



**Alternatief vervoerplan
TBGN metrospoor M1 Zuidasdok
19 aug 01.00 uur t/m 28 aug 2023 05.00 uur**

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	9
5	Kosten	10

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 overloopmogelijkheden 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, derde en vierde kwartaal. In dit plan wordt ingegaan op één van de geplande TBGN's in het derde kwartaal.



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

- A. 1 t/m 3 juli 2023: TBGN spoor M1 tussen Amstelveenseweg en RAI.
- B. 19 t/m 28 augustus 2023 : TBGN spoor M1 tussen Amstelveenseweg en RAI.**
- C. 9 t/m 11 september 2023: TBGN spoor M2 tussen Amstelveenseweg en RAI.
- D. 23 t/m 25 september 2023: TBGN spoor M2 tussen Amstelveenseweg en RAI.

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

Tijdens deze TBGN is het meest zuidelijke metrospoor van de Ringlijn (M1) buiten dienst tussen Amstelveenseweg en RAI.

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

De TBGN start op zaterdag 19 augustus 2023 om 1.00 uur 's nachts. Vanaf maandag 28 augustus 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.

In augustus 2023 wordt conform de zomerdienstregeling gereden.

In deze zomerdienstregeling 2023 wordt uitgegaan van de volgende frequenties:

Maandag t/m vrijdag overdag iedere 12 minuten per richting per lijn. In de vroege ochtend tot ca 7.00 uur en na circa 20.00 uur wordt iedere 15 minuten per richting per lijn gereden.

Op zaterdag en zondag iedere 15 minuten per richting per lijn. Dit geldt in de gehele exploitatieperiode.

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, 2021 en 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.

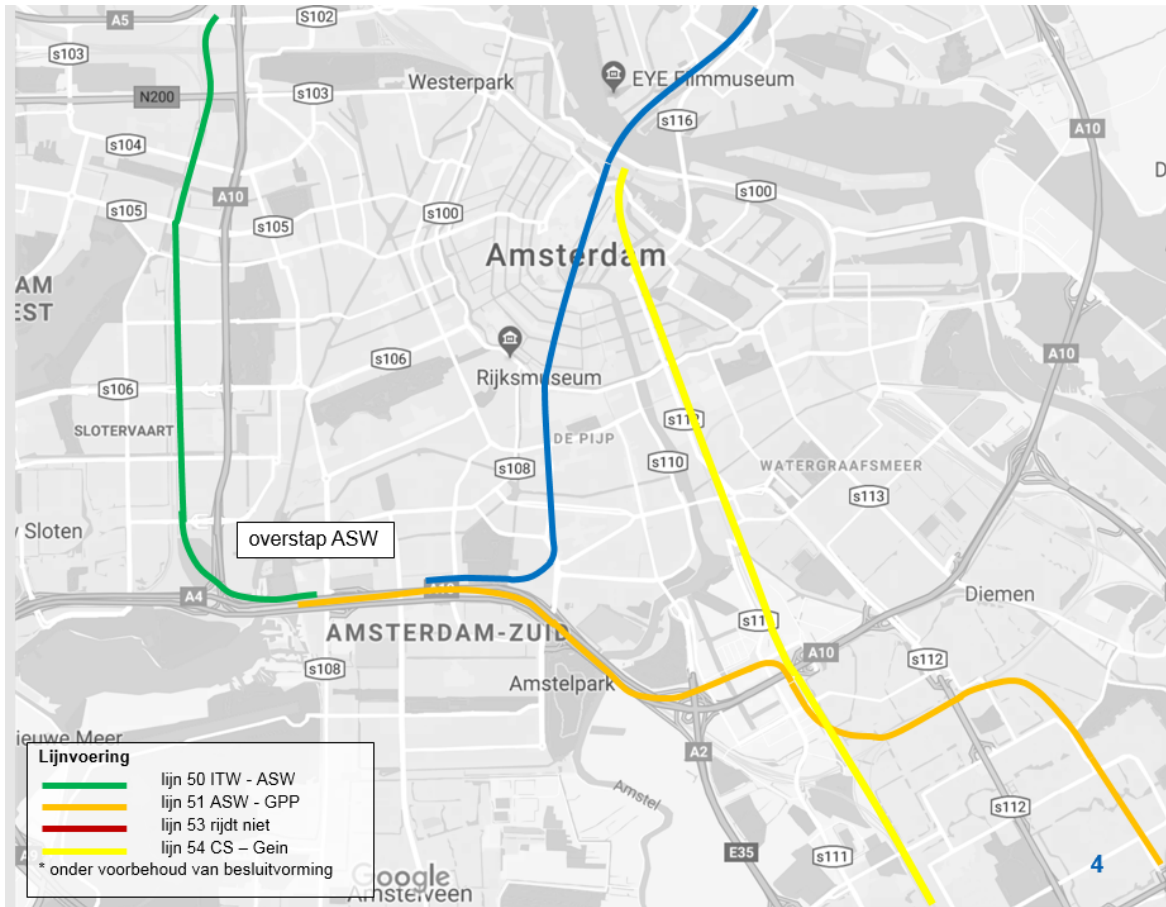
De lijnvoering is identiek als tijdens de vorige TBGN's van spoor 1 tussen Amstelveenseweg en RAI.

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 maandag t/m vrijdag, 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, maar minimaal met drie gekoppelde metrovoertuigen.

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

Om te bepalen of er voldoende capaciteit wordt geboden is gekeken naar de reizigersaantallen op de drukste delen van de verschillende trajectdelen.

Deze liggen 10-25% lager dan de aantallen buiten de zomerperiode. We stellen nu voor dezelfde frequenties te rijden als in het najaar van 2022 of de winter van 2023. Daarom wordt voldoende capaciteit geboden, zelfs op de door-de-weekse dagen. Zelfs in die periode liggen de reizigersaantallen 5-10% onder die van de drukste perioden op zaterdag in het najaar.

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

	Maandag t/m vrijdag			zaterdag			zondag		
	-7.00	7.00-20.00	20.00-	-9.00	9.00-20.00	20.00-	-10.00	10.00-20.00	20.00-
50 Isolatorweg- Amstelveenseweg	5	5	5	5	5	5	5	5	5
51 Amstelveense- weg - Gaasperplas	5	5	5	5	5	5	5	5	5
54 Centraal Station - Gein	10	10	10	10	10	10	10	10	10

4 Evenementen en reizigersaantallen

Op dit moment is er nog onvoldoende duidelijk over evenementen tijdens de TBGN. In de Johan Cruijff Arena en Afas live zijn nog geen evenementen gepland. In de Ziggo Dome zijn op zaterdag 26 en zondag 27 augustus optredens van Céline Dion. Naar verwachting zijn dit ongeveer 17.000 bezoekers per dag.

De verwachting is dat deze aantallen bezoekers vervoert kunnen worden.

Verder groeit het aantal reizigers in de afgelopen maanden gestaag gestegen. Op dit moment (december 2022) vervoeren we ongeveer 84% 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 gebaseerd op het prijspeil 2023.

De belangrijkste componenten betreffen:

- Extra inzet verkeersleiding
- 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). Hierin zijn ook de kosten van functioneel beheer meegenomen voor aanpassen van de metro lijnvoering.

Deze voorbereidingskosten staan los van het aantal TBGN's. Daarom is nu uitgegaan van de totale voorbereidingskosten tussen januari en juni 2023.

In totaal is voor deze TBGN een bedrag van bijna € 59.000,- benodigd, zie de tabel op de volgende pagina. De kosten voor projectmanagement in de tweede helft van 2023 zijn al opgenomen in het alternatief vervoerplan van de TBGN van metrospoor M1 in juli 2023.

Zuidasdok heeft aangegeven hiermee akkoord te gaan.



Kostenraming t.b.v. inzet voor TBGN Zuidasdok metrospoor M1 (19 t/m 29 augustus 2023)

GVB Exploitatie BV

opbouw conform TBGN Leidraad Metrospoor 2.0

excl BTW, prijspeil 2023; op basis van regie, werkelijke kosten op basis van nacalculatie versie 1

	totaal per post
1. Vervangend vervoer	€ 16.523
extra inzet verkeersleiding	
2a. Inkomstenderving Concessiehouder (GVB)	n.v.t.
2b. Overige [variabele] kosten Concessiehouder (backoffice; GVB)	€ 8.200
Aanpassen/opstellen dienstregeling overige metrolijnen Bewerking en export data t.b.v. reizigersinformatiesystemen en app's	
3. Communicatie [reizigerscommunicatie]	€ 34.158
Reizigersinformatie m.b.t. gewijzigde lijnvoering en dienstregeling Verwijzers/servicemedewerkers	
Totalen	
totaal	€ 58.881
totaal kosten TBGN (augustus 2023)	€ 58.881