

VERSLAG: REGIORAADSESSIE VRA**Algemene informatie**

Locatie	Kantoor VRA
Datum	17 juni 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

Varianten en lijnvoering

Vraag: Waarom rijden er nu minder metro's dan voor corona?

Antwoord: Voor corona reden metro's op sommige lijnen 7 à 8 keer per uur. Sinds de invoering van het CBTC-beveiligingssysteem gelden er strengere veiligheidseisen. Daardoor is het aantal metro's in de tunnel beperkt tot circa 21 à 22 per uur. Meer metro's zijn op basis van de veiligheidsmarges niet toegestaan.

Vraag: Is het CBTC-systeem specifiek voor de Noord/Zuidlijn of ook van toepassing op de andere lijnen?

Antwoord: Het principe van 'safe haven' geldt voor alle ondergrondse tunnels. Het uitgangspunt is dat reizigers bij een incident zelfstandig een station moeten kunnen bereiken. De tunnelbreedte speelt geen rol; veiligheid wordt bepaald door de loopafstand naar het dichtstbijzijnde station/uitgang.

Vraag: Wat zijn de technische gevolgen van variant 4?

Antwoord: Variant 4 lijkt aantrekkelijk omdat het overstappen vermijdt, maar vereist aanpassing van het CBTC-systeem. Dat maakt het technisch complex. Omdat lijnen ondergronds blijven kruisen, wordt het beoogde effect van ontvlechting tenietgedaan. Deze variant is daarom gevoelig voor storingen en brengt hogere kosten met zich mee.

Vraag: Wat gebeurt er bij overstappen op Van der Madeweg als reizigers moeten wisselen van perron?

Antwoord: Bij overstap naar een ander perron wordt niet gewacht. De frequentie is te hoog om treinen op elkaar te laten wachten. Als overstap op hetzelfde perron plaatsvindt, wordt geprobeerd de aankomsttijden te synchroniseren.

Vraag: Is er gekeken naar overstapgedrag en mogelijke afname van reizigers?

Antwoord: Ja. Er is gerekend met een overstapboete. Dat wil zeggen: overstappen is niet neutraal in het model. Reizigers kunnen afhaken of andere vervoersopties kiezen, zoals tram of trein. Met name overstappen naar een ander perron worden als onaantrekkelijk beschouwd.

Vraag: Is de verwachte reizigersgroei bij station Zuid meegenomen?

Antwoord: Nee. In de modellen is uitgegaan van de huidige situatie. Toekomstige groei op Zuid, onder andere als gevolg van Zuidasdok, wordt pas na 2030 relevant en is niet meegenomen in dit project, dat loopt tot 2027–2030.

Opmerking: Het is belangrijk om te letten op directe verbindingen die nu verdwijnen. Reizigers hebben veel waarde gehecht aan de huidige routes. Elke verandering daarin roept vragen op over toegankelijkheid en gemak.

Opmerking: Er is zorg over de mogelijkheid dat het netwerk ingewikkelder wordt voor incidentele reizigers of ouderen als gevolg van extra overstappen en minder directe lijnen.

Capaciteit

Vraag: Wat betekent ontvlechting voor de capaciteit van het netwerk?

Antwoord: Ontvlechting maakt het mogelijk om per lijn vaker te rijden, vooral in de spits. Door het terugbrengen van onderlinge afhankelijkheid, neemt de betrouwbaarheid toe. Variant 1 biedt het meeste perspectief voor toekomstige groei en maakt optimaal gebruik van de infrastructuur. Varianten die leiden tot overaanbod zorgen voor inefficiëntie.

Vraag: Hoe is rekening gehouden met woningbouw, bijvoorbeeld in Zuidoost?

Antwoord: In Zuidoost wordt circa 47% groei verwacht. Varianten zijn doorgerekend op hun geschiktheid om die groei op te vangen. Variant 1 sluit daar het beste op aan: het voorkomt overcapaciteit op rustige takken en ondercapaciteit op drukke lijnen.

Toegankelijkheid

Vraag: Kan station Van der Madeweg functioneren als overstapstation?

Antwoord: Op dit moment niet volledig. Het station wordt als onaangenaam ervaren. Er zijn klachten over beschutting, niet-werkende roltrappen en liften, en sociale veiligheid. Er liggen plannen voor verbetering (zoals de loopbrug, schuilplekken, zitplekken), maar die vereisen financiering en afstemming. Een kiosk is niet rendabel. Structurele aanpassingen vragen tijd en geld.

Opmerking: Voor mensen met een beperking vormen liften en trappen een drempel. Uitklapbare liften, werkende voorzieningen en duidelijke looproutes zijn essentieel.

Opmerking: Van der Madeweg mist een logische uitstraling als overstappunt. Een verbetering in uitstraling, veiligheid en comfort kan bijdragen aan de acceptatie van de overstaplocatie.

Opmerking: Niet alleen het station zelf, maar ook de beleving van overstappen moet beter: bewegwijzering, sfeer en veiligheid bepalen of mensen de overstap als logisch en prettig ervaren.

Betrouwbaarheid en comfort

Opmerking: De borden met reisinformatie vallen vaak uit. Bij verstoringen wordt onvoldoende gecommuniceerd wat de alternatieven zijn. Dat zorgt voor onzekerheid onder reizigers.

Vraag: Is aansluiting met de trein meegenomen?

Antwoord: Niet volledig. Er is wel overleg met NS, onder andere rond station Amstel. Die afstemming is belangrijk, maar integratie van de dienstregelingen is nog niet uitgewerkt of opgenomen in de modellen.

Opmerking: Incidenten zoals uitval van liften of storing van schermen hebben een grote impact op de reizigerstevredenheid. Deze moeten structureel worden aangepakt als onderdeel van het verbeterplan.

Exploitatie en duurzaamheid

Vraag: Wat zijn de kosten per variant?

Antwoord: Alle varianten zijn duurder dan de huidige situatie. Variant 1 is het meest kostenefficiënt. Varianten die veel lange ritten bevatten of meer personeel vergen, zijn duurder.

Vraag: Is duurzaamheid meegewogen?

Antwoord: Ja. Energieverbruik, onderhoud en inzet van materieel zijn meegenomen. Varianten met efficiënter gebruik van metro's en minder kilometers scoren beter. Variant 1 doet het hierin het best.

Opmerking: In het kader van duurzaamheid moet ook gekeken worden naar levensduur van materieel en infrastructuur. Minder piekbelasting kan leiden tot langere levensduur.

Proces

Vraag: Wie besluit en wanneer?

Antwoord: Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio neemt het besluit. De regioraad adviseert hierover. Het besluit wordt na de zomer van 2025 verwacht. Implementatie volgt bij het ingaan van de nieuwe concessie in 2027.

Vraag: Is het netwerk nog aanpasbaar na implementatie van een variant?

Antwoord: Ja, zolang er geen fysieke infrastructuurwijzigingen plaatsvinden (zoals verwijdering van wissels), blijft de lijnvoering aanpasbaar. Bij nieuwe concessies of toekomstige groei kan opnieuw naar de inrichting worden gekeken.

Opmerking: Tijdige communicatie richting reizigers en personeel is cruciaal. Een wijziging in lijnvoering heeft impact op gewoontes, gebruik en acceptatie.

Overig

Opmerking: Denk bij het maken van keuzes ook aan jongeren uit Zuidoost die dagelijks naar Zuid reizen. Voor hen is een extra overstap extra belastend, zeker bij matige sociale veiligheid of storingsgevoelige situaties.

Opmerking: Zorg voor een duidelijke lijnvoering overdag én 's nachts. Consistentie in het nachtnet draagt bij aan gebruiksgemak en vertrouwen. Onderhoud moet daar wel op afgestemd blijven.

Opmerking: Zodra er een keuze is gemaakt is er zeker een campagne nodig om reizigers te informeren over het waarom van veranderingen, de verwachte voordelen en de manier waarop de overstap wordt ingericht. Goede uitleg kan zorgen wegnemen.