

Gedaan in vergadering	Regioraad (14-05-2024)
Aan lid/leden	<i>Gehele regioraad</i>
Onderwerp	Keuze nieuw metronetwerk regio Amsterdam
Behandelend ambtenaar	bestuurszaken@vervoerregio.nl
Datum beantwoording	17 november 2025
Kenmerk	BBV/2025/15597

Moties – Aangenomen 14 mei 2024

Motie 5 – Kader ontvlechting Metronetwerk

De Regioraad

gehoord de beraadslaging,
overwegende dat

- in het Programma van Eisen een optie tot ontvlechting van het metronetwerk is opgenomen
- in de Amsterdamse gemeenteraad een motie is aangenomen waarbij expliciet gevraagd wordt om draagvlak te creëren bij belanghebbenden

Verzoekt het Dagelijks Bestuur

- Om met een concreet plan te komen om draagvlak te creëren bij belanghebbenden
- Bij de uiteindelijke afweging voor het ontvlechten van het metronetwerk de opties te toetsen aan o.a. de volgende aspecten:

Sociale en maatschappelijke impact van ontvlechting

- o De comfort voor de overstap
- o De vervoervraag op dat moment en de verwachte reizigersgroei
- o Het draagvlak voor de gekozen optie
- o De aanwezigheid van alternatieven voor openbaar vervoer bij uitval van de metro in de desbetreffende gebieden

Motie 8 – Alle opties op tafel

De Regioraad

gehoord de beraadslaging,
overwegende dat

- In het PvE een optie tot ontvlechting van het metronetwerk is opgenomen
- Het PvE nu voorsorteert op ontvlechting van de metrolijnen naar Amsterdam Zuidoost
- De Amsterdamse Adviescommissie echter heeft gevraagd om verschillende scenario's voor ontvlechting uit te werken

Verzoekt het Dagelijks Bestuur

- In voorbereiding op het Vervoerplan 2026 verschillende scenario's voor ontvlechting uit te werken en deze voor te leggen aan de regioraad

- Hierbij duidelijk de afwegingen en voor- en nadelen voor reizigers te delen op onder andere het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid van het netwerk
- Hierbij de Amsterdamse gemeenteraad, stadsdelen en bewoners actief te betrekken
- Hiervoor de nodige aanpassingen in het PvE door te voeren

Beantwoording

Context moties

Amsterdam is een stad in beweging. De stad groeit en blijft zich ontwikkelen en met name rond de ov-knooppunten wordt er flink gebouwd. Het is de beleidsambitie van de Vervoerregio om op die groei in te spelen: een groeiende stad heeft een robuust metronetwerk nodig. En dit geldt natuurlijk ook voor de regio. Hiermee maken we de ruggengraat van ons ov-systeem nog aantrekkelijker en betrouwbaarder en zorgen we ervoor dat nieuwe bewoners gebruik gaan maken van de metro. We maken het metronetwerk aantrekkelijker voor reizigers die steeds vaker reizen vanaf andere stations dan Amsterdam CS; aantrekkelijker als alternatief voor de auto en betrouwbaarder doordat er minder metro's op hetzelfde spoor rijden. Om dit mogelijk te maken moeten er minder metrolijnen op hetzelfde spoor rijden tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Amstel (oostbuis). Dit, vanwege de veiligheidseisen en de beperkte mogelijkheid om te keren in de oostbuis. Met het aanpassen van het metronetwerk kunnen de eerder genoemde doelen bereikt worden, zonder forse investeringen in de infrastructuur in de oostbuis.

Het dagelijks bestuur heeft besloten om vanaf eind 2027 het metronetwerk aan te passen zodat de metro's alsnog vaker kunnen gaan rijden. De aanpassing van het metronetwerk raakt de hele stad. Dit is in 2024 vastgelegd in het programma van eisen van de concessie Amsterdam die door de Regioraad op 14 mei 2024 is besproken. Bij de behandeling van het programma van eisen zijn twee moties ([motie 5](#) & [motie 8](#)) aangenomen door de Regioraad. Beide benadrukken het belang van een zorgvuldige voorbereiding voor de aanpassing van het metronetwerk.

Om deze reden heeft de Vervoerregio het afgelopen jaar een uitgebreid traject doorlopen om de benodigde informatie voor de keuze voor het nieuwe metronetwerk op te halen. Er zijn vier opties op inhoud en draagvlak onderzocht voor het nieuwe metronetwerk. Deze opties kunnen zonder grote investeringen in infrastructuur, beveiliging en materieel gereden worden.

Motie 5 – Kader ontvlechting Metronetwerk

- Om met een concreet plan te komen om draagvlak te creëren bij belanghebbenden
- Bij de uiteindelijke afweging voor het ontvlechten van het metronetwerk de opties te toetsen aan o.a. de volgende aspecten:
 - o Sociale en maatschappelijke impact van ontvlechting
 - o De comfort voor de overstap
 - o De vervoervraag op dat moment en de verwachte reizigersgroei
 - o Het draagvlak voor de gekozen optie
 - o De aanwezigheid van alternatieven voor openbaar vervoer bij uitval van de metro in de desbetreffende gebieden

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft als volgt uitvoering gegeven aan uw motie:

Om breed draagvlak te creëren voor het nieuwe metronetwerk is er gekozen voor de volgende aanpak.

1. Een duidelijke toelichting waarom de aanpassing van het metronetwerk eind 2027 nodig is.
2. Een dialoogtraject om in gesprek te gaan over de vier opties van het nieuwe metronetwerk
3. Een maatregelenpakket om de zorgen en de nadelen te verachten van de gekozen optie

1. De toelichting (beknopte weergave)

- De regio Amsterdam groeit hard en er wordt veel gebouwd. Het OV moet meegroeien, zodat iedereen comfortabel kan blijven reizen door de regio Amsterdam.
- Met het nieuwe metronetwerk kunnen alle metro's vaker rijden. Hiermee wordt het systeem aantrekkelijker, flexibeler en efficiënter. En hoeven reizigers minder lang te wachten op de volgende metro. Dit maakt reizen met de metro laagdrempeliger en comfortabeler, omdat reizigers minder lang hoeven te wachten op de volgende metro. Hiermee is het metronetwerk beter toegerust om de ruggengraat van het OV te zijn.
- Nu het systeem aantrekkelijker wordt, groeit het aantal reizigers dat met het OV gaat reizen naar verwachting met 1,2%. Dit zijn op de gehele concessie Amsterdam veel nieuwe reizigers.
- Door uitblijvende investeringen in de autobereikbaarheid en bereikbaarheid per trein, komt de bereikbaarheid van de regio Amsterdam onder druk te staan. De regio blijft echter groeien. Door het achterblijven van verbeteringen in de autobereikbaarheid en de bereikbaarheid per trein, is een beter metrosysteem van groot belang om de regio Amsterdam bereikbaar te houden. Hiermee wordt het OV een beter alternatief voor de auto en blijft de regionale bereikbaarheid op peil.

2. Het dialoogtraject

Om verder draagvlak te creëren is er een uitgebreid dialoogtraject ontworpen. Hierover is de Regioraad geïnformeerd op 12 september 2024 en op 17 februari 2025. Dit traject liep van februari tot juli 2025. Hier is in 3 ronden gesproken met inwoners, vertegenwoordigers van (maatschappelijke) organisaties en (stadsdeel)raden. In totaal zijn er 7.202 enquêtes volledig ingevuld, zijn er 134 mensen bij de bewonersavonden geweest, zijn er 23 organisaties gesproken en zijn bij de 8 (stadsdeel)raadssessies meer dan 100 leden aanwezig geweest.

De aspecten uit de motie zijn gebruikt om de benodigde informatie gestructureerd op tafel te leggen en mee te nemen ter voorbereiding van het besluit:

1. Bevindingen 'Mensen over de metro'

1. Horen wat de behoeftes en belangen van bewoners, ondernemers en gemeenten zijn bij de opties.
2. De sociale en maatschappelijke impact van de keuze voor een nieuwe metroroute.

2. Technische uitwerking

1. Het comfort van de overstap, zoals toegankelijkheid en gevoel van veiligheid.

2. De hoeveelheid mensen die wil reizen en hoeveel we er kunnen vervoeren.
3. De aanwezigheid van ander openbaar vervoer bij uitval van de metro
4. Is het praktisch uitvoerbaar.
5. Hoeveel geld gaat het kosten.

Zoals u kunt zien, zijn er aspecten toegevoegd om een compleet beeld neer te zetten. Het gaat om de financiële impact en de uitvoerbaarheid.

Vervoerregio en GVB hebben onderzoek verricht om de effecten van de verschillende opties in beeld te krijgen aan de hand van beschikbare data. Dit gaat over onder andere reizigersstromen, aantal overstappers, betrouwbaarheid en de financiële consequenties. Dit is in beeld gebracht om de juiste informatie over de verschillende aspecten te leveren. Dit onderzoek is uitgevoerd in goed overleg met de betrokken concessie-gemeenten Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel, Uithoorn en Amstelveen.

De aspecten zijn ook in het dialoogtraject gebruikt om de voor- en nadelen van de verschillende opties op te halen bij de inwoners, maatschappelijke organisaties en de (stadsdeel)raden. De aspecten hielpen om de gesprekken gestructureerd te voeren. De rapportage van het dialoogtraject is zodanig opgesteld, dat het voor de deelnemers duidelijk én te controleren is, hoe hun inbreng verwerkt is over de verschillende aspecten. Dit kunt u terugvinden in de rapportage "Nieuw metronetwerk 2027".

3. Het maatregelenpakket

Met de keuze voor optie voor optie 1 wordt de directe lijn tussen Gaasperplas en Amsterdam Centraal opgeheven. Met het uitvoeren van het maatregelenpakket worden de nadelen van het opheffen van deze lijn verzacht en wordt er gericht geïnvesteerd in de mobiliteit en sociale veiligheid in het stadsdeel Zuidoost, gemeente Diemen en Ouder-Amstel. De Vervoerregio verwacht daarmee bij te kunnen dragen aan de acceptatie van de gekozen optie.

Motie 8 – Alle opties op tafel

- In voorbereiding op het Vervoerplan 2026 verschillende scenario's voor ontvlechting uit te werken en deze voor te leggen aan de regioraad
- Hierbij duidelijk de afwegingen en voor- en nadelen voor reizigers te delen op onder andere het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid van het netwerk
- Hierbij de Amsterdamse gemeenteraad, stadsdelen en bewoners actief te betrekken
- Hiervoor de nodige aanpassingen in het PvE door te voeren.

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft als volgt uitvoering gegeven aan uw motie:

De motie is op 14 mei 2024 aangenomen. U bent 12 september 2024 geïnformeerd dat het nieuwe metronetwerk in 2027 zal gaan starten. Dit betekent dat het nieuwe metronetwerk niet in het Vervoerplan 2026 opgenomen hoefde te worden.

In voorbereiding van de keuze voor het nieuwe metronetwerk zijn er vier opties (scenario's) afgewogen. Drie opties waren door het dagelijks bestuur zelf aangedragen. Vanuit een buurtinitiatief is een vierde optie aangedragen. Dit is de optie Verbonden stad. Deze is door het dagelijks bestuur uitgewerkt en meegenomen in de keuze voor het nieuwe metronetwerk. In de rapportage "Nieuw metronetwerk 2027" zijn alle voor- en nadelen van de opties omschreven. De afweging van het dagelijks bestuur is gemaakt aan de hand van de rapportage "Nieuw metronetwerk 2027".

De vier opties zijn:

- Optie 1 – Gaasperplaslijn verbinden met Isolatorweg en opheffen metrolijn 53
- Optie 2 – Opheffen metrolijn 54
- Optie 3 – Opheffen metrolijn 51
- Optie 4 – Omklappen route metrolijn 51 naar Gaasperplas "De verbonden stad"

In de rapportage zijn de effecten op de verschillende aspecten omschreven, onderstaand een verkorte weergave hiervan:

- Reis en wachttijd
 - o Bij optie 4 neemt de wachttijd het meest af ten opzichte van het huidige netwerk
 - o Optie 1 en 2 hebben het minst nadelige effect op de overstaptijd
 - o Het positieve effect op reistijd (het gemiddelde voor alle reizigers) is het grootst onder optie 1 en 2
- Overstappen
 - o Het totaal aantal overstappers op station van der Madeweg is het laagst in optie 1
 - o Bij optie 1 en 2 zijn de overstappen op hetzelfde perron en zijn de metro's op elkaar afgestemd
- Vervoervraag en reizigersgroei
 - o Opties 1 en 2 zorgen voor de grootste groei in het aantal reizigers in het metronetwerk
 - o Bij optie 1 sluiten vraag en aanbod het beste op elkaar aan
- Betrouwbaarheid
 - o Met optie 1, 2 en 3 kunnen vertragingen/ incidenten makkelijker hersteld worden

- Operationele uitvoerbaarheid
 - o 1, 3 en 4 zijn het best uitgerust voor grote evenementen in het Arenagebied
 - o Opties 1 en 2 passen het best bij het onderliggend ov netwerk
- Veiligheid
 - o Optie 1 en 2 worden ervaren als het minst sociaal onveilig
 - o Optie 1, 2 en 3 hebben de minste aandachtspunten op fysieke veiligheid
- Financiële impact
 - o Bij optie 1 zijn de exploitatiekosten het laagst
 - o De verwachte kosten voor het onderhoud van materieel zijn in optie 1 het laagst
 - o Voor optie 1 en 4 zijn de kosten voor beheer en onderhoud het laagst
 - o Alleen in optie 1 zijn er geen incidentele kosten

In het dialoogtraject zijn betrokkenen in 3 rondes meegenomen in de gedachtenvorming. Inwoners, maatschappelijke organisaties en de gemeenteraden van Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel, Uithoorn en de stadsdeelraden van Zuidoost, Nieuw West, Centrum, Zuid en Oost zijn benaderd en gevraagd om hun inbreng te leveren.

Op 17 juni 2025 heeft een technische sessie met de Regioraad plaatsgevonden en op 19 juni 2025 heeft het gesprek met de Commissie MOW van de gemeente Amsterdam plaatsgevonden.

Vanuit het geheel gezien is optie 1 de meest wenselijke optie voor het nieuwe metronetwerk 2027. Deze optie kent grote voordelen en relatief gezien de minste nadelen. De voordelen zitten in het goed verdelen van capaciteit over het netwerk (meer metro's rijden waar veel mensen reizen), financiële impact, toegankelijkheid en reis- en wachttijd. Reizigers uit Zuidoost en Diemen die gebruik maken van de Gaasperplaslijn zien het aantal metro's aanzienlijk groeien. Dit geldt ook voor metroreizigers uit Amstelveen, Zuid, Nieuw-West en West.

Door de overstap op station Van der Madeweg worden de nadelen vooral ervaren door reizigers die wonen en werken in Amsterdam Zuidoost, Diemen en Ouder-Amstel. Hiervoor is een maatregelenpakket ontwikkeld zodat de combinatie van de nieuwe lijnvoering en de aanvullende maatregelen samen zorgen voor de gewenste groei en een goede inpassing van het metronet in de stad en de regio. Optie 1 voldoet aan het programma van eisen van de concessie Amsterdam.

Het dagelijks bestuur is bevoegd om te besluiten over het nieuwe metronetwerk. Dit is vastgelegd in het programma van eisen en is ook gecommuniceerd in de Regioraadsbrieven van 12 september 2024 en 17 februari 2025¹. Het dagelijks bestuur heeft alle informatie tot zich genomen en heeft op basis daarvan op 17 november besloten voor optie 1 te kiezen.

Over de vier opties is op verschillende momenten met de Regioraad gecommuniceerd. In de brief van 12 september 2024 zijn de 4 opties omschreven. De opties zijn ook als onderdeel van dialoogtraject besproken in een technische sessie met de Regioraad. In de vergadering van de Regioraad van 9 december

¹ [Document vervoerregio - 20250218 Definitieve opzet dialoogtraject ontvlechting - iBabs Publieksporaal](#)
[Regioraadsbrief - Update motie dialoogtraject ontvlechting - 12 september 2024](#)

2025 wordt met de informatienota de uitwerking en de afweging om te komen tot een keuze van één van de opties toegelicht. Hiermee wordt voldaan aan de opdracht van de Regioraad om de verschillende scenario's goed uit te werken en voor te leggen aan de Regioraad.

Het Dagelijks Bestuur beschouwt de moties hiermee als afgehandeld.

Meegezonden stukken

Niet van toepassing