



Datum 10 oktober 2024

Onderwerp Evaluatie inkorting lijn 41

Evaluatie inkorting lijn 41

Inleiding

Op 12 oktober 2023 heeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam het Vervoerplan 2024-I vastgesteld. In de nasleep van de Covid-19-pandemie kampt GVB met een aanhoudend personeelstekort. Hierdoor was het noodzakelijk om het productieniveau in dit Vervoerplan te verlagen. Het uitgangspunt was zoveel mogelijk ingrijpende netwerkaanpassingen voorkomen, de negatieve impact op reizigers beperken en kwetsbare gebieden zoveel mogelijk ontzien.

Er zijn vooraf 3 scenario's opgesteld; (1) frequentieverlaging op alle lijnen, (2) frequentieaanpassingen met uitzondering van kwetsbare gebieden en (3) sommige lijnen een inkorting en enkele lijnen een frequentieverlaging. De Vervoerregio, gemeente Amsterdam en GVB hebben gezamenlijk gekozen voor [het meest effectieve scenario](#) (3), een combinatie van frequentieverlaging op bus- en tramlijnen en op sommige lijnen een inkorting als er voldoende alternatieven voor de reizigers beschikbaar zijn.

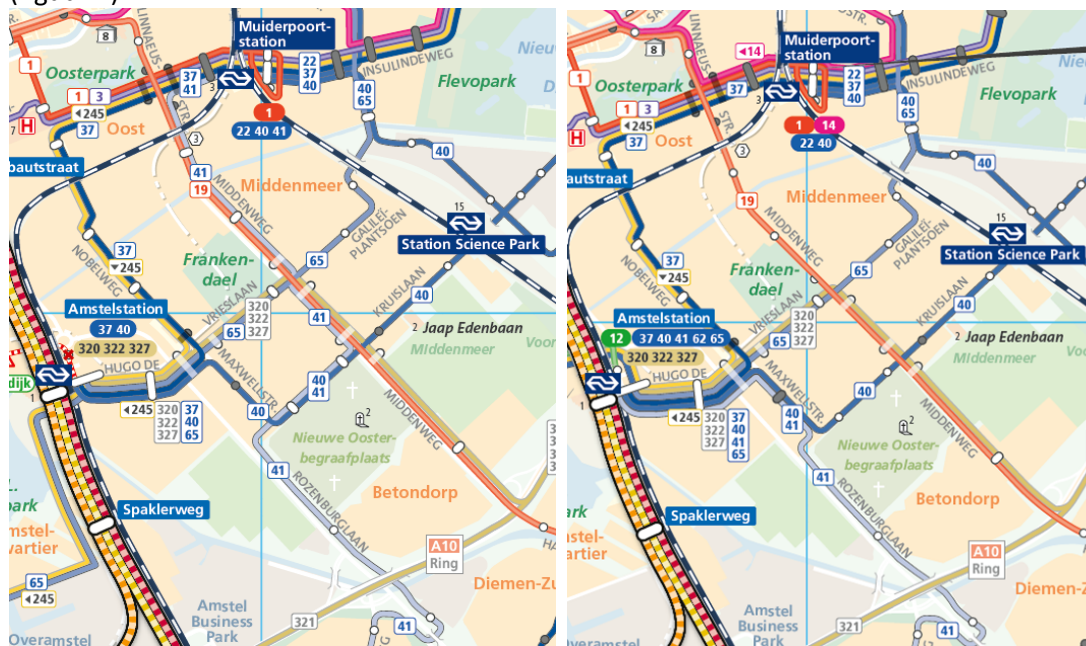
Als gevolg hiervan zijn in het Vervoerplan 2024-I diverse maatregelen doorgevoerd. Voor tram en voor bus. Voor bus hadden deze maatregelen betrekking op lijn 41, 43 en 65. Hierbij is voor lijn 41 geen halte komen te vervallen, want alle haltes waar lijn 41 nu niet meer komt worden nog aangedaan door andere lijnen. Door het inkorten van deze lijn en daarmee het laten vervallen van de haltes Pekelharingstraat t/m Muiderpoortstation kan lijn 41 met minder personeel worden gereden. Voor lijn 43 en 65 is de situatie iets anders. Voor lijn 43 is er één halte komen te vervallen en voor lijn 65 zijn er drie haltes komen te vervallen. Op dit moment wordt er ook door andere lijnen niet gehalteerd op deze vervallen haltes. Ondanks het vervallen van deze haltes worden deze gebieden voldoende ontsloten door andere omliggende haltes binnen acceptabele loopafstand. Door de wijzigingen is er minder uitval van bussen en kan GVB daarmee een betrouwbare dienstregeling rijden voor de reiziger.

Kern

Het inkorten van lijn 41 heeft een duidelijk effect gehad op het totaal aantal reizigers op buslijn 41. De inkorting van lijn 41 heeft geleid tot een gemiddelde reistijdtoename van ongeveer 12 minuten; afhankelijk van de herkomst-bestemming van de reiziger kan de reistijd korter of langer zijn. Daarentegen is het totaal aantal reizigers in Zuidoost niet gedaald en ziet GVB zelfs dat de reizigersaantallen in het gebied Zuidoost met 2,9% is toegenomen. Deze toename is vooral te zien op de modaliteit Metro. Aanvullend bestaat er ook een mogelijkheid dat door de wijzigingen op buslijn 41 en op de andere lijnen enkelen ervoor hebben gekozen niet meer te reizen met het openbaar vervoer. Deze data is echter niet beschikbaar.

Wijzigingen op lijn 41

Voorheen reed lijn 41 tussen station Holendrecht en het Muiderpoortstation via Amsterdam Zuidoost, Duivendrecht en Amsterdam Oost. Na de aanpassing is het deel tussen Duivendrecht en het Muiderpoortstation vervallen en vervangen voor een route tussen Duivendrecht en het Amstelstation (figuur 1).



Figuur 1: Oude situatie lijn 41 (links) en situatie lijn 41 onder vervoerplan 2024 (rechts)

Op het vervallen deel van de route rijdt lijn 41 parallel aan onder andere lijn 19 en de wijk blijft ook ontsloten door de buslijnen 37 en 65 (zie figuur 2).

tram 19

bus 37

bus 65



Figuur 2: Ontsluitende lijnen Amsterdam Oost

Reizigerseffect na de inkorting

Als gevolg van de routeaanpassing is het totale aantal reizigers op lijn 41 afgenomen. Dit is een logisch gevolg van de kortere route, waardoor de lijn minder haltes heeft. Daarnaast is het aannemelijk dat reizigers tussen Duivendrecht en bestemmingen als de Dappermarkt en winkelcentrum Oostpoort, andere verbindingen zijn gaan gebruiken.

In de periode januari t/m juli 2024 is het aantal reizigersritten op lijn 41 met 22% afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2023. Per dag gaat het dan om een afname van 1.000 tot 1.300 reizigersritten (reisdeel) op lijn 41. In dezelfde periode is het totaal aantal reizigersritten voor GVB-bus met 2,5% afgenomen. Het is aannemelijk dat reizigers ervoor hebben gekozen de reis anders te maken. Aanvullend is het mogelijk dat enkelen ervoor hebben gekozen niet meer met het ov te reizen. Uit de data kunnen we niet achterhalen waar deze reizigers naartoe zijn gegaan, omdat de aantallen te klein zijn. GVB heeft getracht dit toch te analyseren. De uitkomst hiervan staat hieronder beschreven.

Reizigerseffect in Zuidoost en het gebied waar lijn 41 is vervallen

GVB heeft op basis van de beschikbare reizigersdata onderzocht wat het effect is geweest van de inkorting van lijn 41 op reizen tussen de haltes op een deel van de route in Zuidoost en de haltes waar lijn 41 is vervallen. Dit is gedaan met reizigersdata van de maanden maart, april en mei 2024.

Op basis van de data is er sprake van een gemiddelde reizigersafname van ruim 40% voor alle bushaltes in dit deel van Zuidoost. Daarentegen is het aantal reizen naar de halte 'Linnaeusstraat' flink toegenomen, dit is een halte van de alternatieve lijnen 1 en 37. In combinatie met metrolijn 53 is dat een van de snellere alternatieven richting Amsterdam Oost. Het lijkt er dus op dat reizigers voor deze alternatieve route kiezen. Echter, de toename op halte Linnaeusstraat is onvoldoende om de reizigersafname op de andere haltes teniet te doen. Dat duidt erop dat reizigers ook voor andere alternatieven kiezen. Dit kunnen zowel alternatieven zijn van GVB als van andere vervoerders. Zo is de trein naar Muiderpoort een goed alternatief. Ook kunnen reizigers gebruikmaken van de metro of de streekbuslijnen die halteren op de Middenweg.

Om een beeld te krijgen van wat de invloed van de wijziging is geweest op het totaal aantal instappers (los van de bestemming), is ook gekeken naar het aantal instappers in een redelijk afgebakend gebied: het deel van Zuidoost ten oosten van de Gooiseweg. Per halte is het aantal instappers in maart, april en mei van 2024 vergeleken met dezelfde periode een jaar eerder; toen lijn 41 nog de oude route reed. Het aantal instappers is in het gebied met 2,9% toegenomen (van 10.600 naar 10.900 gemiddeld per dag). Op de bushaltes is het aantal reizigers met ongeveer 30 per dag afgenomen, het aantal metroreizigers is met ongeveer 340 reizigers per dag toegenomen. Met name op de metrostations is sprake van een duidelijke groei van het aantal reizigers. Daarbij moet opgemerkt worden dat het bij de metrohaltes gaat om een veel groter aantal reizigers dan op de bushaltes. Een relatief forse afname op een individuele bushalte van lijn 41, vertaalt zich in een kleine toename van het aantal reizigers op een metrohalte. Daarbij kunnen natuurlijk ook andere factoren van invloed zijn op een groei of daling van het aantal reizigers. Dergelijke fluctuaties komen vaker voor bijvoorbeeld bij een veranderende weersituatie, mensen reizen meer met de metro bij periodes van regen bijvoorbeeld. De conclusie voor dit specifieke gebied is dat het aantal reizigers niet significant lager is geworden. Tot slot zijn alleen GVB-reizen naar en van treinstations te zien in de data, dus als een deel van de reis met de trein is gedaan dan is dit niet in zijn totaal te zien.

Dus enerzijds is er sprake van een afname van de busreizen vanuit Zuidoost naar de haltes in Amsterdam Oost, maar anderzijds is er geen afname van het totaal aantal reizigers vanuit Zuidoost naar Amsterdam Oost. Mogelijk komt dit doordat voor veel reizigers de trein vanaf station Bijlmer, Duivendrecht of Amstel een alternatief is.

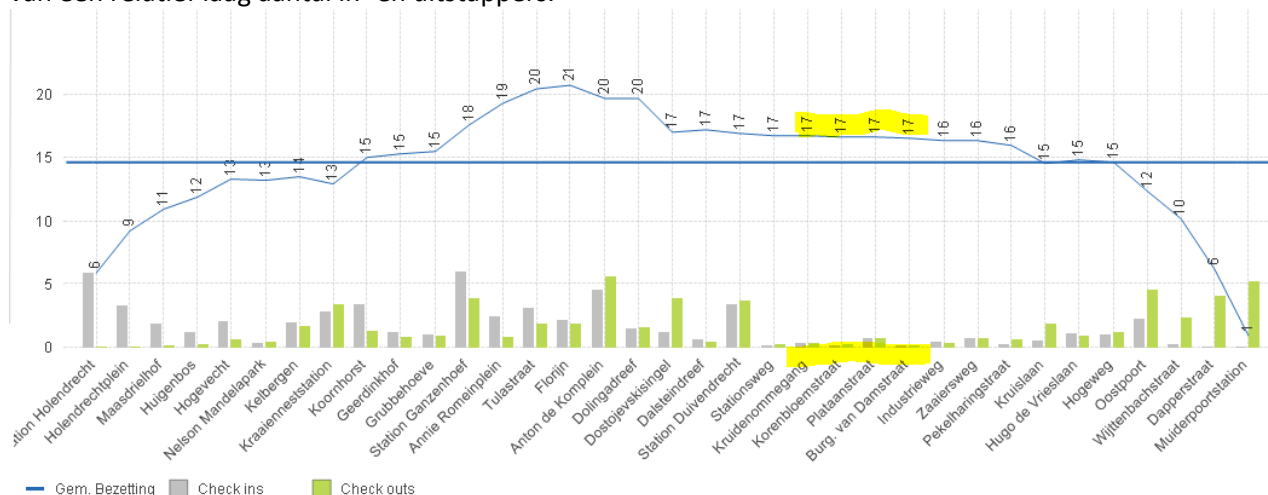
Reistijd

De wijziging van lijn 41 heeft voor een deel van de reizigers tot gevolg dat de reistijd langer is geworden naar bijvoorbeeld de Dappermarkt. Op basis van de werkelijk gerealiseerde reistijden is de extra reistijd, voor reizigers die eerst gebruik maakten van de langere route van lijn 41, met gemiddeld 12 minuten toegenomen. Dit betreft de tijd tussen de eerste incheck van een reis en de uitcheck aan het einde van de reis. De eventuele overstaptijd zit hier bij in. Met de disclaimer dat de reistijd langer of korter kan zijn afhankelijk van de herkomst-bestemming van de reiziger, met een maximum van 45 minuten. Omdat alle haltes nog bediend worden door één of meerdere lijnen, zijn er voor elke reis meerdere alternatieven. Afhankelijk van welke reis men maakt, kan dit een overstap en een langere reistijd betekenen. GVB kan alleen op basis van de eigen data een inschatting maken van het algemene effect van de inkorting. Het is niet mogelijk voor individuele reizigers inzichtelijk te maken welk alternatief is gekozen. GVB heeft geen data beschikbaar hierover, omdat OV-chipkaartnummers niet individueel gevolgd kunnen worden. Daarnaast is het aannemelijk dat reizigers voor de trein kiezen, hierover heeft GVB geen data, omdat dit een andere vervoerder is.

Duivendrecht

De route van lijn 41 loopt dwars door Duivendrecht. In de woonkern zijn vier bushaltes. Daarnaast wordt Duivendrecht ontsloten door drie metrohaltes en station Duivendrecht. Met de aanpassing van lijn 41 is de route binnen Duivendrecht niet aangepast. Het aantal instappers op de bushaltes van lijn 41 in Duivendrecht (Kruidenommegang tot en met Burg. van Damstraat) is met circa 5% afgenomen: van circa 155 naar circa 147 gemiddeld per dag. Dat komt neer op ongeveer 8 tot 10 reizigers per dag minder.

In de onderstaande grafiek is de gemiddelde bezetting op werkdagen voor de richting Muiderpoortstation aangegeven van de oude route. De haltes in de kern van Duivendrecht zijn geel aangegeven. Op deze haltes is het aantal in- en uitstappers gering ten opzichte van de andere haltes op de lijn. Lijn 41 heeft vooral doorgaande reizigers op dit deel van de route. Ook al voor de inkorting van lijn 41 was er sprake van een relatief laag aantal in- en uitstappers.



Het is niet aan te tonen of deze reizigers, die nu niet meer met lijn 41 reizen, hebben gekozen voor een alternatief via een metrolijn. Het aantal instappers op de metrolijnen rondom Duivendrecht is vele malen groter dan het aantal busreizigers. De absolute afname van het aantal busreizigers is, ten opzichte van het aantal reizigers bij de metro, daarvoor te gering.



Hoewel het aantal reizigers vanuit Duivendrecht relatief gering is, kan de impact op persoonlijk niveau natuurlijk wel groot zijn. Voor bijvoorbeeld een bestemming als de Oosterbegraafplaats is het alternatief of lopen vanaf de halte Lorentzstraat of overstappen op lijn 40.

Een groot deel van de reizigers van lijn 41 stapt in of uit op station Duivendrecht. Op dit station is het aantal instappers op lijn 41 met bijna 30% afgenomen (van circa 350 naar 250 gemiddeld per dag). Dit betreft met name reizigers tussen Amsterdam Oost en station Duivendrecht (om verder te reizen met trein en metro; exacte aantallen zijn niet bekend). Logische verwachting is dat deze reizigers nu via het Amstelstation reizen.

Impact op lijn 43 en 65

Tegelijk met de aanpassing van de route van lijn 41, zijn ook de routes van de lijnen 43 en 65 aangepast. In de oude route reed lijn 65 vanaf het Javaeiland via de Indische Buurt en het Amstelstation naar Station Zuid. In de nieuwe route is lijn 65 tussen Station Zuid en het Amstelstation vervallen. De route is hierbij ongeveer gehalveerd. Ook deze aanpassing heeft een groot effect gehad op het aantal reizigers. Het aantal reizigers is met circa 50% afgenomen: van gemiddeld 6.200 per dag naar 3.100 per dag (instappers per dag, maart/april/mei, 2023/2024).

Lijn 43 rijdt tussen het Centraal Station en het Oostelijk Havengebied. Voorheen reed de lijn via de Kattenburgerstraat en de Prins Hendrikkade. De route is verkort door vanaf het Centraal Station direct via de Piet Heinkade naar het Javaeiland te rijden. Het aantal reizigers is hierdoor met circa 30% afgenomen: van gemiddeld 2.100 per dag naar 1.400 per dag (instappers per dag, maart/april/mei, 2023/2024).

Conclusie

Het inkorten van lijn 41 heeft een duidelijk effect gehad op het totaal aantal reizigers op lijn 41. Het verdwijnen van de rechtstreekse verbinding – naar bijvoorbeeld winkelgebied Oostpoort en de Dappermarkt, maar ook de scholen in de omgeving van station Muiderpoort – heeft tot gevolg gehad dat er minder reizen met GVB gemaakt worden tussen Zuidoost en Oost. De gemiddelde toename van de reistijd is ongeveer 12 minuten; inclusief een eventuele overstap. Het totaal aantal reizigers in Zuidoost is daarentegen gestegen.

Het doel van de aanpassingen, waar het inkorten van lijn 41 onderdeel van is, was het beperken van de personele capaciteit die nodig is voor de totale busnetwerk. Concreet heeft de aanpassing van lijn 41 tot een besparing van ongeveer 4 buschauffeurs geleid. Dat lijkt op het geheel van GVB niet zo'n groot verschil. Maar samen met de andere aanpassingen uit het Vervoerplan 2024-I, waarbij ook andere buslijnen te maken hebben gehad met een afschaling of inkorting, is in totaal een grotere personele besparing bereikt om met het beperkt aantal personeel een dienstregeling uit te kunnen voeren.

Ook medio 2024 zijn deze buschauffeurs nog heel hard nodig, daardoor hebben ogenschijnlijk kleine aantallen direct een waarneembaar effect voor de reiziger. Elk van de aanpassingen, waaronder de inkorting op lijn 41, is daardoor van cruciaal belang om de stad bereikbaar te houden. Zonder deze maatregelen bestaat er een risico dat kwetsbare gebieden binnen Amsterdam helemaal zonder openbaar vervoer komen te zitten. Enkele buschauffeurs meer of minder maken in deze tijd van personeelskrapte het verschil.



Vooruitblik 2025 en verder

Ondanks dat dit een evaluatie betreft vinden wij het belangrijk om u ook alvast een doorkijk te geven richting 2025 en verder.

De Vervoerregio en GVB zijn op dit moment bezig met de afronding van het vervoerplan voor het jaar 2025. Hierbij hebben we onderzocht of dit het moment is waarop de volledige route van lijn 41 terug gebracht kon worden. Dit is helaas nog niet mogelijk.

Naast buslijn 41 zijn er nog andere relevante ontwikkelingen waar we in 2025 rekening mee moeten houden. Zo worden er op IJburg II nieuwe woningen opgeleverd. Deze woningen zijn nu nog niet ontsloten door het openbaar vervoer. Volgens de concessie afspraken is er nu een grens bereikt van het aantal woningen waardoor ook hier openbaar vervoer verzorgd moet worden. Helaas blijkt nu dat GVB nog niet over voldoende buschauffeurs beschikt om deze opgave te realiseren zonder wijzigingen elders in het busnetwerk door te voeren. Dit betekent dat er geen capaciteit is om een buslijn op te schalen. Dit geldt ook voor alle andere lijnen die zijn ingekort of afgeschaald. Hierdoor is het in 2025 nog niet mogelijk om de inkorting van buslijn 41 ongedaan te maken.

Tevens starten er in 2025 werkzaamheden op de Middenweg, een belangrijke straat in het ingekorte traject van buslijn 41. Deze werkzaamheden duren naar verwachting van juni 2025 tot en met september 2026. Hierdoor is het fysiek onmogelijk dat bus 41 bij het ongedaan maken van de inkorting in deze periode exact de oude route volgt. Bij een eventuele terugkeer zou er voor de duur van de werkzaamheden een alternatieve route gereden moeten worden.

Daarnaast werken de Vervoerregio en GVB aan de nieuwe concessie. Hierbij is het aan GVB om een nieuw lijnennet te ontwerpen. Het kan zijn dat dit lijnennet er anders uit gaat zien dan het huidige lijnennet, maar dat is op dit moment nog niet bekend. Dit kan een impact hebben op de lijnvoering van lijn 41. GVB heeft nadrukkelijk aandacht voor een directe verbinding tussen Duivendrecht en de Dappermarkt en station Muiderpoort. Hierover zal op een later moment meer bekend over worden.

Bijlage 1: Klantreacties lijn 41

Bij GVB zijn 16 klantreacties ontvangen over lijn 41, dit is over de periode vanaf de inkorting tot september 2024. Uit deze reacties blijkt dat twaalf reizigers het heel vervelend vinden dat lijn 41 een aangepaste route rijdt en dat er behoefte is aan duidelijke communicatie. Zes reizigers gaven concreet aan dat zij behoefte hadden aan meer informatie over alternatieven. Geen van de reizigers gaf aan dat zij door het wegvallen van de bus niet meer konden reizen, maar twee reizigers gaven aan dat de langere reistijd en overstap een forse fysieke uitdaging is.

GVB neemt deze signalen serieus, en werkt separaat aan het verbeteren aan reisinformatie. GVB blijft nauwgezet de klantreacties monitoren, de klantenservice is en blijft beschikbaar voor reizigers om aanvullende informatie en alternatieve reismogelijkheden op te vragen.