

GVB Holding NV

Jaarverslag 2018



Leefbare stad

GVB ziet het als zijn opdracht Amsterdam leefbaar en bereikbaar te houden. In een steeds drukker stad is dat een continue uitdaging. We moeten inspelen op het almaar groeiende aantal reizigers: in 2018 steeg het aantal reizigersritten met 4,7% naar 276,9 miljoen. De komende jaren vernieuwen we onze vloot en verfijnen we het OV-netwerk verder. De ombouw van de Amstelveenlijn is het volgende grootschalige project op de agenda.

Bereikbaarheid en reistijd

Eén miljoen aangetikt

In 2018 waren er 24,9 miljoen reizigersritten met de Veren – gemeten op basis van een steekproef. Voor GVB betekent dit in zijn totaliteit een aantal van 276,9 miljoen reizigersritten, hetgeen neerkomt op een aantal van 875.000 reizigersritten per gemiddelde werkdag met bus, tram, metro en veren. In het vierde kwartaal van 2018 werd op een aantal dagen al de één miljoen of meer bereikt.

Ook het aantal gereden reizigerskilometers groeide, met 4,0%. Het aantal reizigerskilometers in de spits groeide dit jaar met 3,6%.

Visgraatmodel

Met de komst van de Noord/Zuidlijn is het hele OV-netwerk in de stad opnieuw ingericht, onder- en bovengronds. Het oude, historisch gegroeide OV-netwerk is veranderd van structuur: van een kronkelig spinnenweb naar een strak visgraatmodel. Niet eerder in onze 118-jarige geschiedenis veranderden zo veel lijnen van nummer of route.

Aantal reizigers nieuw OV-netwerk

In de periode na de start van het nieuwe vervoerplan en de Noord/Zuidlijn hebben we uitgebreid gemeten hoe de reizigersaantallen zich verspreidden over het netwerk. Medio december maakten per gemiddelde werkdag ongeveer 99.000 reizigers gebruik van de Noord/Zuidlijn. De reizigersaantallen van het totale GVB-netwerk zijn in deze periode toegenomen met zo'n 33.000 (4% reizigersgroei ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar). Deze groei wordt met name opgevangen door metro (+34%), terwijl het aantal reizigers in de trams (-11%) en bussen (-10%) volgens verwachting is afgenomen.

Het aantal busreizigers in Amsterdam-Noord is hoger dan verwacht. Op zichzelf is dat goed nieuws, maar het gevolg is dat de buslijnen 34 en 35 in Amsterdam-Noord regelmatig te vol waren. Daarom hebben we hier toen grotere, zogenoemde gelede bussen ingezet. Op de andere ruim 60 lijnen reizen de reizigers zoals voorspeld, en daarom is er vooralsnog geen bijsturing nodig. Over het algemeen hebben reizigers één tot twee jaar nodig om hun favoriete reisroute te ontdekken, dus er is nog geen 'evenwicht bereikt'. We monitoren het netwerk continu en als het nodig is, sturen we bij waar we kunnen.

meer reizigers
na de start van
de Noord/Zuidlijn

extra grote bussen
ingezet in
Amsterdam-Noord

Tabel 15 **Aantal reizigersritten**

Jaartotaal, naar vervoersvorm, x 1 miljoen	2018	2017	% verschil
Bus	49,5	50,5	-2,0%
Metro	90,3	73,7	22,6%
Tram	112,4	117,0	-3,9%
Subtotaal	252,2	241,2	4,6%
Veren	24,7	23,3	5,8%
Totaal	276,9	264,5	4,7%

Tabel 16 **Reizigerskilometers**

Jaartotaal, naar vervoersvorm, x 1 miljoen	2018	2017	% verschil
Bus	182,2	195,2	-6,7%
Metro	473,0	408,9	15,7%
Tram	312,9	326,7	-4,2%
Totaal	968,1	930,8	4,0%

Tabel 17 **Groei reizigerskilometers in de spits**

% groei	2018	2017	% verschil
Groei reizigerskilometers in de spits	3,6%	3,2%	0,4%

Tabel 18 **Passagiers en auto's GVB Veren**

Gemiddeld per dag, o.b.v. steekproef	2018	2017	% verschil
Passagiers	66.565	62.905	5,8%
Auto's	753	740	1,8%

Aantal overstappen

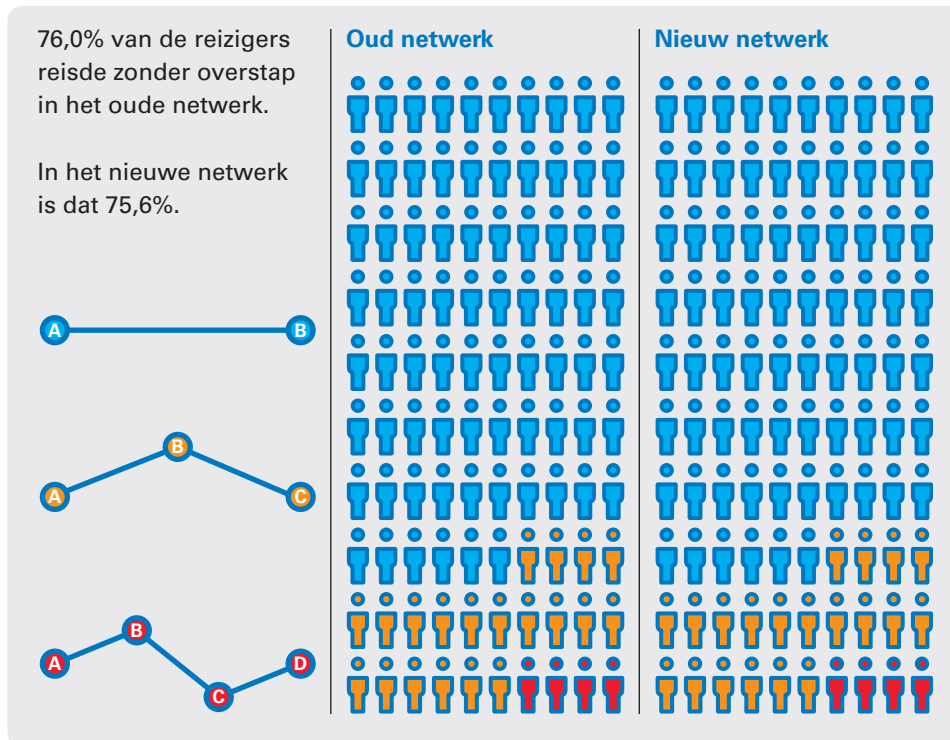
Reizigers willen het liefst een snelle én rechtstreekse verbinding. We monitoren daarom het aantal overstappen. In het nieuwe netwerk heeft 75,6% (dit was 76%) een rechtstreekse verbinding met GVB. Van de reizigers stapt 20% één keer over (dit is gelijk gebleven), de overige 4,4% stapt twee keer of vaker over (dit was 4,0%).

aantal overstappen ligt lager dan verwacht

GVB had vooraf voorspeld dat reizigers 2% tot 4% in het nieuwe netwerk vaker moeten overstappen. Dat bleek in de praktijk lager uit te vallen, want we blijken nu uit te komen tussen de 0% en 1%. Veel reizigers hebben een extra overstap gekregen, maar er zijn ongeveer net zo veel reizigers die een overstap minder hebben gekregen.

Reizigersorganisaties spraken hun zorgen uit over een extra overstap. Voor bepaalde kwetsbare groepen in het OV, zoals ouderen en mensen met een beperking, is een extra overstap vaak lastig. Mede daarom hebben we na de start van de nieuwe dienstregeling veel serviceteam- en kantoormedewerkers ingezet om reizigers goed op weg te kunnen helpen.

Figuur 65 **Rechtstreeks versus overstappen**



Dekkingsgraad nieuw OV-netwerk

Het nieuwe OV-netwerk kent nog steeds een zeer hoge dekingsgraad: 99% van alle adressen zijn binnen de normen van de concessie ontsloten. Dit is gelijk aan de dekingsgraad van het oude netwerk. In de concessie zijn normen opgenomen over de loopafstanden naar haltes. Er gelden maximale loopafstanden van 250 meter naar haltes vanaf ziekenhuizen en verzorgingstehuizen, 400 meter naar haltes met lijnen die minder vaak rijden, en 800 meter naar haltes met lijnen die vaak rijden. Per saldo zijn er in het nieuwe net vijf haltes bijgekomen. Het totale aantal haltes in Amsterdam is daarmee 635. Daarnaast zijn er verschillende vormen van kleinschalig vervoer, waardoor het net nog fijnmaziger is geworden.

aantal haltes is per saldo licht gestegen naar 635

Aanvullend openbaar vervoer

Bepaalde gebieden of attracties binnen Amsterdam hebben behoefte aan een goede en specifieke ontsluiting. GVB Commercieel Vervoer BV voorziet in vervoerconcepten die per klantwens specifiek worden ontwikkeld en die aansluiten op de vervoersbehoefte van de opdrachtgever en de reizigers. Per 1 februari 2018 is er aanvullend openbaar vervoer (AOV) op Rieker Business Park. GVB verzorgt de exploitatie vanaf de laatste metrohalte naar het bedrijventerrein. Ook zijn we in 2018 gestart met een nieuwe buspendel die Rieker Business Park sneller en directer met Schiphol verbindt. De reizigers beoordelen de lijnen met een 8,1. De exploitatie van de Gelderlandpleinlijn (in opdracht van de Kroonenberg Groep) is uitgebreid van twee naar vier lijnen.

Combi OV en doelgroepenvervoer

In het kader van het integreren van diverse vervoersystemen is in februari 2018 een gezamenlijke pilot gestart van gemeente Amsterdam, de exploitant van het doelgroepenvervoer en GVB. Het doel was vraagafhankelijk openbaar vervoer te bieden aan reizigers in plaats van regulier openbaar vervoer. Tijdens de pilot is de exploitatie van onze lijnen 30 en 31 gestopt. De inwoners en reizigers in landelijk Noord hebben in de pilot gebruik kunnen maken van de openbaarvervoersdiensten van RMC (Rotterdamse Mobiliteit Centrale). RMC combineert onder de naam Mokumflex het vraagafhankelijk openbaar vervoer met aanvullend openbaar vervoer

voor doelgroepen. Te denken valt aan Amsterdammers met een mobiliteitsbeperking. De pilot is wgens succes verlengd tot december 2019.

Toegankelijkheid

Voor GVB is het belangrijk dat iedereen die dat wil met het OV kan reizen, dus ook mensen met een mobiliteitsbeperking. Om die reden nemen we maatregelen om de toegankelijkheid van onze haltes en voertuigen te verbeteren. Zo hebben alle stations liften voor onder meer rolstoelen en een infopaal met gesproken reisinformatie voor slechtzienden. Al onze bussen en trams zijn uitgerust met een voertuigplank. Daarnaast proberen we de reisinformatie ook begrijpelijk te maken voor laaggeletterden.

we maken de voertuigen en haltes toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking

Ook de reiservaring willen we verbeteren. Al ons rijdend personeel bij Bus en Tram heeft een training 'Met makke en gemak door Mokum' gevolgd om hen bewuster te maken van mensen met een mobiliteitsbeperking en te leren hoe ze kunnen assisteren als dat nodig is. In maart 2018 is GVB partner geworden van het convenant OV-coach dat is gesloten met onder andere de gemeente Amsterdam. Met dit convenant willen we 500 mensen met een mobiliteitsbeperking helpen zelfstandig te leren reizen.

Ontwikkeling Amstelveenlijn

Omdat de stad zich blijft ontwikkelen, moeten we het OV-netwerk geregeld aanpassen. Voor 3 maart 2019 staat een wijziging gepland die naar verwachting veel impact heeft: metro/sneltram 51 zal niet langer naar Amstelveen rijden, maar vanaf Station Zuid naar Sloterdijk/Isolatorweg (net als lijn 50). Dit is nodig omdat de werkzaamheden aan de Amstelveenlijn starten. Het traject tussen station Zuid en Westwijk wordt omgebouwd naar een hoogwaardige tramverbinding. In de twee jaar van de werkzaamheden rijden er pendelbussen. Met de routewijziging van lijn 51 creëren we ook de broodnodige extra capaciteit aan de westkant van de stad.

ingrijpende ombouw van de Amstelveenlijn begint in maart 2019

Zuidasdok

Het project Zuidasdok is een ander groot infrastructuurproject in de stad. Het project is gericht op ondertunneling van de Ring Zuid (A10) en uitbreiding van stationsgebied Zuid. De werkzaamheden hebben naar verwachting flinke impact op onze dienstverlening, met name bij de metro. Een werkgroep onder leiding van projectorganisatie Zuidasdok heeft de impact en de maatregelen in kaart gebracht en een plan van aanpak gemaakt om de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden op orde te houden. In 2019 starten de eerste bouwwerkzaamheden. Zuidasdok is een projectorganisatie van Rijkswaterstaat, ProRail en gemeente Amsterdam.

project Zuidasdok zal impact hebben op de dienstverlening

Opening Noord/Zuidlijn

De tests met de Noord/Zuidlijn wezen uit dat de datum van 22 juli haalbaar was. Na uitvoerige voorbereidingen met onderhoud en beheer hebben we ritten gereden en situaties geoefend met meer dan 10.000 testreizigers. Op zaterdag 21 juli werd de Noord/Zuidlijn feestelijk geopend door burgemeester Femke Halsema. Na de festiviteiten mochten de 60.000 mensen die zich hadden aangemeld voor het eerst meerijden. Na veel aanpassingen in de stad in de aansluitende nacht, zoals het verplaatsen van bussen en het omwisselen van borden, ging de Noord/Zuidlijn op zondag 22 juli 'echt' rijden en ging meteen ook de nieuwe dienstregeling in voor het vernieuwde bovengrondse bus- en tramnetwerk. Meer hierover leest u in het hoofdstuk [Noord/Zuidlijn](#).

Nieuw materieel



De nieuwe 15G-tram komt vanaf medio 2019 naar Amsterdam

15G-trams

De eerste nieuwe 15G-tram gaat vanaf medio 2019 rijden in de stad. Voordat het zover is, gaan we de nieuwe tram eerst nog uitgebreid testen op het netwerk. In de fabrieken van de Spaanse tramfabrikant CAF wordt intussen hard gewerkt aan het eerste voertuig.

eerste nieuwe
15G-tram gaat
medio 2019 rijden

GVB heeft in 2017 bij het Spaanse CAF 63 nieuwe trams (basisbestelling) besteld, met een optie op nog eens 60 stuks. De aankoop van dit nieuwe materieel gebeurt conform subsidievoorschriften van Vervoerregio Amsterdam. De bouw van de eerste nieuwe 15G-trams startte in 2018. De 15G-trams zijn onder meer bedoeld voor de vernieuwde Amstelveenlijn en als vervanging van de 11G- en 12G-trams, die bijna aan het einde van hun levensduur zijn. Naar verwachting rijden rond 2022 alle nieuwe voertuigen uit de basisbestelling.

M7-metro's

We maakten eind 2018 ook de eerste beelden bekend van de nieuwe M7-metro's voor Amsterdam. Na een aanbesteding is CAF aangewezen als leverancier voor 30 nieuwe metro's, met een optie tot 30 stuks extra. Naar verwachting vervoeren we in de zomer van 2021 de eerste reizigers in deze gloednieuwe voertuigen. Een mooie en zeer gewenste aanvulling op onze vloot, waarmee we het groeiende aantal reizigers comfortabel kunnen vervoeren.

dertig nieuwe,
flexibel inzetbare
M7-metro's besteld

De nieuwe metro's zijn van het type CAF Inneo. Bij GVB krijgen ze de typeaanduiding M7, een doornummering van de bestaande vloot. De nieuwelingen passen wat betreft ontwerp goed bij hun voorgangers. Ook hebben ze een herkenbare buitenkant, in lijn met de zilvergrijs-rode R-netstijl waarin ook onze huidige metro's rijden. De nieuwe metro's zijn ongeveer 60 meter lang: we kunnen dit metromaterieel flexibel en duurzaam inzetten. Afhankelijk van het reizigersaanbod kunnen we kiezen voor enkele of gekoppelde metro's.

De M7 sluit aan bij de laatste normen en inzichten op het gebied van sociale veiligheid, toegankelijkheid en duurzaamheid. De metro heeft twee multifunctionele ruimtes die zijn gereserveerd voor reizigers met een beperkte mobiliteit. Er zijn brede overgangen tussen de rijtuigen, hoge raampartijen voor veel daglicht en weids uitzicht, ledverlichting en spots boven de stoelen. Heldere displays geven actuele reisinformatie weer. Het klimaatsysteem met vloerverwarming zorgt in de zomer en

de winter voor een prettige temperatuur en luchtvochtigheid. De rem-energie wordt teruggevoerd aan het net en het energieverbruik van allerlei hulpapparatuur wordt zo laag mogelijk gehouden, bijvoorbeeld door een warmtepomp in de klimaatinstallatie.

IJveer 62

Na IJveren 60 en 61, heeft Amsterdam er in 2018 weer een nieuwe aanwinst bij: IJveer 62. Met een lengte van ruim 33 meter en een breedte van 9 meter zijn deze schepen groter: er kunnen 310 passagiers mee. Daarnaast zijn ze stiller én schoner. Het bijzondere aan IJveer 62 is dat de accu's groter zijn: de capaciteit hiervan is verdubbeld zodat we nog langer elektrisch kunnen varen. De komende jaren worden ook de Noordzeekanaalponten vervangen door ponten met een elektrische aandrijving.

IJveer 62 is groter, stiller en schoner



Elektrische bussen

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

GVB stapt komende jaren over op volledig elektrisch busvervoer