

VERSLAG: RAADSCOMMISSIE MOBILITEIT, OPENBARE RUIMTE EN WATER (MOW) AMSTERDAM

Algemene informatie

Locatie	Stadsloket Centrum
Datum	19 juni 2025
Tijdstip	15:00-16:00

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 dialoogronden 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: In optie 1 en 2 is er sprake van verlies van vervoer in Zuidoost. Uit de online vragenlijst blijkt dat M51 als belangrijkste werd gezien. Hoe weegt dat mee in de keuze en in hoeverre genieten bepaalde opties de voorkeur?

Antwoord: Geen enkele variant geniet bij voorbaat een bepaalde voorkeur. We kijken naar meerdere aspecten. Als we kijken naar reizigersaantallen zien we dat de Geintak de grootste reizigersstroom naar Centraal Station heeft, gevolgd door de West/Zuidtak en als laatste de Gaasperplataak. Als we kijken naar het aantal overstappers per variant zien we dat optie 1 zorgt voor het minst aantal overstapbewegingen van de vier opties.

Vraag: In hoeverre worden de veranderingen van station Zuid en de 'vloeiende overstap' zoals deze er nu is meegenomen bij de keus voor een optie? En kan de vloeiende overstap gegarandeerd worden tot aan 2036?

Antwoord: De uitbreidingen van station Zuid gaan nog lang duren (2036). Langer dan dit traject over de metro-ontvlechting (2027). Daarom wordt in dit traject gekeken naar de huidige situatie, ook omdat de concessie met GVB tegen die tijd weer afloopt. De informatie die in de online vragenlijst is opgehaald over overstappen gaan over station Van der Madeweg omdat dit in alle varianten een belangrijk overstapstation wordt. We kunnen dus geen toezeggingen doen over de overstap op station Zuid.

Vraag: Is ook meegenomen wat andere vervoeropties voor reizigers zijn en wat het effect is op andere vervoeropties?

Antwoord: Zeker, in de technische uitwerking is ook gekeken naar het onderliggende netwerk (bus, tram). Ook met NS is contact om het bovenliggende netwerk (trein) ook goed aan te laten sluiten. Daarnaast bekijken we hoe we bij de varianten mogelijk nog gaten in het netwerk kunnen opvullen.

Vraag: Waarom zijn er niet meer varianten meegenomen, zoals een variant met een lijn die alleen in spits extra stukken rijdt op bepaalde trajecten?

Antwoord: Een dergelijke variant zou haalbaar moeten zijn, maar is ook complex om te laten rijden en voor het begrip van de reizigers. Binnen dit traject zijn de huidige vier varianten als uitgangspunt genomen en het is nu niet meer mogelijk om een andere variant in het traject te brengen.

Opmerking: Voor Zuidoost is het belangrijk dat optie 3 en 4 serieus worden meegenomen. In Zuidoost zijn namelijk weinig andere vervoermogelijkheden richting het centrum, zeker bij de Gaasperplaslijn. Het aanbod is schaars en veel mensen zijn afhankelijk van de metro. Overstappen is voor zowel jonge als oudere reizigers belastend. Veel kinderen uit Zuidoost reizen met de metro naar hun school in Zuid (concentratie van scholen zit in Zuid, daarom grote verkeersstroom vanuit alle uiteinden van de stad hierheen). Een extra overstap is hierbij niet fijn. Er is veel documentatie over de mogelijke aanpassingen van M53 de afgelopen jaren, neem deze informatie ook mee bij deze keuze.

Thema's

Vraag: Capaciteit – kan er met langere metrostellen gereden worden om de capaciteit op te schroeven?

Antwoord: De opmerking over rijden met langere metrostellen in de video gaat vooral over de Geinlijn en Westtak (optie 1,2,3) omdat er anders niet genoeg capaciteit is. In optie 4 zijn alle lijnen dubbel bezet dus daar is het niet nodig om langere metro's in te zetten, behalve op het stuk bij centrum (Centraal – Amstel). Hier zal de capaciteit iets lager zijn dan in de randen van de stad.

Vraag: Toegankelijkheid – Als we kijken naar het overstappen, dan hebben opties 1 en 2 de voorkeur vanwege de overstap op zelfde perron, maar zijn er ook andere mogelijkheden hierin zodat opties 3 of 4 hierbij aantrekkelijker worden?

Antwoord: Er wordt gekeken welke aanpassingen we kunnen doen op station Van der Madeweg, zoals beschutting, voorzieningen. Kiosk en toilet zijn door GVB afgeraden omdat het financieel niet haalbaar is en de sociale veiligheid niet gegarandeerd kan worden. Voor de overstap wordt nog gekeken naar extra opties voor overstap (bijvoorbeeld door een extra brug), maar hier kunnen nog geen toezeggingen over worden gedaan.

Opmerking: Toegankelijkheid – Voor oudere reizigers is overstappen belastend. Ook moeten roltrappen en liften het goed doen. Er is eerder het idee van een uitklapbare traplift geopperd, dit zou een tijdelijke oplossing kunnen zijn voor mensen met een fysieke beperking.

Opmerking: Betrouwbaarheid - borden met informatie doen het vaak niet; alle stations moeten een manier hebben om op tijd geïnformeerd te worden over uitval, technische storingen, alternatieve vervoersopties, grote vertragingen.

Proces

Vraag: Klopt het dat het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio beslist, en de regioraad adviseert?

Antwoord: Ja, het mandaat ligt bij het Dagelijks Bestuur.

Overig

Opmerking: Het is fijn dat ook de menselijke belangen en meningen worden meegenomen, naast de cijfers uit onder andere de technische uitwerking van het GVB.