Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Concept actualisatie 2025 van het programma "Mobiliteitsplan Zuidoostflank"
Portefeuille:	Verkeer & Vervoer
Directie:	Verkeer & Openbare Ruimte
Datum behandeling staf WH	28-10-2025
Datum adviesaanvraag:	01-11-2015
Deadline ontvangst advies:	06-01-2026
Advies mailen naar:	k.veenker@amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:	1. concept Actualisatie Mobiliteitsplan Zuidoostflank 2025 2. Participatieplan Actualisatie Mobiliteitsplan Zuidoostflank 2025
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	ja, met programmamanager Fysiek Zuidoost

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Zuidoost
Procesbegeleider:	V.Sinester
Datum weekstart/staf:	17 november 2025
Datum stadsdeelcommissie:	25 november /9 december 2025
Datum dagelijks bestuur:	16 december 2025
Registratienr. (optioneel):	…

Over gevraagde adviezen: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betrekt college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

Adviesvraag college

Formuleer hier de vraag aan het dagelijks bestuur

Voor u ligt de actualisatie van het programma "Mobiliteitsplan Zuidoostflank" (ofwel MPZOF). De Zuidoostflank beslaat het stadsdeel Zuidoost, Duivendrecht-west (gemeente Ouder-Amstel) en de Omval (stadsdeel Oost). Sinds de vaststelling van het originele MPZOF in 2021 zijn er nieuwe ontwikkelingen en inzichten ontstaan, waardoor het tijd is voor een actualisatie. Deze is in concept gereed en wordt ter advisering aan stadsdeel Zuidoost voorgelegd om de gebiedsgerichte kennis te borgen, waarna het bij het college wordt voorgelegd ter vaststelling. Wij vragen u om advies op de inhoudelijke aanpassing van de maatregelen.

Achtergrond: Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank (2021)
Binnen de Zuidoostflank komen er tot 2040 circa 52.000 woningen en 1 miljoen m2 kantoorruimte bij. Daarmee behoort deze ontwikkeling tot een van de grootste in het oplossen van de woonbehoefte in Nederland. Dit gaat samen met een enorme reizigersgroei van bewoners, werknemers en bezoekers (denk aan evenementen of de OBA). En dat in een gebied met een grote afstand tot de centrale stad, minder fietsbereidheid en vervoersarmoede.

Het originele MPZOF is in 2021 vastgesteld ter ondersteuning van deze groei en werkt aan het op orde en in balans houden van de bereikbaarheid van de Zuidoostflank. In dit plan staan de 92 maatregelen en de investeringen die tot en met 2040 nodig zijn om dat doel te realiseren centraal. Hierbij ligt de focus op 4 pijlers; Fiets, Openbaar Vervoer, Auto en Gedrag.

Aanleiding: De actualisatie van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank (2025)
Sinds 2021 zijn er nieuwe inzichten en ontwikkelingen ontstaan. Denk hierbij aan:

- Een nieuwe koers, met een focus op de balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en (sociale) veiligheid;
- Nieuwe afwegingskaders, zoals Amsterdam Maakt Ruimte (2023) en het Masterplan Zuidoost (2021);
- Nieuwe prognoses, zoals uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) en de laatste woningbouwcijfers;
- En nieuwe sturingsmiddelen, zoals de Rijksbijdrage.

Naar aanleiding van deze ontwikkelingen is het maatregelenpakket uit 2021 geactualiseerd. Uitgangspunt blijft het oorspronkelijke maatregelenpakket, maar dan vanuit een integrale aanpak. In de volgende paragrafen lichten wij de aanpassingen stuk voor stuk toe.

Deze actualisatie is tegelijkertijd ook een voortgangsrapportage over de afgelopen 4 jaar. Het laat zien welke maatregelen afgerond zijn, momenteel in uitvoering zijn, gepland staan op de langere termijn, nieuwe zijn toegevoegd of geschrapt zijn. Over dit onderdeel hoeft u geen advies te geven. U kunt het rustig nalezen in de bijlage 'Concept Actualisatie Mobiliteitsplan 2025'.

De koersverbreding en de aanscherping van doelen
In het originele MPZOF 2021 werd en wordt uitgegaan van 3 stedelijke ambities:

1. Duurzame mobiliteit: stimuleren van duurzame manieren van verplaatsen en zo bijdragen aan stedelijke klimaatambities;
2. Stedelijke verbinding: zorgen voor goede verbindingen met de rest van de stad en de regio;
3. Gezonde mobiliteit wordt gestimuleerd: bevorderen van gezonde en actieve manieren van verplaatsen.

Daar wordt in de actualisatie nog een vierde aan toegevoegd;

4. Veiligheid en inclusiviteit: verbeteren van verkeersveiligheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid voor iedereen.

Dit volgt uit de ambitie om te ontwerpen vanuit het perspectief van de meest kwetsbaren: kinderen, ouderen, vrouwen en mensen met een handicap. Ontoegankelijkheid en (sociale) onveiligheid mogen geen reden zijn om de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit te mijden. Dit inclusieve perspectief vormt het uitgangspunt voor alle projecten.

Het opstellen van resultaten
Bovenstaande ambities vragen om een samenhangend pakket aan maatregelen. In de actualisatie is de volgorde van aanpak gebaseerd op het STOMP-principe; eerst kijken naar de voetganger (Stappen), dan de fiets (trappen), het openbaar vervoer (Ov), slimme mobiliteit (Mobility as a service), en pas op het laatst naar de (Privé-)auto. Hierbij wordt

de voetganger niet los benoemd, maar integraal opgepakt binnen de opgestelde maatregelen. Binnen de actualisatie worden de maatregelen onderverdeeld in 4 thema's:

- Fiets (F);
- Openbaar vervoer (O);
- Gedragsverandering en Slimme Mobiliteit (G);
- Andere maatregelen (A).

De maatregelen zijn gekoppeld aan deze thema's. Met de toekenning van een Rijksbijdrage aan specifieke maatregelen, is urgentie ontstaan voor het realiseren van 4 concrete resultaten, ook wel projectpijlers genoemd;

- Station Amsterdam Bijlmer ArenA als centraal knooppunt dat Zuidoost verbindt met heel Nederland;
- Opgeknapte metro- en treinstations die Zuidoost volledig verbinden met de rest van Amsterdam;
- Een geoptimaliseerd fietsnetwerk voor een goede en veilige bereikbaarheid vanuit alle richtingen;
- De s111 als levendige stadslaan: bereikbaar, leefbaar en veilig voor iedereen.

Het maatregelen pakket is geactualiseerd om deze deelresultaten te behalen en toe te werken naar een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem voor alle huidige en toekomstige gebruikers.

Vervallen maatregelen uit het oude pakket

Alvorens de maatregelen te actualiseren is bekeken of ze al lopen, eerst nog verder uitgewerkt moeten worden, afgerond of geschrapt zijn. De afgeronde maatregelen en hun uitkomsten zijn terug te vinden in de concept actualisatie. Hieronder staan de geschrapte maatregelen en de hierbij behorende onderbouwing opgesomd.

F4 Fietsverbinding Geerdinkhofpad S113

Voorgesteld wordt om de fietsverbinding Geerdinkhofpad (F4) te laten vervallen. De ontwerpen die zijn gemaakt hebben ingrijpende gevolgen, zoals grensaanpassingen door middel van grondaankoop of grondruil. Dit brengt een onevenredige investering met zich mee ten opzichte van wat het oplevert. Daarbovenop is er geen consensus tussen V&OR, het stadsdeel en de omwonenden over deze maatregel en de oplossingsrichtingen.

F5 Afsluiten tunnel Overzichtsweg & realiseren fietsstraat

Vanuit gebiedsontwikkeling gezien is de huidige situatie prima en is er geen reden om de Overzichtsweg af te sluiten. De Overzichtsweg moet daarnaast open blijven voor auto's bij een eventuele verkeerscirculatie in het centrum (afsluiten Berlagebrug voor auto's). Vanuit G&O wordt in de onderdoorgang Overzichtsweg wel het fietspad verbreed door de looproute te verplaatsen naar de Weespertrekvaart (om daar het spoor onder door te gaan). Afsluiten van de Overzichtsweg voor auto's is dus niet aan de orde.

F6 Fietsoversteek Treublaan (fietsbrug)

Dit gaat over een brug over de Treublaan naast het spoor. Met de verkeersfilter op de Berlagebrug wordt het rustiger, en het bestaande gelijkvloerse kruispunt is aangepakt waarmee een verbetering voor de fietser is gerealiseerd. Als gevolg van de hierboven beschreven ontwikkelingen, maar wellicht ook los daarvan, is de voorgestelde brug onrealistisch.

Inhoudelijke aanpassingen in het nieuwe maatregelenpakket

Het oude maatregelenpakket is tegen het licht gehouden in het kader van handzaamheid en inhoud. In veel gevallen zijn maatregelen samengevoegd om integraliteit te borgen en het maatregelenpakket behapbaar te maken. Dit heeft geleid tot een opnieuw ingedeeld pakket van 22 maatregelen. Waar nodig zijn deze maatregelen aangepast naar huidige inzichten. Hieronder volgen de inhoudelijke aanpassingen aan de maatregelen en de overkoepelende projectpijlers die reeds zijn opgestart.

F1a Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank: het verkennen ven de meest belangrijke lange fietsroutes (projectpijler)

Maatregel F1a is het resultaat van het bundelen van voormalig maatregelen F8 t/m F10, F13 t/m F19 en F21. Binnen F1a is besloten om in plaats van losse infrastructurele projecten, juist integrale stedelijke en regionale fietsverbindingen op te nemen. Voor deze routes zijn knelpunten als logisch verloop, ontbrekende schakels en lastige kruispunten in kaart gebracht. De inhoud van deze routes is belegd bij het project 'Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank' van Directie

Verkeer & Openbare Ruimte. Dit project legt de keuzes voor de routes en de uitwerking hiervan vast middels een eigen participatie- advies- en besluitvormingstraject. Naar verwachting vindt dit midden 2026 plaats.

F1b Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank: Onderzoek naar de sociale veiligheid van voet-, fiets- en OV-onderdoorgangen (projectpijler)
Maatregel F1b is een nieuw opgestelde maatregel binnen het MPZOF, gebaseerd op voormalig maatregel F20. De gemeente Amsterdam is zich bewust geworden van het ontbreken van het vrouwelijk perspectief in de openbare ruimte. Dit uit zich onder andere in een onprettige ervaringen in de onderdoorgangen. Deze worden als sociaal onveilig beschouwd, overdag en zeker in de avonduren. Het MPZOF wil voorkomen dat lopen, fietsen en gebruik van het openbaar vervoer om deze reden gemeden worden. Daarom is in 2025, naar aanleiding van het belevingsonderzoek onderdoorgangen, een menukaart opgesteld met ontwerpprincipes voor Zuidoost. In de nabije toekomst wordt een pilot bij 3 onderdoorgangen aan het Bullewijkpad gestart om verschillende verlichtingsprincipes op en rond onderdoorgangen te testen. Deze pilot valt ook binnen het project 'Optimalisatie Fietsnetwerk Zuidoostflank'.

O1 Integrale opgave Station Amsterdam Bijlmer Arena (projectpijler)
In de integrale opgave Station Bijlmer Arena zijn de voormalige maatregelen O8, O9 & O10 samengevoegd. De verdubbeling van het aantal inwoners en de enorme groei van het aantal arbeidsplaatsen, gecombineerd met de toename van bezoekers aan evenementen en winkelcentrum Amsterdamse Poort, vragen om een verbetering van de capaciteit en de kwaliteit van station Amsterdam Bijlmer ArenA. Deze opgave wordt als één project opgepakt onder de naam Stationsgebied Amsterdam Bijlmer ArenA (SABA). En bestaat uit 3 onderdelen:

- OV1A Uitbreiding regionaal busstation
- OV1B Uitbreiding capaciteit inpandig OV-fietsparkeren: Het plan Openbare Ruimte en de toename van fietsers vragen om een uitbreiding van het inpandige fietsparkeren naar 3500 plekken in 2040. De OV-fietsenstalling wordt in 2027 door ProRail en de NS, los van SABA, uitgebreid van ongeveer 250 naar 1500 plekken (zie ook F2). Daarnaast wordt door het project SABA het OV-fietsparkeren naar verwachting in 2050 verder uitgebreid naar 5500 plekken.
- OV1C Extra opgang naar trein- en metroperrons

De inhoud van het project SABA is belegd bij directie Verkeer & Openbare Ruimte. Dit project legt de keuzes voor de verbetering van station Bijlmer Arena vast middels een eigen participatie-, advies- en besluitvormingstraject.

O2 Aanpak Metro & Treinstations (projectpijler)
Het analyseren en verbeteren van de Metro- & Treinstations (AMTS) van de Zuidoostflank is samengevoegd binnen de nieuwe maatregel O2 'Aanpak metro- en treinstations'. De voormalige maatregelen OV 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18 en 19 en de fietsmaatregelen F22 en F23 uit 2021 zijn onderdeel geworden van AMTS. Tevens heeft een scopeverbreding plaatsgevonden naar alle stations, door het toevoegen van stations Reigersbos, Gein, Venserpolder, Ganzenhoef en Kraaiennest. Duivendrecht en Bijlmer Arena worden in een eigen maatregel opgepakt. Analyse van de stationsomgeving binnen AMTS betreft nu het omgevingsdomein inclusief de poortjes, roltrappen en liften.

De inhoud van AMTS is belegd bij Verkeer & Openbare Ruimte in het project 'Aanpak Metro & Treinstations Zuidoostflank'. Dit project legt de keuzes voor de verbetering van de stations vast middels een eigen participatie-, advies- en besluitvormingstraject. Naar verwachting vindt het voorkeursbesluit begin 2026 plaats.

'Automaatregelen' wordt 'Andere maatregelen'
Om de nadruk meer op STOMP te leggen, spreken we in het nieuwe mobiliteitsplan niet meer van 'automaatregelen' maar van 'andere maatregelen'. De auto blijft onderdeel van het vervoerssysteem, maar krijgt in het STOMP-Principe een lagere plek in de ordening van de verschillende vervoerstypen. De aandacht gaat eerst uit naar de voetganger, vervolgens fietsers, OV-gebruikers en tenslotte de automobilist. Daarbij is het doel om, in het kader van de koersverbreding, een integrale balans te vinden tussen bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Dit houdt in dat:

- De Hondsrugweg uit het verkeer zal worden genomen en zal transformeren tot het Hondsrugpark. Bij de verdere uitwerking van een visie op het stationsgebied Amsterdam Bijlmer ArenA moet er een uitstroom van evenementenverkeer mogelijk blijven op de Hoogoorddreef van west naar oost.
- Er moet een oplossing worden gevonden voor de uitstroom van P10 op de Holterbergweg.
- Participatie en communicatie is de verantwoordelijkheid van de projecten HRP en SABA.
- Afhankelijk van de fasering en de behoefte per fase wordt er vanuit de gebiedsontwikkelingsprojecten samen of afzonderlijk een voorstel uitgewerkt voor eventuele infrastructurele maatregelen en de bekostiging daarvan.

A0 Onderzoek naar de autoverkeersstructuur Zuidoostflank (Nieuw)
Voormalig maatregelen A15 t/m A24 zijn onderdeel geworden van de nieuwe maatregel A0. Met deze maatregel wordt onderzoek naar een verkeersstructuur voor de auto die voorziet in een leefbare Zuidoostflank. Dit onderzoek moet maatregelen opleveren om het autoverkeer veilig en met minimale impact over de hoofdwegen te laten verlopen. Uitgangspunten daarbij zijn:

- Voetgangers en fietsers moeten de hoofdwegen gemakkelijker kunnen oversteken.
- Het resterende autoverkeer heeft minder impact op de leefbaarheid van de omgeving.
- Er ontstaat geen terugslag op de afrit A2.
- Verkeer dat over lange afstanden het interne hoofdwegennet gebruikt, wordt ontmoedigd.
- De ambitie is zoveel mogelijk 30 km wegen te realiseren.

Het onderzoek vormt onder andere de basis voor maatregel A1 en kan ook tot nieuwe acties en uitgangspunten lijden.

A1 S111 – Integrale aanpak leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid (projectpijler)
Het plan voor de s111 (Voormalig maatregelen A15 t/m A24) wordt in maatregel A1 opgesteld. Er wordt hierin gewerkt naar een naar een integrale visie, waar de focus eerst op de uitvoering van op zichzelf staande infrastructurele maatregelen lag. De centrale verkeersas S111 moet tot 2040 mee kunnen bewegen met de veranderende situatie in Zuidoost. Dit is belangrijk voor zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid van het gebied. De grootste uitdaging ligt in de combinatie van evenementenverkeer en de geplande gebiedsontwikkeling. Er loopt een verkenning om te kijken welke maatregelen wanneer nodig zijn om de S111 en omgeving bereikbaar en leefbaar te houden. De S111 wordt niet in één keer aangepakt, maar ondergaat gedurende de transitieperiode 'just in time' de benodigde veranderingen. De opgave en fasering worden in samenwerking met de betrokken partijen en stakeholders inzichtelijk gemaakt.

De inhoud van A1 is belegd bij Verkeer & Openbare Ruimte in het project 'S111'. Dit project legt de keuzes voor de verbetering van de s111 vast middels een eigen participatie-, advies- en besluitvormingstraject.

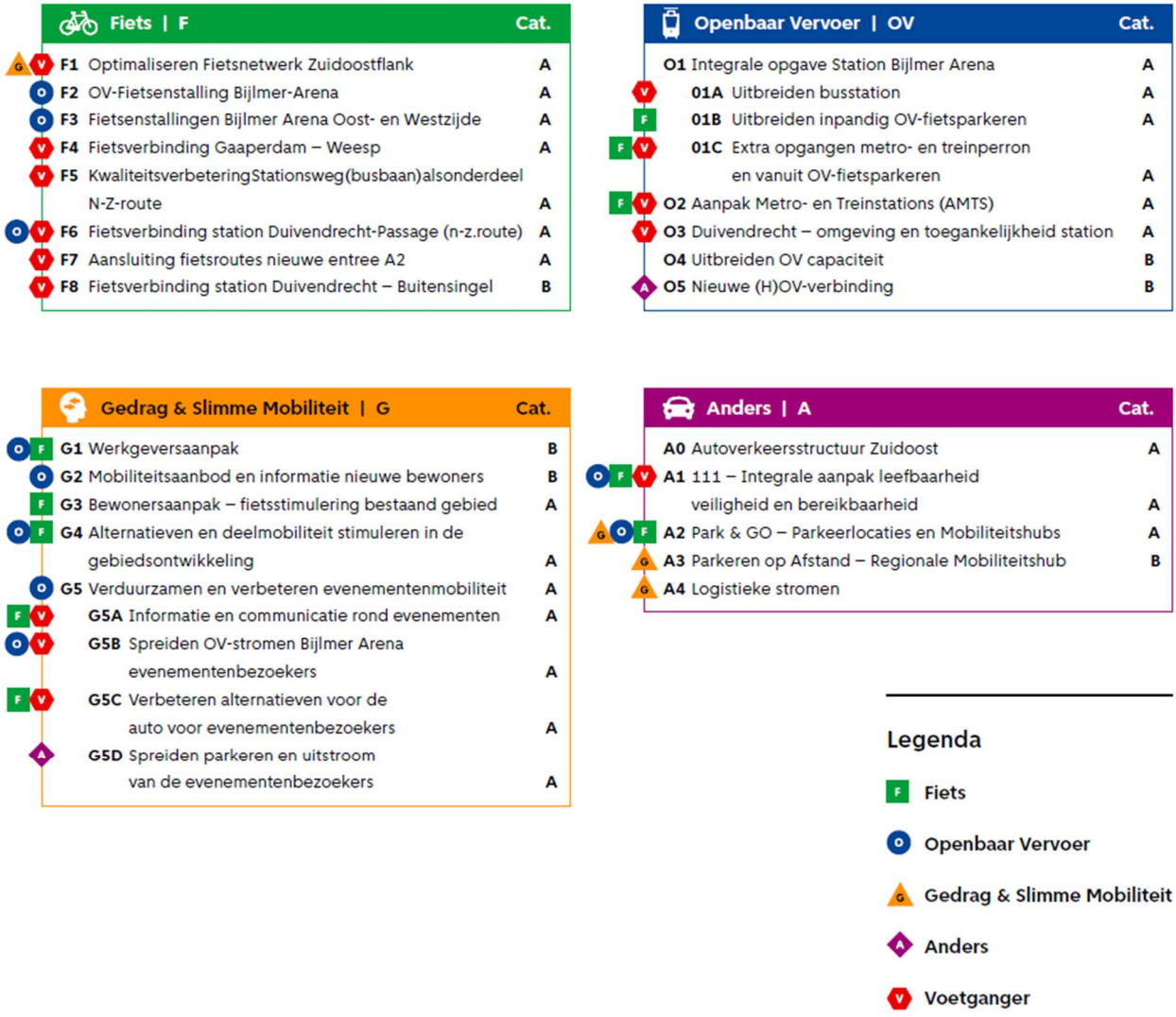
A2 Park & Go – buurt- & wijkhubs
De Park & Go maatregel is een samenvoeging van maatregelen A8 t/m 14. Waar de focus eerst op de overstap op specifieke modaliteiten lag, wordt er nu onderzocht en gaan we experimenteren waar reizigers makkelijk kunnen overstappen van de auto op het openbaar vervoer of andere duurzame vervoersmiddelen die kansrijk zijn voor de mobiliteitstransitie. Belangrijk is wel dat deze initiatieven gepaard gaan met beperkingen van de autoparkeermogelijkheden elders. Anders blijft het gebruik te laag en zijn de locaties niet rendabel. In de projecten Amstel III en de K-buurt start een onderzoek naar de realisatie van twee wijkhubs. Samen met de gebiedsprojecten wordt geïnventariseerd wat nodig is om deze projecten te realiseren.

A3 Parkeren op afstand – regionale mobiliteitshubs
De afgelopen jaren is onderzocht of een aantal specifieke locaties voor wijkhubs en regionale mobiliteitshubs relevant zijn, het betrof Holendrecht, Gaasperplas, K-buurt, Johan Cruijff ArenA en de Smart Mobility Hub (SMH) Strandvliet. Deze gebiedsstudie laat zien dat de ruimtedruk groot is in Amsterdam Zuidoost. Door de vele geplande gebiedsontwikkelingen in de komende jaren, is inpassing van nieuwe regiohubs erg lastig. Het benutten van bestaande parkeercapaciteit lijkt daarom het meest kansrijk. Het voorstel is om op korte termijn in te zetten op het verbeteren c.q. realiseren van regiohubs op de volgende twee locaties:

- Het P+R-terrein onder de Johan Cruijff ArenA
- SMH Strandvliet (als onderdeel van de geplande ontwikkeling)

Ook wordt aanbevolen om het huidige gebruik van de P+R onder de Johan Cruijff ArenA te onderzoeken, te kijken hoe de capaciteit hier beter benut kan worden en welke locatie(s) de voorkeur hebben als regiohub.
Voor de langere termijn kan worden onderzocht of een regiohub past binnen de toekomstige gebiedsontwikkelingen rond Gaasperplas.

Gebiedsontwikkelingen Holendrecht en de K-buurt zijn in de gebiedsstudie afgevallen als potentiële plek voor een regionale hub. De K-buurt is geschikter als wijkhub. Hiervoor is cofinanciering vanuit het Rijk beschikbaar. Tegelijk met het realiseren van regiohubs moet ondersteunend beleid de autoverplaatsingen naar de stad verminderen. Anders neemt door de latente vraag de druk op de wegen richting Amsterdam niet af (zie ook maatregel G4).



Afb 1: Totaaloverzicht integrale maatregelen Actualisatie MPZOF 2025

Aandacht voor de bestaande buurten en bewoners

Het originele Mobiliteitsplan Zuidoostflank is ontstaan ter ondersteuning van de noodzakelijke gebiedsontwikkeling. De nieuwe bewoners zullen de drukte op het huidige mobiliteitssysteem laten toenemen en daar moet ons verkeersnetwerk en vervoersmogelijkheden op worden aangepast. Ook de toekenning van de Rijksbijdrage is gekoppeld aan het mogelijk maken van grootschalige woningbouwopgaven. Door deze gang van zaken is er een nadruk op de westkant van de Zuidoostflank ontstaan, omdat hier de meeste woningen gebouwd worden. En dat terwijl de huidige buurten ook aandacht verdienen. Ook hier zijn bijvoorbeeld stations nog niet op orde en is het fietsnetwerk niet compleet. Dit vangen we op door de opnieuw geformuleerde maatregelen F1 Optimaliseren fietsnetwerk en O2 Aanpak Metro & Treinstations. Door het samenvoegen van originele maatregelen heeft er een scopeverbreding kunnen plaatsvinden. Bij fiets ligt de focus nu op lange routes, en niet meer op specifiek

geformuleerde inframaatregelen. In de aanpak metro- en treinstations kunnen nu alle metrostations onderdeel uitmaken van de opgave. Dit maakt het mogelijk om ook in de bestaande buurten te investeren. Zo versterken we de verbinding en uitwisseling tussen nieuwe & oude buurten, en bewoners. Echter vraagt dit blijvende aandacht.

Strategie op communicatie en participatie
Het programma communiceert project overstijgend om samenhang en overzicht te bieden. Stakeholders worden geïnformeerd, betrokken bij onderzoeken en nieuwe inzichten en gevraagd naar informatie en ontwikkelingen.
Elk project zorgt zelf voor een communicatie- en participatieaanpak die past bij de opgave. Communicatie naar toekomstige bewoners en ondernemers gebeurt (nog) niet vanuit het planteam, maar vanuit gebiedsontwikkelingsprojecten. Het mobiliteitsplan organiseert werkbezoeken en technische sessies voor verschillende stakeholders en leden van de gemeenteraad en bestuurscommissies wanneer dat nodig is.
De stakeholders van het programma zijn:

- Gemeente Ouder-Amstel
- Vervoerregio Amsterdam
- OV-partijen
- Evenementensector
- Bedrijfsleven
- Gemeente Amsterdam (V&OR, G&O, Stadsdeel Oost, Stadsdeel Zuidoost)

Nu de uitvoering van verschillende maatregelen dichterbij komt, werkt het mobiliteitsplan een communicatiestrategie uit. De projectteams gaan deze communicatiestrategie uitvoeren.

Volgens de participatieverordening is er voor het MPZOF een participatieparagraaf opgesteld (bijlage 2). Hierbij ligt de focus op het informeren en consulteren van belangrijke interne en externe stakeholders. Naast informeren van belanghebbenden, is het meedenken van deze partijen over de uitvoering van het programma belangrijk. Op basis van een krachtenveldanalyse en de communicatiestrategie zal een participatieplan voor het programma worden opgesteld. Daarnaast zullen de verschillende projectpijlers van MPZOF hun eigen participatieplan voor de uitvoering van de maatregelen opstellen en tot uitvoer brengen.

Aanpassing Monitoring
In plaats van een tweejaarlijkse actualisatie stellen we voor om op basis van de gegevensverzameling te bepalen wanneer het noodzakelijk of zinvol is het plan integraal te herzien. Dat lijkt het geval te zijn vanaf 2028, wanneer de jaarlijkse productie van woningen en bedrijfsruimte toeneemt. Bovendien zijn dan meerdere projecten van het fietsnetwerk en de metro- en treinstations in uitvoering. Daarnaast wordt jaarlijks gerapporteerd aan de wethouder volgens de gebruikelijke planning- en controlcyclus van de gemeente.

Adviesvraag
De stadsdeelcommissie en het stadsdeelbestuur worden gevraagd te adviseren over de Actualisatie van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank. Om specifiek te zijn vragen wij aan stadsdeelcommissie en -bestuur;

- Of zij zich herkennen in de koersverbreding van het Mobiliteitsplan;
- Of zij zich herkennen in de inhoudelijke aanpassing van de maatregelen;
- Advies over het participatieplan en monitoring.

Conceptadvies DB
Het dagelijks bestuur formuleert hier – indien van toepassing – voor de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

Het DB wenst de complimenten over te brengen aan het projectteam Mobiliteitsplan Zuidoostflank voor het met zorg opstellen van een solide, concreet en ambitieus pakket maatregelen. Dit is nodig voor duurzame en gezonde mobiliteit, het verbeteren van de stedelijke verbindingen met het gebied en borgen van de leefbaarheid in de Zuidoostflank.

Koersverbreding
Gezien de nieuwe inzichten en ontwikkelingen kan het DB zich vinden in de koersverbreding met de toevoeging van doelen als '*Veiligheid en inclusiviteit: verbeteren van verkeersveiligheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid voor iedereen*'. Deze doelen dragen in hoge mate bij aan de leefbaarheid in het stadsdeel, in lijn met de doelstellingen van het Masterplan Zuidoost en de koers Amsterdam maakt ruimte. De integrale aanpak zorgt voor een efficiëntere en

wellicht kosteneffectieve uitvoering van maatregelen.

Het DB adviseert positief over de actualisering van het mobiliteitsplan ten aanzien van de verbreding van de doelstellingen en in grote lijnen met het maatregelenpakket.

Het DB heeft ook zorgpunten en adviezen die mogelijk kunnen bijdragen aan optimalisatie van het mobiliteitsplan. Deze zijn.

Pag.15 Ambitie, doelstellingen en resultaten
Veiligheid en inclusiviteit: verbeteren van verkeersveiligheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid voor iedereen
Het dagelijkse bestuur is verheugd met de toevoeging van deze doelstelling en ziet deze in verschillende OV gerelateerde maatregelen genoemd.
Zoals op pag. 15, 3.2. Ruimte voor de voetganger. Aangename stationsomgevingen voor voetgangers.
Er is extra aandacht voor de toegankelijkheid en sociale veiligheid van de metro en treinstations en de stationsomgeving voor vrouwen en mindervaliden etc.
Vanwege het grote belang zou het DB deze ambitie graag nog steviger verankerd zien en meer dan 'extra aandacht' deze als eis of randvoorwaarde benoemen en daar concrete maatregelen aan ophangen. Bij het concretiseren van veiligheids- en inclusiviteitsmaatregelen dient expliciet rekening te worden gehouden met ouderen, mensen met kinderwagens en laaggeletterden.

3.2. Ruimte voor de Voetganger
Voor de transformatie van Amstel 3 van een op de auto gericht bedrijven- en kantoren gebied, naar een multifunctioneel woongebied , is de noodzaak van een goede (sociaal) veilige infrastructuur voor voetgangers essentieel. Deze ambitie is ook in het mobiliteitsplan verwoord.
Wij zien dit in de maatregelen voor voetgangers echter nog niet voldoende terug.
De aanpak richt zich voornamelijk op een kwaliteitsslag van bestaande (aan fietspaden gekoppelde) routes , onderdoorgangen en routes naar OV haltes. De aanpak Metro en Treinstations beperkt zich tot de directe omgeving van de stations, de routes verderaf vallen buiten de reikwijdte van het programma.
Gewenst is:

1. Een goede aansluiting van voetpaden op de aanpak van de stationsomgeving AMTS, zonodig in een apart programma
2. Een volwaardiger en fijnmaziger voetgangers netwerk om de soms grote maaswijdten in Amstel 3 te overbruggen , omlopen en olifantenpaden te voorkomen en voor een veiliger gevoel . We zien nu al dat de eerste bewoners last ervaren van het nog niet op orde zijn van voetpaden en looproutes. (De Tafelberg - Meibergdreef , de Karsp- Karpeldreef oversteek en looproutes) Dit ondermijnt het woongenot voor deze nieuwe bewoners.
   Realisatie van looproutes zal in de gebiedsontwikkeling naar voren gehaald moeten worden en niet pas als de openbare ruimte in de nieuwe woonbuurten wordt ingericht.
   In de actualisatie van het kader verkeersnetwerken kan dit netwerk worden toegevoegd
3. Bij de inrichting van voetgangers- en fietsroutes kan gebruik worden gemaakt van digitale monitoring en realtime informatie om veiligheid en doorstroming te optimaliseren.

Pag.30 3.6 Andere maatregelen - Auto bereikbaarheid
De auto blijft onderdeel van het vervoerssysteem, maar krijgt in het STOMP-Principe een lagere plek in de ordening van de verschillende vervoerstypen. De aandacht gaat eerst uit naar de voetganger, vervolgens fietsers, OV-gebruikers en tenslotte de automobilist. Daarbij is het doel om, in het kader van de koersverbreding, een integrale balans te vinden tussen bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid.
In de STOMP gedachte - eerst kijken naar de voetganger (stappen), dan de fiets (trappen), het openbaar vervoer, slimme mobiliteit (Mobility as a Service) en pas op het laatst naar de (privé-)auto, is het logisch dat prioriteit wordt gegeven aan OV, Voetgangers en Fietsers. De toename van snelle fietsen (E-bikes, speed-pedelecs) veroorzaakt echter snelheidsverschillen en verkeersonveiligheid voor voetgangers. Deze zorgen in het stadsdeel voor snelheidsverschillen en verkeersonveiligheid voor voetgangers in het autovrij maaiveld, waar zij gebruik mogen maken van de fietspaden .
Vanwege de kenmerken (meer bromfiets dan fiets) zouden deze als aparte categorie benoemd moeten worden.

Beperken van de groei van het autoverkeer zoals ook in het mobiliteitsplan 2021 geambieerd, is een loffelijk streven maar of de maatregelen het gewenste effect zullen hebben valt te bezien.
Pag. 37 4.3. Nieuwe prognoses met Verkeersmodel Amsterdam
Uit de nieuwe prognoses op basis van de modelberekening met het Verkeersmodel Amsterdam is de verwachting dat de mobiliteit van, naar en in de Zuidoostflank toeneemt van 350.000 naar 605.000 vertrekken per dag. Er is een verschuiving te zien in de vervoerwijzen: het fietsaandeel stijgt van 26% naar 32%, het OV-aandeel blijft 27% en het autoaandeel zakt van 47% naar 41%. Desondanks stijgt het absolute aantal autovertrekken van 165.000 naar 249.000. Gezien de grote absolute stijging van het aantal autobewegingen en het nog steeds hoge aandeel van de auto in de modal split is het gerechtvaardigd om het auto gebruik niet af te doen als 'anders' maar net zoveel aandacht te geven in de mobiliteitsmaatregelen. Niet om de auto verder te faciliteren, maar om maatregelen te nemen die daadwerkelijk effect kunnen hebben op het autogebruik.

De vraag is of de voorgestelde studievarianten, het 30km en het sectorenmodel, om het gebruik van de wegen door autoverkeer te verminderen of verspreiden De oplossing is gezien het geringe effect op de groei van het aantal autoverplaatsingen. Beide varianten zorgen voor een kleine verschuiving in het gebruik van vervoerwijzen: het fietsaandeel stijgt met 1% ten koste van de auto. Het aantal autoverplaatsingen daalt van 249.000 naar respectievelijk 244.000 (variant 30 km/u) en 240.000 (variant sectoren).

Het openbaar vervoer is op dit moment nog geen goed alternatief omdat het onvoldoende geëquipeerd is om aan de mobiliteitsbehoefte te voldoen: het van deur tot deur vervoeren van bewoners en ondernemers, forenzen, evenementenbezoekers en de vele maatschappelijke organisaties waarvan het personeel vaak van buiten het stadsdeel komt en voor hun vervoer aangewezen is op de auto. De gemeente heeft onlangs besloten het aantal maatschappelijke vergunningen van onderwijs, politie en zorgpersoneel te verdubbelen voor behoud van het personeel.

Parkeren
De nieuwbouw in Amstel 3 en tussen de bestaande woonbuurten aan de oostkant van het spoor, moet het doen zonder bewonersparkeerplaatsen. Daarmee is het autoprobleem echter niet opgelost.
De bestaande buurten ondervinden ondanks fiscalisering van het parkeren niet alleen parkeeroverlast en bereikbaarheidsproblemen, door forenzen en evenementenbezoekers, maar steeds vaker van bewoners in de nieuwbouw die hun weg vinden naar de buurten waar nog wel parkeerplaatsen zijn en waar na 19 .00 resp. 21.00 uur geen betaald parkeren geldt.

Daarnaast zijn ondernemers en personeel van maatschappelijke voorzieningen aangewezen op de parkeerplaatsen in de woonbuurten. Door de verdubbeling van het aantal vergunningen voor personeel van maatschappelijke instellingen, zal een groot beslag worden gelegd op de aanwezige parkeerplaatsen.
Ook het vele bouwverkeer parkeert in de woonbuurten.

Verminderen van parkeerplaatsen zal daarom met de nodige omzichtigheid moeten gebeuren en is geen optie zolang de alternatieven zoals parkeren op afstand en OV voor het natransport niet gerealiseerd zijn.

Onevenwichtige aandacht/ maatregelen in het transformatiegebied vs. de "oude buurten"
Dat de focus van maatregelen ligt waar de grootste ontwikkelingen plaatsvinden spreekt voor zich.
Wij constateren echter een disbalans door het niet inspelen op mobiliteitsproblemen die zich in de oude buurten Bijlmer Oost en Bijlmer Centrum voordoen. Vaak is er een relatie met de ontwikkelingen aan de westkant van het spoor. Allereerst is daar het parkeerprobleem zoals hierboven geschetst, waarbij de woonbuurten fungeren als P&R. Daarnaast wordt een van de hoofdaders van Zuidoost, de Bijlmerdreef, in de huidige situatie geplaagd door congestie vaak al vanaf het Anton de Komplein tot aan de 's Gravendijkdreef. Dit zorgt voor een grote vertraging van de vele drukke buslijnen op dit traject en van het autoverkeer.

De Bijlmerdreef is via de Gooiseweg deels ook een aan /afvoerroute voor evenementen- en andere bezoekers.
Het DB adviseert een bredere integrale aanpak voor het hele stadsdeel en maatregelen die de bereikbaarheid van het

hele stadsdeel bevorderen.

Anticiperen op ontvlechting Metro
In het afgelopen jaar heeft, in het kader van de ontvlechting van het metronetwerk, een dialoogsessie plaatsgevonden over 4 door de vervoerregio voorgelegde varianten van het nieuwe lijnennet. De metro is van groot belang voor Zuidoost, zeker voor de nieuwe woonbuurten zonder parkeermogelijkheid. Het DB verzoekt inzicht in de consequenties van de vier varianten van het nieuwe lijnennet (ontvlechting) en hoe het mobiliteitsplan daarop anticipeert. Daarnaast kan worden overwogen om digitale reizigersinformatie en realtime-data te benutten om reizigersstromen beter te sturen.

Hoofdstuk 7 Risico's
Als potentiële risico's voor het mobiliteitsplan worden genoemd:
- Onderschatting van de verdichting
- Cofinanciering van de rijksbijdrage
- Beheer en onderhoud

Aan deze risico's zou ook het terugdringen van het autogebruik moeten worden toegevoegd.

Het DB adviseert om als aanvullend risico het onvoldoende terugdringen van autogebruik op te nemen.
Verder wordt geadviseerd:
- Voor elk risico mitigerende maatregelen en bijsturingsmogelijkheden te formuleren.
- De eerder genoemde KPI's te koppelen aan dit risicobeheer, zodat bij tegenvallende resultaten tijdig kan worden bijgestuurd.

Communicatie en Participatie
Het DB adviseert om naast mobiliteitsexperts ook vertegenwoordigers uit de lokale gemeenschappen van Zuidoost te betrekken bij de besluitvorming.
Zij beschikken over waardevolle kennis van mobiliteits- en toegankelijkheidsbehoeften van bewoners.
Daarnaast kan hun inbreng helpen bij het ontwikkelen van digitale mobiliteitsoplossingen en monitoring van gebruikservaringen.

Monitoring
Het lijkt afdoend om naast de jaarlijkse rapportage, herziening van het mobiliteitsplan te laten afhangen van nut en noodzaak, voortschrijdend inzicht, nieuwe ontwikkelingen en mijlpalen in de gebiedsontwikkeling. Koppel de monitoring direct aan de vastgestelde KPI's zodat voortgang meetbaar en transparant wordt.

Samengevat
Het DB adviseert positief over de koersverbreding en onderschrijft in grote lijnen het maatregelenpakket.
De aanvullingen en aandachtspunten in dit advies zijn bedoeld om:

- De veiligheids- en inclusiviteitsambities steviger te verankeren;
- Een fijnmazig voetgangersnetwerk tot stand te brengen;
- Het autogebruik daadwerkelijk terug te dringen of te anticiperen of een minder positieve uitkomst dan geambieerd;
- Bewoners-experts ook te betrekken bij de besluitvorming over het Mobiliteitsplan Zuidoostflank;
- En het plan meetbaar, duurzaam en toekomstbestendig te maken.

Advies stadsdeelcommissie
Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

De adviesaanvraag over de actualisatie van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank laat helder zien dat de huidige vervoersinfrastructuur de geplande woningbouw in het stadsdeel en toename van reizigers niet kan bijbenen. De verbreding naar vier pijlers (Fiets, Openbaar Vervoer, Auto en Gedrag), met veiligheid en inclusiviteit als nieuwe

basis, is wat de stadsdeelcommissie betreft een noodzakelijke en logische stap.

De stadsdeelcommissie onderschrijft het belang van verbreding van de koers richting leefbaarheid, inclusiviteit en sociale veiligheid. Het is positief dat de voetganger, de fietser en kwetsbare groepen expliciet in beeld komen. En dat wordt ingezet op terugdringing van het autoverkeer door verbetering van de toegankelijkheid en fijnmazigheid van het openbaar vervoer.

Tegelijkertijd zien we dat kwetsbare stationsgebieden zoals Gein, Gaasperplas en Holendrecht achterblijven in toegankelijkheid en sociale veiligheid. Wij vragen het dagelijks bestuur om deze locaties nadrukkelijker te prioriteren in de uitwerking, met speciale aandacht voor veilige loop- en fietsroutes van en naar de stations, verlichting en beheer en toezicht op de stations.

Het is belangrijk dat in de fase van ontwerp, uitvoering, realisatie en ingebruikname van de stations aandacht is voor het belang van participatie, waarbij bewoners niet alleen worden geïnformeerd, maar ook daadwerkelijk invloed kunnen uitoefenen op de belangrijkste knelpunten in hun wijk. Zoals al aangegeven bij ons advies over de Concept Nota van Uitgangspunten van het project "Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief", is het van belang dat leefbaarheid en veiligheid integraal onderdeel zijn van planvorming en beheer.

Aanpak stations en stationsomgeving
Verlevendiging van de stationsomgeving door horeca, kleinschalige detailhandel/ondernemers draagt bij aan sociaal toezicht en aan verbetering van de sociale veiligheid. Dit draagt ook bij aan betere ontsluiting van stations en verbetering van de verbindingen met omliggende woonwijken. Voorwaarde daarbij is een goed exploitatieplan voor de stimulering van bedrijvigheid op en rond de stations, zodat die bijdraagt aan versterking van de lokale economie en er geen verdringingseffect ontstaat door stationsvoorzieningen in handen van grote landelijke ketens.

Een aantrekkelijk stationsgebied draagt ook bij aan stimulering van het gebruik van het OV en terugdringing van het auto verkeer. Dit vergt echter ook een fijnmatig OV-netwerk van en naar trein- en metrostations.

Het is van belang dat er prestatieafspraken worden gemaakt, met concrete, meetbare verplichtingen, met vervoerders en stationsbeheerders over de beschikbaarheid en tijdig onderhoud van stations- voorzieningen als liften, roltrappen en sanitair, en dat er wordt ingezet op voldoende toezicht en ondersteuning van reizigers.

De huidige praktijk waarbij op bijvoorbeeld de stations Bijlmer ArenA en Ganzenhoef liften wekenlang buiten werking zijn, er sprake is van onderdoorgangen die onveilig voelen, en te grote loopafstanden, maken het OV ontoegankelijk voor ouderen, ouders en verzorgenden met kinderwagens en mensen met een beperking.

Verlevendiging en veiligheidsmaatregelen zijn van extra belang bij wat meer afgelegen stations, zoals station Duivendrecht. Ook kunst en cultuur (muurschilderingen bijvoorbeeld) kan bijdragen aan verlevendiging van de Pagina 12 van 12 stations. Ook kan de ontsluiting van stations en de verbindingen met omliggende woonwijken worden verbeterd.

Wegbewijzering en fietsroutes Verbetering van het fietsnetwerk en het versterken van regionale verbindingen herkent de stadsdeelcommissie als waardevol. Goede bewegwijzering, duidelijk gemarkeerde fiets- en wandelroutes en straatverlichting van en naar stations, en naar andere centrale voorzieningen, vergroten het oriëntatievermogen en de zichtbaarheid van reizigers, wat bijdraagt aan sociaal toezicht en veiligheid.

Bewonersparticipatie

Groot gemis in deze actualisatie is dat er in deze fase nog geen actieve bewonersparticipatie heeft plaatsgevonden. Juist in een stadsdeel waar mobiliteitsarmoede en sociale veiligheid zo'n grote rol spelen, kun je bewoners niet passeren maar moeten die zo vroeg mogelijk worden betrokken bij de planvorming. Het preadvies van het dagelijks bestuur benadrukt terecht dat lokale gemeenschappen en ervaringsdeskundigen moeten worden betrokken. De stadsdeelcommissie vindt het onbegrijpelijk dat dit tot nu niet is gebeurd en roept op dat dit in de volgende fase

wordt hersteld.

De commissie adviseert om in het participatieplan de volgende doelgroepen mee te nemen:

- Participatie en ontwerp dienen specifiek gericht te zijn op vrouwen/meisjes, en ook op ouderen, jongeren, mensen met een beperking, gezinnen en andere kwetsbare groepen.
- In de woonwijken rondom trein- en metrostations zijn buurtplatforms actief. Betrek deze bij de maatregelen op en rond stations in hun buurt.
- Betrek ook jongerenorganisaties, ouderenplatforms en het gehandicaptenplatform Zuidoost bij participatie over de maatregelen.
- Maak een nieuwsbrief waarin bewoners en ondernemers rondom specifieke trein- en metrostations periodiek worden geïnformeerd over de werkzaamheden en actief worden betrokken bij de planvorming.
- Geef terugkoppeling van de wijze waarop de input van bewonersorganisaties is verwerkt en dat participatie ook tijdens beheer en evaluatie wordt geborgd.

Financiën en planning
De stadsdeelcommissie mistaandacht voor de financiële kant van de maatregelen. Het is van belang om daarin ook de extra investeringen van het Rijk mee te nemen, waaronder de beschikbaarheid van € 20 miljoen voor het aanpakken van de openbare ruimte rondom de metro- en treinstations in Zuidoost. Ook mist nog een duidelijk tijdpad in planvorming, prioritering, fasering en uitvoering van de maatregelen.

Tot slot
De stadsdeelcommissie is het eens met de richting van het concept Actualisatie 2025 Mobiliteitsplan Zuidoostflank, maar de verankering verdient aanscherping. Wij adviseren om randvoorwaarden en maatregelen op het gebeid van sociale veiligheid en toegankelijkheid meetbaar te maken en bewoners(organisaties) structureel te betrekken bij de verdere planvorming en vaststelling van de definitieve versie van het mobiliteitsplan. Zuidoost staat aan de vooravond van een enorme groei. Dat vergt een hoog ambitieniveau, garanties en daadwerkelijke verbeteringen voor de bewoners van Zuidoost.

Finaal advies DB

Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Het DB spreekt zijn waardering uit voor het projectteam Mobiliteitsplan Zuidoostflank voor het zorgvuldig opstellen van een solide, concreet en ambitieus pakket maatregelen. Dit vormt een belangrijke basis voor duurzame en gezonde mobiliteit, betere stedelijke verbindingen en het borgen van de leefbaarheid in de Zuidoostflank.

Koersverbreding

Het DB onderschrijft de verbreding van de koers met de toevoeging van veiligheid en inclusiviteit als nieuwe pijlers. Deze doelen sluiten aan bij het Masterplan Zuidoost en de koers Amsterdam maakt ruimte. De integrale aanpak draagt bij aan een efficiëntere en kosteneffectieve uitvoering van maatregelen. Het DB adviseert positief over de actualisering van het mobiliteitsplan en de verbreding van de doelstellingen.

Aanvullingen en aandachtspunten

1. Veiligheid en inclusiviteit

- Het DB is verheugd met de toevoeging van deze doelstelling, maar adviseert om deze steviger te verankeren als randvoorwaarde in plaats van slechts "extra aandacht".
- Concrete maatregelen dienen expliciet rekening te houden met ouderen, mensen met kinderwagens, laaggeletterden en kwetsbare groepen.
- De SDC benadrukt dat kwetsbare stationsgebieden (Gein, Gaasperplas, Holendrecht) nadrukkelijker moeten worden geprioriteerd, met aandacht voor verlichting, beheer en toezicht.

- Het DB sluit zich hierbij aan en adviseert dat deze locaties in de uitwerking van het plan expliciet worden meegenomen.

2. Voetgangersnetwerk

- Voor Amstel 3 is een fijnmazig en sociaal veilig voetgangersnetwerk essentieel. Het DB constateert dat dit nog onvoldoende terugkomt in de maatregelen.
- Gewenst is:
    1. Aansluiting van voetpaden op de aanpak van de stationsomgeving (AMTS), eventueel via een apart programma.
    2. Een volwaardiger netwerk om grote maaswijdten te overbruggen en olifantenpaden te voorkomen.
    3. Vervroegde realisatie van looproutes in de gebiedsontwikkeling.
    4. Gebruik van digitale monitoring en realtime informatie om veiligheid en doorstroming te optimaliseren.
- De SDC onderschrijft dit en voegt toe dat bewegwijzering, verlichting en duidelijke markering van routes bijdragen aan sociaal toezicht en veiligheid.

3. Auto en bereikbaarheid

- Het DB onderschrijft het STOMP-principe, maar wijst op de risico's van snelle fietsen (E-bikes, speed-pedelecs) en adviseert deze als aparte categorie te benoemen.
- Ondanks de daling van het aandeel auto in de modal split, stijgt het absolute aantal autobewegingen fors. Het DB adviseert om maatregelen te formuleren die daadwerkelijk effect hebben op het terugdringen van autogebruik.
- Parkeerdruk in bestaande buurten vraagt om een zorgvuldige aanpak. Vermindering van parkeerplaatsen is geen optie zolang alternatieven (parkeren op afstand, OV voor natransport) niet zijn gerealiseerd.
- Het DB benadrukt dat er een disbalans dreigt tussen het transformatiegebied en de oude buurten (Bijlmer Oost, Bijlmer Centrum). Een bredere integrale aanpak voor het hele stadsdeel is noodzakelijk.

4. Openbaar vervoer en stations

- Het DB vraagt inzicht in de consequenties van de ontvlechting van het metronetwerk en hoe het mobiliteitsplan daarop anticipeert.
- De SDC adviseert om stations te verlevendigen met horeca en kleinschalige detailhandel, zodat sociaal toezicht en veiligheid worden versterkt. Het DB onderschrijft dit, mits er een exploitatieplan wordt opgesteld dat lokale ondernemers ondersteunt en verdringing door landelijke ketens voorkomt.
- Prestatieafspraken met vervoerders en stationsbeheerders over liften, roltrappen, sanitair en toezicht zijn noodzakelijk om toegankelijkheid te garanderen.

5. Risico's en monitoring

- Naast de reeds genoemde risico's adviseert het DB om het onvoldoende terugdringen van autogebruik als aanvullend risico op te nemen.
- Voor elk risico dienen mitigerende maatregelen en bijsturingsmogelijkheden te worden geformuleerd.
- KPI's moeten direct worden gekoppeld aan monitoring en risicobeheer, zodat tijdig kan worden bijgestuurd.
- Het DB adviseert dat herziening van het mobiliteitsplan afhankelijk wordt gemaakt van nut, noodzaak en nieuwe mijlpalen in de gebiedsontwikkeling.

6. Communicatie en participatie

- Het DB adviseert om naast mobiliteitsexperts ook vertegenwoordigers uit lokale gemeenschappen structureel te betrekken.
- De SDC benadrukt dat actieve bewonersparticipatie tot nu toe ontbreekt en dat dit in de volgende fase moet worden hersteld.

- Het participatieplan dient specifiek gericht te zijn op vrouwen/meisjes, ouderen, jongeren, mensen met een beperking, gezinnen en andere kwetsbare groepen.
- Buurtplatforms, jongerenorganisaties, ouderenplatforms en het gehandicaptenplatform Zuidoost moeten actief worden betrokken.
- Het DB adviseert om een periodieke nieuwsbrief op te zetten voor bewoners en ondernemers rondom stations, en terugkoppeling te geven over hoe hun input is verwerkt.
- Participatie moet ook tijdens beheer en evaluatie worden geborgd.

7. Financiën en planning

- Het DB adviseert om in de verdere uitwerking aandacht te besteden aan de financiële kant van de maatregelen, inclusief de extra investeringen van het Rijk (zoals de €20 miljoen voor stationsomgevingen).
- Een duidelijk tijdpad voor planvorming, prioritering, fasering en uitvoering is noodzakelijk.

Samenvatting

Het DB adviseert positief over de koersverbreding en onderschrijft in grote lijnen het maatregelenpakket. De aanvullingen en aandachtspunten zijn bedoeld om:

- Veiligheids- en inclusiviteitsambities steviger te verankeren;
- Een fijnmazig voetgangersnetwerk tot stand te brengen;
- Het autogebruik daadwerkelijk terug te dringen en risico's te mitigeren;
- Bewoners en lokale organisaties structureel te betrekken bij besluitvorming en uitvoering;
- Stationsomgevingen te verlevendigen en toegankelijkheid te garanderen;
- Het plan financieel en planmatig te onderbouwen;
- Monitoring en KPI's te koppelen aan risicobeheer.

Het DB concludeert dat de actualisatie van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank een noodzakelijke en logische stap is, maar dat aanscherping en borging van randvoorwaarden essentieel zijn om de leefbaarheid, inclusiviteit en bereikbaarheid van Zuidoost duurzaam te waarborgen.

Reactie college op advies dagelijks bestuur

< Invulinstructie:
Na collegebesluit hier de reactie van het college op het finaal advies van het dagelijks bestuur. Het ingevulde formulier meesturen naar de gemeenteraad en gelijktijdig naar de stadsdelen. >
…