

Vergaderdatum	Regioraad (09-12-2025)
Onderwerp	Keuze nieuwe metronetwerk Amsterdam
Portefeuillehouder	Melanie van der Horst
Inlichtingen	Bestuurszaken@vervoerregio.nl

Kennis te nemen van

- 1 De rapportage “Nieuw metronetwerk 2027” met daarin de uitwerking van de vier opties, de uitkomsten van het dialoogtraject en de adviezen van de RAR en GVB
- 2 De afdoening van de [moties 5](#) en [8](#) uit de Regioraadsvergadering van 14 mei 2024

En van de hieruit volgende besluiten:

- 3 De keuze van het Dagelijks bestuur voor optie 1 verbinden Gaasperplaslijn met Isolatorweg
- 4 De vaststelling van het maatregelenpakket door het dagelijks bestuur voor Amsterdam Zuidoost, Diemen en Ouder-Amstel als invulling van de aandachtspunten uit het dialoogtraject en ter ondersteuning van de gekozen optie 1.

Aanleiding

Amsterdam is een stad in beweging. De stad groeit en blijft zich ontwikkelen. Het is de beleidsambitie van de Vervoerregio om op die groei in te spelen: een groeiende stad heeft een robuust metronetwerk nodig. En dat geldt natuurlijk ook voor de regio. Hiermee maken we de ruggengraat van ons ov-systeem nog aantrekkelijker en betrouwbaarder. Aantrekkelijker voor reizigers die steeds vaker reizen vanaf andere stations dan Amsterdam CS; aantrekkelijker als alternatief voor de auto en betrouwbaarder doordat er minder metro's op hetzelfde spoor rijden. Om dit mogelijk te maken moeten er minder metrolijnen op hetzelfde spoor rijden tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Amstel (oostbuis). Dit, vanwege de veiligheidseisen en de beperkte mogelijkheid om te keren in de oostbuis. Met het aanpassen van het metronetwerk kunnen de eerder genoemde doelen bereikt worden, zonder forse investeringen in de infrastructuur in de oostbuis. Het aanpassen van een metrotunnel zoals de oostbuis is namelijk complex en kostbaar (> € 100 miljoen).

Het dagelijks bestuur heeft besloten om het metronetwerk aan te passen zodat de metro's vanaf eind 2027 vaker gaan rijden. De aanpassing van het metronetwerk raakt de hele regio. Aanpassing van het metronetwerk is in 2024 vastgelegd in het programma van eisen van de concessie Amsterdam die door de Regioraad op 14 mei 2024 is besproken. Bij de behandeling van het programma van eisen zijn twee moties ([motie 5](#) & [motie 8](#)) aangenomen door de Regioraad. Beide benadrukken het belang van een zorgvuldige voorbereiding voor de aanpassing naar een nieuw metronetwerk. Om deze reden heeft de Vervoerregio het afgelopen jaar een uitgebreid traject doorlopen om alle informatie voor de keuze voor het nieuwe metronetwerk op te halen.

Er zijn 4 opties onderzocht op inhoud en draagvlak die groei van het aantal metro's mogelijk maken binnen de bestaande infrastructuur.

De vier opties zijn:

- Optie 1 – Gaasperplaslijn verbinden met Isolatorweg en opheffen metrolijn 53
- Optie 2 – Opheffen metrolijn 54
- Optie 3 – Opheffen metrolijn 51
- Optie 4 – Omklappen route metrolijn 51 naar Gaasperplas “De verbonden stad”

Vanuit de Wet personenvervoer 2000 is het dagelijks bestuur aangewezen als de concessieverlener. Hieruit volgt de bevoegdheid om het programma van eisen vast te stellen, het jaarplan vervoer vast te stellen en dus een besluit te nemen over het nieuwe metronetwerk van de Vervoerregio Amsterdam. In deze informatienota wordt uiteengezet hoe het dagelijks bestuur tot de keuze voor het nieuwe metronetwerk is gekomen.

Essentie

1. Rapportage “Nieuw metronetwerk 2027”

Opbouw rapportage

De Vervoerregio heeft een intensief dialoogtraject met inwoners, (maatschappelijke) organisaties en raadsleden doorlopen en dit vastgelegd in een uitgebreid eindverslag. Daarnaast heeft GVB een rapportage opgesteld met technische informatie van de opties voor het nieuwe metronet. Verder zijn er adviezen ontvangen van GVB en de Reizigersadviesraad (RAR). Deze documenten zijn gebundeld in de rapportage “Nieuw metronetwerk 2027” (bijlage 1).

Naar aanleiding van de moties zijn zeven aspecten geformuleerd. Deze aspecten hebben geholpen om de opgehaalde informatie op een gestructureerde manier weer te geven in de rapportage. Deze aspecten zijn:

1. Reis- en wachttijd
2. Overstappen
3. Aantrekkelijkheid metronetwerk
4. Betrouwbaarheid metronetwerk
5. Operationele uitvoerbaarheid
6. Veiligheid
7. Financiële impact

Uitkomsten van de vier opties

Optie 1 – Gaasperplaslijn verbinden met Isolatorweg en opheffen metrolijn 53

Optie 1 levert verschillende positieve effecten op. Het gemiddelde effect op de reistijd voor alle reizigers is het grootst bij optie 1 (en 2). Daarnaast is het aantal overstappers het laagst en biedt deze optie de beste toegankelijkheid. Ook de reizigersgroei is bij optie 1 (en 2) het hoogst. Verder scoort deze optie het best op operationele uitvoerbaarheid en betrouwbaarheid, terwijl de financiële impact het laagst is. Reizigers vanuit Amsterdam West, Nieuw-West, Amstelveen en Uithoorn hoeven bovendien minder vaak over te

stappen. Reizigers vanuit Amsterdam Zuidoost, Diemen en Ouder-Amstel moeten daarentegen wel vaker overstappen. Reizigers vanuit Zuidoost en Diemen die van de Gaasperplaslijn gebruik maken zien het aantal metro's flink toenemen.

Optie 2 – Opheffen metrolijn 54

Optie 2 biedt verschillende positieve effecten. Het positieve effect op de reistijd (het gemiddelde voor alle reizigers is het grootst bij optie 2 (en 1). Ook is de reizigersgroei bij optie 2 (en 1) het grootst. Bovendien is er bij deze optie een toegankelijke overstap op hetzelfde perron op station Van der Madeweg. Reizigers vanuit Amsterdam West, Nieuw-West, Amstelveen en Uithoorn hoeven ook hier minder vaak over te stappen.

Deze optie kent ook nadelen. In verhouding moeten hier de meeste reizigers overstappen, wat een negatief effect heeft op de uitvoerbaarheid bij grote evenementen in het Arenagebied. Daarnaast is optie 2 financieel gezien het duurst op het gebied van exploitatie.

Optie 3 – Opheffen metrolijn 51

Optie 3 is het meest ideaal voor het vervoeren van grote aantallen reizigers bij grote evenementen in het Arena gebied, omdat bij deze optie vanaf station Bijlmer Arena de meeste metro's vertrekken. Daarnaast hoeven reizigers vanuit Zuidoost, Diemen en Ouder-Amstel minder vaak over te stappen. Net als bij optie 1 en 2 kunnen vertragingen en incidenten ook bij optie 3 relatief eenvoudig worden hersteld.

Optie 3 heeft verschillende nadelen. De groei in het aantal reizigers is bij optie 3 relatief laag. Bovendien is de overstap minder toegankelijk, omdat een grote groep reizigers moet overstappen naar een ander perron op station Van der Madeweg. Daarnaast heeft deze optie een negatief effect op het onderliggende OV-netwerk: tramlijn 1 zal naar verwachting zijn capaciteit overschrijden door het ontbreken van een directe verbinding tussen de West- en Zuidtak en de Oostbuis.

Optie 4 – Omklappen route metrolijn 51 naar Gaasperplas "De verbonden stad"

Bij optie 4 neemt de wachttijd het meest af ten opzichte van het huidige netwerk. Daarnaast zijn de beheer- en onderhoudskosten laag en is deze optie goed voorbereid op grote evenementen in het Arenagebied. Reizigers uit Zuidoost, Diemen en Ouder-Amstel hoeven bovendien niet over te stappen naar een andere metro.

Daartegenover staat dat de groei in het aantal reizigers bij optie 4 het laagst is. De overstap is minder toegankelijk, omdat een grote groep reizigers moet overstappen naar een ander perron op station Van der Madeweg. Bovendien zijn de incidentele kosten hoog, doordat er aanpassingen nodig zijn in het beveiligingssysteem.

Het dialoogtraject

Om draagvlak te creëren is er een uitgebreid dialoogtraject ontworpen. Hierover is de Regioraad geïnformeerd op 12 september 2024 en op 17 februari 2025. Dit traject liep van februari tot juli 2025. Hier is in 3 ronden gesproken met inwoners, vertegenwoordigers van (maatschappelijke) organisaties en (stadsdeel)raden. In totaal zijn er 7.202 enquêtes volledig ingevuld, zijn er 134 mensen bij de bewonersavonden geweest, zijn er 23 organisaties gesproken en zijn bij de 8 (stadsdeel)raadssessies meer dan 100 leden aanwezig geweest.

Uit het dialoogtraject is naar voren gekomen dat betrokkenen begrip hebben voor de keuze voor een nieuw netwerk met meer metro's, maar dat elk van de opties voor- en nadelen kent voor verschillende doelgroepen. De keuze voor het nieuwe netwerk raakt aan belangrijke maatschappelijke thema's en aan belangen die voor ieder gebied binnen de Vervoerregio weer anders zijn.

Bij optie 1 en 2 is er een overstap op Van der Madeweg op hetzelfde perron. Hoewel dit als fijner wordt ervaren dan overstappen naar een ander perron zijn er zorgen rond de sociale veiligheid, toekomstbestendigheid en de inrichting van station Van der Madeweg. Bij optie 1 zijn er ook zorgen gedeeld vanuit het VUmc, aangezien veel medewerkers en patiënten reizen tussen de twee ziekenhuizen met de metro en er dan overgestapt moet worden. Hiernaast zijn er twijfels of één lijn richting Gein genoeg is voor de reizigersgroei. In Zuidoost is ook aangegeven dat de afhankelijkheid van de metro heel groot is, omdat de afstanden tot voorzieningen groter zijn en het centrum van Amsterdam verder weg ligt. Hierdoor valt de keuze voor het wegvallen van een directe verbinding zwaar.

Bij optie 3 en 4 is er een overstap op Van der Madeweg naar een ander perron. Er zijn daarom grote zorgen geuit over de verminderde toegankelijkheid van deze overstap. Ook zien bewoners de extra reistijd variërend van 5,5 tot 7 minuten als zeer nadelig. Bij beide opties wordt een eerder gedane bestuurlijke toezegging niet nagekomen om Spaklerweg en Overamstel direct verbonden te houden. Deze toezegging is gedaan, als voorwaarde voor de ombouw Amstelveenlijn. Bij optie 3 zijn er ook grote zorgen over te weinig capaciteit op de metrolijn tussen Isolatorweg en Amsterdam Zuid en de toenemende drukte op tramlijn 1 als gevolg hiervan.

Advies GVB

Volgens GVB biedt optie 1 de beste balans tussen het belang van de reiziger, technische uitvoerbaarheid en kostenbeersing. Ook sluit deze optie goed aan op de ambities uit het Programma van Eisen. Optie 1 maakt het mogelijk om het materieel efficiënt in te zetten, waardoor de kosten beheersbaar blijven.

Advies reizigers advies raad (RAR)

De RAR vindt frequentieverhoging op dit moment niet noodzakelijk. Daarom adviseert de RAR om het metronetwerk niet te veranderen, omdat er nu geen capaciteitsprobleem is. De RAR ziet echter wel dat dit op langere termijn nodig kan zijn. Als het dagelijks bestuur besluit om het metronetwerk aan te passen dan adviseert de RAR optie 1 te kiezen. Deze heeft de minste negatieve gevolgen op onder andere de toegankelijkheid.

2. De keuze

Het dagelijks bestuur vindt het belangrijk dat het metronetwerk groeit. Niet alleen om aan te sluiten op de groei van de stad en regio, maar ook uit sociaal maatschappelijke overwegingen. Meer metro's betekent minder lang wachten op de metrostations. Dit maakt reizen met de metro laagdrempeliger en comfortabeler, omdat reizigers minder lang hoeven te wachten op de volgende metro.

Vanuit het geheel gezien heeft het dagelijks bestuur gekozen voor optie 1 voor het nieuwe metronetwerk 2027. Deze optie kent grote voordelen en relatief gezien de minste nadelen. De voordelen zitten in het goed verdelen van capaciteit over het netwerk (meer metro's rijden waar veel mensen reizen), financiële impact, toegankelijkheid en reis- en wachttijd. Reizigers uit Zuidoost en Diemen die gebruik maken van de Gaasperplaslijn zien het aantal metro's aanzienlijk groeien. Dit geldt ook voor metroreizigers uit Amstelveen, Zuid, Nieuw-West en West.

Door de overstap op station Van der Madeweg worden de nadelen vooral ervaren in Amsterdam Zuidoost, Diemen en Ouder-Amstel. Hiervoor is een maatregelenpakket ontwikkeld zodat de combinatie van de nieuwe lijnvoering en de aanvullende maatregelen samen zorgen voor de gewenste groei en een goede inpassing van het metronet in de stad en de regio.



Figuur 1 – Nieuwe metronetwerk van Amsterdam vanaf 2027 – Spitsfrequenties

3. Maatregelenpakket

Het dialoogtraject heeft onderstreept dat de keuze voor het nieuwe netwerk niet alleen voordelen voor reizigers heeft. Voor een aantal reizigers, die met het nieuwe netwerk hun rechtstreekse verbinding verliezen en moeten overstappen, is het negatieve effect aanzienlijk. Om dit negatieve effect te verzachten en recht te doen aan de uitkomsten van het dialoogtraject is er een maatregelenpakket opgesteld.

De maatregelen in dit pakket geven invulling aan sociale veiligheid, verbeteren van de overstap, het verbeteren van het onderliggend OV netwerk en dragen bij aan sociaal maatschappelijke initiatieven. Het pakket bestaat uit maatregelen die al in gang zijn gezet, maatregelen die er spoedig aankomen en nieuwe maatregelen. De belangrijkste maatregelen zijn:

1. Uitgebreide aanpak verbeteren station Van der Madeweg

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

2. Eerste stap uitbreiding bedieningsuren metro

- a. We streven ernaar om alle metro's op vrijdag- en zaterdagavond één uur langer door te laten rijden bij invoering van het nieuwe metronetwerk in december 2027. Dit is

aanvullend op de pilot uitbreiding bedieningsuren metro, om verdere uitbreiding van de bedieningsuren te onderzoeken.

3. Fysieke maatregelen sociale veiligheid

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

4. Sociaal maatschappelijke mobiliteitsinitiatieven

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

5. Uitbreiden busnetwerk Zuidoost

- a. Groei binnen de concessie Amsterdam wordt de komende jaren met prioriteit ingezet in het busnetwerk van Zuidoost.

6. Onderzoek verlengen tramlijn 19

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

Vervolg

Implementatie van het nieuwe metronetwerk

GVB krijgt de opdracht om het nieuwe metronetwerk te implementeren. Het nieuwe metronetwerk wordt opgenomen in het Jaarplan 2028. Daarmee gaat de metro vanaf december 2027 volgens het nieuwe netwerk rijden.

Uitvoeren maatregelenpakket

De kosten van de maatregelen bedragen naar verwachting tussen de € 20 en € 30 miljoen euro. In de implementatiefase worden de inschattingen van de kosten aangescherpt. De maatregelen worden gedekt vanuit het uitvoeringsprogramma mobiliteit (UPM) en worden zoveel mogelijk ondergebracht in bestaande projecten en programma's van de Vervoerregio, de betrokken gemeenten en GVB. De Vervoerregio zal de uitvoering van het pakket centraal coördineren.

Communicatie

Op de website [mensen over metro](#) is alle informatie over de keuze voor het nieuwe metronetwerk te vinden. Deze informatie is ook met alle direct betrokken gemeenten gedeeld

Hiernaast zullen reizigers tijdig geïnformeerd worden over het moment dat het nieuwe metronetwerk wordt ingevoerd. GVB en de Vervoerregio werken hierin samen om zoveel mogelijk reizigers te bereiken.

Meegezonden stukken/bijlagen

- 1 Bijlage 1: Rapportage nieuw metronetwerk 2027
- 2 Bijlage 2: Mensen over metro rapportage
- 3 Bijlage 3: Advies GVB

- 4 Bijlage 4: Advies RAR
- 5 Bijlage 5: Maatregelenpakket Diemen, Ouder-Amstel en Zuidoost
- 6 Bijlage 6: Afdoeningsbrief motie 5 en 8

Opvraagbare stukken:

- 7 Advies ROVER ontvlechting
- 8 Gespreksverslagen dialoogsessies – ook te vinden op deze [site](#)