

GVB Holding NV

Jaarverslag 2020



Leefbare stad

GVB draagt bij aan een leefbare en bereikbare stad. Dat is een uitdaging als het erg druk is, maar ook als alles abrupt tot stilstand komt, zoals we in maart zagen gebeuren. Maar waar er zand in de raderen van de samenleving werd gestrooid, bleven de wielen van GVB draaien en voeren de veren door. Ook werkten we verder aan het vernieuwen van onze vloot en het OV-netwerk: als het weer drukker wordt en de groei van de stad doorzet, zijn we daar klaar voor.

OV-netwerk en dienstregeling

GVB vervoert Amsterdammers en bezoekers naar alle uithoeken van de stad. Forenzen, studenten, toeristen, theaterbezoekers, mensen die hun familie en vrienden bezoeken: velen die zich door de stad bewegen, gebruiken het OV. En al moesten we onze dienstverlening door de coronacrisis aanvankelijk beperken, ons doel bleef en blijft om Amsterdam voor alle reizigers bereikbaar te houden.



Tabel 3 Aantal reizigersritten

Jaartotaal, naar vervoersvorm, x 1 miljoen	2020	2019	% verschil
Bus	29,1	51,5	-43,5%
Metro	54,3	111,3	-51,2%
Tram	50,7	110,4	-54,1%
Subtotaal	134,1	273,3	-50,9%
Veren	19,5	22,4	-12,9%
Totaal¹	153,6	295,7	-48,1%

¹ 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 4 **Reizigerskilometers**

Jaartotaal, naar vervoersvorm, x 1 miljoen	2020	2019	% verschil
Bus	101,9	181,7	-43,9%
Metro	271,2	549,3	-50,6%
Tram	140,0	301,9	-53,6%
Totaal¹	513,1	1.032,8	-50,3%

¹ 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.

Aangepaste en nieuwe dienstregeling

We waren al extra ritten gaan rijden in de avonduren om de drukte op te vangen toen de wereld tot stilstand kwam. Omdat we een sector zijn met een vitale functie voor de samenleving, hebben we alles in het werk gesteld om te blijven rijden, wat ook onze opdracht is. Het aantal reizigers daalde snel vanwege de coronamaatregelen: van half maart 2020, het begin van de eerste lockdownperiode, tot en met half april 2020 hadden we 86% minder reizigers dan in dezelfde periode een jaar eerder, in 2019. Vanaf 22 maart 2020 voerden we een basisdienstregeling in. Dat betekende dat we op de drukke lijnen 4 keer per uur reden en op de minder drukke lijnen 2 keer per uur. Op 1 juni 2020 hebben we de dienstregeling weer uitgebreid, maar om de drukte te spreiden werd het maximale aantal reizigers per voertuig beperkt tot 40% van het normale aantal.

We hebben alles in het werk gesteld om te blijven rijden

Na de zomervakantie is de dienstregeling stapsgewijs opgevoerd. In samenspraak met de gemeente hebben we met instellingen voor mbo en hbo en met universiteiten in de stad afspraken gemaakt over de roosters: zo voorkomen we dat het op bepaalde tijdstippen te druk wordt.

Omdat er minder reizigers zijn en we kosten moeten besparen, is in het Vervoerplan voor 2021 de dienstregeling aangepast met 12% minder ritten. Ook zijn in 2020 een aantal lijnen vervallen die in 2021 niet terugkomen: tramlijn 11, de spitsbussen 222, 240 en 265 en snelbus 248. Het nieuwe Vervoerplan is op 5 november 2020 goedgekeurd door de Vervoerregio, en de nieuwe dienstregeling is op 3 januari 2021 ingegaan.

Coronamaatregelen in voer- en vaartuigen

Luchtverversing is belangrijk om besmetting met het coronavirus te voorkomen. Daarom doen de bestuurders van trams en bussen bij elke halte alle deuren open en rijden we zo veel mogelijk met open ramen. Op de veren blijven de passagiersdeuren tijdens de vaart open voor ventilatie. Bij de metro gaan de deuren al standaard altijd open.

Ook hebben we in de bus en de tram de voorste rijen stoelen afgezet met lint en zijn er kuschermen geplaatst. Zo is er zo min mogelijk contact tussen de bestuurders en de reizigers. De voertuigen worden veelvuldig en goed schoongemaakt. Verder werden vanaf 1 juni 2020 reizigers verplicht een mondkapje te dragen in het openbaar vervoer. Per 1 december 2020 gold die verplichting ook voor haltes, stations en perrons.

Vanaf 1 juni 2020 waren reizigers verplicht mondkapjes te dragen



Brede Metrostudie

Samen met de gemeente en Vervoerregio Amsterdam zijn we in 2020 begonnen met de Brede Metrostudie. We hebben een beter perspectief op het toekomstige metronet nodig en willen samenhangende keuzes kunnen maken over bijvoorbeeld de lengte van de metro's, het beveiligingssysteem en het aantal rytuigen. In 2020 hebben we stappen gezet in het bepalen hoe we in de toekomst het metrosysteem willen inrichten. We bekijken hoe we met de bestaande metro's en infrastructuur de hoogste kwaliteit voor de reizigers kunnen leveren en welke eerste verbeteringen nodig zijn om op bepaalde plekken meer mensen te kunnen vervoeren of vaker te rijden.

We hebben bredere visie op toekomstig metronet nodig

Aanvullend OV en doelgroepenvervoer

Aantal reizigers gedaald door lage bezetting kantoorgebouwen

GVB Commercieel Vervoer BV biedt vervoerconcepten die per klantwens worden ontwikkeld onder de noemer Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV). Zo verzorgen we het last-mile busvervoer op bedrijventerrein Rieker Business Park (RBP) van en naar de metro en richting Schiphol in opdracht van de bedrijven op RBP. Voor RBP heeft de opdrachtgever besloten om in de spits minder frequent te rijden en de bedieningstijden niet te wijzigen, zodat medewerkers alsnog de hele dag van en naar hun werkplek kunnen reizen.

Rondom Winkelcentrum Gelderlandpleinlijn bieden we AOV in opdracht van de Kroonenberg Groep. Een groot deel van de reizigers komt normaal van kantorengedebied Zuidas. Het aantal reizigers is in 2020 met 80% gedaald ten opzichte van 2019. Als gevolg van de coronamaatregelen werkten de meeste mensen thuis en waren de kantoren slechts minimaal bezet. De frequente bediening van de kantoormedewerkers vanaf de Zuidas hebben we verminderd in afwachting van de verlichting van de coronamaatregelen.

Werk aan bruggen en kades heeft gevolgen voor dienstregeling

Impact werkzaamheden en OV-projecten

Bruggen en kademuren

De gemeente is begonnen met het herstellen van bruggen en kademuren. Dit is nodig om de veiligheid en de bereikbaarheid van de stad te garanderen. Het is een omvangrijke klus en een grote opgave voor de stad, die jarenlang gaat duren. Omdat de technische staat van bruggen of kademuren dan niet meer toestaat dat er bussen of trams rijden of niet meer in de gebruikelijke frequentie, en er dan herstelwerkzaamheden volgen, kan dit grote gevolgen hebben voor onze dienstregeling. Om dit in goede banen te leiden, werkt GVB nauw samen met de gemeente. Voorgenomen herstelwerkzaamheden worden snel met ons afgestemd en

er is vooralsnog goed zicht op de effecten voor het OV. Er worden doorgangen (corridors) vastgesteld, waardoor de belangrijkste en drukste routes voor de stad bereikbaar blijven. Dit geeft ons de mogelijkheid om omleidingen te plannen. Een aantal bruggen op de route naar onze werkplaats in Diemen zijn inmiddels gestut, zodat we veilig kunnen rijden.

Vervangend vervoer bij projecten

In de zomer van 2020 zijn grote bouwprojecten uitgevoerd op de Amstelveenseweg, de Amstelstroomlaan en het Amstelstation. Daardoor kon de metro op sommige delen van de trajecten in de zomer van 2020 niet rijden. Bij deze projecten heeft GVB grootschalig vervangend busvervoer ingezet. Het waren ingewikkelde projecten. Al een paar jaar geleden waren we begonnen met afstemmen en voorbereiden. Dankzij de goede samenwerking tussen ProRail, gemeente Amsterdam, NS en GVB is de uitvoering soepel verlopen.



“

Vóór corona maakte ik dagelijks gebruik van de pont. Nu een stuk minder omdat ik thuis werk. Mag ik van de gelegenheid gebruikmaken om te zeggen dat de NDSM-pont wel wat vaker mag varen?

Miranda en Marjory
Amsterdammers

Amstelveenlijn

Op 13 december is lijn 25, de vernieuwde Amstelveenlijn, gaan rijden tussen Westwijk (Amstelveen) en Amsterdam-Zuid. Dit is een waardevolle lijn. Sinds 1990 reden er sneltrams. Omdat die verouderd en vaak te vol waren, is besloten tot de aanleg van lijn 25. Deze lijn kan veel vaker rijden, is veiliger en is technisch beter dus minder gevoelig voor storingen. Voor de reizigers is de verbinding Amstelveen-Amsterdam veel prettiger, veiliger en betrouwbaarder geworden. Dit resultaat is onder mee bereikt door de aanleg van drie ongelijkvloerse kruisingen.

Amstelveenlijn is op tijd en binnen budget van start gegaan

Het project is zeer succesvol verlopen en is binnen de geplande tijd en het vastgestelde budget uitgevoerd. Er is een grote prestatie geleverd dankzij de goede samenwerking met onder meer de Vervoerregio en het projectteam Amstelveenlijn van de gemeente Amsterdam. Daar zijn we trots op.

De opening van de nieuwe tramlijn betekende ook de ingebruikname van de langverwachte 15G-tram. Zie voor meer informatie: [Nieuw materieel](#).



De opening van de nieuwe tramlijn betekende ook de ingebruikname van de langverwachte 15G-tram.

Nieuw materieel

We vinden het belangrijk dat onze voertuigen veilig, toegankelijk en comfortabel zijn voor onze reizigers en dat ze zo min mogelijk CO₂ uitstoten. De techniek blijft zich ontwikkelen, waardoor er steeds beter materieel beschikbaar komt.

Nieuwe IJveren

In mei 2020 kwam IJveer 64 in de vaart, in oktober gevolgd door IJveer 65. Het zijn (serie-)hybride veren die veel minder CO₂ uitstoten dan diesilveren. Deze nieuwe, grotere veren waren dit jaar extra welkom, omdat er vanwege de coronamaatregelen minder mensen op mochten en uitbreiding van de capaciteit dus hard nodig was. Toen in de zomer veel meer mensen gingen fietsen, werd het op de veren erg druk, vooral in het weekend. In overleg met de gemeente Amsterdam hebben we een maximale capaciteit van 60% aangehouden en mondkapjes verplicht gesteld. We hebben verder de aanbesteding afgerond voor 5 volledig elektrische veerponten. Meer hierover in [Uitstootvrij vervoer](#).

Nieuwe IJveren stoten veel minder CO₂ uit dan diesilveren



Claudia Zuiderwijk doopt in oktober IJveer 65

15G-trams

2020 kende veel mijlpalen rond de nieuwe 15G-trams. Deze trams gaan oudere modellen vervangen. Ze zijn voor het eerst in de dienstregeling ingezet op de vernieuwde Amstelveenlijn (lijn 25). Op 13 december maakten deze trams daar hun debuut. Tijdens het proefbedrijf van lijn 25, een paar dagen voor de officiële opening, kregen reizigers de kans alvast in de spiksplinternieuwe trams mee te rijden. Op lijn 25 rijden de 15G trams gekoppeld.

15G-tram maakt entree op vernieuwde Amstelveenlijn

In de eerste helft van 2020 werden de 15G-trams uitgebreid getest en op 13 juli ontvingen we de indienststellingsvergunning voor deze trams. Op 5 november volgde de vergunning voor het gekoppeld rijden.

In mei stemde de Regioraad in met de aanschaf van 9 extra 15G-trams (boven op de 63 bestelde trams). Dit na een analyse van GVB en de Vervoerregio van de behoefte aan trams in de komende jaren. Er komen in totaal 72 nieuwe trams naar Amsterdam. Eind 2020 waren er 30 nieuwe 15G's afgeleverd, waarvan 23 in R-net-kleurstelling en 7 in het blauw/wit van GVB.

M7-metro's

Begin 2020 startte de bouw van de eerste nieuwe M7-metro, maar niet lang daarna werd de bouw stilgelegd vanwege corona. Wel konden we met fabrikant CAF laatste ontwerpdetails afronden. Een belangrijk onderdeel van het ontwerptraject was het treinbeveiligingssysteem dat in de M7 moet worden ingebouwd. In november kwam er positief nieuws: de bouw was weer opgestart. We verwachten de eerste M7 medio 2021 in Nederland te testen.

Eerste M7-metro kan medio 2021 worden getest

Elektrische bussen

Op de buslijnen 15, 22, 61 en 231 rijden elektrische bussen. In 2020 zijn er in totaal 31 elektrische bussen geleverd en in gebruik genomen. We hebben onze bestuurders hiervoor extra opgeleid. Ze zijn zeer tevreden. Ook de eerste signalen van onze reizigers zijn positief. De komende jaren blijven er elektrische bussen instromen. In 2025 rijden we uitstootvrij.

In 2020 hebben we 31 elektrische bussen in gebruik genomen

Voor de aanschaf van meer elektrische bussen hebben we subsidie ontvangen uit de Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Commissie. Zie [Uitstootvrij vervoer](#).

Gekoppelde trams

Er wordt flink gebouwd op IJburg en Zeeburgereiland en de populariteit van lijn 26 groeit gestaag mee. Om grote aantallen reizigers te kunnen vervoeren, rijden we sinds september 2020 op lijn 26 met twee trams aan elkaar. Dit zogenoemde gekoppeld rijden is nodig, omdat er op deze lijn niet vaker mag worden gereden vanwege veiligheidseisen in de Piet Heintunnel: per rijrichting mag daar maar één tram tegelijk doorheen. Ook op lijn 25, de Amstelveenlijn, rijden de trams gekoppeld.

Op IJburglijn 26 rijden we sinds september met gekoppelde trams

Met twee trams aan elkaar rijden klinkt eenvoudig, maar het heeft heel wat voeten in de aarde. Zo moesten onder andere de 20 jaar oude Combino-trams worden aangepast en is de IJtramstalling uitgebreid om er 32 trams (16 gekoppelde sets) kwijt te kunnen. Verder waren op het gebied van veiligheid en ICT veel aanpassingen nodig.