

Ontvlechting: hoe zit dat eigenlijk?

Ontvlechting is onderdeel van het Ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor de concessie van Amsterdam. Deze informatiesheet geeft een uitleg over wat ontvlechting is, waarom het belangrijk is voor de groei van Amsterdam en hoe ontvlechting eruit ziet.

Wat is ontvlechting?

Ontvlechting betekent dat er minder metrolijnen over hetzelfde stuk spoor rijden.

Waarom ontvlechting?

Ontvlechting is belangrijk voor de groei van Amsterdam, het verbinden van reizigers met verschillende grote stations en de betrouwbaarheid van het netwerk.

Groei van de stad

De komende jaren groeit het OV gebruik met 40%. Dit komt door de groei van de stad. Die groei zal niet alleen in het centrum zijn, maar juist in onder andere Zuidoost en Nieuw-West. Daar worden veel woningen bijgebouwd. Zonder ontvlechting loopt het Amsterdamse metrosysteem tijdens de concessieperiode zeer waarschijnlijk tegen het maximale aantal reizigers aan dat het kan vervoeren. Door de metro te ontvlechten kunnen de metro's vaker rijden en kunnen er dus meer reizigers vervoerd worden.

Verbinden van reizigers met grote stations

In het PvE staat dat elke metrolijn verbonden moet zijn met 1 van 5 grote stations in Amsterdam. Ontvlechting volgens dit PvE betekent dat sommige reizigers een directe verbinding krijgen met een ander groot station dan Amsterdam CS. Dit past bij de meerkernige ontwikkeling van Amsterdam die al op korte termijn vorm krijgt. Andere stations dan CS groeien en krijgen een stevigere rol in het netwerk. Zo heeft NS aangekondigd dat in de dienstregeling per december 2024 meer treinen langs Bijlmer Arena gaan rijden en de Intercity Direct zal vanaf Zuid vertrekken in plaats van CS. Dit laat het groeiende belang zien van verbindingen met andere grote stations.

Betrouwbaarheid

Een vervlochten netwerk betekent beperkingen in de betrouwbaarheid: er is sprake van een complexer systeem, wat storingsgevoeliger is. Als er een storing in de Oostbuis is, liggen in de huidige situatie drie lijnen plat, waardoor de storing in het hele netwerk doorwerkt. Door te ontvlechten wordt het systeem simpeler en daardoor ontstaat meer betrouwbaarheid. Na gedeeltelijke ontvlechting rijden straks 2 (hoger frequente dan huidig) metrolijnen door de Oostbuis i.p.v. 3 in de huidige situatie. In de huidige situatie zorgt vertraging/verstoring op één metrolijn door op 3 metrolijnen, straks op twee lijnen.

Hoe ziet ontvlechting eruit?

Het ontwerp PvE zegt niet hoe de metrolijnen moeten lopen. Het is aan het GVB om met een praktijkvoorstel te komen als het gaat om eventuele ontvlechting.

Is dit hetzelfde ontvlechtigingsplan als eerder?

Nee. Enige tijd geleden is er vanuit de vervoerder ook een suggestie gekomen om te ontvlechten, maar dat was toen echt een ander voorstel. In dat voorstel zou de metro uit Gaasperplas eindigen op Van der Madeweg, en dus niet doorrijden naar Zuid en Sloterdijk. Dat is met het huidige ontwerp PvE niet mogelijk. Het PvE maakt het namelijk onmogelijk om op Van der Madeweg het eindpunt te hebben. Hij moet naar één van de vijf grote stations. Daarnaast moet er altijd een metro van Zuid naar CS rijden over het oosttraject (via Amstel, niet de Noord/Zuidlijn).

Hoe zit het met overstappen?

Overstappen op de route van Zuidoost naar CS zou plaatsvinden op de Van de Madeweg. Van der Madeweg is een geschikt station voor overstappen omdat het hele perron overdekt is en de twee sporen aan weerszijden van hetzelfde perron zijn, waardoor de loopafstand maximaal 10 meter is. Tevens is het een groot perron wat veel reizigers aankan. Daarnaast stellen we nog extra voorwaarden, want we begrijpen dat als gevolg van de ontvlechting een aantal reizigers een directe verbinding verliezen en dat overstappen zo prettig en comfortabel mogelijk moet zijn. De voorwaarden zijn:

- Dat er altijd een cross-platform-overstap is: dat betekent dat je altijd op hetzelfde perron eiland kan overstappen bij Van der Madeweg (dus niet via een trap of lift)
- De overstaptijd duurt altijd maximaal 3 minuten. Op rustige momenten als de frequenties lager zijn (minder dan 8x per uur), eisen we een crossplatform overstap op Van der Madeweg waarbij de metro waarop men overstapt altijd klaar staat aan de overkant.
- Station van der Madeweg moet veilig en comfortabel zijn, ook in de avonduren.

Hoe zit het eigenlijk met metrofrequenties in andere grote steden?

Veel grote steden zoals Parijs, Londen, Barcelona en Stockholm hebben een metronetwerk waar grote groepen reizigers gebruik van maken. Die metronetwerken zijn vaak minder complex dan het metronetwerk van Amsterdam, waardoor frequenties van de metro's veelal veel hoger ligt. De 7 keer per uur die ons metronetwerk nu maximaal aankan is dus in vergelijking met andere steden relatief laag. Met ontvlechting kan die frequentie omhoog naar 8- 11 keer per uur, afhankelijk per lijn.