

VERSLAG: RAADSSESSIE ZUIDOOST MENSEN OVER DE METRO**Algemene informatie**

Locatie	Stadsloket Zuidoost
Datum	13 mei 2025
Tijdstip	17:45 – 18:45

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

Waarom we anders gaan rijden

Toelichting VRA: Vanaf 2027 willen we het metronet anders laten rijden. Amsterdam groeit hard, er is geen geld voor uitbreiding van het netwerk, maar wel de mogelijkheid om efficiënter te rijden op het huidige netwerk. Er is een bottleneck tussen Centraal Station en Amstel, dus één van de lijnen moet anders rijden. Er is veel technische voorbereiding nodig, dus keuzes moeten tijdig gemaakt worden.

Vraag: Wie besluit uiteindelijk welke variant wordt gekozen?

Antwoord: De Vervoerregio Amsterdam, bestaande uit 14 gemeenten. Het dagelijks bestuur beslist, met wethouders van onder meer Amsterdam en Zaanstad.

Vraag: Wie is verantwoordelijk voor de technische uitwerking?

Antwoord: GVB werkt de technische kant uit. Zij zijn ook verantwoordelijk voor de implementatie. Ze hebben ongeveer anderhalf jaar nodig na het besluit in Q3 2025.

Opmerking: GVB is niet bij alle sessies aanwezig, omdat het voor hen te belastend is. Daarom is er een video gemaakt waarin de varianten worden toegelicht.

Participatie

Toelichting Buhrs:

- Er is gestart met een online vragenlijst (verwachting: 2000 reacties, resultaat: ruim 10.000).
- Talkshow georganiseerd met live interactie, ook terug te kijken.
- 120 mensen bij fysieke bijeenkomsten in de stadsdelen.
- 15 deelnemers bij de verdiepende sessie, met spreiding over de verschillende gebieden.

Vraag: Hoe zwaar telt de lage opkomst van de fysieke bijeenkomsten?

Antwoord: De enquête is de basis. We combineren alle input. De fysieke opkomst viel tegen ondanks uitgebreide communicatie, maar het online bereik was groot.

Vraag: Waarom scoort lijn 52 zo hoog, ondanks weinig verandering?

Antwoord: Lijn 52 is de drukste lijn van Amsterdam. Daarom meegenomen in het onderzoek, voor de volledigheid.

Vraag: Waarom is lijn 51 zo belangrijk in de uitkomsten als veel reacties uit Zuidoost komen?

Antwoord: Als je de resultaten van lijn 53 en 54 bij elkaar optelt, kom je op een vergelijkbaar niveau als lijn 51.

Vraag: Gaat het bij drukte om perrons of voertuigen?

Antwoord: Het gaat om de drukte op de perrons.

Input organisaties

Vraag: Is de input ook verwerkt in een matrix per variant?

Antwoord: Ja, we gaan dat inzichtelijk maken per thema en per variant, zodat duidelijk is hoe belangen zijn meegewogen.

Organisaties gesproken: Johan Cruijff Arena, Ziggo Dome, VUmc, AMC, belangenbehartigers voor mensen met een beperking.

Opmerkingen van organisaties:

- Evenementenlocaties benadrukken belang van directe verbinding met Centraal Station.
- Ziekenhuizen noemen de noodzaak van een stabiele verbinding met lijn 50 voor personeel.
- Overstappen op Van der Madeweg moeten toegankelijk, veilig en comfortabel zijn, ook bij drukte of voor mensen met een beperking.

Bespreken thema's

Vraag: Hoe maak je afwegingen tussen belangen?

Antwoord: De uiteindelijke beslissing ligt bij het dagelijks bestuur van de Vervoerregio. Wij leveren input op basis van een aantal beoordelingscriteria. Die criteria zijn onder andere: draagvlak (zoals blijkt uit de enquête en de sessies), sociale effecten (zoals impact op kwetsbare groepen), kosten (exploitatie en investering), uitvoerbaarheid (technisch en operationeel), comfort van de reis (zoals overstappen, wachttijden, drukte), reizigersstromen (hoeveel mensen maken gebruik van welke verbindingen), en de aanwezigheid van alternatieven in het openbaar vervoer (zoals bus, tram of trein).

Vraag: Is er data over reizigersstromen, perrons, piekmomenten?

Antwoord: Ja, we hebben per station data beschikbaar over het aantal instappers en uitstappers, het moment van de dag, en ook hoe druk het gemiddeld is op perrons en in voertuigen. Deze data is verzameld via tellingen en analyses van GVB en wordt gebruikt in het afwegingskader. Deze informatie kan desgewenst gedeeld worden.

Vraag: Is overstappen gegarandeerd?

Antwoord: GVB heeft toegezegd dat bij overstappen – met name op Van der Madeweg – metro's zo gepland worden dat ze goed op elkaar aansluiten. Bij optie 1 en 2 kan dit gegarandeerd worden. Bij 3 en 4 kan dit niet gegarandeerd worden, aangezien naar een ander perron overgestapt moet worden en de looptijden hier verschillend zijn.

Opmerking: Liften op station Bijlmer functioneren vaak niet.

Antwoord: Dat probleem is bekend. De liften zijn essentieel voor de toegankelijkheid van het metronetwerk. Bij uitval zijn er alternatieven, maar die zijn niet altijd praktisch. Dit punt is nadrukkelijk onder de aandacht gebracht van GVB en wordt meegenomen in de verdere planvorming. Er is ook aandacht gevraagd voor structureel onderhoud en beschikbaarheid van liften.

Opmerking: Variant 1 is niet wenselijk voor Zuidoost.

Antwoord: Die zorg wordt breed gedeeld. De directe verbinding naar het centrum vervalt in deze variant, wat voor veel reizigers uit Zuidoost als onacceptabel wordt gezien. Variant 4 wordt door veel raadsleden als het meest gunstig ervaren omdat het recht doet aan de vervoersbehoefte van het gebied. Variant 3 wordt gezien als een redelijke tweede keus.

Opmerking: Overstappen via bruggen zijn onwenselijk voor minder mobiele reizigers.

Antwoord: Overstappen via bruggen of tunnels (zoals bij Van der Madeweg) zijn fysiek belastend en voor sommige doelgroepen ontoegankelijk. Dit wordt zwaar meegewogen bij het beoordelen van de varianten. Een overstap op hetzelfde perron is aanzienlijk comfortabeler en toegankelijker.

Vraag: Wat gebeurt er als metro's uitvallen?

Antwoord: Bij verstoringen of uitval van metro's kunnen reizigers aanspraak maken op compensatie van GVB, zoals geld terug bij vertraging of alternatief vervoer. Wel moet de reiziger hier zelf melding van maken.

Busnetwerk en aansluiting

Vraag: Hoe wordt het busnetwerk aangepast op de nieuwe metrolijnen?

Antwoord: Jaarlijks maken we samen met het GVB een vervoerplan. Daarin staan de eisen rondom ontsluiting door het vervoernetwerk. Welke variant ook gekozen wordt, het busnetwerk zal daarop worden aangepast. Het is de bedoeling dat het busnetwerk aansluit op het toekomstige metronetwerk. Maar er is een landelijk personeelstekort, dus we weten nog niet of er echt meer bussen kunnen rijden.

Opmerking: Er is veel onduidelijkheid over of deze aansluiting ook echt waargemaakt kan worden. Dat zorgt voor onrust. In Zuidoost is de metro vaak de enige OV-verbinding. Als er lijnen verdwijnen of overstappen nodig zijn, moeten er wel goede busverbindingen zijn om dat op te vangen.

Opmerking: Je kunt wel zeggen dat lijnen worden aangepast, maar als dat in de praktijk betekent dat je met de fiets moet omdat er geen bus rijdt, dan is het netwerk niet robuust genoeg.

Antwoord: We kunnen geen garanties geven dat er extra bussen komen, maar we doen er alles aan om te zorgen dat de aansluitingen kloppen. Als er een overstap nodig is, zorgen we dat het aansluitmoment realistisch is. Maar niet iedereen kan makkelijk overstappen of snel lopen. Dus dit is iets waar we in de uitwerking nog goed naar moeten kijken.

Kosten en besluitvorming

Vraag: Wat kost elke variant?

Antwoord: Kunnen we niet concreet zeggen. De bedragen zijn in ieder geval gebaseerd op schattingen van GVB en de Vervoerregio en omvatten onder andere het inzetten van extra materieel, personeelskosten, infrastructuuraanpassingen en de mate waarin lijnen efficiënt gebruikt kunnen worden.

Vraag: Worden die kosten afgewenteld op de reiziger?

Antwoord: Nee, dat is nadrukkelijk niet de bedoeling. De kosten worden niet doorberekend in de tarieven. De Vervoerregio werkt met een eigen begroting, en de meerkosten van een variant worden

daarbinnen opgevangen. Het uitgangspunt is dat er geen verschil mag ontstaan in wat de reiziger betaalt, ongeacht welke variant wordt gekozen.

Vraag: Heeft Amsterdam meer invloed vanwege aandeelhouderschap?

Antwoord: Nee. De besluitvorming ligt bij het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam, waarin meerdere gemeenten zitting hebben. De Vervoerregio Amsterdam opereert onafhankelijk van het aandeelhouderschap van Amsterdam. Wel speelt mee dat Amsterdam relatief veel reizigers levert, maar dat betekent niet automatisch meer beslissingsmacht.

Vraag: Hoe zwaar weegt jullie ambtelijk advies?

Antwoord: We zijn er nog niet uit hoe dat precies wordt vormgegeven. Er wordt nog besloten of wij een inhoudelijk advies per variant opstellen, waarin we de voor- en nadelen per optie op een rij zetten, of dat we als Vervoerregio een voorkeur uitspreken voor één specifieke variant. Beide opties liggen nog op tafel. Uiteindelijk is het aan het dagelijks bestuur om de politieke keuze te maken.

Vraag: Wie zit in het dagelijks bestuur?

Antwoord: Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio bestaat uit wethouders van verschillende gemeenten. Voorzitter is Melanie van der Horst (wethouder Amsterdam), en de andere leden zijn Gerard Seghers (Zaanstad) en Geo Steegh (Haarlemmermeer). Zij nemen uiteindelijk het besluit, op basis van de informatie die ze ontvangen uit alle sessies, de enquête, de organisatiegesprekken, en de technische en financiële analyses.

Samenvattende opmerkingen

- Aan het einde van de sessie werd benoemd dat, als je puur rationeel naar de varianten kijkt – bijvoorbeeld vanuit kosten, technische uitvoerbaarheid en efficiëntie – optie 1 mogelijk de meest logische keuze lijkt. Dit werd onder andere aangehaald door een raadslid dat aangaf dat het hem “niet zou verbazen als het optie 1 wordt, vanuit ratio.” Tegelijkertijd werd erkend dat deze optie maatschappelijk en sociaal het minst draagvlak heeft, met name in Zuidoost. Deze spanning tussen technische logica en sociaal draagvlak is een belangrijk aandachtspunt voor het dagelijks bestuur.
- In Zuidoost zijn afstanden tot OV groter. Er is een gebrek aan fijnmazigheid in het netwerk, wat het moeilijker maakt voor bewoners om met OV te reizen. De metro fungeert als hoofdader, en alternatieven zoals tram of bus zijn er nauwelijks of zijn minder betrouwbaar.
- Variant 1 wordt breed als onwenselijk ervaren, met name door het verlies van directe verbindingen voor Zuidoost.
- Overstappen worden als kritisch punt beschouwd. Ideaal is geen overstap. Indien nodig, dan overstap op hetzelfde perron. Overstap via de brug van Van der Madeweg is onwenselijk, zeker voor ouderen, mensen met een beperking of reizigers met kinderwagens.
- De liften op stations zoals Bijlmer worden vaak genoemd als problematisch. Ze werken niet altijd, wat grote gevolgen heeft voor mensen met een beperking. Een garantie op goede toegankelijkheid, inclusief werkende liften, is essentieel.
- Er zijn zorgen over het landelijke personeelstekort en de haalbaarheid van beloofde aansluitingen tussen bus- en metronetwerken. Mensen vrezen dat beloofde aansluitingen in de praktijk niet nagekomen kunnen worden.

- Er is behoefte aan transparantie over het afwegingskader. Hoe wordt de input van raadsleden en organisaties gewogen? Wat weegt zwaarder: kosten, reistijd, toegankelijkheid of bereikbaarheid?
- Raadsleden geven aan dat er in de besluitvorming ruimte moet zijn voor emotie en beleving, niet alleen ratio. De metro wordt als meer dan vervoer gezien: als verbinding met de stad.