

EINDVERSLAG DIALOOGTRAJECT MENSEN OVER DE METRO

17 februari 2025 – 1 juli 2025

Vervoerregio Amsterdam



Mensen over de metro

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
1. De vier varianten	4
2. Uitgangspunten	10
3. Aanpak per fase	12
4. Waarover hebben we input opgehaald?	20
5. Resultaten per fase	21
Fase 1 – Inwoners & Reizigers	21
Fase 2 – (Maatschappelijke) organisaties	31
Fase 3 – Raadsleden en bestuurders	41
6. Overkoepelende resultaten	45
Bijlagen	53

INLEIDING

Meer metro's in Amsterdam vanaf 2027

De Vervoerregio Amsterdam wil dat alle metroreizigers in de toekomst makkelijk en comfortabel met de metro blijven reizen. Ook als het aantal reizigers in Amsterdam en omgeving groeit. In mei 2024 heeft het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam besloten dat er vanaf 2027 meer metro's door Amsterdam gaan rijden (10x per uur per lijn in de spits). Maar het spoor tussen Amsterdam Centraal Station en station Amsterdam Amstel (de oostbuis) kan dat niet aan. Er rijden nu drie metrolijnen door deze tunnel, waardoor er niet meer metro's per uur doorheen kunnen rijden. Hierdoor moet het metronetwerk worden aangepast. Als er één metrolijn minder door deze spoortunnel rijdt, kunnen er in Amsterdam meer metro's per uur rijden. Dit heet ontvlechting.

Er liggen vier mogelijke varianten op tafel en die hebben allemaal invloed op de reis van veel metroreizigers. Daarom heeft de regioraad besloten de bewoners, reizigers en organisaties te betrekken. Hier is een apart communicatie- en participatietraject voor gekomen: het dialoogtraject 'Mensen over de metro'. Dit traject liep van 17 februari 2025 tot en met 1 juli 2025. Tijdens dit traject hebben we de zorgen, ideeën en suggesties van reizigers en andere belanghebbenden verzameld over de verschillende varianten voor het nieuwe metronetwerk. Het Dagelijks Bestuur neemt al deze informatie mee en weegt het af bij de keuze voor een variant. De opgehaalde inzichten ondersteunen en verrijken hiermee de besluitvorming.

Dit eindverslag leest u meer over de vier varianten, de uitgangspunten, de aanpak per fase, uitvoering en resultaten van het dialoogtraject 'Mensen over de Metro'.

1. DE VIER VARIANTEN

In alle vier de varianten rijdt er één metrolijn minder door de tunnel tussen Amsterdam Centraal Station en station Amsterdam Amstel. Eén van deze vier uitgewerkte varianten wordt uiteindelijk gekozen en in 2027 ingevoerd. In dit hoofdstuk leest u meer over het huidige metronetwerk, de vier verschillende varianten en wat de belangrijkste wijzigingen per variant zijn.

Het huidige metronetwerk

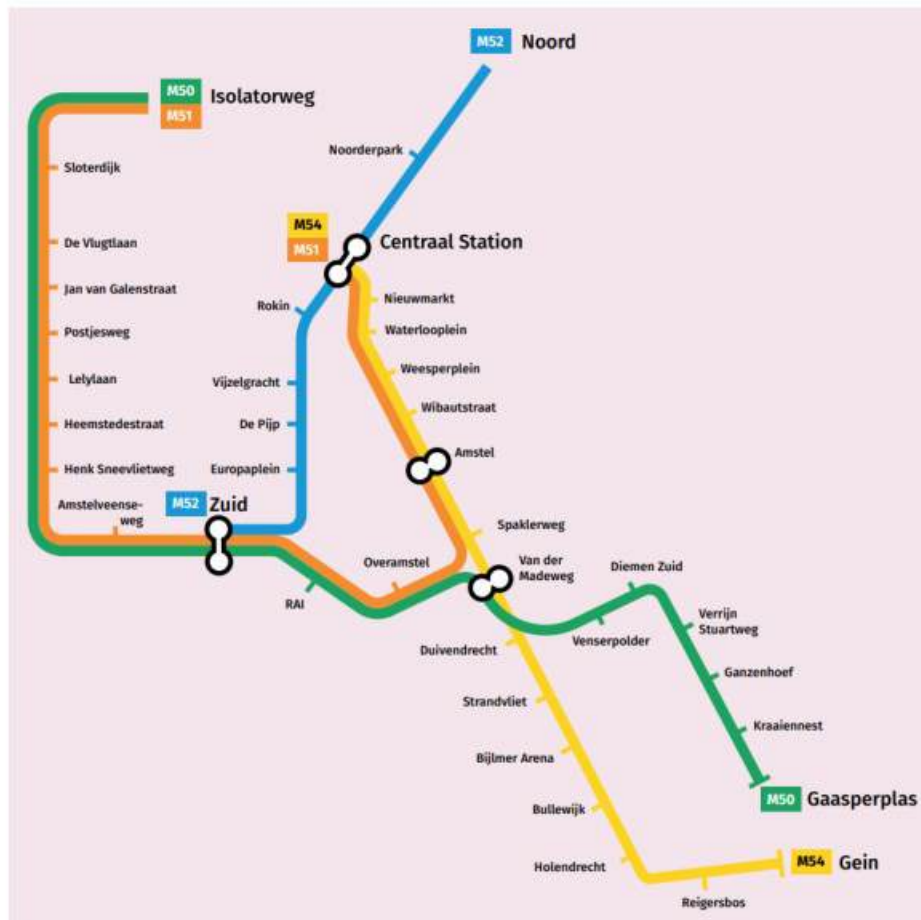
Hieronder ziet het huidige metronetwerk van Amsterdam. Dit metronetwerk eindigt in december 2026.

Belangrijke kenmerken van het huidige metronetwerk:

- 3 metrolijnen in de spoortunnel tussen station Amsterdam Amstel en Amsterdam Centraal Station.
- Directe verbinding tussen Isolatorweg en Gein (metrolijn M50)
- Directe verbinding tussen Gaasperplas en Centraal Station (metrolijn M53)
- Directe verbinding tussen Gein en Centraal station (metrolijn M54)
- Directe verbinding tussen Isolatorweg en Centraal Station (metrolijn M51)



Variante 1: Aanpassen route metrolijn M50 en metrolijn M53 vervalt



Metrolijn M53 wordt opgeheven. Hierdoor rijdt er 1 metrolijn minder in de spoortunnel tussen station Amsterdam Amstel en Amsterdam Centraal Station. Metrolijn M50 krijgt een andere route: een directe metroverbinding tussen station Isolatorweg en station Gaasperplas. Dit heeft onderstaande gevolgen voor reizigers:

- Reizigers tussen Amsterdam Centraal Station en station Gaasperplas (voorheen lijn M53) maken voortaan een overstap op station Van der Madeweg.
- Reizigers tussen station Isolatorweg en station Gein (nu lijn M50) hebben een overstap op station Van der Madeweg.

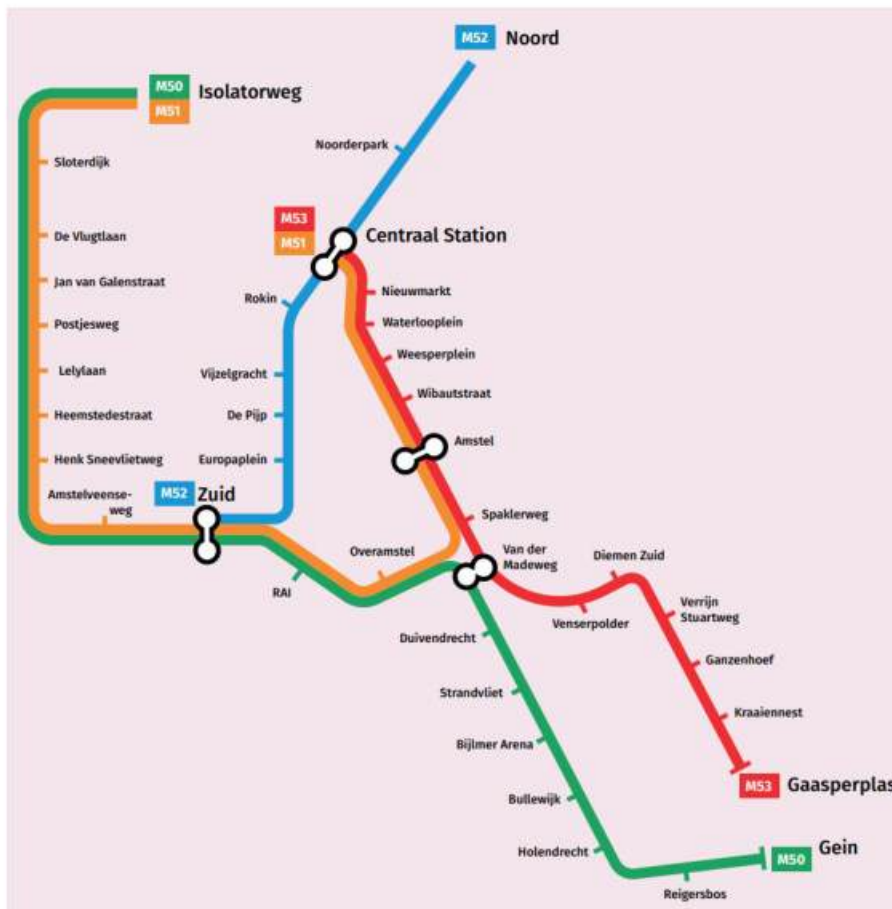
Overstappen op station Van der Madeweg

- Je blijft op hetzelfde perron en loopt naar de andere kant (cross-platform overstap).
- De metro's komen tegelijkertijd aan en vertrekken tegelijkertijd, waardoor je geen extra reistijd hebt.

Frequentie

In deze variante rijdt elke metrolijn 10 keer per uur in de spits.

Variante 2: metrolijn M54 vervalt



In deze variant vervalt de directe verbinding tussen Amsterdam Centraal Station en station Gein (metrolijn M54). Hierdoor rijdt er 1 metrolijn minder tussen station Amsterdam Amstel en Amsterdam Centraal Station. Reizigers op dit traject moeten overstappen op station Van der Madeweg.

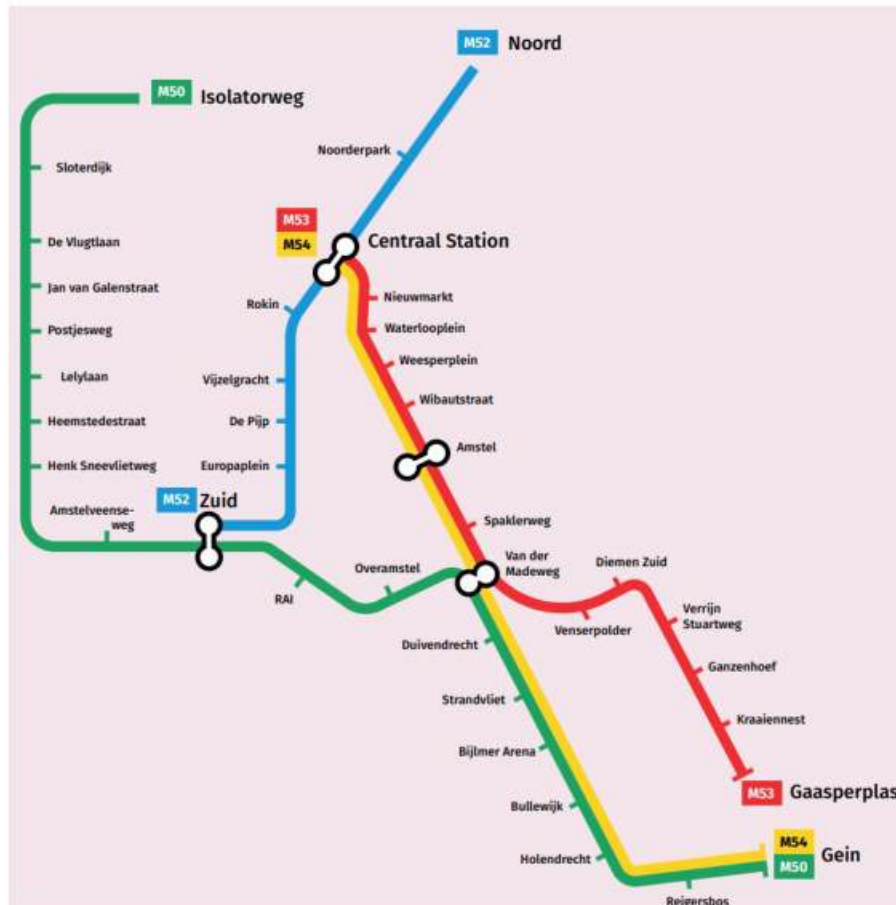
Overstappen op Van der Madeweg

- Je blijft op hetzelfde perron en loopt naar de andere kant (cross-platform overstap).
- Beide metro's komen tegelijkertijd aan en vertrekken gelijktijdig, waardoor er geen extra reistijd is.

Frequentie tijdens de spits

Elke metrolijn rijdt in deze variant tijdens de spits 10 keer per uur.

Variante 3: metrolijn M51 vervalt



Metrolijn M51 vervalt. Hierdoor rijdt er 1 metrolijn minder tussen station Amsterdam Amstel en Amsterdam Centraal Station. In deze variatie is er dus geen directe metroverbinding meer tussen Amsterdam Centraal Station en station Isolatorweg. Reizigers op dit traject moeten overstappen op station Van der Madeweg.

Overstappen op station Van der Madeweg

De overstap vindt plaats op een ander perron, dus reizigers moeten via een (rol)trap of lift naar een ander perron. Hierdoor duurt de reis tussen Amsterdam Centraal Station en station Isolatorweg ongeveer 5,5 tot 7 minuten langer.

Alternatief voor overstappen

Reizigers die naar Amsterdam Centraal Station reizen, kunnen er ook voor kiezen om op station Amsterdam Zuid over te stappen op lijn M52.

Frequentie tijdens de spits

Ook in deze variatie rijdt elke metrolijn tijdens de spits 10 keer per uur.

Variante 4: aanpassen route metrolijn M51



In deze variatie verandert de route van metrolijn M51. Dit zorgt er ook voor dat er 1 metrolijn minder door de spoortunnel rijdt. M51 gaat niet meer naar Amsterdam Centraal Station, maar verandert zijn route op station Van der Madeweg. Vanaf daar rijdt de metro door naar station Gaasperplas. Hierdoor wordt M51 de directe metroverbinding tussen station Isolatorweg en station Gaasperplas.

Overstappen op station Van der Madeweg

- Reizigers tussen station Isolatorweg en Amsterdam Centraal Station moeten overstappen op station Van der Madeweg.
- De overstap is op een ander perron: je gebruikt een (rol)trap of lift.
- Hierdoor duurt de reis in de spits gemiddeld 6 minuten langer.
- Wie tussen station Isolatorweg en station Overamstel met lijn M50 of M51 naar Amsterdam Centraal Station wil, stapt op station Van der Madeweg over op lijn M53 of M54.
- Ook voor deze groep is de reistijd in de spits gemiddeld 6 minuten langer.

Alternatief voor overstappen

- Als alternatief kun je overstappen op station Amsterdam Zuid (lijn M52) richting Amsterdam Centraal Station.

Frequentie

In deze variant rijdt elke lijn tijdens de spits 8 keer per uur. Dit is lager omdat er op ieder traject 2 metrolijnen rijden.

2. UITGANGSPUNTEN

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten voor het communicatie- en participatietraject 'Mensen over de Metro'. Het gaat in op de doelstellingen van het dialoogtraject, de betrokken doelgroepen en de gekozen fasering in drie stappen. Ook staan de inzet van de communicatie en participatie en de centrale kernboodschap beschreven. Deze uitgangspunten vormden het vertrekpunt voor de uitwerking en uitvoering van het traject.

DOELSTELLINGEN DIALOOGTRAJECT

We hadden twee hoofddoelstellingen:

- **Transparantie en draagvlak** – Belanghebbenden informeren over waarom ontvlechting nodig is en wat er verandert. Hierdoor zijn zij beter op de hoogte, kunnen zij hun wensen en bedenkingen delen en is er meer begrip voor de uiteindelijke keuze.
- **Inclusieve besluitvorming** – Meningen en feedback van een brede groep belanghebbenden verzamelen voor een stevige basis en goede onderbouwing voor de uiteindelijke keuze.

Tijdens het dialoogtraject konden participanten niet meebeslissen óf deze verandering doorgaat en ook niet over de keuze tussen de vier mogelijke oplossingen. Dit besluit ligt bij het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam.

DOELGROEPEN

We hebben verschillende groepen betrokken, die direct of indirect te maken krijgen met de verandering van het metronetwerk:

1. **Inwoners en reizigers** in Amstelveen, Amsterdam (ook Weesp), Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn
2. **(Maatschappelijke) organisaties en ondernemers** waarvan de medewerkers, klanten of patiënten ermee te maken krijgen
3. **Raadsleden en bestuurders** van de betrokken gemeenten en stadsdelen

Door deze groepen actief te betrekken, zorgen we ervoor dat hun wensen en zorgen vroegtijdig worden meegenomen.

FASERING COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

Dit traject bestond uit communicatie en participatie in drie fasen:

- Fase 1: Inwoners en reizigers
- Fase 2: (Maatschappelijke) organisaties
- Fase 3: Raadsleden

DOELSTELLINGEN COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

Zoveel mogelijk belanghebbenden – inwoners, reizigers, bedrijven en organisaties – moesten:

- Weten waarom de ontvlechting plaatsvindt en wat er verandert.

- Weten dat er een dialoogtraject is en hoe dit verloopt.
- Weten dat zij de plannen kunnen verrijken met ideeën en adviezen.
- Weten hoe het besluitvormingsproces eruitziet.

KERNBOODSCHAP

Onderstaande kernboodschap vormde de basis voor alle communicatie-uitingen en participatieactiviteiten.

De Vervoerregio Amsterdam nodigt bewoners, reizigers en organisaties uit om de komende maanden mee te denken over vier metro-varianten die het mogelijk maken om metro's vaker op tijd te laten rijden. Met de meningen, adviezen of bezwaren van alle belangstellenden, kan het bestuur van de Vervoerregio uiteindelijk een besluit nemen over de optimale Metro-oplossing voor zoveel mogelijk mensen.

Het aantal reizigers in de Amsterdamse regio groeit. Vanaf 2027 wil de Vervoerregio Amsterdam dat meer mensen makkelijker met de metro kunnen reizen: daarom gaan de metro's anders rijden. Dit betekent meer betrouwbaarheid en kortere wachttijden.

Om deze verbeteringen mogelijk te maken, zijn er aanpassingen op het traject tussen Amsterdam Centraal en Amstel nodig. Daar rijden nu te veel lijnen op hetzelfde spoor. Hierdoor is er vaker storing en uitval van metro's in heel Amsterdam. Zonder aanpassingen in de routes is het niet mogelijk om meer metro's te laten rijden.

Versimpeling van de routes zorgt ervoor dat er meer metro's gaan rijden maar dat er (soms) ook op routes een overstap meer is. Meestal kan dit overstappen zonder tijdsverlies.

3. AANPAK PER FASE

In dit hoofdstuk lichten we de de aanpak voor communicatie en participatie toe. Naast de website als basis waren er drie opeenvolgende fases, elk met een eigen focus en doelgroep:

1. Inwoners en reizigers
2. (Maatschappelijke) organisaties
3. Raadsleden

Per fase hebben we gekeken welke communicatiestrategie en participatievorm het beste aansluit. Samen vormden deze fases een gestructureerde aanpak waarmee betrokkenen op passende momenten en manieren zijn geïnformeerd en uitgenodigd om mee te denken.

OVERKOEPELEND: WEBPAGINA 'MENSEN OVER DE METRO'

Een van de belangrijkste communicatiemiddelen van het dialoogtraject was de webpagina op de website van de Vervoerregio: www.vervoerregio.nl/mensenovermetro (Bijlage I). We hebben het project breed onder de aandacht gebracht met overkoepelende communicatie via de website om zo veel mogelijk mensen te bereiken. Deze pagina was het centrale platform waar we de volgende zaken mee wilden bereiken:

1. **Informer** over waarom de metro-ontvlechting nodig is: welke problemen zijn er nu of in de toekomst en hoe helpt ontvlechting hierbij?
2. **Informer** over de situatie nu en straks: hoe vaak rijdt de metro na de ontvlechting, hoeveel extra reizigers kunnen mee en welke varianten zijn er mogelijk?
3. **Informer** over de verschillende participatiemogelijkheden en hoe de keuze uiteindelijk wordt vormgegeven.
4. **Meningen ophalen** over het gebruik van de metro via de online vragenlijst.
5. **Terugkoppeling geven** over de resultaten van participatie via verslagen en video-opnamen.

Verschiedende communicatiemiddelen verwezen naar deze pagina. Daarnaast werd de webpagina regelmatig geüpdatet met de laatste informatie en verslagen. Dit zorgde ervoor dat belanghebbenden altijd toegang hadden tot de meest actuele informatie.

FASE 1: INWONERS EN REIZIGERS (17 FEBRUARI t/m 31 MAART 2025)

In deze fase richtte de communicatie en participatie zich op inwoners en reizigers die te maken krijgen met de aanpassingen in het metronetwerk. Hieronder volgt een overzicht van de gebruikte communicatiemiddelen en participatie-activiteiten. In Bijlage II staan voorbeelden van de middelen.

Deze fase startte met online communicatie en participatie om zoveel mogelijk mensen te bereiken en input te laten geven. Daarna volgden bijeenkomsten in de gemeenten en stadsdelen om dieper op de onderwerpen in te gaan en meer specifieke input te verzamelen. Tijdens het traject waren er bij sommige bewonersavonden weinig inwoners. Daarom hebben we tijdens deze fase besloten om extra communicatiemiddelen in te zetten om meer mensen naar de bewonersavonden te laten komen.

Communicatiemiddelen

17 februari: Toolkit voor gemeenten en stadsdelen

We hebben een toolkit verspreid onder communicatieadviseurs van gemeenten en stadsdelen met informatie over het dialoogtraject en de bewonersavonden. Zij konden de middelen delen via gemeentelijke digitale en fysieke kanalen en lokale digitale en fysieke nieuwskanalen. De toolkit bevatte:

- Een **social media post** met uitleg en een oproep om mee te denken via de vragenlijst en bijeenkomsten
- Een **flyer** met een **QR-code** naar de webpagina, uitleg en informatie over bijeenkomsten
- Een **poster** met een **QR-code** naar de webpagina
- Een **huis-aan-huisbericht** met informatie over lokale bijeenkomsten
- Een **nieuwsbericht** voor publicatie op gemeentelijke websites (Bijlage 2.1)

18 februari: Persbericht

Het persbericht informeerde over de start van het project, de noodzaak van de ontvlechting, het doel van het dialoogtraject, hoe het proces eruitziet en de besluitvorming. Ook verwezen we in het persbericht naar de webpagina (Bijlage 2.2).

21 februari – 31 maart: Video op schermen in metro's

Op alle metrolijnen in Amsterdam toonden we een korte informatieve video om reizigers bewust te maken van de veranderingen en hun mogelijkheden om mee te denken. De video eindigde met een QR-code en een link naar de webpagina (Bijlage 2.3).

18 februari – 31 maart: Social media van de Vervoerregio Amsterdam

Updates over het dialoogtraject, zoals talkshows en beschikbare verslagen, werden gedeeld via Instagram, Facebook, LinkedIn en X van de Vervoerregio Amsterdam (Bijlage 2.4 voor voorbeelden).

- **Instagram (2 posts, 2 stories):**
 - 1 post over de start van het dialoogtraject 'Mensen over de Metro' (574 weergaven, 290 mensen bereikt)
 - 1 post met een aankondiging van het webinar (311 weergaven, 156 mensen bereikt)
 - 1 story over de start van het dialoogtraject (80 weergaven)
 - 1 story ter herhaling (51 weergaven)
- **Facebook: (3 posts):**
 - 1 post over de start van het dialoogtraject 'Mensen over de Metro' (3927 weergaven, 564 mensen bereikt)
 - 1 post met een aankondiging van de talkshow (229 weergaven, 65 mensen bereikt)
 - 1 post met een verwijzing naar de opname van het webinar (188 weergaven, 105 mensen bereikt)
- **X (5 posts):**
 - 1 post over de start van het dialoogtraject (419 weergaven, 11 klikken)
 - 1 post met een aankondiging van de talkshow (493 weergaven, 5 klikken)
 - 1 post met een verwijzing naar het verslag van de talkshow (93 weergaven, 1 klik)
 - 1 post met een verwijzing naar de opname van het talkshow (312 weergaven, 2 klikken)

- 1 post met een verwijzing naar de video over halte Van der Madeweg (237 weergaven, 21 klikken)
- **LinkedIn (6 posts):**
 - 1 aankondigingspost van de webinar (255 weergaven, 14 klikken)
 - 1 post over het terugkijken van de webinar (609 weergaven, 39 klikken)
 - 1 post als laatste herinnering van de vragenlijst (424 weergaven, 23 klikken)
 - 1 post over de speciale editie van de nieuwsbrief (1.058 weergaven, 1.756 artikelweergaven, 38 klikken)
 - 1 post over de eerste afgeronde bijeenkomsten en wat er nog komen gaat (1.305 weergaven, 155 klikken)

11, 12 en 20 maart: Enquêteurs op metrostations

Op en rondom verschillende stations spraken enquêteurs reizigers aan en vroegen hen om ter plekke de online vragenlijst in te vullen via een Ipad. De stations waren: Bijlmer Arena, Amstel, Spaklerweg, Duivendrecht, Diemen-Zuid, Jan van Galenstraat en Amstelveenseweg (Bijlage 2.5).

18 maart: Special Edition nieuwsbrief

Ontvangers van de Vervoerregio Amsterdam-nieuwsbrief kregen informatie over de metro-aanpassingen, de vragenlijst en bijeenkomsten en konden een video bekijken over station Van der Madeweg. De nieuwsbrief heeft 1069 ontvangers, waarvan 53,6% deze editie heeft geopend. 12,3% heeft in de nieuwsbrief ergens op geklikt. Dit is vergelijkbaar met de algemene nieuwsbrief van de Vervoerregio (Bijlage 2.6).

19 maart – 31 maart: Grote schermen (abri's) op metrostations

Op grote schermen in alle Amsterdamse metrostations werd de campagne 'Mensen over de metro' getoond met een QR-code naar de webpagina (Bijlage 2.7).

19 maart: Advertentie in Het Parool

Een advertentie in Het Parool bracht de vragenlijst en bijeenkomsten onder de aandacht, met verwijzing naar de webpagina (Bijlage 2.8).

25 maart: Advertentie in De Brug

Een advertentie in De Brug stimuleerde inwoners van Amsterdam Oost om mee te denken via bijeenkomsten en de vragenlijst (Bijlage 2.9).

24 maart – 31 maart: Sponsored advertising op social media

Gerichte advertentie op Facebook en Instagram verwezen gebruikers naar de webpagina. De advertentie heeft 178.303 mensen bereikt, heeft 447.560 weergaven en 3.823 hebben op de link naar de webpagina geklikt (Bijlage 2.10).

31 maart: Artikel en video in algemene nieuwsbrief Vervoerregio

Een kort artikel met [video](#) over station Van der Madeweg. De video is gemaakt door de Vervoerregio en had 764 weergaven. Het artikel stond op #2 van best gelezen artikelen van deze nieuwsbrief (Bijlage 2.11).

Participatieactiviteiten

17 februari - 31 maart: Online vragenlijst

De vragenlijst verzamelde inzichten over het gebruik van de metro, reizen in de toekomst en reizigerservaringen met het overstappen. De vragenlijst is 10.147 ingevuld, waarvan 7.202 respondenten de vragenlijst volledig invulden (71%).

4 maart: online talkshow

De **live talkshow** voor inwoners en reizigers duurde 45 minuten, van 19:00 – 19:45, en bestond uit:

- Een presentatie door de Vervoerregio en GVB over de noodzaak van ontvlechting en uitleg over de vier varianten.
- Interactie met kijkers via Mentimeter en chat. Via Mentimeter konden ze antwoorden geven op vragen die voor het traject belangrijke input is en via de chat konden kijkers vragen stellen.

De talkshow is op YouTube geplaatst om terug te kijken en is via deze [link](#) te zien.

Bijeenkomsten in gemeenten en stadsdelen

Op meerdere locaties vonden bijeenkomsten plaats waarin deelnemers hun ideeën en zorgen konden delen. De bijeenkomsten bestonden uit:

- **Plenaire presentatie** door Vervoerregio en GVB over de ontvlechting en de varianten.
- **Inloopgedeelte** met panelen per variant en formulieren om feedback te geven.
- **Maquette** met het huidige metronetwerk en de 4 varianten om de varianten visueel tastbaar te maken.

We hebben de volgende bijeenkomsten georganiseerd:

Bijeenkomst	Datum en tijdstip	Aantal aanwezigen
Diemen	11-03-2025, 19:00-21:00	30
Ouder-Amstel	12-03-2025, 19:00-21:00	5
Uithoorn	17-05-2025, 19:00-21:00	4
Amstelveen	19-03-2025, 19:00-21:00	10
Amsterdam West en Nieuw-West	24-03-2025, 19:00-21:00	20
Amsterdam Zuidoost	26-03-2025, 19:00-21:00	55
Amsterdam Centrum, Noord, Oost en Zuid	31-05-2025, 19:00-21:00	10



7 april: Verdiepende bijeenkomst

In een kleinere groep gingen **maximaal 15 betrokkenen** die zich hadden aangemeld dieper in op de belangen en adviezen.

FASE 2: MAATSCHAPPELIJKE ORGANISATIES EN ONDEREMERS (1 APRIL T/M 30 APRIL 2025)

In deze fase richtten communicatie en participatie zich op (maatschappelijke) organisaties die direct of indirect geraakt worden door de aanpassingen in het metronetwerk, bijvoorbeeld via hun medewerkers, klanten of cliënten. De fase startte met online communicatie en participatie voor laagdrempelige communicatie voor een breed publiek. Aansluitend vonden fysieke bijeenkomsten plaats om verder in te gaan op de thema's (zie hoofdstuk 4 voor verdere toelichting) Iken om input op te halen. Voorbeelden van de communicatiemiddelen zijn te vinden in bijlage 3.

Onderstaand volgt een overzicht van de ingezette communicatiemiddelen en participatieactiviteiten.

Communicatiemiddelen

In aanvulling op het bereik van de ingezette communicatiemiddelen in fase 1, zijn onderstaande middelen ingezet om (maatschappelijke) organisaties actief te betrekken bij het dialoogtraject.

Uitnodigingsbrief

Om maatschappelijke organisaties en ondernemers te betrekken, is een digitale uitnodigingsbrief gestuurd naar contactpersonen van de Vervoerregio binnen elke gemeente en stadsdeel (Bijlage 3.1).

Hiernaast zijn alle gemeenten benaderd om contactpersonen aan te leveren van de relevante instanties. Deze groep is benaderd over de mail om aan te sluiten bij deze sessies.

Social media van de Vervoerregio

LinkedIn (2 posts):

- 1 post met een oproep om deel te nemen aan de bijeenkomsten voor (maatschappelijke) organisaties (1488 weergaven, 44 klikken)
- 1 post met een terugblik op fase 1 en 2 (1773 weergaven, 75 klikken). Zie bijlage 3.2

Nieuwsbrief Vervoerregio

We hebben een [artikel](#) in de algemene nieuwsbrief van eind mei opgenomen met een update over het hele traject (Bijlage 3.3). Dit artikel heeft het hoogst gescoord van alle artikelen van deze nieuwsbrief.

Participatieactiviteiten

8 april: online talkshow

De eerste activiteit was een online talkshow voor (maatschappelijke) organisaties. De talkshow duurde van 12:30 tot 13:30 en bestond uit twee onderdelen:

- Een presentatie door de Vervoerregio en GVB over de noodzaak van ontvlechting en de mogelijke oplossingen. Daarnaast werden reizigersstromen, piekmomenten en sociale veiligheid bij de metro's besproken.
- Een interactief gedeelte waarin we vragen stelden via Mentimeter en via de chat konden kijkers vragen stellen en opmerkingen delen.

Na afloop werd de opname op de webpagina Mensen over de metro geplaatst, zodat geïnteresseerden deze later konden bekijken.

Bijeenkomsten voor (maatschappelijke) organisaties

Het tweede gedeelte bestond uit twee bijeenkomsten voor (maatschappelijke) organisaties en ondernemers. De doelgroep bestond uit directieleden en adviseurs van organisaties in Amsterdam, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn. Hiernaast waren ook belangenorganisaties uitgenodigd zoals ROVER. Zij ervaren directe of indirecte impact van de aanpassingen in het metronetwerk, bijvoorbeeld via het reisgedrag van medewerkers, klanten en patiënten.

Organisaties en ondernemers moesten zich vooraf aanmelden. Er was een maximum van 30 deelnemers per sessie, waarvan één digitaal en één fysiek. Beide sessies duurden twee uur en bestonden uit twee onderdelen:

- Presentatie door de Vervoerregio en GVB, waarin werd toegelicht waarom ontvlechting nodig is en welke varianten er zijn. Daarbij werd dieper ingegaan op reizigersstromen, piekmomenten en sociale veiligheid. De presentatie bood meer detail dan de talkshow en richtte zich specifiek op de varianten met de meeste impact voor deze doelgroep.

- Interactief gesprek onder leiding van een gespreksleider. Deelnemers konden vragen stellen en hun belangen delen aan de hand van stellingen. Dit gebeurde via discussievragen op slides of Mentimeter.

We hebben de volgende bijeenkomsten georganiseerd:

Bijeenkomst	Datum en tijdstip	Aanwezige partijen
Online bijeenkomst	22-04-2025, 14:00-16:00	16
Fysieke bijeenkomst	23-04-2025, 15:00-17:00	7

FASE 3: RAADSLEDEN EN BESTUURDERS (1 JUNI T/M 1 JULI 2025)

In de laatste fase gingen we in gesprek met raadsleden en bestuurders van stadsdelen en gemeenten. Voor deze sessies nam de Vervoerregio contact op met alle betrokken gemeenten en stadsdeelbesturen om technische sessies te organiseren. Er werden geen aparte communicatiemiddelen ingezet.

In deze fase betrokken we raadsleden en bestuurders actief bij de plannen voor metro-ontvlechting. We waren aanwezig bij raadssessies van gemeenten, de commissie van Amsterdam en de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam. Hier een overzicht van de sessies:

Raadssessie	Datum en tijdstip
Gemeente Diemen, Gemeente Ouder-Amstel en Gemeente Stadsdeel Zuidoost	08-05-2025, 20:00-21:00
Gemeente Amstelveen	13-05-2025, 17:45-18:45
Stadsdeel West en Nieuw-West	14-05-2025, 18:30-19:30
Stadsdeel Zuid, Oost, Centrum en Noord	20-05-2025, 18:30-19:30
Regioraad Vervoerregio Amsterdam	22-05-2025, 19:30-20:30
Commissie MOW Gemeente Amsterdam	17-06-2025, 19:30-20:30
Gemeente Ouder-Amstel	19-06-2025, 15:00-16:00
	01-07-2025, 19:30-20:30

Tijdens deze sessies gaf de Vervoerregio een presentatie over de noodzaak van ontvlechting en de vier mogelijke varianten. Daarnaast toonden we een filmpje, gemaakt door de Vervoerregio en de GVB, waarin werd uitgelegd welke veranderingen er komen ten opzichte van de huidige situatie. Vervolgens werden de resultaten van eerdere dialoofases toegelicht. Daarna gingen we plenair in gesprek om meningen en suggesties op te halen over de varianten en belangrijke thema's.

4. WAAROVER HEBBEN WE INPUT OPGEHAALD?

Om het gesprek over de aanpassingen van het metronetwerk richting te geven hebben we op twee niveaus input opgehaald: de 4 varianten en 6 verschillende thema's.

Vier varianten

Participanten konden niet kiezen voor een van de varianten. Wij hebben hun gevraagd naar hun ideeën, zorgen en adviezen over de vier verschillende varianten.

Zes thema's

Naast input over de varianten hebben we ook input opgehaald aan de hand van zes belangrijke thema's voor reizigers:

Betrouwbaarheid:	De mate waarin metro's voorspelbaar en op tijd rijden
Overstappen:	De duidelijkheid van informatie, toegankelijkheid en comfort van overstappunten
Comfort:	Zitplaatsen, drukte in de metro en algemene reiservaring
Toegankelijkheid:	De bereikbaarheid van stations en voertuigen voor iedereen, inclusief mensen met een beperking
Veiligheid:	Zowel de veiligheid van de metro's als het gevoel van veiligheid tijdens de reis
Reistijd en wachttijd:	Hoe lang een gemiddelde reis duurt en hoe vaak en hoe lang reizigers moeten wachten

Deze thema's vormden het vertrekpunt om samen met betrokkenen in kaart te brengen wat goed werkt, wat beter kan, en welke zorgen en wensen leven bij verschillende doelgroepen.



BETROUWBAARHEID



OVERSTAPPEN



COMFORT



VEILIGHEID



TOEGANKELIJKHEID



REISTIJD EN WACHTTIJD

5. RESULTATEN PER FASE

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste inzichten uit de verschillende fasen samengevat. De uitkomsten zijn gestructureerd per metrovariant én per thema. Hierdoor ontstaat een uitgebreid beeld van wat er leeft onder betrokkenen: welke verbindingen belangrijk zijn, waar kansen liggen en welke aandachtspunten zij zien voor de toekomst.

FASE 1 – INWONERS & REIZIGERS

In de eerste fase van het participatietraject is actief het gesprek aangegaan met inwoners en reizigers over de mogelijke aanpassingen in het metronetwerk. Via een online vragenlijst, een interactieve talkshow en acht fysieke bijeenkomsten — verspreid door de regio inclusief een verdiepende sessie — zijn er veel ervaringen, zorgen en ideeën opgehaald. De resultaten laten zien hoe inwoners en reizigers vanuit hun eigen perspectief actief hebben bijgedragen.

Hoeveel inwoners & reizigers hebben meegedacht?

- 374 weergaven van de talkshow
- 10.150 bewoners hebben de vragenlijst ingevuld
- Ongeveer 120 bewoners aanwezig bij bijeenkomsten

Talkshow

Er waren ongeveer 50 live kijkers bij de talkshow. Achteraf is de opname nog 400 keer teruggekeken (te vinden op het YouTube-kanaal van de Vervoerregio Amsterdam). Het doel was om inwoners en reizigers te informeren over de noodzaak van het ontvlechten van metrolijnen en om hun mening te peilen over mogelijke aanpassingen. Hieronder volgt een korte samenvatting van de resultaten, voor de volledige resultaten zie het verslag op de website www.vervoerregio.nl/mensenovertmetro.



Samenvatting resultaten

Tijdens de talkshow Mensen over de Metro van de Vervoerregio bleek dat het merendeel van de deelnemers regelmatig met de metro reist, vooral voor werk en vrijetijdsbesteding. Reizigers vinden reistijd, punctualiteit, korte wachttijden en het vermijden van overstappen het belangrijkste. Als overstappen toch nodig zijn, willen ze dat dit snel en eenvoudig gebeurt, bijvoorbeeld op hetzelfde perron.

De deelnemers hechten veel waarde aan directe verbindingen en hoge frequentie van metro's. Bij het overwegen van aanpassingen aan het metronetwerk willen zij duidelijke uitleg in begrijpelijke taal, eerlijke participatie en transparantie over hoe hun input wordt meegenomen in beslissingen.

Bijeenkomsten

Hieronder volgt een overzicht van de input die we opgehaald hebben tijdens alle bijeenkomsten in fase 1. Voor de resultaten per bijeenkomst zie de verslagen op de projectpagina www.vervoerregio.nl/mensenovertmetro.

Resultaten per variant

Onderstaande tabel is een samenvatting van de opmerkingen per variant die opgehaald zijn tijdens de bijeenkomsten. *Let op: dit kunnen individuele opmerkingen zijn die niet altijd representatief zijn voor de groep.*

Variante 1 | Metrolijn 50 – 53

Variant 1		
Positief	Negatief	Suggesties of aanbevelingen
<ul style="list-style-type: none"> • Hier is een cross platform overstap, dat is toegankelijker voor reizigers en hebben ze liever dan overstappen op ander perron. • De verbinding tussen West en Zuid blijft, en de directe verbinding tussen West en Centrum. • Op deze manier rijden er vaker metro's op de westtak, dat is wenselijk. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlies van een directe verbinding tussen Centraal Station en Zuidoost. • Eén rijdende metrolijn op de Geintak kan zorgen voor te weinig capaciteit om het aantal reizigers te vervoeren. • Een uitdaging voor de veiligheid en genoeg capaciteit om alle reizigers te vervoeren rondom evenementen in Zuidoost (Bijlmer Arena/AFAS/Ziggo Dome). • De gebieden op en rondom stations in Zuidoost zijn/worden ervaren als onveilig. Dit komt door afgelegen stations, slechte verlichting, geen sociale controle. Als de metro minder gaat rijden, is er de zorg dat dit erger wordt op de Geinlijn. • Er is in Zuidoost vervoersarmoede: er zijn weinig andere vervoersopties om naar het centrum te komen. Het verliezen van een metrolijn is negatief voor de verbinding tussen Zuidoost en het Centrum, maar ook tussen stations en buurten in Zuidoost. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het behoud van een directe verbinding is belangrijker dan een hogere frequentie van metro's. • Zorg voor goede verbindingen en aansluitingen (aankomsttijd/vertrektijd) met ander ov, zoals bus, tram en trein. Dat heeft invloed op de impact van de veranderingen in het metronetwerk. • Gebruik lange metrostellen voor een makkelijke overstap en voldoende zitplekken. • Kijk goed naar aantallen reizigers/drukke op de verschillende metrotakken. Dit zegt iets over de impact die het heeft op de reizigers. • Onderzoek of het mogelijk is om een verbinding te maken tussen Gaasperplas en Gein. Dit is ook gunstig voor reizigers uit Driemond/Weesp.

Variant 2 | Metrolijn 54

Variant 2		
Positief	Negatief	Suggesties of aanbevelingen
<ul style="list-style-type: none"> • Op deze manier rijden er vaker metro's op de westtak, dat is wenselijk. • Hier is een cross platform overstap, dat is toegankelijker voor reizigers en hebben ze liever dan overstappen op ander perron. • De verbinding tussen West en Zuid blijft, en de directe verbinding tussen West en Centrum. • Parallel aan metrolijn 54 loopt ook de sprinter Holendrecht – CS. Dit zou kunnen dienen als 'vervanging' van lijn 54, maar dit moet wel in goed overleg met de NS. • De ziekenhuizen VUmc en AMC zijn hier onderling goed verbonden en een directe lijn is aantrekkelijker voor avond/nacht diensten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bij grote evenementen in Zuidoost is er zorg om de capaciteit. Allereerst omdat er een metrolijn minder is en ten tweede de overstap op Van der Madeweg voor iedereen die naar het Centrum moet. Het reizen van/naar omgeving Bijlmer Arena wordt bemoeilijkt. • Er komt veel nieuwbouw aan de Geintak, en dus mogelijk meer reizigers. Als er één lijn rijdt, is de capaciteit dan groot genoeg? • Zuidoost/Gein wordt geïsoleerd* van het centrum, en andersom. Men komt minder makkelijk van het eene gebied naar het andere. *direct overgenomen van opmerking • De gebieden op en rondom stations in Zuidoost zijn/worden ervaren als onveilig. Dit komt door afgelegen stations, slechte verlichting, geen sociale controle. Als de metro minder gaat rijden, is er de zorg dat dit erger wordt. • Er is in Zuidoost vervoersarmoede: er zijn weinig andere vervoersopties om naar het centrum te komen. Het verliezen van een metrolijn is negatief voor de relatie tussen Zuidoost en het Centrum, maar ook tussen stations en buurten in Zuidoost. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gebruik lange metrostellen voor een makkelijke overstap en voldoende zitplekken.

Variant 3 | Metrolijn 51

Variant 3		
Positief	Negatief	Suggesties of aanbevelingen
<ul style="list-style-type: none"> • Zuidoost is verbonden met het Centrum en met West. • Twee lijnen op de Gein-tak zorgt voor genoeg capaciteit bij grote evenementen in het Arena-gebied. • De frequentie op de Geinlijn en Gaasperplaslijn gaat omhoog. 	<ul style="list-style-type: none"> • Er is een lagere frequentie op de West-tak en er zijn zorgen om te weinig capaciteit. Niet (vaak) genoeg een metro om het aantal reizigers te vervoeren. • Amstelveen heeft geen directe aansluiting meer op Amstel/het centrum via de Oosttak. Op station Zuid kunnen reizigers uit Amstelveen en Uithoorn met M52 nog wel naar het centrum van Amsterdam, maar niet meer direct via Amstelveenseweg. • De overstap op Van der Madeweg van Zuid naar Amstel/Centrum of van Zuidoost/Amstel naar Zuid (en West) is niet cross-platform, maar je moet als reiziger naar een ander perron via een trap/lift. • Er is vanaf de Westtak/Zuid geen directe verbinding meer naar Amstel Station. • Dit is een achteruitgang voor de bereikbaarheid van Uithoorn en Amstelveen, die nu veel gebruik maken van lijn 51. • Kijkend naar de groei van aantal reizigers op station Zuid, lijkt het een belemmering dat daar maar twee metrolijnen rijden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kijk goed naar waar de groei (woningbouw) zit in de stad en zorg dat het nieuwe metronetwerk ook rekening houdt met reizigers die er hierdoor bijkomen. • Kijk naar de impact op Noord-Zuidlijn qua aantal reizigers en capaciteit, als M51 tussen Zuid-CS verdwijnt. • Onderzoek of het mogelijk is om M50 doortrekken naar Centraal Station, dan is er nog steeds een directe verbinding naar CS vanuit West.

Variant 4 | Metrolijn 51

Variant 4		
Positief	Negatief	Suggesties of aanbevelingen
<ul style="list-style-type: none"> • Deze variant is het beste voor de sociale cohesie van Zuidoost. Zowel binnen Zuidoost als tussen Zuidoost en andere stadsdelen rijdt er vaak genoeg een metro. • Bij deze variant hebben reizigers in alle stadsdelen verschillende reisopties. Het is minder locatieafhankelijk of je er wel of niet op vooruit/achteruit gaat in het aantal metro's en de directe verbindingen naar Amsterdam Centraal. • Je hebt, doordat er overal twee lijnen rijden als reizig er de keuze om wel of niet over te stappen om op je bestemming te komen. • Alle randen van de stad worden in deze variant goed bediend. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het wel hebben van een rechtstreekse verbinding tussen bijvoorbeeld Gein-Centraal, gaat ten koste van het verhogen van de frequentie op het hele netwerk. • Reizigers die tussen Zuid en Amstel reizen hebben geen cross-platform overstap, maar moeten naar een ander perron via een trap/lift. • Er is een groter risico op storingen vanwege de hoeveelheid verschillende verbindingen in het netwerk. Een verbinding op een plek heeft sneller invloed op een andere lijn. • Van der Madeweg heeft vier lijnen die stoppen bij deze halte. Dat zorgt voor drukte. • De toegevoegde waarde van M51 naar Gaasperplas is beperkt t.o.v. het nadeel van geen cross-platform overstap naar een andere metrolijn. 	<ul style="list-style-type: none"> • Directe verbinding is voor mensen met een beperking belangrijker dan een hoge frequentie maar met overstap. • Een overstap kost veel tijd, je kunt beter het netwerk van nu houden met een metro 8x per uur en directe verbinding. • Zorg ervoor dat metro's qua standplaats én tijd op elkaar aansluiten bij het overstappen. Zo hoef je niet van de ene kant van het perron naar de andere kant te lopen, en niet lang te wachten. • Laat lijn 51 rijden tot Spaklerweg, en niet naar Gaasperplas. Reizigers kunnen dan overstappen op Van der Madeweg. • Zorg voor een hogere frequentie maar ook voor langere metrotreinen.

Resultaten per thema

Naast input over de varianten hebben we ook input opgehaald aan de hand van zes thema's die voor betrokkenen van belang zijn bij het reizen met de metronetwerk. Hieronder worden de belangrijkste bevindingen per thema samengevat.



BETROUWBAARHEID



OVERSTAPPEN



COMFORT



VEILIGHEID



TOEGANKELIJKHEID



REISTIJD EN WACHTTIJD

Toegankelijkheid

- Liften en roltrappen werken vaak niet, waardoor reizigers met een rolstoel, rollator of kinderwagen vastlopen. Dit is bij een overstap naar een ander platform niet acceptabel.
- Er is te weinig actuele informatie en communicatie op perrons en apps over defecten en storingen. Betere communicatie is noodzakelijk zodat reizigers weten waar ze aan toe zijn.
- Bewegwijzering in stations is onduidelijk of verwarrend, bij bijvoorbeeld overstappen of alternatieve routes bij defecten.
- Voor mensen met een beperking is een directe verbinding zonder overstap belangrijker dan een korte wachttijd met overstap.

Overstappen

- Overstappen op station Van der Madeweg wordt als onprettig ervaren vanwege het moeten gebruiken van de brug of (rol)trap en de lange loopafstanden tussen uiteindes van perrons.
- Overstappen moet makkelijker en sneller kunnen. Het kost nu onnodig veel tijd.
- Reizigers waarderen het als metrostellen even lang zijn. Overstappen is dan eenvoudiger, omdat je dan alleen maar over hoeft te steken.
- Goede aansluiting tussen metro's en ander openbaar vervoer is essentieel. Aankomst en vertrektijden moeten op elkaar aansluiten en de afstand tussen de verschillende ov-mogelijkheden moet niet te ver zijn.

Overstappen: Station Van der Madeweg

Wordt gezien als een knelpunt vanwege:

- Te smalle perrons en trappen bij drukte, vooral tijdens evenementen.
- Onaantrekkelijke en slecht bereikbare routes, vooral voor mensen met een beperking.
- Gevoel van onveiligheid, vooral 's avonds of als het rustig is.

Suggesties:

- Looproutes inkorten en logischer maken, bijvoorbeeld met bredere trappen en liften dichterbij de overstap. Vooral als er gekozen wordt waar geen overstap is op hetzelfde perron.
- Meer sociale veiligheid door verlichting, aanwezigheid van personeel of beveiliging.
- Liften en roltrappen beter onderhouden en sneller repareren bij defecten.

Veiligheid

- Stations zoals Overamstel, Noorderpark en Isolatorweg voelen voor veel reizigers onveilig, vooral in de avonduren.
- Reizigers hebben behoefte aan:
 - Betere verlichting en schonere stations.
 - Sociale veiligheidsteams of hosts op stations die zichtbaar aanwezig zijn.
 - Noodknoppen op strategische plekken zoals roltrappen, midden op perrons en in metro's.
 - Mogelijkheden om incidenten snel en makkelijk te melden, bijvoorbeeld via een aanspreekpunt of app.

Comfort

- Reizigers ervaren de drukte in metro's als storend, vooral tijdens de spits.
- Oudere reizigers en mensen met fysieke beperkingen moeten een zitplaats kunnen vinden.
- Een schoon voertuig en station (zonder afval, geurtjes of overlast) wordt als essentieel ervaren voor een prettige reis.
- Meer en langere metrostellen zijn gewenst om de drukte beter te kunnen spreiden en overvolle metro's te voorkomen.

Betrouwbaarheid

- Metro's vallen regelmatig uit of hebben vertraging. Dit leidt tot onvoorspelbaarheid voor reizigers.
- Bij uitval is er vaak onvoldoende of verwarrende reisinformatie, zowel op het station als in apps.
- Reizigers geven aan baat te hebben bij een frequente en stabiele dienstregeling, met duidelijke reisinformatie bij storingen.

Reistijd en wachttijd

- Korte wachttijden op perrons en snelle verbindingen tussen bestemmingen zijn belangrijk voor reizigers.
- Reizigers waarderen rechtstreekse lijnen, maar willen niet dat dit ten koste gaat van de frequentie van ritten.
- Extra overstappen of lange wachttijden verlengen de totale reistijd onnodig.

Online vragenlijst

Hieronder zijn de uitkomsten van de online vragenlijst samengevat. Het volledige verslag is te vinden op de projectpagina www.vervoerregio.nl/mensenovertmetro.

Respons

In totaal is de vragenlijst door 10.147 respondenten ingevuld. Echter, niet iedereen heeft de vragenlijst volledig ingevuld. In totaal hebben 7.202 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld (71%). De analyse is uitgevoerd per vraag, op basis van het aantal respondenten dat de betreffende vraag heeft ingevuld.

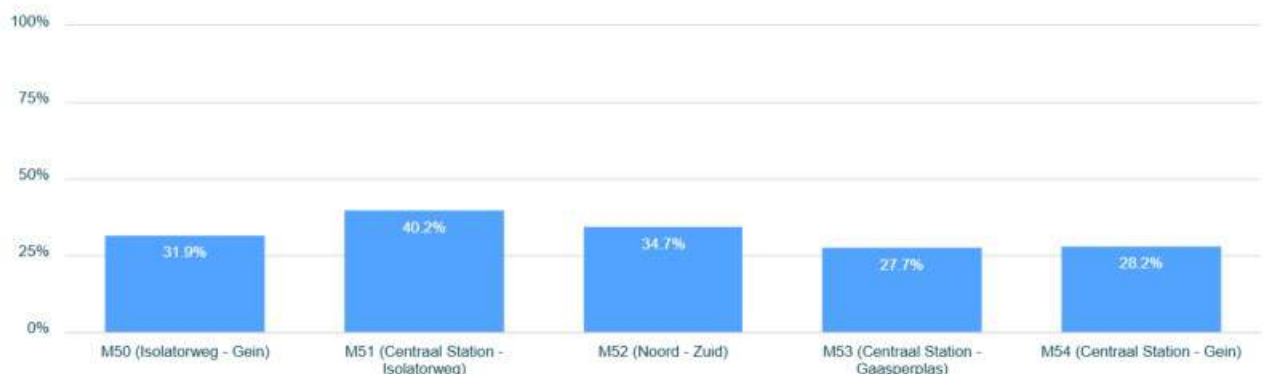
Demografische spreiding respondenten

Respondenten komen voornamelijk uit Amsterdam Zuidoost, Amstelveen en Amsterdam Nieuw-West.

Woonplaats	Percentage	Woonplaats	Percentage
Amstelveen	18.7%	Amsterdam Zuidoost	28%
Amsterdam Centrum	1.7%	Diemen	6.8%
Amsterdam Nieuw-West	11%	Ouder-Amstel	1.3%
Amsterdam Noord	1.7%	Stadsgebied Weesp	1%
Amsterdam Oost	6.8%	Uithoorn	1.9%
Amsterdam West	4.8%	Anders	11.3%
Amsterdam Zuid	5%	Totaal	100%

De metrolijnen

M51 (Centraal Station – Isolatorweg) werd als belangrijkste lijn genoemd, gevolgd door M52 (Noord-Zuid) en M50 (Isolatorweg-Gein).



Observaties

Totaal

7,527

Algemeen beeld van de metro

De meeste reizigers zijn tevreden over de metro. Comfort en reistijd worden het positiefst beoordeeld, terwijl wachttijd en betrouwbaarheid de minste waardering krijgen. Veiligheid scoort gemiddeld, met 56,4% positieve beoordelingen. Hoewel de meerderheid tevreden is, zijn er verbeterpunten. Dit geldt

vooral voor wachttijden en betrouwbaarheid. Korte reistijd, weinig overstappen en veiligheid worden als de belangrijkste aspecten gezien, terwijl weinig drukte en comfort minder prioriteit krijgen.

Stelling	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal mee eens
Ik voel me veilig in de metro en op de stations	2.44%	12.51%	28.67%	46.56%	9.82%
Ik vind reizen met de metro comfortabel	1.93%	8.27%	23.46%	51.39%	14.95%
Ik ben tevreden over mijn huidige reistijd	2.97%	12.51%	19.57%	50.57%	14.39%
Ik ben tevreden over hoe lang ik op de metro moet wachten	3.59%	16.65%	24.99%	45.35%	9.41%
Ik vind de metro betrouwbaar	3.59%	15.17%	26.01%	45.39%	9.84%

Betrouwbaarheid en frequentie

Bijna alle respondenten vinden het belangrijk dat de betrouwbaarheid van de metro verbetert. Ongeveer de helft van de respondenten vindt het belangrijk dat de metro vaker gaat rijden.

Overstappen

Door aanpassingen in het metronetwerk moeten reizigers vaker overstappen. Uit de vragenlijst blijkt dat reizigers met betrekking tot overstappen vooral overstappen op hetzelfde perron, korte wachttijden en veiligheid belangrijk vinden. Minder prioriteit wordt gegeven aan voorzieningen op het station en drukte op het perron. Uit reacties op de open vraag blijkt dat overstappen als onhandig en tijdrovend wordt ervaren, vooral door ouderen, mensen met beperkingen en reizigers met kinderen. Er is angst voor langere reistijden, onzekerheid over aansluitingen en achteruitgang van toegankelijkheid. Directe verbindingen hebben de voorkeur. Wanneer dit niet mogelijk is, is het van belang dat de overstap toegankelijk is.

Aanvullende opmerkingen

Bij de open vraag zijn opmerkingen en zorgen geuit over het behoud van de huidige lijnvoering, overstappen, toegankelijkheid, veiligheid, betrouwbaarheid en de vier varianten. Het grootste aandachtspunt betreft het behoud van bestaande metrolijnen. Lijn M51 en lijn M53 worden als onmisbaar gezien voor bereikbaarheid van werk, onderwijs en voorzieningen. Reizigers uit Amstelveen, Uithoorn, Zuidoost, Driemond en Weesp benadrukken het belang van een directe verbinding met het centrum. Er zijn ook zorgen over sociale veiligheid, vooral op stations zoals Van der Madeweg en Diemen Zuid. Deze worden als verlaten, koud en eng ervaren. Er is behoefte aan betere verlichting, sociale controle en zichtbare handhaving. Er zijn ook klachten over rituitval, gebrekkige informatie bij storingen en onregelmatige dienstregelingen. Het netwerk wordt als ondermaats gezien vergeleken met andere steden. Ten slotte heeft een deel van de respondenten een voorkeur voor een van de varianten uitgesproken, hoewel hier niet naar werd gevraagd. De voorkeur is het vaakst voor variant 4 uitgesproken (51%). Hierna is variant 3 het vaakst genoemd (22,4%), gevolgd door variant 1 (20%). Variant 2 is het minst vaak genoemd (14,7%). Dit komt overeen met waar de meeste respondenten vandaan komen. 28% van de respondenten komt uit Zuidoost. Hier is de grootste voorkeur voor variant 3 en 4.

FASE 2 – (MAATSCHAPPELIJKE) ORGANISATIES

De maatschappelijke organisaties zijn actief betrokken in de tweede fase van het participatietraject. Via een online talkshow en een online en fysieke bijeenkomst zijn we met vertegenwoordigers uit diverse sectoren — waaronder zorg, onderwijs, belangenorganisaties en mobiliteit — in gesprek gegaan over de mogelijke aanpassingen van het metronetwerk.

Deze bijeenkomsten boden ruimte voor input en vragen vanuit hun praktijkervaring en betrokkenen konden hun zorgen inbrengen. Deelnemers brachten kennis in over doelgroepen die in het dagelijks gebruik soms minder zichtbaar zijn, maar voor wie bereikbaarheid en toegankelijkheid essentieel zijn.

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste bevindingen van maatschappelijke organisaties per thema en variant samengevat.

Talkshow voor organisaties



De talkshow was de eerste activiteit in de tweede fase van het dialoogtraject en richtte zich op maatschappelijke organisaties. Er waren ongeveer 10 live kijkers bij de talkshow. Achteraf is de opname nog 145 keer teruggekeken. Hieronder volgt een korte samenvatting van de resultaten. Voor de volledige resultaten zie het verslag op de website www.vervoerregio.nl/mensenovermetro.

Samenvatting resultaten

De deelnemers wilden vooral weten hoe er wordt omgegaan met grote reizigersstromen (zoals bij evenementen) of stations veilig genoeg zijn en hoe eerdere adviezen van bewoners en belangenorganisaties zoals ROVER worden meegenomen.

Op het gebied van sociale veiligheid benadrukten deelnemers het belang van goede verlichting, schone en overzichtelijke stations, handhaving in metro's en voorzieningen bij haltes. Station Van der Madeweg werd specifiek genoemd als aandachtspunt.

Er kwamen vragen over onder andere de toekomst van station Van der Madeweg, inzet van extra metro's bij grote evenementen, de relatie tussen ontvlechting en een autovrije stad en mogelijke gevolgen voor de hoogte van de reiskosten voor reizigers bij langere routes. De Vervoerregio gaf aan dat er plannen zijn om station Van der Madeweg aan te pakken, dat de frequentie van de metroritten omhooggaat (maar dat de metro niet per se ook vroeger/later op de dag gaat rijden) en dat men inzet op kostenbeheersing bij langere trajecten.

Bijeenkomsten organisaties



Tijdens zowel een online als een fysieke bijeenkomst zijn er inzichten opgehaald per variant en per thema. Hieronder volgt een samenvatting van deze resultaten. De volledige resultaten per bijeenkomst staan in de verslagen op de projectpagina www.vervoerregio.nl/mensenovermetro.

Samenvatting resultaten organisaties per variant

Hieronder volgt een samenvatting van de opmerkingen per variant. *Let op: dit kunnen individuele opmerkingen zijn die zijn opgeschreven tijdens de verschillende bijeenkomsten. Dit is niet altijd representatief voor de groep.*

Variant 1 | Metrolijn M50 – M53

Variant 1		
Positief	Negatief	Suggesties of aanbevelingen
<ul style="list-style-type: none"> • Op het eerste gezicht lijkt dit een logische variant. Met betrekking tot bijvoorbeeld het type overstap en geen verlies van reistijd. • Reizigers tussen Gein en CS kunnen zich nog steeds met een direct verbinding verplaatsen. • Hiermee wordt de crowd control op Bijlmer Arena makkelijker bij evenementen, omdat reizigers altijd de eerste metro nemen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Werknemers/bezoekers van bedrijven in Diemen moeten extra overstappen, dat is niet wenselijk. • Tijdens evenementen bij de Bijlmer Arena moeten bezoekers die met de metro naar Zuid/de Westtak reizen overstappen op Van der Madeweg. Heeft Van der Madeweg voldoende capaciteit en blijft dit ook veilig? • Deze variant heeft een negatieve impact op het reizen tussen VUmc en AMC. Werknemers en patiënten moeten overstappen en er rijdt een metro minder. • Mindervaliden moeten mogelijk overstappen om op hun bestemming te komen, dit kan gevolgen hebben voor mindervaliden. • De frequentie op de Geinlijn wordt hier juist lager dan in het huidige netwerk, ondanks de reizigerstromen en aantallen (drukke) die uit het technisch rapport komen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het is belangrijk om de overstap op Van der Madeweg goed te faciliteren, anders krijgt je hier problemen met drukte en het station is al niet zo groot. • Gebruik geen korte metrotreinen in de spits, maar zet altijd lange metro's in op alle lijnen. Dan wordt het niet te druk in de metro's. • De Geinlijn moet vaker rijden dan lijn 53 (hier lijn 50). De Geinlijn is drukker. • Om de discussie goed te voeren moet er ook gekeken worden naar vervoerscijfers als reizigeraantallen en stromen. Zonder deze feiten is het lastig om gegrond en zeker iets over het onderwerp te kunnen zeggen. • Zorg dat ouderen (en mindervaliden) een comfortabele overstap hebben.

Variante 2 | Metrolijn M54

Variante 2		
Positief	Negatief	Suggesties of aanbevelingen
<ul style="list-style-type: none"> • Er is een cross platform overstap op Van der Madeweg. Dat is goed, want een ongelijkvloerse overstap is onacceptabel. Zeker voor ouderen, mindervaliden of mensen met kinderwagens. • De directe metrolijn tussen AMC locatie VU en het AMC locatie UMC is een belangrijke aantrekkelijke voorziening voor patiënten en ziekenhuispersoneel die vaak buiten de standaard kantoor tijden werken. Het is snel, overzichtelijk, en in de avonden gevoelsmatig ook veiliger. 	<ul style="list-style-type: none"> • De druk op lijn 53 neemt toe omdat de Geinlijn (hier M50) niet meer naar Amsterdam Centraal rijdt. • Het zorgt voor extra overstappen voor reizigers die dagelijks van het centrum naar werkplekken rond Bijlmer Arena, Holendrecht of het AMC reizen. Dit leidt tot ongemak en vormt misschien een drempel om met het ov te komen. • De stations Van der Madeweg en Holendrecht krijgen een hogere druk. Dit kan een uitdaging zijn. • Vrees voor opstoppingen en onveilige situaties op perrons (op onder andere Van der Madeweg) tijdens evenementen. • Het heeft mogelijk een negatief effect op NS-verkeer: extra druk op treinen van/naar Bijlmer-Utrecht, omdat je daarmee wel direct naar Amstel/Amsterdam Centraal kunt. • Minder metrolijnen op de Gein en Gaasperplaat maakt deze variant nadelig voor werkenden in Amsterdam Zuidoost en Diemen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zorg voor langere metrotreinen. Korte metrotreinen verminderen de capaciteit, ondanks de hogere frequentie waarmee ze rijden. • De NS-sprinter Holendrecht-Amsterdam Centraal rijdt nu weinig. Zeker in deze variant is afstemming met NS nodig, aangezien dit een manier is om zonder overstappen van Holendrecht naar het centrum te komen. • Overweeg lijn 50 door te trekken naar Amsterdam Centraal. Dit voorkomt nadelige effecten voor reizigers uit Zuidoost. • Handhaaf M54 en kort M53 in tot Van der Madeweg of Spaklerweg.

Variant 3 | Metrolijn M51

Variant 3		
Positief	Negatief	Suggesties of aanbevelingen
<ul style="list-style-type: none"> • Veel reizigers uit Amsterdam-West reizen richting werkgelegenheid in Bullewijk, zoals kantoren, scholen en zorginstellingen. Een goede, directe verbinding tussen west en dit economische knooppunt is cruciaal. • Kijkend naar het hoge aantal reizigers op de Geinlijn, lijkt dit voorstel het meest logisch i.v.m. capaciteit. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reizigers uit Amsterdam West en Zuid hebben straks geen directe toegang meer tot de Oostbuis waardoor deze bestemmingen lastiger bereikbaar worden. • De directe lijn tussen station Zuid en Amstel vervalt, wat nadelig is voor reizigers die tussen deze twee OV-knooppunten pendelen. • De ongelijkvloerse overstap is zeer onwenselijk. • Als lijn 51 verdwijnt zonder een goede, snelle overstapmogelijkheid, raken reizigers op de westtak hun vertrouwde route kwijt, kunnen ze niet meer direct naar Amsterdam Centraal en hebben ze extra reistijd. • De Westtak is volgens de cijfers de drukste tak. Bij wegvallen van lijn 51 wordt de capaciteit weggehaald op een plek waar het wel nodig is. • Station Zuid is een belangrijk overstappunt naar de trein en naar kantoren. Minder directe metroverbindingen zorgen voor slechtere bereikbaarheid van dit knooppunt. • Gezien het wegvallen van lijn 51, vallen ook de plannen voor de Ringlijn weg. Het doortrekken van lijn 50 van Isolatorweg naar Amsterdam Centraal heeft niet meer hetzelfde effect. 	<ul style="list-style-type: none"> • Houd rekening met groei treinverkeer op station Zuid en het effect op Noord/Zuidlijn. De verwachte toename van treinreizigers op station Zuid moet meegenomen worden in de afweging. • Anticipeer op de nieuwe woningbouwprojecten in Amsterdam en regio. Dit zorgt voor structurele toename van reizigers op deze plekken. • Overweeg lijn 53 in te korten tot Van der Madeweg en lijn 51 te behouden. Zo behoudt de Westtak haar directe verbinding met de Oostbuis en Amsterdam Centraal. • Of: Overweeg lijn 51 wel te houden maar dan tot Spaklerweg. Ook dan behoudt de Westtak haar directe verbinding met de Oostbuis. • Houd rekening met verwachte toename treinverkeer via Sloterdijk en CS. Het verdwijnen van lijn 51 kan zorgen voor een verschuiving van reizigers van de metro naar de trein • Kies voor langere metro's bij toenemende drukte, in plaats van hogere frequentie en kortere metro's.

Variant 4 | Metrolijn M51

Variant 4		
Positief	Negatief	Suggesties of aanbevelingen
<ul style="list-style-type: none"> • Goede aansluiting voor werkenden in Zuidoost en Diemen: er is een directe en efficiënte route voorrichting bedrijventerreinen en kantoren in Amsterdam-Zuidoost en Diemen. • Alle randen van de stad worden in deze variant goed bediend. • Aantrekkelijker voor mindervaliden, ouderen en reizigers met kinderwagens, dankzij directe verbindingen • Een overstap is in de meeste gevallen vrijwillig. Je kunt kiezen of je een directe verbinding of indirecte verbinding kiest. Dit geldt alleen niet voor M51 richting de Oostbuis. Hoge frequentie is wenselijk, ondanks dat je dan mogelijk meer moet overstappen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Een mix van lijnen op Westtak en Oostbuis/Oosttak (bijvoorbeeld M51 die van de ene op de andere over gaat) is onpraktisch • Beperkte meerwaarde van lijn 51 naar Gaasperplas. De toevoeging levert weinig op, terwijl de overstap tussen Ringlijn en Oostlijn – met perronwissel – juist een duidelijk nadeel is. • In deze variant blijft de Ringlijn niet intact. Dat is een nadeel. • Acht metro's per uur is onvoldoende bij de verwachte reizigersaantallen; een hogere frequentie verbetert de capaciteit en betrouwbaarheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek of Van der Madeweg technisch haalbaar is als eindpunt, om druk op andere lijnen te compenseren.

Samenvatting resultaten organisaties per thema

Tijdens de bijeenkomsten met (maatschappelijke) organisaties is ook gesproken over de zes centrale thema's. Deze thema's boden houvast om vanuit verschillende perspectieven in gesprek te gaan over betrouwbaarheid, overstappen, comfort, toegankelijkheid, veiligheid, reistijd en wachttijd en uiteraard ook de impact van mogelijke aanpassingen voor hun organisaties. Hieronder worden de belangrijkste bevindingen per thema samengevat.

Thema



BETROUWBAARHEID



OVERSTAPPEN



COMFORT



VEILIGHEID



TOEGANKELIJKHEID



REISTIJD EN WACHTTIJD

Betrouwbaarheid

- Metro wordt als betrouwbaarder ervaren dan de trein (bijvoorbeeld door medewerkers van Amsterdam UMC).
- Digitale reisinformatie op metroperrons is vaak onbetrouwbaar.
- Onbetrouwbare informatie leidt tot gemiste overstappen.
- Reizigers met een beperking nemen extra marge in reistijd vanwege onzekerheid.
- De metro is over het algemeen redelijk betrouwbaar, maar bij uitval van één lijn (zoals lijn M53) ontstaat direct chaos.
- In de avond vallen ritten regelmatig uit, ook als het rustiger is.
- Lift- en roltrapstoringen duren vaak lang.
- OV-informatievoorziening werkt slechter bij de metro dan bij andere vervoerders zoals NS.

Overstappen algemeen

- Ongelijkvloerse overstappen worden als zeer onwenselijk ervaren.
- Extra overstappen vormen een drempel, vooral voor mensen met een beperking (zoals rolstoelgebruikers).

- Reizigers geven de voorkeur aan langzamere, directe verbindingen boven overstappen.
- Forenzen die van buiten Amsterdam komen maken vaak al meerdere overstappen; extra overstappen verslechteren hun reiservaring.
- De overstap van bus of tram op de metro wordt vaak vergeten in wachttijdanalyses.
- In een meerkernige stad is een fijnmazig en vervlochten netwerk belangrijker dan ontvlechting.
- In sommige gevallen wordt de huidige situatie als beter ervaren dan de voorgestelde varianten.
- M51 wordt gezien als een cruciale schakel; reizigers uit Amstelveen moeten nu al overstappen op de tram.

Overstappen station Van der Madeweg

- Extra overstappen op station Van der Madeweg verlengt de beleving van reistijd.
- Lift- en overstaphulp zijn noodzakelijk voor kwetsbare reizigers op dit station.
- Veiligheid en comfort op station Van der Madeweg zijn belangrijke zorgpunten. Comfort zit in bijvoorbeeld een schoon station met bankjes.
- Cross-platform overstappen wordt als comfortabel en positief ervaren.
- Bij evenementen is beperking van loopafstanden essentieel.
- Extra rolstoelplekken zijn gewenst, bij voorkeur in het midden van de metrostellen.
- Metrostellen moeten aan beide zijden even lang zijn voor een consistente instapervaring.

Veiligheid (sociale veiligheid)

- Er is behoefte aan zichtbare aanwezigheid van GVB-medewerkers en beveiliging, ook buiten de spits.
- Werkende liften zijn essentieel voor het veiligheidsgevoel.
- Goede verlichting, duidelijke looproutes en overzichtelijke stations verhogen de sociale veiligheid.
- Ideeën zoals omroepberichten door bestuurders (zoals in Londen) kunnen bijdragen aan sociale controle.
- Aanwezigheid van horeca of kiosken draagt bij aan levendigheid en veiligheid op stations.
- Perrondeuren kunnen mogelijk tocht op hoge stations tegengaan en mogelijk bijdragen aan veiligheid.
- Meer prullenbakken in de metro's zijn gewenst zodat de metro's schoon blijven.

Toegankelijkheid

- Toegankelijkheid voor mensen met een beperking moet als basis worden meegenomen in het ontwerp.
- Rolstoelgebruikers, ouderen en mensen met kinderwagens moeten veilig en zelfstandig kunnen reizen.
- Liftuitval is een grote belemmering voor toegankelijkheid.
- Langere loopafstanden en extra overstappen zorgen voor minder toegankelijkheid.

Reistijd en wachttijd

- Tijdens piekmomenten is een hoge frequentie gewenst, zeker bij evenementen.
- Het verlagen van de frequentie op sommige lijnen roept verbazing op, zeker als het op andere lijnen juist toeneemt.
- Extra overstappen verlengen de totale reistijdbeleving, ook als de feitelijke reistijd op papier gelijk blijft.
- Reizigers waarderen rust, duidelijkheid en comfort naast alleen snelheid.
- Hogere frequentie of directe verbindingen zonder overstappen maken het ov aantrekkelijker.
- Zonder duidelijke reizigerscijfers is het moeilijk om het effect op reistijd en frequentie goed te beoordelen.

FASE 3 – RAADSLEDEN EN BESTUURDERS

In de derde fase zijn er raadssessies geweest voor de stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost, West, Zuid, Oost, Centrum & Noord, gemeente Amstelveen, gemeente Diemen, gemeente Ouder-Amstel, stadsdeelcommissie MOW van gemeente Amsterdam en de regioraad Vervoerregio Amsterdam.

Tijdens de raadssessies zijn er opnieuw inzichten opgehaald per variant en per thema. Ook zijn er veel vragen gesteld en beantwoord over de varianten, thema's en andere onderwerpen. De insteek van de raadssessies was om een open gesprek aan te gaan over de varianten en thema's. We hebben wat minder concrete opmerkingen over de varianten opgehaald, maar meer over de thema's en andere onderwerpen. Hieronder volgt een overzicht van de resultaten hiervan. Voor de volledige resultaten per raadssessie zie de verslagen op de website.

Resultaten per variant

Hieronder volgt een samenvatting van de opmerkingen per variant. *Let op: dit kunnen individuele opmerkingen zijn die zijn genoemd tijdens de verschillende sessies. Dit is niet altijd representatief voor de groep.*

Variant 1 | Metrolijn M50 – M53

De grootste zorg bij variant 1 is het verlies van de directe verbinding tussen station Gaasperplas en Amsterdam Centraal station. Er werd aangegeven dat er sprake is van vervoersarmoede en dat reizigers vanaf Gaasperplas geen alternatief hebben voor dit metrotraject (tram/bus). Ook voor kinderen die vanuit Zuidoost naar school gaan in Zuid is een extra overstap vervelend (vanaf Gein-tak). Verder is ook genoemd dat variant 1 een logische keuze is wanneer gekeken wordt naar de reizigersaantallen en overstapcijfers. Voordelen van variant 1 zijn de gelijkvloerse overstap en dat het in principe geen invloed heeft op de reistijd. Daarnaast is een pluspunt van deze variant dat hierdoor Uithoorn, West en Amstelveen nog steeds goed verbonden zijn met Amsterdam Zuid en de Oostbuis.

Variant 2 | Metrolijn M54

De grootste zorg bij variant 2 is het verlies van de directe verbinding tussen station Gein en Amsterdam Centraal Station. Het evenementengebied bij Bijlmer Arena wordt hierbij specifiek als aandachtspunt genoemd. Er zijn grote zorgen over de drukte en veiligheid als er een directe lijn naar Amsterdam Centraal Station wegvalt. Ook is benoemd dat reizigers vanaf Gein geen alternatief hebben voor dit metrotraject (tram/bus). En dat terwijl de Geinlijn de meeste reizigers vervoert richting de oostbuis (stuk tussen Amsterdam Centraal Station en station Amsterdam Amstel). Een voordeel van deze variant is de gelijkvloerse (cross-platform) overstap, die de variant een stuk gebruiksvriendelijker maakt.

Variant 3 | Metrolijn M51

Een algemene opmerking bij deze variant gaat over de bestuurlijke toezegging aan de gemeente Amstelveen om metrolijn M51 te behouden. Bij deze variant wordt er niet voldaan aan de bestuurlijke afspraak dat de boog tussen station Overamstel en station Spaklerweg altijd gesloten zal zijn. En dat terwijl station Zuid juist groeit. Er zijn ook andere zorgen bij variant 3. Het overstappen via de brug op

station Van der Madeweg kan bijvoorbeeld gevaarlijk zijn, vooral als er veel mensen zijn. Daarnaast duurt de reis langer door deze overstap. Ook is metrolijn M51 erg belangrijk voor reizigers uit Uithoorn, Amstelveen en Aalsmeer. Uit de online vragenlijst kwam naar voren dat M51 de belangrijkste metrolijn voor de respondenten is, waardoor het voor participanten onlogisch lijkt om deze lijn te schrappen.

Variant 4 | Metrolijn M51

Net als bij variant 3 is een belangrijk punt bij variant 4 dat de bestuurlijke toezegging met betrekking tot de Amstelboog vervalt. Ook zijn er zorgen over veiligheid bij het overstappen via de brug op station Van der Madeweg bij veel drukte en de extra reistijd die hierbij hoort. Daarnaast komt de afspraak over een gegarandeerde overstap op station Zuid in de problemen, terwijl dit station juist groeit. Verder wordt deze variant als een fijne optie genoemd voor reizigers vanuit alle delen van de stad vanwege de twee metrolijnen op elk traject.

Resultaten per thema



BETROUWBAARHEID



OVERSTAPPEN



COMFORT



VEILIGHEID



TOEGANKELIJKHEID



REISTIJD EN WACHTTIJD

Betrouwbaarheid

- Heldere en tijdige communicatie bij rituitval is cruciaal. Verbeterde informatievoorziening, zowel vooraf als tijdens de rit, is noodzakelijk om vertrouwen in de metro te behouden.
- Er ligt een duidelijke kans om met het beschikbare materieel meer ritten te rijden, vooral tijdens drukke momenten.
- De frequentie buiten de spits in het nieuwe metronetwerk blijft vergelijkbaar met de huidige frequentie buiten de spits.
- Tijdens grote evenementen in het Arenagebied moeten extra maatregelen worden ingezet. Denk aan langere metro's, aanvullende ritten en crowd control-maatregelen. Alleen dan blijft het netwerk veilig en toegankelijk voor alle reizigers.

- De ontvlechting van het metronetwerk vergroot de robuustheid van het systeem. Ook bij het wegvallen van een lijn (zoals in variant 1, 2 en 3) blijft het netwerk betrouwbaar functioneren, met minder kans op grootschalige uitval bij verstoringen.

Overstappen

- Station Van der Madeweg moet worden aangepast om als overstapstation goed te functioneren. In de huidige vorm is het station te beperkt om grote reizigersstromen comfortabel op te vangen.
- Er is behoefte aan voorzieningen zoals toiletten en kiosken op station Van der Madeweg. Als overstappunt moet de verblijfskwaliteit op het station ook op orde zijn.
- Bij de aanpassing van het metronetwerk moet ook de aansluiting op tram en bus worden meegenomen. Het vraagt om meer dan alleen een sterke metroverbinding.
- Kijk bij de varianten naar het verschil in overstap (op hetzelfde perron of via het andere perron). Varianten met overstap op hetzelfde perron zijn aanzienlijk gebruiksvriendelijker. Overstappen via een ander perron kost meer tijd en levert extra belasting op voor reizigers.
- In varianten 3 en 4 zorgt de overstap via een ander perron voor extra drukte, vooral tijdens piekmomenten. Dit kan leiden tot opstoppingen en vraagt om aanvullende maatregelen.

Comfort

- Bij drukte rondom evenementen in het Arenagebied is het nodig om extra en/of langere metro's in te zetten. Alleen zo blijft het netwerk veilig en bereikbaar tijdens piekmomenten.
- Ruimere dienstregeling in de vroege ochtend, late avond en in het weekend worden als wenselijk gezien. Dit vergroot de betrouwbaarheid en flexibiliteit van het metronetwerk voor verschillende groepen reizigers.

Veiligheid

- Veiligheid - zowel fysiek als sociaal - is een randvoorwaarde bij het reizen met de metro.
- Meer toezicht op stations en in metro's draagt bij aan een sterker gevoel van veiligheid onder reizigers. Dit wordt vaak genoemd als voorwaarde voor prettig gebruik van het netwerk.
- Ook de veiligheid in de directe omgeving van stations verdient aandacht. Onveilige routes of plekken rondom stations kunnen het gebruik van de metro belemmeren.
- Uit de online vragenlijst blijkt dat, ondanks overwegend positieve reacties, een aanzienlijk deel van de reizigers zich onveilig voelt in de metro. Dit signaal vraagt om serieuze opvolging.

Toegankelijkheid

- Toegankelijkheid is een essentieel uitgangspunt: de metro moet bruikbaar zijn voor alle reizigers, ongeacht hun mobiliteit.
- Liften en roltrappen moeten betrouwbaar functioneren. Storingen moeten snel worden opgelost om drempels voor reizigers met een beperking te voorkomen
- De regel dat fietsen niet zijn toegestaan in de spits, moet blijven.

Reistijd en wachttijd

- De wachttijd neemt af doordat metro's in de spits vaker gaan rijden. Dit verbetert de doorstroom en het reisgemak.
- Langere wachttijden kunnen het gevoel van veiligheid onder reizigers negatief beïnvloeden, vooral op minder drukke momenten of verlaten stations.

In varianten 3 en 4 zorgt de overstap via een ander perron voor extra reistijd. Dit maakt de reis minder efficiënt en minder aantrekkelijk voor overstappers.

Overige onderwerpen

Naast de varianten en thema's kwamen er ook vragen en opmerkingen over andere onderwerpen, die niet specifiek over één variant of thema gaan. De meest genoemde onderwerpen hierbij zijn:

- Realisatie van de ringlijn
- Capaciteit en inzet van materieel – zowel binnen als buiten de spits. Er zijn zorgen of er genoeg materieel beschikbaar is om de hogere frequenties aan te kunnen
- Aansluiting van de metro's op trein-, tram- en busvervoer als het metronetwerk verandert
- Bestuurlijke afspraak met gemeente Amstelveen en Uithoorn over de overstap op station Zuid
- De toekomstige groei van station Zuid en de groei van reizigers die dit met zich meebrengt
- Wens voor een nachtdienstregeling en een uitgebreidere weekenddienstregeling
- Tramlijn 5 die vroeger nog naar Amsterdam Centraal reedt
- Verbinding van de regio met het centrum van Amsterdam
- Kostenplaatje van de aanpassingen
- De bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt met gemeente Diemen, Ouder-Amstel en Amstelveen
- De rol die de gebiedsontwikkeling speelt in het toekomstbeeld

6. OVERKOEPELENDE RESULTATEN

In dit laatste hoofdstuk zijn de resultaten uit de verschillende participatie-activiteiten samengebracht tot een overzicht per metrovariant en per thema. Hierdoor ontstaat er een integraal beeld van de input en feedback uit het dialoogtraject met inwoners, reizigers, maatschappelijke organisaties en raadsleden.

Overkoepelende resultaten per variant

Variante 1: Metrolijn M50 – 5M3



In het kort:

- De mogelijkheid om op station Van der Madeweg cross-platform over te stappen, wordt als positief ervaren.
- Het behoud van de verbinding via de Amstelboog vindt brede waardering. Ook aangezien hiermee de bestuurlijke toezegging wordt gehandhaafd.
- In Amsterdam Zuidoost leven grote zorgen over het verdwijnen van de directe verbinding met Amsterdam Centraal Station.
- Sociale veiligheid op en rond stations is een terugkerend zorgpunt onder alle groepen.
- Station Van der Madeweg wordt gezien als een knelpunt qua inrichting, capaciteit en toekomstbestendigheid.

De overstap op hetzelfde perron op station Van der Madeweg wordt vaak genoemd als prettig. De overstap is eenvoudig en overzichtelijk, vooral voor mensen die minder mobiel zijn. Ook het feit dat de verbinding tussen Amsterdam West en Zuid behouden blijft en dat er vaker metro's rijden op de westtak, wordt als positief ontvangen.

Tegelijkertijd uiten reizigers uit Amsterdam Zuidoost hun zorgen over het wegvallen van de directe verbinding tussen station Gaasperplas en Amsterdam Centraal Station. Deze route wordt als onmisbaar gezien voor toegang tot werk, onderwijs en belangrijke voorzieningen. De angst leeft dat bestaande vervoersarmoede in het gebied hierdoor verergert en het stadsdeel verder verwijderd van de rest van de stad. Meerdere maatschappelijke organisaties en raadsleden wijzen op deze gevolgen en pleiten voor gelijkwaardigheid in bereikbaarheid.

Een ander veelgenoemd thema is sociale veiligheid. Reizigers voelen zich op sommige stations, zoals Holendrecht en Gaasperplas, onveilig door gebrekkige verlichting, een gebrek aan sociale controle en lange looproutes. De zorg is dat dit verslechtert bij minder metroverkeer. Ook het gevoel van veiligheid en de capaciteit bij station Van der Madeweg roepen zorgen op.

Reizigers doen daarom concrete suggesties: langere metrostellen om drukte te voorkomen en zitplaatsen te garanderen, betere aansluiting op ander openbaar vervoer zoals bus, tram en trein en goede afstemming van aankomst- en vertrektijden.

Variante 2: Metrolijn M54



In het kort:

- De mogelijkheid om op station Van der Madeweg cross-platform over te stappen, wordt als positief ervaren.
- Het behoud van de zogeheten 'ziekenhuisverbinding' tussen de twee locaties van het Amsterdam UMC (voorheen: VUmc en AMC) wordt door organisaties sterk gewaardeerd.
- Reizigers uit Amsterdam Zuidoost maken zich zorgen over het vervallen van de directe verbinding met Amsterdam Centraal Station.
- Er is twijfel of één metrolijn voldoende is voor de verwachte reizigersgroei in Zuidoost.
- Station Van der Madeweg wordt door veel doelgroepen als sociaal onveilig en onvoldoende toegankelijk ervaren.

Net als in de eerdere variant wordt de overstap op hetzelfde perron op station Van der Madeweg als positief ervaren. Ook het behoud van de verbinding tussen West en Zuid én de hogere frequentie op de westtak worden als voordelen genoemd. De blijvende bereikbaarheid tussen de locaties van het Amsterdam UMC wordt door zowel reizigers als maatschappelijke organisaties gezien als een belangrijke voorziening.

Tegelijkertijd blijft er stevige bezorgdheid bestaan in Zuidoost. Reizigers vrezen voor verslechterde bereikbaarheid als de directe verbinding tussen station Gein en Amsterdam Centraal Station verdwijnt. De noodzaak om over te stappen voelt als een achteruitgang, zeker gezien de verwachte bevolkingsgroei door nieuwbouw langs de Geintak. Raadsleden en maatschappelijke organisaties wijzen bovendien op het

risico van sociaal isolement, ook omdat het openbaar vervoer in dit stadsdeel al als kwetsbaar wordt beschouwd.

Ook het thema sociale veiligheid blijft centraal staan. Stations in Zuidoost worden regelmatig als onveilig genoemd – vooral in de avonduren en bij rustige haltes met weinig sociale controle. Station Van der Madeweg wordt daarbij niet alleen als onveilig, maar ook als ontoereikend ervaren qua inrichting en toegankelijkheid.

Bij evenementen in het ArenA-gebied maken reizigers en organisaties zich zorgen over de verwachte drukte op station Van der Madeweg. De vraag is of dit station het aankan. De overstap op dit station zou dan kunnen leiden tot opstoppingen en onveilige situaties op de perrons.

Een vaak gehoorde suggestie is om lijn M53 tijdens de spits te laten eindigen op Van der Madeweg. Dat zou de overstap vergemakkelijken. Ook pleiten reizigers voor de inzet van langere metrostellen, om het groeiende aantal reizigers te kunnen opvangen en zitplekken te waarborgen. Meerdere deelnemers vragen zich bovendien af waarom niet lijn M53 wordt aangepast in plaats van lijn M54.

Variant 3: Metrolijn M51



In het kort:

- De overstap op station Van der Madeweg is in deze variant niet cross-platform en wordt als onpraktisch en onvoldoende toegankelijk ervaren.
- Het behoud van de verbinding tussen het centrum en Amsterdam Zuidoost wordt als positief beoordeeld.
- Tegelijkertijd verdwijnt de directe verbinding tussen Zuid/West en Centraal Station, wat op brede bezwaren stuit.
- Een eerder gedane bestuurlijke toezegging aan gemeente Amstelveen wordt in deze variant niet nagekomen.
- Het vervallen van lijn M51 beperkt de beschikbaarheid van alternatieve routes bij storingen of calamiteiten op de westtak.

In deze variant wordt de overstap op Van der Madeweg als omslachtig en ontoegankelijk ervaren. Vooral reizigers met een beperking, ouderen en ouders met kinderwagens lopen tegen praktische obstakels aan. Het ontbreken van een gelijkvloerse overstap is een duidelijke drempel.

Positief is dat de verbinding tussen het centrum en Amsterdam Zuidoost behouden blijft. Reizigers waarderen deze metrolijn, onder andere vanwege het belang voor werk, onderwijs en dagelijkse bereikbaarheid. Tegelijkertijd roept het verdwijnen van de directe verbinding tussen Zuid/West en het Centraal Station zorgen op. Deze route wordt door veel forenzen als essentieel ervaren. Ook wordt de bestaande ringstructuur van het metronet hiermee doorbroken.

In gesprekken met raadsleden wordt bovendien gewezen op een bestuurlijke toezegging aan Amstelveen: de belofte dat het gebied vanaf station Zuid via de 'Amstelboog' zijn directe verbinding met Centraal Station zou behouden. In deze variant wordt niet aan die afspraak voldaan.

Maatschappelijke organisaties en raadsleden zetten vraagtekens bij de aansluiting van deze variant op het daadwerkelijke reisgedrag. Ze signaleren een verwachte toename van drukte op andere lijnen, zoals de Noord/Zuidlijn, en op overstappunten als station Zuid. Ook de robuustheid van het netwerk staat ter discussie: als lijn M51 vervalt, zijn er minder alternatieven bij storingen of incidenten op de westtak.

Een veelgenoemde suggestie is om station Van der Madeweg beter toegankelijk te maken als deze variant werkelijkheid wordt. Tegelijkertijd geven veel deelnemers aan dat deze variant het minst recht doet aan de huidige reisbehoefte en dagelijkse praktijk van reizigers.

Variant 4: Metrolijn M51 (aangepaste route)



In het kort:

- Deze variant wordt breed gezien als het meest gelijkwaardig en sociaal eerlijk.
- Het behoud van directe verbindingen tussen alle stadsdelen wordt gewaardeerd.
- Tegelijkertijd verdwijnt de directe verbinding tussen Zuid/West en Centraal station, wat ook op brede bezwaren stuit.
- De overstap op station Van der Madeweg blijft een knelpunt vanwege beperkte toegankelijkheid.
- De lagere frequentie per lijn roept vragen op over capaciteit en wachttijden.
- Er bestaat twijfel over de robuustheid en complexiteit van het systeem.

Deze variant wordt door veel reizigers, maatschappelijke organisaties en raadsleden aangewezen als de meest eerlijke en evenwichtige optie. Alle metrotakken behouden een directe verbinding met andere stadsdelen, waardoor overstappen tot een minimum worden beperkt — iets dat sterk aansluit bij de wensen van veel reizigers. Het gevoel dat geen stadsdeel wordt benadeeld, draagt bij aan het gevoel van sociale rechtvaardigheid.

Voor bewoners van Amsterdam Zuidoost is het behoud van meerdere directe verbindingen een belangrijk pluspunt. Zij zien dit als een erkenning van hun mobiliteitsbehoefte en een manier om verdere vervoersarmoede te voorkomen. Ook op andere lijnen wordt het behoud van directe routes gewaardeerd, wat zorgt voor brede steun onder verschillende doelgroepen.

Net als bij variant 3 is in gesprekken met raadsleden gewezen op een bestuurlijke toezegging aan Amstelveen: de belofte dat het gebied vanaf station Zuid via de 'Amstelboog' zijn directe verbinding met Centraal Station zou behouden. In deze variant wordt niet aan die afspraak voldaan.

Tegelijkertijd blijven er zorgen over de overstap op station Van der Madeweg. Omdat deze niet cross-platform is, zien veel reizigers de overstap dit als onpraktisch en onveilig. Het station wordt door meerdere groepen omschreven als onoverzichtelijk, sociaal onveilig en niet berekend op grote reizigersstromen.

De lagere frequentie per lijn (acht keer per uur in plaats van tien) leidt tot vragen over de capaciteit, vooral tijdens spitsuren of bij toenemende drukte. Raadsleden en maatschappelijke organisaties zetten daarnaast vraagtekens bij de robuustheid van het systeem. De verhoogde complexiteit kan het netwerk kwetsbaarder maken voor storingen en minder duidelijk voor reizigers.

Een veelgenoemde aanbeveling is om station Van der Madeweg grondig te verbeteren, zodat de overstap toegankelijker, veiliger en comfortabeler wordt. Daarnaast wordt gepleit voor het inzetten van langere metro's om drukte beter te kunnen opvangen.

Overkoepelende resultaten per thema

Overstappen en station Van der Madeweg

In het kort:

- Cross-platform overstappen zijn belangrijk voor comfort en toegankelijkheid.
- Station Van der Madeweg moet qua capaciteit, veiligheid en informatievoorziening worden verbeterd.
- Overstappen via trappen en liften vormt een belemmering, vooral voor kwetsbare doelgroepen.
- Voorzieningen, zoals een toilet of kiosk, zijn gewenst.

Overstappen worden door reizigers als een cruciaal punt ervaren in hun beleving van het metronetwerk. Cross-platform overstappen (waarbij men op hetzelfde perron kan overstappen) zijn duidelijk favoriet. Deze overstappen worden als snel, veilig en toegankelijk beschouwd. Met name voor mensen met een beperking, ouderen en reizigers met kinderwagens of veel bagage is het essentieel dat overstappen zonder hoogteverschillen zijn. Daarentegen worden overstappen waarbij perrons moeten worden

gewisseld, bijvoorbeeld via een trap of lift (zoals bij variant 3 en 4), als omslachtig, oncomfortabel en tijdrovend ervaren.

Station Van der Madeweg wordt vaak genoemd als knelpunt. Het station wordt gezien als lastig toegankelijk, met beperkte capaciteit, gebrekkige bewegwijzering en een gevoel van sociale onveiligheid – vooral bij grote drukte, zoals tijdens evenementen. Ook sta je daar niet voldoende beschermt tegen wind, regen en zon. De inrichting van dit overstapstation vraagt om verbetering.

Voorstellen ter verbetering zijn: duidelijkere bewegwijzering, betere verlichting, meer sociale controle, snellere en betrouwbaardere liften en roltrappen, beschutting tegen wind en regen en ruimere overstapzones.

Toegankelijkheid

In het kort:

- Toegankelijkheid is een basisvoorwaarde voor een inclusief ov-netwerk.
- Kapotte liften en lange looproutes leiden tot uitsluiting.
- Er is behoefte aan verschillende soorten en betrouwbare voorzieningen voor zelfstandig reizen.

Toegankelijkheid wordt door vrijwel alle doelgroepen genoemd als een fundamenteel uitgangspunt voor het ontwerp van het nieuwe metronetwerk. Reizigers met een beperking, ouderen en ouders met kinderwagens benadrukken dat zelfstandige mobiliteit alleen mogelijk is als overstappen en stations zonder fysieke belemmeringen zijn ingericht. Cross-platform overstappen dragen hier sterk aan bij.

Kapotte liften of roltrappen leiden snel tot uitsluiting. Lange overstapafstanden of onduidelijke looproutes zorgen daarnaast voor een gevoel van onveiligheid, afhankelijkheid en frustratie. Deelnemers vragen om meerdere liften, heldere visuele en auditieve ondersteuning, en betrouwbare informatie bij storingen.

Er werd ook aangegeven dat het ontbreken van toegankelijke voorzieningen niet alleen praktische problemen oplevert, maar ook leidt tot gevoelens van ongelijkheid en sociale uitsluiting.

Veiligheid

In het kort:

- Sociale veiligheid op en rond stations wordt als onvoldoende ervaren.
- Goede verlichting, toezicht en overzichtelijkheid verhogen het veiligheidsgevoel.
- Suggesties zijn inzet van personeel, noodvoorzieningen en levendige stationsomgevingen.

Sociale veiligheid in de metro en op stations is een breed gedeeld aandachtspunt. Stations zoals Van der Madeweg, Isolatorweg, Diemen Zuid, Ganzenhoef, Kraaijennest en Overamstel worden als onveilig ervaren door een gebrek aan toezicht, verlaten perrons en slechte verlichting. Reizigers geven aan zich vooral in de avond onveilig te voelen, mede door de afwezigheid van personeel, andere reizigers of aanspreekpunten.

Organisaties benadrukken dat overzichtelijke, schone en levendige stations bijdragen aan het gevoel van veiligheid. Ideeën ter verbetering zijn: betere verlichting, inzet van sociale veiligheidsteams en een noodnummer, omroepberichten van bestuurders (zoals in Londen), aanwezigheid van kiosken of horeca en goed werkende noodknoppen. Daarnaast is er behoefte aan een duidelijk aanspreekpunt voor reizigers bij incidenten.

Comfort

In het kort:

- Langere metrostellen en voldoende zitplaatsen verbeteren het reiscomfort.
- Drukke en onoverzichtelijke overstappen worden als onprettig ervaren.
- Schone stations en voertuigen zijn belangrijk voor de beleving van comfort.

Reizigers koppelen comfort aan schone metrostellen, voldoende zitplaatsen, overzichtelijke perrons en het vermijden van extreme drukte. Vooral ouderen en mensen met langere reistijden hechten veel waarde aan zitgelegenheid. De drukte – met name in de spits of bij evenementen – wordt als oncomfortabel en stressvol ervaren.

Er is een duidelijke voorkeur voor langere metrostellen, zeker op drukke lijnen en tijdstippen. Daarnaast worden schone stations, voldoende afvalbakken en regelmatige schoonmaak als belangrijke elementen voor comfort genoemd.

Ook bij overstappen speelt comfort een rol: lange loopafstanden of onoverzichtelijke routes maken het overstappen vermoeiend en onprettig, vooral voor kwetsbare groepen.

Reistijd en wachttijd

In het kort:

- Overstappen worden ervaren als extra reistijd, ook als op papier de reistijd hetzelfde is.
- Directe verbindingen worden sterk gewaardeerd, vooral bij dagelijks reizen.
- Duidelijke communicatie over reistijd, overstappen en frequentie is noodzakelijk.

Reizigers hechten veel waarde aan korte wachttijden en directe verbindingen. Varianten waarin moet worden overgestapt, worden vaak ervaren als reistijdverlenging – zelfs als de feitelijke tijd gelijk blijft.

Er is brede voorkeur voor directe verbindingen, vooral bij veelvoorkomende ritten zoals woon-werkverkeer. Tegelijkertijd erkennen deelnemers dat een hogere frequentie gunstig kan zijn voor de reisbeleving, mits het niet ten koste gaat van directe routes.

Informatie over reistijd, frequentie en overstappen moet helder en voorspelbaar zijn. Vooral bij varianten met verschillende lijnen en routes vragen reizigers om goede communicatie.

Betrouwbaarheid

In het kort:

- Betrouwbaarheid is essentieel, vooral bij overstapmomenten.
- Rituitval en onduidelijke informatie zorgen voor frustratie en stress.
- Ontvlechting wordt als kans gezien als er ook een duidelijke en betrouwbare dienstregeling is.

Reizigers noemen betrouwbaarheid als een van de belangrijkste voorwaarden voor goed ov. Ze geven aan regelmatig rituitval, onduidelijke reisinformatie en vertragingen te ervaren. Vooral bij varianten met overstapmogelijkheden is betrouwbaarheid cruciaal: een gemiste overstap leidt direct tot tijdverlies, stress en onzekerheid.

De ontvlechting van het metronetwerk wordt gezien als een kans om deze betrouwbaarheid te vergroten. Daarvoor is het wel nodig dat de dienstregeling duidelijk en betrouwbaar is, dat informatie bij verstoringen tijdig en helder is en dat metro's met voldoende capaciteit rijden.

Reizigers willen bij vertragingen duidelijke en actuele informatie via schermen, apps en omroepen. Forenzen en zorgmedewerkers benadrukken dat stiptheid belangrijk is.

BIJLAGEN

Bijlage I: Webpagina 'Mensen over de metro'

Helpvragen?
 Stuur ons, dan via: info@vervoerregio.nl
 We antwoorden zo snel mogelijk.

Denk je mee?

Er komt een rijen bij het aansluiten van de metro aan het verliggen van het aantal lijnen. Denk je meten we alle onderwerpen en ideeën graag over zodat wij een zorgvuldige keuze kunnen maken. Denk, wie je voorkeuren en het openbaar vervoer en wat de metro? Of heeft jouw organisatie belang bij meten? Denk dan mee over hoe wij de plannen voor het aansluiten van het metronetwerk nog beter kunnen maken. Wie zijn jouw vertalers, zorgen en vragen? Waar en je kunt? Wij horen het graag.

Waarom gaan er routes veranderen?

In de tunnel (De Oostbaan) op het vliegveld Amsterdam Centraal - Amsterdam Airport rijden we voort op het oude lijn. Maar meer betrouwbaarheid, betere verbindingen voor de reizigers en om de metro op de nieuwe lijnen te laten rijden, zijn er aanpassingen in de routes nodig. Zo kan het groenverkeer meten combi met de metro blijven rijden. De aanpassingen zorgen daarnaast voor minder storing en snellere in het Amsterdam. Een gebouwen op een lijn heeft dan minder invloed op de andere lijnen. Het veranderen van de routes kan het aansluiten voor reizigers tussen Amsterdam en uit de buurgemeenten.

De vier opties

Dat we het metronetwerk gaan aansluiten staat vast. Daarom hebben wij vier opties ontwikkeld waarbij wij het metronetwerk kunnen aansluiten. Een van deze vier opties wordt uiteindelijk gekozen om in 2027 te gaan rijden. Het betreft de metrolijnen M2, M3, M4 en M5. Maar de opties zijn:

- In de eerste 3 opties rijden er minimaal 10 metro's per uur in de spits. Dit is in de vierde optie een verbetering. In optie 4 rijden er minimaal 8 metro's per uur onder alle omstandigheden 2 opties rijden.
- Gemiddeld 2 minuten minder wachttijd in de spits. Als alle metrolijnen 10 keer per uur rijden, betekent dat welkom 2 minuten meer metro. Gemiddeld wordt een reiziger dan 3 minuten op een metro. Nu is de wachttijd gemiddeld 3 minuten, omdat er 8 metro's per uur rijden.
- De dienstregeling is betrouwbaarder.
- Er is ruimte voor de eerste groei van het aantal reizigers van de toekomst.

Voor de reiziger wordt de wachttijd korter, ook als er vanuit andere opties wordt verhuisd naar de metro. Het kan zijn dat een extra service nodig is om op de bestemming te komen. Meestal kan dit zonder metro rijden. Maar het kan ook zijn dat het aantal routes korterom aanmeer reizigers naar de bestemming kunnen komen. Het meten is de zeker is in te zijn een kans dat de metro's sneller worden.



Het metronetwerk van nu

2. Technische uitwerking
- Het combi van de bestaande lijnen toegankelijkheid en gevoel van veiligheid.
 - De haalbaarheid ervan dat wij inzet en bouw en kunnen verbeteren.
 - De aanpak van het aansluiten van de metro op de nieuwe lijnen.
 - Het gebiedskundige aspect.
 - Het voordeel van de keuze.

In dit document wordt je meer informatie over de technische uitwerking van de metro.

Hoe ziet het proces eruit?



Bekijk je de rijen meer als document? Klik dan op hier.

Over het dagelijks bestuur en de regioraad

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio bestaat uit drie leden die vertegenwoordigen de gemeenten (Zuidoost), Noord en West. Zij worden door de leden van het college van burgemeester en wethouders van de Vervoerregio. De regioraad is gebouwd door de leden van het dagelijks bestuur. Ze vergaderen met een jaar drie leden. Het dagelijks bestuur.

De regioraad is het belangrijkste besluitvormingsorgaan van de Vervoerregio en uit 48 leden. De leden van de bestuurscommissie komen uit het vertegenwoordigers van de regio raad (Zuidoost) en de wethouders van drie gemeenten. Het aantal leden is naar aanleiding van het aantal gemeenten veranderd. Bij een verandering van de raad van de Vervoerregio, kan er meer van de regio raad.

Hulp bij vertalen

Hieronder vind je de link naar de handleiding voor je document versie in de webbrowser. De handleiding is in het Nederlands, Engels, Marokkaans en Spaans.

Vertalen document naar het Nederlands

Vragen?

Help je vragen? Stuur dan een mail naar: info@vervoerregio.nl

Het metronetwerk van nu

Het document over het metronetwerk is nu in de online raad van bestuur van de Vervoerregio. Het document is nu ook te downloaden als document. Het document is nu ook te downloaden als document. Het document is nu ook te downloaden als document.

- 1. Optie 1: Aanpak met lijnen 10 en 12
- 2. Optie 2: Aanpak met lijnen 10 en 12
- 3. Optie 3: Aanpak met lijnen 10 en 12
- 4. Optie 4: Aanpak met lijnen 10 en 12

Halte Van der Madeweg

Halte Van der Madeweg wordt een belangrijk knooppunt in het nieuwe metronetwerk van Amsterdam. Bekijk hieronder de video.



Hoe kiezen wij de beste optie?

De Vervoerregio zal voor het aansluiten van de metro, een keuze maken in de drie opties. We maken afgeleid met een keuze. Deze keuze is gebaseerd op de bestaande lijnen en de nieuwe lijnen. Daarom informeren alle belanghebbenden over waarom de keuze is gemaakt en hoe het metronetwerk eruit zal zien. De gemeenten van de Vervoerregio kunnen in een andere gemeente en kunnen voor reizigers in de toekomst. Het gaat om alle dingen, zoals vertalen, bestuursorganen en kosten en het meten van de keuze.

Uitsluitend heeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio het besluit (meer) over het dagelijks bestuur welke onderwerpen deze pagina. Dit moet wij vertalen van de bestuursorganen van het dagelijks bestuur in de technische uitwerking, die bestaat uit:

1. Bestuursorganen:
 - a. Het meten van de bestuursorganen van de Vervoerregio, onder meer in de gemeenten van de regio.
 - b. De sociale en maatschappelijke impact van de keuze van een nieuwe metronetwerk.
2. Technische uitwerking
 - a. Het combi van de bestaande lijnen toegankelijkheid en gevoel van veiligheid.

Bijlage II: Communicatiemiddelen fase 1

Bijlage 2.1. Toolkit naar communicatieadviseurs stadsdelen en gemeenten

Social media post

 **Jouw metro, jouw mening!** 

Denk jij mee over de toekomst van het metronetwerk in Amsterdam?

Wat verandert er?

Sommige metro's rijden vanaf 2027 anders. Dit komt omdat het aantal reizigers groeit. De Vervoerregio Amsterdam wil dat metroreizigers ook in de toekomst comfortabel blijven reizen.

Hiervoor is een veilig en snel metronetwerk nodig.

Er zijn vier opties uitgewerkt voor de nieuwe routes van de metrolijnen in Amsterdam. Wij nodigen jou uit om jouw mening en aandachtspunten mee te geven. Wat is belangrijk voor jou als reiziger?



Vul de online vragenlijst in of kom naar de bijeenkomst in Amsterdam, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel of Uithoorn. Meer lezen? Ga naar www.vervoerregio.nl/mensenovertmetro

Over de Vervoerregio

De Vervoerregio zorgt voor het openbaar vervoer met bus, tram en metro door afspraken te maken met vervoerders, subsidies te geven en te investeren in nieuwe trams en metro's.

#mensenovertmetro #jouwmetrojouwmening #vervoerregioamsterdam #VRA



Mensen over de metro

Flyer



Mensen over de metro

Jouw metro, jouw mening: denk mee over de toekomst van het metronetwerk in Amsterdam



Mensen over de metro

De Vervoerregio Amsterdam wil dat metroreizigers makkelijk en comfortabel blijven reizen. Hiervoor is een veilig en snel metronetwerk nodig. Ook als het aantal reizigers groeit. Daarom gaan sommige metro's vanaf 2027 anders rijden. Op de meeste trajecten rijdt de metro dan vaker. Het zorgt voor meer betrouwbaarheid en kortere wachttijden.

Om dit mogelijk te maken moet er wel iets veranderen aan de metroroutes. Het kan zijn dat je hierdoor in de toekomst een keer extra overstapt op je traject. Meestal kan dit zonder extra reistijd.

VOOR WIE?

De Vervoerregio wil de plannen beter maken met hulp van bewoners en organisaties.

Tijdens (online) bijeenkomsten kan iedereen die het metronetwerk belangrijk vindt meedenken over de plannen: bewoners, organisaties, reizigers en andere belangstellenden uit Amsterdam, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn.

DENK MEE OVER DE METROROUTES

Jouw ervaring en ideeën zijn onmisbaar. Ze helpen het bestuur van de Vervoerregio om een goed besluit te nemen over de beste optie voor zoveel mogelijk mensen. Er zijn vier opties uitgewerkt voor de nieuwe routes van de metrolijnen in Amsterdam.

Waar zijn we benieuwd naar:

- Wat zijn volgens jou de kansen van deze opties?
- Waar maak je je zorgen over?
- Wat is belangrijk voor jou als reiziger?

HOE GEEF IK MIJN MENING?

Meer informatie over de opties en hoe jij mee kunt denken over de metroroutes vind je op www.vervoerregio.nl/mensenovertmetro. Of scan de QR-code.

De Vervoerregio organiseert (online) bijeenkomsten in de verschillende gemeenten en stadsdelen. Ook kan je via de website een vragenlijst invullen. Dit kan van 17 februari 2025 tot en met 21 maart 2025.



Meer lezen? Scan de QR-code of ga naar www.vervoerregio.nl/mensenovertmetro

OVER DE VERVOERREGIO

De Vervoerregio zorgt voor het openbaar vervoer met bus, tram en metro door afspraken te maken met vervoerders, subsidies te geven en te investeren in nieuwe trams en metro's.



Mensen over de metro

jouw metro, jouw mening, denk mee over de toekomst van het metronetwerk in Amsterdam

Meer lezen? Scan de QR-code
of ga naar www.vervoerregio.nl/mensenovermetro



H-A-H bericht

Mensen over de metro

JOUW METRO, JOUW MENING, DENK MEE OVER DE TOEKOMST VAN HET METRONETWERK IN AMSTERDAM



De vervoerregio Amsterdam wil dat metronijzers makkelijk en comfortabel blijven reizen. Hiervoor is een veilig en snel metronetwerk nodig. Ook als het aantal reizigers groeit. Daarom gaan sommige metro's vanaf 2027 anders rijden. Het kan zijn dat er hierdoor een extra overstap nodig is. Maar de verandering zorgt voor meer betrouwbaarheid en op de meeste trajecten rijdt de metro dan vaker. Ook heb je als reiziger kortere wachttijden.

VOOR WIET

De vervoerregio wil de plannen verbeteren met hulp van bewoners en organisaties. Tijdens (online) bijeenkomsten kan iedereen die het metronetwerk belangrijk vindt meedenken over de plannen. Bewoners, organisaties, reizigers en andere belangstellenden uit Amsterdam, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn.

WAAR ZIJN WE NIEUWSGERIG NAAR?

We nodigen je uit om mee te denken over vier opties voor de nieuwe routes van de metrolijnen in Amsterdam. Jouw mening en aandachtspunten helpen het dagelijks bestuur van de Vervoerregio om een goede keuze te maken. We horen graag

- Wat zijn de kansen van deze opties?
- Waar maak je je zorgen over?
- Wat is belangrijk voor jou als reiziger?

HOE EN WANNEER KAN JE JOUW MENING GEVEN?

Wil je je mening geven? Dat kan! De Vervoerregio Amsterdam organiseert (online) bijeenkomsten in verschillende gemeenten en stadsdelen. Ook kan je online een vragenlijst invullen. Dit kan van 17 februari 2025 tot en met 31 maart 2025. Meer informatie over de opties en hoe je kunt meedenken vind je op www.vervoerregio.nl/mensenovermetro.



Meer lezen? Scan de QR-code of ga naar www.vervoerregio.nl/mensenovermetro

OVER DE VERVOERREGIO

De Vervoerregio zorgt voor het openbaar vervoer met bus, tram en metro door afspraken te maken met vervoerders, subsidies te geven en te investeren in nieuwe trams en metro's.

Nieuwsbericht

Denk mee over de toekomst van het metronetwerk in Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam wil dat metroreizigers makkelijk en comfortabel blijven reizen. Hiervoor is een veilig en snel metronetwerk nodig. Ook als het aantal reizigers groeit. Daarom gaan sommige metro's vanaf 2027 anders rijden. Op de meeste trajecten rijdt de metro dan vaker. Het zorgt voor een meer betrouwbare dienstregeling en kortere wachttijden. Om dit mogelijk te maken moet er wel iets veranderen aan de metroroutes. Het kan zijn dat je hierdoor in de toekomst een keer extra moet overstappen op je traject. Meestal kan dit zonder extra reistijd.



Mensen over de metro

De Vervoerregio wil de plannen verbeteren met hulp van bewoners en organisaties. Ze gaan graag in gesprek met iedereen die het metronetwerk belangrijk vindt.

Er zijn vier opties uitgewerkt voor de nieuwe routes van de metrolijnen in Amsterdam. Om een zorgvuldige keuze te maken, hoort de Vervoerregio graag jouw mening en aandachtspunten. Wat is belangrijk voor jou als reiziger? Meer informatie over de opties en hoe je kunt meedenken, vind je op www.vervoerregio.nl/mensenovermetro. De Vervoerregio organiseert bijeenkomsten in verschillende gemeenten en stadsdelen. Hier kun je meer over lezen op de website. Ook kan je via de website online een vragenlijst invullen. Dit kan van 17 februari 2025 tot 31 maart 2025.

Over de Vervoerregio

De Vervoerregio zorgt voor het openbaar vervoer met bus, tram en metro door afspraken te maken met vervoerders, subsidies te geven en te investeren in nieuwe trams en metro's.

Bijlage 2.2 Persbericht

Mensen over de Metro – praat mee

18-2-2025 15:23

De Vervoerregio Amsterdam nodigt iedereen die het metronetwerk belangrijk vindt, uit om de komende maanden mee te denken over het nieuwe metronetwerk van Amsterdam. In het dialoogtraject kunnen belangstellenden meedenken over vier metronetwerk-opties die het mogelijk maken om metrolijnen vanaf 2027 vaker te laten rijden (ontvlechting). Doel van het dialoogtraject is om te horen wat wensen en bedenkingen zijn bij de netwerkopties en welke sociale en maatschappelijke impact de opties hebben. Met die informatie en de technische uitwerking van de opties neemt het dagelijks bestuur van de Vervoerregio na de zomer een besluit over welk metronetwerk het wordt.

Ontvlechting: minder metro's door de tunnel

Het aantal metroreizigers in Amsterdam en omgeving groeit snel. De Vervoerregio zet daarom in op een betrouwbaar metronetwerk waarmee reizigers makkelijk en comfortabel met de metro kunnen blijven reizen. Daarom gaan de metrolijnen vaker rijden. Om dit mogelijk te maken, kunnen er twee in plaats van drie metrolijnen gaan rijden over het spoor tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Amstel (de 'Oostbuis' tunnel). Dat heet ontvlechting. Ontvlechting zorgt daarnaast voor minder storing en uitval van metro's in heel Amsterdam. Eén gebeurtenis op één lijn heeft dan minder invloed op de andere lijnen.

Melanie van der Horst: 'De metro vaker laten rijden is goed voor de stad en de regio. Een ontvlochten metro met minder storingen is prettig en betrouwbaarder voor reizigers. En, hoe vaker de metro rijdt, hoe minder reizigers hun reis moeten plannen of moeten wachten op het perron. Maar een verandering in het metronetwerk heeft ook invloed op mensen hun dagelijks leven en hun reis. Daarom is het belangrijk om te horen welk effect de verschillende opties hebben op inwoners, reizigers, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Daarom gaan we in gesprek.'

Meepraten

Er is een campagne 'Mensen over de metro' ontwikkeld om zoveel mogelijk mensen te benaderen. Belangstellenden kunnen tijdens het traject via verschillende bijeenkomsten in gemeenten (Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn) en Amsterdamse stadsdelen (Nieuw-West, West, Oost en Zuidoost) vragen stellen, hun wensen en bedenkingen uiten en meer uitleg krijgen over ontvlechting. Ook kunnen ze een digitale vragenlijst invullen via de website van de Vervoerregio. Daarnaast worden er gesprekken gevoerd met ondernemers, maatschappelijke organisaties zoals ziekenhuizen en scholen en met gemeenteraadsleden en regionaalsleden. De eerste bijeenkomst is een online talkshow op dinsdag 4 maart.

Er wordt ontvlochten, maar hoe?

Dat er een nieuw metronetwerk komt vanaf 2027 staat vast. Maar, welk netwerk het wordt nog niet. Er zijn vier opties voor het nieuwe metronetwerk. GVB heeft deze opties voorzien van technische informatie. Bijvoorbeeld of er extra reistijd voor bepaalde reizigers bijkomt of afneemt, of er makkelijk overstapt kan worden op een perron en of er een directe verbinding tussen twee haltes bij komt of juist verdwijnt. Daarnaast onderzoekt GVB de vier opties op (sociale) veiligheid, de aanwezigheid van ander openbaar vervoer als de metro uitvalt, of een netwerk praktisch uitvoerbaar is en hoeveel geld het kost. Ook die informatie wordt meegenomen in het dialoogtraject.

Besluit door het dagelijks bestuur

Alle wensen, zorgen en ideeën worden gebundeld en ter kennisname naar alle deelnemers van het dialoogtraject, waaronder de regionaad, verstuurd. Op basis van die informatie, in combinatie met de technische informatie over de opties, neemt het dagelijks bestuur nog dit jaar na de zomer uiteindelijk de beslissing welke optie het wordt. Vanaf 2027 gaat de metro volgens het nieuwe netwerk rijden.

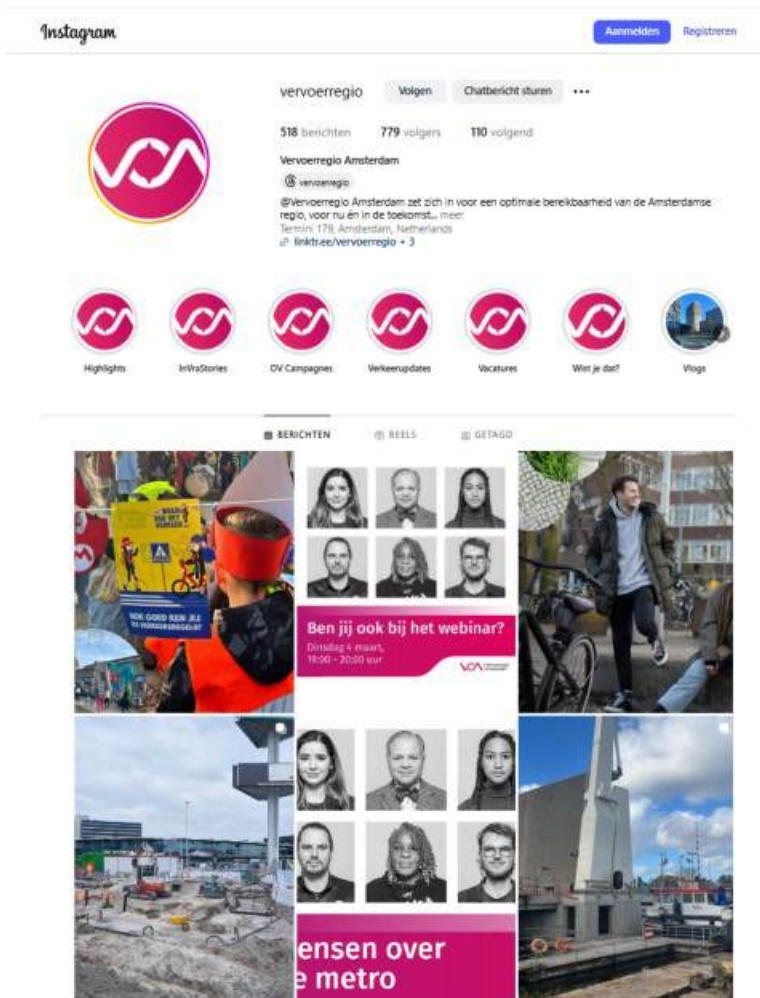
Website

De website met alle informatie over het dialoogtraject en de technische informatie van GVB staat sinds vandaag online.

Bijlage 2.3. Video op schermen in GVB metro



Bijlage 2.4. Socialmediakanalen van Vervoerregio Amsterdam



Toekomst van het metronetwerk

De eerste paar bijeenkomsten over de toekomst van het metronetwerk zijn geweest. Zo ook in Diemen. De bezoekers luisterden hier aandachtig naar de presentatie. Er zijn goede gesprekken gevoerd en er zijn veel reacties achtergelaten. Deze input is voor de **Vervoerregio Amsterdam** belangrijk om de juiste keuze te maken uit de vier opties.

➔ Wil jij als bewoner ook in gesprek met de experts over de toekomst van het metronetwerk?

 **Vervoerregio** @Vervoerregio · 19 mrt.

Nieuw metronetwerk
Het metronetwerk in #Amsterdam gaat veranderen. In onze video laten we zien hoe de halte Van der Madeweg een belangrijke rol speelt in de vier mogelijke opties.
bit.ly/4iWuXAV Meer weten? [📺](#) #jouwmetro #metro #metronetwerk #vervoerregio

 vervoerregio.nl
Nieuw metronetwerk: bekijk de halte Van der Made...
Het metronetwerk in Amsterdam gaat veranderen. De stad groeit en het aantal reizigers neemt toe. O...

🗨️ 🔄 ❤️ 1 📊 240 📌 📤

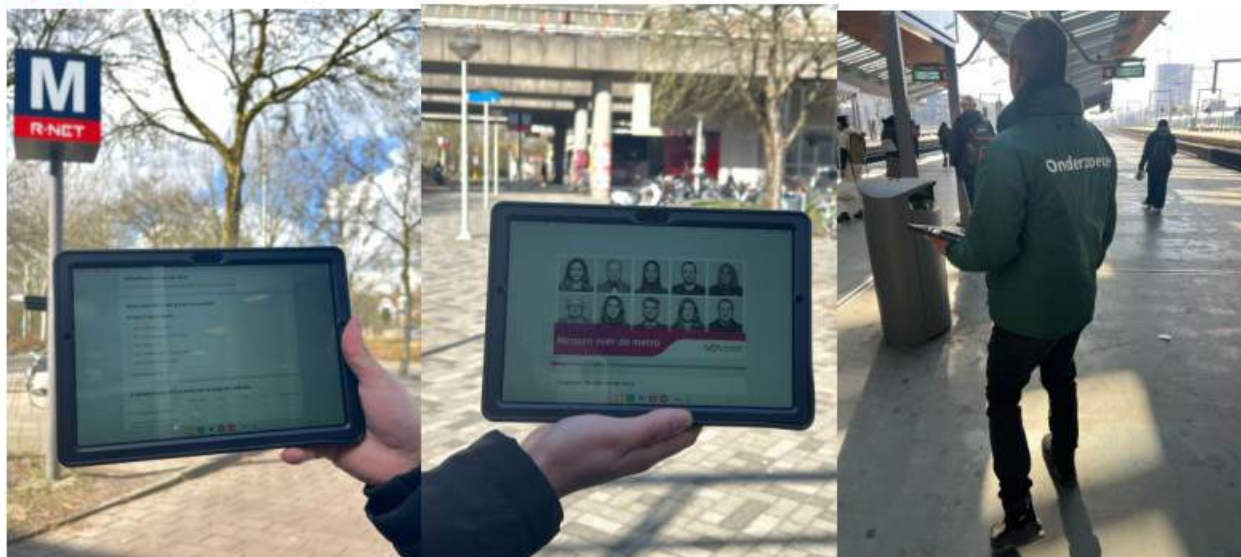
 **Vervoerregio** @Vervoerregio · 18 mrt.

Webinar 'Mensen over de Metro'
Op 4 maart was het webinar over de veranderingen van het #metronetwerk. Heb je deze gemist? Kijk de video [📺](#) dan terug ➔ Bekijk hier de #webinar:

 youtube.com
Mensen over de Metro (webinar)
Webinar: Mensen over de MetroBekijk hier de webinar van 4 maart 2025 terug.Abonneer je voor ...

🗨️ 1 🔄 ❤️ 📊 316 📌 📤

Bijlage 2.5. Enquêteurs op metrostations



Bijlage 2.6. Nieuwsbrief



Nieuwsbrief

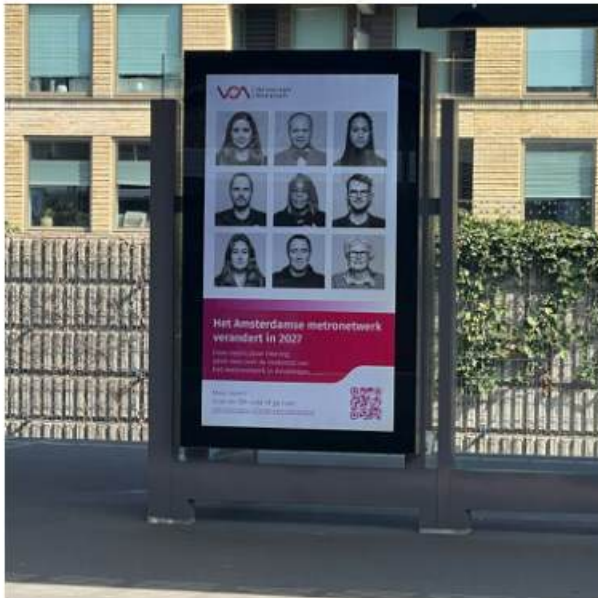
Speciale editie: Mensen over de Metro

Het metronetwerk verandert in 2027

Wij willen dat alle metroreizigers makkelijk en comfortabel met de metro blijven reizen. Ook als het aantal reizigers in Amsterdam en omgeving groeit. Daarom rijden vanaf 2027 de metro's van GVB op de meeste trajecten vaker. Om dit voor elkaar te krijgen verandert er het een en ander in het metronetwerk. Daarom hebben we vier opties bedacht om het te kunnen aanpassen. We horen graag uw mening en advies zodat het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam een goede keuze maakt. In deze speciale editie van onze nieuwsbrief leest u meer over hoe u als reiziger of organisatie kan meedenken.

Bekijk de video van het webinar terug

Bijlage 2.7. Grote schermen (abri) op metrostations



Bijlage 2.8. Advertentie in Het Parool



Bijlage 2.9. Advertentie in De Brug

UITNODIGING

BOEKPRESENTATIE DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN

VRIJDAG 25 APRIL
FLEVOPARKBAD
14.00-17.00 uur

PROGRAMMA:

- **MINA WEERS** - auteur
- **EMME HEERENKAMP** - auteur
- **SPINUS** - auteur
- **MARICA TEN BUNDELAAR** - auteur
- **AMBER DE VRIES** - auteur
- **ERENFACETERKAMP** - auteur

19.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

20.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

21.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

22.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

23.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

24.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

25.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

26.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

27.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

28.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

29.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

30.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

31.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

32.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

33.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

34.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

35.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

36.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

37.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

38.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

39.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

40.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

41.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

42.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

43.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

44.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

45.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

46.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

47.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

48.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

49.00 uur: **BOEKPRESENTATIE**

50.00 uur: **DE MOOISTE 50 METER BUITENBADEN**

M Amsterdamse architectuur

Nu ook in Amsterdam-Amstelland

Mogelijk met een extra woonkamer? Met behulp van de Amsterdamse architectuur van M&Z, zoals in de foto's te zien, wordt het mogelijk om een extra woonkamer toe te voegen aan uw woning.

Wij zijn gespecialiseerd op het gebied van: Luchten, Afbouw, Gebouwen, Buitentuinen.

Uw waardevolle mening

Wij beschikken over een grote collectie: Ontwerpen, Designen, Gevels, Plannen en meer.

Overstap naar een nieuwe woning? Wij helpen u met het vinden van de juiste woning.

Bel voor meer informatie of maak een afspraak bij u thuis of op kantoor.

Mina & Zin, Amsterdam, Amsterdam, Buitenland.

www.minaenzin.nl

Het Amsterdamse metronetwerk verandert in 2027

Kom naar een van de bijeenkomsten of vul de vragenlijst in (beide kan ook). Dit kan tot en met 31 maart.

- Woensdag 26 maart 19:00 – 21:00 uur, Amsterdam Zuidoost & Weesp (Buurthuis NoLIMIT - Geldershoofd 80)
- Maandag 31 maart 19:00 – 21:00 uur, Amsterdam Zuid & Oost (Dauphine - Prins Bernhardplein 175)

Wij willen dat alle metroreizigers in de toekomst makkelijk en comfortabel met de metro blijven reizen. Ook als het aantal reizigers in Amsterdam en omgeving groeit. Daarom rijden de metro's vanaf 2027 op de meeste trajecten vaker. Om dit voor elkaar te krijgen, verandert er het een en ander in het metronetwerk. Hiervoor hebben wij vier opties bedacht. We horen graag uw mening en advies zodat de Vervoerregio Amsterdam een goede keuze maakt.

Ga voor meer informatie en de vragenlijst naar www.vervoerregio.nl/mensenovermetro of scan de QR-code.

Ga voor stralend

Een mooie glimlach geeft veel zelfvertrouwen en een goed gevoel. En dat zou een beetje dragen. Het voor een orthodontoloog is het belangrijk om te zorgen voor een goede glimlach.

Orthodontie Amsterdam

Nieuwste 334 | 020 47 40 00 | 020 461 48 00 | info@orthodontieamsterdam.nl | www.orthodontieamsterdam.nl

Het Amsterdamse metronetwerk verandert in 2027

Kom naar een van de bijeenkomsten of vul de vragenlijst in (beide kan ook). Dit kan tot en met 31 maart.

- Woensdag 26 maart 19:00 – 21:00 uur, Amsterdam Zuidoost & Weesp (Buurthuis NoLIMIT - Geldershoofd 80)
- Maandag 31 maart 19:00 – 21:00 uur, Amsterdam Zuid & Oost (Dauphine - Prins Bernhardplein 175)

Wij willen dat alle metroreizigers in de toekomst makkelijk en comfortabel met de metro blijven reizen. Ook als het aantal reizigers in Amsterdam en omgeving groeit. Daarom rijden de metro's vanaf 2027 op de meeste trajecten vaker. Om dit voor elkaar te krijgen, verandert er het een en ander in het metronetwerk. Hiervoor hebben wij vier opties bedacht. We horen graag uw mening en advies zodat de Vervoerregio Amsterdam een goede keuze maakt.

Ga voor meer informatie en de vragenlijst naar www.vervoerregio.nl/mensenovermetro of scan de QR-code.

De leukste kinderopvang van IJburg!

ONTDEK DE WERELD VAN IJBURG

020 47 40 00

Bijlage 2.10. Sponsored advertising



Vervoerregio Amsterdam
Gesponsord

Het Amsterdamse metronetwerk verandert in 2027
...Meer weergeven

Jouw metro, jouw mening:
denk mee over de toekomst van het metronetwerk in Amsterdam.

vervoerregio.nl
Mensen over de metro
Wij willen dat alle me... [Meer informatie](#)

Bijlage 2.11. Artikel en video in algemene nieuwsbrief

Nieuw metronetwerk: halte Van der Madeweg

Het metronetwerk in Amsterdam gaat veranderen. De stad groeit en het aantal reizigers neemt toe. Om ervoor te zorgen dat iedereen snel en comfortabel kan blijven reizen, gaan vanaf 2027 de metro's vaker rijden. Hierdoor verandert er het een en ander voor reizigers. Op onze website kun je vier verschillende opties bekijken voor de toekomstige indeling van het metronetwerk. In de video zie je wat de gevolgen van de veranderingen zijn.

[Lees meer](#)



Bijlage III: Communicatiemiddelen fase 2

Bijlage 3.1. Uitnodigingsbrief

N.b.: De data van de bijeenkomsten zijn n.a.v. een laag aantal aanmeldingen aangepast. Er is toen een tweede uitnodiging gestuurd in de vorm van een mail.



Uitnodiging
Denk mee over de veranderingen van het metronetwerk in Amsterdam

Beste lezer,
Wij willen dat alle metroreizigers in de toekomst makkelijk en comfortabel met de metro blijven reizen. Ook als het aantal reizigers in Amsterdam en omgeving groeit. Daarom rijden de metro's vanaf 2027 op de meeste trajecten vaker. Om dit voor elkaar te krijgen verandert het metronetwerk. Dit kan gevolgen hebben voor uw personeel. En ook voor andere mensen die van en naar uw organisatie reizen.

Vier opties voor een nieuw metronetwerk.
Er zijn vier opties uitgewerkt om het metronetwerk aan te passen. In alle vier de opties gaan er meer metro's rijden. De vier opties verschillen onderling in de route van de metrolijnen of de overstap. Iedere optie zorgt voor meer betrouwbaarheid en kortere wachttijden.

Wat vindt u?
Op dit moment onderzoeken we welke suggesties reizigers zelf hebben. Wij willen ook weten wat u als organisatie vindt. De Vervoerregio Amsterdam neemt uw mening en advies mee in haar keuze voor een van de vier opties. Denk mee tijdens de online talkshow en/of een bijeenkomst.

Online talkshow:
dinsdag 8 april 12:30 - 13:30 uur
Tijdens de talkshow gaan we in op de sociale veiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid en reizigerstromen. U kunt ook vragen stellen in de chat. Zodra de link van de livestream bekend is, delen we deze op onze website. Aanmelden is niet nodig.

Bijeenkomsten
Wij horen graag uw aandachtspunten, ideeën en zorgen rondom het aanpassen van het metronetwerk.

- Woensdag 16 april van 14:00 – 16:00 uur (fysiek op ons kantoor in Amsterdam Noord)
- Donderdag 17 april van 13:00 – 15:00 uur (fysiek op locatie in Amsterdam Zuidoost)
- Dinsdag 22 april van 14:00 – 16:00 uur (online)

Meld u **hier** aan. Elke bijeenkomst heeft een maximum van 30 deelnemers. U ontvangt een bevestigingsmail met de locatie van de bijeenkomst.

Heeft u vragen, stuur ons een mail via mensenovermetro@vervoerregio.nl of kijk op onze website.

We zien u graag bij de online talkshow of bij een van de bijeenkomsten.

Met vriendelijke groet,

Alex Colthoff
Directeur programma's en projecten

Meer lezen? Ga naar vervoerregio.nl/mensenovermetro

Bijlage 3.2. Social media van de Vervoerregio



Vervoerregio Amsterdam
5.338 volgers
2 mind +

Meedenken over nieuwe metronetwerk (organisaties)
Wij nodigen organisaties graag uit om mee te denken over het nieuwe metronetwerk van Amsterdam. Want in 2027 gaan er in de regio meer metro's rijden. Dat is goed nieuws voor iedereen die reist, ook voor uw medewerkers, bezoekers en klanten. Om dit mogelijk te maken, verandert het metronetwerk op sommige trajecten. Er liggen vier opties op tafel, elk met als doel: kortere wachttijden, meer betrouwbaarheid, en een comfortabelere reis. Maar: iedere optie heeft ook impact. Daarom horen we graag uw stem als organisatie.

Aanmelden kan via de link [🔗](#)

#metronetwerk #metro #amsterdam #vervoerregio #organisaties

Het metronetwerk verandert
Vervoerregio Amsterdam

Bijlage 3.3. Artikel in nieuwsbrief Vervoerregio

Nieuwsupdate: het nieuwe metronetwerk

© 19-5-2025 15:21

De afgelopen maanden zijn alle bewonersavonden en organisatiesessies succesvol afgerond. Nu zijn we in gesprek met de bestuurders van de stadsdelen en gemeenten. In dit nieuwsbericht krijg je een update en lees je wat de volgende stappen zijn.



Hoe zat het ook alweer?

Wij willen dat alle metroreizigers makkelijk en comfortabel met de metro blijven reizen. Ook als het aantal reizigers in Amsterdam en omgeving groeit. Daarom rijden vanaf 2027 de metro's van GVB op de meeste trajecten vaker. Om dit voor elkaar te krijgen verandert er het een en ander in het metronetwerk. We hebben vier opties bedacht om het te kunnen aanpassen. De afgelopen maanden hebben we bewoners en organisaties met de campagne 'Mensen over de Metro' opgeroepen om mee te denken over deze aanpassingen.

De bijeenkomsten

Kon je niet bij één van de bijeenkomsten zijn en ben je toch nieuwsgierig naar ons verhaal en de meningen van medebewoners en organisaties? Lees dan de verslagen terug en kijk de talkshow 'De Toekomst van het Metronetwerk' terug. Deze vind je op onze website.

Wat gebeurt er nu?