

VERSLAG: FYSIEKE BIJEENKOMST (MAATSCHAPPELIJKE) ORGANISATIES - MENSEN OVER DE METRO

Algemene informatie

Locatie	Kantoor Vervoerregio Amsterdam
Datum	23 april 2025
Tijdstip	15:00 – 17:00
Aanwezigen	Arena mobiliteit/bereikbaarheid, Rover, Cliëntenbelang Amsterdam, Amsterdam UMC, Crowdmanager gemeente Amsterdam

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?
- Belangen ophalen** van de **organisaties/ondernemers** – wat is voor hen belangrijk om aantrekkelijk en bereikbaar te blijven voor werknemers/patiënten e.d. Wat zijn hun suggesties/adviezen voor de varianten?

Doelgroep

De doelgroep bestond uit (de directie of adviseurs van) maatschappelijke organisaties en ondernemers in Amsterdam, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn. Deze groep wordt direct of indirect geraakt door de plannen voor het metronetwerk, omdat het de reis van medewerkers, klanten en patiënten beïnvloedt. De organisaties/ondernemers moesten zich voor de sessie aanmelden en er was een maximaal aantal van 30 deelnemers.

Opzet

De sessie had een duur van twee uur en vond overdag plaats. De sessie bestond uit twee geïntegreerde onderdelen:

- 1) Een **plenaire presentatie** (van max. 30 minuten) waarin de VRA nogmaals de noodzaak voor ontvlechten toelichtte en de GVB toelichtte wat er gaat veranderen t.o.v. van de situatie nu: hoeveel vaker, hoeveel meer reizigers, de metro blijft overal stoppen etc. Wat betekent dit voor werknemers, bezoekers en patiënten? De presentatie was een verdieping op de talkshow, omdat het specifiek inging op de varianten die voor deze gebieden de meeste impact heeft.
- 2) Een **gesprek/discussie** onder leiding van een gespreksleider waarbij aanwezigen vragen konden stellen en belangen konden delen aan de hand van stellingen. Dit werd gedaan aan de hand van vragen op de slides.



Resultaten

Hieronder bespreken we de resultaten van de sessie. Eerst benoemen we een aantal algemene opmerkingen. Vervolgens noemen we de suggesties en aandachtspunten per optie. Ten slotte geven we de besproken punten per thema.

Algemene vragen en opmerkingen deelnemers

Tijdens de bijeenkomst stelden deelnemers vragen en maakten ze opmerkingen. Deelnemers vroegen om volledige tabellen met alle percentages om het beeld compleet te maken. Daarnaast werd gevraagd waarom de frequentie van de metro's moet worden verhoogd als met langere treinen ook voldoende capaciteit kan worden geboden. Hierop werd geantwoord dat een hogere frequentie het reizen met het openbaar vervoer aantrekkelijker maakt. Er werd bezorgdheid geuit over de capaciteit van station Van der Madeweg, dat een belangrijke overstaphub zal worden. Ook was er aandacht voor de praktische haalbaarheid van overstappen van lange naar korte treinen. De frequentieverlaging naar Bijlmer Arena werd als zorgpunt genoemd, zeker in relatie tot evenementen. Verder werd benadrukt dat bij evenementen crowd management verbeterd kan worden door gescheiden lijnen aan te bieden zodat alle

reizigers tegelijk in dezelfde metro stappen. Ten slotte werd het belang benadrukt van een goed inzicht in de netwerkeffecten, zowel op metro-, tram- als treinniveau.

De varianten

Optie 1

Bij optie 1 wordt metrolijn 50 en 53 aangepast. Station Van der Madeweg wordt een belangrijk overstappunt. Hoewel overstappen noodzakelijk wordt, is dit cross-platform mogelijk, wat de overstap vergemakkelijkt. Deze variant wordt door deelnemers als relatief stabiel en beheersbaar beschouwd, mits de overstap op Van der Madeweg goed wordt gefaciliteerd en de sociale veiligheid op het station wordt verbeterd.

Optie 2

In deze optie wordt lijn 54 aangepast. Deze variant stuitte tijdens de sessie op veel bezorgdheid. In deze optie ontstaat een situatie waarbij veel reizigers, vooral tijdens evenementen in de Johan Cruijff Arena, moeten overstappen op station Van der Madeweg. Deelnemers gaven aan dat dit station momenteel onvoldoende is toegerust op zulke grote aantallen overstappers. Dit leidt tot vragen over de capaciteit van het station, maar ook over de sociale veiligheid en de doorstroming van reizigers. Er wordt gevreesd voor opstoppen en onveilige situaties op perrons. Daarnaast zou deze optie een negatief effect kunnen hebben op het NS-verkeer. Bij evenementen reist circa 50% van de bezoekers vanaf Bijlmer Arena richting Utrecht. Als metroverbindingen richting Centraal worden beperkt, ontstaat extra druk op treinen van en naar dit knooppunt. Bovendien leidt de toename in overstapbewegingen tot extra complexiteit in crowdmanagement, en wordt de kans groter dat reizigers vertraging oplopen.

Optie 3

In deze optie wordt metrolijn 51 opgeheven. Dit stuit op onbegrip bij meerdere deelnemers, zeker gezien de verwachte drukte op station Zuid in de toekomst. Volgens prognoses zal dit station uitgroeien tot het derde drukste station van Nederland. Door het wegnemen van directe metroverbindingen neemt de bereikbaarheid van deze locatie af, met als gevolg dat reizigers mogelijk overstappen naar alternatieve routes via tram of trein. Met name reizigers die vanuit Holendrecht of Amsterdam-Zuidoost naar het centrum of de oostelijke stadsdelen reizen, zullen langere routes moeten nemen of vaker overstappen. Ook wordt verwacht dat reizigers vaker gebruik zullen maken van treinen via Sloterdijk of Centraal Station, wat leidt tot een herverdeling van de druk op het netwerk. De vraag werd gesteld waarom juist een belangrijke schakel als Zuid in deze optie een lijn verliest.

Optie 4

In deze optie wordt alleen de route van metrolijn 51 aangepast. Verder blijven alle lijnen behouden. In deze variant zijn er minder overstapbewegingen door behoud van alle lijnen. Er wordt wel opgemerkt dat vrijwillig overstappen waarschijnlijk alsnog gaat gebeuren omdat reizigers kunnen kiezen voor de eerste metro die beschikbaar is. Aanwezigen vroegen zich af of een eindpunt op Van der Madeweg technisch haalbaar is, en of dit eventueel alsnog onderzocht kan worden om zo het overschot op lijnen waar in deze variant extra gereden gaat worden weer te compenseren.

Thema's

Betrouwbaarheid

De metro wordt door medewerkers van onder andere het Amsterdam UMC als betrouwbaarder ervaren dan de trein. Tegelijkertijd werd opgemerkt dat de reisinformatie op de perrons niet altijd betrouwbaar is. Dit leidt soms tot problemen bij aansluitingen en overstappen. Reizigers met een beperking nemen vaak extra marge in hun reistijd vanwege deze onzekerheid.

Sociale veiligheid

Het veiligheidsgevoel op station Van der Madeweg werd vaak als een zorgpunt genoemd. Deelnemers benadrukten de behoefte aan 24/7 zichtbare aanwezigheid van personeel en bewaking, assistentie bij liften en overstappen en werkende voorzieningen zoals liften. Ideeën uit Londen, zoals het inzetten van omroepberichten ("See it, Say it, Sort it"), werden genoemd als mogelijke inspiratie om het veiligheidsgevoel te vergroten.

Comfort en toegankelijkheid

Cross-platform overstappen werd als positief ervaren voor het verbeteren van de reiservaring. Tijdens evenementen is het belangrijk om zo min mogelijk loopbewegingen te creëren. Daarnaast werd gepleit voor extra rolstoelplekken midden in de metro's om de toegankelijkheid te verbeteren. Ook werd aangegeven dat het belangrijk is dat metrostellen aan beide perrons een even grote lengte hebben.

Reistijd en wachttijd

De wens werd uitgesproken om tijdens piekuren een frequentie van elke drie minuten te realiseren, zeker bij evenementen. Er werd ook aangegeven dat extra overstappen op Van der Madeweg een negatief effect op de totale reistijdbeleving van reizigers heeft.

Overige opmerkingen en vragen

Een van de deelnemers verzocht om ook de mogelijkheid van een volledig ontvlochten variant te overwegen, omdat er dan hogere frequenties en kortere wachttijden mogelijk zijn. Ook vroegen deelnemers om meer inzicht in reizigersaantallen per tak en overstappunt en om meer transparantie over de effecten op het gehele netwerk van metro, tram en trein. Er werd gevraagd om duidelijk te maken welke groepen reizigers er per saldo op vooruit of achteruitgaan.