

2016



Vervoerplan

Voorwoord

Voor u ligt het Vervoerplan 2016 van GVB. In dit plan, dat op donderdag 25 juni 2015 is vastgesteld door de Stadsregio Amsterdam, is de keuze gemaakt om vooral aan de randen van het netwerk de lijnvoering te optimaliseren. Dit heeft geleid tot een aantal relatief kleine wijzigingen.

In 2016 gaat GVB ook een aantal wijzigingen doorvoeren in het nachtnet. Contractueel eist de Stadsregio van GVB alleen het aanbieden van nachtvervoer op de uitgaansavonden. Het geheel schrappen van het nachtnet op rustige doordeweekse dagen past volgens GVB niet bij de ontwikkeling van Amsterdam als 24-uursstad. Maar een efficiënter nachtnet geeft GVB meer armslag om overdag meer reizigers te bedienen.

Graag willen wij de Stadsregio, gemeente Amsterdam, stadsdelen, aangrenzende gemeentes, de ambtelijke diensten en natuurlijk de reizigersvertegenwoordiging bedanken voor de constructieve adviezen die mede hebben geleid tot dit vervoerplan. Dankzij hun zinvolle input en kritische vragen hebben wij de keuzes kunnen maken om te komen tot het beste openbaar vervoer voor zoveel mogelijk reizigers. Door de toenemende drukte in de stad, speelt het openbaar vervoer cruciale rol om ervoor te zorgen dat Amsterdam niet dichtslibt.

Wij hebben dit jaar gekozen voor een nieuwe vorm van het Vervoerplan: een insteekmap in plaats van een boekje. In deze map zitten alle factsheets van de gewijzigde lijnen. Zo kunt u gemakkelijk per gebied zien welke lijnen zijn veranderd en hoe wij tot onze keuzes zijn gekomen.

Alexandra van Huffelen
Algemeen directeur GVB

Concessie en Programma van Eisen

De Stadsregio Amsterdam, het orgaan dat verantwoordelijk is voor alle openbaar vervoer in de regio, heeft in 2013 de OV-concessie Amsterdam tot 2024 verlengd en gewijzigd aan GVB. De uitdaging van deze concessie is het opvangen van de bezuinigingsopgave die vanuit de Rijksoverheid is opgelegd. De Stadsregio 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 Stadsregio 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 Stadsregio) 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 subsidie 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 Stadsregio Amsterdam: www.stadsregioamsterdam.nl

Vervoerplan

GVB stelt jaarlijks een Vervoerplan op. Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio toetst deze aan de eisen die gesteld worden in het Programma van Eisen (PvE). De stradsregio heeft het Vervoerplan 25 juni (2015) vastgesteld.

Uw betrokkenheid

Voorafgaand aan het opstellen overlegt GVB met hun eigen rijdend personeel, de ReizigersAdviesRaad, stakeholders en wegbeheerders. Daarnaast wordt ook informatie van de GVB klantenservice geanalyseerd en de chipkaart-data wordt gebruikt om reizigersstromen te analyseren. Hierdoor ontstaat een compleet beeld van waar reizigers behoefte aan hebben en wat de mogelijkheden zijn.



- U heeft input geleverd tijdens de stakeholders-sessie in januari, wat betreft wijzigingen in de ruimtelijke ordening maar ook wensen over nieuwe verbindingen en/of haltes. Na alles in overweging genomen te hebben, heeft GVB een concept Vervoerplan opgesteld. De bijgeleverde factsheets geven u een compleet beeld. Hierin leggen we per factsheet één wijziging uit.

Vervoerplannen 2016, 2017, 2018

De Noord/Zuidlijn gaat in oktober 2017 in exploitatie en daarom is besloten om het Vervoerplan 2018 op dat moment te laten ingaan, de werktitel zal wijzigen in 'Vervoerplan NZL'. Hierdoor is ook besloten om het Vervoerplan 2016 én 2017 samen te voegen, omdat het jaar 2017 een verkort jaar is en omdat we in de periode voor de NZL zo min mogelijk willen wijzigen voor de reizigers. Dit vervoerplan is dus geldig tot en met oktober 2017. Wel zal er tussentijds een update komen om noodzakelijke wijzigingen door te voeren, want als het ergens te druk is of als de infrastructuur gewijzigd is, dan kan een aanpassing noodzakelijk zijn.

De ingangsdatum van het vervoerplan 2016 is zondag 13 december 2015. •



De vervoervisie als basis

De vervoervisie geeft de uitgangspunten voor de jaarlijkse vervoerplannen.

Inspelen op veranderende mobiliteitsstromen

Het aantal huishoudens in (de regio) Amsterdam neemt toe. Ook neemt de economische bedrijvigheid toe en de vraag naar mobiliteit in en rond de hoofdstad toe. Om al onze reizigers zo snel en goed mogelijk naar hun bestemming te blijven brengen, wordt het huidige netwerk de komende jaren aangepast.

- De metro wordt nog meer de ruggengraat voor het lokale en regionale OV door de komst van de Noord/Zuidlijn.
- We willen (spits)reizigers helpen sneller op hun bestemming te komen door een betere ontsluiting via de vijf OV-poorten: Centraal Station, station Zuid, station Amstel, station Bijlmer ArenA en station Sloterdijk.

Daar rijden waar onze reizigers zijn

We zetten vervoer in daar waar vraag is, met het behoud van een goed voorzieningen niveau voor de hele stad. Dit betekent bijvoorbeeld dat we lijnen met te weinig reizigers minder of niet meer laten rijden. De voertuigen die we hiermee besparen, zetten we vervolgens in op momenten en lijnen waarop meer vraag is.

- Vraag en aanbod op elkaar afstemmen
- Goede koppeling auto en OV-netwerk

Reistijd verkorten

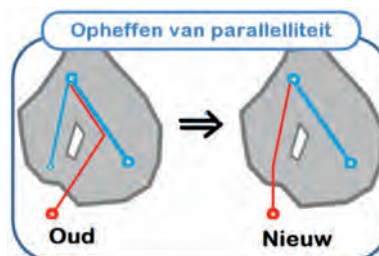
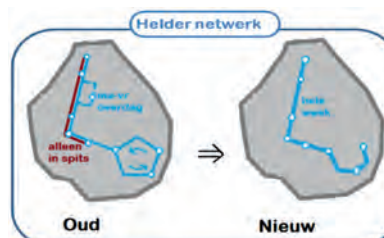
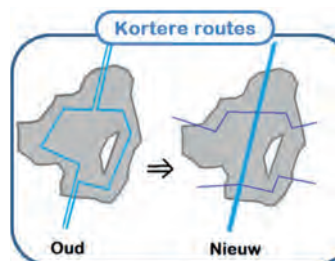
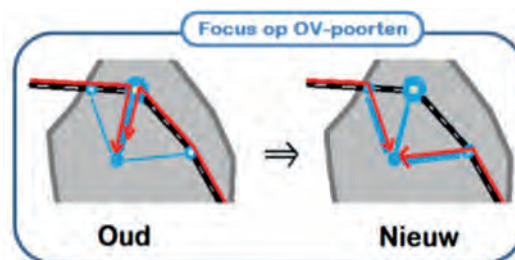
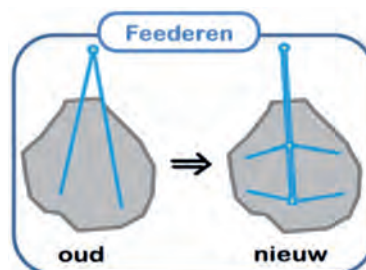
GVB wil reizigers sneller naar hun bestemming brengen. Hierdoor blijft het OV concurrerend met andere manieren van reizen, en zullen we ook nieuwe reizigers (blijven) aantrekken.

- Haltes opheffen met veel doorgaande reizigers en waar weinig gebruik van wordt gemaakt.
- Kortere routes door rechte, verbindende lijnen
- Doorstroming verbeteren door investeren in infrastructuur (vrije baan)

Helder netwerk

Een helder, voorspelbaar en overzichtelijk netwerk is nodig om mensen te verleiden gebruik te maken van openbaar vervoer. Het huidige, fijnmazige netwerk met relatief lage frequenties per lijn is historisch gegroeid en niet altijd helder. We gaan de voorspelbaarheid van het netwerk verhogen.

- Nog maar twee soorten lijnen: verbindende en wijk-ontsluitende lijnen
- Hoge frequentie overdag
- Minder paralleliteit •



Verminderen nachtnet in het voordeel van dagnet

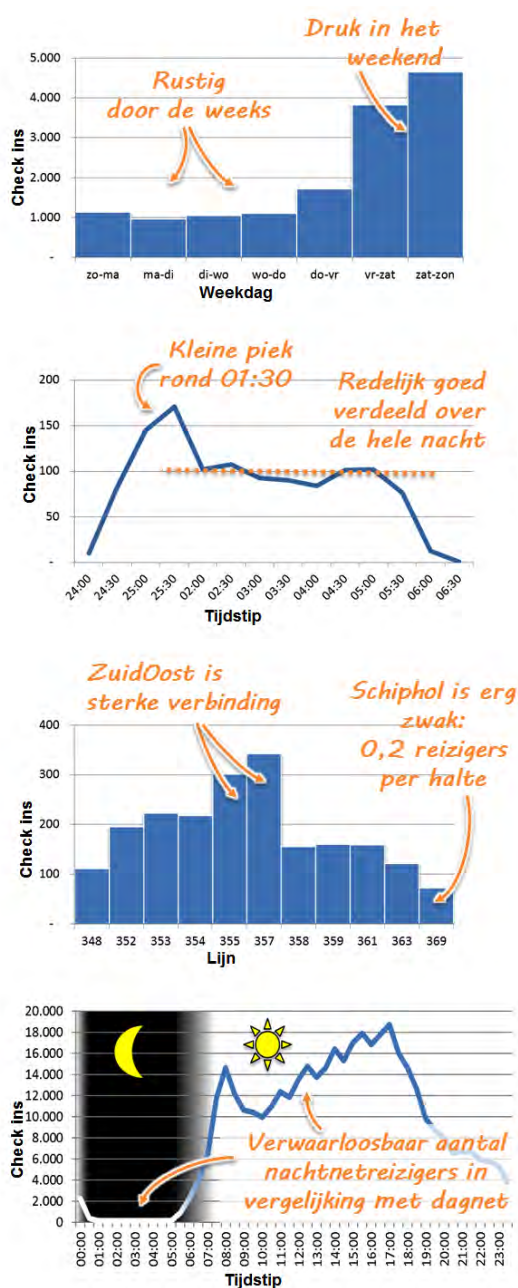
Wat is de aanleiding voor wijzigingen in het nachtnet?

"Amsterdam wordt meer en meer een 24-uursstad. We gaan daarom met het GVB op zoek naar mogelijkheden om het nachtelijk openbaar vervoer, met name rond evenementen, uit te breiden" is de letterlijke tekst uit het coalitieakkoord van Gemeente Amsterdam.

"De Concessiehouder biedt in ieder geval in de nachten van donderdag op vrijdag, vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag nachtvervoer van Amsterdam Centraal en het Rembrandtplein en/of het Leidseplein naar Schiphol en alle te ontsluiten Woongebieden en vice versa. De Concessiehouder zorgt er daarbij voor dat ten minste 80% van de adressen in deze Woonbuurten binnen een straal van 800 meter van een halte van een nachtelijk lijn" is de letterlijke tekst uit het Programma van Eisen van de Stadsregio Amsterdam.

Alhoewel deze twee uitgangspunten in basis strijdig lijken te zijn, zorgt GVB ervoor dat met enkele aanpassingen in het huidige nachtnet aan beide uitgangspunten voldaan kan worden. →

Wat zijn de feiten over het huidige nachtnet?



Afbeelding 1: Onevenredig veel subsidie naar het nachtnet

Van alle GVB reizigers reist slechts 0,4% in de nacht, terwijl het nachtnet 2,8% van de totale GVB productie opslokt.

Overdag vervoeren we met 51 lijnen 584.000 reizigers (=11.400 per lijn). In de nacht hebben we 11 lijnen voor 2.100 reizigers. (=187 per lijn).

Een factor 61 verschil!

Wat wil de reiziger?

GVB heeft actief kennis opgehaald bij het ASVA Nachtnet Symposium. In gesprek met de grootste gebruikersgroep van het nachtnet: de studenten. Naast dit symposium heeft GVB gekeken naar de andere gebruikersgroepen zoals ploegendiensten en meegewerkt aan een initiatief van Academie voor de Stad en Gemeente Amsterdam om studenten uit te dagen om met creatieve oplossingen te komen voor alternatief studenten vervoer in de nacht. Ook heeft GVB meerdere onderzoeken gedaan. De belangrijkste conclusies zijn:

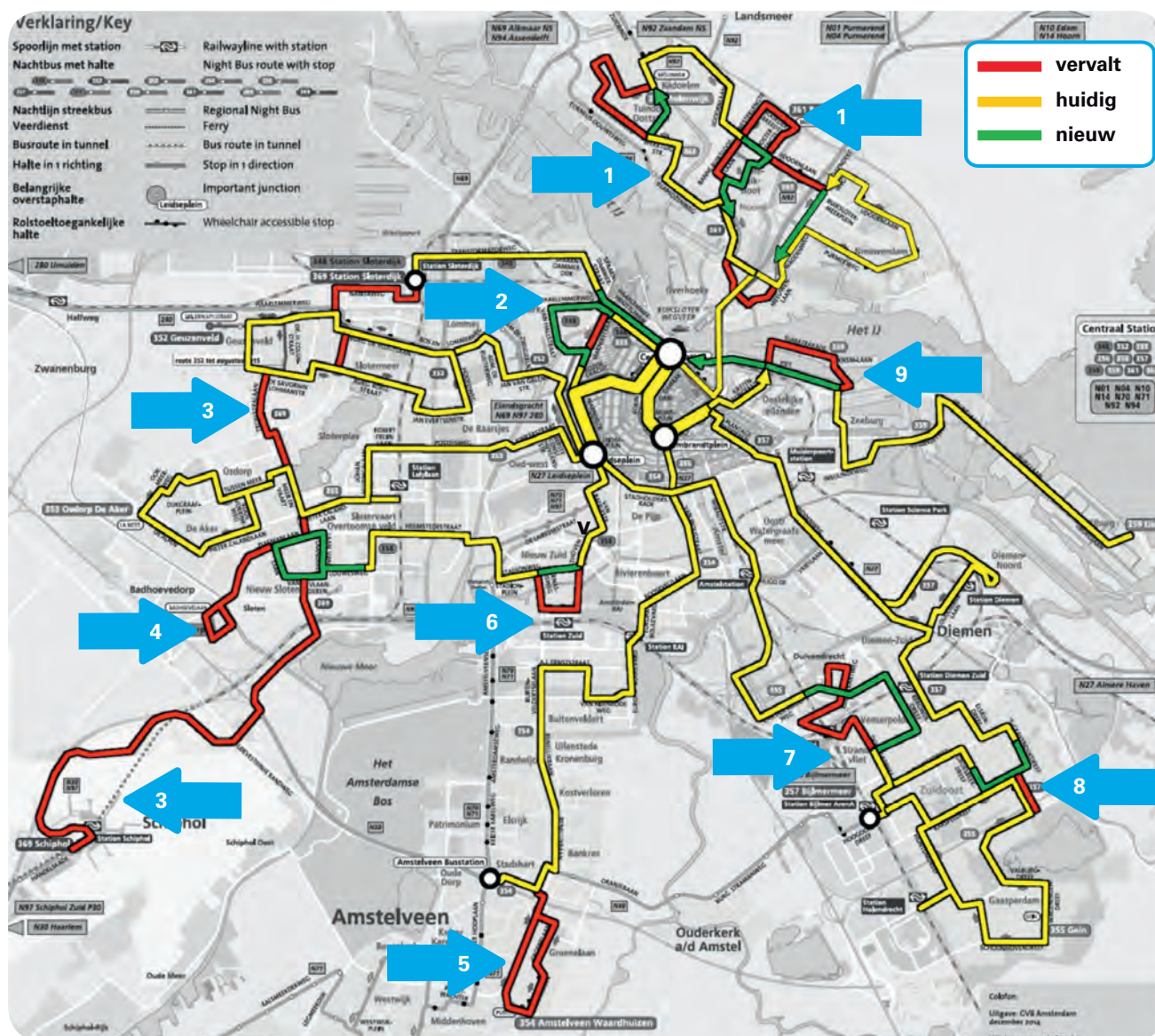
- Lange reistijd en lage frequentie
- Onbetrouwbaar en dispuunctueel
- Voorkeur voor 7 dagen per week laagfrequent netwerk i.p.v. alleen weekend hoog frequent netwerk.
- Veel reizigers binnen de Ring A10 nemen de fiets, buiten de Ring A10 de nachtbus.

Hoe ziet het nieuwe nachtnet eruit?

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 de dagreiziger, gaan we dit eerlijker verdelen. We kunnen het vervoer tenslotte maar op één plek tegelijk inzetten.

Door kortere routes in te voeren op het nachtnet en de vrijgekomen capaciteit aan te wenden in het dagnet, profiteren dagreizigers van hogere frequenties op de lijnen waar het nu zeer druk is en waar reizigers vaak moeten staan. Slechts een gering aantal nachtreizigers zal hier nadeel van ondervinden.

In totaal is de verwachting dat dit voorstel bijna 1.500 nieuwe reizigers per dag trekt, waar er gemiddeld 120 reizigers per nacht niet meer voor het nachtnet zullen kiezen; een verhouding van 1 op 12!



Afbeelding 2 Voor toelichting bij de blauwe pijlen (info per traject): zie verderop in de factsheet.

Maatregel 1

Behoud van 7 nachten per week maar lijnen strekken (zie afbeelding 2)

Reizigers geven sterk de voorkeur aan een netwerk dat alle dagen van de week rijdt. Daarom zal, ondanks dat GVB daar niet verplicht toe is, deze kwaliteit behouden worden. Wel zullen een aantal trajecten, waarbij het aantal in- of uitstappers ver achterblijft in vergelijking met de kosten die daarvoor gemaakt moeten worden, geschrapt worden uit het netwerk. Ook dubbelingen in het netwerk worden eruit gehaald. Hierdoor blijft het netwerk betaalbaar en toekomstbestendig.

Alle wijken in het concessiegebied Amsterdam behouden de nachtbus. De meeste woningen houden een halte op ongeveer één tot tien minuten loopafstand. De minst drukke nachtlijn (Sloterdijk – Schiphol) vervalt. Ook vervallen de nachtlijnen richting twee gebieden buiten Amsterdam die niet tot de concessie van GVB behoren. Dit zijn de nachtlijnen richting Badhoevedorp en Amstelveen, ten zuiden van de A9. Dit vanwege het zeer geringe aantal reizigers en de soms aanwezige alternatieven.



Maatregel 2

Maatwerk voor Schiphol werknemers

Veel werknemers op Schiphol werken in ploegdienst en starten daarom rondom 06.00. Op dat moment is het dagnet nog niet opgestart, maar het nachtnet biedt geen goed alternatief vanwege de routes en de lage frequentie. Daarom levert GVB voor deze grote groep maatwerk in de vorm van vroege ochtend ritten naar Schiphol vanuit de hele stad: buslijn 245 en 247. Afgelopen jaar is dit netwerk uitgebreid met lijn 246 en komend jaar zullen we de dienstregeling van buslijn 69 aanpassen zodat ook de reizigers langs deze route voor 06.00 uur op Schiphol kunnen zijn.

Door deze wijzigingen ontstaat een dekkend netwerk voor heel Amsterdam. Reizigers betalen het daarbij het dagtarief en hebben een snelle, rechtstreekse verbinding met Schiphol; een concept dat 's nachts gericht inspeelt op de vraag van de reiziger.



Maatregel 3

Maatwerk bij evenementen

Het Bijlmer ArenA uitgaansgebied heeft regelmatig pieken qua reizigersaantallen vanwege de grote feesten in Arena, ZiggoDome en Heineken Music Hall. Op normale nachten bieden de twee nachtlijnen voldoende capaciteit maar op piek-nachten schiet het flink te kort. GVB zet in overleg met de organisatie extra sneldienst-nachtbussen in. Op dit moment experimenteren we met deze nieuwe vorm van nachtvervoer.

Wat wijzigt er precies?

Zie blauwe pijlen op afbeelding 2.

Let op: Naast de routes wijzigen de lijnnummers ook, in deze paragraaf voor de vergelijkbaarheid de oude lijnnummers gebruikt. Voor meer info, zie volgende paragraaf.

1. Wijzigingen in Noord

De huidige lijnvoering bestaat uit twee lijnen met een flinke overlap en lange reistijden. Door deze lijnen slimmer in te richten, wordt de reistijd flink verkort. Het betekent wel dat sommige mensen verder moeten lopen naar hun halte. Het betreft hier zo'n 49 reizigers per nacht. De gewijzigde route zal echter ook zo'n 17 nieuwe reizigers per dag gaan trekken.

2. Wijziging 348 en 353

Deze aanpassing zorgt voor een helderdere lijnvoering die tegelijkertijd efficiënter is. Lijn 348 rijdt zowel heen als terug dezelfde route: van CS via de Haarlemmer Houttuinen en Spaarndammerstraat naar station Sloterdijk. Lijn 353 gaat via de Van Hallstraat rijden om deze buurt nu in beide richtingen zowel richting CS als het Leidseplein goed te verbinden.

3. Opheffen lijn 369

Het huidige gebruik laat zien dat er maar heel weinig mensen gebruik maken van de tangentiële verbinding naar Schiphol, namelijk gemiddeld 69 per nacht. De lijn is echter erg lang en kost daardoor dus veel subsidie, wat overdag ook goed gebruikt kan worden. Om werknemers van Schiphol goed te ondersteunen, zijn in het afgelopen Vervoerplan extra dagritten in de vroege ochtend toegevoegd. De eerste rit van lijn 69 vertrekt al om 5 uur. Zo'n 30 van de 69 reizigers hebben hierdoor een goedkoper alternatief gekregen.

4. Inkorten lijn 358

Soms moet GVB moeilijke keuzes maken om met de beschikbare subsidie zoveel mogelijk OV aan te kunnen bieden. Het nachtvervoer naar Badhoevedorp werd maar weinig gebruikt, wat GVB heeft doen besluiten de lijn in te korten tot Nieuw Sloten. Voor gemiddeld 21 reizigers per nacht komt hun halte te vervallen.

5. Inkorten lijn 354

Net als in Badhoevedorp is in Amstelveen-Zuid het gebruik ook erg laag. Daarom is ook hier gekozen om de lijn in te korten, in dit geval tot Amstelveen Busstation. De overstap op lijn N30 van Connexxion blijft hiermee nog steeds mogelijk. Voor gemiddeld 36 reizigers per nacht komt hun halte te vervallen.

6. Strekken lijn 358

Het gebied rondom station Zuid is buiten kantoortijden bijzonder rustig. De reizigeraantallen laten dit ook zien. Op station Zuid stoppen geen nachttreinen, dus de nachtbus heeft geen aan- en afvoerfunctie. Daarom is ervoor gekozen nachtlijn 358 te strekken via de Stadionweg. Inwoners van o.a. de Hoofddorppleinbuurt en Nieuw-Sloten zijn zo eerder thuis. Voor gemiddeld 16 reizigers per nacht is lijn 358 niet meer aantrekkelijk.

7. Strekken lijn 355

Lijn 355 heeft in Duivendrecht nu een grote kronkelroute, waardoor de grote aantallen reizigers die richting Zuidoost gaan lang onderweg zijn. Door de route op een slimme manier te strekken, wordt Duivendrecht nog steeds goed ontsloten, maar zijn de inwoners van Zuidoost sneller thuis. Hierdoor wordt station Duivendrecht ook niet meer aangedaan door het Nachtnet, wat zo'n 6 reizigers per nacht treft. De gewijzigde route zal echter zo'n 22 nieuwe reizigers per nacht gaan aantrekken.

8. Strekken lijn 357

Lijn 357 rijdt nu nog even op en neer naar station Gaasperplas, terwijl lijn 355 hier ook al langskomt. Een kleine aanpassing levert relatief veel besparing op, die elders nuttig ingezet kan worden.

9. Strekken lijn 359

Lijn 359 rijdt nu via Java-eiland, waar er maar weinig gebruik wordt gemaakt van het Nachtnet. Door via de Piet Heijkade te rijden, zijn inwoners van de Indische Buurt en IJburg sneller thuis en wordt een waardevolle besparing gedaan die overdag kan worden ingezet. Voor gemiddeld 10 reizigers per nacht komt hun halte te vervallen. Daarnaast rijdt lijn 359 richting CS nu nog via de Prins Hendrikkade terug naar Busstation IJzijde. Door via de Piet Heijkade te rijden wordt ook hier de reistijd flink verkort. Door de versnelling worden zo'n 11 nieuwe reizigers per nacht verwacht.

Lijnnummers

Het GVB-nachtnet heeft lijnnummers in de 300-reeks, terwijl deze reeks bestemd is voor het R-Net. Daarom zal GVB de switch maken naar de 700-reeks. Voor de duidelijkheid richting reizigers houden we de laatste twee cijfers gelijk. Bijvoorbeeld Nachtbus 354 wordt 754 etc.

Welke verbeteringen zijn er in het dagnet?

Het resultaat van de optimalisatie van het nachtnet is dat er veel kwantiteiten beschikbaar zijn om nuttige uitbreidingen in het dagnet te kunnen bekostigen: een 14-tal (!) metro, tram- en buslijnen gaan vaker rijden en daarnaast is ook nog een verlenging van een buslijn mogelijk.

In totaal is de verwachting dat deze uitruil bijna 1.500 nieuwe reizigers per dag trekt, waar er gemiddeld 120 reizigers per nacht niet meer voor het nachtnet zullen kiezen; een verhouding van 1 op 12! •



Voor meer informatie, bekijk de factsheet 'Frequentiewijzigingen' en de overige factsheets.

Busnetwerk Zuidoost aanpassen aan gewijzigde reizigersstromen

De afgelopen 10 jaar heeft de ruimtelijke ordening in Zuidoost een behoorlijke verandering ondergaan. Het busnetwerk in Zuidoost is daarentegen nauwelijks gewijzigd. Om dit weer goed op elkaar aan te laten sluiten is het netwerk geanalyseerd op routes, frequenties en haltes. Onderstaande wijziging zorgt ervoor dat het vervoer weer past bij de huidige ruimtelijke ordening en nieuwe reizigersstromen.

Door enkele wijzigingen in Amsterdam Zuidoost door te voeren, is het mogelijk vaker te rijden waar het nodig is. Dat gaat vooral op voor de drukke buslijn 44, deze gaat vaker rijden. Om dat te kunnen doen, vervalt lijn 45 met weinig reizigers. Unieke delen van lijn 45 worden overgenomen door andere lijnen. Lijn 47, 49 en 66 houden hun bestaande routes.

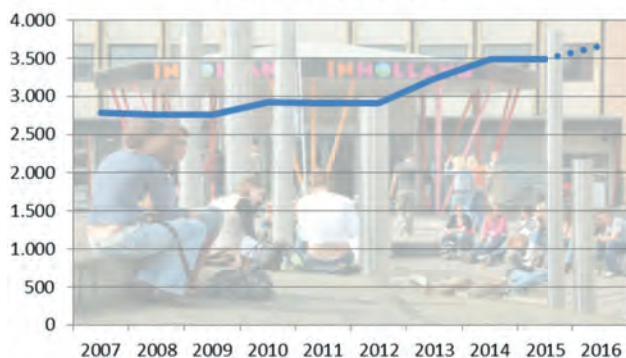


In totaal is de verwachting dat deze wijziging 1360 reizigers helpt door kortere wachttijden en meer zitplaatsen op lijn 44. Het aantal reizigers dat nadeel ondervindt van deze wijziging wordt geschat op 220. Dat hangt samen met het minder goed bedienen van halte Eekholt en opheffen lijn 45.

Aanleiding is gebiedsontwikkeling en reizigersgroei

In het gebied rondom Diemen Zuid en Daalwijkdreef is het aantal studenten gegroeid. Daarnaast heeft ook de Hogeschool InHolland zich ontwikkeld tot een belangrijke publiekstrekker in het gebied. De verwachting is dat deze groei zal doorzetten. Mede ook door de uitbreiding van de Spinoza studentencampus die binnenkort wordt opgeleverd. De buslijn 44, die reizigers binnen dit gebied vervoert, zal jaarlijks drukker worden. Daarom is het nodig om vaker te rijden en de frequentie af te stemmen op het aanbod.

Reizigers bus 44

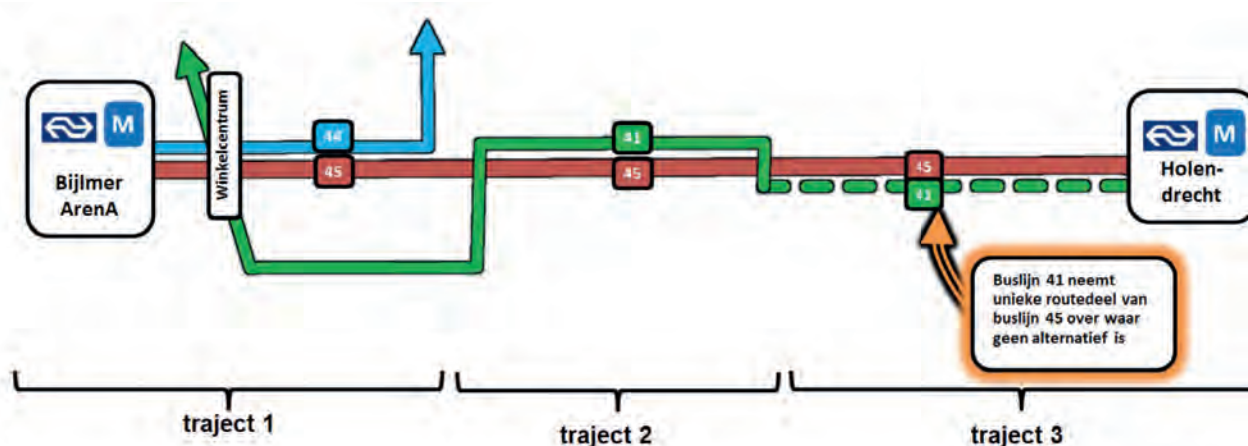


Alternatieven voor buslijn 45?

Een andere ongewenste eigenschap van het netwerk is de hoge mate van paralleliteit, of anders gezegd, vaak rijden meerdere buslijnen over één traject, waardoor deze deels elkaars concurrent zijn. Dit is niet in belang van de reiziger, deze capaciteit kan beter worden ingezet. Buslijn 45 is hier een goed voorbeeld van: de buslijn zorgt voor een aantal extra, directe verbindingen maar beperkt daarmee de groei en hogere frequenties van andere lijnen. We kunnen een voertuig slechts op één plek tegelijk inzetten, of op buslijn 45 of een andere lijn. Beperken paralleliteit is een belangrijk uitgangspunt in de Vervoervisie van GVB en Stadsregio en ook onderdeel van de strategische uitgangspunten van de lijnennetvisie van het dagelijks bestuur van de Stadsregio (gepresenteerd in februari 2015) omdat op die manier het openbaar vervoer betaalbaar kan blijven.

Lijn 45 kunnen we opsplitsen in 3 delen:

- Traject 1: Tussen Station Bijlmer Arena en de Daalwijkdreef rijdt buslijn 44 dezelfde route en gaat zelfs vaker rijden.
- Traject 2: Tussen Daalwijkdreef en Kraaiennest zal een aantal reizigers sneller en goedkoper naar het winkelcentrum kunnen reizen. De directe verbinding met NS station Bijlmer ArenA vervalt maar het verbinding met NS station Duivendrecht blijft bestaan. Reizigers die overstappen.
- Traject 3: Tussen Kraaiennest en Holendrecht neemt bus 41 het deel van de vervallen route van buslijn 45 over. Wel vervalt hierdoor halte Gaasperplas. Hier wordt minimaal gebruikt van gemaakt. Buslijn 47 en 49 en Metro 53 rijden ook al op ditzelfde traject.



Haltes op Daalwijkdreef

Separaat aan deze GVB wijzigingen past de gemeente Amsterdam de infrastructuur aan om doorstroming te verbeteren op de Dolingadreef en Daalwijkdreef. GVB is betrokken bij de planvorming en steunt de plannen.

De bushaltes worden toegankelijk gemaakt ten behoeve van mindervaliden, kindervagens en rolstoelen. De haltes komen logischer te liggen ten opzichte van de woningen en het totaal aantal haltes wordt minder om een betere balans te krijgen tussen het aantal in- en uitstappers en het grote aantal doorgaande reizigers. Halte Eekholt en Egeldonk worden samen-gevoegd evenals de haltes Echtenstein en Eeftink.

Alternatieven voor halte Eekholt

In dit plan wordt de halte Eekholt opgeheven voor GVB-bussen. EBS buslijnen blijven wel halteren, echter die rijden alleen op door de weekse dagen overdag. Connexxion blijft ook halteren maar wel met het huidige regels waarbij instappen alleen richting Almere/Gooi is toegestaan en uitstappen alleen in de richting Bijlmer ArenA. Voor de meeste reizigers is de buslijn van EBS het alternatief, voor avond en weekend-reizigers of met een specifiek GVB abonnement zijn er ook alternatieven op loopafstand aanwezig, dit laten we zien aan de hand van drie voorbeelden:

Kantoor/ woning	Afstand naar halte	Frequentie	Opmerking
1	Van 260 naar 400 meter = +140 meter	Van 4x/h naar 6x/h = vaker	Naast bushalte ook metrohalte op 70 meter afstand
2	Van 170 naar 390 meter = +220 meter	Van 4x/h naar 6x/h = vaker	Naast bushalte ook metrohalte op 670 meter afstand
3	Van 140 naar 320 meter = +180 meter	Van 4x/h naar 6x/h = vaker	Naast bushalte ook metrohalte op 620 meter afstand •

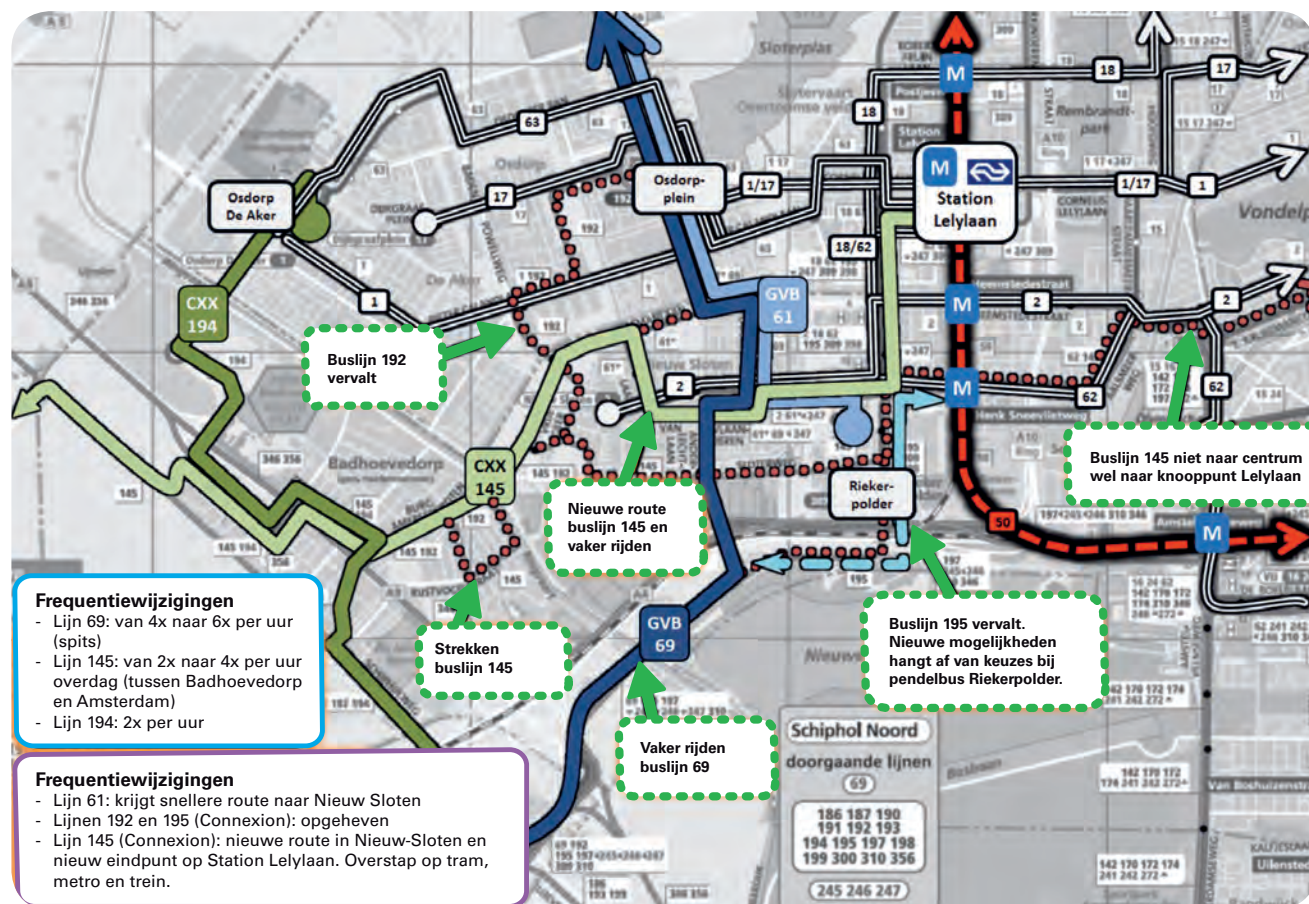


Optimalisatie routes in Osdorp, Sloten, Badhoevedorp en Schiphol

Connexxion, GVB en SRA hebben een gezamenlijk plan voor een nieuw samenhangend stads- en streeklijnnennet in het westelijk deel van Amsterdam, Badhoevedorp en Schiphol.

De vier laagfrequente Schiphol-lijnen tussen A'dam Nieuw West en Schiphol worden omgebouwd tot twee frequente en toekomstvaste lijnen. Een optimalisatie die per saldo leidt tot reizigersgroei.

Buslijn 69 gaat vaker rijden, wat ten koste gaat van buslijn 195. Buslijn 192 gaat op in buslijn 194. Buslijn 145 krijgt een routewijziging en rijdt tot Lelylaan.



Lees verder →

Aanleiding

Er is op dit moment sprake van een aantal parallelle verbindingen op het grensgebied van de concessies Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Parallelle lijnen rijden versnipperd en laagfrequent en zijn elkaars concurrenten. Ze maken het netwerk minder helder en onnodig duur. Daarom is het in ieders belang om de paralleliteit te verminderen (de krachten te bundelen) waardoor er een betaalbaar netwerk voor de toekomst ontstaat en er een aantrekkelijkere frequentie voor de reiziger geboden kan worden. Dit doen we in goed overleg met Connexxion, de Stadsregio, Stadsdeel Nieuw West en de gemeente Haarlemmermeer om tot een optimale situatie te komen.

Buslijn 69 vaker

De afgelopen jaren is het aantal reizigers in buslijn 69 gegroeid. Buslijn 69 verbindt grote delen van Geuzenveld, Osdorp en Sloten met de knooppunten Sloterdijk en Schiphol. In de komende jaren wordt de nieuwe infrastructuur op deze route in gebruik genomen om de reistijd te verkorten en de kans op vertraging te verminderen.

Buslijn 69 rijdt op werkdagen overdag elk kwartier, in de avond en het weekend elk half uur. Dat is voor een deel van de reizigers niet aantrekkelijk genoeg. Als lijn 69 vaker gaat rijden, zullen meer reizigers de lijn gaan gebruiken; de groei van de afgelopen jaren bewijst dat er potentie is. Ook de voortgaande groei van Schiphol is aanleiding om vaker te gaan rijden. Het past in het beleid om het OV op de BBROVA-knopen (waaronder Sloterdijk en Schiphol) te verbeteren. De enorme groei van buslijn 66 (IJburg – Bijlmer) de afgelopen jaren, heeft bewezen dat een buslijn die om het centrum heen rijdt en met een snelle route OV-knooppunten bedient, een succes kan worden.

Op zaterdag is buslijn 69 erg vol en zullen we twee keer zo vaak gaan rijden, elke 15 i.p.v. elke 30 minuten.

Buslijn 61 gestrekt

Buslijn 61 in Nieuw Sloten gaat via het oostelijk deel van de Laan van Vlaanderen rijden in plaats van het westelijk deel van de Laan van Vlaanderen. De halten in het westelijk deel van de Laan van Vlaanderen worden dan aangedaan door lijn 145. Lijn 61 is hiermee sneller van Osdorplein naar het Slotervaartziekenhuis.

Wijzigingen Connexxion in Badhoevedorp

a. Verbindingen met Schiphol. De ritten van lijn 192 worden overgeheveld naar lijn 194. Lijn 194 wordt hiermee op werkdagen een volledige daglijn (van de vroege ochtend tot de vroege avond, ieder half uur). Naast het oostelijk deel van Badhoevedorp (lijn 145) bedient lijn 194 ook het westelijk deel van Badhoevedorp.

In de Aker geeft lijn 194 een goede overstap op tram 1 naar station Lelylaan en naar het centrum van Amsterdam. De Aker krijgt hiermee de gehele dag een directe busverbinding met Schiphol.

b. Verbindingen met Amsterdam. De lijnen 145 en 194 bieden samen de verbindingen met Amsterdam. Lijn 145 gaat overdag twee keer zo vaak rijden op alle dagen tussen Badhoevedorp en Amsterdam. Dit is mogelijk geworden door de lijn niet meer door te laten rijden naar het centrum van Amsterdam maar in te korten tot knooppunt Lelylaan. Onderweg kan worden overgestapt op de tramlijnen 1-2-17 naar het centrum. Reizigers voor het Osdorplein kunnen met lijn 145 naar de Laan van Vlaanderen reizen en daar overstappen op de lijnen 61 en 69 naar het Osdorplein.

Er is voor gekozen om lijn 145 niet meer via de Sloterweg te laten rijden, maar via een route waar de reiziger meer behoefte aan heeft: winkelcentrum Belgiëplein en het Slotervaartziekenhuis.

c. Verbindingen met Amstelveen, Haarlem en Hoofddorp zijn niet betrokken bij de optimalisatie.

Bereikbaarheid bedrijven Riekerpolder

Het gebruik van het huidige openbaar vervoer naar Riekerpolder is erg laag. Dit is ook niet verwonderlijk vanwege de nabije ligging van metrostation Henk Sneevlietweg. Om het vervallen van lijn 195 op te vangen stelt GVB en Connexxion voor aan de bedrijvenvereniging Riekerpolder voor hun bestaande besloten vervoerpand tussen Riekerpolder en metrostation Henk Sneevlietweg te verlengen naar een halte van lijn 69 (die op werkdagen in de spits om de 10 minuten gaat rijden), zodat er goed alternatief is voor het vervallen van de directe verbinding met Schiphol. Door gebruik te maken van het tunneltje onder de A4 kan dit heel efficiënt en klantvriendelijk. Een mooie maatwerkoplossing. GVB en Connexxion beslissen niet, deze keuze ligt bij de bedrijven zelf wat de route wordt. •

De veranderingen per reisrelatie

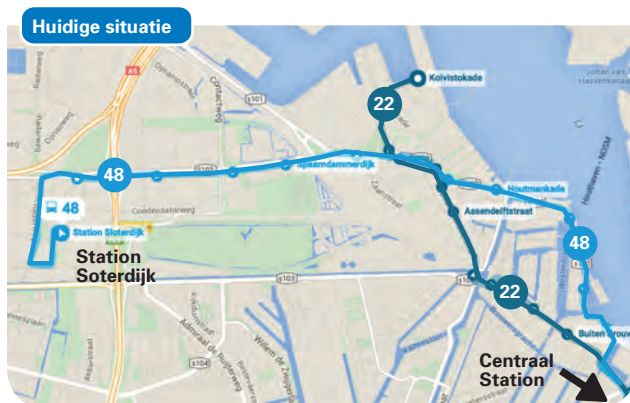
Reisrelatie	Hoe (spitsfrequenties)
Van Badhoevedorp Naar Osdorpplein	Nu: - Bus 192 (2/uur) Straks: - Bus 194 (2/uur) en bus 63 (4/h) - Bus 145 (4/uur) en bus 61/69 (10/uur)
Van Badhoevedorp Naar A'dam Centrum	Nu: - Bus 145 (2/uur) - Bus 192 (2/uur) en tram 1 (10/uur) Straks: - Bus 145 (4/uur) en tram 2 (10/uur) of tram 1/17 (20/uur) - Bus 194 (2/uur) en tram 1 (10/uur)
Van Badhoevedorp Naar Schiphol	Nu: - Bus 192 (2/uur) of bus 194 (2/uur) Straks: - Bus 194 (2/uur)
Van Riekerpolder Naar Schiphol	Nu: - Bus 195 (2/uur) Straks: - Dit hangt af van de route van de Riekerpolderpendel. Dit is besloten vervoer en valt niet onder GVB of Connexxion.
Van Riekerpolder Naar Metro/Trein	Nu: - Bus 195 naar station Lelylaan (2/uur) - Riekerpolderpendel naar metro Sneevlietweg (12/uur) Straks: - Dit hangt af van de route van de Riekerpolderpendel. Dit is besloten vervoer en valt niet onder GVB of Connexxion.
Van Osdorp Naar Schiphol	Nu: - Bus 192 (2/uur) of bus 194 (2/uur) of bus 69 (4/uur) Straks: - Bus 194 (2/uur) of bus 69 (6/uur)
Van Sloten Naar Schiphol	Nu: - Bus 192 (2/uur) - Bus 145 (2/uur) Straks: - Bus 145 (4/uur) en bus 194 (2/uur) of lijn 69 (6/uur)
Van Sloten Naar A'dam Centrum	Nu: - Bus 145 of Tram 2 Straks: - Tram 2
Van Hoofddorp Naar A'dam Centrum	Nu: - Meerdere buslijnen naar Station Hoofddorp en trein en tram. - Bus 145 (2/uur) Straks: - Meerdere buslijnen naar Station Hoofddorp en trein en tram. - Bus 145 (2/uur) en tram 2 (10/uur)

Lijnen 22 en 48 wisselen van eindbestemming en bus

- Hogere frequentie spitsen en gelede bussen tussen Sloterdijk en Spaarndammerbuurt
- Directe verbinding tussen Sloterdijk, Haarlemmerplein en Westergasfabriek
- Betere afstemming vraag en aanbod op lijn 48 tussen CS en Borneo eiland.

De afgelopen jaren is het aantal reizigers tussen Centraal Station en Sloterdijk sterk gegroeid. Dit heeft tot gevolg dat bus 48 flink drukker is geworden en de bussen soms overvol zijn. Door een wisseling van eindbestemming kan hier verandering in worden gebracht.

Het door laten rijden van lijn 22 richting Sloterdijk heeft als gevolg dat er een rechtstreekse verbinding ontstaat tussen knooppunt Sloterdijk en de Westergasfabriek en Haarlemmerplein. Door de frequentie van lijn 22 te handhaven, en ook gelede bussen te blijven inzetten op deze lijn, ontstaat ook een flinke capaciteitsverhoging tussen de Spaarndammerbuurt en Sloterdijk. Lijn 48, die nu gebruik maakt van standaard bussen op werkdagen, buigt straks af naar de nieuwbouwwijk Houthavens en rijdt hierdoor een kortere route op een rustiger traject.



Deze wijziging zorgt ervoor dat vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd. De capaciteit op het traject van en naar Sloterdijk wordt uitgebreid, waardoor reizigers minder vaak hoeven te staan en korter hoeven te wachten. Daarnaast worden Westerpark en Westergasfabriek rechtstreeks verbonden met Sloterdijk, waarbij de verbinding met Centraal Station (bus 22) en Leidseplein (tram 10) blijft bestaan.

Om dit te bewerkstelligen buigt lijn 48 af richting Houthavens en worden standaard bussen ingezet op alle dagen. De frequentie daalt op deze lijn van elke 10 minuten naar elke 15 minuten omdat er anders te veel capaciteit wordt aangeboden in verhouding met de vraag.

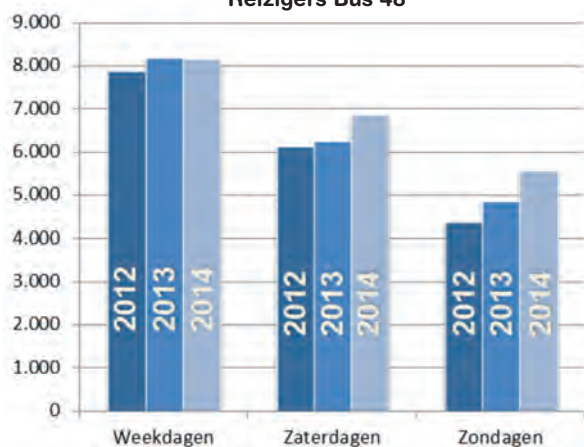
Aanleiding

Twee redenen geven aanleiding tot deze wijziging. Enerzijds is het aantal reizigers op lijn 48 tussen Centraal Station en Sloterdijk de afgelopen jaren sterk gegroeid, zowel door de week als in het weekend. Dit komt onder andere door de opening van hotels, woningbouw rond de Westerdoksdijk en de opening van onderwijsinstellingen bij de Transformatorweg.

De drukte op lijn 48 is ook te zien aan het aantal 'volmeldingen'. Een volmelding is een digitale melding die de busbestuurder geeft op moment dat de bus vol is. Hier is duidelijk te zien dat het elk jaar drukker wordt. Daarnaast zien we dat de bezetting op het oostelijk deel van lijn 48 (CS - Borneo eiland) te laag is in relatie tot de hoge frequentie.

Anderzijds wordt bij de Westergasfabriek een rechtstreekse verbinding met Sloterdijk al jarenlang gemist. Naast de horeca en cultuurinstellingen zijn ook de evenementen en het park zelf een grote publiekstrekker. GVB ziet deze missing link in het netwerk ook, maar de vervoervraag is onvoldoende groot voor een 'eigen' buslijn, ondanks de stijgende bezoekersaantallen. Door deze wijziging is de missing-link in het netwerk toegevoegd, een grote verbetering voor de bereikbaarheid van het Westergasfabriek en Westerpark. •

Reizigers Bus 48



Volmeldingen buslijn 48



Vaker als het nodig is, minder vaak als het kan

Elk metro-, tram- en busvoertuig kan maar op één plek tegelijk rijden. Daarom zoeken we voortdurend naar de plek en het tijdstip waarop zoveel mogelijk reizigers kunnen profiteren van dat voertuig. Daarbij wordt ook de optimale bezetting meegenomen. Enerzijds niet te druk, anderzijds niet te rustig. Dit betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt. Elke lijn behandelen we gelijk: Lijnen met minder reizigers zullen minder vaak rijden. Lijnen met meer reizigers laten we vaker rijden.

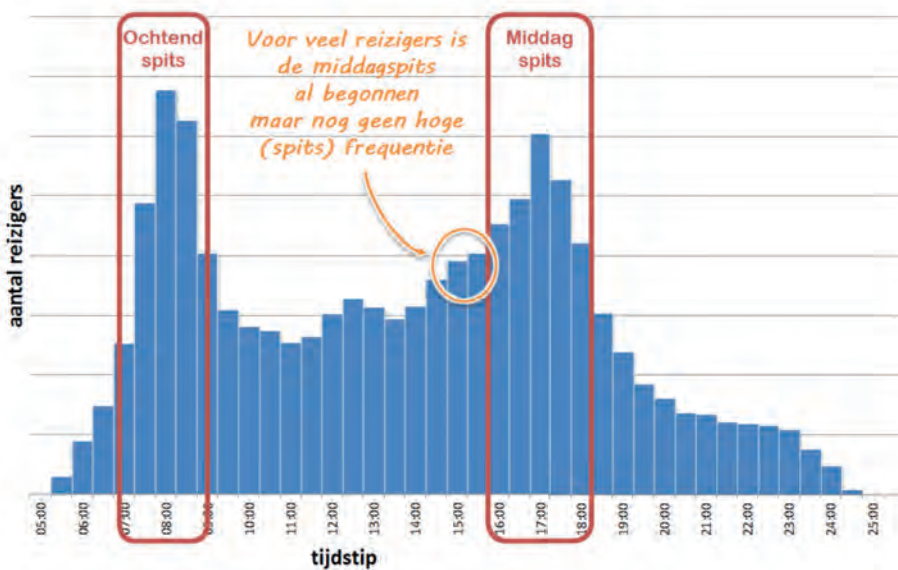
Het resultaat van de optimalisatie van het nachtnet (zie factsheet 'Nachtnet') is dat er veel kwantiteiten beschikbaar zijn om nuttige uitbreidingen in het dagnet te kunnen bekostigen. Voor elke gedupeerde nacht-reiziger komen er 11 nieuwe dag-reizigers terug! Het aantal toeristen, bezoekers, inwoners en forenzen blijft toenemen. Om deze groei op te kunnen vangen gaat een 14-tal lijnen vaker rijden op bepaalde momenten van de dag. De belangrijkste uitbreidingen worden hieronder toegelicht. De overige wijzigingen, bijna allemaal uitbreidingen, staan benoemd in de Intervaltabel op de laatste pagina's.

Metro rijdt vaker *Pilot*

De onderstaande grafiek geeft het aantal metroreizigers per uur weer. Duidelijk zichtbaar zijn de ochtend- en middagspits piek. Op die twee momenten rijden we vaker: elke lijn 8x per uur. In de grafiek is ook te zien dat het uur vóór de

middagspits ook al erg druk is, terwijl we op dat moment slechts 6x per uur rijden. GVB zal in dat uur, 14:30-15:30, ruim 7x per uur gaan rijden. Vraag en aanbod sluiten beter op elkaar aan. Voor 15.000 reizigers per werkdag betekent dit een kortere wachttijd dus sneller op bestemming.

Deze maatregel is een pilot voor één jaar want deze verbetering zorgt voor een extra uitdaging waarvan de haalbaarheid qua aantal voertuigen voor 2017 en verder niet ingeschat kan worden op dit moment: het metronetwerk krijgt de komende jaren te maken met veel impactvolle projecten zoals een nieuw beveiligingssysteem en testen en ingebruikname Noord-Zuidlijn. In 2016 is deze maatregel haalbaar qua aantal voertuigen en dus gaan we vaker rijden. De kans dat we in 2017 weer een stapje terug moeten doen is aanwezig, maar dan hebben dagelijks 15.000 reizigers er een jaar lang plezier van gehad.



15% meer spitscapaciteit op tram 7 en 10

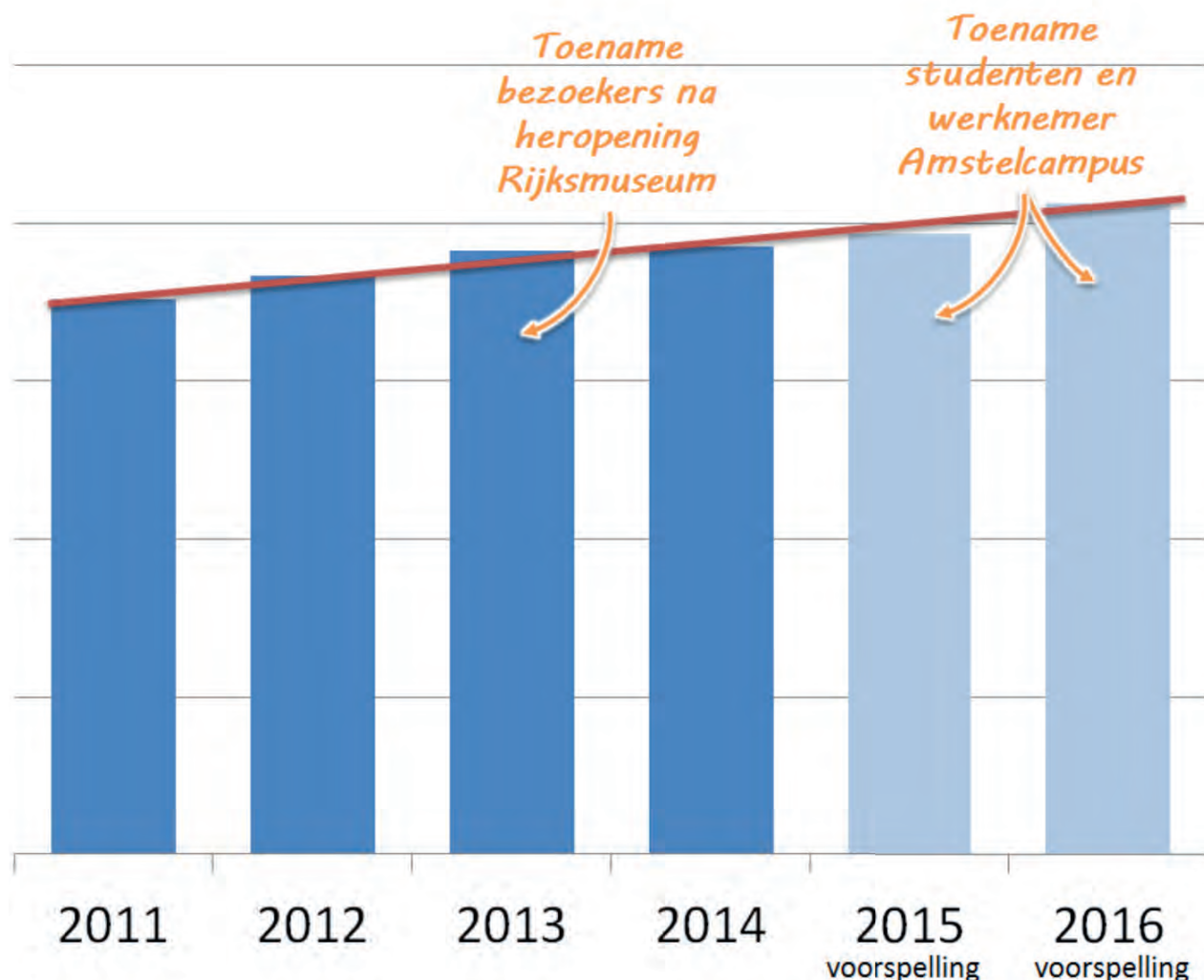
Op het traject tussen Leidseplein en Weesperplein (de Weteringschans) wordt het elk jaar drukker. Tram 7 en 10 rijden samen 12x per uur maar dat zal in de ochtend en middagspits onvoldoende zijn naar verwachting. De toename is onder andere te verklaren door de toename van bezoekers van het Rijksmuseum (via halte Spiegelgracht) als het groeiend aantal forenzen die de overstappen van en naar de metro. Daarnaast neemt het aantal studenten van de nieuwe Amstel Campus flink toe de komende jaren.

Tram 7 en 10 gaan samen 14x per uur rijden, oftewel elke 4 minuten. Naast de reizigers op dit traject, profiteren alle andere reizigers van deze 2 tramlijnen ook van de frequentieverhoging, van de Oostelijke Eilanden tot Westergasfabriek en van Oost tot aan Slotermeer!

Continuïteit voor de reizigers in kerstvakantie

Vorig jaar is de vakantiedienstregeling voor buslijnen ook in de kerstvakantie ingezet. Het aantal reizigers in die periode is een stuk lager omdat veel mensen dan vrij zijn en daarom is een aangepaste, laagfrequenter dienstregeling gereden. GVB heeft echter veel klantreacties ontvangen over een aantal buslijnen die als veel te druk werden ervaren. Uit evaluatie van de reizigersaantallen is dit beeld bevestigd en daarom heeft GVB besloten voor deze lijnen de standaard dienstregeling weer in te zetten.

Om het voor de reizigers helder en overzichtelijk te houden is aanvullend besloten alle buslijnen de standaard dienstregeling te laten rijden, dus ook de buslijnen waar geen capaciteitsproblemen waren of klantreacties over binnen gekomen zijn. Meer dan 100.000 reizigers per dag hebben hier profijt van.



Volledig overzicht

Bekijk de intervaltabel voor een totaaloverzicht van de voorgestelde frequentiewijzigingen.

Let op: De tabel geeft een totaaloverzicht van alle factsheets.

Toelichting kan in deze maar ook andere factsheets staan.

Wit	Geen wijzigingen in t.o.v. 2015
Groen	Er wordt vaker gereden t.o.v. 2015
Rood	Er wordt minder vaak gereden t.o.v. 2015

Interval tabel

De interval tabel geeft aan om de hoeveel minuten een lijn rijdt.

De dienstregeling 2016 is geldig van zondag 13 dec 2015 tot en met zaterdag 10 dec 2016.

Van zondag 17 jul 2016 t/m zaterdag 27 aug 2016 is de zomerdienstregeling van kracht. •

Metro

Modaliteit	Lijn	Winter/Zomer	Weekdag								Zaterdag								Zondag							
			AD-7:00	7:00-9:00	9:00-12:00	12:00-14:00	14:00-16:00	16:00-18:30	18:30-20:00	20:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:00	18:00-20:00	20:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:00	18:00-20:00	20:00-ED		
M	50	WINTER	10	7,5	10	10	8	7,5	10	15*	15	15**	10	10	10	10	15*	15	15**	10	10	10	10	10	15*	
M		ZOMER	10	10	15	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
M	51	WINTER	10	7,5	10	10	8	7,5	10	15*	15	15**	10	10	10	10	15*	15	15**	10	10	10	10	10	15*	
M		ZOMER	10	10	15	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
M	53	WINTER	10	7,5	10	10	8	7,5	10	15*	15	15**	10	10	10	10	15*	15	15**	10	10	10	10	10	15*	
M		ZOMER	10	10	15	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
M	54	WINTER	10	7,5	10	10	8	7,5	10	15*	15	15**	10	10	10	10	15*	15	15**	10	10	10	10	10	15*	
M		ZOMER	10	10	15	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	

Tram

Modaliteit	Lijn	Winter/Zomer	AD-7:00	7:00-9:00	9:00-12:00	12:00-14:00	14:00-16:00	16:00-18:30	18:30-20:00	20:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:00	18:00-20:00	20:00-ED	AD-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00	13:00-15:00	15:00-18:00	18:00-20:00	20:00-ED
T	1	WINTER	10	5	7,5	7,5	6	6	7,5	10/7,5	15	7,5	6	6	5	6	7,5	15	10	6	6	6	7,5	10
T		ZOMER	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10/7,5	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10
T	2	WINTER	15	7,5	7,5	7,5	6	6	7,5	12/10	15	7,5	6	6	5	7,5	10	15	7,5	6	6	6	7,5	15
T		ZOMER	15	10	7,5	7,5	7,5	6	7,5	12/10	15	7,5	6	6	6	7,5	10	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	15
T	3	WINTER	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15
T		ZOMER	15	15	15	15	15	12	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
T	4	WINTER	15	10	10	10	10	7,5	10	15	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	15	10	10	10	10	10	15
T		ZOMER	15	15	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15	15
T	5	WINTER	15	6	7,5	7,5	6	6	7,5	10	15	7,5	6	5	5	7,5	10	15	7,5	6	6	6	7,5	10
T		ZOMER	15	10	7,5	7,5	7,5	6	7,5	10	15	7,5	6	6	6	7,5	10	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10
T	7	WINTER	15	8,5	10	10	10	8,5	10	15	15	15	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15
T		ZOMER	15	15	15	15	15	10	15	15	15	15	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15
T	9	WINTER	15	10	10	7,5	7,5	7,5	10	15	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	15	12	7,5	7,5	7,5	10	15
T		ZOMER	15	12	10	7,5	7,5	7,5	10	15	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	15	12	7,5	7,5	7,5	10	15
T	10	WINTER	15	8,5	10	10	10	8,5	10	15	15	15	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15
T		ZOMER	15	15	15	15	15	10	15	15	15	15	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15
T	12	WINTER	10	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	15	15	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15
T		ZOMER	15	10	15	15	15	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
T	13	WINTER	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	12	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	12	15	15	7,5	7,5	7,5	10	15
T		ZOMER	15	10	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	10	15
T	14	WINTER	15	10	10	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	15	15
T		ZOMER	15	15	15	15	15	10	15	15	15	15	10	10	10	15	15	15	15	10	10	10	15	15
T	16	WINTER	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	15	15	10	10	10	15	15
T		ZOMER	15	15	12	12	12	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	15	15
T	17	WINTER	10	5	7,5	7,5	7,5	6	7,5	12	15	10	7,5	7,5	7,5	7,5	12	15	12	10	10	10	10	15
T		ZOMER	15	10	10	10	10	10	10	15	15	10	10	10	10	10	15	15	12	10	10	10	10	15
T	24	WINTER	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	15	15	10	7,5	7,5	7,5	10	15	15	15	10	10	10	15	15
T		ZOMER	15	15	12	12	12	10	15	15	15	10	10	10	10	10	15	15	15	10	10	10	15	15
T	26	WINTER	10	4	6	6	6	5	5	10/7,5	10	7,5	6	6	6	6	7,5	10	10	6	6	6	7,5	10
T		ZOMER	12	7,5	7,5	7,5	7,5	6	6	10	12	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	10	12	10	7,5	7,5	7,5	7,5	10

Bus

[illegible]

Nachtbussen rijden elke 60 minuten op de door de weekse nachten en elke 30 minuten op de twee weekend nachten.

* Vanaf 22.00 ipv 20.00

** Tot 10.00 ipv 11.00

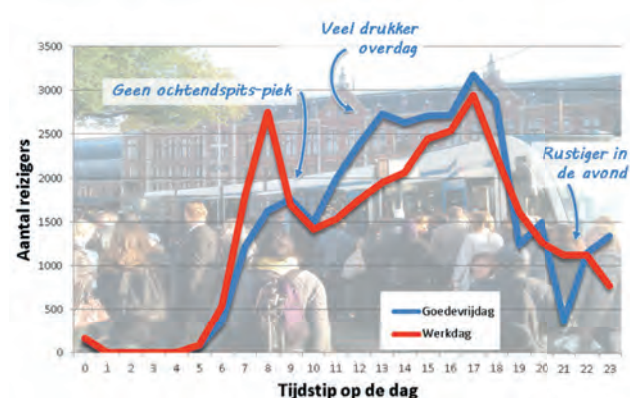
Tijdvakgrenzen zijn bij benadering

Maatwerk voor reizigers tijdens drukke feest- en vakantiedagen

Het aantal toeristen in Amsterdam groeit al jarenlang. Vooral gedurende bepaalde vakanties en op feestdagen heeft dit effect op het OV. Op dat moment zijn vooral de tram-lijnen tussen CS en de binnenstad erg druk. Dat betekent dat trams te vol worden en niet op tijd kunnen rijden vanwege de langere in- en uitstaptijden. Door maatwerk te bieden op drukke vakantie- en feestdagen ontstaat een goed evenwicht tussen vraag en aanbod.

Via in- en uitcheckgegevens kan per lijn worden gekeken op welke dagen en tijdens welke uren veel reizigers gebruik maken van de tram. Die gegevens geven duidelijk weer op welke dagen en tijdstippen vraag en aanbod niet goed op elkaar aansluiten. Hieronder een overzicht van welke lijnen op welke dagen een maatwerkdienstregeling zullen rijden, aanvullend op de bestaande maatwerkdienstregelingen tijdens Koningsdag, 2e paasdag en Hemelvaartsdag.

- Goede Vrijdag en de dag na Hemelvaart: lijn 1, 2, 4, 5 en 9;
- De donderdag en vrijdag tijdens de Meivakantie (twee weken): lijn 2, 4, 5 en 9;
- De maandag, dinsdag en woensdag tijdens de Meivakantie (twee weken): lijn 9;
- De herfstvakantie: lijn 9;
- Zaterdagavond voor de Marathon: lijn 16 en 24;
- Kerstvakantie (twee weken behalve tijdens de Kerstdagen en Nieuwjaarsdag): lijn 2, 4, 5, 9.



Voor bovenstaande lijnen is de frequentie tussen 9:00 en 16:00 uur in de basisdienstregeling vaak lager dan de frequentie in de middagspits, terwijl het reizigersaanbod niet of nauwelijks lager is. Daarom zal de middagspitsfrequentie al vanaf 9:00 uur worden ingezet.

De gewijzigde vertrektijden zullen uiteraard worden getoond op de website van GVB en op OV9292 zodat reizigers niet voor verrassingen komen te staan. In de haltes zal een bericht worden geplaatst waarop reizigers geïnformeerd zullen worden over de dagen waarop de aangepaste dienstregeling zal gelden.

Voorbeeld

In onderstaand schema is het verschil te zien tussen een werkdag en in dit geval Goede Vrijdag. Terwijl het totaal aantal reizigers niet verschilt, zijn de tijdstippen waarop reizigers reizen duidelijk verschillend. Op Goede Vrijdag is het in de ochtend rustig en 's middags erg druk. Daar biedt deze wijziging in de vorm van een maatwerk-dienstregeling een oplossing voor. Hiermee worden vraag en aanbod weer op elkaar afgestemd. •

Buslijn 36 verlengen naar knooppunt Buikslotermeerplein

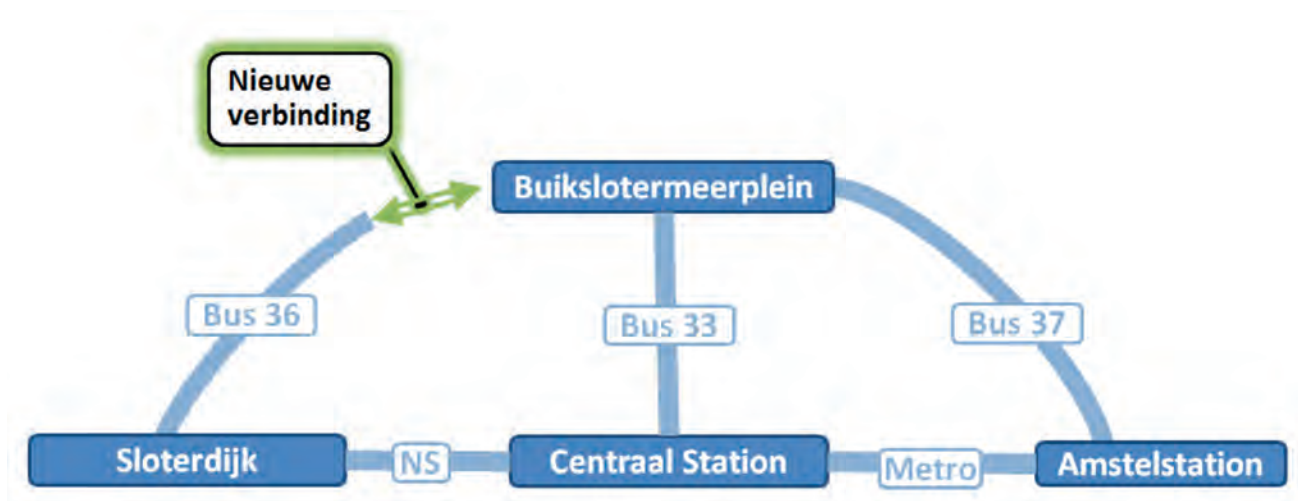
Buslijn 36 gaat door rijden naar het Buikslotermeerplein. Nu rijdt buslijn 36 van Sloterdijk via Molenwijk naar Banne Buiksloot. Zodra de bus doorrijdt naar het Buikslotermeerplein krijgen de reizigers meer mogelijkheden. Op dat moment kunnen reizigers direct naar het winkelcentrum Buikslotermeerplein en vanaf dit knooppunt diverse buslijnen nemen in alle richtingen.

Meer dan 600 reizigers per dag uit het noordelijk deel van Banne Buiksloot hoeven hun reis bijna niet meer te plannen. Ze kunnen op een willekeurig moment naar de halte lopen. Lang wachten hoeft namelijk niet meer. Vanuit Banne kunnen reizigers voortaan tien tot twaalf keer per uur reizen richting het Buikslotermeerplein.

Reizigers van haltes Bovenkruier, Petmolen en Standermolten hoeven niet meer over te stappen. Zij hebben via buslijn 36 een rechtstreekse verbinding met het Buikslotermeerplein. Vanuit Kadoelen rijdt lijn 36 extra ritten naar het Buikslotermeerplein, naast lijn 392 van Connexxion. Vanaf de haltes Lange Vonder, Van Heijningestraat en Van Waertweg in Kadoelen vertrekt voortaan acht keer per uur een bus naar het Buikslotermeerplein. Dat is twee keer zo vaak als nu.

Zo'n 500 reizigers per dag vanuit Kadoelen hoeven hun reis niet meer te plannen. Ze kunnen 'op goed geluk' naar de halte lopen.

Ongeveer 200 reizigers per werkdag die buslijn 36 nemen naar het BovenIJ Ziekenhuis, kunnen niet meer direct uitstappen op de haltes ten westen van het ziekenhuis (haltes BovenIJ Ziekenhuis en Banne Buiksloot), daar bus 36 daar niet meer komt. Men kan gebruik maken van de halte ten noorden van het ziekenhuis (halte Oosterlengte). Daar vandaan is de loopafstand, inclusief trap of hellingbaan, naar het Ziekenhuis vergelijkbaar met wanneer gebruik gemaakt wordt van de achteringang. Een alternatief is een overstap op lijn 37 om alsnog bij de halte BovenIJ Ziekenhuis te kunnen komen. De halte Banne Buiksloot komt te vervallen (deze ligt slechts 100m van de halte BovenIJ Ziekenhuis). •

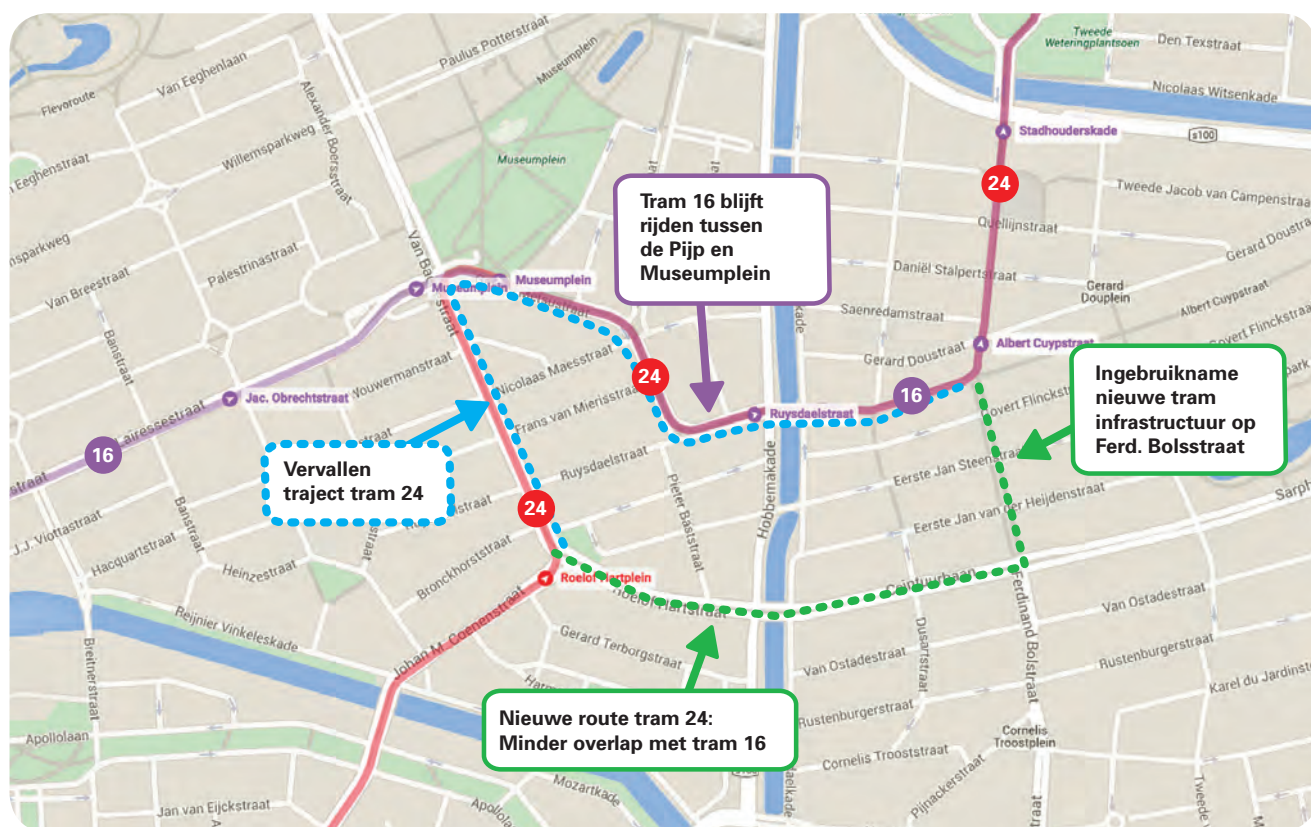


Z.O.Z →



Tramlijn 24 terug naar oorspronkelijke route via Ferd. Bolstraat

In 2003 moest tramlijn 24 wijken voor de bouw van de Noord-Zuidlijn. Zodra de infrastructuur op de Ferdinand Bolstraat weer gereed is, kan de tramlijn weer de oorspronkelijke route rijden. De verwachting is dat dit medio 2017 zal plaatsvinden. Naast dat deze wijzigingen het netwerk weer completer maakt, is het ook nodig vanwege het feit dat de verbindingbogen voor tram 24 (lees: 'rails') op het Museumplein worden verwijderd.



De huidige route van tramlijn 24 loopt grotendeels gelijk met tramlijn 16, door de nieuwe route worden de lijnen uit elkaar gehaald en ontstaat er een completer netwerk. bovenstaande kaartje toont de huidige en toekomstige route van tramlijn 24.

Voor meer argumentatie z.o.z. →

Er is veel veranderd in dit drukke deel van de stad ten opzichte van 2003. Onderzoek laat zien dat straks 500 reizigers per dag meer zullen reizen met tramlijn 24. De verwachting is dat dit enerzijds komt door de kortere route waardoor een tijdswinst wordt verkregen van enkele minuten. Anderzijds is straks de halte op de kruising Ceintuurbaan / Ferdinand Bolstraat weer in gebruik. De verwachting is dat een grote groep nieuwe en teruggekeerde reizigers daar gebruik van zal maken.

Op dit moment halteert tramlijn 16 twee maal op het Museumplein, voor en na de kruising. Deze ongewenste situatie was nodig om voor elke lijn een halte te hebben op Museumplein. Dit zal uiteraard hersteld worden: de halte Museumplein ten oosten van de kruising zal vervallen, de halte ten westen van de kruising zal blijven.

Naast de groei van het aantal reizigers op de kruising Ceintuurbaan / Ferdinand Bolstraat wordt een gering verlies aan reizigers verwacht op de halte Museumplein. Voor bijna alle reizigers is er een alternatief, namelijk tram 16. •



GVB verbindt Amsterdam