

GVB Holding NV

Jaarverslag 2020



Betrouwbare dienstverlening

Onze reizigers willen erop kunnen vertrouwen dat bussen, trams, metro's en veren op tijd vertrekken en aankomen. Die punctualiteit moet GVB elke dag, elke minuut opnieuw waarmaken.

Vertrekpunctualiteit en uitval

Tabel 5 Vertrekpunctualiteit

percentage, per vervoersvorm (inclusief knooppuntpunctualiteit bij Bus en Tram)	2020	2019	2018	2017	2016
Bus		90,3	88,3	88,9	88,5
Metro ¹	95,3	92,8	92,8	91,5	92,4
Tram	91,6	91,1	88,1	86,4	86,6
Noord/Zuidlijn ¹	-		96,0	-	-

¹ In 2018 rapporteerden we de Noord/Zuidlijn los van Metro, omdat in dat verslagjaar de nieuwe metrolijn pas vanaf de zomer ging rijden. In 2019 en 2020 rapporteren we de Noord/Zuidlijn als vast onderdeel bij Metro*

Tabel 6 Uitval

percentage, per vervoersvorm (inclusief capaciteitsuitval bij Bus en Metro)	2020	2019	2018	2017	2016
Bus	0,97	0,96	1,18	1,20	0,92
Metro ¹	0,84	1,22	3,03	2,30	2,25
Tram	1,05	1,22	1,64	1,39	1,31
Noord/Zuidlijn ¹	-		1,00	-	-

¹ In 2018 rapporteerden we de Noord/Zuidlijn los van Metro, omdat in dat verslagjaar de nieuwe metrolijn pas vanaf de zomer ging rijden. In 2019 en 2020 rapporteren we de Noord/Zuidlijn als vast onderdeel bij Metro.

Bus

De positieve ontwikkelingen van begin 2020 werden tenietgedaan door de gevolgen van corona. Door een tekort aan personeel steeg het uitvalpercentage in maart heel sterk. Daarna nam het af steeg het vervolgens weer door de diverse corona-ontwikkelingen. Uiteindelijk is het uitvalpercentage uitgekomen op 0,97%.

De vertrekpunctualiteit over 2020 is uitgekomen op 90,0%. Voor enkele lijnen, zoals lijn 44, blijft de vertrekpunctualiteit sterk achter, maar dat is toe te schrijven aan het zwakke signaal bij de halte Holendrecht. De gemeten vertrekpunctualiteit wijkt hierdoor nog steeds af van de werkelijke punctualiteit. We zoeken naar een oplossing.

Vertrekpunctualiteit komt over heel 2020 uit op 90 procent

Metro

De positieve trend van de operationele prestaties van Metro is in 2020 doorgezet. Begin 2020 stond de vertrekpunctualiteit nog wel onder druk. Uiteraard heeft corona ook impact gehad op met name uitval. Door aanpassing van de dienstregeling en de nieuwe werkelijkheid is dit snel hersteld.

Tram

Mede dankzij het weinige verkeer op straat was 2020 met een punctualiteit van rond de 92% een uitermate succesvol jaar. Wanneer we de ongeplande uitval in de eerste coronagolf (maart tot en met juni) buiten beschouwing laten, was 2020 ook op het gebied van uitval een prima jaar: we kwamen in totaal uit op 1,05%.

Op individuele lijnen is er ruimte voor verbetering. Zowel op lijn 25 als op lijn 26 zien we nog wat kinderziektes: lijn 25 (de Amstelveenlijn) heeft nieuw materieel en nieuwe infrastructuur, lijn 26 (IJburg) rijdt nu 'gekoppeld'.



Lijn 26 naar IJburg rijdt nu 'gekoppeld'

“

In alle opzichten was 2020 een spannend jaar, zeker ook voor het openbaar vervoer. GVB heeft laten zien er te staan voor onze reizigers, ondanks de enorme impact van corona op het werk en de resultaten. Het vertrouwen en het partnership dat in het afgelopen jaar tussen Vervoerregio en GVB is gegroeid wil ik graag versterken.

Thea de Vries

Secretaris-directeur Vervoerregio Amsterdam

Transportveiligheid

Veiligheid vinden we belangrijk: voor de reizigers, voor onze medewerkers en voor de medeweggebruikers. Daarom doen we ons uiterste best om aanrijdingen te voorkomen en iedereen veilig naar de eindbestemming te brengen.

Aanrijdingen

Tijdens de lockdowns was het veel rustiger in de stad: het aantal aanrijdingen is enorm afgenomen.

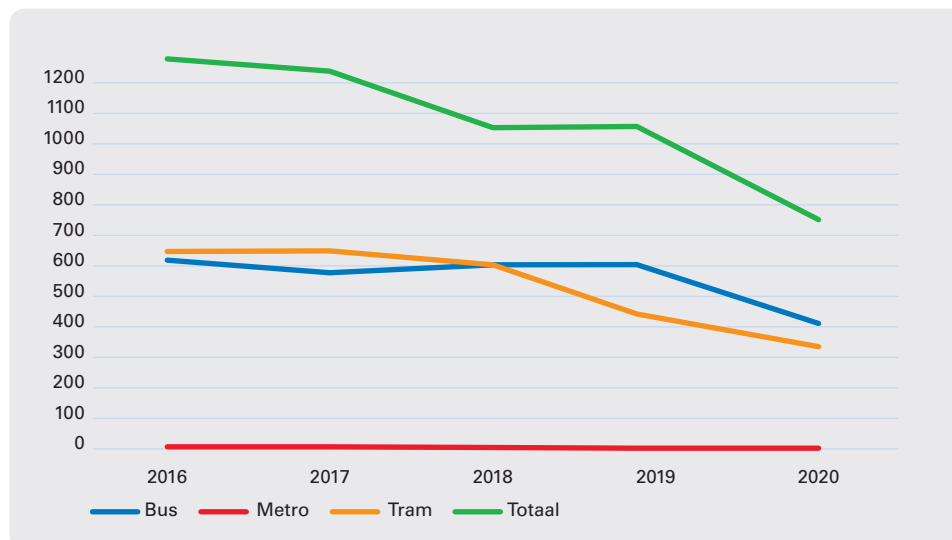
Aantal aanrijdingen tijdens lockdown fors afgenomen

De plekken in de stad waar meerdere aanrijdingen zijn geweest, brengen we met posters en schermen onder de aandacht van de bestuurders. We sturen veiligheidsmemo's rond over terugkerende probleempunten en leggen onze medewerkers uit hoe ze daarmee om kunnen gaan.

Aanvaringen

In november vond een aanvaring plaats tussen IJveer 64 en een binnenvaartschip, waarbij twee mensen lichtgewond raakten. Aanvaringen en aanrijdingen worden altijd onderzocht, dus ook deze.

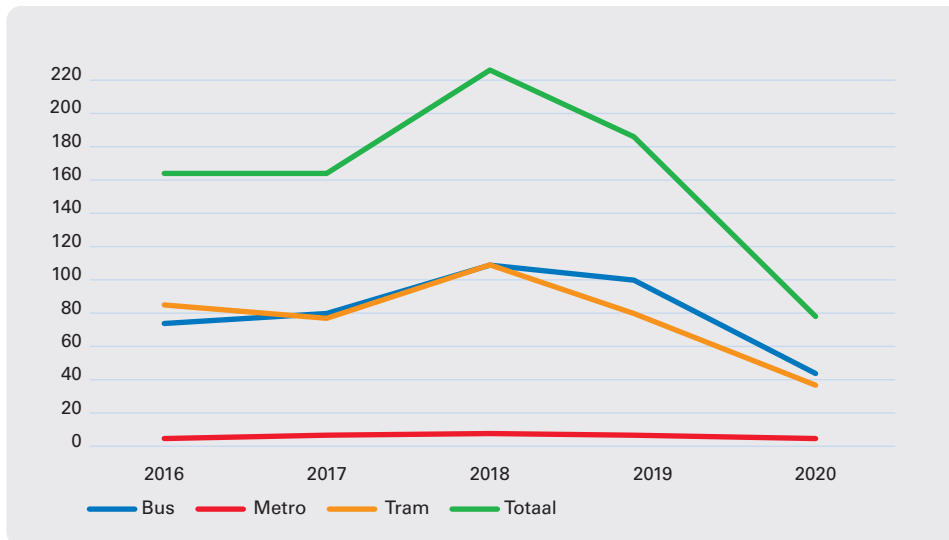
Figuur 1 Aantal aanrijdingen



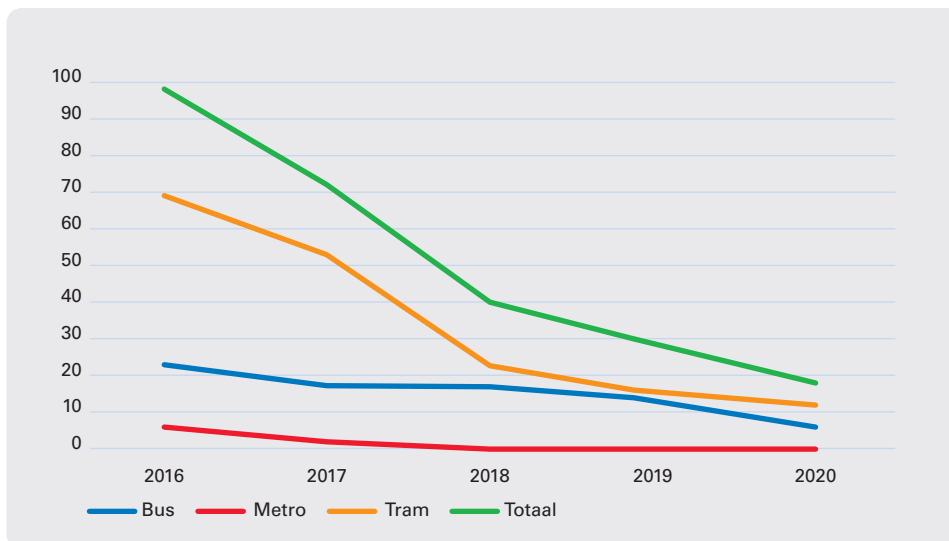
Tabel 7 Aanrijdingen en aanvaringen

	2020	2019	% verschil
Bus	412	605	-32%
Metro	3	4	-25%
Tram	337	444	-24%
Veren	1	4	-75%
Totaal	752	1.057	-29%

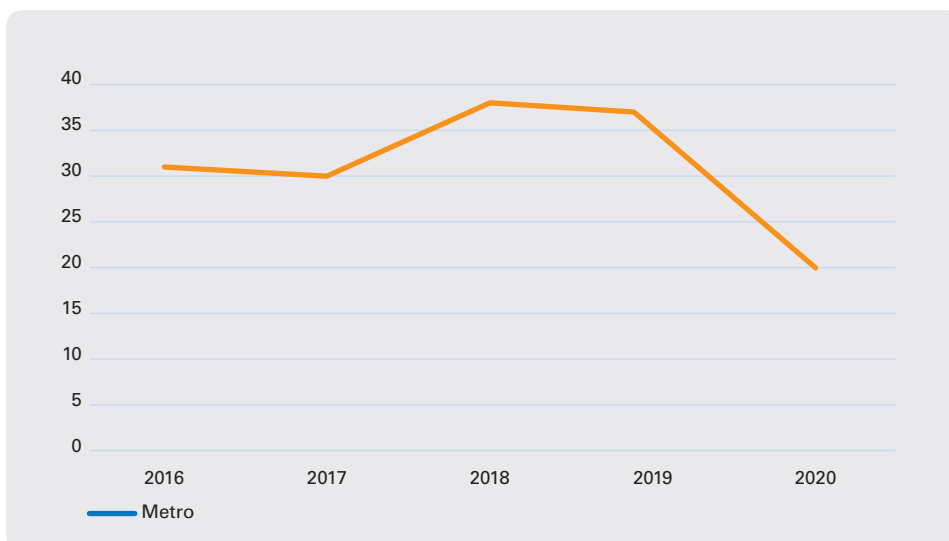
Figuur 2 Aantal gewonde reizigers



Figuur 3 Aantal gewonde medeweggebruikers



Figuur 4 Aantal gewonden in stations of op perrons



Tabel 8 Aantal gewonde reizigers (exclusief onwelwordingen)

	2020	2019	% verschil
Bus	44	100	-66%
Metro	5	7	-29%
Tram	37	79	-53%
Totaal	86	186	-46%
Gewonden in stations of perrons			
Metro	20	37	-46%
Gewonde medeweggebruikers			
Bus	6	14	-57%
Metro	0	0	0%
Tram	12	16	-25%
Totaal aantal gewonden	18	30	-40%

In 2020 waren geen ongevallen met dodelijke afloop.

De sterke dalingen in aanrijdingsincidenten bij Tram en Bus ten opzichte van 2019 zijn te herleiden naar drie hoofdoorzaken. Ten eerste is de werkwijze voortgezet die we in 2018 en 2019 hebben doorgevoerd: bestuurders die de afgelopen jaren meermalen bij een incident waren betrokken, krijgen extra begeleiding met een verbetertraject. Daarnaast heeft GVB in 2020 minder kilometers gereden omdat de dienstregeling werd afgeschaald en was er substantieel minder verkeer op de weg vanwege corona.

De invloed van de minder gereden kilometers kunnen we filteren door het aantal aanrijdingen in de afgelopen jaren te bekijken per miljoen verreden wagenkilometers. Ook dan zien we een gestage verbetering door de jaren heen (zie tabel 3). De invloed van de andere twee oorzaken (incidentfocus van GVB en minder overig verkeer) kan niet bepaald worden.

Tabel 9 Aantal aanrijdingen met andere verkeersdeelnemers of obstakels per miljoen wagenkilometers

	2020	2019	2018
Bus	27	38	42
Metro	0,6	0,7	1,1
Tram	30	36	51
GVB	24	30	38

Passages stoptonend sein

Als een metro of tram door een stoptonend sein (STS) rijdt, vergelijkbaar met 'door rood rijden', kan er een gevaarlijke situatie ontstaan. In 2020 heeft 20 keer zo'n STS-passage plaatsgevonden, 4 keer minder dan in 2019. Volgens de procedure melden we elke STS-passage aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Er volgt dan altijd een onderzoek.

Metro's en trams rijden minder door rood dan in 2019

Ontsporingen en versporingen

In 2020 is het 16 keer voorgekomen dat een tram tijdens exploitatie is ontspoord (minimaal één wiel verlaat het spoor) of verspoord (niet alle assen van de tram volgen hetzelfde spoor). Dit is evenveel als in 2019. Vijf van de incidenten vonden plaats op de Strawinskylaan bij het keerpunt nabij station Zuid. Een technische oplossing om deze incidenten te voorkomen wordt onderzocht. In 80% van de gevallen speelde rijgedrag een rol bij het incident. Bij metro waren in 2020 geen ontsporingen of versporingen.

Beveiligingssysteem

Het was onze bedoeling om in 2020 het nieuwe metrobeveiligingssysteem in te voeren op alle lijnen. Dit systeem verhoogt de veiligheid en verbetert de verkeersleiding. De invoering is vertraagd vanwege corona en technische complicaties en gebeurt nu in 2021.

Invoering
beveiligingssysteem
uitgesteld door corona

De Noord/Zuidlijn rijdt al vanaf het begin met het nieuwe beveiligingssysteem. De aanleg van het systeem op bestaand spoor is veel ingewikkelder dan op een nieuw spoor, zoals bij de Noord/Zuidlijn. Daarbij ging het bovendien om één lijn en nu gaat het om een netwerk van metrolijnen.

Vernieuwd veiligheidscertificaat

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft in 2020 ons systeem voor veiligheidsmanagement voor het tram- en metrovoervoer beoordeeld, zoals is voorgeschreven in de Wet lokaal spoor. GVB is met vlag en wimpel geslaagd. Na het positieve advies van de ILT hebben we van Vervoerregio Amsterdam opnieuw voor 5 jaar het veiligheidscertificaat gekregen voor het tram- en metrovoervoer.



“

Vóór corona ging je overal zitten, nu let je toch meer op. Lijn 52 is nog steeds best druk in de spits.

Boyd en Daria

Amsterdammers