

VERSLAG: RAADSSESSIE ZUID, OOST, CENTRUM & NOORD**Algemene informatie**

Locatie	Stadsloket Zuid
Datum	22 mei 2025
Tijdstip	19:30-20:30

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

Capaciteit & frequenties

Vraag: Is er de mogelijkheid om vaker te gaan rijden bij drukte van evenementen of kunnen er dan alleen langere metro's ingezet worden?

Antwoord: Beide is mogelijk. Er kan maatwerk ontwikkeld worden voor deze gevallen, afhankelijk van welke variant gekozen wordt.

Vraag: In de uitleg gaat het over de capaciteit in de spits. Wat gebeurt er met de frequenties buiten de spits in vergelijking met de huidige situatie?

Antwoord: Overdag wordt er 8x per uur gereden en in hele rustige uren terug naar 6x. Het blijft – net zoals nu – minimaal 6x per uur. Dus de frequentie gaat er alleen maar op vooruit.

Vraag: Is het mogelijk om de metro's langer door te laten reizen, vooral in het weekend? En ook voor de mensen die 's avonds werken.

Antwoord: Dit is niet iets wat binnen dit traject valt. Bedieningstijden vallen binnen de eisen die in de concessie vallen. Met de ontvlechting maken we het metronetwerk ook efficiënter en een deel daarvan heeft invloed op bijvoorbeeld inzet van materieel. Dus indirect bereidt de ontvlechting hier misschien op voor. Het is een aandachtspunt.

Online vragenlijst

Vraag: Bij de stellingsvraag over thema's in de enquête lijken de resultaten vooral positief, maar bij veiligheid is 15% (helemaal) oneens geantwoord. Dit is al een aanzienlijk percentage, wat voor reizigers in de avond vermoedelijk nog hoger. Dit lijkt me dan alsnog wel een zwaarwegend punt?

Antwoord: Sociale veiligheid is zeker een aandachtspunt. Ook op specifieke stations, zoals van der Madeweg. Als er meer reizigers via dit station moeten reizen moeten we ook zeker hier rekening mee houden. Zijn intern een analyse aan het doen om dit station comfortabeler, aantrekkelijker en minder sociaal onveilig te maken. We gaan dus ook het voorstel doen om een impuls te geven aan station van der Madeweg. En dit onderwerp is ook zeker in eerdere fases van het dialoogtraject aan bod gekomen. Ook voor voorzieningen. Veiligheid bekijken we vanuit verschillende invalshoeken: fysieke veiligheid, objectieve sociale veiligheid (feiten: hoeveel incidenten gebeuren er), subjectieve sociale veiligheid (hoe beleven mensen het).

Vraag: Begrijp ik goed dat mensen ontevreden zijn over het wachten, klopt het dat dit dus verbetert na de aanpassingen?

Antwoord: Ja want de frequentie gaat omhoog dus de metro rijdt vaker = minder wachttijd.

Vraag: Er zitten verschillen in de manier van overstappen tussen de varianten (op hetzelfde perron of niet). Kijken jullie hierbij ook naar het aantal reizigers dat de overstap moet maken bij de verschillende varianten?

Antwoord: In alle varianten is van der Madeweg hét overstapstation. In twee varianten is de overstap cross-platform. In de andere twee varianten is de overstap uitdagender: via loopbrug of einde perron.

Hier zijn de metro's ook niet op elkaar afgesteld, waardoor je misschien langer moet wachten. GVB heeft uitgerekend hoeveel overstappers er in totaal bij de varianten zijn en bij de cross-platform zijn dat bijna alles overstappers en bij optie 3 en 4 zijn bijna alle overstappers degenen die ook de moeilijkere overstap moeten maken.

Vraag: Waarom is optie 4 toegevoegd?

Antwoord: De eerste drie opties werden al meegenomen, vanwege de motie alle opties op tafel en naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei is ook de optie "De verbonden stad" meegenomen. Hierin stond dat alle opties op tafel moesten komen, ook deze door bewoners van Zuidoost geopperde variant.

Vraag: Het metronetwerk staat niet op zichzelf, maar sluit op andere ov-verbindingen aan. Is er ook gekeken hoe de varianten zich verhouden tot de andere verbindingen?

Antwoord: GVB heeft hiernaar gekeken, maar in de basis kunnen alle netwerken de wijzigingen aan in de huidige vorm. Alleen bij variant 3 kan de druk op ander ov-netwerk toenemen omdat er nog maar 1 lijn is op de westtak. Bovendien kan het netwerk van bijvoorbeeld bus en tram ook aangepast worden op de het metronetwerk. Ook tussen GVB en NS vindt overleg plaats. Het begint met de metro, ander ov (bus/tram) kan hierop worden aangepast.

Opmerking: aandachtspunten liggen vooral bij overstappen en toegankelijkheid. Metro moet voor iedereen zijn, ook voor de mensen die niet goed ter been zijn. Dit weegt ook zwaarder dan de frequentie. Voordeel van cross-platform overstap is wel een voordeel in kader van toegankelijkheid – zeker vanwege onbetrouwbaarheid van liften en roltrappen.

Opmerking: Stel dat het variant 3 of 4 wordt met de moeilijke overstap, en de lift of roltrap is stuk, dan weiger je heel veel mensen de toegang tot het centrum van de stad. Geeft heel groot risico voor een deel van de reizigers. Ook in het kader van veiligheid is dit een aandachtspunt.

Veiligheid is een randvoorwaarde, daarna zijn overstappen en toegankelijkheid grote aandachtspunten.

Vraag: In juli worden de uitkomsten van het traject gepresenteerd, in september wordt de keuze gemaakt. Dit is voor politie moeilijk vanwege het zomerreces: geen tijd om portefeuillehouders op de hoogte te brengen. Hoe strak is deze planning en moet het in september?

Antwoord: Ja, vanwege de implementatietijd.

Vraag: Zit hier ook de voorkeursoptie in?

Antwoord: Nee, hier houden we de informatie zo neutraal mogelijk, om te laten zien wat er allemaal opgehaald is en dat dat een plekje heeft gekregen. Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio maakt a.d.h.v. alle informatie de keuze voor een variant.

Vraag: Is er ook gesproken met belangenorganisaties zoals ROVER?

Antwoord: Ja