

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

Algemene informatie

Locatie	Online via Teams
Datum	22 april 2025
Tijdstip	14:00 – 16:00
Aantal deelnemers	16

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 ondervindt direct of indirect invloed van de plannen voor het metronetwerk, via het reisgedrag van bijvoorbeeld medewerkers, klanten en patiënten. De organisaties/ondernemers moesten zich voor de sessie aanmelden en er was een maximum aantal van 30 deelnemers.

Opzet

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

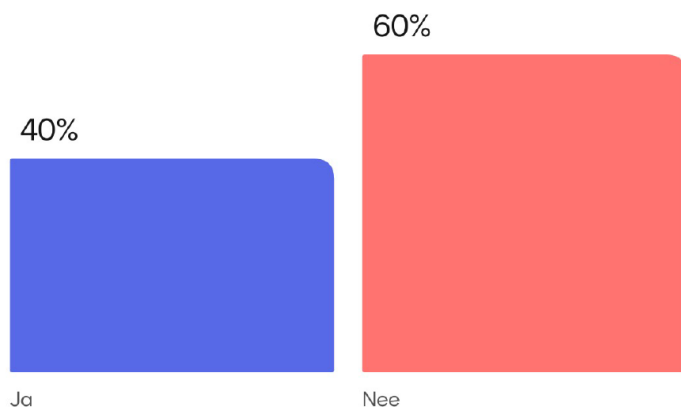
- 1) Een **plenaire presentatie** (van max. 30 minuten) waarin de VRA nogmaals de noodzaak voor ontvlechten toelichtte en de GVB toelichtte wat er gaat veranderen t.o.v. van de situatie nu: hoeveel vaker, hoeveel meer reizigers, de metro blijft overal stoppen etc. Wat betekent dit voor werknemers en patiënten? Ook ging de presentatie, naast grotendeels gelijk te zijn aan de webinar, specifiek in op de varianten die voor deze gebieden de meeste impact heeft.
- 2) Een **interactief** gedeelte waarin we met een Mentimeter interactie met het publiek teweegbrachten. Via verschillende vragen konden de deelnemers reageren op de vier opties. Ook stelden we vragen over verschillende thema's, zoals overstappen en sociale veiligheid.

Reacties op de Mentimeter – deel 1

Tijdens de online bijeenkomsten maakten we gebruik van een Mentimeter om input op te halen. In het eerste deel zaten drie Mentimeter vragen over de talkshow en het belang van de metro en metrolijnen voor de aanwezige organisaties. We bespraken de uitkomsten live en nemen de input mee in het traject. De vragen en bijbehorende antwoorden worden hieronder getoond.

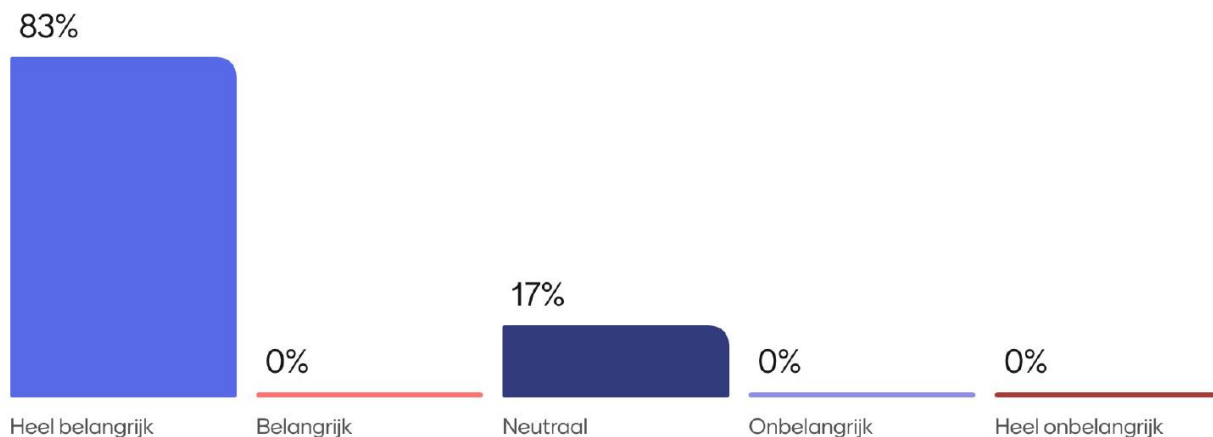
1. Heeft u de talkshow bekeken?

Deze vraag is beantwoord door vijf deelnemers. Dit is dus niet representatief voor alle deelnemers van de online bijeenkomst.



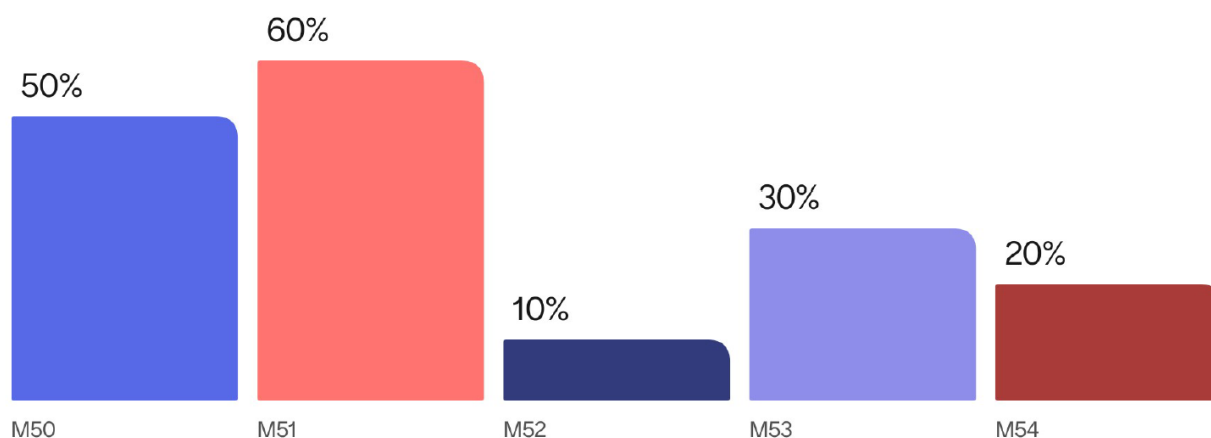
2. Hoe belangrijk is de metro voor uw organisatie?

Deze vraag is beantwoord door zes deelnemers. Dit is dus niet representatief voor alle deelnemers van de online bijeenkomst. We zien wel dat de meesten die deze vraag beantwoordde de metro 'heel belangrijk' vinden.



3. Welke metrolijn is belangrijk voor uw organisatie?

Deze vraag is beantwoord door tien deelnemers. Dit is dus niet representatief voor alle deelnemers van de online bijeenkomst. We zien dat voor de meesten die deze vraag beantwoordde M50 en M51 belangrijk zijn.



Reacties op de varianten

Tijdens de bijeenkomst zijn de vier varianten besproken. De genoemde opmerkingen zijn hieronder weergegeven. Dit zijn dus reacties van de aanwezigen en zijn niet representatief.

Variant	Type reactie	Reacties van aanwezigen
Variant 1	Idee	- Lijkt logische variant zo op het eerste gezicht. - Deze hele discussie is voor ons een slag in de lucht zonder cijfers.
	Advies	- Geinlijn moet vaker rijden dan 53 - Comfortabele overstap voor ouderen - Korte metro's in spits horen helemaal niet, dus altijd lange metro's nodig op alle lijnen.
	Aandachtspunt	- Voor bedrijven in Diemen moet je extra overstappen. Niet wenselijk. - De relatie Zuid en west vanaf Bijlmer ArenA vraagt straks een overstap. Hoe zorgen jullie ervoor dat die overstap in de piek van de uitstroom van het evenementengebied veilig / genoeg capaciteit heeft - Wat is de impact op AMC bij Holendrecht? - Is 1 lijn naar Gein wel voldoende? Ook ivm AMC bij Holendrecht - Gevolgen voor mindervalide - Gek dat frequentie op tak Gein juist lager wordt, terwijl het doel frequentie verhoging is.

		• Zeker aangezien de Geinlijn nog een tweede lijn heeft, lijkt op basis van de net getoonde cijfers de Geinlijn vele malen drukker dan de Gaasperplaslijn. Dat maakt dit voorstel vrij vreemd...
Variant 2	Idee	• Lichte voorkeur voor optie 2 vanuit de evenementenbranche Bijlmer ArenA • Voor mensen die rondom Bijlmer/Holendrecht werken, maar wonen/reizen vanuit het centrum, lijkt dit niet handig • Wederom een slag in de lucht zonder vervoerscijfers • Optie 1 lijkt dan aantrekkelijker, omdat veel meer reizigers vanaf CS richting Gein willen ipv Gaasperplas. • Ook deze versie is nadelig voor mensen die werken in amsterdam ZO en diemen • Ongelijkvloerse overstap onacceptabel voor grote reizigers aantallen. Mensen uit west en zuid krijgen bovendien 3 minuten extra reistijd door boog naar zuiden. Bij elkaar totaal onaantrekkelijk • Is overwogen om lijn 51 te handhaven en lijn 53 in de spits in te korten tot Van der Madeweg of Spaklerweg?
	Advies	• Een directe lijn van Centraal naar AMC lijkt mij aantrekkelijker voor patiënten en (avond/nacht)-medewerkers
	Aandachtspunt	• Lijkt mij dat het heel druk wordt aangezien alleen Gaasperplas naar CS rijdt aangezien de Geinlijn niet meer naar CS gaat. • Wederom, voor Holendrecht, wordt de druk daar (en indirect op de Van de Madeweg) niet te veel verhoogd? • Wat is de overstaptijd als je niet via hetzelfde perron kan? • Gaan er niet veel meer mensen moeten overstappen door het gebruik van de 54 VS 53 • Deze optie hangt ook samen met de sprinter Holendrecht - CS, die minder stopt maar redelijk parallel loopt aan lijn 54. Er is ruimte voor 6x/uur, maar is nu vaak 2x/uur. Is er overleg met NS? • Is rekening gehouden met de groei van het aantal treinreizigers op station Zuid, geldt voor alle opties. • NS gaat 6x per uur rijden met sprinters tussen CS en Utrecht en daarnaast nog sprinters CS - Woerden – Rotterdam • Waarom überhaupt met korte metro's rijden: dan gaat ook bij hoge frequenties de capaciteit achteruit. Dus als korte metro's afdoende zijn, waarom dan hogere frequentie?
Variant 3	Idee	• Overstappen niet op zelfde perron bijzonder onwenselijk. Verbinding Zuid-Amstel lijkt een groot verlies • Lijkt logischer dan 2 want relatie van west is belangrijker met werkgebied bullewijk dan gaasperplas • Lijn 53 inkorten tot van der Madeweg en 51 handhaven?

		Onderzoek optie voor een ingekorte lijn tot Spaklerweg :-)
	Advies	- Goed meenemen waar de groei zit in de stad, bij woningbouw wordt het natuurlijk drukker - Als je 50 kan doortrekken naar CS, dan lijkt optie 3 een goede om de mensen uit ZO niet de dupe te laten worden. - Op basis van wat we weten van de reizigersaantallen (met name op de Geinlijn), lijkt deze logischer dan de vorige 2. Maar... Het verdwijnen van lijn 51 zonder directe overstap is een echt groot probleem - Optie 3 is tot nu toe slechtste variant vanwege langere, minder comfortabele overstap Van der Madeweg. Daarnaast is de Ringlijn dan geen Ringlijn meer. In de toekomst moeten we de Ringlijn sluiten.
	Aandachtspunt	- Slechte bediening oostbuis vanuit west en zuid. Ongelijkvloerse overstap niet te doen. Verspilling capaciteit aan minst drukke lijn. - Wat is het nut van korte metro's als het zo druk is? Met iets lagere dan voorgestelde frequenties en langere metro's neemt de capaciteit ook toe. - Wat is de impact, ook richting de verdere toekomst, op de bezetting van de Noord-Zuidlijn, als de tweede lijn tussen CS en Zuid verdwijnt
Variant 4	Idee	- Graag nú al aanpassing overstap van lange op korte metro en niet pas in 2027! 😊 - Met het risico een vastgelopen LP te imiteren: zou het juist in deze variant niet nuttiger zijn om lijn 51 tot Spaklerweg te rijden, en daar direct overstappen mogelijk te maken?
	Advies	- Lijkt erop dat deze optie voor mensen die werken in Amsterdam ZO en Diemen goed aansluit. Nadeel is wel overstap en minder frequent. - Fijner als er 10 metro's per uur rijden, 8x lijkt me iets te weinig - Voorkeur voor optie 4. Mindervaliden, mensen met kinderwagens, ouderen etc zijn dan niet de dupe van het overstappen, met name voor reizigers uit ZO/Diemen - Lagere frequentie lijkt slechte opties ondanks minder overstappen - Ringlijn moet intact blijven, dus optie 3 en 4 onaantrekkelijk. - Behalve de hogere frequentie op de ringlijn lijkt de toegevoegde waarde van metro 51 naar Gaasperplas mij relatief beperkt, vergeleken met het grote nadeel van perronwissel Ringlijn <> Oostlijn
	Aandachtspunt	Mix op zowel westtak als oostbuis erg onhandig

Reacties op de Mentimeter – deel 2

Nadat deelnemers hun input per variant konden geven, stelden we in het tweede deel nog drie vragen over de onderwerpen 'sociale veiligheid', 'betrouwbaarheid' en 'bereikbaarheid'.

1. Hoe ervaart uw organisatie (uw medewerkers en/of bezoekers van evenementen) de betrouwbaarheid van de metro?

- Veel vraagtekens in de app (red. GVB/reisplanner app), komt ie (red. de metro) wel of niet?
- Als liften niet werken, is er probleem voor mensen met een beperking
- Redelijk betrouwbaar, maar zodra er 1 metro uitvalt (53) is het chaos en drukte in de spits
- Overall is die betrouwbaar
- Slecht. Geldt ook 'avonds. DRISS panelen volstrekt onbetrouwbaar
- Als mensen met een beperking zich veilig en comfortabel voelen is dat een goede graadmeter voor allen.
- Niet goed. Maar belangrijk voor dit onderzoek: het grootste probleem is in mij beleving niet het doorwerken tussen lijnen, maar storingen waarbij alles uitvalt. Dat zal een probleem blijven :-)
- Liften en roltrappen vaak langdurig kapot
- Licht niet aan 3 lijnen in de tunnel als s' avonds laat ook niet op tijd wordt gereden.
- Over het algemeen verrassend goed.
- Goed punt: digitale reisinformatie werkt minder goed op de Amsterdamse metro dan elders. (NS bijvoorbeeld heel goed). En in tegenstelling tot alle andere vervoerders, werkt OV-info slecht met de metro van Amsterdam.

2. Wat is volgens u belangrijk als u denkt aan (sociale) veiligheid?

- Meer controle door bijv. boas.
- Voldoende licht, persoon van GVB fysiek aanwezig
- 'Eyes on the street'
- Goede verlichting, overzichtelijke stations
- Beveiliging 's avonds op stations die niet centraal gelegen zijn
- Frequentie. Verlichting. In de avond zones op perron zodat reizigers elkaar opzoeken.
- Veel meer aandacht nodig voor sociale veiligheid bij overstap bus en tram op metro.
- Als mensen met een beperking zich veilig en comfortabel voelen, geldt dat meestal voor allen.
- Tochtigheid bij de vele hoge stations heeft ook een grote impact. Zouden perrondeuren hierbij een verschil maken?
- Meer controle in de metro zelf
- Controle op zwartrijders
- Liften die het doen.
- Schoonheid is ook belangrijk. Prullenbakken in metro's zijn een groot gemis...
- Verlichting rond het station en veilige looproutes.
- Fysieke aanwezigheid van mensen. In Amerika is een metro waarin de bestuurder zelf omroept ipv een bandje. Geeft dat meer gevoel van aanwezigheid en sociale controle?
- Wordt gedacht aan bv meer horeca op stations? Een kiosk met een persoon erin op sommige drukke stations zou misschien kunnen helpen

3. Wilt u nog iets kwijt over overstappen, reistijd en wachttijd met betrekking tot de bereikbaarheid van uw organisatie?

- Het is erg belangrijk dat medewerkers die werken in Amsterdam zo en Diemen zo goed en snel mogelijk gebruik kunnen maken van het metronetwerk.
- Ongelijkvloerse overstap is niet acceptabel. Daarmee raak je heel veel reizigers kwijt en heeft ontvlechten dus negatief effect! Operatie geslaagd, patient overleden
- Extra overstappen kan wellicht binnen zelfde reistijd, maar het wel een extra belemmering voor mensen met een beperking (met rollator, rolstoel of andere moeite met overstappen)
- De bereikbaarheid van AMC wordt als veel patiënten en medewerkers als nog verbeterbaar gezien, met name de overstap naar Zuid.
- Belangrijk dat ziekenhuizen en scholen goed bereikbaar blijven
- Zo min mogelijk overstappen richting ZO/Diemen. Optie 4 lijkt daarom de beste optie
- Volgorde gewenste opties 2, 1, 4, 3. Overstappen naar ander perron zeer onwenselijk
- Veel gedwongen overstap van bus en tram op de metro. Dat ook meenemen bij wachttijd.
- Niet alles en iedereen is meer Centrum-gericht. Bij een meerkernige stad is dat belangrijk in gedachten te houden.
- Overstappen zijn nu al een groot probleem, zeker als je niet uit de stad komt. Als forens stap je soms wel 4-5 keer over. Dat wordt met al deze varianten nog erger. Naar Fryslân is vaak makkelijker!
- Lijn 51 heeft cruciale functie, Amstelveners hebben nu al een extra overstap, vandaar bestuursakkoord. Daar staat geen tijdclausule in!
- In variant 4 Van de Madeweg als centraal knooppunt is een mooie mogelijkheid om een OV-kern te creëren
- Meerkernige stad vraagt juist om vervlochten netwerk.
- Overstappen maakt reizen moeilijker voor reizigers die het OV niet makkelijk vinden. Dat zijn er veel! Er zijn echt reizigers die liever een langzamere, directe verbinding hebben. Dat geeft rust.
- Frequenties gaan ook omlaag. En is 18 x uur in de postbus zoveel minder dan 20x per uur!
- Op basis van de nu verkregen informatie is de status quo beter. Ondanks de onbetrouwbaarheid en lagere frequenties. En de frequenties lijken vooral op rustigere delen omhoog te gaan, heel gek!
- Zonder cijfers weinig zinvolle discussie. Waarom op Oosttak 70% meer metro's dan op NZlijn.
- Voor iedere tak is er een variant waarbij de frequentie omlaag gaat. Kennelijk kan dat? Waarom moet het dan perse omhoog?

Vragen uit de chat

Deelnemers aan de bijeenkomst konden ook vragen stellen via de chat. Een aantal vragen konden live worden beantwoord, maar niet allemaal. Daarom geven we hieronder een overzicht van alle vragen met bijbehorende antwoorden.

Optie 1

- **Is de Oostlijn veel drukker dan de NZ-lijn? De NZ-lijn kan het met 12x per uur kennelijk aan.**

Ja, de Oostlijn is wel drukker. Daar zijn nu ook 3 metros. In het drukste uur zit je hier op 4500/4600 reizigers. De Noord-Zuidlijn is nu 3500/4000 reizigers per uur. Het wordt wel drukker maar de oostbuis is nog drukker.

Mentimeter: Wat is de impact op AMC bij Holendrecht?

Ja, op dit moment is er genoeg capaciteit inderdaad. En ook als er plaats van 12 in de spits 10 lijnen gaan rijden, zal dus ook betekenen dat de lengte van het materieel ook beter afgestemd zal moeten worden. Dus als we nu een metrostel van 60m laten rijden, dat we dan vaker 120m moeten laten rijden, zodat er nog steeds genoeg capaciteit is op die lijn. Ook met de woningbouw, past dat ook nog steeds.

Mentimeter: Hoe kan het dat de frequentie op de Gein tak juist lager wordt, terwijl het doel frequentieverhoging is?

Lijkt inderdaad tegenstrijdig. Als je nu van Gein naar Centraal Station rijdt bijvoorbeeld met M54, dan heb je maar 6x per uur een metro rechtstreeks. De andere keer zou je moeten overstappen op Van der Madeweg. Het aantal rechtstreekse metro's voor die groep neemt toe, maar het aantal verbindingen neemt af. We zetten wel voldoende lange metro's in, zodat we altijd de maximale capaciteit aanbieden.

Mentimeter: Mindervalide/comfortabele overstap voor ouderen

In variant 1 is er een overstap op hetzelfde perron, waarbij de metro's gelijktijdig aan komen rijden en wegrijden.

- **We hebben zojuist de cijfers gezien vanuit de Oostlijn naar alle richtingen, maar voor deze afweging lijkt mij relevanter wat de verdelingen zijn vanaf de Geinlijn, Gaasperplaslijn en Westlijn: hoeveel richting de Oostlijn, hoeveel richting Zuid en hoeveel richting Bijlmer/Gein. Krijgen we die ook nog te zien?**

In de technische rapportage is daar een tabel over opgenomen. Dat volgt nog en wordt gedeeld.

Optie 2

Mentimeter: wat is de overstaptijd als je niet via het zelfde perron kan?

Hetzelfde is in de huidige situatie. Met gebruik van de brug of tunnel ben je al gauw 2 tot 3 minuten bezig, en dat is als je goed ter been bent.

Mentimeter: Is rekening gehouden met de groei van het aantal reizigers op station Zuid?

Station Zuid wordt een belangrijker station in de toekomst, daar wordt rekening mee gehouden bij alle opties omdat bij alle opties de frequentie omhooggaat en het totaal aantal reizigers groeit. Maar hoe station Zuid er straks uitziet (2032/2033 naar schatting) en de uitwerking van het aantal reizigers op Zuid is in een volgende concessie weer een punt van onderzoek.

Mentimeter: is er overleg met NS? In verband met sprinters tussen Holendrecht en CS?

Ja, we zijn overleg met NS over ontwikkelingen die bij hen spelen wat betreft sporen of werkzaamheden aan stations zoals nu ook bij Amsterdam Centraal/Amsterdam Zuid. Zo kunnen we er een zo goed mogelijk verhaal van maken.

- **Kan de lijn Gaasperplas de drukte wel aan als geen vervalst niet meer naar CS gaat?**

Er is voor alle varianten gekeken naar de verwachtingen van hoe druk het de komende jaren wordt, hier is de materiaalinzet ook op aangepast, zodat er genoeg materiaal/lengte is voor ook het drukste gedeelte van de lijn. Als je in deze variant bijvoorbeeld kijkt naar de lijn van Gein naar Isolatorweg: omdat M54 hier dan niet meer rijdt, zetten we op M50 metrostellen in die lang genoeg zijn dat het altijd op de juiste tijd de juiste capaciteit biedt.

- **Als er langere bakken gaan rijden kan dan de oversteek op het overstapstation "droog" gemaakt worden?**

Van Der Madeweg wordt het overstapstation in alle vier de opties. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft uitgesproken dit station aan te willen pakken. Op welke manier en hoe, is nog niet bekend. Het droger maken van de overstap dus ook.

- **Op de Van der Madeweg moet je nu van een lange metro naar een korte metro soms wel 150 meter lopen of hollen op de korte metro die klaar staat te halen. Voor mensen met een beperking of ouders met kinderwagens betekent dat nu al dat ze de korte metro vaak missen.**

Een metro is maximaal 120m lang. Een korte is 60m. Er zit maximaal 60m tussen. Als er een situatie komt waarin er een lange metro en korte metro op elkaar aansluiten, kunnen we kijken naar halteposities aanpassen, zodat de ene bijvoorbeeld halverwege de andere staat, zodat je maximaal 30m loopt.

Optie 3

- **OV-reizen van veel mensen bestaan tegenwoordig al uit veel overstappen, is het wenselijk om meer overstappen als uitgangspunt te nemen in de nieuwe varianten?**

Het uitgangspunt is niet méér overstappen. Maar om een totaal beter OV-systeem te hebben (frequenter, sneller of comfortabeler), gaat dat soms gepaard met extra overstappen. Het beeld dat we bezig zijn met mensen actief extra laten overstappen moet van tafel. Overstappen is een gevolg, maar nooit een beginpunt.

- **Wat is de waarde van de bestuurlijke afspraken met Amstelveen Uithoorn, toen lijn 51 niet meer naar Westwijk mocht en afgesproken werd dat er altijd een metro tussen Zuid en Amstel zou blijven rijden?**

We zetten in deze exercitie een aantal varianten naast elkaar die op basis van een aantal aspecten straks met elkaar worden vergeleken. Reizigers, reistijden en wat dat in bestuurlijke zin betekent. Hier wordt gerefereerd naar een afspraak die in de vorige concessieperiode is gemaakt, toen het besluit is genomen om lijn 51 (lijn 52 in die tijd), af te koppelen bij stations buiten de Amstelveenlijn, en die lijn als aparte lijn te laten rijden. In het verlengde daarvan ontstond toen de discussie over wat dit betekent voor de bediening van de boog tussen Overamstel en Spaklerweg. Daarvan is toen afgesproken dat in die periode van de concessie de metrolijn blijft rijden, maar toen is ook aangegeven dat dit voor de lange termijn nog bekeken moest worden. Dat aspect wordt ook meegenomen in dit onderzoek.

- **Is ook overwogen om metro 51 tot Spaklerweg te laten rijden in plaats van opheffen? Dan ontstaat wel een overstap op hetzelfde perron. Dan moet alleen het middelste spoor van 2 naar 1 sporen, zodat je naar beide perrons kan. Die lijn zou misschien een goede bestemming kunnen zijn voor de 'korte' metro's.**

We hebben nu deze vier varianten die aangereikt zijn. In het begin is er ook een studie geweest met 20/25 varianten, dus dit zou een variant kunnen zijn geweest, maar deze is nu niet meegenomen in deze vraagstelling/dit onderzoek. De bestuurlijke kant van dit verhaal, hoe deze vier opties nu op tafel zijn komen te liggen is als volgt. De Raad heeft gezegd dat het goed is als de metro vaker gaat rijden, maar dat ze daarvoor alle opties op tafel wilde hebben. Daarmee bedoelden ze dat er elke keer één lijn uit de metrobus (Oostbus) verdwijnt, en daar zijn toen die opties voor opgesteld. Daaruit komen de optie 1, 2 en 3. De vierde opties is aangereikt uit de buurt Zuidoost. Die is ook volledig meegenomen. Of er ook een keer een optie tot Spaklerweg voorlag, is bij ons vandaag niet bekend.

- **Wordt er ook iets gedaan aan het tram- & busnetwerk als het metronetwerk wijzigt naar bijv Optie 3 (vervallen van lijn 51)?**

Ja, het is zeker zo dat bij elke optie er een bus -of tramlijn is die dan belangrijker of drukker wordt omdat het niet meer mogelijk is om dit traject met de metro af te leggen. We zijn nog in gesprek met de GVB wat dit precies zal betekenen, maar stel het zorgt voor meer drukte en toename in gebruik,

dan zullen we kijken of we daar afspraken over kunnen maken. Daar zijn we nog niet, maar het wordt zeker meegenomen.

- **De Amstelboog heeft tientallen miljoenen gekost, gaat die nu werkloos wegroesten?**

Wij zouden dat ook heel erg zonde vinden: een investering die je vervolgens niet meer gebruikt. Dit zijn we ook tijdens dit onderzoek aan het bekijken. We kijken natuurlijk wel naar in hoeverre de variant die je gaat kiezen ook daadwerkelijk impact heeft op het gebruik van het bestaande systeem. Maar inderdaad, in deze variant zie je dus wel duidelijk dat er een stuk infra is wat wel aanwezig is, maar wat we niet meer in deze lijnvoering gebruiken.

Optie 4

- **Is er overwogen om lijn 51 te handhaven en lijn 53 van Gaasperplas in de spits in te korten tot Van der Madeweg?**

Zie antwoord op overweging om metro 51 tot Spaklerweg te laten rijden. Voor deze vraag geldt hetzelfde antwoord.

- **Waarom 2 lijnen op minst gebruikte route?**

Het klopt dat de Gaasperplaslijn de minst gebruikte route is (het minst aantal reizigers). Op het moment dat daar twee lijnen rijden, dan zou je in deze variant op die twee lijnen dus ook korte treinen inzetten (60m). Op de Geintak (de drukkere tak) zou je dan dus lange treinen in moeten gaan zetten. Zo heb je op de twee lijnen samen ook voldoende capaciteit.

- Frequentie in de Oostbuis gaat in deze variant omlaag. Hoe verhoudt zich dat tot de stelling dat er zoveel passagiers zijn in de Oostbuis?

In deze variant gaat de maximale frequentie in de oostbuis inderdaad omlaag van 18x per uur naar 16x per uur. Hiernaast is dit wel een druk traject. Met het alleen inzetten van lange (120 meter) metro's past het nog wel in de metro, maar is er minder ruimte voor groei. Dit zal uiteindelijk ook meegenomen worden in de keuze.

- **Is wel duidelijk wat de totale aantal reizigers op de 4 'stukken' (Oostlijn, Geinlijn, Gaasperplaslijn en Ringlijn) zijn?**

Dit is bekend, en wordt in de technische rapportage gedeeld.

- **Wederom de vraag: wat is de zin van korte treinen als je frequentieverhoging wilt omdat het zo druk is. Met korte treinen verminder je juist de capaciteit, ook bij frequentieverhoging.**

De capaciteit blijft voldoende, en er zit ook nog enige rek in de lengte van de treinen die ingezet wordt.

Open vragen sociale veiligheid, betrouwbaarheid, bereikbaarheid

Mentimeter: De frequenties lijken vooral op rustige delen omhoog te gaan, hoe zit dat?

Het rustige deel is met name de lijn richting Gaasperplas. In variant 1, 2 en 3 gaan we van 6 metro's per uur in de spits naar 10 metro's per uur in de spits. Afhankelijk van welke variant het is, spelen we wel een

beetje met de lengte van het materieel. Maar het is dus afhankelijk van de variant in hoeverre je de capaciteit op de juiste manier en op de juiste plek in kan zetten. Daarnaast gaat de frequentie natuurlijk niet alleen omhoog op rustigere delen, maar ook op delen waar het wel erg druk is.

Open vragen aan het einde

- **Kunnen de cijfers over reizigersstromen en de aantallen reizigers zo snel mogelijk beschikbaar komen?**

We hadden graag de cijfers nu al willen delen, helaas is dat niet gelukt. De RAR krijgt nog een officiële adviesaanvraag met de volledige technische uitwerking erbij. Er is ook nog een splitsing tussen deze sessies en de sterk technisch inhoudelijke punten.

- **Waarom moeten de frequenties zo extreem worden opgevoerd? En kunnen we het huidige lijnennet niet gewoon handhaven?**

Het doel is niet om meer metro's te laten rijden, maar om een beter OV-systeem aan te bieden. Op basis van wat we nu hebben onderzocht, is de verwachting dat we om dit te bereiken de metro's in hogere frequenties moeten laten rijden. Het doel is niet per definitie meer metro, maar beter OV. Het is belangrijk om het doel en middel goed uit elkaar te halen. Het is nodig om het OV-systeem aan te passen omdat het meer moet kunnen presteren dan nu al gebeurt, meer dan wij denken dat binnen het bestaande systeem de aanstaande periode kan. We moeten ons wel realiseren dat er ontzettend veel van ons en het OV-systeem gevraagd wordt. Het Haven Stad wordt ook binnenkort verder ontwikkeld. Er komen veel ontwikkelingen aan.

- **Hoe zit het nu met de besluitvorming?**

Het kader zijn de door de Raad vastgestelde varianten. Daar willen wij graag informatie over hebben. We halen aandachtspunten op, maar ook cijfers en dat pakket bieden we straks aan aan de Raad.

- **En kunnen we nog in gesprek over een vijfde optie?**

De Raad heeft gezegd dat er over de drie oorspronkelijke varianten, en variant 4 die aangereikt is door Zuidoost, de varianten zijn die verder uitgezocht gaan worden. We constateren op basis van de informatieavonden en deze gesprekken er ook veel andere dingen op tafel komen – niet zozeer alleen nieuwe varianten – maar bijvoorbeeld dat overstappen per definitie een steeds urgenter en belangrijker probleem wordt. Maar ook de sociale veiligheid en het overstappen van de metro op de bus en tram. Deze onderwerpen zijn variant overstijgend en zijn geen onderdeel van dit onderzoek, maar laten we zeker in andere activiteiten landen.

- **Waarom kan in variant 4 geen hogere frequentie?**

Wat de frequentie precies kan worden, zijn we nog aan het onderzoeken. Maar als we kijken naar het proces op de eindpunten, zien we dat bijvoorbeeld in Gaasperplas er lijnen zijn die 10x per uur zouden moeten keren, dus samen 20x. Hierdoor wordt de exploitatie heel kwetsbaar. Daarnaast is er ook nog de energievoorziening – als je in deze variant op elke lijn 10 keer per uur gaat rijden, wordt dat wel veel. Ook het aantal reizigers rechtvaardigt hier deze frequentie niet. Het laatste punt is het beveiligingssysteem. We zijn de grenzen momenteel nog aan het onderzoeken.

- **Hoe zit het met korte en lange metro's?**

Het vertrekpunt met korte metro's is dat deze worden ingezet op 'stillere' momenten op de dag rijden. Nu worden doorgaans de hele dag korte metro's ingezet, maar onze insteek is dat we op termijn ook gaan kijken naar drukke momenten lange metro's inzetten. Dit we bespreken we momenteel met de GVB.

- **Wanneer komt het technische verslag?**

De openbare variant proberen wij binnen drie weken met u te delen.

- **Komt er nog een formele inspraakprocedure?**

Terecht punt, dit gaan we nog even uitzoeken.