

Aan Vervoerregio
Kopie aan

Van C.A.M. Schermerhorn
Afdeling Concessiebeheer

Datum 30 januari 2019
Bijlagen
Onderwerp Finetuning deel 2 - VVP NZL

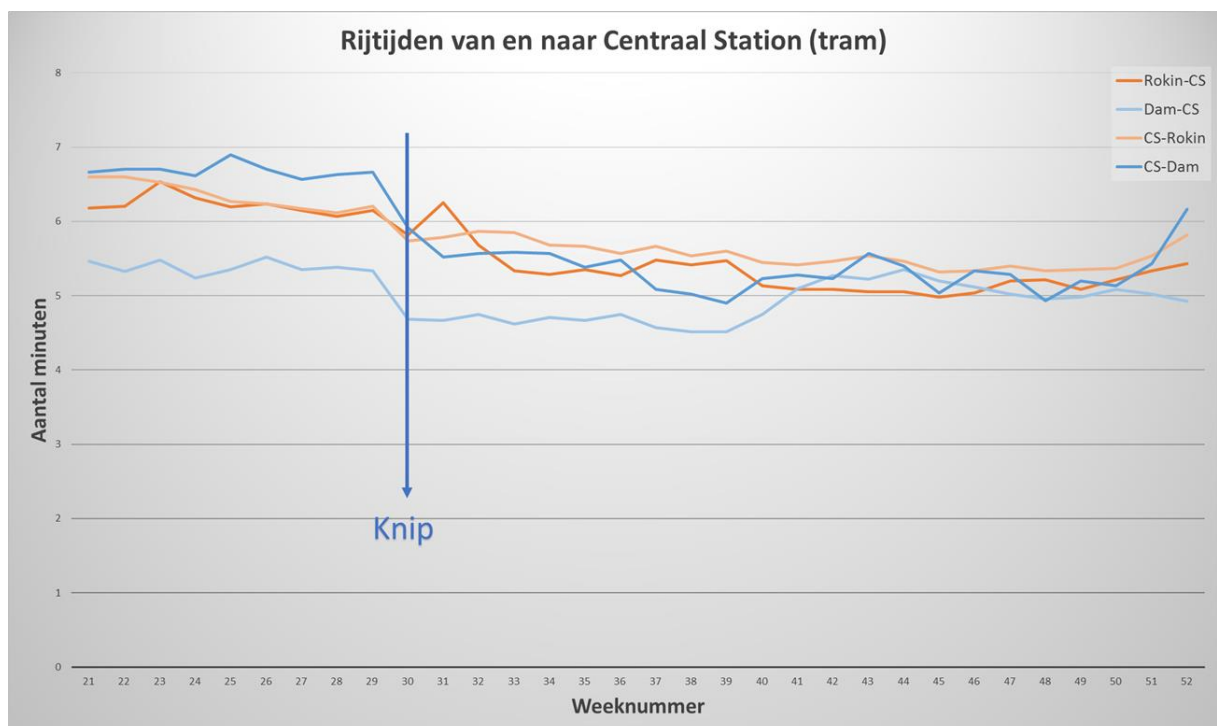
Pagina 1 van 4

Finetuning deel 2

Finetuning deel 2 bestaat uit kleine optimalisaties met betrekking tot rijtijden en frequenties gerelateerd aan het Noord/Zuidlijn (NZL)-netwerk dat is gaan rijden per 22 juli 2018. De analyses voor deze aanpassingen zijn gedaan in december 2018. De wijzigingen zullen ingaan per 3 maart 2019, gelijk met de nieuwe dienstregeling voor het Metronet.

Aanpassing rijtijden

Op een aantal plaatsen in de stad is de situatie dusdanig gewijzigd dat een wijziging in rijtijden voor een beter netwerk zal zorgen. Zo zijn rijtijden van en na het Centraal Station (tram) afgenomen na de knip van de PH-kade. Dit betreft 0,5 – 1 minuut per richting. Daar waar geplande tijden niet overeenkomen met de nieuwe gemeten tijden zijn aanpassingen gedaan. Het gaat hier om de lijnen 2, 4, 11, 12, 13, 14, 17 en 24.



Memo

Datum 30 januari 2019
Pagina 2 van 4

Op het Weesperplein zien we in de richting van Oost naar West dat er weinig te vroeg doorgekomen wordt. Slechts 1% van de ritten vertrekt meer dan 2 minuten te vroeg. In de richting van West naar Oost zien we meer spreiding in de doorkomsttijden, zowel te vroeg als te laat. Opvallend is lijn 7 op de zaterdag. Omdat hier 25% van de trams meer dan 2 minuten te vroeg doorkomt is de rijtjeverdeling aangepast. Daardoor zal het % te vroeg vertrek gaan afnemen.

Ligging in de tijd

Verder wijst de analyse uit de afstemming van lijnen 40 en 240 met de trein niet optimaal zijn. De bussen komen vaak gelijk of net na vertrek van de trein aan. De ligging in de tijd van 40/240 zijn 3 minuten later geplaatst zodat er een betere overstap mogelijk wordt gemaakt. Tevens kunnen deze lijnen zo beter de drukste rit van lijn 65 ontzien.

Frequenties

De analyse wijst uit dat lijn 13 en 17 aanzienlijk drukker zijn dan lijn 7 en 14. Laatst genoemden rijden echter een hogere frequentie dan lijn 13 en 17. Door het wisselen van de frequenties ontstaat een meer gelijke bezetting en meer kans op een zitplaats. GVB stelt voor om de frequenties na 20.00 uur op alle dagen op lijn 13 en 17 van 5x naar 6x per uur te verhogen. Op lijn 7 zal dan een frequentieverlaging plaatsvinden, van 6x naar 5x per uur. De frequentie op lijn 14 zal worden verlaagd van 6x naar 4x per uur (met uitzondering van zaterdag). Lijn 14 krijgt hierdoor dezelfde frequentie als lijn 4 en 24, waardoor de lijnen op elkaar afgestemd kunnen worden. Dit zal de bezettingsgraad ten goede komen.

Op zaterdag- en zondagochtend verhogen we de frequenties om 11 uur. Doorgaans zien we echter dat de drukte al vanaf 10 uur toe begint te nemen. Daarom stellen we voor om de frequenties op zaterdag van de lijnen 2, 12, 13, 17 en 19 te verhogen om 10.00 uur. Op zondag stellen we voor om de frequenties op de lijnen 2, 12, 13 en 17 te verhogen om 10.00 uur. Voorts stellen we voor om lijn 2 op zaterdag vanaf 09.00 dezelfde frequentie te geven als lijn 12 voor een betere afstemming tussen de lijnen.

Op zondagmiddag zien we op lijn 3 en 4 een erg lage bezettingsgraad. Het voorstel is dan ook om de frequentie te verlagen van 6x naar 5x per uur tussen 11.00 en 18.00 uur. De gemiddelde bezetting per tram zal op het drukste punt hierdoor stijgen van 40-43 naar 48-51. Hiermee vallen we nog ruim binnen de gestelde normen (de capaciteit van een tram is 132, 60%-inzetnorm is 79, waarvan 53 zitplaatsen).

De bezettingsgraad van de lijnen op de Leidsestraat is erg hoog, in tegenstelling tot op de buitenring. Op zaterdag en zondag stellen we daarom voor om de frequenties van lijnen 2, 11 en 12 te verhogen van 8x naar 9x per uur. Dit zorgt voor een verhoging van 12,5% van de capaciteit op alle lijnen. Om een nog betere verdeling van reizigers over de lijnen te krijgen zal de 11 voor de 2 uit gaan rijden. Hier tegenover staat een verlaging van de frequentie van lijn 3 van 8x naar 6x per uur op de zaterdag om de kwantiteiten gelijk te houden. Dit is slechts een zeer tijdelijke oplossing van de drukte in de Leidsestraat. Er zal moeten worden gekeken naar een meer structurele oplossing, daar wordt aan

Memo

Datum 30 januari 2019
Pagina 3 van 4

gewerkt. Om nu al een betere reizigersverdeling te bewerkstelligen wordt wel al gewerkt met communicatie over alternatieve reiseroutes zoals het reizen CS-Rijksmuseum per Noord/Zuidlijn in plaats van met lijn 2. Daarnaast blijven we deze lijnen extra goed monitoren met het oog op de drukte.

Inzet gelede bussen

Sinds een tijdje rijdt GVB op diverse lijnen met zowel geleed als standaard materieel. Daarbij worden de gelede bussen ingezet op de drukste ritten. Recent is het mogelijk om OV-chipkaart analyses uit te voeren op rit-niveau. Daardoor is exact te bepalen welke ritten het beste gereden kunnen worden met geleed materieel. Per 3 maart zal de inzet dan ook gebaseerd worden op deze nieuwe meer gedetailleerde inzichten, waardoor vraag en aanbod beter in evenwicht zullen zijn.

Effect op de kwantiteiten

De afspraak is dat voorgestelde wijzingen een nagenoeg neutraal effect hebben op de kwantiteiten. Daarom wordt bij frequentieverhoging veelal ook een frequentieverlaging voorgesteld. We zien hierdoor dat het aantal dienstregelingkilometers met bovenstaande voorstellen gelijk blijft. De wagenuren nemen met 0,1% toe.

RAR advies

Zoals vastgesteld is ook de RAR meegenomen in de door GVB voorgestelde wijzigingen voor de finetuning deel 2 van het Vervoerplan NZL. Hieronder is een samenvatting van het RAR advies te lezen en onze reactie hierop.

Frequentieverlaging lijn 14: De RAR kan zich niet vinden in de frequentieverlaging. GVB probeert zijn middelen zo eerlijk mogelijk in te zetten en kan dus niet alleen frequentieverhogingen toepassen. Na 20.00 uur is de vraag daar dermate laag dat een frequentieverlaging gepast is. Voor tram 13 en tram 17 is de bezettingsgraad op dit moment vele malen hoger. Daarom zetten we het materieel dat we besparen met de frequentieverlaging in op deze lijnen. We zullen dit voorstel daarom niet aanpassen. Voorts adviseert de RAR ook rekening te houden met de groei in het gebied van lijn 14. Dat doen we, zodat we ook in de toekomst vervoer aanbieden dat past bij het aantal reizigers.

Weesperplein: geen bezwaar op de wijzigingen. Goed dat hier naar wordt gekeken. De rijtijd is blijkbaar iets te lang, hoewel er ook vertraging blijkt te zijn. RAR stelt voor dit goed te monitoren, dat gaat GVB uiteraard doen.

Buslijn 40, 240: De RAR is blij met de voorgestelde aanpassingen.

Lijn 4: De RAR adviseert nu geen aanpassingen te doen aan lijn 4 omdat deze lijn niet zijn standaard route heeft gereden in verband met vele werkzaamheden. Hier is rekening mee gehouden maar uit de berekeningen komt dat de bezettingsgraad op zondagmiddag dermate laag is, dat de frequentieverlaging makkelijk kan, ook als de reizigers weer terugkomen zodra de originele route weer wordt gereden.

Memo

Datum 30 januari 2019
Pagina 4 van 4

Tenslotte denkt de RAR graag mee over een alternatieve route voor lijn 11. We zullen hier verder over spreken in de eerste volgende werkgroepsessie, gepland voor 11 februari 2019.