

VERSLAG: RAADSSESSIE WEST EN NIEUW-WEST**Algemene informatie**

Locatie	Stadsloket West
Datum	20 mei 2025
Tijdstip	18:30-19:30

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

Vragenlijst

Vraag: Is er een verklaring voor waarom het grootste deel van de mensen die de vragenlijst hebben ingevuld uit Zuidoost komen?

Antwoord: Het leeft daar al langer en er zijn als sinds 2017 protesten. In een eerdere fase waren er varianten waarin alleen Zuidoost werd geraakt.

Vraag: In de uitkomsten van de gesprekken met organisaties wordt het Antoni van Leeuwenhoek in Nieuw-West niet genoemd. Daar komen mensen uit heel Nederland naartoe. Hoe kan dit?

Antwoord: Het Antoni van Leeuwenhoek is uitgenodigd voor een gesprek en voor de bijeenkomsten, maar ze hebben niet gereageerd/zijn niet ingegaan op de uitnodiging.

Vraag: Metrolijn 51 wordt gezien als het meest belangrijk. Is dat nog uitgesplitst per stadsdeel?

Antwoord: Het stuk tussen Lelylaan en Amsterdam Zuid is het drukste deel van metrolijn 51. De reizigers van lijn 53 en 54 zijn wat meer verdeeld over twee metrolijnen, maar hier is de Geinlijn het drukst.

Varianten

Vraag: In de omschrijving staat dat de veranderingen vooral leiden tot een hogere frequentie. In de uitkomsten van de enquête zien we dat respondenten vooral korte reistijd willen en weinig willen overstappen. Is het dan wel nodig dat er iets gaat veranderen?

Antwoord: De reistijd wordt bij de meeste varianten korter, omdat de wachttijd afneemt; hoewel de metro in 2027 nog niet zo vol is dat reizigers moeten uitstappen vanwege drukte, ontstaan er daarna wél serieuze knelpunten, waardoor dit risico reëel wordt – daarom is het noodzakelijk om nu al te investeren in een toekomstbestendig metrosysteem.

Vraag: GVB heeft data over welke lijn het meeste gebruikt wordt. Welke verandering zou dan leiden tot het meeste reisongemak als je kijkt naar reizigers in de huidige situatie?

Antwoord: De Gaasperplaslijn is de rustigste lijn van Amsterdam. Reizigersaantallen op de Westtak zijn even hoog als op de Geinlijn, maar de Westtak loopt natuurlijk ook in Zuid. Maar 10% van de reizigers stapt tijdens hun reis van de Westtak op de Oosttak. De meeste reizigers blijven op de tak zelf en reizen niet via twee takken. Op de Geintak zit het grootste aantal reizigers dat ook naar het centrum moet.

Vraag: We hebben het nu alleen over de metro, maar is er ook een verband met tramvervoer of de bus? Hoe beïnvloedt het hele netwerk elkaar?

Antwoord: Als we kijken naar het onderliggende net, bij variant 3 en 4 moet tramlijn 1 vaker gaan rijden. Er zijn nu nog geen problemen met het onderliggende net. In Zuidoost is het daarnaast zo dat er weinig bussen zijn en geen tram, dus de metro is daar de verbinding voor lokale verplaatsing. Daar wordt rekening mee gehouden en moeten we iets mee doen (als voor variant 1 of 2 wordt gekozen). Dit kan ook door bijvoorbeeld betere aansluitingen op stations, betere wachttijden e.d.

Vraag: Tramlijn 1 is dat haalbaar? Zit die niet bijna aan z'n maximum capaciteit.

Antwoord:

Lijn 1 wordt in die varianten inderdaad drukker. Dat geldt vooral voor overdag en in de middagspits. We verwachten dat we op de lijn een tram extra moeten inzetten. Dat is niet een heel grote uitbreiding dus

we verwachten niet dat het tot problemen zal leiden op de binnenring. Er zijn meer routes waar de trams met dergelijke of hogere frequenties rijden. In de ochtendspits wordt de lijn ook drukker op het deel binnen de ring, alleen is dan de drukte in Nieuw West bepalend en wordt de lijn alleen beter gevuld. We rijden dan 10x per uur op lijn 1.

Vraag: Variant 3 en 4 zijn op 5 van de 6 punten negatief – de varianten waar lijn 51 verdwijnt. Waarom zijn die meegenomen?

Antwoord: Er moesten opties of tafel waarbij in elke variant een andere lijn uit de tunnel verdween. Variant 4 heeft Zuidoost ingediend en die is toen ook meegenomen.

Vraag: In de kaartjes staan frequenties, gaat dat om één route of beide kanten op?

Antwoord: Dat is beide kanten op.

Vraag: Wat betreft de groeicapaciteit, is het bruggetje op station Van der Madeweg ook als knelpunt meegenomen? Bij volle metro's wordt dat namelijk een punt.

Antwoord: Dit wordt meegenomen in de plannen. Ook Van der Madeweg zal worden aangepakt. Het hangt van de variant af wat er precies moet gebeuren. Wat het gaat kosten, is op dit moment nog niet duidelijk.

Thema's

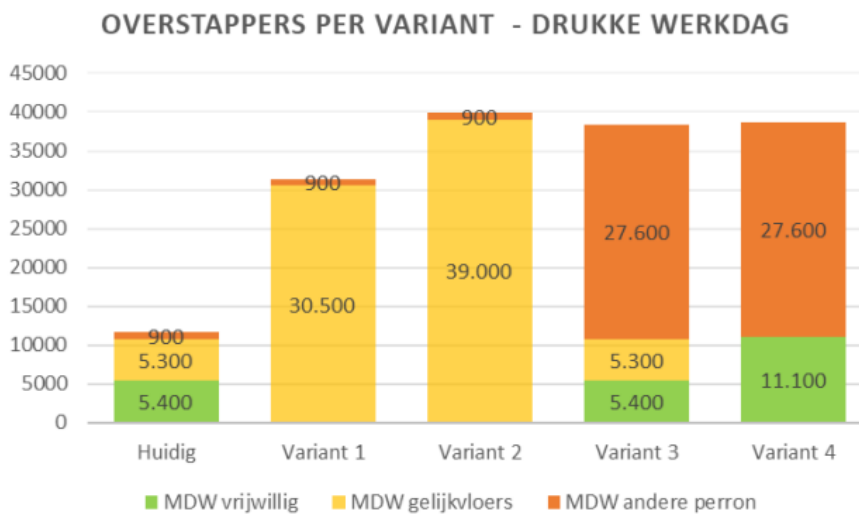
Vraag: Toegankelijkheid is belangrijk. De roltrappen en liften zijn vaak kapot, daar moet goed rekening mee worden gehouden als er wordt gekeken naar het aanpassen van de lijnen en het overstappen. Ligt er druk op het aanpakken hiervan?

Antwoord: Het is inderdaad heel belangrijk. De opgave om liften en roltrappen te maken is complex en staat los van dit project, maar is tegelijkertijd wel heel relevant voor dit project. Want bij sommige opties ben je afhankelijk van de lift of de roltrap. Ookal pakken we het aan kun je namelijk niet altijd beloven dat het werkt.

Vraag: Van der Madeweg is een druk overstapstation, Zijn er cijfers bekend over de vervoersstromen? Wordt het geen hick-up voor alle mensen die moeten gaan overstappen?

Antwoord: Ja, hier is data voor. Voor variant 1 en 2 zijn veruit de meeste overstappen op hetzelfde perron, bij variant 3 en 4 zijn de meeste overstappen op het andere perron. Zie de tabel hieronder voor meer informatie.

Voor de overstap op hetzelfde perron in variant 1 gaat het om 30.500 mensen en bij variant 2 gaat het over 39.000 mensen. In variant 3 zijn er zo'n 5300 mensen die op hetzelfde perron overstappen, maar 27.600 op het andere perron. In variant 4 zijn er hetzelfde aantal overstappers als bij variantie 3 op het andere perron en geen enkele overstapper op hetzelfde perron.



MDW - Van der Madeweg

Vraag: Hoe veranderen reistijden tussen verschillende belangrijke stations in de verschillende varianten?

Antwoord: Uiteindelijk verkleint de reistijd gemiddeld gezien in alle varianten, omdat de wachttijd korter wordt. Daarnaast wordt het metrosysteem betrouwbaarder: je kunt vaker garanderen dat de metro daadwerkelijk rijdt. In varianten 3 en 4 is er echter sprake van reistijdverlies als je van west/ zuid naar oost wil, doordat reizigers moeten overstappen en zich naar een ander perron moeten verplaatsen op van der Madeweg. Daarbij speelt mee dat mensen zich met verschillende loopsnelheden voortbewegen, wat betekent dat je nooit volledig kunt garanderen dat iedereen de aansluiting haalt. Doordat er bij sommige varianten op de geinlijn of westtak de frequentie van 12x per uur naar 10x per uur gaat is hier dus ook een iets langere wachttijd.

Vraag: Waarom gaat de capaciteit in Nieuw West er minder op vooruit dan Zuidoost?

Antwoord: In variant 1 rijdt de metro 20 keer per uur over de lijn. Door een mix van korte en lange metro's in te zetten, is er voldoende capaciteit, zelfs als alle ritten met korte metro's worden uitgevoerd. In de toekomst is het bovendien mogelijk om langere metro's in te zetten, waarmee de capaciteit met maar liefst 84% kan groeien ten opzichte van de huidige situatie.

Proces

Vraag: Op het plaatje met het proces, staat er "Mensen over de metro" – met wie zijn jullie daar in gesprek geweest?

Antwoord: We zijn al in gesprek geweest met bewoners en organisaties. Nu zijn we in gesprek met de raden. In die volgorde is het gesprek gevoerd.

Vraag: Nieuw-West telt 57.000 jongeren, het grootste aantal in Amsterdam. Die gaan met de metro naar school. Zijn middelbare scholen ook meegenomen in het besluit? Veel kinderen en jongeren worden niet meegenomen in besluitvorming.

Antwoord: We hebben hen niet gesproken, maar wel uitgenodigd. In de Reizigersadviesraad is de studentenbond vertegenwoordigd; daarin zitten ook studenten die meedenken en advies geven. Hun input moeten we nog verwerken.

Overig

Vraag: wordt er ook gemeten welke vervoersmiddel reizigers het vaakst gebruiken? “Ik woon hier, en moet naar oost – dan neem ik vervoermiddel X”?

Antwoord: Mensen die van de metro gebruik maken doen dit vaak voor langere afstanden dan met de bus of tram. In Nieuw-West en West is de tram en metro heel goed, er zijn vaak wel verbindingen. Als je kijkt naar het hele netwerk en de reistijden, dan zal waarschijnlijk het wegvallen van de verbinding in Zuidoost zwaarder vallen dan in Nieuw-West en West.

Vraag: Er wordt nu uitgegaan 20x per uur een metro in de Oostbuis. Vroeger was dit 24x. Waarom kan dat nu niet?

Antwoord: Dat klopt. Vroeger was er een oud beveiligingssysteem dat niet kon toetsen op het veiligheidsprincipe waarbij – zodra een metro vertrekt – er altijd een vrij metrostation beschikbaar moet zijn, omdat er in de oostbuis weinig branduitgangen zijn. Omdat dit systeem destijds nog niet bestond, gold er een gedoogbeleid waarbij meer ritten tijdelijk waren toegestaan tot het nieuwe systeem operationeel zou zijn. Inmiddels is dat nieuwe beveiligingssysteem in gebruik, waardoor er maximaal 21,8 ritten per uur zijn toegestaan. Op Amsterdam Centraal kan technisch gezien wel 24 keer per uur worden gekeerd, maar geen 30 keer – daarvoor zouden extra sporen moeten worden aangelegd.

Vraag: De frequentie gaat omhoog, is daar wel genoeg materiaal voor?

Vraag: Wordt de inzet van lange metrostellen van 120m actief meegenomen als oplossing voor knelpunten op andere lijnen zoals lijn 50?

Antwoord: Er is op dit moment voldoende materieel beschikbaar. Kijk je naar de verwachte groei, dan zal er op termijn extra materieel moeten worden ingekocht. Voor variant 1 betekent dit bijvoorbeeld dat er in de toekomst aanvullende voertuigen nodig zijn om met metro's van 120 meter te kunnen rijden. Hierover is het gesprek met het GVB al gestart.

Opmerkingen

- Uitnodiging om in gesprek te gaan met leerlingenraden: die komen om de drie maanden samen.
- Het aantal respondenten uit Nieuw-West en Zuidoost in de vragenlijst laat zien dat het onderwerp in deze gebieden leeft. De Westtak en Geintak vervoeren de meeste passagiers. Het is belangrijk om goed te luisteren naar de stemmen uit deze gebieden – vaak gaat het om het kiezen tussen twee kwaden. Vooral in Zuidoost is het cruciaal om bewoners goed in de gaten te houden en serieus te nemen.
- Verzoek aan GVB over inkopen materieel: Als we het hebben over inkoop van extra materieel. Nu kopen jullie bij KAF, doe dat niet meer.