

GVB Holding NV

# Jaarverslag 2019



 **GVB**



# Leefbare stad

GVB ziet het als zijn opdracht Amsterdam leefbaar en bereikbaar te houden. De drukte is een continue uitdaging. In 2019 steeg het aantal reizigersritten met 6,8% naar 295,7 miljoen, en die groei zal naar verwachting doorzetten. We moeten daarop inspelen. Om onze klanten en de stad van dienst te kunnen blijven zijn, vernieuwen we onze vloot en verfijnen we het OV-netwerk verder.

## OV-netwerk en dienstregeling

In 2019 konden we zien hoe de rigoureuze veranderingen van 2018 in de praktijk uitpakken. Met de komst van de Noord/Zuidlijn werd in dat historische jaar het hele OV-netwerk in de stad opnieuw ingericht, ondergronds en bovengronds. Het zal nog wel een tijd duren voordat de nieuwe situatie volledig geïntegreerd is en alle reizigers hun nieuwe reisroute hebben bepaald. De ervaring leert dat dit zo'n drie jaar kan duren. Inmiddels zijn de grote contouren wel zichtbaar geworden. In maart 2019 deden we kleine aanpassingen in het netwerk, zodat vraag en aanbod beter op elkaar aansluiten.

Slechts kleine aanpassingen nodig in nieuwe netwerk

De klantwaardering steeg en er zijn geen grote problemen geconstateerd. Reizen er bij de start van de Noord/Zuidlijn nog zo'n 80.000 mensen per gemiddelde werkdag met deze lijn, aan het eind van 2019 waren dat er al ongeveer 110.000. En de groei zet door.



Tabel 8 Aantal reizigersritten

Jaartotaal, naar vervoersvorm, x 1 miljoen	2019	2018	% verschil
Bus	51,5	49,5	4,1%
Metro	111,3	90,3	23,2%
Tram	110,5	112,4	-1,7%
<b>Subtotaal</b>	<b>273,3</b>	<b>252,2</b>	<b>8,4%</b>
Veren	22,4	24,7	-9,3%
<b>Totaal<sup>1</sup></b>	<b>295,7</b>	<b>276,9</b>	<b>6,8%</b>

<sup>1</sup> Aantal reizigersritten met bus, tram, metro en veren per gemiddelde kalenderdag (excl. weekend- en feestdagen en schoolvakanties voortgezet onderwijs. De berekening voor 2019 is exclusief de landelijke OV-stakingsdag op 28 mei 2019.)

Tabel 9 Reizigerskilometers

Jaartotaal, naar vervoersvorm, x 1 miljoen	2019	2018	% verschil
Bus	181,7	182,2	-0,3%
Metro	549,3	473,0	16,1%
Tram	301,9	312,9	-3,5%
<b>Totaal<sup>1</sup></b>	<b>1.032,8</b>	<b>968,1</b>	<b>6,7%</b>

<sup>1</sup> Reizigerskilometers: aantal kilometers dat de reizigers die met de OV-chipkaart hebben in- en/of uitgecheckt in totaal in het jaar met bus, tram en metro hebben afgelegd.

## Nieuwe projecten

Een goed werkende infrastructuur vergt onderhoud en vernieuwing. In 2019 moesten we op dit vlak tal van uitdagingen het hoofd bieden. We verwachten dat dit ook in 2020 en de jaren daarna het geval is.

Vanwege de bouw van de Noord/Zuidlijn werden veel andere projecten uitgesteld tot na de opening in 2018. Nu de nieuwe metro rijdt, kunnen we ons richten op andere infrastructurele projecten die een grote invloed hebben op het openbaar vervoer: de ombouw van de Amstelveenlijn, het Stationseiland (project De Entree) en de ontwikkelingen in het Zuidasgebied (project Zuidasdok).

### Ombouw Amstelveenlijn

De ombouw van de Amstelveenlijn tot een hoogwaardige tramverbinding (met ongelijkvloerse kruisingen) begon op 3 maart 2019. Vanaf die dag reed metro/sneltram 51 vanaf Station Zuid niet langer naar Amstelveen, maar naar Sloterdijk/Isolatorweg (net als lijn 50). Reizigers die vanaf Station Zuid naar Amstelveen reizen, maken tijdens de werkzaamheden gebruik van buslijn 55 en tramlijn 5. Omdat het in de spits erg druk kan zijn op lijn 5 tussen Station Zuid en Amstelveen Binnenhof, hebben we de extra tramlijn 6 ingezet. Eind mei is deze gaan rijden in de ochtend- en middagspits. In de zomer, toen de werkzaamheden extra werden opgevoerd en tram 5 en 6 tijdelijk niet reden, konden reizigers tussen Station Zuid en Amstelveen Stadshart gebruikmaken van pendelbus 45.

Nieuwe Amstelveenlijn in 2020 gereed

De verbouwing van de Amstelveenlijn loopt door tot in 2020. De hoogwaardige tramlijn krijgt nummer 25. Er is een implementatieteam gevormd voor de test- en oefenperiode voorafgaand aan de ingebruikname. De Amstelveenlijn gaat in december 2020 in gebruik.



Verbouwing voor de nieuwe Amstelveenlijn bij de halte Kronenburg

### Zuidasdok

Het project Zuidasdok is een groot infrastructuurproject van Rijkswaterstaat, ProRail en gemeente Amsterdam voor de ondertunneling van de Ring Zuid (A10) en uitbreiding van stationsgebied Zuid. In 2019 startten de eerste bouwwerkzaamheden. Op 1 november 2019 was er vanwege de werkzaamheden geen treinverkeer mogelijk van en naar station Amsterdam Zuid en waren de zuidelijke rijbanen van de A10 afgesloten. In de middagspits kwam al het bus- en tramvervoer stil te liggen.

Werk aan Zuidasdok gestart

### Toekomstige hinder

Ook in de komende jaren ondervinden we hinder van werkzaamheden en grote projecten. In 2020 hebben we al te maken met bijvoorbeeld de infrastructurele projecten rondom het Amstelstation en de Zuidas. Het tramverkeer krijgt te maken met andere grote projecten in de binnenstad, zoals de sluiting van de Vijzelstraat gedurende zeventien maanden, de herprofilering van Singel-Koningsplein en project De Entree (bij Centraal Station). Voor busreizigers verwachten we veel omleidingen vanwege werkzaamheden in de stad. Verder zijn de werkzaamheden aan de West-Tangent (de nieuwe, snelle buslijn tussen Sloterdijk en Schiphol) uitgelopen.

GVB bereidt zich voor op grootschalige projecten in de stad

Voor de komende jaren krijgen we te maken met de uitvoering van enkele grote gemeenteplannen. Met het Programma Constructieve Veiligheid Bruggen gaat de stad in de komende jaren verwaarloosde bruggen aanpakken. Ook worden kilometers kade gerestaureerd. Dat heeft grote impact op onze operatie; bruggen vormen een essentiële schakel in het netwerk. De uitwerking van het programma heeft ook gevolgen voor de planning van onze eigen infrastructuurprojecten. Verder is er de Agenda Autoluw Amsterdam. Dit plan is nog niet uitgewerkt, maar vaststaat dat een autoluwe stad enkel realiteit kan zijn als het openbaar vervoer dit kan compenseren. Dat zal de komende jaren zijn weerslag vinden in ons netwerk en onze dienstregeling.

### Aanvullend openbaar vervoer

Voor bepaalde gebieden en attracties in Amsterdam is een specifieke ontsluiting nodig. GVB Commercieel Vervoer BV biedt vervoerconcepten die per klantwens worden ontwikkeld onder de noemer Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV). Zo verzorgen we op Rieker Business Park het vervoer van de laatste metrohalte naar het bedrijventerrein. Het gebruik hiervan is na het eerste jaar met bijna 75% gegroeid. Ook de pilot met een buspendel die Rieker Business Park sneller en directer verbindt met Schiphol, is succesvol gebleken. De frequentie van de pendel is in 2019 verdubbeld, reden om die definitief in de exploitatie op te nemen. De reizigers beoordelen de lijnen met een 7,9.

Aanvullende vervoer Rieker Business Park naar Schiphol succes

Op de Gelderlandpleinlijn vervoeren we dagelijks ruim 600 reizigers in opdracht van de Kroonenberg Groep. Met dit aantal zitten we tweemaal boven de doelstelling.

### Consultatie

Het is belangrijk dat er een goede keuze wordt gemaakt voor de vervoeroplossing die past binnen de kaders en het budget van de overheid. Daarom start gemeente Amsterdam begin 2020, in afstemming met Vervoerregio Amsterdam, een marktconsultatie om na te gaan of een oplossing is te realiseren. Op basis van de uitkomsten van de consultatie kan gemeente Amsterdam samen met Vervoerregio Amsterdam een duidelijke uitvraag opstellen en besluiten hoe zij dit in de markt willen zetten.

### Combi OV en doelgroepenvervoer

We willen verschillende vervoersystemen integreren. Daarom is in februari 2018 een gezamenlijke pilot gestart van gemeente Amsterdam, de exploitant van het doelgroepenvervoer en GVB. Het doel is vraagafhankelijk openbaar vervoer te bieden in plaats van regulier openbaar vervoer. Dit doen we in Landelijk Noord, het gebied in het noorden van gemeente Amsterdam en in het zuiden van regio Waterland. Tijdens de pilot hebben we buslijnen 30 en 31 uit de dienstregeling gehaald; de reizigers konden gebruikmaken van een belbus van RMC (Rotterdamse Mobiliteit Centrale). RMC combineert onder de naam Mokumflex het vraagafhankelijk openbaar vervoer met aanvullend openbaar vervoer voor speciale doelgroepen, zoals Amsterdammers met een mobiliteitsbeperking. GVB verzorgt via de bekende kanalen de reisinformatie rondom dit project. De pilot was wegens succes verlengd tot december 2019.

Proef met vraagafhankelijk OV verlengd

## Nieuw materieel

### 15G-trams

De eerste nieuwe 15G-tram gaat vanaf medio 2020 rijden in de stad. GVB heeft bij de Spaanse fabrikant CAF 63 trams besteld, met een optie op nog eens 60 stuks. 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 63 nieuwe voertuigen uit de basisbestelling. Afgelopen jaar hebben we de nieuwe tram uitgebreid getest bij de fabriek, bij onze werkplaats en in de stad op het netwerk.

Nieuwe, ruimere 15G-tram gaat medio 2020 rijden





## 15G in 2019

### Eerste dynamische tests

Begin 2019 vonden de eerste dynamische tests plaats bij de CAF-fabriek in Zaragoza (Spanje). GVB werkt ook 'thuis' aan de voorbereidingen op de komst van de tram en het testen op het netwerk in Amsterdam. Eind januari kregen instructeurs van ons Opleidingencentrum Tram bij CAF alvast instructies en theorieles over de nieuwe tram. Alle opgedane kennis verwerken de instructeurs in het lesboek voor trambestuurders.

### Eerste nachtelijke rit

In de nacht van dinsdag 28 op woensdag 29 mei 2019 maakten de 15G-tram zijn eerste (test) meters op het Amsterdamse tramnetwerk. Vanuit onze Hoofdwerkplaats Rail (HWR) in Diemen reed het voertuig – op lage snelheid – over een leeg tramnetwerk. De testtram werd begeleid door een speciaal team van GVBmedewerkers en technuten van fabrikant CAF.



### Train-de-trainer

Onze monteurs bij Railmaterieel doen straks het onderhoud van de 63 voertuigen. Via train-de-trainer opleidingen werden onze eigen opleiders in 2019 gecertificeerd om de 15G monteursopleidingen te geven. Zodat de onderhoudsmonteurs vol vertrouwen en met de juiste kennis aan de slag kunnen mét een vertrouwde trainer als klankbord.



### Eerste 15G tram arriveert

In de nacht van 25 op 26 april 2019 arriveerde de eerste nieuwe 15G tram bij onze Hoofdwerkplaats Rail in Diemen vanuit Zaragoza. GVB heeft dan tests op eigen terrein gedaan. Ondertussen vorderde in Spanje de bouw van de opvolgende nieuwe 15G-trams.



### Test in klimaatkamer

Terwijl Amsterdam in juli de hitte trotseert, staat een van de nieuwe 15G-trams in de vrieskou, voor een test in de zogenaamde klimaatkamer. In het Duitse Minden worden onder grote temperatuurverschillen alle systemen en functionaliteiten van de nieuwe tram getest. Om te bewijzen dat alle systemen en functies zoals beschreven in het Programma van Eisen (PvE) ook daadwerkelijk goed functioneren onder alle weersomstandigheden.



### Eerste testrit overdag

Gebeurden de ritten met de testtram(s) eerst nog in de nachtelijke uren op een leeg tramnetwerk, vanaf donderdag 19 september was het voertuig ook overdag te zien tussen het normale tramverkeer van GVB.



De afdeling Metro en Tram van gemeente Amsterdam verleent naar verwachting in 2020 vergunning aan GVB voor de indienststelling van de 15G-tram. Het voertuig moet dan ook voldoen aan de wettelijke toelatingseisen (Wet Lokaalspoor). De Inspectie Leefomgeving en Transport is nauw betrokken bij de testfase.

### M7-metro's

Vanaf medio 2021 gaan de nieuwe M7-metro's rijden. GVB bestelt deze in opdracht van Vervoerregio Amsterdam en in samenwerking met gemeente Amsterdam. De Spaanse fabrikant CAF bouwt de voertuigen. De bestelling bestaat uit 30 nieuwe metro's met een optie op 30 stuks extra. Dit is een mooie en zeer gewenste aanvulling op onze vloot.

De nieuwe metro's zijn van het type CAF Inneo. Bij GVB krijgen ze de typeaanduiding M7, een doornummering van de bestaande vloot. Het ontwerp past goed bij dat van zijn voorgangers. De herkenbare buitenkant is in lijn met de zilvergrijs-rode stijl van R-net zoals we die kennen van onze huidige metro's.

De M7 sluit aan bij de laatste normen en inzichten op het gebied van sociale veiligheid, toegankelijkheid en duurzaamheid. Twee multifunctionele ruimtes zijn gereserveerd voor reizigers met een beperkte mobiliteit. Het voertuig heeft hoge ramen voor veel daglicht en weids uitzicht, en er zit ledverlichting 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 remenergie wordt teruggevoerd aan het net.

Reizigers konden in de zomer kennismaken met de M7. Ze konden op een van onze locaties een mock-up (een model op ware grootte van een deel van de metro) van buiten én van binnen bekijken. Bezoekers mochten stemmen voor de uitvoering van enkele toepassingen in het voertuig.

Reizigers konden in de zomer kennismaken met de M7-metro

### IJveer 63

Op 28 januari 2019 namen we het nieuwste veer voor Amsterdam in de vaart: IJveer 63. Het schip is vernoemd naar de in 2017 overleden burgemeester Eberhard van der Laan. Zijn vrouw Femke van der Laan doopte het nieuwe IJveer officieel. Het is voor het eerst dat GVB een voer- of vaartuig vernoemt naar een persoon.

(Serie-)hybride IJveer 63 vaart onder naam 'Eberhard van der Laan'



Vrouw en kinderen van de overleden burgemeester dopen IJveer 63, Eberhard van der Laan

IJveer 63 is het vierde in een reeks nieuwe, grotere en schonere IJveren die varen met een (serie-)hybride aandrijving. Een efficiënte dieselmotor laadt een accupakket op waarmee de veren elektrisch varen; vandaar de term 'hybride'. Deze is dus schoner

dan de oude dieselmotoren, maar nog niet uitstootvrij. Aan boord bevindt zich een systeem dat uitlaatgassen nabehandelt. Hiermee brengen we de uitstoot terug tot het niveau van ten minste Stage V, een norm die medio 2019 van kracht werd. Zodra het technisch mogelijk is om veilig, betrouwbaar en volledig elektrisch te varen, worden deze schepen omgebouwd. Zo kunnen we helemaal uitstootvrij varen.

### Vervanging Noordzeekanaalponten

In het najaar van 2019 is de aanbesteding gestart voor de vervanging van de Noordzeekanaalponten. Het doel is ponten aan te kopen die volledig elektrisch varen, met een kleine (wettelijk verplichte) dieselmotor als back-up. De eerste nieuwe Noordzeekanaalpont wordt in juni 2021 in exploitatie genomen.

### Elektrische bussen

De bussen die aan het einde van hun levensduur zijn, vervangen we door nieuwe elektrische bussen. De bestelling bij fabrikant VDL bestaat uit 31 elektrische bussen (met een optie op 69 extra). De bussen, die de 28 Citaro-dieselbussen vervangen, stromen in vanaf 2020. GVB zet hiermee een eerste stap naar volledig uitstootvrij busvervoer in Amsterdam in 2025. Deze emissieafspraken hebben GVB en gemeente Amsterdam vastgelegd in het duurzaamheidsconvenant.

Uitstootvrije  
elektrische bussen  
vervangen  
dieselbussen

Onze busgarage in Amsterdam-West en bij Station Sloterdijk zijn in 2019 voorzien van laadsystemen. In de garage hebben we de laadsystemen al kunnen testen met de eerste demobus van fabrikant VDL. Die kwam in oktober 2019 aan. De eerste 'echte' bussen arriveerden in januari 2020 voor uitgebreide tests. In februari zijn de eerste testritten gereden en medio 2020 worden alle 31 bussen operationeel.

## Samenwerking Mobiliteitsalliantie

De Mobiliteitsalliantie is een samenwerkingsverband van 25 uiteenlopende partners, van Fietsersbond tot ANWB en van stadsvervoerders tot NS. Het speerpunt van de alliantie in 2019 was het Deltaplan, een integraal plan met voorstellen voor een leefbaar en bereikbaar Nederland, dat inspeelt op de sterk toenemende mobiliteitsbehoefte in de nabije toekomst.

Binnen de Mobiliteitsalliantie hebben RET, HTM, NS en GVB het T4R-plan geschreven voor optimalisering van het OV binnen de Randstad mét een investeringsagenda. Dit plan is onderdeel van het Deltaplan. In dit plan staan voorstellen zoals het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het doortrekken van de kleine metroring van station Isolatorweg naar het Centraal Station. De vier grote steden hebben dit plan positief ontvangen.