



**Alternatief vervoerplan
TBGN metrospoor M1 Zuidasdok en
deel Minervapassage
11 en 12 februari 2023**

Inhoudsopgave

1	Introductie	3
2	Bestaande lijnvoering en frequenties	5
3	Alternatieve bediening tijdens TBGN's	6
3.1	Uitgangspunten	6
3.2	Lijnvoering en frequenties tijdens TBGN's.....	6
3.3	Materieelinzet	7
3.4	Capaciteit	8
4	Evenementen en reizigersaantallen.....	11
5	Kosten	12

1 **Introductie**

Aanleiding voor de TBGN's

De projectorganisatie ZuidasDok realiseert in de komende jaren de ondertunneling van de A10 en de verbouwing en capaciteitsvergroting van station Zuid, zowel voor trein, metro als reizigerspassages. De werkzaamheden die hiervoor nodig zijn hebben grote impact op de bereikbaarheid op dit gebied. GVB draagt in haar rol als stadsvervoerder van Amsterdam bij om “Zuid altijd bereikbaar” te houden door het zoveel mogelijk in stand houden van het metrovervoer, voor zover de onttrekkingen dit toelaten en dit veilig en robuust uitvoerbaar is.

Relatie met Buitendienststellingskader

Het project ZuidasDok heeft in samenspraak met Metro&Tram (MET), Vervoerregio Amsterdam (VRA), NS en GVB voorafgaand aan de aanbesteding een buitendienststellingskader opgesteld. Het kader beschrijft de soorten onttrekkingen waarvan de aannemer gebruik mag maken inclusief de overeind te houden functionaliteiten, om metroverkeer (deels) plaats te laten vinden tijdens bepaalde soorten onttrekkingen. Uitgangspunt bij de gunning is onder andere de hinder tijdens de bouw te beperken. Voor het metroverkeer houdt dit in om de werkzaamheden uit te voeren in zo min mogelijk TBGN's en de impact hiervan zo klein mogelijk te houden. Enkele jaren geleden is het werk aan ZuidPlus gegund, maar gebleken is dat er te optimistisch gepland is. Er heeft een nieuwe aanbesteding plaats gevonden, waarbij de bouwcombinatie Nieuw Zuid de werkzaamheden tbv de Openbaar Vervoer Terminal (OVT) fase 1 gaat uitvoeren. Dit is de fase tot en met realisatie en opstelling van de Brittenpassage. Deze werkzaamheden duren tot naar verwachting eind 2025.

Proces

Sinds het najaar van 2017 vindt intensief overleg plaats tussen ZuidasDok, MET, VRA en GVB over de effectuering van de aangevraagde buitendienststellingen. Hiertoe vindt 2-wekelijks overleg plaats onder de noemer OV overleg Zuidas(dok).

In het bijzonder het daadwerkelijk kunnen bieden van de, in het buitendienststellingskader beoogde, aangepaste bediening van station Zuid vormt een uitdaging voor alle partijen gezien de beperkte functionele overlopmogelijkheden ten westen en ten oosten van station Zuid.

Ten westen van het metrostation Amstelveenseweg is tussen beide sporen van de Ringlijn een kruiswissel aangelegd die ook onder het nieuwe metrobeveiligingssysteem CBTC in exploitatie te berijden is. Aan de oostzijde van RAI (dus tussen RAI en Overamstel) is een overloopspoor aangelegd, die het mogelijk maakt om vanuit oostelijke richting op spoor 2 over te lopen naar perron RAI spoor 1 (of omgekeerd). Ten westen van RAI ligt al sinds jaren een overloopspoor om vanaf spoor 2 op Zuid over te lopen naar spoor 1 bij RAI (of omgekeerd). Overige mogelijkheden om van spoor te wisselen tussen de Ringlijn sporen zijn niet aanwezig.

Soorten TBGN's

Voor 2023 staan diverse TBGN's gepland in het eerste en het derde kwartaal. In dit plan wordt ingegaan op één van de geplande TBGN's in het eerste kwartaal.



In het eerste kwartaal zijn de volgende TBGN's gepland:

- A. 14 t/m 16 januari 2023 : TBGN spoor M1 tussen Amstelveenseweg en RAI.
- B. 28 t/m 30 januari 2023: TBGN spoor M2 tussen Amstelveenseweg en RAI, gecombineerd met een afsluiting van de Minervapassage tussen Zuidplein en metro
- C. 11 t/m 13 februari 2023 : TBGN spoor M1 tussen Amstelveenseweg en RAI, gecombineerd met een afsluiting van de Minervapassage tussen metro en trein.**
- D. 25 t/m 27 februari 2023 : Afsluiting Minervapassage tussen beide opgangen van/naar de metro.
- E. 18 t/m 20 maart 2023 : Afsluiting Minervapassage tussen beide opgangen van/naar de metro.

Dit vervangend vervoerplan beschrijft het alternatieve vervoerplan voor de derde geplande TBGN.

Tijdens deze TBGN is de Ringlijn buiten dienst tussen opstel terrein Amstelveenseweg en RAI op het zuidelijke spoor (M1). Verder is de Minervapassage volledig afgesloten tussen de noordelijke metro opgang en de treinsporen.

Het noordelijke spoor (M2) van de Ringlijn is volledig beschikbaar, net als de sporen van de NoordZuidlijn.

De TBGN start op zaterdag 11 februari 2023 om 1.00 uur 's nachts. Vanaf maandag 13 februari 2023 05.00 uur is het spoor weer beschikbaar voor exploitatie.

De teruggave van de sporen, controle veilige berijdbaarheid etc. binnen de periode van de TBGN.

Dit alternatief vervoerplan is onderdeel van de TBGN aanvraag van Zuidasdok.

2 Bestaande lijnvoering en frequenties



Figuur 1: metronet GVB (sinds 3 maart 2019)

Sinds 3 maart 2019 rijdt de Amsterdamse metro als in bovenstaande afbeelding. Tijdens de TBGN is er geen metroverkeer mogelijk over het meest zuidelijke spoor bij Station Zuid.

De metrolijnen 50 en 51 maken hiervan gebruik.

Sinds half maart 2020 rijden de metrolijnen met aangepaste frequenties vanwege Corona.

In het vervoerplan 2023 wordt uitgegaan van de volgende frequenties:

Maandag t/m vrijdag overdag iedere 10 minuten per richting per lijn. Tussen 18.30 uur en circa 20.00 uur wordt iedere 12 minuten per richting per lijn gereden en daarbuiten iedere 15 minuten per richting per lijn.

Op zaterdag en zondag iedere 12 minuten per richting per lijn. Alleen in de vroege ochtend (tot ca 10 uur) en avond (na 20.00 uur) iedere 15 minuten.

3 Alternatieve bediening tijdens TBGN's

Tijdens de TBGN is er geen metroverkeer mogelijk over het meest zuidelijke spoor van Station Zuid. Dit heeft impact op de lijnvoering van metro 50 en 51. Maar omdat het Amsterdamse metronet vervlochten is, heeft dit ook impact op de metrolijnen 53 en 54.

Deze TBGN heeft ook in 2020, in 2021 en in 2022 plaats gevonden. Omdat de overloopsporen geen extra mogelijkheden bieden voor de exploitatie als spoor M1 buiten gebruik is, zal hetzelfde principe qua lijnvoering en frequenties worden gehanteerd. Deze is hieronder beschreven.

3.1 Uitgangspunten

Ten behoeve van dit vervangend vervoerplan zijn twee uitgangspunten geformuleerd:

- 1) De metro rijdt deze gehele TBGN periode onder het beveiligingssysteem CBTC, dat de functionaliteiten biedt welke benodigd is om dit Vervangend Vervoerplan uit te kunnen voeren. Dit is zowel in de simulator als live getest. Eind 2021 en in 2022 heeft dezelfde TBGN plaats gevonden en toen is de voorgestelde metroexploitatie zonder problemen onder CBTC uitgevoerd.
- 2) NS rijdt op de verbindingen Weesp – Schiphol v.v. en Bijlmer – Schiphol v.v. en heeft minimaal 2 sporen beschikbaar. Dit is afgestemd met en toegezegd door NS.

3.2 Lijnvoering en frequenties tijdens TBGN's

Vanwege de lengte van het enkelsporige traject en omdat het beveiligingssysteem pas een metro vanaf Henk Sneevlietweg laat vertrekken als het kruiswissel ten westen van de Amstelveenseweg volledig is vrijgegeven, is het niet mogelijk om een doorgaande verbinding aan te bieden op de Ringlijn. Deze zal tijdens de TBGN de doorgaande metrolijn geknipt worden in een lijn Isolatorweg – Amstelveenseweg (metro 50) en een lijn Amstelveenseweg – Gaasperplas (metro 51) v.v. Gelet op de lengtes van het enkelspoor is de frequentie lager dan normaal.

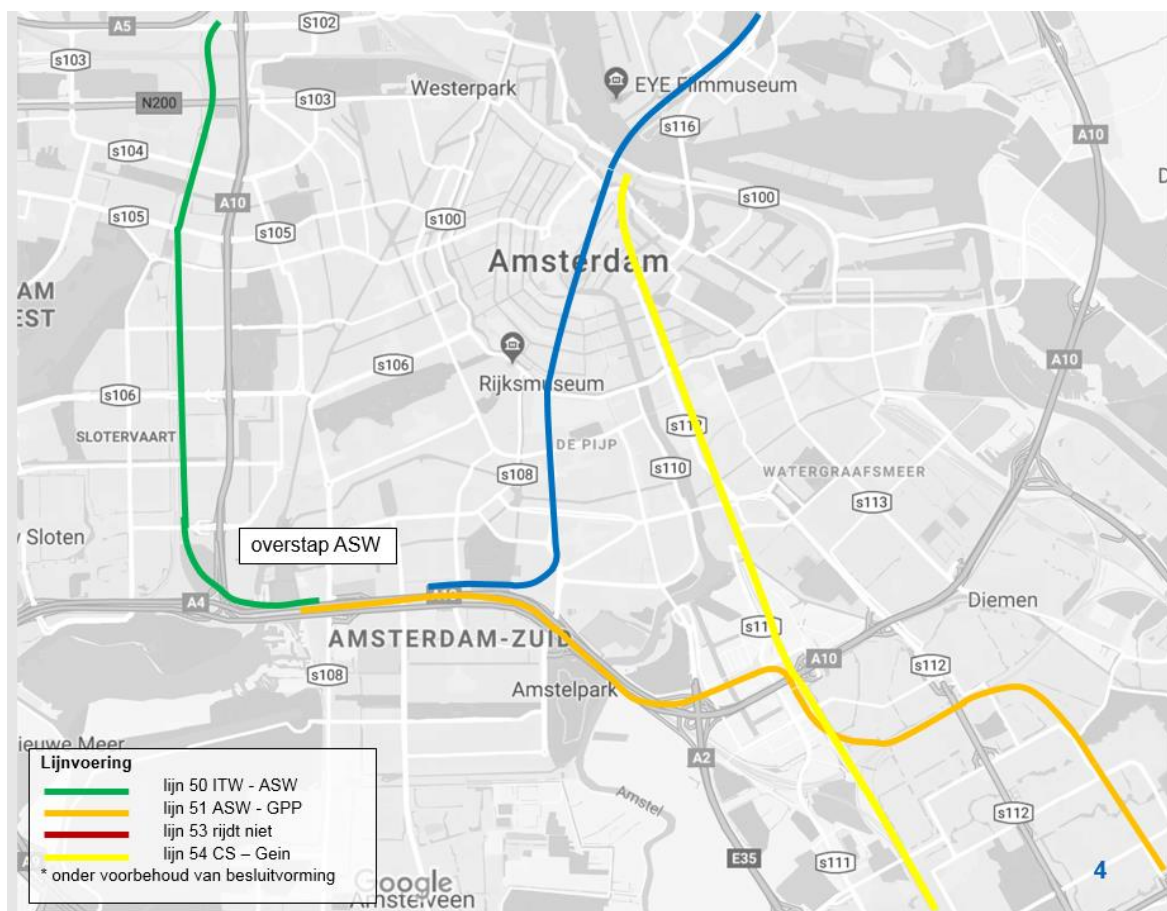
De lijnvoering is identiek als tijdens de vorige TBGN's van spoor 1 tussen Amstelveenseweg en RAI.

Deze lijnvoering is als volgt (zie ook figuur 2):

- | | |
|---|--------------|
| - Lijn 50 Isolatorweg – Amstelveenseweg v.v.: | 5 x per uur |
| - Lijn 51 Amstelveenseweg – Gaasperplas v.v. | 5 x per uur |
| - Lijn 52 onveranderd | |
| - Lijn 53 rijdt niet | |
| - Lijn 54 Centraal Station – Gein v.v. | 10 x per uur |

Het metronet rijdt hierbij ontvlochten. Op station Van der Madeweg vindt zoveel mogelijk een geregelde overstap plaats voor reizigers tussen de Oostlijn en Westtak.

Op zowel zaterdag als zondag wordt de gehele dag dezelfde frequentie geboden op alle metrolijnen. Er vindt geen afschaling plaats aan het eind van de dag of in de vroege ochtend.



Figuur 2: metrolijnvoering tijdens TBGN Zuidas Dok van spoor M1

3.3 Materieelinzet

In beide varianten is de frequentie op de Ringlijn aanzienlijk lager dan in de reguliere situatie. Om toch voldoende capaciteit te bieden aan de reizigers, zal op lijn 50 en 51 met M5 materieel gereden moeten worden. Het overige M5 materieel zal ingezet worden op metrolijn 54, aangevuld met de andere materieeltypen.

Dit betekent dat voorafgaand aan een TBGN de materieelplanning moet worden aangepast, zodat het juiste materieel op de juiste plaats beschikbaar is.

3.4 Capaciteit metro

Om te bepalen of er voldoende capaciteit wordt geboden zijn de reizigersaantallen opgevraagd voor de drukste delen van de verschillende trajectdelen.

Vanwege de Corona problematiek zijn de aantallen reizigers sinds maart 2020 veel lager dan daarvoor. Om toch een goede vergelijking te kunnen maken is nu uitgegaan van de situatie in de weekenden van oktober/november 2019. Deze zijn ca 5% hoger dan de cijfers van januari 2020.

Er is gekeken naar de bezettingscijfers in een weekend in oktober. Hierbij is weer het gemiddelde genomen van alle weekenden van oktober 2019. Hierbij is de zaterdag bepalend. De bezettingscijfers van de zondag zijn ongeveer 75% van de bezetting op zaterdag.

Lijn 50 gemiddelde zaterdag oktober 2019			
HalteOmschrijving	Bezetting	HalteOmschrijving	Bezetting
Henk Sneevlietweg - Amstelveenseweg	8.404	Overamstel - Station RAI	8.538
Amstelveenseweg - Station Zuid	8.686	Station RAI - Station Zuid	7.342
Station Zuid - Station RAI	8.300	Station Zuid - Amstelveenseweg	7.869
Station RAI - Overamstel	8.346	Amstelveenseweg - Henk Sneevlietweg	7.602
Lijn 51 gemiddelde zaterdag oktober 2019			
HalteOmschrijving	Bezetting	HalteOmschrijving	Bezetting
Henk Sneevlietweg - Amstelveenseweg	6.865	Overamstel - Station RAI	8.120
Amstelveenseweg - Station Zuid	7.715	Station RAI - Station Zuid	7.191
Station Zuid - Station RAI	7.826	Station Zuid - Amstelveenseweg	7.573
Station RAI - Overamstel	7.913	Amstelveenseweg - Henk Sneevlietweg	6.704
Totaal (lijn 50 en 51) gemiddelde zaterdag oktober 2019			
HalteOmschrijving	Bezetting	HalteOmschrijving	Bezetting
Henk Sneevlietweg - Amstelveenseweg	15.269	Overamstel - Station RAI	16.657
Amstelveenseweg - Station Zuid	16.400	Station RAI - Station Zuid	14.533
Station Zuid - Station RAI	16.126	Station Zuid - Amstelveenseweg	15.442
Station RAI - Overamstel	16.258	Amstelveenseweg - Henk Sneevlietweg	14.305
Totaal (lijn 50 en 51) MIDDAGSPITS gemiddelde zaterdag oktober 2019			
HalteOmschrijving	Bezetting	HalteOmschrijving	Bezetting
Henk Sneevlietweg - Amstelveenseweg	2.000	Overamstel - Station RAI	2.165
Amstelveenseweg - Station Zuid	2.198	Station RAI - Station Zuid	1.904
Station Zuid - Station RAI	2.129	Station Zuid - Amstelveenseweg	2.038
Station RAI - Overamstel	2.097	Amstelveenseweg - Henk Sneevlietweg	1.845

Ook hierbij dient rekening gehouden te worden met circa 10% afname van het aantal reizigers door de extra overstap en langere reistijd en moeten dus 2198 passagiers (Amstelveenseweg – Station Zuid, het drukste deel) -10% = 1978 passagiers vervoerd worden. Rekening houdend met een inzetnorm van 570 passagiers per M5 metro (het materieel dat ingezet wordt) zijn dus minimaal 4 ritten per uur per richting benodigd. Er worden 5 geboden.

Vanwege Corona is het aantal reizigers in januari 2023 naar verwachting lager dan waarmee nu gerekend is. Maar ook al zou dit niet het geval zijn, dan voldoet nog de geboden frequentie.

Ook op de overige delen van het metronet wordt de frequentie aangepast.

Zo zal op het traject Van der Madeweg – Gaasperplas (met de hoogste bezetting tussen Van der Madeweg en Venserpolder) 5 ipv 6 tot 7,5 keer per uur gereden worden.

De maximale bezetting is op dit trajectdeel in op de zaterdagmiddag in oktober/november. Er worden dan 1582 reizigers vervoerd in het drukste uur in de drukste richting. Gelet op de inzet van M5 materieel met een inzetnorm van 570 passagiers per metro is dit prima te vervoeren met een frequentie van 5 ritten per uur.

Tenslotte is het aantal reizigers nagegaan op het trajectdeel Centraal Station – Gein v.v. Hier wordt overdag 10 keer per uur per richting gereden, terwijl er normaal 15 ritten plaats vinden.

De zaterdagmiddag in oktober is dan het drukste. Dan worden 4651 reizigers in het drukste uur in één richting vervoerd. Er zouden dan (rekening houdend met minimaal de helft M5 materieel, aangevuld met 3 gekoppelde voertuigen S1/S2 of CAF met een inzetnorm van 416 tot 570 passagiers per metro) 9,5 metro's per richting in het drukste uur benodigd zijn. 10 ritten per uur per richting bieden hiervoor voldoende capaciteit om aan de inzetnorm te voldoen.

De voorgestelde frequenties (ritten per uur per richting) zijn dus als volgt:

	zaterdag			zondag		
	-10.00	9.00- 21.00	21.00-	- 10.00	10.00- 21.00	21.00-
50 Isolatorweg-Henk Sneevlietweg	5	5	5	5	5	5
51 Zuid - Gaasperplas	5	5	5	5	5	5
54 Centraal Station - Gein	10	10	10	10	10	10

3.5 Aangepaste routes bus

Vanwege de afsluiting van de Minervapassage tussen het Zuidplein en de zuidelijke metro op-/afgang is de bereikbaarheid voor de onderlinge uitwisseling tussen bus en tram enerzijds en metro en trein anderzijds aanmerkelijk slechter. De overstap van tram op trein en omgekeerd is wel al verzekerd op de Parnassusweg.

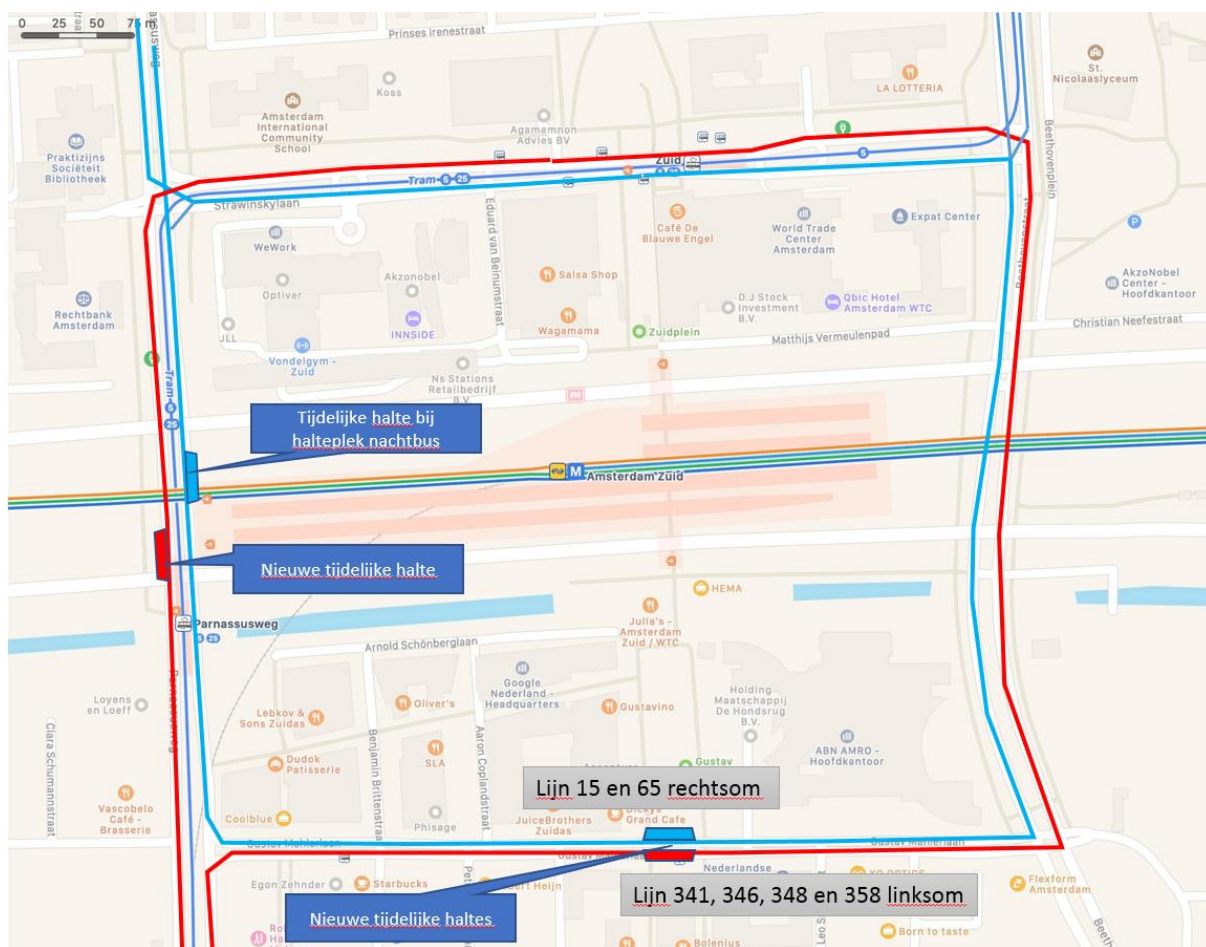
Om een betere overstap van bus en tram op de metro v.v. te bieden en de bus beter op de trein te laten aansluiten, zal tijdens dit TBGN weekend de buslijnvoering aangepast worden. De buslijnen 15 en 65 zullen een extra rondje Beethovenstraat – Gustav Mahlerlaan – Parnassusweg rijden en extra halteren op de G. Mahlerlaan bij het G. Mahlerplein en op de Parnassusweg bij de bestaande nachtbushalte onder de A10. Op die manier wordt zowel voor de bussen als voor een eventuele overstap van tram op metro een alternatief geboden.

Wel houdt dit in dat deze beide lijnen op de Strawinsky laan alleen in oostelijke richting rijden en daar halteren. Voor de passagiers van bus 15 richting Sloterdijk en voor de passagiers van bus 65 naar Zuid is de route dus langer.

In totaal is er ca 5 minuten extra rijtijd gemoeid met deze omleiding.

Bus 62 zal in beide richtingen een extra halte aandoen op de Parnassusweg nabij de opgang van de treinperrons.

Niet alleen de GVB lijnen rijden om. Ook de Connexxionlijnen rijden om. In plaats van via de Boelelaan midden rijden deze lijnen vanaf de Boelelaan west via de Parnassusweg naar de G. Mahlerlaan en vervolgens via de Beethovenstraat naar de Strawinskylaan. Ook Connexxion krijgt twee extra haltes; één op de Gustav Mahlerlaan bij het G. Mahlerplein en één op de Parnassusweg onder het viaduct van de A10 in zuidelijke richting.



Figuur 3: aangepaste buslijnvoering met tijdelijke haltes tijdens afsluiting van een deel van de Minervapassage

4 Evenementen en reizigersaantallen

Het zijn onzekere tijden. Sinds het voorjaar van 2022 vinden weer grote evenementen plaats. Het is onduidelijk wat de effecten van Corona zijn op evenementen in januari 2022. Op dit moment zijn er geen geplande evenementen tijdens de TBGN.

Het aantal reizigers is de afgelopen maanden gestaag gestegen. Op dit moment (juni 2022) vervoeren we ongeveer 82% van het aantal reizigers in een vergelijkbare periode voor Corona.

Het is onduidelijk hoe Corona zich zal ontwikkelen en wat daarmee de impact is op de reizigersstromen.

De verwachting is dan ook dat tijdens de TBGN's ook het verwachte aantal reizigers vervoerd kan worden.

5 Kosten

De kosten voor deze TBGN's bestaan conform de leidraad TBGN Metro uit voorbereidingskosten en operationele kosten. De kosten zijn nu nog gebaseerd op het prijspeil 2022 en zullen worden geïndexeerd naar 2023.

De belangrijkste componenten betreffen:

- Extra inzet verkeersleiding
- Extra kosten busexploitatie vanwege de langere route van bus 15 en 65
- Opstellen nieuwe planproducten (zoals wagenlopen en dienstverdelingen)
- Communicatie
- Inzet verwijzers.

Daarnaast zijn er voorbereidingskosten, die ook de uren dekken van deelname aan het twee wekelijkse OV overleg Zuidas(dok). Deze zijn over het eerste half jaar van 2023 al in een eerder alternatief vervoerplan in rekening gebracht.

Ook het opstellen van de nieuwe planproducten is al in andere alternatieve vervoerplannen berekend. Daardoor zijn de kosten voor deze TBGN naar verhouding lager.

In totaal is voor deze TBGN een bedrag van € 32.010,- benodigd, zie de tabel op de volgende pagina.

Zuidasdok heeft aangegeven hiermee akkoord te gaan.

Kostenraming t.b.v. inzet voor TBGN Zuidasdok metrospoor M1 (11 en 12 februari 2023)

GVB Exploitatie BV

opbouw conform TBGN Leidraad Metrospoor 2.0

excl BTW, prijspeil **2022**; op basis van regie, werkelijke kosten op basis van nacalculatie
versie 1

totaal per post

1. Vervangend vervoer

€ 6.468

extra inzet verkeersleiding
langere route pendelbus

2a. Inkomstenderving Concessiehouder (GVB)

n.v.t.

2b. Overige [variabele] kosten Concessiehouder (backoffice; GVB)

€ -

Aanpassen/opstellen dienstregeling overige metrolijnen
Bewerking en export data t.b.v. reizigersinformatiesystemen en app's

3. Communicatie [reizigerscommunicatie]

€ 25.542

Reizigersinformatie m.b.t. gewijzigde lijnvoering en dienstregeling
Verwijzers/servicemedewerkers

Totalen

€ 32.010

totaal

totaal kosten TBGN (januari 2023)

€ 32.010