

De metro vaker laten rijden

Doelen waaraan de metro vaker laten rijden bijdraagt:

Aantrekkelijk ov-systeem:

- Snelle lijnen die vaak en van vroeg tot laat rijden (HOV-lijnen) en die een alternatief zijn voor de auto

Ov-systeem passend bij haar omgeving:

- Faciliteren van groei in het openbaar vervoer in naoorlogse wijken

Context

De metro in Amsterdam behoort tot de ruggengraat van het ov-netwerk in Amsterdam. Dagelijks maken vele reizigers gebruik van dit netwerk, bijvoorbeeld voor hun woon-werkverkeer. In de toekomst zal het aantal reizigers in het ov toenemen met zo'n 40%. Dat betekent dat naast station Amsterdam Centraal, andere stations in Amsterdam zoals Zuid, Bijlmer Arena, Amstel en Sloterdijk belangrijker worden, omdat het anders te druk wordt op Amsterdam Centraal. Het betekent ook dat de metro nog meer reizigers moet vervoeren.

In het huidige netwerk rijden de metrolijnen M51, M53 en M54 ieder 6x per uur; dit kan maximaal 7x per uur worden vanwege de veiligheidseisen en de infrastructuur in de Oostbuis. Dit is omdat deze metro's vervlochten zijn en allemaal over hetzelfde spoor door de tunnel rijden tussen het Amstelstation en Amsterdam CS (de Oostbuis). Door de metro te ontvlechten (dus minder lijnen over hetzelfde stuk spoor te laten rijden) kunnen de metro's op elke lijn vaker rijden en kunnen er dus meer reizigers vervoerd worden.

Een aantal feiten en cijfers op een rijtje:

Huidige beperkingen

- Het metronetwerk heeft een aantal knelpunten: op bepaalde eindpunten kan er niet met meerdere metrolijnen gekeerd worden en de Oostbuis heeft vanwege veiligheidsredenen een maximaal aantal metro's dat per uur door de tunnel heen mag rijden.
- Met drie metrolijnen is het maximum aantal ritten per lijn door de Oostbuis 7x per uur.
- Met twee metrolijnen is het maximum aantal ritten per lijn door de Oostbuis 10x per uur.
- Bij een vervlochten netwerk (waar metro's parallel aan elkaar rijden) betekent een storing op de ene lijn automatisch een verstoring voor de andere lijnen die daar rijden.

Voordelen ontvlechten metronetwerk

- De komende 11 jaar komen er veel extra inwoners en reizigers bij in Amsterdam en de regio.
- Metro's die vaak rijden kunnen de grote aantallen reizigers snel en prettig vervoeren, en helpen de reizigers soepel te spreiden over de stad naar alle grote stations.
- Een vaak rijdende metro biedt daarmee een aantrekkelijk alternatief voor de auto.
- Als alle metro's minimaal 8x per uur gaan rijden betekent dat voor 70% van de reizigers dat de metro vaker gaat (zonder de Noord/Zuidlijn mee te rekenen). Voor het merendeel van de overige reizigers blijft het aantal ritten gelijk.
- Als alle metro's minimaal 10x per uur gaan rijden betekent dat voor 90% van de reizigers dat de metro vaker gaat (zonder de Noord/Zuidlijn mee te rekenen).

Afweging toekomstig metronetwerk

- Er zijn in theorie drie opties om te ontvlechten: lijn 53 koppelen aan lijn 50, lijn 54 schrappen of lijn 51 schrappen. Onderaan deze infosheet staat figuren hoe die drie opties er uit zien en hoe vaak de metro dan kan rijden.
- In het verleden zijn er meerdere plannen geweest voor het ontvlechten van de metro. Een van die plannen was een pendelmetro tussen Gaasperplas en van der Madeweg. In het huidige PvE

is dit niet mogelijk, omdat de metro minimaal moet rijden tot aan 1 van de 5 grote stations (Amstel, Bijlmer, Zuid, Sloterdijk of CS)

- Bij elke vorm van ontvlechting komt er een overstap op Van der Madeweg. Bij de opties van lijn 53 en 54 is deze overstap “cross-platform” (van de ene kant naar de andere kant van het perron). Bij de optie van lijn 51 is de overstap via een loopbrug of lift.
- Bij het besluit om de sneltram naar Amstelveen om te bouwen naar een tram is afgesproken dat er altijd een metro tussen Amsterdam Zuid en Amsterdam Amstel zal rijden (de Amstelboog).

Zienswijze en binnengekomen adviezen

Actieve Ouderen, Rover, Stadsdeel Zuidoost, Gemeente Diemen: Zorg dat veel reizigers directe verbinding met binnenstad verliezen

Clientenbelang: Overstap op van der Madeweg is minder toegankelijk

Regioraadslid Asruf: kijk of de Oostbuis aangepast kan worden zodat er meer metro's doorheen kunnen rijden

Regioraadslid Asruf: Lijn M51 opheffen in plaats van ontvlechtingsopties lijn 53 or 54

Adviescommissie gemeente Amsterdam: Ontvlecht nog niet direct bij start van de nieuwe concessie, maar neem twee jaar tijd voor een zorgvuldig participatie- en besluitvormingstraject over welke optie het wordt en een zorgvuldige implementatie door GVB.

Standpunt Vervoerregio

Het vaker laten rijden van de metro in Amsterdam past goed bij ontwikkelingen die Amsterdam in de komende 11 jaar doormaakt. Er komen veel extra reizigers en inwoners bij. Metro's die vaak rijden kunnen die extra reizigers prettig vervoeren, soepel spreiden over de stad naar de grote stations en zorgen voor een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Overstappen

We begrijpen dat overstappen niet prettig is voor reizigers, en zelfs een uitdaging kan vormen voor groepen reizigers met een mobiliteitsbeperking. Toch wegen de nadelen van een extra overstap niet op tegen de voordelen van een vaker rijdende metro voor de hele stad. Om de overstap zo comfortabel mogelijk te maken hebben we goed gekeken naar de plek waar overgestapt moet worden. Station van der Madeweg is de meest geschikte plek omdat alleen het perron over gestoken moet worden. Dus dat betekent een overstap die gelijkvloers (geen trappen of liften) en overdekt is. Daarnaast hebben we de eis in het Programma van Eisen (PvE) opgenomen dat in de rustige uren de metro's altijd tegelijkertijd bij het perron stoppen, zodat reizigers zonder reistijdverlies kunnen overstappen en doorreizen. Zo maken we de overstap zo soepel mogelijk voor reizigers. Voor meer informatie zie de infosheet 'comfortabel overstappen'.

Oostbuis

Om meer metro's door de Oostbuis te laten rijden en toch te voldoen aan de veiligheidseisen moeten er extra vluchtwegen in de tunnel aangelegd worden. Dit is duur (kosten zijn honderden miljoenen), de aanleg kost veel tijd en geeft veel hinder (minder metro's vanwege werkzaamheden). Tevens zijn de werkzaamheden niet klaar binnen 11 jaar. Daarnaast kunnen er maximaal 24 metro's keren op Centraal Station. Dus tegelijkertijd met het aanleggen van de vluchtwegen moet er extra infrastructuur bij Amsterdam CS aangelegd worden om meer metro's te laten keren. Dit kost ook honderden miljoenen en is niet binnen 11 jaar klaar. Het algeheel verlagen van de veiligheidseisen mag niet vanwege het 'stand still principe' (het systeem mag niet onveiliger worden). Dit alles bij elkaar maakt het aanpassen van de Oostbuis geen reële optie voor het vaker laten rijden van de metro en toch een vervlochten netwerk te hebben.

Metro 51 niet meer laten rijden

Tot maart 2019 reed lijn 51 van Amsterdam CS naar Amstelveen Westwijk. Bij de besluitvorming om de Amstelveenlijn om te bouwen naar een “gewone” tramlijn, is afgesproken dat er altijd een metro zal blijven rijden via de Amstelboog, dus tussen stations Zuid en Amstel. Dit, om te voorkomen dat reizigers uit het zuiden van de Vervoerregio naast de overstap op Station Zuid nog een extra overstap zouden hebben wanneer zij in het oostelijk deel van het centrum / de stad moeten zijn. Die afspraak opzeggen heeft grote nadelen, want metro 51 heeft een belangrijke rol in het metronetwerk van Amsterdam. Als deze metro niet meer rijdt wordt het te druk in de metro op lijn 50. Deze zou dan 10x per uur kunnen rijden langs het westen van Amsterdam (ter illustratie: 50 en 51 rijden nu samen 12x per uur langs het westen van Amsterdam). Om de reizigersgroei in de toekomst aan te kunnen is het juist belangrijk dat metro 50 en 51 vaker gaan rijden, in plaats van dat een lijn verdwijnt. De Westtak van het metronetwerk is namelijk nu al het drukste deel van het metronetwerk.

Veel reizigers kiezen metro 51 om van het westen naar het oosten te reizen in de stad en andersom. Als metro 51 niet meer rijdt, ontstaat er extra drukte in voertuigen met minder capaciteit, zoals de toch al drukke bussen en trams in de binnenstad, terwijl we dit juist willen voorkomen (zie infosheet “verschillende soorten ov in de binnenstad”).

Het afschaffen van metro 51 geeft veel meer nadelen dan voordelen voor de reizigers en voor heel Amsterdam. Deze optie laat het metronetwerk niet meegroeien met het aantal reizigers en inwoners en zorgt voor extra drukte in de binnenstad. Daarom wordt in het PvE voorgesteld deze lijn in ieder geval te behouden, en voor de andere opties een gedegen participatie- en consultatietraject te starten.

Zorgvuldig proces met betrokken partijen

Het aantal reizigers en inwoners in Amsterdam groeit in de komende 11 jaar. Daarnaast zijn er meerdere mogelijkheden om te ontvlechten. Dat vraagt om een zorgvuldige afweging van de voor en nadelen en het betrekken van inwoners en belanghebbenden bij deze keuze. Daarom nemen we het advies van de adviescommissie Amsterdam over om het moment van het vaker laten rijden van de metro's pas in 2027 in te laten gaan.

Aanpassing: vanaf 2027 vaker de metro laten rijden

Op basis van de zienswijzen en adviezen vragen we GVB pas met de start van 2027 de metro minimaal 8x per uur te rijden. GVB heeft dan zo'n 8 maanden de tijd (oktober 2024 tot mei 2025) om inwoners en belanghebbenden goed te betrekken in de keuze tussen de twee manieren om te ontvlechten. Dan kan er een zorgvuldig afgewogen keuze gemaakt worden. Daarbij vragen we GVB om de twee manieren van ontvlechten naast elkaar te leggen en te kijken wat het effect is op:

- De reiziger
- De bereikbaarheid
- De veiligheid
- De betrouwbaarheid

Na het maken van de keuze heeft GVB nog ruim de tijd (juni 2025 – december 2026) om alle reisinformatie, dienstregeling, roosters, enzovoorts aan te passen. Vanaf de dienstregeling 2027 rijden alle metrolijnen in Amsterdam dan minimaal 8x per uur.

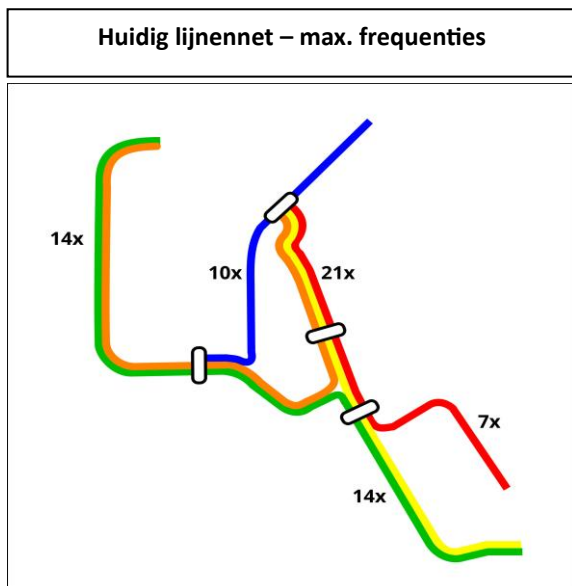
Bijlage: plaatjes van hoe vaak de metro maximaal kan rijden met bepaalde routes.

Figuur 1: Hoe vaak de metro per uur kan rijden met de huidige lijnvoering op de metro

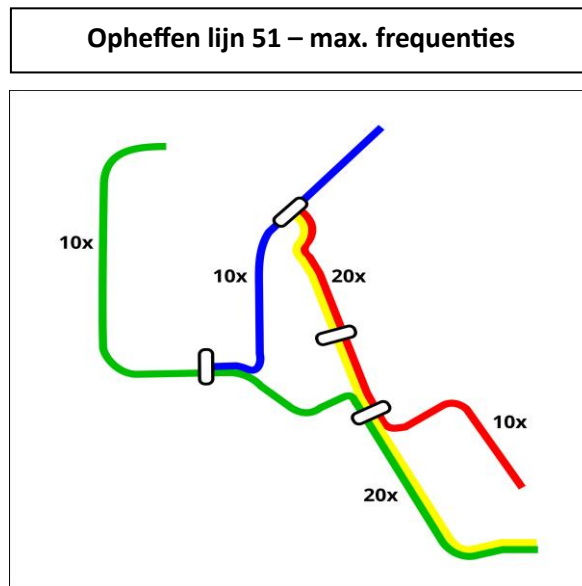
Figuur 2: Hoe vaak de metro per uur kan rijden als metro 51 niet meer rijdt. Te zien is dat metro 50 (groen) minder vaak kan rijden dan dat de metro nu rijdt. Het wordt dan te druk in metro 50.

Figuur 3: Hoe vaak de metro per uur kan rijden als metro 53 en 50 aan elkaar gekoppeld worden.

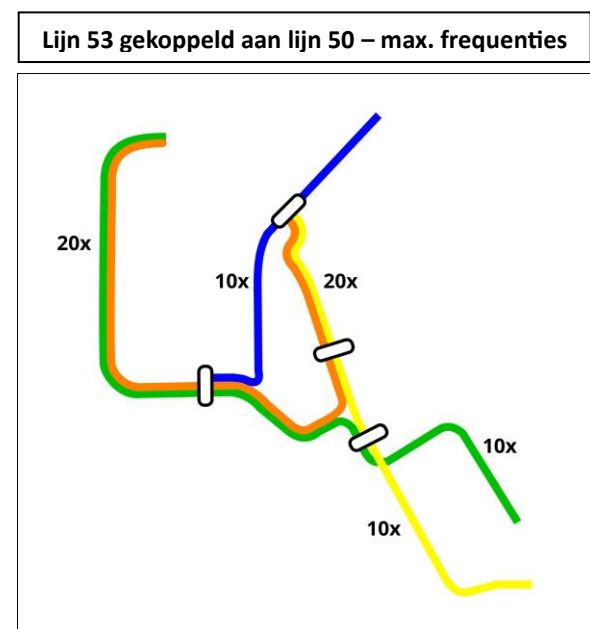
Figuur 4: Hoe vaak de metro per uur kan rijden als metro 54 niet meer rijdt.



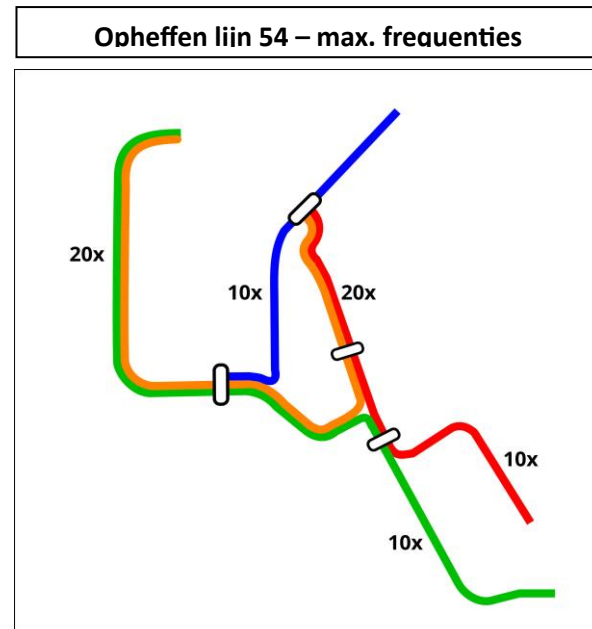
Figuur 1



Figuur 2



Figuur 3



Figuur 4