

Maatregelenpakket nieuw metronetwerk Diemen, Ouder-Amstel en Zuidoost 2027



Samenvatting

In 2027 gaan de metro's in de regio Amsterdam anders rijden en gaan er meer metro's rijden. Dit past bij de groei van de stad en maakt het metronetwerk betrouwbaarder en voor een groot deel van de reizigers ook aantrekkelijker.

De Vervoerregio heeft het afgelopen jaar een uitgebreid traject doorlopen om alle informatie voor een afgewogen keuze voor het nieuwe metronetwerk op te halen. Uit gesprekken met bewoners, organisaties en gemeenten is gebleken dat er begrip is voor de aanpassing van het metronetwerk, maar dat er ook voorwaarden aan verbonden worden om dit goed te doen. Het gaat dan om zaken als veiligheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid. Uit de gesprekken is ook gebleken dat de keuze voor het nieuwe metronetwerk niet alleen voordelen heeft. Voor een aantal reizigers, die met het nieuwe netwerk hun rechtstreekse verbinding verliezen en moeten overstappen, is het negatieve effect aanzienlijk. GVB, Gemeente Amsterdam en de Vervoerregio hebben daarom een maatregelenpakket samengesteld, met bestaande en nieuwe initiatieven.

Bij de aanpassing van het metronetwerk wordt lijn M53 verbonden met M50. Hiermee vervalt de directe verbinding van Gaasperplas naar Amsterdam Centraal en de directe verbinding van Isolatorweg naar Gein en komt er een rechtstreekse verbinding van Gaasperplas naar Isolatorweg. Over het gehele netwerk gaan de metro's in de spits 10x per uur rijden en overdag 8x per uur. Dit is een toename ten opzichte van het huidige netwerk waar 6x per uur gereden wordt.

De maatregelen die in dit maatregelenpakket worden beschreven, zijn al of worden belegd binnen het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio (het UPM) en binnen de concessie Amsterdam 2025. Het maatregelenpakket omvat onder meer de volgende maatregelen:

- 1. Uitgebreide aanpak verbeteren station Van der Madeweg**

- a. Hiervoor wordt onder andere gekeken naar het verbeteren van de sociale veiligheid, toegankelijkheid en comfort van het stationsgebouw zelf.

- 2. Eerste stap uitbreiding bedieningsuren metro**

- a. We streven er naar om alle metro's op vrijdag- en zaterdagavond één uur langer door te laten rijden bij invoering van het nieuwe metronetwerk in december 2027. Dit is aanvullend op de pilot uitbreiding bedieningsuren metro, om verdere uitbreiding van de bedieningsuren te onderzoeken.

- 3. Fysieke maatregelen sociale veiligheid**

- a. Aanvullende maatregelen die genomen worden gericht om de sociale veiligheid te verbeteren.

- 4. Sociaal maatschappelijke mobiliteitsinitiatieven**

- a. De Vervoerregio Amsterdam investeert in sociaal maatschappelijke mobiliteitsinitiatieven. Deze initiatieven zijn voor de gebieden waar impact is van het nieuwe metronetwerk.

5. Uitbreiden busnetwerk Zuidoost

- a. Groei van GVB wordt de komende jaren met prioriteit ingezet in Zuidoost. Hiermee worden verschillende buslijnen sneller uitgebreid.

6. Onderzoek verlengen tramlijn 19

- a. Er start een onderzoek naar het verlengen van tramlijn 19 van Diemen Sniep richting de Provincialeweg.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1. Inleiding.....	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Betrokken partijen.....	5
1.3 Leeswijzer.....	6
2. Wat gaat er veranderen voor Diemen, Ouder-Amstel en Zuidoost?	7
2.1 Toekomstig metronetwerk	7
2.2 Aandachtspunten nieuw metronetwerk	8
3. Metrodienstregeling.....	9
3.1 Onderzoek uitbreiden bedieningsuren – Nieuw traject.....	9
3.2 Eerste stap in de uitbreiding bedieningsuren metro - Nieuw traject	10
3.3 Monitoring/ toekomstbestendig metronetwerk - Bestaand traject.....	10
4. Metrostations.....	11
4.1 Aanpak Metro en Treinstations Zuidoostflank (AMTS) – Bestaand project.....	11
4.2 Aanpak Van der Madeweg – Nieuw traject	12
4.3 Impactanalyse reizigersgroei Van der Madeweg.....	13
5. Maatregelen busnetwerk.....	14
5.1 Aanpassingen busnetwerk - Bestaand traject	14
5.2 Afspraken verdere groei busnetwerk - Nieuw traject.....	15
5.3 Toegankelijkheid bushaltes – Bestaand traject	15
6. Sociale veiligheid	15
6.1 Onderzoek	15
6.2 Maatregelen.....	16
6.3 Evaluatie.....	16
6.4 Fysieke maatregelen sociale veiligheid – Nieuw traject	17
7. Tram.....	17
7.1 Onderzoek doortrekken tramlijn 19 – Nieuw traject.....	17
8. Voet- en fietsverbindingen	18
8.1 Verbeteren (sociale veiligheid) fietsverbindingen – Bestaand traject.....	18
8.2 Programma deelmobiliteitshubs – Bestaand traject	18
9. Sociaal maatschappelijke mobiliteitsinitiatieven – Nieuw traject.....	19

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2027 gaan de metro's in de regio Amsterdam anders rijden. In totaal gaan er meer metro's rijden, waardoor een groot deel van de reizigers erop vooruit gaat. Uit het gesprekken met bewoners, organisaties en gemeenten is gebleken dat de meeste reizigers begrijpen dat er meer metro's moeten rijden. Wel zijn er voorwaarden verbonden om dit goed te doen. Het moet veiliger, toegankelijker en aantrekkelijker. Ook moet het overig ov een impuls krijgen als er een verbinding wegvalt. GVB, Gemeente Amsterdam, gemeente Ouder-Amstel, gemeente Diemen en de Vervoerregio hebben dit maatregelpakket samengesteld, waarin bestaande en nieuwe initiatieven zijn gebundeld.

Op 17 november '25 heeft het dagelijks bestuur een keuze gemaakt voor de vormgeving van het nieuwe metronetwerk. In het nieuwe metronetwerk gaan er straks meer metro's rijden. In de spits 10x per uur, overdag 8x per uur en in de vroege ochtend en late avond 6x per uur. De optie die gekozen is, is optie 1. Hierbij rijdt de lijn vanaf Gaasperplas niet meer naar Centraal Station rijdt, maar naar Isolatorweg. De rechtstreekse verbinding tussen Isolatorweg en Gein vervalt dan. Met het nieuwe metronetwerk gaan er in totaal dus meer metro's in de regio Amsterdam rijden en komt er een rechtstreekse verbinding tussen Gaasperplas en Isolatorweg. Deze verandering betekent voor een groot deel van de reizigers een vooruitgang, maar heeft ook een negatief effect voor reizigers die met het nieuwe netwerk hun rechtstreekse verbinding verliezen. Om dit negatieve effect te verzachten en recht te doen aan de uitkomsten van het dialoogtraject is dit maatregelenpakket opgesteld.

De maatregelen in dit pakket komen tegemoet aan de zorgen die naar voren kwamen en de suggesties die gedaan zijn vanuit de gesprekken met bewoners, organisaties en gemeenten. Naar aanleiding van deze gesprekken is gekeken wat er al wordt gedaan, wat eraan komt en wat er nog aanvullend gedaan kan worden. In dit pakket staan de maatregelen beschreven die aanvullend worden opgepakt.

1.2 Betrokken partijen

In Amsterdam Zuidoost werken gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Ouder- Amstel sinds 2021 samen aan de bereikbaarheid via het mobiliteitsplan Zuidoostflank. Verschillende maatregelen in dit mobiliteitspakket worden onder deze vlag uitgewerkt.

Vervolgens zijn in gesprekken tussen de Gemeente Amsterdam, GVB, Gemeente Diemen, Gemeente Ouder-Amstel, Stadsdeel Zuidoost en de Vervoerregio Amsterdam

aanvullende maatregelen in beeld gebracht. Bij de toelichting op de maatregelen wordt aangegeven welke organisatie wat oppakt. Zo wordt een gedeelte van deze maatregelen opgepakt door de Vervoerregio Amsterdam, maar waar het bevoegd gezag bij de gemeente Amsterdam of GVB ligt zullen zij dit oppakken. Uitgangspunt is om nieuwe maatregelen zoveel mogelijk op te nemen in bestaande programma's en trajecten.

1.3 Leeswijzer

Allereerst gaat de rapportage in op wat er gaat veranderen in het metronetwerk voor Diemen, Ouder-Amstel en Zuidoost, waarbij wordt ingegaan op de huidige en nieuwe situatie. Voor meer analyse en diepgang over de keuze voor de variant, zie ook de rapportage nieuw metronetwerk. Vervolgens wordt achtereenvolgens ingegaan op de maatregelen voor het metronetwerk, de metrostations, het extra OV-aanbod bus, sociale veiligheid, en de sociaal maatschappelijke maatregelen.

Het is bij het lezen van dit document van belang om onderscheid te maken in maatregelen die al onderdeel zijn van bestaande trajecten (bijvoorbeeld het Mobiliteitsplan Zuidoostflank) en maatregelen die extra zijn opgenomen.

2. Wat gaat er veranderen voor Diemen, Ouder-Amstel en Zuidoost?

2.1 Toekomstig metronetwerk



- Lijn 50 Isolatorweg – Gaasperplas
- Lijn 51 Isolatorweg – Centraal station
- Lijn 52 Noord – Zuid
- Lijn 54 Gein – Centraal Station

In de onderstaande tabel staan de frequenties van lijnen 50, 51 en 54:

Frequenties	Tien keer per uur	Acht keer per uur	Zes keer per uur
Werkdagen	Spits (2x 2 uur)	07:00 – 20:00 uur	Overige uren
Zaterdagen		09:00 – 20:00 uur	Overige uren

Zon- en feestdagen		11:00 – 20:00 uur	Overige uren
---------------------------	--	-------------------	--------------

In het nieuwe metronetwerk zal er gereden worden met onderstaande lengtes. Waar er nog niet met 120 meter metro's wordt gereden kan op termijn wel met lange metro's worden gereden.

INZET PER LIJN	<u>METROLIJNEN</u>	<u>OPTIE 1</u>
	M50	60 meter
	M51	60 meter
	M54	120 meter

Hoe wijkt het af van de huidige situatie?

De directe verbindingen tussen Gaasperplas en Centraal Station en tussen Gein en Isolatorweg komen te vervallen. Dit betekent dat reizigers tussen Gaasperplas en Centraal Station een overstap op station Van der Madeweg maken. Ook de reizigers tussen Gein en Isolatorweg maken een overstap op station Van der Madeweg. De overstap op Van der Madeweg is aan de ander kant van hetzelfde perron (cross-platform). De metro's komen tegelijkertijd aan en vertrekken op hetzelfde moment. Hierdoor is er geen extra reistijd.

Daarnaast wordt de frequentie in de spits verhoogd van 6 keer per uur per lijn naar 10 keer per uur. Op elke lijn wordt er meer gereden, behalve op de Geintak waar de frequentie in de spits omlaag gaat van 12 keer per uur naar 10 keer per uur en overdag van 12 keer per uur naar 8 keer per uur.

In de rapportage 'Nieuw metronetwerk' zijn diverse analyses op een rij gezet. Hieruit blijkt wat de effecten van het nieuwe metronetwerk zijn, wat de capaciteit is bij een reguliere situatie en bij evenementen.

2.2 Aandachtspunten nieuw metronetwerk

Het vervallen van de directe verbinding tussen Gaasperplas en Amsterdam Centraal heeft invloed op de bereikbaarheid in Zuidoost. Voor reizigers met een toegankelijkheidsvraag is het een extra drempel om in het openbaar vervoer te stappen

en dan over te moeten stappen op Van der Madeweg. Ook zijn er bij de bewonersavonden verschillende aandachtspunten gekomen vanuit de bereikbaarheid in Diemen, Ouder-Amstel en Zuidoost. Deze punten zijn flankerend voor een nieuw metronetwerk. In deze rapportage wordt er invulling gegeven aan deze punten.

3. Metrodienstregeling

3.1 Onderzoek uitbreiden bedieningsuren – Nieuw traject

In de regio Amsterdam leeft al lange tijd de wens om de metrodienstregeling vroeger te laten beginnen en later te laten eindigen. Ook in de gesprekken met bewoners, organisaties en gemeenten in het kader van dit traject kwam dit vaak als aandachtspunt naar boven. Als Vervoerregio staan wij hier positief tegenover.

Het uitbreiden van de bedieningsuren voor de metro is ingewikkeld, omdat het veel gevolgen heeft voor de contracten die we met GVB hebben. Wanneer we de bedieningsuren van de metro uitbreiden vraagt dit iets van het (rijdend-)personeel bij GVB, heeft dit een mogelijk effect op de sociale veiligheid, verandert er iets aan de tijd die we beschikbaar hebben voor het kunnen onderhouden van onze rails en moeten we goed kijken naar leefbaarheid van de stad (door bijvoorbeeld een toename van geluid, waar we in het kader van de omgevingswet afspraken over maken met onze gemeenten). We kunnen de dienstregeling in de vroege ochtend of de late avond daarom niet zomaar uitbreiden.

In 2020 is er al gedeeltelijk onderzoek gedaan naar het uitbreiden van de bedieningsuren. Met de komst van het nieuwe metronetwerk ontstaat er ruimte om concreet aan de slag te kunnen gaan met het uitbreiden van de bedieningsuren van de metro. We gaan het onderzoek uit 2020, vanwege een veranderde context, herijken en uitbreiden. Zo brengen we alle voorwaarden, uitdagingen en kansen voor het uitbreiden van de dienstregeling in kaart. Op deze manier werken we onze toekomstvisie op het uitbreiden van de bedieningsuren binnen de concessie Amsterdam uit. In dit onderzoek kijken we breder dan alleen de metro. Als er bijvoorbeeld uit het onderzoek blijkt dat uitbreiden van het nachtnet van de bus effectiever is dan nemen we dit ook in overweging.

Dit onderzoek pakken we in gezamenlijkheid met GVB en de betrokken gemeenten op. We werken toe naar een eindproduct waarin de gevolgen van een uitbreiding van de bedieningsuren duidelijk worden gemaakt. Dit geeft ons de informatie om het dagelijks

bestuur van de Vervoerregio een weloverwogen besluit te laten nemen over (stapsgewijze) uitbreiding van de bedieningsuren.

3.2 Eerste stap in de uitbreiding bedieningsuren metro - Nieuw traject

Naast een gedegen onderzoek over de gevolgen van het uitbreiden van de bedieningsuren wil de Vervoerregio hier ook concreet mee aan de slag gaan.

GVB heeft een voorstel gedaan om alle metro's op vrijdag- en zaterdagavond één uur langer door te laten rijden tot 01:30 bij invoering van het nieuwe metronetwerk in december 2027. GVB ziet dat er door de invoering van het nieuwe metronetwerk operationele ruimte ontstaat om de metro's langer door te laten rijden op deze dagen. Als Vervoerregio staan wij hier erg positief tegenover, maar wat hiervoor nodig is moet nog nader uitgewerkt worden.

Het uitwerken vindt plaats op de ontwikkeltafels met GVB en de concessiegemeenten en zullen, indien haalbaar, worden opgenomen in het Jaarplan Vervoer 2028.

3.3 Monitoring/ toekomstbestendig metronetwerk - Bestaand traject

Met de keuze voor een nieuw metronetwerk maken we een flinke sprong in het aantal metro's wat door de regio Amsterdam rijdt. Wat er vanaf 2027 gaat rijden is genoeg voor de nabije toekomst, maar we verwachten dat door deze stap ook het aantal reizigers gaat toenemen. Ook ruimtelijke ontwikkelingen spelen hierin mee, zoals de grote woningbouwopgave in de Zuidoostflank.

Daarom moeten we op termijn nieuwe stappen zetten om ons metronetwerk passend en aantrekkelijk te houden. Een eerste stap hierin kan zijn om meer lange metro's te laten rijden, of ook op de rustigere momenten de frequentie van de metro's te verhogen. Op termijn gaan we ook kijken naar de volgende stappen in de ontwikkeling van het metronetwerk.

Het nieuwe metronetwerk zal daarom worden gemonitord via de ontwikkeltafels. Dit wordt gezamenlijk gedaan met GVB en de betrokken overheden. Zo kunnen er ook vroegtijdig (indien nodig) infrastructurele maatregelen worden genomen, om het metronetwerk toekomstbestendig te houden.

4. Metrostations

4.1 Aanpak Metro en Treinstations Zuidoostflank (AMTS) – Bestaand project

Het project AMTS is een van de pijlers binnen het programma “Mobiliteitsplan Zuidoostflank”. De Vervoerregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel werken samen aan het verbeteren van 13 metrostations. Dit project is al opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. De 13 metrostations zijn:

De 13 metrostations die verbeterd worden zijn:

1. Bullewijk
2. Holendrecht
3. Strandvliet
4. Van der Madeweg
5. Venserpolder
6. Verrijn Stuartweg
7. Ganzenhoef
8. Reigersbos
9. Gein
10. Kraaiennest
11. Gaasperplas
12. Overamstel
13. Spaklerweg

Aanpak metro- en treinstations



Figuur 3.3 Scope van de aanpak metro- en treinstations

Het doel van de aanpak metrostations is dat huidige en nieuwe reizigers gebruik kunnen, willen en durven maken van het metronetwerk. Vooral de direct aangrenzende openbare ruimte van de station ingangen, ofwel het omgevingsdomein, wordt verbeterd. Sociale veiligheid staat daarbij voorop. Er wordt ontworpen vanuit het perspectief van mensen die zich sneller onveilig voelen, zoals vrouwen. Hier wordt onder andere gekeken naar:

1. Adaptieve verlichting
 - a. Verbetering van de zichtbaarheid en de sociale veiligheid
2. Herkenbaarheid en vindbaarheid stations verbeteren
 - a. Naamaanduiding en bewegwijzering verbeteren
3. Inrichting met een verzorgde uitstraling
 - a. Wanden opwaarderen
 - b. Voorzieningen zoals fietsparkeren en geleide lijnen op orde
 - c. Sociaal toezicht zoals goede zichtlijnen.

In dit project zijn alle stations gereed voor 2035. Metrostations waar de hoogste urgentie ligt zoals Strandvliet, Bullewijk, Overamstel en Van der Madeweg, worden als eerste opgepakt vanaf 2029.

In 2022 en 2025 zijn er rijksmiddelen toegekend voor de aanpak van de metrostations gezien het belang voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw in Amsterdam Zuidoost. Hierdoor dienen alle stations gereed te zijn voor 2035.

Het project AMTS vertaalt al deze inzichten naar een maatregelenpakket, inclusief financiering, planning en een vervolgproces voor de uitvoering. Dit pakket is in het derde kwartaal van 2025 gereed voor besluitvorming.

4.2 Aanpak Van der Madeweg – Nieuw traject

Van der Madeweg wordt een belangrijk station in het nieuwe metronetwerk. Daarom wordt dit station extra aangepakt ter aanvulling op de maatregelen vanuit het AMTS-project. Ten opzichte van het huidige netwerk wordt er drie keer zoveel overgestapt op Van der Madeweg in de nieuwe situatie. Deze overstap is op hetzelfde perron en de metro's komen gelijk aan. Hiermee is de tijd op het metrostation zo kort mogelijk.

Ondanks dat de metro's tegelijkertijd aankomen is Van der Madeweg een aandachtspunt. In het de gesprekken met bewoners, organisaties en gemeenten werd Van der Madeweg constant benoemd als een (sociaal) onveilig station waaraan gewerkt moet worden. Dit doordat het station niet overzichtelijk is door zijn vele hoeken en hoogteverschillen. Het werd bevonden als een kil, tochtig en te stil station. Ook vanwege de ligging midden in een industrieterrein, dat komende jaren wel tot een woongebied wordt getransformeerd.

Het station van der Madeweg is onderdeel van de aanpak metrostations (zie paragraaf 4.1). Vanuit dat project wordt vooral de directe openbare ruimte aangepakt, maar niet het stationsgebouw zelf. Gezien van der Madeweg een belangrijker station wordt in het nieuwe metronetwerk gaat de Vervoerregio samen met GVB en Ouder-Amstel daarom met een ontwerp bureau kijken naar hoe het station verder verbeterd kan worden. Dit alles om het station een prettigere plek te maken.

Sommige maatregelen, zoals wachtvoorzieningen kunnen voor de invoering van het metronetwerk geregeld zijn. De verdere acties worden met prioriteit opgepakt, maar kunnen mogelijk na de invoering van het nieuwe metronetwerk gerealiseerd zijn. De doelstelling bij deze verbouwing is om dit met zo min mogelijk hinder te doen, aangezien Van der Madeweg een belangrijk overstapstation is en wordt.

Het project zal verder worden uitgewerkt samen met de gemeente Amsterdam, gemeente Ouder-Amstel, nood en hulpdiensten en GVB.

4.3 Impactanalyse reizigersgroei Van der Madeweg

Vanuit de gemeente Ouder-Amstel zijn er zorgen geuit over de toename van reizigers op Van der Madeweg. Bij de bovengenoemde aanpassing van station Van der Madeweg wordt hier rekening mee gehouden. De gemeente Ouder-Amstel heeft in dit verband aandachtspunten benoemd rond het overstappen van groepen die uit het evenementengebied Bijlmer Arena komen. De gemeente Ouder-Amstel wil haar verantwoordelijkheid voor de openbare orde en veiligheid waar blijven maken, maar beschikt niet over extra mensen of middelen t.o.v. wat nu wordt gedaan. Als er impact wordt ondervonden van de keuze voor optie 1, moet er gekeken worden hoe hier invulling aangegeven wordt.

Vanuit GVB zal hier al proactief op geacteerd worden op het station zelf met crowd control. Om de mogelijke impact buiten het station ook inzichtelijk te maken zijn we samen met de gemeente Ouder-Amstel voornemens een impactstudie te laten uitvoeren in samenwerking met de hulpdiensten. Op basis hiervan kan dan worden beoordeeld of en wat er extra nodig gaat zijn. Dit wordt opgepakt binnen de Aanpak Van der Madeweg (paragraaf 4.2) en indien nodig worden deze uitkomsten geagendeerd binnen het convenant Evenementengebied Zuidoost.

5. Maatregelen busnetwerk

5.1 Aanpassingen busnetwerk - Bestaand traject

Wanneer het nieuwe metronetwerk gaat rijden zal het onderliggend busnetwerk ook veranderen. Bij invoering van het nieuwe metronetwerk in het jaarplan 2028 komen er ook ontheffingen te vervallen, waardoor de bus vaker gaat rijden. Dit zorgt ervoor dat vooral in het weekend extra ritten gaan rijden. Deze opwaardering is onderdeel van de reguliere ov ontwikkeling.

Onderstaand is een lijst van buslijnen die vanaf medio december 2027 (jaarplan vervoer 2028) gaan rijden:

- Buslijn 41:
 - Gaat weer naar het Muiderpoortstation rijden via de Middenweg
 - Gaat op zondag overdag tot 20:00 uur 4x per uur rijden (was 2x per uur)
- Buslijn 44:
 - Gaat in het weekend overdag tot 20:00 uur 4x per uur rijden (was 3x per uur)
 - Gaat in Diemen in beide richtingen via de Prins Bernardlaan rijden (afhankelijk van aanpassing infra)
- Buslijn 47:
 - Gaat in het weekend overdag tot 20:00 uur 4x per uur rijden (was 3x per uur)
- Buslijn 49:
 - Gaat op in het weekend overdag tot 20:00 uur 4x per uur rijden (was 2x per uur)
- Buslijn 66:
 - Gaat op zondag overdag tot 20:00 uur 4x per uur rijden (was 2x /3x per uur)
- Buslijn 360:
 - Gaat op alle dagen overdag tot 20:00 uur 8x per uur rijden (nu 4x/5x per uur)
 - Gaat op alle dagen in de avond na 20:00 uur 6x per uur rijden (nu 2x per uur)
- Vanaf het jaarplan vervoer 2026 gaat tramlijn 19 ook vaker rijden. Op werkdagen en in het weekend gaat de frequentie van 5x per uur naar 6x per uur overdag

5.2 Afspraken verdere groei busnetwerk - Nieuw traject

Bij het besluit over het nieuwe metronetwerk hebben we afgesproken dat we de komende jaren extra prioriteit geven aan de versterking van het busnetwerk in het stadsdeel Zuidoost. In de Concessie Amsterdam is opgenomen dat de dienstregeling groeit als er meer reizigers zijn. Als we deze groei waarmaken gaan we deze kilometers als eerste inzetten in Zuidoost.

Hoe dit er precies uit komt te zien wordt door de Vervoerregio en GVB besproken op de zogeheten ontwikkeltafels. Zo zorgen we ervoor dat we het ov-netwerk versterken daar waar het de reiziger in Zuidoost ten goede komt zoals bijvoorbeeld in de nieuwbouwwontwikkelingen Amstel III en de Nieuwe Kern.

5.3 Toegankelijkheid bushaltes – Bestaand traject

De afgelopen jaren werkt de Vervoerregio Amsterdam hard aan zoveel mogelijk haltes toegankelijk te maken, als onderdeel van het project Haltetoegankelijkheid. Vanuit de motie Bikker is er 95% financiering tot en met 2026 beschikbaar voor het toegankelijk maken van haltes. Samen met de wegbeheerders worden deze haltes aangepakt. De komende tijd worden Station Ganzenhoef en beide kanten van Grubbehoeve toegankelijk gemaakt.

6. Sociale veiligheid

Als de metro's gaan rijden volgens de nieuwe dienstregeling, kan dat gevolgen hebben voor de beleving van veiligheid op de (metro)stations. Met name op de stations waar de metro minder gaat rijden zijn er mogelijk veranderingen te verwachten.

We weten de effecten pas echt wanneer het nieuwe metronetwerk gaat rijden. We zullen hier veel aandacht op hebben en onderzoek naar worden gedaan. Zodra we hier meer beeld bij hebben zetten we gerichte acties in. Dit vindt plaats binnen de reguliere werkzaamheden van GVB, de Vervoerregio en haar partners.

6.1 Onderzoek

Vanuit de huidige situatie zijn er meerdere middelen om in kaart te krijgen wat de veiligheidsbeleving van de reizigers (en niet-reizigers) in het ov is. Deze middelen worden op dit moment al ingezet, en kunnen dus worden gebruikt om meer inzicht te krijgen in de situatie na ingang van het nieuwe metronetwerk.

Een paar voorbeelden hiervoor zijn:

- In het stadsgebied Amsterdam wordt jaarlijks het onderzoek Monitor Sociale Veiligheid in het OV uitgevoerd.
- Ieder kwartaal wordt door het GVB doorgegeven wat de incidentencijfers zijn en worden ontwikkelingen bijgehouden.
- Er worden acties ondernomen zodat de stap om een melding te maken voor medewerkers kleiner wordt als zij iets meemaken of getuige zijn van incidenten.
- Pilot voor een meldnummer voor reizigers in het ov, zodat een incident makkelijker door reizigers gemeld kunnen worden.
- Er worden buurschouwen georganiseerd in samenwerking met de gemeente Amsterdam. Hierbij wordt een station geschouwd door buurtbewoners en professionals op het thema sociale veiligheid

De bovenstaande acties helpen om in kaart te brengen om welke tijden en op welke plekken zich (veel) incidenten voordoen.

6.2 Maatregelen

Nadat uit de onderzoeken is gebleken wat de impact van de verandering van het metronetwerk is, worden gerichte maatregelen genomen. Dit zijn maatregelen als:

- Bij de herinrichting van de stations wordt rekening gehouden met de zichtbaarheid door adaptieve verlichting te plaatsen. Ook wordt gekeken naar vormen van sociaal toezicht. Hierin worden de lessen van AMTS overgenomen.
- Het laten rijden van meer bussen zorgt voor een groter gevoel van veiligheid. Dit maakt de kans groter dat er meer mensen passeren en er in het algemeen meer beweging en reuring op straat is.
- Onderzoeken naar de hotspots en hottimes moeten ervoor zorgen dat veiligheidspersoneel gerichter kan worden ingezet om overlast en incidenten te voorkomen.

6.3 Evaluatie

De eerder genoemde onderzoeken worden standaard uitgevoerd. Daarbij worden er nog meer onderzoeken gedaan waarbij gekeken wordt naar de beleving van reizigers, ook over sociale veiligheid. Aan de hand van deze gegevens zal er steeds gekeken worden naar de ontwikkelingen met betrekking tot daadwerkelijke incidenten, maar ook naar veiligheidsgevoelens. Als het nodig is wordt daar dan ook steeds weer op bijgestuurd.

6.4 Fysieke maatregelen sociale veiligheid – Nieuw traject

Samen met het Stadsdeel Zuidoost en de gemeente Amsterdam is gekeken welke fysieke sociale veiligheidsmaatregelen in Zuidoost nog niet worden opgepakt en waar er nog blinde vlekken zitten. Sociale veiligheidsmaatregelen in de bestaande trajecten zijn hier niet in meegenomen.

De volgende maatregelen zijn nu geïnterpreteerd en beoogd te realiseren.

- Verbeteren looproute station Holendrecht- Tafelbergweg
- Verbeteren looproute van Geerdinkhof naar de bushalte van lijn 66 op de Provincialeweg
- Verbeteren doorstroming Bijlmerdreef
- Verbeteren looproute naar bushalte 'Staverdenplein' - sociale veiligheid en toegankelijkheid
- Verbeteren looproute nieuwe E-buurt naar bushalte Geldershoofd
- Verbeteren looproute bushalte Dollingadreef – veilige oversteek realiseren
- Verbeteren nieuw stijgpunt Ganzenhoef
- Verbeteren looproute van station Holendrecht naar campus AUMC/HvA (via Broekzijdschepad)

Deze maatregelen worden samen met het stadsdeel en gemeente opgepakt om hier gezamenlijk uitvoering aan te geven.

7. Tram

7.1 Onderzoek doortrekken tramlijn 19 – Nieuw traject

In de gemeente Diemen leeft al langer de wens om tramlijn 19 door te trekken naar de Provincialeweg. In de mobiliteitsvisie 2040 van de gemeente Diemen is dit ook opgenomen. Daar wil de Vervoerregio extra aandacht aan geven. Daarom gaat de Vervoerregio een onderzoek starten naar het doortrekken van tramlijn 19. In de scope van dit onderzoek voor het doortrekken van de tramlijn 19 wordt gekeken naar het doortrekken tot de Provincialeweg. In een plan van aanpak zal hier meer invulling aan gegeven worden.

8. Voet- en fietsverbindingen

8.1 Verbeteren (sociale veiligheid) fietsverbindingen – Bestaand traject

Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam werken samen via het mobiliteitsplan Zuidoostflank aan het optimaliseren van het fietsnetwerk. De focus van dit project ligt in het toevoegen van ontbrekende schakels in het netwerk in Zuidoost, het verbeteren van de hoofdroutes en de fietsroutes aantrekkelijker en (sociaal) veiliger te maken.

Onder het aantrekkelijker maken van de fietsroutes wordt verstaan:

- Betere verlichting
- Beter trottoir
- Kwalitatief groen
- Sociale veiligheid verbeteren:
 - Zichtlijnen vanuit omliggend gebied verbeteren
 - Omgeving bij de tunnels verbeteren met verlichting
 - Optioneel kunst aanbrengen

Planning

Vanaf 2026 komen versnelde projecten die gecombineerd worden met beheer en onderhoud (werk met werk) in uitvoering. Vanaf 2027 maatregelen waar met prioriteit en vanaf 2029 de resterende maatregelen van het pakket. Oplevering van de maatregelen volgt gefaseerd tussen 2026 en 2035.

8.2 Programma deelmobiliteitshubs – Bestaand traject

De Vervoerregio en gemeente Amsterdam werken momenteel samen voor het rijksprogramma deelmobiliteitshubs. Er zijn en worden op verschillende metrostations in het stadsdeel hubs gerealiseerd. Hierdoor ontstaat een extra mogelijkheid voor inwoners en bezoekers van Zuidoost om van- en naar het station te reizen (en omgekeerd).

Ook werkt de Vervoerregio al langer aan de Regionale Aanpak Deelmobiliteit. Het verbeteren van de bereikbaarheid van en naar metrostations speelt hierin een grote rol. In de raad van 9 december '25 wordt hier een plan van aanpak voor vastgesteld en Q3 '26 zullen de concrete acties benoemd worden. Deze acties worden hierna geïmplementeerd en uitgerold in 2027.

9. Sociaal maatschappelijke mobiliteitsinitiatieven – Nieuw traject

De Vervoerregio Amsterdam gaat als aanvullende maatregel investeren in sociaal maatschappelijke mobiliteitsinitiatieven (zijnde niet fysieke infrastructuur maatregelen). In de spelregels en verordening BDU-infrastructuur zijn de mogelijkheden voor een financiële bijdrage van de Vervoerregio vastgelegd. Hiervoor hanteert de Vervoerregio dus de reguliere eisen die het stelt aan financiële bijdragen vanuit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Gemeenten en stadsdelen die geraakt worden door het nieuwe metronetwerk maken hier aanspraak op en kunnen aanvragen indienen. Dit is dus beschikbaar voor Diemen, Ouder-Amstel en stadsdeel Zuidoost. Deze worden vervolgens getoetst.

Hiermee wil de Vervoerregio lokale sociaal maatschappelijke mobiliteitsinitiatieven steunen, zodat op gebied van verkeer en vervoer er een extra impuls komt en vervoersarmoede wordt teruggedrongen.

Ook GVB zet verschillende stappen in Zuidoost rond sociaal maatschappelijke maatregelen. Zo gaat GVB aan lokale voedselbanken doneren, om kwetsbare huishoudens te ondersteunen. Daarnaast gaat GVB kunstprojecten van lokale kunstenaars en jongeren steunen. Hier wordt onder andere gedacht aan het aankleden van stations. Tot slot wil GVB de kansen van jongeren versterken. GVB biedt daarom participatiebanen en stageplaatsen aan jongeren uit Zuidoost aan.