

GVB Holding NV

# Jaarverslag 2017



1. de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn;
2. het verlagen van de benodigde exploitatiesubsidie;
3. het gebruik, beheer en onderhoud van de beschikbare infrastructuur;
4. de reizigerstevredenheid<sup>1</sup>.

### Sociale veiligheid

In de concessie zijn ook afspraken gemaakt over handhaving van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Voor sociale veiligheid heeft GVB resultaatafspraken; Vervoerregio Amsterdam stelt een specifiek bedrag beschikbaar voor te leveren prestaties.

### Communautaire vergunning

Op 16 december 2016 heeft GVB Exploitatie BV een (nieuwe) communautaire vergunning toegekend gekregen. De verleende communautaire vergunning is geldig van 29 december 2016 tot en met 28 december 2021.

Vervoerregio Amsterdam stuurt in haar aanpak op behaalde resultaten en rekt GVB daar ook op af. De prestaties worden gemeten op basis van de klanttevredenheid (OV-Klantenbarometer), het aantal reizigerskilometers in de spits, de punctualiteit en rituitval, en de sociale veiligheid. In de concessie geeft Vervoerregio Amsterdam meer prikkels in plaats van voorschriften, om te sturen op resultaten. Zo maakt Vervoerregio Amsterdam een deel van de subsidie variabel, afhankelijk van de groei van het aantal reizigerskilometers in de spits.

Begin 2018 is aan GVB Commercieel Vervoer BV een communautaire vergunning verleend voor de periode 5 januari 2018 - 4 januari 2023.

### BORI-contract

Het BORI-contract is gekoppeld aan de duur van de concessie. Deze overeenkomst is gesloten tussen de afdeling Metro en Tram van Gemeente Amsterdam en GVB. Vervoerregio Amsterdam stelt de middelen voor dit contract ter beschikking aan afdeling Metro en Tram. GVB draagt zelf zorg voor een veilige, beschikbare en comfortabele railinfrastructuur voor de metro- en tramexploitatie.

### Veren

GVB Veren BV heeft een overeenkomst met de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van Gemeente Amsterdam voor de exploitatie van diverse veerverbindingen over het IJ en het Noordzeekanaal.

## Informatie over het materieel

Tabel 78 **Materieelomvang**

Aantallen, ultimo jaar	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Bussen	203	203	194	198	198	199
Trams	200	200	200	213	213	216
Metro's en sneltrams	90	90	90	103	105	104
Veren en ponten	17	18	17	17	17	17

<sup>1</sup> GVB verwacht dat vertragingen in de oplevering van het nieuwe beveiligingssysteem (S&C) voor de Noord/Zuidlijn, tot operationele en financiële uitdagingen leiden. De reizigers zullen merken dat reisinformatie niet altijd klopt en dat er meer verstoringen zijn dan normaal gesproken. Het is aannemelijk dat deze beperkingen en kwalitatief mindere service aan de reiziger leidt tot lagere klanttevredenheid. Omdat de oorzaak buiten onze invloedssfeer ligt, heeft GVB bij de Vervoerregio Amsterdam het verzoek ingediend om het evaluatiecriterium voor de reizigerstevredenheid te herzien. Klanttevredenheid is voor GVB zeer belangrijk, ondanks de waarschijnlijk tijdelijk mindere kwaliteit van reizigersinformatie gaan de verbetermaatregelen onverkort door.



## Metro

GVB heeft 90 metro's/sneltrams in de series: de S1/S2, S3/M4 en M5/M6. Alleen het S-materieel is geschikt voor Metrolijn 51, en alleen de M5/M6 is geschikt voor de Noord/ Zuidlijn. Omdat de M5/M6-metro's allemaal zijn geleverd, beschikt GVB nu al over het materieel om de Noord/Zuidlijn te gaan rijden. Het overige deel van de vloot bereikt grotendeels de komende tien jaar het einde van de levensduur; de S1 vanaf 2020, de S2 vanaf 2024, en de S3 en M4 vanaf 2026. In de periode vanaf de start van de Noord/Zuidlijn medio 2018 tot het moment van instroom van de eerste M7-metro's in 2022 zal de capaciteit onder druk staan.

### Aanpassingen M4-metro's (CAF)

De CAF's, oftewel de S3/M4-metro's, hebben een nieuw uiterlijk gekregen. Het blauw-wit is veranderd in het rood-zilver van de R-netkleuren. De CAF's zijn/worden volledige gestript, om ze vervolgens weer op te bouwen. Zo moet het 'oude' materieel dezelfde look en feel krijgen als ons nieuwste voertuig, de M5. Na de CAF-voertuigen (S3/M4) worden nog de sneltrams (S1/S2) opgeknapt. Zo kunnen die na maart 2019, het einde van de huidige Amstelveenlijn, worden ingezet op ons metronetwerk.

CAF's hebben een nieuw uiterlijk gekregen.

### Aanbesteding M7-metro's gestart

Eind 2016 is de aanbesteding gestart van de M7-metro's. Het betreft een basisbestelling van 30 voertuigen en een optionele hoeveelheid van 30 voertuigen. De voertuigen zullen semi-automatisch (GOA 2+) moeten kunnen rijden en ook voorbereid zijn om geheel automatisch te rijden (GOA 4), net zoals de M5-serie. Hiermee gaat weer een nieuwe, uitdagende fase in voor veel collega's die hieraan meewerken. Tegen de zomer van 2018 wordt de keuze gemaakt welke fabrikant de metro's gaat bouwen. In 2022 moet dan de eerste M7 met reizigers gaan rijden.

## Tram

GVB beschikt over 200 trams. Vanwege de sterke groei in het aantal reizigers is het plafond bereikt van de capaciteit van het beschikbare trammaterieel.

Om de groei in de stad te accommoderen, is ervan uitgegaan dat de trams die vrijkomen als gevolg van de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn, kunnen worden ingezet op andere lijnen. De afgelopen jaren was de groei in het aantal reizigers hoger dan verwacht, bovendien is de startdatum van de Noord/Zuidlijn verschoven. Daardoor zijn de prognoses bijgesteld. De komst van de Noord/Zuidlijn is voor Tram belangrijk om de groei aan te kunnen.

### Bestelling 15G-trams

GVB heeft bij leverancier CAF een bestelling geplaatst voor 63 nieuwe trams (basisbestelling), met een optie op nog eens zestig stuks. De aankoop van dit nieuwe materieel gebeurt in opdracht van en met investeringssubsidie van Vervoerregio Amsterdam. De nieuwe 15G-trams zijn bedoeld voor de vernieuwde Amstelveenlijn en als vervanging van de 11G- en 12G-series, die bijna aan het einde van hun levensduur zijn.

63 trams in bestelling

In 2017 was een statisch model op ware grootte van een deel van de 15G-tram te zien in onze remise Lekstraat. Het is de bedoeling dat de eerste nieuwe trams in de tweede helft van 2019 instromen. Naar verwachting rijden rond 2022 alle nieuwe voertuigen uit de basisbestelling.

### **Vorstel levensduurverlenging 11G/12G- en S1-trams**

GVB onderzoekt de mogelijkheid om de 11G/12G- en S1-serie langer in dienst te houden. Deze trams bereiken volgens de oorspronkelijke materieelplanning vanaf 2020 het einde van hun levensduur, maar ze kunnen na levensduurverlengend onderhoud langer worden ingezet. Op basis van huidige inzichten is het technisch haalbaar om de voertuigen tot 2025 operationeel te houden.

Onderzoek naar levensduurverlenging

### **13G/14G (Combino)clusterbeurt**

Al in 2015 bleek dat bepaalde Combino-trams structurele technische problemen vertonen die moeten worden verholpen om de levensduur van 30 jaar te kunnen halen. In 2016 is na nader onderzoek gebleken dat de geconstateerde ontwikkelingen zich hoogst waarschijnlijk zullen voordoen bij alle 155 trams uit deze serie.

Ter voorbereiding op de revisie heeft GVB inspecties en enkele proefbeurten uitgevoerd en second opinions laten uitvoeren. Hieruit bleek dat GVB was genoodzaakt de voorziening voor de instandhoudingsverplichtingen te verhogen met € 18,7 miljoen. In 2018 starten we met uitvoering van de clusterbeurten.

### **Bus**

De modaliteit Bus is de flexibele schil van het vervoerssysteem. Met betrekking tot het busmaterieel heeft GVB de komende jaren uitdagingen op drie vlakken: de systemsprongen, tijdelijke verkeersmaatregelen, en de ambitie van een emissieloze vloot.

Bus is de flexibele schil van het vervoerssysteem

Bussen die aan het einde van hun levensduur zijn worden vervangen door nieuwe emissieloze bussen. GVB zet hiermee een eerste stap in het voornemen om het busvervoer in Amsterdam in 2025 volledig emissievrij te hebben. Deze emissieafspraken is in 2016 gemaakt door GVB en de gemeente Amsterdam en is vastgelegd in het duurzaamheidsconvenant. In 2018 start de aanbesteding voor de eerste 31 elektrische bussen (met optie tot 69 extra). De elektrische bussen vervangen de capaciteit van 28 Citaro dieselbussen en moeten vanaf 2020 instromen.

### **Veren en ponten**

#### **Serie-hybride veren**

In het vorige verslagjaar werd ons eerste serie-hybride veer, IJveer 60, te water gelaten. In februari 2017 kwam daar een tweede veer bij: IJveer 61. De oplevering van nog eens twee extra serie-hybride veren staat gepland voor 2019. Het gaat om hetzelfde formaat als de IJveren 60 en 61.

veren blijven belangrijk, ook als de Noord/Zuidlijn er is

Begin januari 2018 werd bekend dat de bouw van IJveren 62 en 63, met een optie voor IJveer 64, 65 en 66, gewonnen is door Holland Shipyards. De veren blijven onverminderd belangrijk voor het OV in Amsterdam, ondanks de komst van de Noord/Zuidlijn en de brug over het IJ.

#### **Vervanging Noordzeekanaalponten**

Gemeente Amsterdam heeft op 21 december besloten tot de nieuwbouw van de Noordzeekanaalponten. De aanbesteding wordt nu voorbereid. De veerponten op het Noordzeekanaal stammen uit de jaren '30 van de vorige eeuw en zijn aan vervanging toe. Er komen vijf nieuwe ponten met plug-in hybride aandrijving.

ook hybride veren over Noordzeekanaal