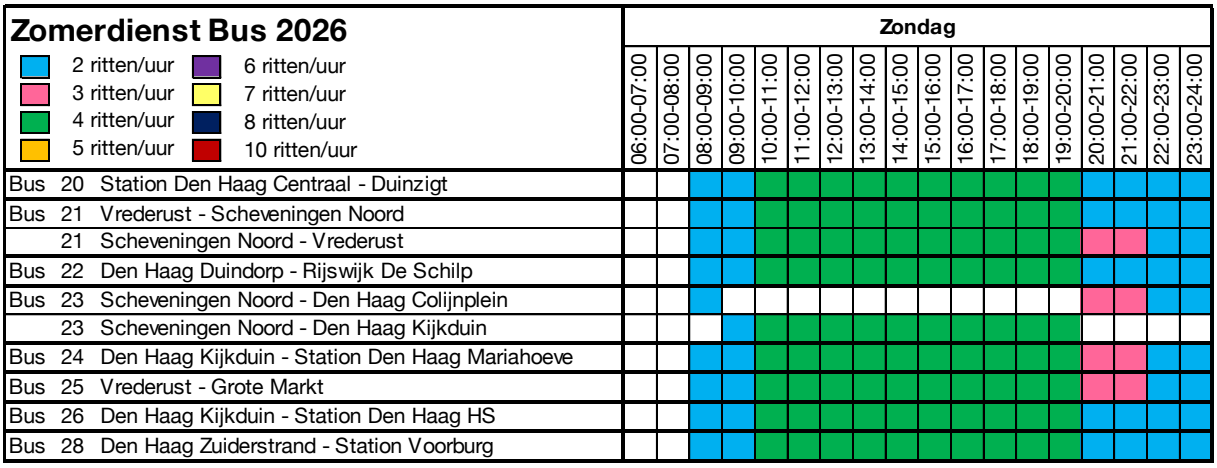
Zondag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord																		
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam																		
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum																		
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof																		
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord																		
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord																		
	9S	Station Den Haag HS - Scheveningen Noord																		
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS																		
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS																		
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal																		
Tram	16	Wateringen - Station Den Haag Centraal																		
Tram	17	Wateringen - Den Haag Statenkwartier																		
Tram	19	Leidschendam - Station Delft																		

Frequentietabellen HTM zomerdienstregeling Bus 2026



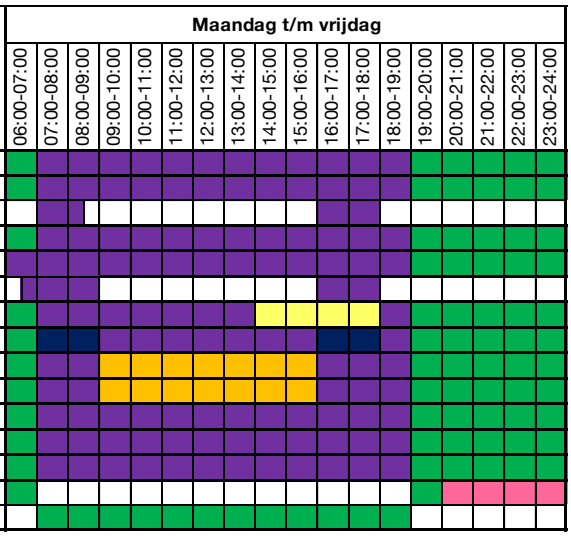




Frequentietabellen HTM vakantie- en kerstvakantiedienstregeling Rail 2026

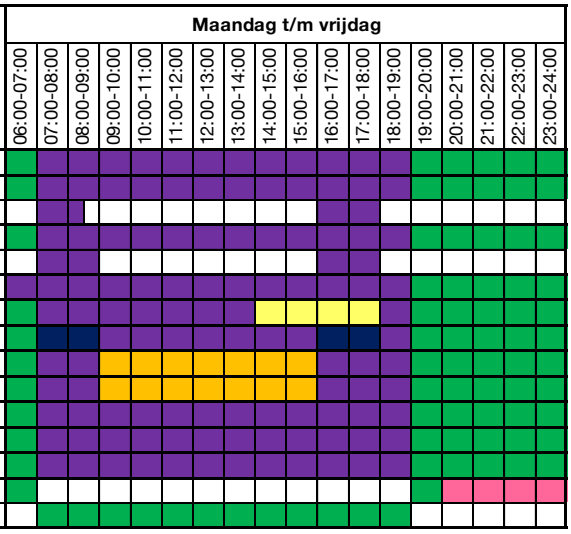
Vakantiedienst Rail 2026

2 ritten/uur
3 ritten/uur
4 ritten/uur
5 ritten/uur
6 ritten/uur
7 ritten/uur
8 ritten/uur
10 ritten/uur

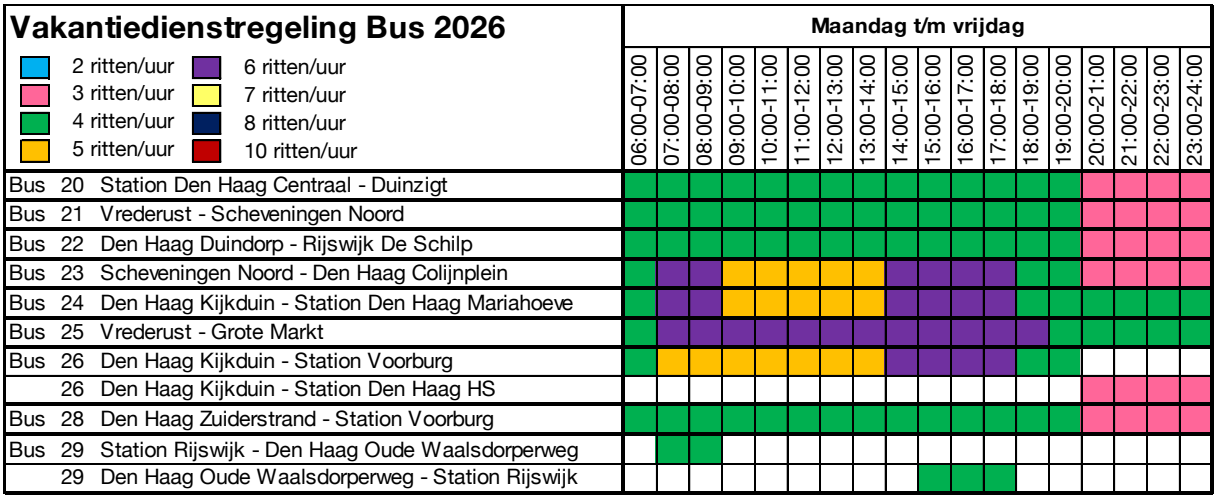


Kerstvakantiedienst Rail 2026

2 ritten/uur
3 ritten/uur
4 ritten/uur
5 ritten/uur
6 ritten/uur
7 ritten/uur
8 ritten/uur
10 ritten/uur



Frequentietabellen HTM vakantiedienstregeling Bus 2026

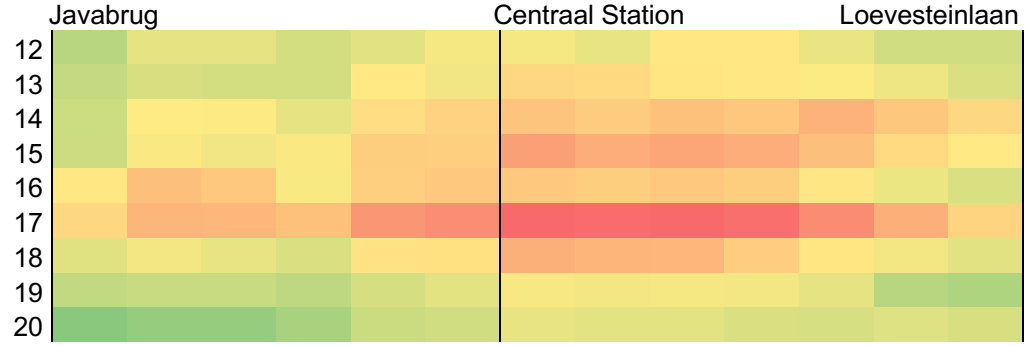


Bijlage I – Relevante bezettingen per maatregel

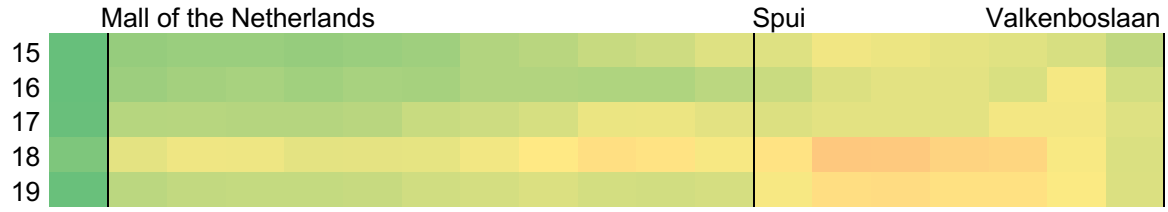
Hieronder staan waar relevant bezettingsoverzichten ter onderbouwing van de maatregelen. Verticaal zijn de tijden in uren en horizontaal zijn halten weergegeven. De ingekleurde vakjes geven de drukte weer in de voertuigen in het desbetreffende uur bij vertrek van de halte. De kleuren lopen van groen tot rood, waarbij groen “rustig” en rood “zeer druk” betekent.

De cijfers over bijvoorbeeld het aantal reizigers en de punctualiteit per lijn per maand zijn te bekijken via het OV Dashboard van HTM op www.htm.nl/ov-dashboard.

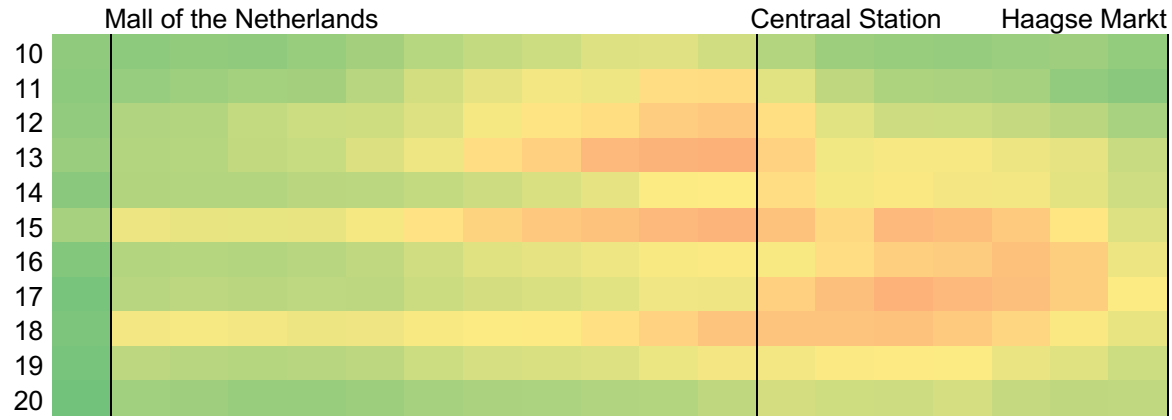
Maatregel 1
Tram 9 is drukker geworden voor en na de middagspits. Dit is goed zichtbaar in onderstaande bezettingen. Tussen 15.00 uur en 16.00 uur en tussen 18.00 uur en 19.00 uur is het namelijk drukker dan tussen 16.00 uur en 17.00 uur. Daarom verhogen we tussen 15.00 uur en 16.00 uur en tussen 18.00 uur en 18.30 uur de frequentie van 6 naar 8 ritten per uur.



Maatregel 2
In het weekend reizen meer reizigers van en naar Mall of the Netherlands. Het is daarom drukker geworden in tram 2 en 6. In de onderstaande bezettingen is goed zichtbaar dat tram 2 op zaterdag druk is tussen 18.00 uur en 19.00 uur. Daarom verhogen we hier de frequentie van 4 naar 5 ritten per uur.

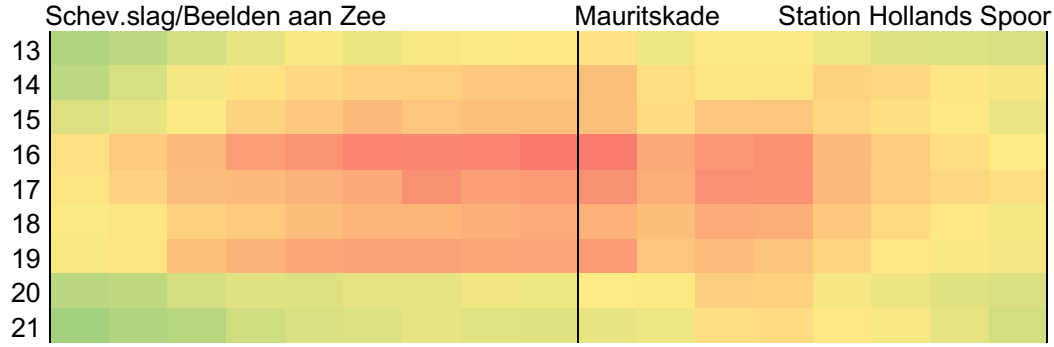


Op zondag is tram 6 over het gehele traject drukker geworden. Dit zijn enerzijds reizigers van en naar Mall of the Netherlands, maar ook reizigers die in het centrum van Den Haag reizen. Daarom verhogen we de frequentie van 5 naar 6 ritten per uur.



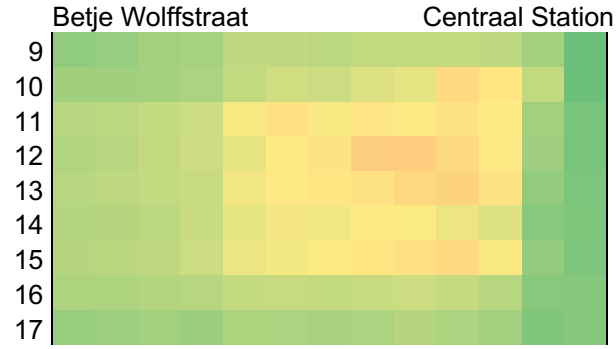
Maatregel 3

Tram 1 rijdt op zaterdag tot 15.00 uur 7 ritten per uur. Daarna gaat de frequentie omlaag naar 6 ritten per uur. In de bezettingen hieronder is goed zichtbaar dat het vanaf 16.00 uur druk wordt in de voertuigen. Daarom verhogen we de frequentie tot 18.00 uur naar 7 ritten per uur.



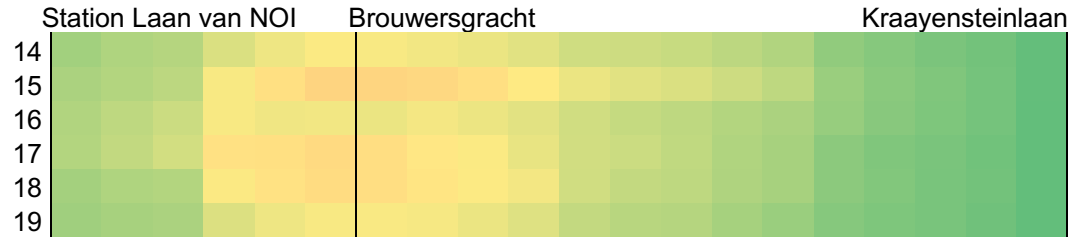
Maatregel 4

We zien dat tram 16 drukker aan het worden is op zondagmiddag. Dit laten ook onderstaande bezettingen zien. Om deze reizigersgroei verder op te vangen verhogen we de frequentie van 4 naar 5 keer per uur. Deze frequentieverhoging geldt ook voor tram 15, omdat deze op station Den Haag Centraal gekoppeld is aan tram 16.

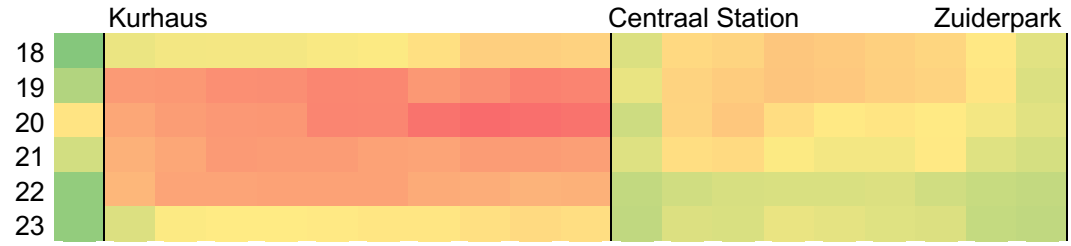


Maatregel 5

Vanaf mei tot aan de zomervakantie is het minder druk in tram 2 tijdens de middagspits. Dit is ook te zien in de onderstaande bezettingen. Daardoor verlagen we de frequentie op tram 2 van 16 keer per uur naar 12 keer per uur.

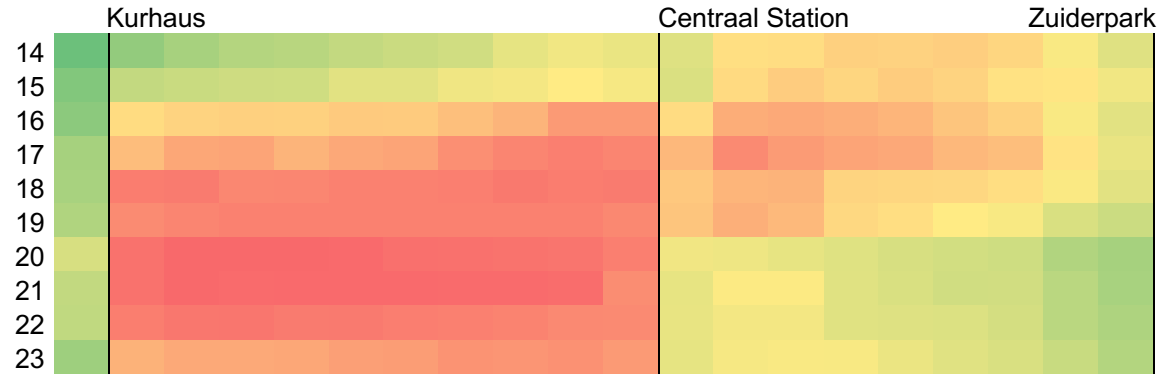


Tram 9 wordt daarentegen juist drukker naarmate de zomer nadert. Met name tijdens dagen dat het mooi weer is wordt het druk vanaf Scheveningen. Onderstaande afbeelding toont de bezettingen van tram 9 vanaf Scheveningen. Tot aan 22.00 uur is het druk en daarom verhogen we hier de frequentie van 4 naar 5 ritten per uur.

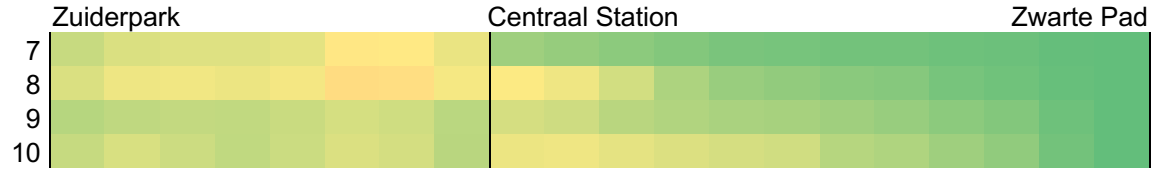


Maatregel 6

Op dagen dat het mooi weer is reizen veel reizigers met tram 9 en de Strandexpress van en naar het strand. Het wordt daardoor erg druk in de voertuigen, met name in de avonduren wanneer we een lagere frequentie rijden. In de onderstaande bezettingen is goed zichtbaar dat het tot 22.00 uur erg druk is vanaf Scheveningen. Daarom rijdt de Strandexpress op werkdagen tot 22.00 uur; op vrijdag doen we dit zelfs tot 23.00 uur.



Tijdens de zomervakantie reizen minder reizigers tijdens de ochtend- en middagspits. Het is daardoor minder druk in de voertuigen. Dit is goed zichtbaar in de bezettingen hieronder. Daarom verlagen we de frequentie op tram 9 van 10 naar 8 ritten per uur. Ook op dagen dat het mooi weer is blijven we vaak genoeg rijden om strandgangers van en naar Scheveningen te vervoeren.



Maatregel 7

Wanneer het mooi weer is wordt het erg druk van en naar Scheveningen. Daarom rijdt overdag de Strandexpress om reizigers een snelle verbinding van en naar Scheveningen te bieden. Maar ook in de avond is het vaak nog erg druk in de voertuigen. Dit is goed zichtbaar in de onderstaande bezettingen. De bovenste afbeelding toont de bezetting van tram 9 op zaterdag, de onderste op zondag. Daarom introduceren we ook in de avonduren de Strandexpress. Op zaterdag rijdt deze tot 23.00 uur, op zondag tot 22.00 uur.

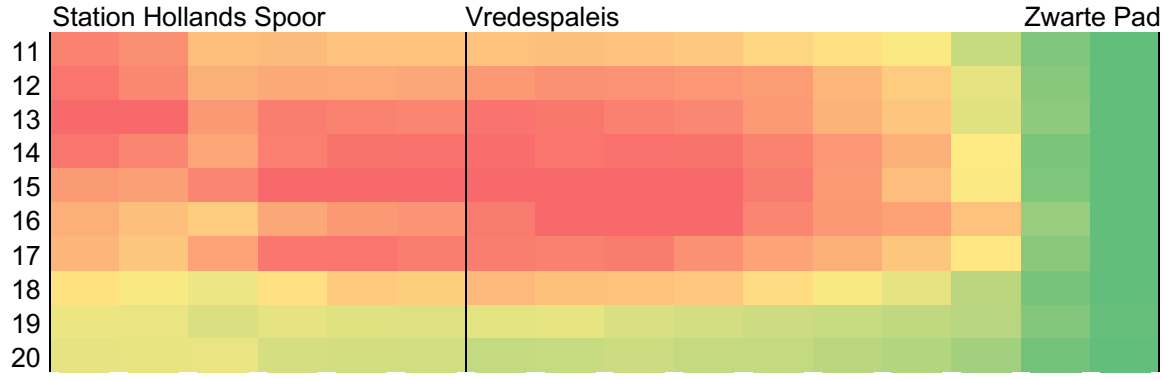
Tram 9 zaterdagavond



Tram 9 zondag

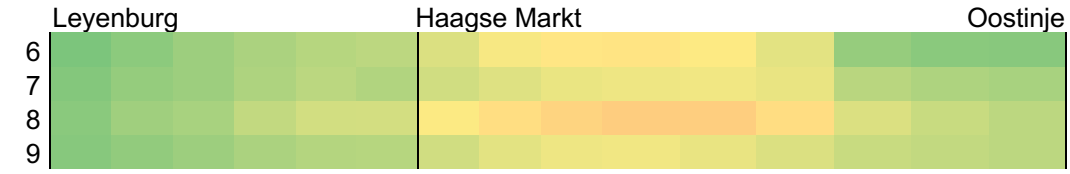


Ook op tram 1 is het met mooi weer erg druk van en naar Scheveningen. Op zondag is het daardoor regelmatig te druk en dit is ook goed zichtbaar in de bezetting hieronder. Daardoor verhogen we de frequentie van 4 naar 5 ritten per uur.



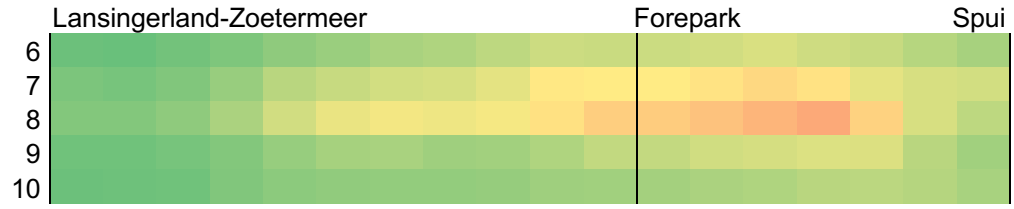
Maatregel 8

Tijdens de zomervakantie reizen minder mensen tijdens de spits. Dit is ook terug te zien in de bezettingen op tram 6. Daarom verlagen we tussen 07.00 uur en 09.00 uur de frequentie van 6 naar 5 ritten per uur.



Maatregel 9

Tijdens de zomer van 2024 reed tram 34 niet. De onderstaande afbeelding laat de bezettingen van tram 4 zien, waarbij er nog voldoende ruimte was in de voertuigen voor verdere reizigersgroei. De inzet van tram 34 is op dit trajectdeel daarom niet nodig.



De onderstaande afbeelding toont de bezetting van tram 3 in dezelfde periode als hierboven. De bezettingen zijn erg hoog en daarom introduceren we korttrajectritten op tram 3 tijdens de ochtend- en middagspits. Deze ritten vervangen tram 34 waardoor de frequentie tussen De Savornin Lohmanplein en station Den Haag Centraal gelijk blijft.



Bijlage II – Factsheets lijnen

Overzicht Tram 1	
Beginpunt	Delft Tanthof
Eindpunt	Scheveningen Noord
Knooppunten	Station Delft en station Den Haag HS
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	GTL8

Overzicht Tram 2	
Beginpunt	Den Haag Kraayenstein
Eindpunt	Leidschendam
Knooppunten	Station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Avenio en RegioCitadis

Overzicht Tram 3	
Beginpunt	Zoetermeer Centrum
Eindpunt	Den Haag Loosduinen
Knooppunten	Station Zoetermeer en station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	RegioCitadis

Overzicht Tram 4	
Beginpunt	Lansingerland-Zoetermeer
Eindpunt	Den Haag De Uithof
Knooppunten	Station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	RegioCitadis

Overzicht Tram 6	
Beginpunt	Den Haag Leyenburg
Eindpunt	Leidschendam Noord
Knooppunten	Station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	GTL8

Overzicht Tram 9	
Beginpunt	Vrederust
Eindpunt	Scheveningen Noord
Knooppunten	Station Den Haag HS en station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Avenio

Overzicht Tram 10	
Beginpunt	Moerwijk
Eindpunt	Scheveningen Noord
Knooppunten	Station Den Haag HS
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	Spitsritten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	Spitsritten
Materieeltype	GTL8

Overzicht Tram 11	
Beginpunt	Scheveningen Haven
Eindpunt	Station Den Haag HS
Knooppunten	Station Den Haag HS
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Avenio

Overzicht Tram 12	
Beginpunt	Den Haag Duindorp
Eindpunt	Station Den Haag HS
Knooppunten	Station Den Haag HS
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	GTL8

Overzicht Tram 15	
Beginpunt	Nootdorp
Eindpunt	Station Den Haag Centraal
Knooppunten	Station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Avenio

Overzicht Tram 16	
Beginpunt	Wateringen
Eindpunt	Station Den Haag Centraal
Knooppunten	Station Den Haag HS en station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Avenio

Overzicht Tram 17	
Beginpunt	Wateringen
Eindpunt	Den Haag Statenkwartier
Knooppunten	Station Den Haag HS en station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Avenio

Overzicht Tram 19	
Beginpunt	Leidschendam
Eindpunt	Op werkdagen tussen 07.00 uur en 19.00 uur: Delft TU-wijk Daarbuiten: station Delft
Knooppunten	Station Delft
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Avenio

Overzicht Tram 34	
Beginpunt	Lansingerland-Zoetermeer
Eindpunt	Den Haag De Savornin Lohmanplein
Knooppunten	Station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	Spitsritten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	Spitsritten
Materieeltype	RegioCitadis

Overzicht Bus 20	
Beginpunt	Station Den Haag Centraal
Eindpunt	Duinzigt
Knooppunten	Station Den Haag Centraal
Tijdhalte	-
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Elektrische bus 12 meter

Overzicht Bus 21	
Beginpunt	Vrederust
Eindpunt	Scheveningen Noord
Knooppunten	Den Haag Leyenburg
Tijdhalte	Den Haag Leyenburg en Den Haag Conradkade
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Elektrische bus 12 meter

Overzicht Bus 22	
Beginpunt	Den Haag Duindorp
Eindpunt	Rijswijk De Schilp
Knooppunten	Station Den Haag Centraal en station Rijswijk
Tijdhalte	Station Den Haag Centraal en station Rijswijk
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Elektrische bus 12 meter

Overzicht Bus 23	
Beginpunt	Scheveningen Noord
Eindpunt	Jaardienst: Den Haag Colijnplein Zomerdienst: Den Haag Kijkduin
Knooppunten	Station Voorburg, station Rijswijk en Den Haag Leyenburg
Tijdhalte	Den Haag Juliana van Stolberglaan, station Voorburg, station Rijswijk en Den Haag Leyenburg
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Elektrische bus 18 meter

Overzicht Bus 24	
Beginpunt	Den Haag Kijkduin
Eindpunt	Station Den Haag Mariahoeve
Knooppunten	Station Den Haag Centraal
Tijdhalte	Station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Elektrische bus 18 meter

Overzicht Bus 25	
Beginpunt	Vrederust
Eindpunt	Den Haag Grote Markt
Knooppunten	Den Haag Grote Markt
Tijdhalte	Den Haag Grote Markt
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Elektrische bus 18 meter

Overzicht Bus 26	
Beginpunt	Den Haag Kijkduin
Eindpunt	Station Voorburg
Knooppunten	Den Haag Leyenburg, station Den Haag HS en station Voorburg
Tijdhalte	Den Haag Leyenburg
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Elektrische bus 18 meter

Overzicht Bus 28	
Beginpunt	Den Haag Zuiderstrand
Eindpunt	Station Voorburg
Knooppunten	Station Den Haag Centraal en station Voorburg
Tijdhalte	Station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	06.00 uur beide eindpunten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	24.00 uur beide eindpunten
Materieeltype	Elektrische bus 12 meter

Overzicht Bus 29	
Beginpunt	Station Rijswijk
Eindpunt	Den Haag Oude Waalsdorperweg
Knooppunten	Station Rijswijk, station Den Haag HS en station Den Haag Centraal
Tijdhalte	Station Den Haag Centraal
Vertrek eerste reguliere rit in de dienstregeling	Spitsritten
Vertrek laatste reguliere rit in de dienstregeling	Spitsritten
Materieeltype	Elektrische bus 12 meter