

VERSLAG: RAADSSESSIE AMSTELVEEN**Algemene informatie**

Locatie	Gemeentehuis Amstelveen
Datum	14 mei 2025
Tijdstip	18:30-19:30

Doel

- Informeren over **waarom** ontvlechten van de metrolijnen nodig is. Tegen welke problemen lopen we nu (of in de toekomst) aan en hoe zorgt ontvlechten ervoor dat dit niet gebeurt.
- Concreet** informeren over de situatie nu en in de toekomst: hoe vaak rijdt de metro na de ontvlechting? Voor hoeveel meer reizigers is er ruimte? **Hoe hebben bewoners en organisaties in de dialooggronden gereageerd?**
- Suggesties, advies, reacties ophalen voor hoe de plannen voor de varianten te verrijken: wat is er belangrijk?

Doelgroep

In deze fase betrekken we de regioraad van de Vervoerregio, raadsleden: commissies verkeer & vervoer en bestuurders (portefeuillehouders verkeer en vervoer) van gemeenten en stadsdelen.

Opzet

De sessie had de volgende vorm:

Een **plenaire presentatie** waarin de VRA de noodzaak voor ontvlechten toelichtte en de GVB door middel van een video toelichtte wat er gaat veranderen t.o.v. van de situatie nu: hoeveel vaker, hoeveel meer reizigers, de metro blijft overal stoppen etc. Vervolgens werden de **resultaten uit het dialoogtraject** tot nu toe toegelicht. Wat is er tot nu toe opgehaald? Vervolgens gingen we **plenair het gesprek aan** om **meningen en suggesties** van de deelnemers op te halen rondom de varianten en thema's.

Reacties

Vragenlijst

Vraag: Is de vragenlijst vooral ingevuld door mensen die de metro gebruiken? Er zijn ook mensen die de metro niet gebruiken. Hoe kijken jullie naar wie het heeft ingevuld (of niet), en hoe worden deze belangen meegenomen?

Antwoord: Het is met name ingevuld door mensen die de metro gebruiken, en het blijft lastig om iedereen te bereiken. We hebben via het Parool, Instagram/Facebook, lokale bladen de vragenlijst onder de aandacht gebracht. Kunnen niet met zekerheid zeggen dat dat bij iedereen gelukt is, maar hebben ons best gedaan. Het OV wordt uiteindelijk aantrekkelijker en we hopen dat mensen in de toekomst vaker het OV pakken.

Varianten

Vraag: Voor mensen die in Westwijk wonen wordt het erg moeilijk gemaakt om met het OV te gaan als lijn 51 weggehaald wordt. Hoe kijken jullie ertegen aan?

Antwoord: Ook deze extra overstap wordt meegenomen in de afweging. Maar ook wie/hoeveel mensen waar reizen. Het is een lastige afweging.

Vraag: Kan het zijn dat als er een lijn weggaat, het hele netwerk kwetsbaarder wordt?

Antwoord: Als je kijkt naar het onderliggende netwerk in optie 3 en 4 zie je dat tussen Oost en West tramlijn 1 een stuk drukker wordt. Die lijn moet dan frequenter gaan rijden om dit op te vangen. De rest van het netwerk kan het aan. Ook rekening houden met dat in optie 3 en 4 het busnetwerk minder goed is, daar moet ook verandering in worden gebracht.

Vraag: De maximale capaciteit, hoe cruciaal is dat per variant?

Antwoord: De maximale capaciteit is 22x per uur, als we op het huidige netwerk de frequentie omhoog doen dan kom je uit op 30x per uur. Dat gaat niet. Vroeger was het 24x per uur, dat werd toen gedoogd, maar nu is dat beleid ingetrokken. Als de metro straks overal 10x per uur rijdt, dan is er wel speling om 12x per uur te gaan rijden. Als je dat doet heb je wel de maximale capaciteit bereikt.

Vraag: Is onderzocht hoe je met technische maatregelen nu wel op een veilige manier weer 24x per uur door de tunnel kunt rijden?

Antwoord: Ja, dat is onderzocht en dat kan niet, dat heeft te maken met

- Veiligheid: een metrolijn moet, als er bijvoorbeeld brand uitbreekt, altijd op het volgende perron kunnen stoppen. Dus voordat de metro vertrekt van het ene station naar het andere station moet er geen metro staan bij het volgende station.
- Het nieuwe beveiligingssysteem kan dit zien.
- De gelimiteerde keervoorziening op Centraal Station. Een nieuwe keervoorziening is heel kostbaar en zonder grote investeringen kunnen er ook meer metro's rijden.

Thema's

Vraag: Veiligheid en toegankelijkheid, waar denken jullie dan aan? Licht? En werkende liften zijn ook erg belangrijk.

Antwoord: We denken inderdaad aan lichten, extra roltrappen, een extra loopbrug, een andere/grotere/extra entree. Het is nu een sociaal onveilig station en dat moeten we tegengaan. Niet werkende liften is en blijft een constant issue, maar daar zijn we mee bezig. Deze punten hebben wij allemaal ook meegekregen bij bewonersavonden. Wat er uiteindelijk aangepakt zal worden is aan het Dagelijks bestuur.

Vraag: In sommige varianten is er extra reistijd voor reizigers – wat betekent dat voor de kosten?

Antwoord: De kosten mogen de reiziger niet raken.

Vraag: Wordt er bij veiligheid ook gekeken naar veiligheid van aanfietsroutes?

Antwoord: Daar wordt aandacht aan besteed. Niet alleen het perron moet veilig zijn, ook het gebied om het station heen.

Proces

Vraag: Het besluit dat het gaat veranderen is genomen. Er liggen nu vier varianten en jullie halen input op. Is het daarna nog mogelijk dat er een tussenvariant ontstaat?

Antwoord: Er is geen tussenvariant meer mogelijk, want er liggen nu vier varianten waarbij er steeds één lijn uit de tunnel weg wordt gehaald, en daarnaast de variant die is aangedragen door stadsdeel Zuidoost. We kunnen wel nog wat veranderen aan het onderliggende net als dat nodig is bij een bepaalde variant. Verder wegen we naast deze input ook zaken als technische uitvoerbaarheid, reizigersstromen, politiek draagvlak en bestuurlijke afspraken af.

Overig

Vraag: Amstelveen heeft een bestuurlijke afspraak vanuit het verleden: de overstap op Zuid zou blijven, wat is de weging van de bestuurlijke afspraak?

Antwoord: de bestuurlijke afspraak wordt meegenomen in de afweging. Er is een motie ingediend over het evenredig afwegen van alle varianten, dus daarom worden nu ook opties meegenomen die strijdig zijn met de bestuurlijke afspraak. Als gekozen wordt voor optie 3 of 4, wordt de afspraak wel gebroken.

Vraag: Zuid wordt in het grootste station van Nederland, hoe nemen jullie dat mee in de keuze?

Antwoord: Zuid wordt inderdaad een groot station, en er gaan veel metrolijnen naartoe, maar het duurt nog lang (+/- 2033) tot dat moment. Het is niet de bedoeling dat het metronetwerk dan weer aangepast wordt. Het wordt meegenomen in de afweging zodat de reizigersstromen goed aansluiten op de toekomst van Amsterdam Zuid.

Vraag: Het is in Amstelveen ook belangrijk dat lijnen 's nachts blijven rijden (na middernacht), bijvoorbeeld naar Uijlenstede. Bij evenementen als Oud&Nieuw rijdt er na 23:00/00:00 uur niks meer.

Antwoord: Dat is geen onderdeel van dit traject, en er zijn op dit moment nog geen gesprekken over met GVB, maar het is wel opgenomen in het PVE dat er een nachtlijn komt richting Uijlenstede en Amstelveen.

Vraag: In hoeverre raken buslijnen/meer mobiliteit/andere veranderingen de concessie? Biedt de afspraak de ruimte, of moet de afspraak dan veranderen?

Antwoord: Het is zo dat het voor een ander vervoerder dan de metro, ook aantrekkelijk moet/kan zijn om aan te sluiten op een metrostation, want je trekt er reizigers mee aan. Het doel is wel om het netwerk aan te passen op de variant die gekozen wordt.

Vraag: We zetten in op hoogwaardig OV de komende decennia. Hoe verhouden varianten zich tot ander OV? En wat is hoogwaardig OV dan precies? Is vaker overstappen in de metro, wat ten koste kan gaan aan je snelheid, niet minder hoogwaardig dan dat je 10x per uur een tram krijgt (minder frequent).

Antwoord: In sommige varianten wordt het misschien minder hoogwaardig, in dat geval moet er iets aan het andere OV gebeuren. Of er dan meer maatregelen nodig zijn moeten we later bepalen.

Vraag: Als we kijken naar metro, tram en bus. De metro is hoogwaardiger dan reizen met een bus. Kun je een hoogwaardig gat wel vullen met iets minder hoogwaardigs? Zit er een grens aan de vervanging?

Antwoord: Ja, voor bepaalde plekken blijft het een ingewikkelde keuze want voor iemand doet het zeer. Uiteindelijk zal een gebied minder hoogwaardig OV krijgen, maar er zijn wel eisen rondom gebiedsontsluiting opgesteld. Op basis van hoeveel mensen er wonen en hoeveel bedrijven er zijn wordt bepaalde welke verbinding er nodig is. Het heeft ook te maken met de dichtheid van keuzes/alternatieven die er zijn (in Amsterdam heb je bijvoorbeeld meer keuzes dan in Amstelveen).

Vraag: Is het in de omstandigheid rondom bezuinigingen realistisch/haalbaar dat frequenties in Oostbuis omhoog gaan?

Antwoord: Het is al besloten dat we dit gaan doen, maar bij elke variant zit een ander kostenplaatje. Dit verschilt niet in kosten als je kijkt naar onderhoud van het huidige netwerk. Het dagelijks bestuur laat dit ook meespelen in de afweging.

Vraag: Ontwikkeling rondom de eindhalte van lijn 5 aan de andere kant van de A10 (oostkant), enig idee op welke termijn dat is?

Antwoord: Pas over 10 jaar.

Opmerkingen

- Aan lijn 51 hebben de reizigers het meeste.
- Lijn 51: Amstelveenseweg is een belangrijke overstap voor Amstelveen en Aalsmeer. Het gaat impact hebben als je dat verandert.
- Lijn 51 en de overstap op Zuid is essentieel.
- Er lijkt een evident beeld naar voren te komen: Lijn 51 wordt gewaardeerd, het is niet ongelijk/cross-platform overstappen, betere toegankelijkheid. Het pleit allemaal in het voordeel van optie 1 (en 2).
- Kijk naar de steun voor lijn 51 die uit het onderzoek blijkt: De variant scoort marginaal beter dan andere opties, het lijkt wel 1/3 meer voor lijn 51. Woorden zorgvuldig kiezen en laten aansluiten op cijfers.
- Het gaat over de Vervoerregio Amsterdam. Als gekozen wordt voor variant 3 of 4 dan zet je de regio buitenspel.
- Roltrappen werken vaak niet, los van de liften.
- Amstelveen is een van de weinige steden in Nederland die geen treinstation heeft.