Reizigers Advies Raad voor de Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

T 020 527 37 00
E rar@vervoerregio.nl
W www.rar-vervoerregio.nl

Aan: Leden van het Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam

Datum 22 juni 2026
Uw kenmerk 20260622-1
Ons kenmerk

Onderwerp RAR advies lijnaanduiding metro

Geachte leden van het DB van de Vervoerregio Amsterdam,

De Reizigers Advies Raad (RAR) heeft kennisgenomen van de adviesaanvraag van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de bijbehorende rapporten over de lijnaanduiding van de metro na de ontvlechting.

De RAR adviseert om:

1. de metrolijnen niet om te nummeren. Na ontvlechting worden de lijnen 50 en 53 gecombineerd. Die lijn zou dan het nummer 53 kunnen krijgen.
2. de kosten van de ontvlechting en communicatie ten laste te brengen van de middelen van de VRA en niet ten laste van de exploitatiemiddelen van tram, bus en metro.
3. de uit te sparen kosten voor de omnummering te benutten voor het versneld uitvoeren van het programma voor het beter toegankelijk maken van tramhaltes.

Toelichting:
Kennelijk speelt dit voornemen al langere tijd en is het merkwaardig dat de RAR nu ineens in allerijl advies moet uitbrengen, los van de gebruikelijk advisering over het Ontwikkelplan GVB en de jaarlijkse Vervoerplannen, alsook dat deze stukken vertrouwelijk zijn. Waarom is dit stuk niet openbaar?

De RAR valt een aantal zaken op. Allereerst vindt volgens de onderzoeken een grote meerderheid van de gebruikers de huidige aanduiding niet moeilijk of verwarrend en scoort die beter dan de alternatieven. De voorgestelde optie heeft ook nog het hoogste percentage respondenten die deze optie niet duidelijk vinden. Ook de RAR kan zich voorstellen dat dezelfde nummers voor tramlijnen en de metro verwarrend kan zijn. De optie met letteraanduiding wordt in het GVB-rapport om technische redenen afgewezen, dus waarom die nog voorgelegd aan de RAR?

De motivatie voor de verandering roept ook vragen op. Van steden, waar metrolijnen zijn aangeduid met een letter M of U (in Duitsland) en een laag cijfer, wordt beweerd dat dit beter te onthouden valt en niet of weinig tot verwarring leidt met gelijk genummerde tram- en buslijnen. Echter daar zijn de metrolijnen van begin af aan zo aangeduid. De mensen weten niet beter. Bovendien worden in een aantal steden gelijk genummerde tramlijnen nog eens extra van een T voor het cijfer voorzien. Dat zal ook een reden hebben.

Voorts is in het onderzoek gevraagd naar een aanpassing door de 5 in het lijncijfer weg te laten en te vervangen door het symbool M met het resterende enkelvoudig nummer. Dat is aan de respondenten voorgelegd en wordt in het onderzoeksrapport ook zo als advies geformuleerd. Echter het VRA-voorstel gaat uit van een andere nummering, die niet voorgelegd is en die de RAR ook niet logisch overkomt. De VRA stelt namelijk voor om respectievelijk de lijnen 51, 52, 50/53 en 54 om te nummeren in M4, M1, M3 en M2, in plaats van M1, M2, M3 en M4.

Het GVB merkt op dat de aanzienlijke kosten verbonden aan deze omnummering niet ten laste moeten komen van de exploitatie, maar apart gefinancierd zouden moeten worden door de VRA. De RAR is het eens met het GVB, dat de exploitatie niet belast moet worden met extra kosten. Deze kosten kunnen echter grotendeels vermeden worden door de nummers te laten zoals ze nu zijn. De nieuwe gecombineerde lijn 50/53 zou dan het nummer 53 kunnen krijgen. Als de VRA deze middelen niet heeft, dan ontgaat de RAR de zin van de adviesaanvraag. Als de VRA deze middelen wel heeft, kunnen die naar de mening van de RAR beter benut worden voor een tastbaar resultaat, in plaats van een kosmetische operatie. De RAR pleit dan voor het toekennen van extra middelen voor het versneld toegankelijk maken van tramhaltes.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter