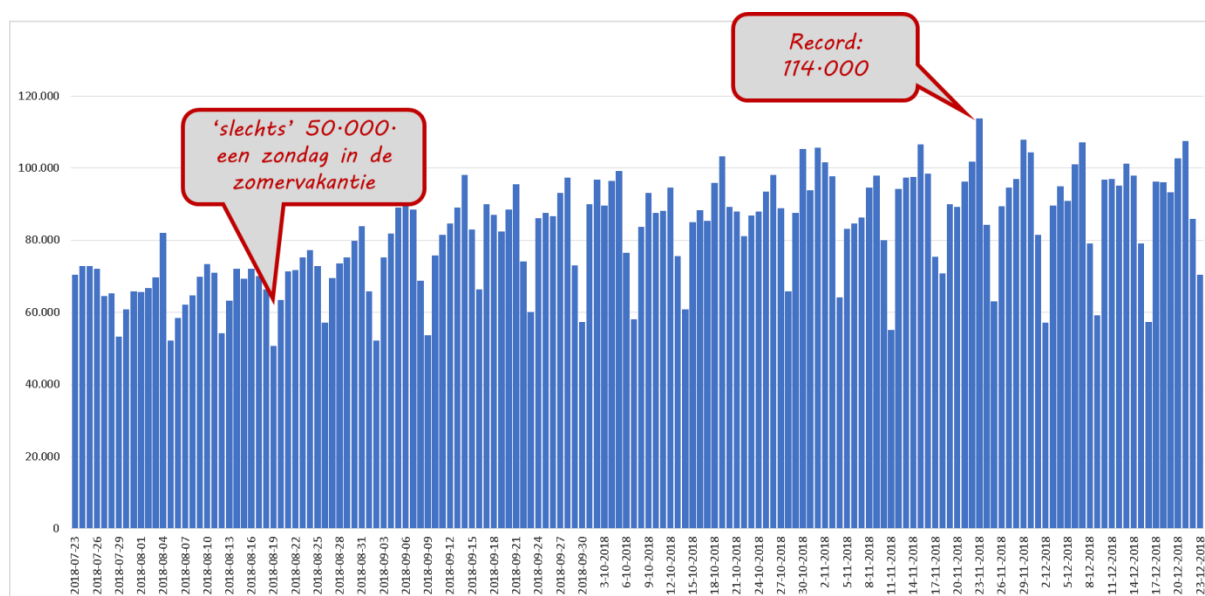


Vraag en aanbod in evenwicht

De Noord-Zuidlijn en het bijbehorende tram- en busnetwerk zijn inmiddels alweer een aanzienlijke tijd actief. Het aantal reizigers in de Noord-Zuidlijn ligt nu al rond de 100.000 op een gemiddelde werkdag en laat nog steeds een flink stijgende trend zien:



Het zal nog wel een tijd duren voordat de nieuwe situatie volledig geïntegreerd zal zijn en alle reizigers hun nieuwe reisroute hebben bepaald. Maar de afgelopen maanden worden al wel wat grote lijnen zichtbaar. Op basis van de analyses van de eerste maanden zijn er al een paar optimalisatieslagen geweest, genaamd 'Finetuning Vervoerplan Noord-Zuidlijn', waarbij aanscherpingen zijn gedaan voor wat betreft rijtijden en frequenties.

Dit vervoerplan, Vervoerplan 2020, zal voortborduren op het Vervoerplan Noord-Zuidlijn en Vervoerplan 2019, met als doel de vraag en het aanbod nog beter op elkaar af te stemmen.

Concessie en Programma van Eisen

De Vervoerregio Amsterdam, het orgaan dat verantwoordelijk is voor alle openbaar vervoer in de regio, heeft in 2013 de OV-concessie Amsterdam tot 2024 verlengd en gegund aan GVB. De uitdaging van deze concessie is het opvangen van de bezuinigingsopgave die vanuit de Rijksoverheid is opgelegd. De Vervoerregio heeft ervoor gekozen dit niet één-op-één door te vertalen naar de subsidie voor GVB, daar dit zou leiden tot een kaalslag in het OV. In plaats daarvan stuurt Vervoerregio aan op een positieve spiraal, door geleidelijk aan de subsidie te verminderen en tegelijkertijd de infrastructuur te versnellen met flinke investeringen, om zo de impact te beperken. De exploitatie wordt daarmee geleidelijk aan goedkoper, waardoor er met hetzelfde geld meer OV kan worden aangeboden en dus meer reizigers vervoerd kunnen worden. Desondanks moet het openbaar vervoer in de stad het doen met fors minder exploitatiesubsidie, van 100 miljoen euro in 2014 naar circa 36 miljoen euro in 2024.

In het door de Regioraad (de raad van Vervoerregio) vastgestelde Programma van Eisen is vastgelegd wat de vervoerder minimaal moet aanbieden gedurende de looptijd van de concessie. Eén van de vastgelegde zaken is ontwikkelruimte voor de vervoerder. In plaats van alles vast te leggen, kan GVB slimme keuzes maken om zo de beschikbare middelen zo goed mogelijk in te zetten. Zo kan de kwaliteit zelfs omhoog ondanks minder subsidie en zullen meer reizigers gebruik maken van het OV. GVB blijft uiteraard binnen de vastgestelde kaders van het Programma van Eisen, zoals de maximale loopafstanden, minimale frequenties en maximale reistijden.

Het volledige Programma van Eisen is te vinden op de website van de Vervoerregio Amsterdam: <https://vervoerregio.nl/artikel/20160129-ontwerp-programma-van-eisen-concessie-amsterdam-pdf->

Visie

De ruimtelijke ontwikkeling van de stad gaat door

Het centrum wordt steeds groter, de Zuid-as ontwikkelt zich als tweede knooppunt van Amsterdam, werkgelegenheid verplaatst naar stationslocaties, de IJ-oeveren laten een flinke ontwikkeling zien, de stad wordt aantrekkelijker voor bezoekers, bedrijventerreinen worden getransformeerd tot gebieden waar wonen en werken samengaan, etc. De functies van gebieden wijzigen en blijven voortdurend wijzigen om de groeiende populatie te kunnen blijven huisvesten en bedrijven en instellingen bereikbaar te houden.

Het is een complexe puzzel om de toenemende drukte in Amsterdam het hoofd te kunnen blijven bieden op het gebied van openbaar vervoer. Een aantal uitgangspunten, vastgelegd in de vervoervisie, helpen daarbij. Deze visie geeft een aantal duidelijke keuzes:

Zo min mogelijk paralleliteit

Elke euro kan maar één keer worden uitgegeven. Daarom wordt voortdurend gezocht naar de manier waarop de meeste reizigers profiteren van die ene euro. Door paralleliteit te voorkomen worden er geen dubbele kosten gemaakt. Een reiziger koopt ten slotte maar één kaartje van A naar B. Dit kan metro, per tram of per bus. Meerdere opties in stand houden is onnodig kostbaar.

Kortere reistijden

Reistijd verkorten creëert een opwaartse spiraal. Als het ov sneller wordt, blijft het OV concurreren met andere manieren van reizen. En dat trekt dat nieuwe reizigers aan, want de meeste reizigers kiezen namelijk voor de snelste vervoerwijze. Daarnaast is de chauffeur korter onderweg waardoor die dag een extra rit kan worden gereden. Dit betekent frequentieverhoging. En vaker rijden trekt weer nieuwe reizigers aan. Zo wordt een positieve, opwaartse spiraal in werking gezet. Een mooi voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld lijn 21. Het verkorten van de reistijd heeft ervoor gezorgd dat het aantal reizigers flink is gestegen en daardoor is het mogelijk geworden om de frequentie op deze lijn flink te verhogen.

Daar rijden waar onze reizigers zijn

We zetten vervoer in daar waar vraag is, met het behoud van een goed voorzieningenniveau voor de hele stad. Te volle voertuigen zijn vervelend voor reizigers, te lege voertuigen zijn kostbaar en voegen onnodige drukte toe aan het Amsterdamse verkeer. Dit laatste betekent bijvoorbeeld dat we lijnen met te weinig reizigers minder of soms niet meer laten rijden. Wat we hiermee besparen, zetten we vervolgens in op momenten en lijnen waarop juist meer vraag is naar openbaar Vervoer.

Helder netwerk

Een helder, voorspelbaar en overzichtelijk netwerk is nodig om mensen te verleiden gebruik te maken van openbaar vervoer.

Zeeburgereiland en IJburg

Het Zeeburgereiland en IJburg worden in het huidige netwerk ontsloten door tramlijn 26 en buslijnen 37 en 66. Via tramlijn 26 en een overstap op halte Rietlandpark op tramlijn 7 kan naar de binnenstad gereisd worden. De afgelopen jaren is reeds geïnvesteerd in de kwaliteiten van het openbaar vervoer op beide eilanden. Tegelijkertijd met de start van de Noord Zuidlijn is het aanbod aan openbaar vervoer in de Oostflank flink toegenomen. Door de hogere frequenties hoeven reizigers minder lang op de bus of tram te wachten. Verder is de reistijd van lijn 37 tussen Zeeburgereiland en NZ-lijnstation Noord aanmerkelijk korter geworden door een meer gestrekte route in Amsterdam Noord en de overstaphalte Rietlandpark tram 10 vervangen door tram 7. Tram 7 bediend ook diverse wijken in West en Nieuw West.

Op basis van prognoses voor de verwachte ontwikkeling van inwoners, arbeidsplaatsen en studentenplaatsen is bepaald wat de benodigde intervallen voor 2020 zijn. Belangrijk aandachtspunt daarbij is het interval van tramlijn 26. In 2020 zal tram 26 met gekoppelde voertuigen gaan rijden. Dit betekent dat er per rit twee gekoppelde trams rijden. Hierdoor verdubbelt de capaciteit per rit. Daarom zal in 2020 de frequentie van tramlijn 26 verlaagd worden en in de volgende jaren stapsgewijs weer verhoogd. Hiermee blijven vraag en aanbod over de jaren constant in balans.¹

Modaliteit	Lijn	Standaard of Zomer	Werkdag						Zaterdag					Zondag				
			Vroege Ochtel	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Avond	Vroege Ochtel	Ochtend	Voormiddag	Middag	Avond	Vroege Ochtel	Ochtend	Voormiddag	Middag	Avond
T	26	STANDAARD	15	6,7	10	10	6,7	12/10	10	10	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	12
T		ZOMER	15	7,5	10	10	7,5	12	10	10	7,5	7,5	12	15	10	10	10	12
B	37	STANDAARD	10	7,5	10	10	7,5	12	15	10	10	10	15	15	15	15	15	15
B		ZOMER	10	10	10	10	10	12	15	10	10	10	15	15	15	15	15	15
B	66	STANDAARD	11	6,7	10	10	7,5	20	30	15	15	15	20	30	30	30	30	30
B		ZOMER	15	10	15	15	10	20	30	15	15	15	30	30	30	30	30	30

GVB heeft in het project Oostflank verder voorgesteld op Zeeburgereiland een halte toe te voegen op lijn 37 tussen de IJburglaan en de Schellingwouderbrug, om daarmee de halte Zuiderzeeweg wat te ontlasten en de Sluisbuurt en Sportheldenbuurt dichterbij lijn 37 te brengen. Gemeente Amsterdam kijkt momenteel wanneer deze extra halte kan zijn gerealiseerd.

Naast de extra capaciteit van de IJtram wordt in 2020 ook de capaciteit van bus 66 verhoogd, om zo het groeiende aantal reizigers op deze lijn goed te kunnen vervoeren.

Voor 2021 en later zijn wederom hogere frequenties, oftewel kleinere intervallen voorzien. De precieze frequenties voor 2021 worden later bepaald op basis van de realisatie in najaar 2019, om daarmee zo goed mogelijk in te blijven spelen op nieuwe trends en ontwikkelingen.

¹ Gekoppeld rijden is gepland voor Vervoerplan 2020. De exacte ingangsdatum hiervan is echter afhankelijk van het gereed zijn van de benodigde infrastructurele maatregelen hiervoor. De genoemde frequenties voor lijn 26 zullen ingaan vanaf het moment van gekoppeld rijden.

Voor de eindfase doen gemeente, Vervoerregio en GVB gezamenlijk onderzoek naar extra verbindingen om de bereikbaarheid van de Oostflank goed te regelen. Dit gaat om:

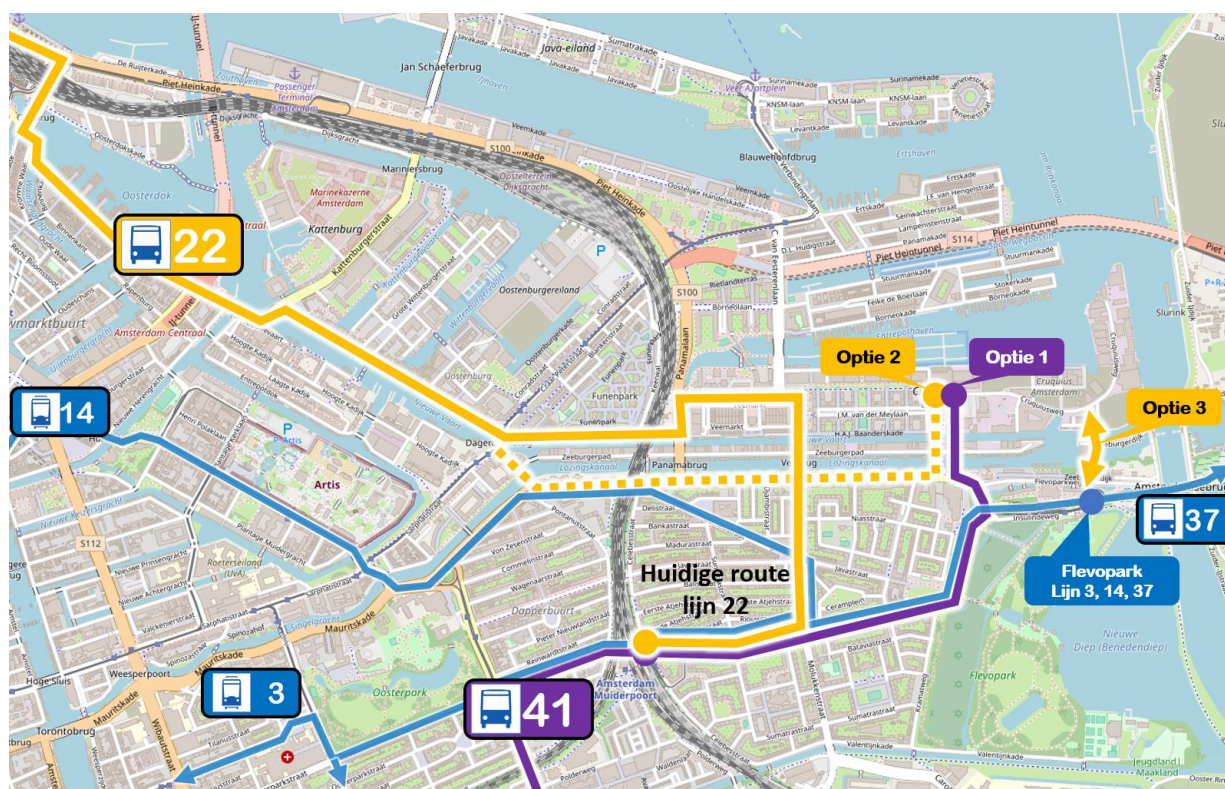
- Verlenging tram 26
- HOV-buslijn vanaf Strandeiland en Centrumeiland naar sprinterknoop Weesp;
- HOV-buslijn vanaf Strandeiland en Centrumeiland naar station Bijlmer ArenA;
- Doortrekken tramlijn 3 vanaf Flevopark via Zeeburgereiland naar het huidige eindpunt van lijn 26 bij het Van Goghpark.

Bereikbaarheid Cruquiusgebied

Het Cruquiusgebied wordt op dit moment getransformeerd van een industriegebied naar een aantrekkelijk woon- en werkgebied. GVB wil de bewoners en bezoekers van dit gebied voorzien van goed openbaar vervoer. Er zijn drie opties denkbaar.

Optie 1. Het doortrekken van bus 41 van Muiderpoortstation naar de Van Lohuizenlaan

Met deze oplossing krijgen reizigers een verbinding met Muiderpoortstation, Duivendrecht en Zuidoost, maar niet met het centrumgebied van Amsterdam (lijn 3 en 14 bij optie 3). Het aantal reizigers op deze verlengde 41 zal niet groot zijn, gezien bijvoorbeeld de ervaringen met de ontsluiting van Borneo-eiland door bus 48 met slechts 110 instappers per dag, oftewel 1,5 instapper per rit). Vraag en aanbod zijn niet met elkaar in evenwicht, terwijl voor de uitbreiding van lijn 41 naar Cruquiseiland elders in de stad een inkrimping nodig is.



Optie 2. Eindpunt van buslijn 22 verleggen naar Van Lohuizenlaan

Bij deze optie komt er, net zoals bij optie 1, een halte op de Van Lohuizenlaan voor de bediening van Cruquiseiland. Lijn 22 rijdt dan vanaf de Kattenburgergracht via de Zeeburgerdijk. Hierbij bedient lijn 22 de Dappermarkt aan de noordzijde, maar de bediening van Funen, Veelaan, Molukkenstraat, Insulindeweg en Muiderpoortstation is niet meer mogelijk. Hierdoor is het aantal gedupeerde reizigers groter dan de groep reizigers vanaf Cruquiseiland die er voordeel van heeft.

Optie 3. De aanleg van een fiets- en voetgangersbrug van Cruquiseiland naar hoogfrequente tram- en bushalte Flevopark

GVB denkt met deze oplossing zowel de beste openbaar vervoervoorziening voor bewoners van het Cruquiseiland te creëren als wel invulling te geven aan de opdracht van efficiënt openbaar vervoer. Voordelen van deze optie zijn:

- Loopafstanden zijn bij optie 1, 2 en 3 ongeveer gelijk;

GVB Vervoerplan 2020

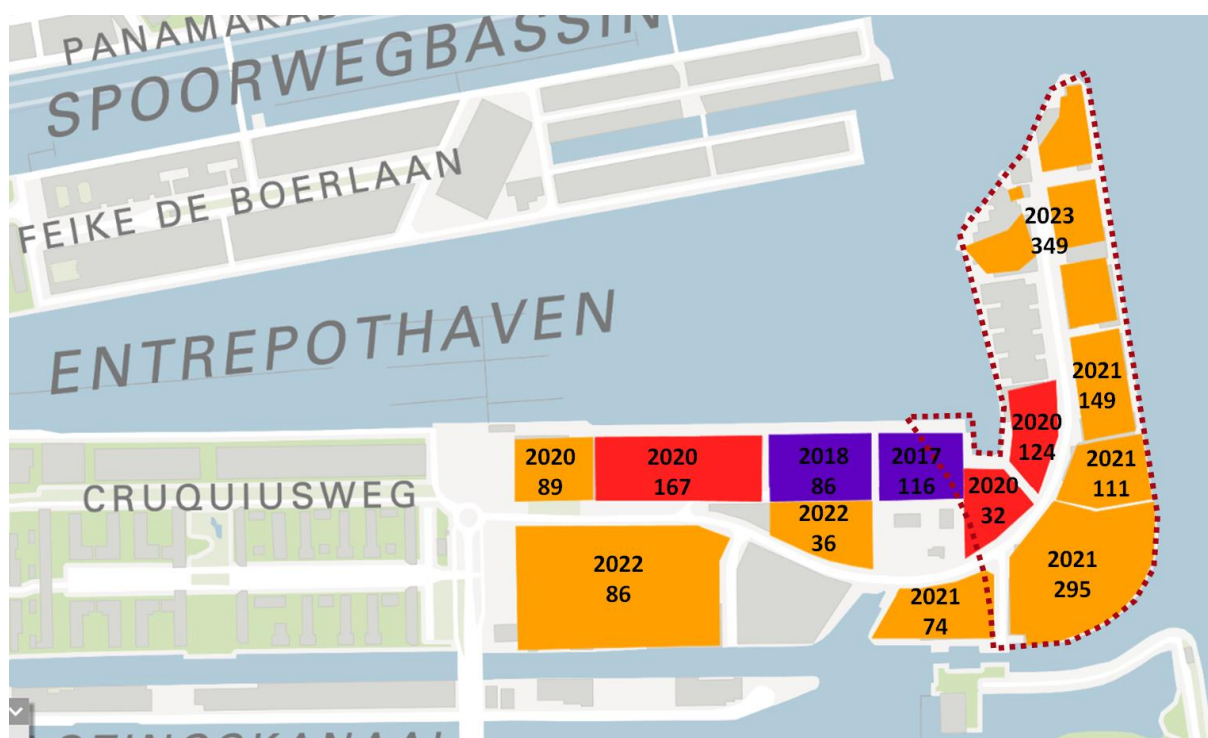
voor de dienstregeling van het jaar 2020

- De fiets- en voetgangersbrug is opgenomen in gemeentelijke nota's voor verbetering van het fietsnetwerk (o.a. Eindrapport Sprong over 't IJ);
- Optie 3 geeft inwoners en bezoekers van het Cruquiusgebied veel directe verbindingen:
 - Tramlijn naar het centrum via Artis, Rembrandtplein en Dam (lijn 14);
 - Tramlijn naar Muiderpoortstation, De Pijp, Museumplein en verder (lijn 3);
 - Buslijn naar Noord via Zeeburgereiland (lijn 37);
 - Buslijn naar Amstelstation via Muiderpoortstation (lijn 37).
- Voor deze oplossing is geen uitbreiding van het openbaar vervoer nodig. Het is dan ook niet nodig elders in de stad een bezuiniging door te voeren.

GVB pleit daarom voor het zo snel mogelijk realiseren van de fiets- en voetgangersbrug (optie 3). Met die oplossing zijn er alleen winnaars en geen verliezers.

Op basis van de ontsluitingseisen uit het PVE is de uitdaging om de fiets- en voetgangersvoorziening op tijd gerealiseerd te krijgen. GVB is hiervoor afhankelijk van wegbeheerder gemeente Amsterdam. GVB heeft het belang van de reiziger en toekomstige inwoners van Cruquiseiland bij de gemeente benadrukt.

De huidige oplossing voldoet aan de eisen van het PVE voor de concessie Amsterdam. Het PVE-gebied 'Oostelijk Havengebied' heeft ruim 10.000 adressen. Het niet-ontsloten gebied (rood gestippeld) is nu nog kleiner dan 10% (=1.000 adressen), dus voldoet GVB aan het normen van de Vervoerregio.



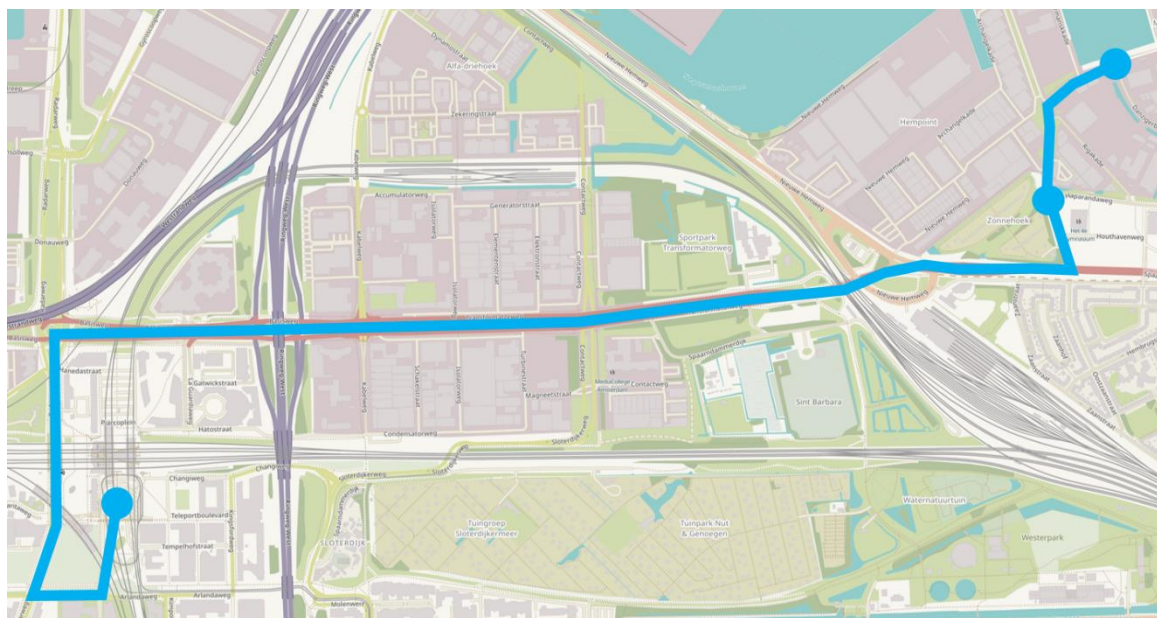
Let op: Ook zonder de voorgestelde loopbrug voldoet GVB sowieso aan de PVE-eisen tot en met het jaar 2022. Jaarlijks zal dit opnieuw worden geanalyseerd.

Ontwikkelingen Minerva- en Houthavens

De gemeente Amsterdam transformeert het gebied van de Minerva- en Houthavens tot woon- en werkgebied. Op dit moment wordt het gebied bediend door buslijn 48 en spitsdienst 248. In de spits bedienen deze lijnen het gebied 12 keer per uur. Op dit moment voldoen deze twee lijnen aan de reizigersvraag. Echter, door opleveringen in de nabije toekomst is de verwachting dat het aantal reizigers fors gaat groeien. Hoewel spitslijn 248 deze groei deels kan opvangen is er ook behoefte aan een nieuw alternatief.

Op basis van verwachte nieuwe bedrijven en woningen is vastgesteld dat een lijn van station Sloterdijk naar het Houthaventerrein dit alternatief kan bieden. Ongeveer een kwart van de werknemers die het openbaar vervoer gebruikt richting de Minerva- en Houthavens is afkomstig uit Noord-Holland en komt hierbij op station Sloterdijk. Een reis via Centraal Station betekent voor hen dus een langere reistijd. Daarom zal een nieuwe spitslijn in gebruik worden genomen. Deze lijn verbindt station Sloterdijk direct met de Minerva- en Houthaven op dezelfde manier als spitslijn 248 dit doet. Enerzijds biedt de nieuwe spitslijn reizigers uit Noord-Holland een snellere verbinding naar de Minerva- en Houthavens, anderzijds biedt dit ruimte aan spitslijn 248 om verder te kunnen groeien. De lijn gaat tijdens de ochtend- en avondspits 4 keer per uur rijden.

Om deze lijn goed te kunnen exploiteren, ziet GVB hier het nut en de noodzaak van een vrij liggende busbaan om doorstroming te kunnen waarborgen en het openbaar vervoer in dit groeigebied aantrekkelijk te houden. GVB zal hierin samen met de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio moeten optrekken. Tevens zoekt GVB voor de verdere toekomst graag naar een kortere reistijd voor de reizigers, wellicht door aan de noordzijde van station Sloterdijk een busstation te ontwikkelen. Het aantal reizigers aan de Noordzijde zal door de ontwikkelingen in dit gebied de komende jaren flink gaan toenemen en dit voorkomt voor al deze reizigers de omweg naar Carrascoplein.



Figuur 1: Route nieuwe lijn naar Minervahavens/Houthavens

Optimalisatie bediening Science Park en Indische Buurt

Lijn 40 en 240 verbinden het Amstelstation met het Science Park. De grootste groep die gebruikt maakt van deze verbinding is de doelgroep studenten.

Tussen het Amstelstation en Science Park is een stijgende vervoersvraag waar te nemen. Tegelijkertijd ligt op lijn 65 in de Indische Buurt het drukste punt van deze lijn waarvan het grootste deel van de reizigers ook van en naar het Amstelstation reist. Daarbij vormen de haltes Javaplein en Valentijnkade de drukste haltes. We zien in dit gebied een mogelijkheid om vraag en aanbod nog beter op elkaar af te stemmen en de reis voor onze reizigers sneller en comfortabeler te maken.

Daarom willen we het vervoer tussen het Amstelstation, Sciencepark en de Indische Buurt optimaliseren. Dit wordt bewerkstelligd met een nieuwe route voor lijn 240 en de introductie van een nieuwe buslijn (265²), zoals opgenomen in onderstaande illustratie.



Buslijn 240

Met ingang van Vervoerplan 2020 zal buslijn 240 als sneldienst rijden tussen het Amstelstation, het Science Park en station Muiderpoort. Om het karakter van de sneldienst te benadrukken zal lijn 240 onderweg alleen stoppen op de haltes in het Science Park en niet op andere tussengelegen haltes. Zo bieden we op de drukste vervoerrelaties (ca 90% van alle reizigers op de lijn) de snelst mogelijke verbinding.

In de ochtendspits bestaat de meeste behoefte aan een verbinding van het Amstelstation naar het Science Park, in de middag is de vraag precies omgekeerd: van het Science Park naar het Amstelstation. Lijn 240 kent daarom een ochtendroute en een middagroute. In de ochtendspits zal de lijn enkel rijden van het Amstelstation naar Muiderpoortstation, waarbij de drukste haltes van het Science Park (AER en Aqua) als eerste worden aangedaan. In de middag zal de lijn enkel rijden van het Muiderpoortstation naar het Amstelstation, waarbij de

² Het definitieve lijnnummer wordt in een later stadium bepaald.

drukste haltes Science Park AER en Aqua als laatste worden aangedaan voordat wordt doorgereiden naar het Amstelstation. Op het Amstelstation zal zo goed mogelijk worden aangesloten op de intercitytreinen van de NS.

Buslijn 265³

Met ingang van Vervoerplan 2020 zal een nieuwe buslijn worden geïntroduceerd. Deze buslijn zal de Indische Buurt nog beter verbinden met het Amstelstation en een deel van de vervoervraag voor lijn 65 opvangen. Ook deze lijn kent een ochtendroute en een middagroute. In de ochtendspits rijdt deze lijn van het Muiderpoortstation naar het Amstelstation. In de middag wordt de route gereden van het Amstelstation naar het Muiderpoortstation. De lijn zal zowel in de ochtend als in de middag op alle tussenliggende haltes stoppen voor in- of uitstappende reizigers.

³ Het definitieve lijnnummer wordt in een later stadium bepaald.

Nachtnet optimalisatie

Niet alle lijnen van het nachtnet worden intensief gebruikt. Dit betekent dat relatief veel subsidie gaat naar de nachtreiziger. Omdat dit nu ten koste gaat van andere reizigers, willen we dit graag eerlijker verdelen. We kunnen het vervoer tenslotte maar op één plek tegelijk inzetten. Door de slechte delen van het nachtnet niet te rijden en kortere routes in te voeren op het nachtnet en tegelijkertijd de vrijgekomen capaciteit aan te wenden op andere plekken waar meer vraag is, profiteren meer reizigers van hogere frequenties op de lijnen waar het nu zeer druk is. Op dit moment loopt een onderzoek naar de betreffende delen van het nachtnet waarvan de kosten niet in verhouding staan met het aantal reizigers dat hiermee bediend wordt. Echter is dit onderzoek nog niet voldoende afgerond en zal dit onderdeel later aan het Vervoerplan 2020 worden toegevoegd.

Wel zijn er al een aantal wat kleinere optimalisaties die GVB graag wil doorvoeren. Deze worden hieronder beschreven.

Amsterdam Zuidoost

Momenteel wordt in de nacht het centrum van Amsterdam verbonden met Amsterdam Zuidoost door de lijnen 285 en 287. Doordeweeks rijden deze lijnen elk uur, vrijdag- en zaterdagavond elk half uur.

Met name in de uitgaansnachten tot circa half vier in de nacht is een stijgende vervoervraag waar te nemen waarbij de grootste hoeveelheid instappers zich op de haltes Centraal Station, Dam en Rembrandtplein bevindt. In Amsterdam Zuidoost bevindt de grootste hoeveelheid uitstappers zich op Station Bijlmer Arena.

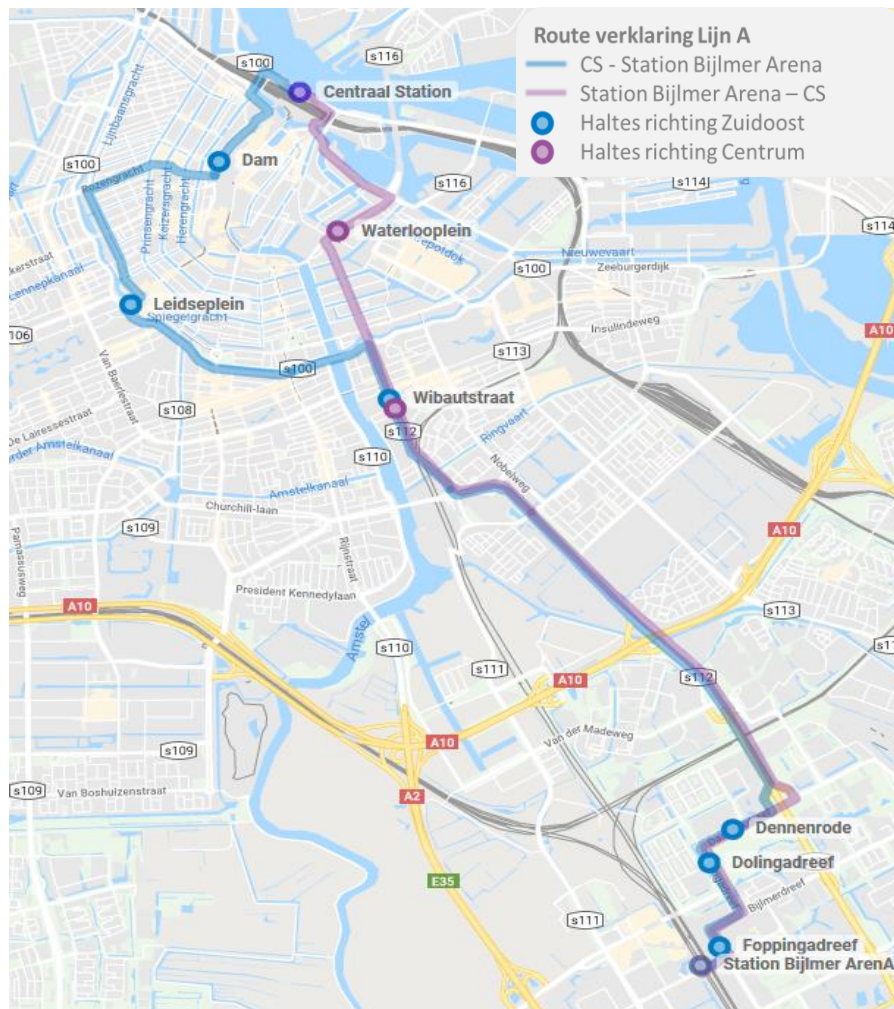
Nieuwe nachtbuslijn naar Zuidoost (Lijn A/286⁴)

Met ingang van Vervoerplan 2020 introduceert GVB daarom een nieuwe nachtbuslijn. Deze buslijn is operationeel in de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag tot ongeveer half vier in de nacht. Tevens zien we een extra kans om voortaan ook het Leidseplein rechtstreeks te gaan verbinden met Amsterdam Zuidoost. Deze buslijn zal in de nacht als snelbus opereren tussen het Centraal Station en Station Bijlmer Arena en zal beperkt stoppen op tussengelegen haltes volgens illustratie op volgende pagina.

Doel van deze nachtbuslijn is om reizigers vanaf het Centraal Station, Dam en Leidseplein snel en comfortabel te vervoeren naar Amsterdam Zuidoost. Tevens wordt reizigers vanaf het Leidseplein de gelegenheid geboden om bij de Wibautstraat over te kunnen stappen op lijn 285 voor een aanbod in de richting van Spaklerweg en Duivendrecht.

⁴ Het definitieve lijnnummer wordt in een later stadium bepaald.

De nieuwe lijn heeft op Station Bijlmer Arena haar eindpunt en rijdt vanaf hier terug naar het centrum van Amsterdam. In deze richting stopt de lijn enkel op de haltes Wibautstraat, Waterlooplein en Centraal Station. Zo bieden we reizigers vanuit Amsterdam Zuidoost een snelle optie naar Amsterdam Oost en het centrum met Centraal Station als eindpunt. Vanuit Amsterdam Zuidoost kunnen reizigers tevens via een overstap bij de halte Waterlooplein verder reizen in de richtingen Noord, de Zeeburgeilanden, de Indische Buurt en IJburg.

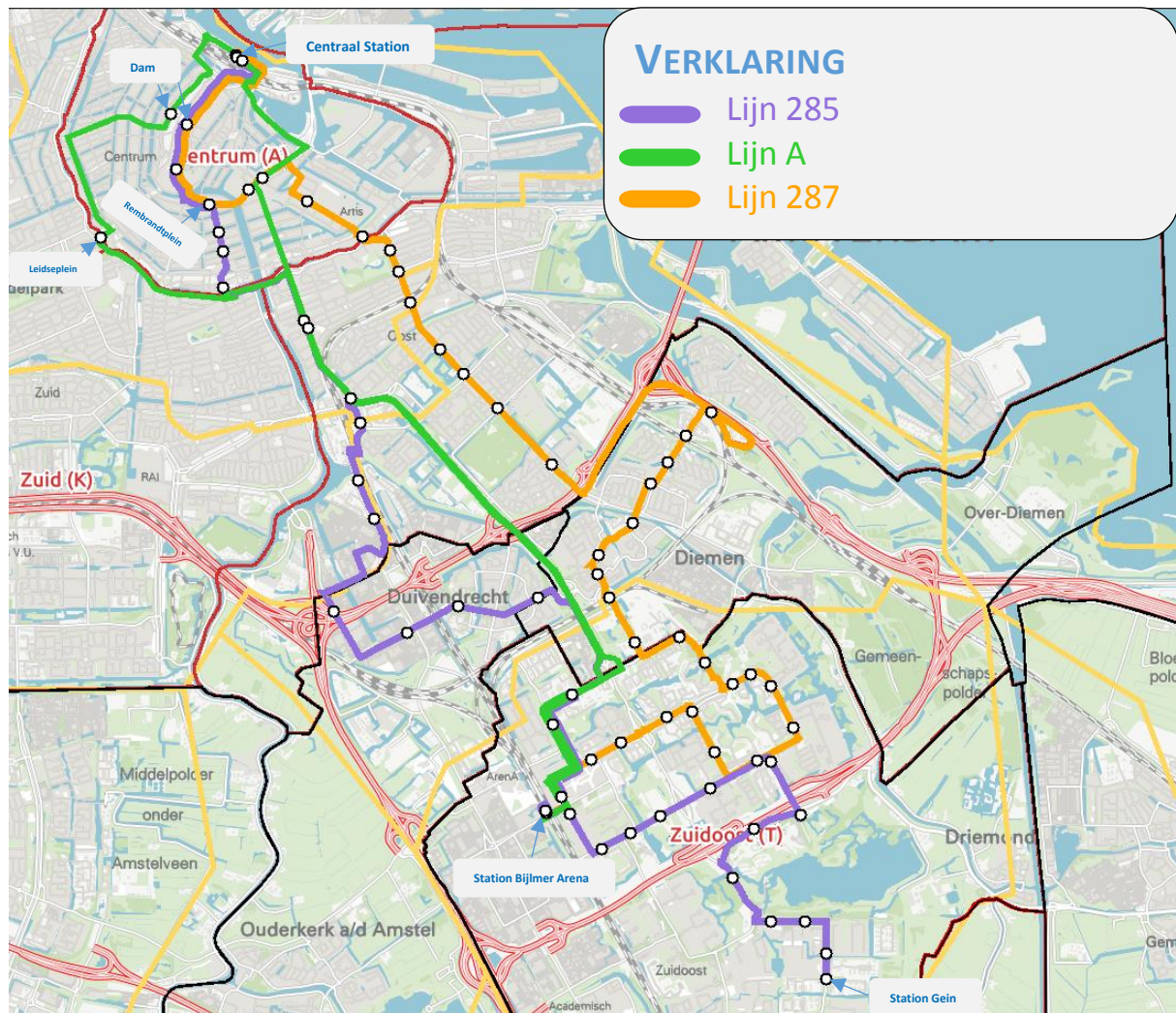


Nachtbuslijnen 285 - 287

Door de introductie van de nachtsnelbus zal naar verwachting in nachtlijnen 285 en 287 meer ruimte in de bus ontstaan voor instappende reizigers tussen CS en Rembrandtplein en kan de betrouwbaarheid van de lijn beter worden gewaarborgd. De huidige routes van deze twee nachtlijnen blijven ongewijzigd.

Frequentie

Door het gezamenlijk aanbod van de drie buslijnen is er per Vervoerplan 2020 op de vrijdag en zaterdagavond een nachtaanbod van 6x/uur naar Amsterdam Zuidoost beschikbaar. De drie buslijnen ontsluiten samen het vervoersgebied zoals uit de volgende illustratie duidelijk wordt:



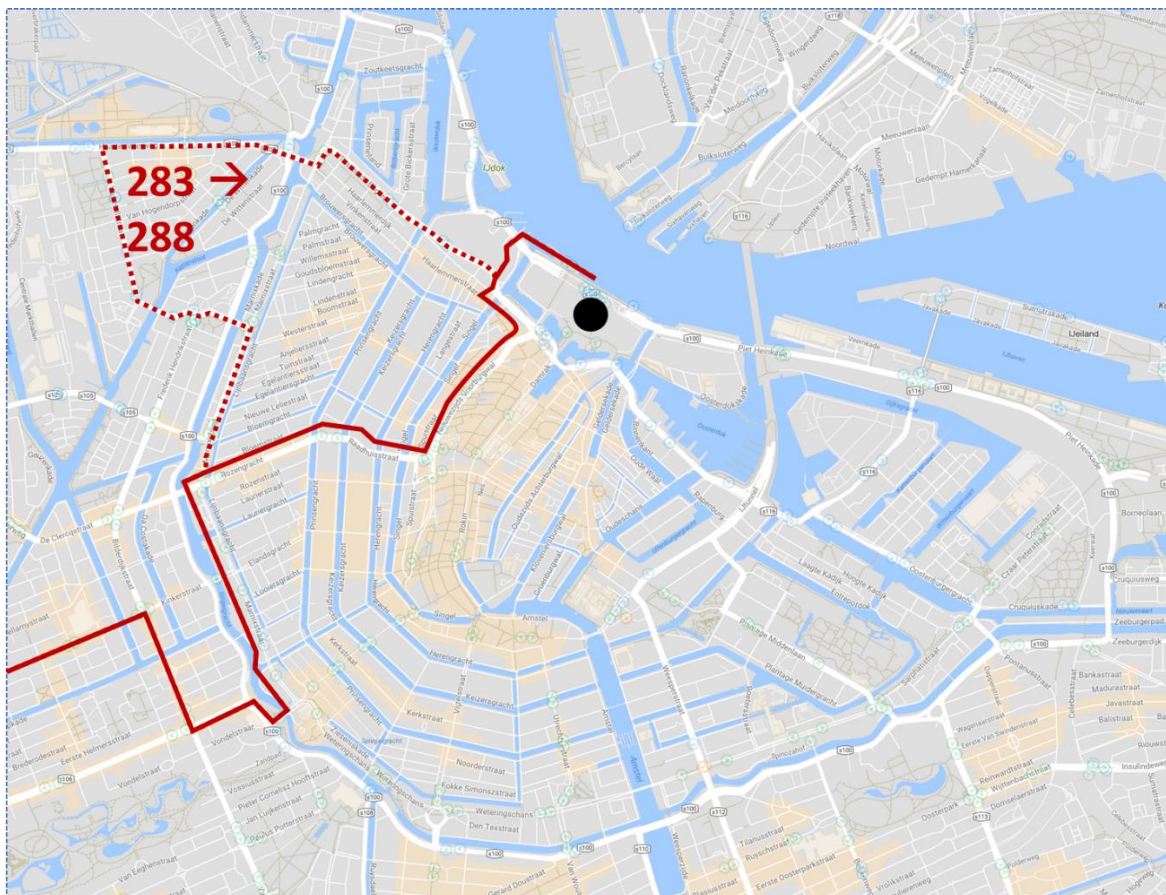
Totaal Overzicht Nachtbuslijnen Amsterdam Zuidoost

Nachtbuslijnen 281, 291 en 293

Ook in het nachtnet geldt dat altijd zo goed mogelijk moet worden gezocht naar een eerlijke verdeling in het aanbod van openbaar vervoer t.o.v. de reizigersvraag. We concluderen dat van de nachtlijnen naar Noord en naar Station Sloterdijk niet voldoende gebruik wordt gemaakt van het huidige aanbod in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag. Per Vervoerplan 2020 zal daarom op lijn 281, 291 en 293 op vrijdag en zaterdagavond de frequentie van de lijnen gelijk worden aan die op de overige dagen, namelijk één keer per uur.

Routewijziging lijn 283 en 288

Lijn 288 rijdt op dit moment vanaf het Centraal Station rechtstreeks naar het Leidseplein en vervolgt vanaf daar zijn weg richting Osdorp. Lijn 283 rijdt vanaf het Centraal Station nu via een omweg naar het Leidseplein. Met deze lijn wordt namelijk de Spaarndammerbuurt ontsloten. Het aantal reizigers in lijn 283 die daardoor langer onderweg is dan noodzakelijk is ongeveer twee keer zo groot dan het aantal doorgaande reizigers in lijn 288. Daarom zal per Vervoerplan 2020 lijn 288 de Spaarndammerbuurt gaan ontsluiten. Op die manier moeten minder doorgaande reizigers een omweg maken en wordt de reistijd voor deze groep flink verkort.



Bereikbaarheid in Amsterdam Noord en Nieuw-West

Sinds de opening van de Noord/Zuidlijn is het bovengrondse OV netwerk ingrijpend gewijzigd.

Enige tijd na de start van de Noord-Zuidlijn werd duidelijk dat de capaciteit van de bussen in Amsterdam Noord niet op alle momenten van de dag voldoende was om de reizigers van lijn 34 en 35 goed te vervoeren. Daarom is in het najaar van 2018 besloten om het grootste aantal ritten van deze lijnen te gaan rijden met de grotere gelede bussen. Daardoor is het capaciteitsprobleem opgelost en werden de bijbehorende klachten verholpen.

Na een half jaar zijn nog een aantal andere knelpunten in het busnetwerk boven water gekomen. GVB heeft, in samenspraak met de wethouder Dijksma van Verkeer en Vervoer, besloten om met de bijbehorende maatregelen niet te wachten tot de nieuwe dienstregeling (december 2019) ingaat, maar om deze al in april in te laten gaan.

Aanpassingen in Amsterdam Noord

Als proef zal buslijn 36, vanaf april 2019, een jaar lang pas om 24.00 uur stoppen met rijden in plaats van 20.00 uur. Hiermee wil GVB bereiken dat bijvoorbeeld bezoekers van patiënten in het Boven-IJ ziekenhuis tot laat in de avond een verbinding hebben. De route van lijn 36 wordt bovendien verlegd van Olof Palmelaan naar Amerbos zodat ook die wijk een verbinding heeft met het ziekenhuis.

In Vervoerplan 2020 zal het busnetwerk in Amsterdam Noord nog verder uitgebreid worden door de frequentie van lijn 35 in de spits te verhogen van 8 keer naar 10 keer per uur. De buslijn krijgt daarmee in de spits dezelfde frequentie als de Noord-Zuidlijn, wat voorkomt dat er twee aankomende metro's aansluiten op één vertrekkende bus.

Nieuw West

Ook rijdt buslijn 21, die van Geuzenveld naar het Centraal Station rijdt, vanaf april 2019 vaker in de ochtendspits. Er komt één bus extra in de dienstregeling, zodat het aantal zit en staanplaatsen met 8 procent toeneemt. Er rijdt dan elke 5,5 minuut een bus aan de oostkant langs de wijk de Eendracht richting het Centraal Station. Buslijn 249 zal dan niet meer rijden. Een klein aantal reizigers (doelgroep scholieren) heeft hierdoor een extra overstap en enkele minuten meer reistijd, maar zo'n 200 reizigers hebben voordeel van de toegenomen zit- en staanplaatsen. De betrokken scholen zijn meegenomen in de plannen en op de hoogte van de wijzigingen.

Overige frequentiewijzigingen

Zoals eerder genoemd zet GVB vervoer in daar waar vraag is, met het behoud van een goed voorzieningenniveau voor de hele stad. Te volle voertuigen zijn vervelend voor reizigers, te lege voertuigen zijn kostbaar en voegen onnodige drukte toe aan het Amsterdamse verkeer. Dit laatste betekent dat we lijnen met te weinig reizigers minder of soms niet meer laten rijden. Wat we hiermee besparen, zetten we vervolgens in op momenten en lijnen waarop juist meer vraag is naar openbaar vervoer.

Tram- en busnetwerk

Vóór de start van de Noord-Zuidlijn was de bezettingsgraad van verschillende tramlijnen op diverse momenten van de dag erg hoog. Tegelijkertijd met de start van de Noord-Zuidlijn is ook het bovengrondse tram- en busnetwerk aangepast om aan te sluiten bij de wensen van de reizigers. Met natuurlijk als doel ervoor te zorgen dat iedere lijn op ieder moment van de dag weer op het juiste bezettingsniveau zit.

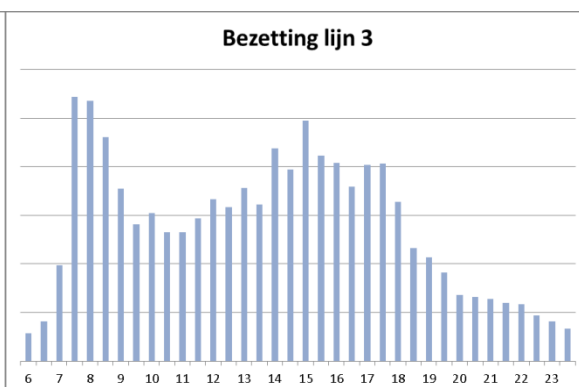
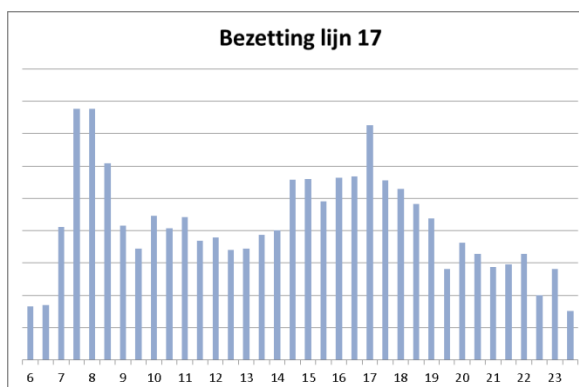
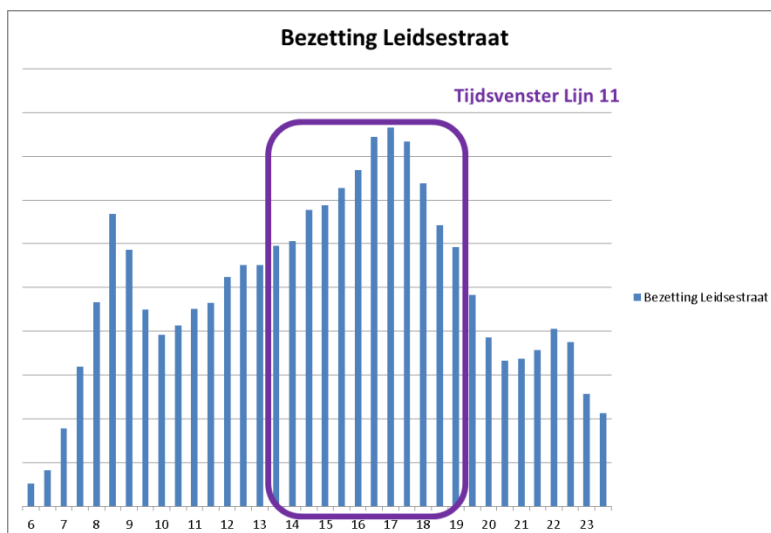
Om dit ook voor het jaar 2020 te bewerkstelligen is het noodzakelijk om dit in Vervoerplan 2020 weer licht bij te sturen. De geplande wijzigingen zijn als volgt:

Tram

Lijn 2, 11 en 12 zullen op zaterdagmiddag vaker gaan rijden, namelijk 10 keer per uur. Dit is noodzakelijk, omdat de trams met name in de Leidsestraat tegen de capaciteitsgrenzen aan liggen. Op werkdagen zal lijn 11 iets later (ca 1 uur later) gaan opstarten.

Op werkdagen zullen tegelijkertijd lijn 3 en lijn 17 iets minder vaak gaan rijden vlak na de ochtendspits. Het aantal reizigers na de ochtendspits is beduidend lager dan in de ochtendspits zelf, de frequentie wordt daarop aangepast

- lijn 3 van 8 keer naar 6 keer per uur
- lijn 17 van 10 keer naar 8 keer per uur



Bus

Lijn 15 zal op zaterdagmiddag minder vaak gaan rijden, namelijk 4 keer per uur in plaats van 5x per uur. De bezettingsgraad van deze lijn is op dit moment te laag en zal zeker niet hoger worden op het moment dat de metro op de Westtak veel vaker gaat rijden.

Lijn 22 zal in de avonduren juist vaker gaan rijden, namelijk 5 keer per uur in plaats van 4 keer per uur. Daardoor zal de kans op een zitplaats groter worden. Dit is met name in de avonduren gewenst.

Verder zal lijn 231 teruggaan in frequentie van 4 keer naar 2 keer per uur. Gemiddeld maken in het drukste uur slechts 15 reizigers gebruik van een rit, wat veel te laag is om een dergelijk frequentie te rijden. De bus die hier vrijkomt zal ingezet worden voor de eerder genoemde frequentieverhoging van lijn 66.

Overig

Op enkele lijnen worden aan het begin of het eind van de exploitatie de intervallen wat aangepast. In sommige gevallen leiden de huidige frequenties tot situaties waarin voertuigen op hun eindpunten vrijwel een volledig interval moeten wachten om in dit patroon aan te sluiten, terwijl we liever hebben dat ze daadwerkelijk aan het rijden zijn. Om deze reden is besloten de intervallen op enkele lijnen licht aan te passen. Het aanbod voor de reizigers blijft vrijwel gelijk en GVB zet bussen en trams effectiever in op de plek waar zij nodig zijn.

Deze wijziging heeft alleen effect op vroege en late ritten van enkele lijnen. Doordat reizigers tegenwoordig veelal hun reizen plannen via de app, is een ronde frequentie, zoals een kwartierdienst, minder van belang. GVB zal bij het uitwerken in een dienstregeling letten op eventuele aansluitingen.

De wijzigingen zijn als volgt:

Lijn	Tijdstip	Oud interval	Nieuw interval
TRAM			
2	Donderdag en vrijdag na 20:00	7,5	8
3	Werkdagen tot 7:30	15	16
12	Donderdag en vrijdag na 20:00	7,5	8
BUS			
18	Weekend na 20:00	15	16
21	Werkdagen na 20:00	10	11
65	Werkdagen tot 7:00	15	16
66	Werkdagen tot 7:00	10	11

Intervaltabel per 15 december 2019

Door het nieuwe metronetwerk dat per 3 maart gereden gaat worden, zullen reizigers soms andere reisroutes kiezen. De frequenties in onderstaande intervaltabel zijn gebaseerd op een prognose van de reisroutes. Deze prognose zal de eerste maanden na start van het nieuwe metronetwerk geëvalueerd worden en na de zomer van 2019 bijgesteld worden indien blijkt dat vraag en aanbod niet op elkaar zijn afgestemd. Buslijn 15 is bijvoorbeeld een onderdeel van deze evaluatie

De dienstregeling 2020 is geldig van zondag 15 december 2019 tot en met zaterdag 12 december 2020. De intervallen zijn bij benadering, deze intervallen en de precieze tijden worden definitief in de Dienstregeling.

Metro

Modaliteit	Lijn	Standaard of Zomer	Werkdag							Zaterdag				Zondag			
			Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Avond		Vroege Ochtend	Ochtend	Middag	Avond	Vroege Ochtend	Ochtend	Middag	Avond
M	50	STANDAARD	10	8	10	10	8	12		12	12	10	12	12	12	10	12
M		ZOMER	10	10	10	10	10	12		12	12	12	12	12	12	12	12
M	51	STANDAARD	10	8	10	10	8	12		12	12	10	12	12	12	10	12
M		ZOMER	10	10	10	10	10	12		12	12	12	12	12	12	12	12
M	52	STANDAARD	6	6	6	6	6	7,5		7,5	6	6	7,5	7,5	6	6	7,5
M		ZOMER	6	6	6	6	6	7,5		7,5	6	6	7,5	7,5	6	6	7,5
M	53	STANDAARD	10	8	10	10	8	12		12	12	10	12	12	12	10	12
M		ZOMER	10	10	10	10	10	12		12	12	12	12	12	12	12	12
M	54	STANDAARD	10	8	10	10	8	12		12	12	10	12	12	12	10	12
M		ZOMER	10	10	10	10	10	12		12	12	12	12	12	12	12	12

Tram

Modaliteit	Lijn	Standaard of Zomer	Werkdag						Zaterdag					Zondag				
			Vroege Ochtel	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Avond	Vroege Ochtel	Ochtend	Voormiddag	Middag	Avond	Vroege Ochtel	Ochtend	Voormiddag	Middag	Avond
T	1	STANDAARD	15	5	7,5	6,7	6	10	15	12	7,5	7,5	10	15	12	10	10	10
T		ZOMER	15	10	10	10	10	10	15	12	10	10	10	15	12	10	10	10
T	2	STANDAARD	15	6	6	7,5	7,5	10/8	15	10	6	6	6,7	15	10	6,7	6,7	10
T		ZOMER	15	7,5	7,5	7,5	7,5	10/8	15	10	6,7	6,7	7,5	15	10	6,7	6,7	10
T	3	STANDAARD	16	7,5	10	10	7,5	15	15	12	10	10	15	15	15	12	12	15
T		ZOMER	16	10	10	10	10	15	15	15	10	10	15	15	15	12	12	15
T	4	STANDAARD	15	12	12	12	10	15	15	10	10	10	15	15	12	12	12	15
T		ZOMER	15	12	12	12	12	15	15	10	10	10	15	15	12	12	12	15
T	5	STANDAARD	15	7,5	7,5	7,5	6	10	15	10	7,5	7,5	10	15	15	7,5	7,5	10
T		ZOMER	15	10	10	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	10	15	15	7,5	7,5	10
T	7	STANDAARD	15	7,5	7,5	7,5	7,5	12	15	12	7,5	7,5	12	15	15	10	10	12
T		ZOMER	15	10	10	10	10	12	15	12	10	10	12	15	15	10	10	12
T	11	STANDAARD				7,5	7,5				6	6				6,7	6,7	
T		ZOMER				7,5	7,5				6,7	6,7				6,7	6,7	
T	12	STANDAARD	15	6	6	7,5	7,5	10/8	15	10	6	6	6,7	15	10	6,7	6,7	10
T		ZOMER	15	7,5	7,5	7,5	7,5	10/8	15	10	6,7	6,7	7,5	15	10	6,7	6,7	10
T	13	STANDAARD	15	6,7	7,5	6	5,5	10	15	10	6,7	6,7	10	15	10	7,5	7,5	10
T		ZOMER	15	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	10	15	10	10	10	10
T	14	STANDAARD	15	7,5	7,5	6,7	6	15	15	10	6	6	10	15	10	6	6	15
T		ZOMER	15	7,5	7,5	6,7	6	15	15	10	6	6	10	15	10	6	6	15
T	17	STANDAARD	15	5	7,5	6	5,5	10	15	10	6,7	6,7	10	15	10	7,5	7,5	10
T		ZOMER	15	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	10	15	10	10	10	10
T	19	STANDAARD	15	7,5	7,5	7,5	7,5	15	15	12	7,5	7,5	15	15	15	10	10	15
T		ZOMER	15	10	10	10	10	15	15	12	10	10	15	15	15	10	10	15
T	24	STANDAARD	15	10	10	10	10	15	15	10	7,5	7,5	15	15	15	10	10	15
T		ZOMER	15	12	12	10	10	15	15	10	10	10	15	15	15	10	10	15
T	26	STANDAARD	15	6,7	10	10	6,7	12/10	10	10	7,5	7,5	10	15	10	7,5	7,5	12
T		ZOMER	15	7,5	10	10	7,5	12	10	10	7,5	7,5	12	15	10	10	10	12

Bus

Modaliteit	Lijn	Standaard of Zomer	Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Avond		Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Avond		Vroege Ochtend	Ochtend	Voormiddag	Middag	Avond
B	15	STANDAARD	15	7.5	10	10	7.5	15		15	15	15	15	15		15	15	15	15	15
B		ZOMER	15	10	15	15	10	15		15	15	15	15	15		15	15	15	15	15
B	18	STANDAARD	15	10	10	10	10	15		15	15	12	12	16/15		15	15	15	15	16/15
B		ZOMER	15	15	15	15	15	15		15	15	15	15	15		15	15	15	15	15
B	21	STANDAARD	10	5.5	6	6	6	11		15	10	6	6	11		15	10	7.5	7.5	11
B		ZOMER	15	10	10	10	7.5	12		15	10	7.5	7.5	12		15	10	7.5	7.5	12
B	22	STANDAARD	15	7.5	10	10	7.5	12		15	10	10	10	12		15	15	10	10	15
B		ZOMER	15	10	10	10	10	15		15	10	10	10	15		15	15	10	10	15
B	34	STANDAARD	15	10	10	10	10	15		15	10	10	10	15		15	15	15	15	15
B		ZOMER	15	10	10	10	10	15		15	10	10	10	15		15	15	15	15	15
B	35	STANDAARD	10	6	10	10	6	10		15	10	10	10	15		15	15	10	10	15
B		ZOMER	10	10	10	10	10	10		15	10	10	10	15		15	15	10	10	15
B	36	STANDAARD	15	15	15	15	15	30		30	30	15	15	30		30	30	30	30	30
B		ZOMER	15	15	15	15	15	30		30	30	15	15	30		30	30	30	30	30
B	37	STANDAARD	10	7.5	10	10	7.5	12		15	10	10	10	15		15	15	15	15	15
B		ZOMER	10	10	10	10	10	12		15	10	10	10	15		15	15	15	15	15
B	38	STANDAARD	15	15	15	15	15	30		30	30	15	15	30		30	30	30	30	30
B		ZOMER	15	15	15	15	15	30		30	30	15	15	30		30	30	30	30	30
B	40	STANDAARD	15	15	15	15	15	20		20	20	20	20	20		20	20	20	20	20
B		ZOMER	15	15	15	15	15	20		20	20	20	20	20		20	20	20	20	20
B	41	STANDAARD	15	10	10	10	10	30		30	15	10	10	30		30	30	15	15	30
B		ZOMER	30	15	15	15	15	30		30	30	15	15	30		30	30	30	30	30
B	44	STANDAARD	10	10	12	12	10	20		30	15	15	15	30		30	30	30	30	30
B		ZOMER	15	15	15	15	15	20		30	15	15	15	30		30	30	30	30	30
B	47	STANDAARD	10	10	12	12	10	20		30	15	15	15	30		30	30	30	30	30
B		ZOMER	15	15	15	15	15	20		30	15	15	15	30		30	30	30	30	30
B	48	STANDAARD	15	15	15	15	15	15		15	15	15	15	15		15	15	15	15	15
B		ZOMER	15	15	15	15	15	15		15	15	15	15	15		15	15	15	15	15
B	49	STANDAARD	30	30	30	30	30													
B		ZOMER	30	30	30	30	30													
B	61	STANDAARD	15	15	15	15	15			30	30	30	30							
B		ZOMER	30	30	30	30	30			30	30	30	30							
B	62	STANDAARD	15	15	15	15	15	30		30	30	15	15	30		30	30	30	30	30
B		ZOMER	15	15	15	15	15	30		30	30	15	15	30		30	30	30	30	30
B	63	STANDAARD	15	15	15	15	15	20		30	30	30	30	30		30	30	30	30	30
B		ZOMER	30	30	30	30	30	30		30	30	30	30	30		30	30	30	30	30
B	65	STANDAARD	16	7.5	10	10	7.5	15		30	15	15	15	15		30	30	15	15	15
B		ZOMER	16	10	15	15	15	15		30	15	15	15	15		30	30	15	15	15
B	66	STANDAARD	11	6.7	10	10	7.5	20		30	15	15	15	20		30	30	30	30	30
B		ZOMER	15	10	15	15	10	20		30	15	15	15	30		30	30	30	30	30
B	69	STANDAARD	15	10	12	12	10	30		30	30	15	15	30		30	30	15	15	30
B		ZOMER	15	15	15	15	15	30		30	30	30	30	30		30	30	30	30	30
B	231	STANDAARD		30			30													
B		ZOMER		30			30													
B	240	STANDAARD		15			15													
B		ZOMER																		
B	245	STANDAARD	3x							3x						3x				
B		ZOMER	3x							3x						3x				
B	246	STANDAARD	3x							3x						3x				
B		ZOMER	3x							3x						3x				
B	247	STANDAARD	3x							3x						3x				
B		ZOMER	3x							3x						3x				
B	248	STANDAARD		7.5			7.5													
B		ZOMER		15			15													

Bus – nieuw

Modaliteit	Lijn	Standaard of Zomer	Vroege Ochtend	Ochtendspits	Ochtend Dal	Middag Dal	Middagspits	Avond
B	MPS-AMS	STANDAARD		15			15	
B		ZOMER						
B	SLD-HHV	STANDAARD		15			15	
B		ZOMER						

Nachtbus (Ma betekent de nacht van maandag op dinsdag)

Modaliteit	Lijn	Standaard of Zomer	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
NB	281	STANDAARD	60	60	60	60	60	60	60
NB	282	STANDAARD	60	60	60	60	30	30	60
NB	283	STANDAARD	60	60	60	60	30	30	60
NB	284	STANDAARD	60	60	60	60	30	30	60
NB	285	STANDAARD	60	60	60	60	30	30	60
NB	A	STANDAARD					30*	30*	
NB	287	STANDAARD	60	60	60	60	30	30	60
NB	288	STANDAARD	60	60	60	60	30	30	60
NB	289	STANDAARD	60	60	60	60	30	30	60
NB	291	STANDAARD	60	60	60	60	60	60	60
NB	293	STANDAARD	60	60	60	60	60	60	60

* Tot ca 3:30