

VERSLAG: RAADSSESSIE GEMEENTE OUDER-AMSTEL**Algemene informatie**

Locatie	Gemeentehuis Ouder-Amstel
Datum	1 juli 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

Vraag: Klopt het dat de Geinlijn meer mensen vervoert dan de Gaasperplaslijn door woningbouw en evenementen?

Antwoord: Ja, dit zien we ook terug in de aantal mensen die moeten overstappen per variant. In variant 1 is dat 30.000 reizigers en in variant 2 is dat 39.000 reizigers. Door de geplande woningbouw rond de Geinlijn in vergelijking met de geplande woningbouw zal dit verschil ook alleen nog maar groter worden.

Vraag: Als de bestuurlijke toezegging rondom de Amstelboog is gedaan, vallen variant 3 en 4 dan niet bij voorbaat af?

Antwoord: Nee, de bestuurlijke toezegging weegt wel mee maar alle opties liggen op tafel.

Vraag: Variant twee is levert een groot gevaar voor reizigers bij het overstappen op station Van der Madeweg vanwege het wegvallen van de lijn tussen Gein en Centraal Station. Hoe is deze variant tot stand gekomen?

Antwoord: Er ontstaat inderdaad een probleem en crowdmanagement zal mogelijk nodig zijn. Ook kunnen er meer metro's die wel naar centraal lopen ingezet moeten worden. Dit kost weer extra geld. Dus dit speelt wel mee.

Vraag: Bij variant 2 is er geen directe verbinding tussen het Arena-gebied en Centraal Station. Hoe is dit te rijmen met het grote aantal reizigers die vanuit dit gebied vervoerd moeten worden? En hoe is deze variant opgekomen? Hoeveel reizigers reizen vanaf dit gebied naar Centraal Station?

Antwoord: De variant is opgekomen door de verschillende opties te bekijken door steeds een lijn uit de oostbuis weg te halen. Het klopt dat in variant 2 een probleem ontstaat en dat crowd management op station Van der Madeweg nodig kan zijn om alle reizigers veilig te vervoeren. Ook kan het dat er extra metro's ingepast moeten worden. We zien ook dat het grootste deel van de reizigers vanaf de Geinlijn naar Centraal Station gaat.

Vraag: Variant 4 is een bewonersinitiatief. Klopt het dat de vervoerders liever 1 lijn hebben vanaf Arena zodat crowd management makkelijker uit te voeren is?

Antwoord: Het klopt dat de Johan Cruijff Arena dat specifiek heeft aangegeven. Maar, ze zien ook dat er met de aanpassingen aan het netwerk zoveel extra metro's rijden dat dit ook positief uitpakt.

Vraag: Is variant 1 niet de logische keuze gezien alle technische informatie?

Antwoord: Wel als je kijkt naar de technische gegevens waar nu specifiek naar gerefereerd wordt. Maar de afweging is een stuk breder, het gaat over sentiment over het onderliggend net en over de uiteindelijke groei van het netwerk. Dus variant 1 is niet per se de uitkomst. Het blijft een moeilijke afweging.

Vraag: In variant 1 gaat de directe verbinding tussen de ziekenhuislocaties van het VUmc en AMC verloren. Ook is er veel woningbouw in Zuidoost (De Nieuwe Kern). Je weet niet waar deze mensen heen reizen. Hoe wordt dit meegenomen?

Antwoord: Dat klopt. Ontwikkelingen rondom bevolkingsgroei zijn meegenomen. Inschatten waar nieuwe bewoners van nieuwbouw heen gaan reizen is echter moeilijk. Dit kunnen we van te voren niet inzien. Wel weten we dat aanbod ook vraag creëert. Dus een bestaande verbinding kan ook leiden.

Vraag: Optie 3 en 4 zorgen voor betere ontsluiting tussen alle gebieden. Maar lijn 51 vervalt hier en dus komt dit in de knoop met de bestuurlijke toezegging. Als we kijken naar hoeveel reizigers, hoe weegt het aantal reizigers van M51 tegen het aantal reizigers vanuit Zuidoost?

Antwoord: De Geintak heeft de meeste reizigers richting de oostbuis, dan de west- en zuidtak en als laatste de Gaasperplatak. Als we naar het totaal aantal reizigers op de trajecten kijken heeft de west- en zuidtak de meeste reizigers. Daarna komt de oostbuis zelf, dan Geintak en als laatste de Gaasperplatak. De grootste relatie is dus die van de Geintak met de oostbuis.

Vraag: Bij optie 1 en 2 ontstaan mogelijk knelpunten door gebiedsontwikkeling. Wordt daar voldoende rekening mee gehouden?

Antwoord: Ja, daar wordt zeker rekening mee gehouden. Met de ontvlechting zou zelfs uiteindelijk op enkele lijnen de frequentie zelfs nog verhoogd kunnen worden (naar 12x i.p.v. 10x).

Thema's

Vraag: Drukke - Er zijn nu al niet genoeg metro's om mensen goed af te voeren bij evenementen in arena gebied. Hoe wordt dit aangepakt bij het wegvallen van een lijn vanaf Gein?

Antwoord: In het huidige netwerk zouden er genoeg metro's moeten zijn om de reizigers te vervoeren. Mocht er door de keuze voor een van de varianten een lijn vanaf Gein wegvallen, dan kunnen op piekmomenten extra metro's ingezet worden. Er is ook een convenant afgesloten met verschillende partijen rond het evenementengebied. Ook zit er een verplichting in het contract met de vervoerder dat bij piekmomenten extra inzet geleverd moet worden. Daarnaast heeft GVB de technische uitwerking langs de verschillende varianten gehouden. Voor alle opties geldt dus dat er genoeg capaciteit is om reizigers vanaf het evenementengebied te vervoeren.

Opmerking: Overstappen – Overstappen op Van der Madeweg voor reizigers vanaf het Arenagebied is erg onlogisch en verplaatst het probleem van de drukte. Dit is echt een crux voor de veiligheid. Een directe lijn van Gein naar Centraal Station voorkomt problemen met veiligheid en drukte.

Antwoord: Dit is zeker een goed aandachtspunt.

Vraag: Station Van der Madeweg - Krijgt van der Madeweg een upgrade als het een belangrijk overstapstation wordt?

Antwoord: Afhankelijk van welke variant gekozen wordt, wordt gekeken welke aanpassingen nodig zijn om het station aantrekkelijker te maken (bijvoorbeeld met extra trappen/liften). Zeker het verbeteren van de sociale veiligheid is een aandachtspunt.

Vraag: Station Van der Madeweg - Van der Madeweg is een vrij klein station, zeker bijvoorbeeld vergeleken met Bijlmer Arena. Waarom wordt dit station dan zo belangrijk gemaakt?

Antwoord: Alle lijnen gaan langs van der Madeweg, daarom is het een logische plek als overstapstation en wordt het daarom een belangrijk overstapstation.

Vraag: Toegankelijkheid - Hoe kunnen we voorkomen dat de problemen met liften worden opgelost?

Antwoord: Dit punt valt buiten de ontvlechting maar is zeker een punt waar we aandacht aan schenken. Er is een actieplan voor opgesteld. Er zijn ook problemen met levering van onderwerpen om liften te repareren. Bij de Arena kunnen ook de liften expres worden stilgezet in het kader van crowd management om onveilige situaties te voorkomen.

Online vragenlijst

Vraag: Uit de antwoorden blijkt dat M51 als belangrijkste metrolijn wordt gezien. Ook hebben veel mensen uit Amstelveen de vragenlijst ingevuld. Klopt het dus dat mensen uit Amstelveen voorstanders zijn voor het behoud van M51? Hoe zwaar wegen deze uitkomsten mee in de keuze?

Antwoord: Het klopt dat mensen uit Amstelveen graag M51 behouden. De uitkomsten van de vragenlijst zijn niet concluderend. We behandelen de uitkomsten vanuit alle gebieden evenredig. De resultaten geven meer een beeld over wat reizigers vinden over het metronetwerk. Wel is de bestuurlijke toezegging over de Amstelboog een extra punt dat meeweegt in de keuze.

Proces

Vraag: Welke variant heeft de voorkeur vanuit de VRA?

Antwoord: Er is nog geen voorkeursvariant. Alle informatie moet nog worden bekeken en afgewogen. Alle opties liggen op tafel en worden evenredig getoetst op technisch niveau en in participatie.

Overig

Vraag: In hoeverre is rekening gehouden met de mogelijkheid tot een ringlijn?

Antwoord: Er is in dit project geen rekening gehouden met de realisatie van een ringlijn omdat het sluiten van de ringlijn pas vanaf 2036 zou kunnen. Tegen die tijd zitten we in een nieuwe concessie en dus zijn dan weer veranderingen aan het netwerk mogelijk. De metro-ontvlechting is een ingreep op de kortere termijn (2027).

Vraag: Er loopt een treinspoor tussen Zuidoost en Centraal station, maar het zit niet in het systeem van reizigers om hiervan gebruik te maken (in plaats van de metro). Klopt dat, en wordt er met de NS overlegd om deze netwerken meer te integreren?

Antwoord: Wij hebben contact met NS. NS ziet als aandachtspunt dat treinen drukker kunnen worden bij wegval van metrolijnen. De integratie en aansluiting van de verschillende vervoerders is dus zeker een aandachtspunt.

Vraag: Wat is er veranderd sinds 2017 (moties aangenomen door VRA, Diemen en Ouder-Amstel) en welke nieuwe inzichten zijn er om nu wel te ontvlechten?

Antwoord: De urgentie is nu hoger vanwege de enorme woningbouw. We willen voorlopen op de verwachte groei en het metronetwerk op tijd aanpassen (meer metrotreinen laten rijden). Bovendien wordt het metronetwerk aantrekkelijker voor gebruikers door de hogere frequenties.

Vraag: Is er genoeg materieel en personeel om dit te doen?

Antwoord: Dit is een terecht aandachtspunt. Er is een personeelstekort bij GVB. Maar, dit verschilt per modaliteit en voor de ploeg aan medewerkers op de metro is het personeelsprobleem nooit urgent geweest. Dus we verwachten dat er genoeg personeel is.

Vraag: In Gaasperplas voelen ze erg de druk dat ze de rechtstreekse verbinding met het Centraal Station verliezen. Er zijn dan ook veel protesten geweest. De metro is een echt een belangrijke ader voor Zuidoost. Dit gebied komt er erg karig vanaf bij variant 1 en 2.

Antwoord: Dit sentiment hebben we zeker meegekregen en nemen we ook mee in de keuze. Hoe dan ook zal de keuze voor een bepaald gebied pijnlijk zijn.

Vraag: Er is veel vraag vanuit Amstelveen voor het behoud van M51. Maar kunnen reizigers vanuit Amstelveen niet met de M52 naar Centraal Station, zij hebben de oostbuis toch niet nodig?

Antwoord: Weesperplein en Waterlooplein zijn ook stations waar veel mensen heen gaan. Bovendien gaat het niet alleen om reizigers uit Amstelveen, maar ook van de rest van de westtak. Belangrijk is dat een overstap in alle varianten moet gebeuren. De manier waarop de overstap verschilt echter. In variant 1 en 2 is dat een geregelde overstap (op hetzelfde perron, metro's komen op dezelfde tijd aan en rijden weg). In variant 3 en 4 is dit niet zo, wat significant meer hinder geeft dan een geregelde overstap. Wel wordt in alle scenario's het nieuwe netwerk betrouwbaarder door de ontvlechting.

Opmerking: In 2017 zijn ook toezeggingen gedaan aan Diemen en Ouder-Amstel, niet alleen aan Amstelveen. Deze moeten net zo zwaar meegewogen worden als die met Amstelveen!

Opmerking: Houd ook de aansluitingen van NS op de Geintak in gedachten (met name Bijlmer Arena en Duivendrecht). Hier komen namelijk veel reizigers die vanaf Schiphol komen en richting het centrum reizen.