

VERSLAG: RAADSSESSIE DIEMEN – OUDER-AMSTEL – UITHOORN MENSEN OVER DE METRO

Algemene informatie

Locatie	Gemeentehuis Diemen
Datum	8 mei 2025
Tijdstip	20:00-21:00

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 dialoogronden 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

Online vragenlijst

Vraag: Komen de aantallen van de vraag 'Welke metrolijn vinden ze het belangrijkst?' uit de vragenlijst overeen met de werkelijke reizigersaantallen op de lijnen?

Antwoord: Ja, maar M54 is in werkelijkheid drukker dan M53 dus dat komt er alleen niet uit. Verder dus wel redelijk goede overeenkomst.

Vraag: Hoe zijn de meer/minder belangrijke antwoorden gekomen uit de vragenlijst?

Antwoord: Het was een ranking en dit was de volgorde die eruit gekomen is. Het is dus niet zo dat sommige thema's niet belangrijk zijn, maar deze hebben minder prioriteit gekregen dan andere thema's.

Vraag: Resultaten gaan over metronetwerk in het algemeen, zijn er ook resultaten over de specifieke stations?

Antwoord: Nee, maar hier hebben we wel op de bijeenkomsten veel specifieke informatie over verkregen. VRA gaat ook langs de stations en de lijnen om ter plekke te kijken wat aandachtspunten zijn.

Varianten

Vraag: Heeft het GVB technisch gezien een voorkeursvariant?

Antwoord: GVB is gevraagd om een gericht advies te geven, voor de zomer aan VRA, dus dat zal een voorkeursvariant zijn. Ze hebben technische informatie geleverd, maar hier zit nog geen voorkeursvariant in.

Vraag: Begrijp ik goed dat in variant 4 vanuit Gaasperplas afwisselend naar Centraal en Isolatorweg wordt gereden?

Antwoord: Klopt.

Vraag: In het document Publieke Informatie Ontvlechting staat op pagina 2 informatie over gebruik van lijnen en lijngebruik. Hier zie je duidelijk dat Gaasperplaslijn het laagst scoort (4.3%). Is dit de reden dat aanvankelijk gedacht werd om deze lijn aan te passen?

Antwoord: Het klopt dat dit percentage vrij sprekend is en dat het waarschijnlijk is dat deze technische redenen hebben meegespeeld bij de opkomst van deze variant.

Opmerking: Stel dat gekozen wordt voor een variant waarbij Gaasperplas en/of Gein de directe verbinding met CS verliest, dan is het de tweede verbinding die verloren gaat.

Thema's

Vraag: Voorzieningen - Heeft van der Madeweg een toegankelijk toilet?

Antwoord: Op het moment niet. Maar omdat dit een belangrijk overstapstation wordt zijn we bezig om te kijken hoe we van der Madeweg kunnen aanpassen. Een toilet zou dus een mogelijk kunnen zijn.

Vraag: Toegankelijkheid – Hoe maak je bij de keuze voor overstap de weging of iets echt toegankelijk is of niet? Hoe gaan jullie daarmee om?

Antwoord: Toegankelijkheid is een zwaarwegend punt. Dat is bij optie 3 en 4 wel een aandachtspunt. Als we voor een van deze opties kiezen moeten we grotere maatregelen nemen om het station Van der Madeweg aan te passen. Wordt dus afhankelijk van de optie gekeken naar welke aanpassingen nodig zijn op van der Madeweg.

Aandachtspunt: Toegankelijkheid – Liften en roltrappen zijn in de praktijk heel vaak stuk. Het is al de vraag of ze het doen op je instap- en uitstapstation, maar als dit nog extra nodig is bij overstapstation maakt zo'n overstap het voor mensen met een beperking echt moeilijk. Het is ook niet realistisch om er van uit te gaan dat ze het altijd maar gewoon doen.

Vraag: Toegankelijkheid - Welk pressiemiddel heeft de VRA op GVB wat betreft bijvoorbeeld liften die het niet doen, welk druk kan VRA geven?

Antwoord: Dit onderwerp is bijna dagelijks onderwerp, er zit ook een speciaal team op. Zo zet VRA druk op de GVB. Daarnaast is gebrek aan materieel en personeel een blijvend probleem waar we niet zomaar een antwoord op hebben.

Vraag: van der Madeweg – Naast toegankelijkheid, wordt het station verder uitgebreid (bijv. bredere perrons)?

Antwoord: Kan hier momenteel geen uitspraken over doen want dit beslist het dagelijks bestuur. Maar er wordt wel echt bekeken welke maatregelen nodig zijn om de toegankelijkheid, fysieke en sociale veiligheid te waarborgen. De perrons zijn volgens de technische informatie breed genoeg bij alle varianten. Alleen bij grote evenementen is wellicht crowd management nodig.

Aandachtspunt: Mochten er toiletten komen op van der Madeweg, neem deze dan ook op in de Hoge Nood wet.

Aandachtspunt: (gevoel van) onveiligheid – meenemen in analyse: wat gebeurt er als je wel langer moet wachten op een stations.

Vraag: Veiligheid - Samenwerking met GVB en handhaving/politie: vroeger was er een speciaal team Vervoer waar gesurveilleerd werd over de lijnen? Bestaat dat nog, en zo nee zouden jullie dat niet weer in het leven willen roepen? Goed samenwerkend team met duidelijke rolverdeling is belangrijk, zeker bij gebieden als ArenA.

Antwoord: Bestaat niet meer, maar reden hiervoor is onduidelijk. Camerabeelden van GVB worden wel 24/7 bekeken en dus ingegrepen indien nodig. Veel mensen weten dit niet en voelen zich onveilig, maar er is dus eigenlijk wel altijd toezicht.

Vraag: Betrouwbaarheid - Als crowd control nodig is als op van der Madeweg een metro uitvalt, wordt het heel druk, terwijl de gedachte was dat nieuwe systeem juist robuuster zou zijn?

Antwoord: Het systeem wordt robuuster, want nu met de drie lijnen in oostbuis loopt alles vast als eentje uitvalt. Dat is nu al minder als er twee lijnen rijden omdat er twee sporen zijn. Overstap op van der Madeweg is aandachtspunt en op piekmomenten zal misschien crowd control nodig zijn.

Vraag: Wat moet ik me voorstellen bij crowd control?

Antwoord: Zoals nu bij Zuid en Bijlmer gebeurt: mensen op stations zorgen dat er genoeg ruimte blijft

tussen spoor en perron, of poortjes dicht. In meest extreme geval kunnen de metrodeuren dicht blijven. Maar hier gaan we echt niet vanuit want komt nooit voor.

Vraag: Voorzieningen - kunnen mensen ook koffie drinken op van der Madeweg?

Antwoord: Daar is nu geen voorziening voor, maar wordt wel voorgelegd aan het dagelijks bestuur. Verder nu geen toezegging mogelijk.

Vraag: Toegankelijkheid - Wordt er meer rekening gehouden met mensen die met fiets in de metro willen reizen?

Antwoord: In varianten blijft het zo dat fietsen in de spits niet mogen, en daarbuiten tegen betaling.

Proces

Vraag: Zijn scholen ook meegenomen bij fase 2?

Antwoord: Scholen zijn uitgenodigd maar hier hebben we geen reactie van gehad.

Vraag: Worden de reizigersaantallen en reizigersrelaties meegenomen in de keuze?

Antwoord: Totalen worden meegenomen in de keuze. Ook van het onderliggend net. Dus wat qua capaciteit mogelijk is en wat mogelijke knelpunten kunnen zijn. Dit zijn ook aandachtspunten.

Vraag: Ik neem aan dat de gekozen variant voor langere tijd gaat gelden, er is redelijk wat veranderd in lijnen de afgelopen jaren, blijft het nu zo dat de veranderingen langdurig zijn?

Antwoord: Ja, in ieder geval voor de duur van de concessie. Het is een zware keuze en die zal lang blijven.

Vraag: Station Zuid gaat uitbreiden, wordt daar rekening mee gehouden?

Antwoord: Ja, In de varianten rijden maar twee lijnen direct naar centraal station, wat de druk op zuid kan verhogen, maar dit past bij ontwikkelingen in de stad. Druk wordt verdeeld tussen CS en Zuid.

Vraag: Wanneer wordt geëvalueerd of de nieuwe variant goed rijdt?

Antwoord: Evaluatie wordt gedaan via normale concessielijnen en besturingsprincipes. Duur zeker twee jaar voordat je dit goed kunt meten.

Overig

Vraag: Hoe zit het met de oude plannen voor de ringlijn?

Antwoord: Is nog steeds een plan dat er ligt, maar dit duurt lang om te realiseren en dus wordt het niet meegenomen in het huidige traject omdat dit te ver op de lange termijn ligt.

Vervolg vraag: Is een ringlijn wel te realiseren zonder de NS?

Antwoord: Er zijn opties om ook op het spoor te rijden. Dus hangt af van welke optie gereden wordt. Maar dat is nog onbekend.

Vraag: Zit het metronetwerk met deze veranderingen aan zijn maximale capaciteit? Of als we nog verder groeien als stad, moeten we dan nieuwe sporen aanleggen?

Antwoord: er zit een buffer in. Dat zit hem in lengte van de metro's en de reizigersaantallen op de lijnen. Op lange termijn kunnen we dus nog meer groeien (met inkoop nieuwe metro's).

Vraag: Eerder is gezegd dat de komende jaren de frequentie niet omhoog kan vanwege te weinig capaciteit in personeel en materieel. Gaat dit dan wel gebeuren vanaf moment 1 bij de nieuwe variant?
Antwoord: Ja, frequentie gaat meteen omhoog naar de voorgestelde aantallen.