



ROVER

Aan het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Amsterdam, 22 juli 2025

Betreft: Opmerkingen reizigersvereniging Rover inzake metro-ontvlechting

Geachte leden van het DB,

Onderstaand geven wij onze opmerkingen over de voorgenomen metro-ontvlechting. Weliswaar is er geen formele zienswijze procedure, maar er waren wel informatiebijeenkomsten waaraan wij (digitaal) hebben deelgenomen. Ten tijde van die bijeenkomsten waren nog geen concrete vervoercijfers en feitenmateriaal beschikbaar. Wij hebben daarom gewacht met onze visie op papier te zetten totdat het rapport 'publieke informatie' kortgeleden is vrijgegeven. De informatie uit dit rapport hebben wij gebruikt om het voorstel te beoordelen.

Algemene opmerkingen

Rover begrijpt de wensen van GVB en VRA om de capaciteit van het metro-netwerk te vergroten en is daar ook voorstander van. Daarbij zou er een relatie moeten zijn tussen het huidige en verwachte gebruik en de vergroting van de capaciteit. Dat is tot nu toe niet duidelijk. Er is een algemeen besluit over frequentieverhoging van de metro genomen, zonder specificatie. De Noord-Zuidlijn rijdt in de spits 12 x per uur, de metrolijnen in de Oostbuis samen 18 x per uur. Verwacht zou dan mogen worden dat allereerst de frequentie van de NZ-lijn wordt verhoogd. Daarentegen wijzigt er niets aan de NZ-lijn en wordt in de Oostbuis de frequentie van 18 naar 20 x per uur verhoogd, alleen in de spits. Een marginale uitbreiding en buiten de spits zelfs een *vermindering*. Daaraan wordt dan wel de eis tot ontvlechting gekoppeld. Het lijkt er op dat de ontvlechting wenselijk wordt geacht vanuit technische infra-wensen, maar dan moet dat het onderwerp van discussie zijn en niet de frequentie.

De vraag is of ontvlechting de juiste oplossing is en of 1 van de 4 varianten voldoet aan alle wensen van VRA, GVB en niet te vergeten de reizigers. Het zou slecht zijn als ontvlechten ertoe leidt dat de reiziger de metro gaat mijden vanwege meer en ongelijkvloerse overstappen. Dan is weliswaar bereikt dat het technische systeem eenvoudiger en robuuster is maar wordt het doel van reizigersgroei niet gehaald. 'Operatie geslaagd, patiënt overleden'. Wij vinden ook dat de nieuwe situatie te rooskleurig wordt voorgesteld. Alle plaatjes en berekeningen gaan uit van 10x per uur rijden op alle lijnen. Dat is echter de maximale situatie die alleen bedoeld is voor enkele uren tijdens de spits. Buiten de spits zal de frequentie eerder 8 of 6x per uur zijn. Wij vinden dat de berekeningen ook inzichtelijk moeten maken welke frequenties er worden gereden in de daluren. Momenteel wordt al jaren 6/u gereden (in de

zomervakantie zelfs 4x/u) en het is in de toekomst zeker niet ondenkbaar dat dit zo blijft door de bezuinigingen, personeelstekort, vakantiedienstregeling etc.

Wij constateren dat geen van de 4 varianten goed inspeelt op de groeiprognoze van GVB/VRA. De Westtak en de Geintak zijn drukke lijnen en daar wordt ook de grootste reizigersgroei verwacht, maar geen van de 4 varianten biedt maximale groei op *zowel* de Westtak als de Geintak. Integendeel, in variant 1 en 2 gaan er juist minder metro's rijden op de Geintak, en in variant 3 is dat het geval bij de Westtak. In variant 4 wordt de grootste capaciteitsgroei gerealiseerd op de Gaaspertak, terwijl dit de minst gebruikte lijn is, waar ook de minste groei wordt verwacht.

Enkele feiten en aandachtspunten:

- a) Momenteel zijn er alleen metro-overstappen nodig op station Zuid (naar NZL) en op van der Madeweg (van 53 op 50 vv), verder zijn geen overstappen nodig.
- b) Een ervaringsfeit is dat elke extra overstap in het OV leidt tot reizigersverlies, dat is nu juist wat we niet willen.
- c) Van de 4 lijnen wordt lijn 53 (Gaasperplas) het minst gebruikt, op de Gaasperplastak is momenteel ook de helft van de frequentie van de andere takken en wordt de minste groei verwacht.
- d) De Geintak is druk vanwege alle bedrijven, AMC, IC-station ABA, verdichting woningbouw en niet te vergeten de evenementen in Arena en Ziggo Dome.
- e) Er is een bestuursakkoord gesloten met gemeente Amstelveen toen de NZL niet werd doorgetrokken: 'Er moet altijd een rechtstreekse metro blijven tussen station Zuid en CS', dit omdat alle reizigers uit Amstelveen nu al een gedwongen overstap hebben (Cxxn-bussen rijden niet verder dan Elandsgracht of station Zuid) evenals de reizigers uit lijn 25.
- f) De 'Amstelboog' van metro 51 heeft tientallen miljoenen gekost, het zou gek zijn die nooit meer te gebruiken.
- g) Het argument dat er in de oosttunnel max. 3x7 voertuigen per uur kunnen rijden is o.i. niet valide; tot 2019 reden er 3x8 metro's per uur. Dat is dus *meer* capaciteit dan de voorgestelde 2x 10 voertuigen per uur. De Oosttunnel is begin van deze eeuw met aanzienlijke werkzaamheden aangepast aan de tunnelveiligheidseisen, met recent nog aanpassingen vanwege geconstateerde knelpunten.
De situatie in de oostbuis is ook anders dan bij de NZL. De NZ-lijn ligt diep onder het maaiveld. Bij calamiteiten is evacuatie van passagiers veel lastiger dan bij de Oostbuis die dicht onder het maaiveld ligt met diverse nooduitgangen in de tunnelbuis naar boven.
- h) De noodzaak van frequentieverhoging is voor ons niet duidelijk; met de huidige bedding kan zelfs de groei worden opgevangen. Op zich zijn we niet tegen frequentieverhoging, als de nadelen maar niet groter zijn dan de voordelen en als het leidt tot substantiële reizigersgroei. Het tegendeel lijkt helaas het geval.
- i) Het besluit tot aanschaf van de korte M7 treinstellen van de metro is genomen onder de conditie dat deze in de spits gekoppeld zouden rijden, met eenzelfde capaciteit als de serie M5. Op stillere tijdstippen zou dan met niet-gekoppelde wagens M7 gereden kunnen worden. In weerwil van dit besluit zien we nu voorstellen om op enkele lijnen permanent met niet-gekoppelde M7 treinstellen te rijden. Dat betekent dat zelfs bij frequentie verhoging de aangeboden capaciteit beduidend minder wordt. Dit plaatst het doel van de beoogde capaciteitsuitbreiding in een heel ander daglicht. Is er wel een capaciteitsprobleem? En

wordt dit dan met het rijden met korte metro's niet juist groter? Temeer daar in enkele varianten de frequenties op bijvoorbeeld het traject Van der Madeweg – Gein omlaag gaat. Dus ook daar neemt de capaciteit af, zelfs met inzet van M5 treinstellen.

- j) Het Rijk heeft een forse bezuiniging op het openbaar vervoer afgekondigd. Dit is tot nu toe niet gerepareerd door de Tweede Kamer. Dit kan ernstige gevolgen hebben voor de exploitatie van het OV in de VRA. Frequentieverhoging van de metro kost extra personeel en materieel. Zonder extra middelen en met dreigende bezuinigingen zou dit tot extra snoeien in het voorzieningenniveau en het aanbod van het tram- en busnetwerk kunnen leiden. Dit is uiterst ongewenst en besluitvorming over de ontvlechting zou uitgesteld moeten worden tot meer inzicht is in het toekomstige aanbod aan OV in Amsterdam, in relatie tot de vervoersbehoeften van de reizigers.

Standpunt Rover:

- Rover is verbaasd dat er door het DB al een definitief besluit tot ontvlechten is genomen, terwijl er nog geen goed inzicht was in de huidige vervoercijfers, de vervoersrelaties en overstapbewegingen. Zelfs ten tijde van de informatieavonden werd gemeld dat de cijfers nog niet gereed waren, hetgeen vraagtekens oproept bij de uitkomsten van die bijeenkomsten en van de enquête, aangezien deelnemers onvoldoende geïnformeerd waren.
- De argumentatie om te ontvlechten (veiligheid/capaciteit in Oosttunnel) is onvoldoende onderbouwd en ons inziens niet valide. Als frequentieverhoging een eis is, waarom wordt die dan niet toegepast op lijn 52 en worden in enkele varianten op trajecten van de andere lijnen zelfs frequenties verlaagd en de frequentie in de Oostbuis uitsluitend in de spits marginaal verhoogd, daarbuiten verlaagd?
- Rover is tegen het voorgenomen besluit om te ontvlechten, omdat de algemene wens tot frequentieverhoging ook anders kan worden ingevuld en ook beter onderbouwd dient te worden wat vervoerbehoefte betreft, terwijl de nadelen veel zwaarder wegen dan de mogelijke voordelen. De uitkomst (aanzienlijk meer gedwongen overstappen) is in alle 4 de varianten ongunstig voor veel reizigers. Dit zal leiden tot reizigersverlies en ontwijkgedrag: autorijden of met de tram/bus dwars door de stad. Beide zijn ongewenst vanuit de vervoerstrategie van de stad Amsterdam en de Vervoerregio.
- Rover pleit dus voor handhaven van de huidige lijnvoering waardoor weinig reizigers hoeven over te stappen, dat is de kracht van het metronet. In de spits is het rijden van 3x8 in de oosttunnel mogelijk zoals t/m 2018 de praktijk was en is er voldoende capaciteit op het hele net. Regel het op CS zo, dat er al een bestuurder klaarstaat bij de kop van de metro, zodat geen looptijd nodig is tijdens de omkering. Het argument dat vanwege veiligheid het safehaven principe a la NZL gehanteerd moet worden is niet gebaseerd op wettelijke eisen en is o.i. niet noodzakelijk in de oostbuis die betere vluchtroutes heeft dan de NZL.
- Het huidige metronetwerk past goed bij het beleid voor de verstedelijking in Amsterdam en omgeving, uitgaande van een meerkernige stad. Dit beleid is vastgelegd in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en het Programma van Eisen voor de concessie GVB. Het huidige netwerk verbindt veel stadsdelen en overstappers van de trein en bus uit de regio rechtstreeks met verschillende grote knooppunten in de stad.

- Indien er toch wordt besloten tot ontvlechten dan vinden wij **varianten 3 en 4** onacceptabel:
 - De *niet*-crossplatform overstap op v.d. Madeweg is tijdrovend voor grote groepen reizigers (6-7 minuten overstap en 3 minuten extra reistijd door de omweg, tesamen 10 minuten!). Uit het rapport 'Publieke informatie' blijkt dat het in varianten 3 en 4 om meer dan 25.000 reizigers per dag gaat.
 - Er ontstaan veiligheidsrisico's doordat grote groepen (hardlopende) mensen elkaar tegenkomen boven op de loopbrug v.d. Madeweg of in de tunnel.
 - De overstap is lastig en ook kwetsbaar voor mensen met een beperking: er moet op *beide* perrons een werkende lift zijn; dit is helaas niet altijd het geval. Ook is bij deze aantallen overstappers 1 lift per perron niet toereikend.
 - De varianten voldoen niet aan het bestuursakkoord dat met Amstelveen is gesloten ter compensatie van niet doortrekken NZL: 'Er moet altijd een rechtstreekse metro rijden tussen station Zuid en Amstelstation'.
Amstelveners, Uithoorners en Aalsmeeders moeten sinds het opheffen van de sneltram en inkorten van buslijn 357 tot Elandsgracht, het instellen van tramlijn 25 tot station Zuid toch al extra overstappen om in het centrum van Amsterdam te komen; vandaar het bestuurlijk akkoord om 2x overstappen te voorkomen voor deze grote groep reizigers (162.000 inwoners).
 - De 'Amstelboog' van metro 51 heeft tientallen miljoenen gekost, het zou gek zijn die nooit meer te gebruiken.
 - Bij opheffen van de ringlijn 51 zullen naar verwachting veel Amsterdamse Oost-West reizigers voortaan met de tram of bus dwars door de stad gaan rijden, dat is een ongewenste aanslag op de capaciteit van bus- en tramnet. Het vereist extra capaciteitsinzet op deze lijnen, zonder dat dit in de voorstellen inzichtelijk is gemaakt.
 - Variant 3 biedt maar 1 lijn op de drukke westtak en ook voor overstap op NZL; dit is ongewenst vanwege de grote vervoersvraag en geprognostiseerde groei op de westtak.
 - Variant 4 gaat uit van 2 lijnen op traject Gaasperplas-v.d. Madeweg, terwijl dat de minst drukke tak is met de minste groei, en de capaciteit juist elders nodig.
 - Varianten waarin permanent, ook in de spits, met korte M7 metrotreinen wordt gereden staan haaks op het aanschaf-besluit voor deze metrotreinen en halen het argument dat de frequentieverhoging nodig is vanwege de capaciteits-behoefte volstrekt onderuit. Dit vermindert de capaciteit substantieel.
 - Als capaciteitsbehoefte het argument is, zou het logischer zijn eerst lijn 52 in frequentie te verhogen, in plaats van in de oostbuis waar nu al 50% meer treinen per uur rijden dan op de NZ-lijn.

De **varianten 1 en 2** lijken op elkaar en zijn o.i. minder slecht dan 3 en 4:

- De cross-platform overstap op v.d. Madeweg is beter dan bij variant 1 en 2; reizigers steken verspreid over 90 meter het perron over en de metro's wachten op elkaar dus bijna geen tijdverlies en ook niet omrijden. Een overstap die wel slechter wordt als van een lange op een korte metrotrein moet worden overgestapt. Voor mensen met een beperking, met kinderwagens of fietsen veelal extra loopafstand en risico op vertragingen van de metro of gemiste overstap.

- Een nadeel is dat de drukke Geintak nog maar bediend wordt door 1 lijn i.p.v. 2. De frequentie gaat hier dus omlaag; dit is onwenselijk vanwege de grote vervoervraag door de vele bedrijven, AMC, IC-station BijlmerArena, de grote verdichting van woningbouw die nu plaatsvindt, en niet te vergeten de vele evenementen in Arena en Ziggo Dome. Het GVB zal bij deze variant o.i. een oplossing moeten vinden voor capaciteitsproblemen.
- Zolang de financiële situatie voor de exploitatie van het OV nog ongewis is en aanpassingen aan station Van der Madeweg niet hebben plaatsgevonden is het in ieder geval raadzaam een mogelijk voornemen tot ontvlechting uit te stellen.

Tot slot: Feitelijk vindt de hele exercitie plaats om *uitsluitend in de spits* 10x per uur mogelijk te maken op het gehele metronet, zonder een relatie te leggen met capaciteitsbehoefte en verwachte aantallen reizigers per lijn. Dat is op 5 dagen in de week (en alleen buiten vakantieperiodes dus circa 45 weken) 3u/dag. Alle overige uren van het jaar, dat is meer dan 90 % van de tijd, hebben de meeste reizigers alleen maar last van ontvlechting want soms gedwongen overstappen en langere reistijd. Elke gedwongen overstap leidt tot verlies aan reizigers, dus het is de vraag of na invoering van ontvlechting de beoogde frequentie dan nog wel nodig/profijtelijk is (!).

Bovendien gaan er *buiten* de spits in de drukke oosttunnel *juist minder* metro's rijden: 2x8 (of wellicht zoals nu 2x6 c.q. 2x4 in de zomer). Dat is minder dan 3x7 of 3x8 en zelfs minder dan 3x6, terwijl die capaciteit daar juist hard nodig is.

De effecten van een 6x/u dienstregeling zoals nu wordt gereden leiden bij ontvlechting tot het plaatje op pag.6.

Tot zover onze opmerkingen over de voorgenomen ontvlechting van de metro. We hopen hiermee een bijdrage te leveren aan een goede besluitvorming over dit onderwerp, dat voor veel reizigers van groot belang is.

Met vriendelijke groeten namens Rover afdeling Regio Amsterdam,

M.C. Waalewijn, secretaris

Amsterdam@rover.nl

