Nota van Beantwoording concept-Nota van Uitgangspunten
Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief

d.d. 20 januari 2026

Ambtelijk opdrachtgever namens Stuurgroep Mobiliteitsplan Zuidoostflank
Anniek de Milliano, Verkeer & Openbare Ruimte gemeente Amsterdam

Contactpersonen
Saskia de Haas en Catalien Peerdeman, Projectmanagementbureau gemeente Amsterdam

Inhoudsopgave

1. **Inleiding**
2. **Reacties vanuit consultatie partijen**

Bijlage 1: Reactie stadsdeel Oost, inclusief motie
Bijlage 2: Reactie stadsdeel Zuidoost

1 Inleiding

De "Concept-Nota van Uitgangspunten Aanpak Metro &Trein stations Zuidoostflank: vanuit vrouwelijk perspectief" d.d. 30 september 2025 is op 3 november 2025 besproken in de staf van wethouder Van Der Horst en vervolgens door haar vrijgegeven voor consultatie bij stadsdelen Oost en Zuidoost, buurgemeenten Ouder-Amstel en Diemen en de spoorse partijen NS en ProRail. De Nota van Beantwoording presenteert de ontvangen reacties en geeft daar antwoord op.

Op de concept NvU is nu geen inspraak georganiseerd, omdat tijdens het opstellen van de concept NvU al participatie heeft plaatsgevonden. De specifieke doelgroep was meiden en vrouwen. Het doel van de partcipatie was te achterhalen welke metrostations men sociaal onveilig vindt en waarom, en hoe de omgeving sociaal veiliger ingericht kan worden. Deze input is verwerkt in de concept NvU.

In de Nota van Beantwoording zijn alle ontvangen reacties op de concept NvU anoniem opgenomen. Per reactie is een antwoord geformuleerd en eventueel aangegeven of de NvU is aangepast of dat er verdere actie noodzakelijk is.

Na vaststelling van de Nota van Beantwoording door het College van B&W gemeente Amsterdam zal dit document naar de partijen die een reactie hebben gegeven worden gestuurd.

De algemene conclusie uit de consultatie is dat alle partijen de aanpak zoals beschreven in concept NvU ondersteunen. De opmerkingen van de reagerende partijen hebben niet geleid tot aanpassingen aan de NvU. Aan het college van B&W wordt voorgesteld om motie 419 van stadsdeelcommissie Oost over te nemen en samen met de GVB en de VRA een quick scan onderzoek te doen naar verschillende toegankelijkheid oplossingen voor mensen met een beperking bij station Overamstel.
Bij de samenwerkende partijen heeft de gemeente Diemen zich nu ook aangesloten. Zij zullen ambtelijke en financiële bijdrage leveren aan het ontwerpproces voor station Verrijn Stuartweg en omgeving.

2 Reacties vanuit consultatie partijen

2.1. ProRail en NS

2.1.1. ProRail, Programmamanager assetmanagement stations, mail d.d. 14 november 2025

Reactie 1: Ondersteunt NvU
"ProRail kan de voorgestelde aanpak inhoudelijk ondersteunen op onderstaande wijze. Qua stations raakt dit voor ons station Amsterdam Holendrecht.
Op dat station zijn we bezig met een verbeterplan, waarbij we graag samen met de gemeente zouden optrekken voor het meest optimale resultaat.
Hier hebben wij (beperkt) mensen en middelen voor.
Voor wat betreft de niet-stationszaken volgen wij graag in wat er uit de discussie mbt de verantwoordelijkheden komt die separaat loopt tussen ProRail en de gemeente."

Antwoord: Het wordt gewaardeerd dat ProRail het project ondersteunt. In het vervolgproces blijft ProRail actief betrokken worden. Naar verwachting zal dit contact aan het begin van het 2e kwartaal van 2026 plaatsvinden.
Het projectteam AMTS volgt het separate proces rondom verantwoordelijkheden van beheer & eigendom van stations(omgevingen) ook op de voet.
Aanpassing NvU/actie: Geen aanpassing

2.1.2. NS, stationsmanager Holendrecht, mail d.d. 16 december 2025.

Reactie 1: Ondersteunt NvU
"Zojuist heb ik alsnog jullie concept gelezen en het ziet er heel goed uit. Het station Holendrecht is volledig in eigendom van ProRail, daarom sluit ik me bij de mail van ProRail aan qua kosten(verdeling). Als stationsmanager wil ik graag meedenken hoe we het station vooral veiliger kunnen maken."

Antwoord: Het wordt gewaardeerd dat NS het project ondersteunt. In het vervolgproces omtrent station Holendrecht blijft NS actief betrokken worden. Naar verwachting zal dit contact aan het begin van het 2e kwartaal van 2026 plaatsvinden.
Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassing

2.2. Buurgemeenten Ouder-Amstel en Diemen

2.2.1. Gemeente Ouder-Amstel, wethouder Korrel, mail d.d. 10 november 2025

Reactie 1: Ondersteunt NvU
"Gemeente Ouder-Amstel kan van harte de concept NvU van het project "Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank onderstrepen. Nu we gezamenlijk de actualisatie van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank aan het afronden zijn, is het goed dat met de NvU ingezien wordt dat de mobiliteitstransitie hogere kans van slagen heeft indien de metro- en treinstations en de directe omgeving de uitstraling gaan krijgen van prettige verblijflocaties zowel overdag als in de avond. De aanpak die zich kenmerkt in een standaard pakket (uniformiteit) en locatiegebonden maatregelen ter verbetering kan onze goedkeuring hebben. Ook kunnen wij het waarderen dat u zich met betrekking tot de klantbeleving en de participatie zich echt tot de doelgroep laat lijden van vrouwen en meisjes.
We kunnen ons dan ook volledig vinden in de NvU. Als Ouder-Amstel houden we voor het vervolgtraject rekening met vaststelling van de NvU in ons college in februari 2026."

Antwoord: Het wordt gewaardeerd dat de gemeente Ouder-Amstel het project ondersteunt en dat u het definitieve NvU in uw college wilt vaststellen. In het vervolgproces blijft de gemeente Ouder-Amstel actief betrokken worden.
Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassing

2.2.2. Gemeente Diemen, wethouder Van den Berg, mail d.d. 8 januari 2026

Reactie 1: Ondersteunt NvU en gaat aan het project deelnemen
"De gemeente Diemen ondersteunt de concept-Nota van Uitgangspunten voor het project Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank. We zien het project als een mooie kans om samen met de andere betrokken partijen een flinke kwaliteitsimpuls te geven aan de stations(omgevingen) in de Zuidoostflank in het algemeen, en het metrostation Verrijn Stuart in het bijzonder. Het verbeteren van de sociale veiligheid van meisjes en vrouwen is ook in Diemen een actueel en urgent thema. Het is prettig om te lezen dat dit thema nadrukkelijke aandacht krijgt in de participatie bij dit project.

Wij leveren dan ook graag een ambtelijke en financiële bijdrage, in eerste instantie aan de voorbereidende fase van dit project. Daarbij moeten we aantekenen dat we het budgetrecht van onze gemeenteraad moeten respecteren zodra er substantiële uitgaven worden gevraagd. In de vervolgfase is het voor de gemeente Diemen van belang dat we de regie houden over het ontwerp, de uitvoering en de daarmee gemoeide kosten van de aanpak van het metrostation Verrijn Stuart. Tenslotte is het belangrijk om goede afspraken te maken over het beheer van de gerealiseerde stationsomgeving. Het ligt voor de hand dat de gemeente Diemen dat blijft doen als wegbeheerder van de omliggende infra. Maar gezien het feit dat de gemeente Amsterdam eigenaar wil blijven van de grond onder het station, is het belangrijk om de afspraken juridisch goed vast te leggen, bijvoorbeeld met een beheer- of opstalovereenkomst.

We kijken als gemeente Diemen uit naar de samenwerking in dit project."

Antwoord: We zijn verheugd dat gemeente Diemen als nieuwe partner aan dit project gaat deelnemen. We gaan graag met Diemen verder in gesprek over hoe we hier gezamenlijk vorm en inhoud aan kunnen geven. Zowel voor wat betreft station Verrijn Stuartweg als het looppad tussen dit station en de HOV busverbinding aan de Daalwijkdreef.
Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassing

2.3. Stadsdelen Oost en Zuidoost

2.3.1. Stadsdeel Oost, het Dagelijks Bestuur na consultatie stadsdeelcommissie, d.d. 18 december 2025

Reactie 1: Ondersteunt NvU

"Het dagelijks bestuur herkent omschreven staat van en problematiek rondom de stations Overamstel, Spaklerweg en Van der Madeweg. We zijn blij met de voorgestelde fysieke maatregelen voor sociaal veilige, toegankelijke en uitnodigende stationsomgevingen. We vinden het zeer positief dat bij dit grote project het vrouwelijk perspectief is betrokken. Er is hiervoor een werkwijze toegepast die heeft gezorgd dat o.a. de knelpunten voor sociale veiligheid op elke locatie zijn opgehaald. Deze aanpak zorgt voor fysieke en functionele verbeteringen van de stations en hun directe omgeving, met als doel een sociaal veilige, toegankelijke en uitnodigende openbaar vervoer omgeving te creëren."

Antwoord: Het wordt gewaardeerd dat stadsdeel Oost het project ondersteunt. In het vervolgproces blijft het stadsdeel Oost actief betrokken worden.
Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassing

Reactie 2: Overamstel lift toevoegen en uitvoering Motie 419 stadsdeelcommissie Oost

"Het DB is blij met de no-regret maatregelen bij Overamstel om de stationsomgeving te verbeteren: het plaatsen van windschermen, abri's, geleidelijnen, het herstel van de trappen, toevoegen van trapleuningen en extra poortjes.

We verzoeken om een lift aan de maatregelen toe te voegen. Door het ontbreken van een lift aan de westzijde, is de halte voor mensen met een handicap ontoegankelijk. Binnen AMTS worden wel een tweetal andere locaties een lift toegevoegd. Waarom niet bij Overamstel? *(in de tekst staat bij Overamstel geen lift, in de prioriteringsmatrix staat van wel).*

Uitvoering Motie 419 "Aanpak Metro- en Treinstations Zuidoostflank: In uitvoering van motie 419 roept het Dagelijks Bestuur het college op om te onderzoeken hoe en wanneer Metrostation Overamstel toegankelijk gemaakt kan worden voor personen met een handicap en/of in een rolstoel, met een werkende lift of op andere wijze(n) (hellingbanen, alternatief vervoer, trapliften of alternatieve technische faciliteiten). En hierover verslag uit te brengen aan het Dagelijks bestuur van stadsdeel Oost binnen 4 maanden."

Antwoord: Uit de projectanalyse is inderdaad gebleken dat station Overamstel niet overal goed toegankelijk is voor mensen met een beperking. Er ontstaat hier een uniek knelpunt doordat het station over de Amstel loopt, met entrees aan weerszijde van het water. Alleen de oostelijke entree is voorzien van een lift die mensen met een beperking op het hoger gelegen perron kan afzetten. Het is niet mogelijk om op maaiveldniveau van entree naar entree te lopen, daarvoor gebruiken mensen met een beperking de Heusbrug. Het ontbreken van de lift aan de westkant en de vele hellingbanen in de omgeving maken het mensen met een beperking niet makkelijk. Deze problemen zijn opgesomd in de prioriteringsmatrix, maar dat betekent niet dat alle bevindingen van een oplossing kunnen worden voorzien. Het beschikbare budget en een evenredige aanpak van alle 13 stations dwingt ons tot keuzes. Het project focust zich op aanpassingen aan het maaiveldontwerp, wandbekleding, plafondmaterialen en verlichting. Aanpassingen aan de constructies van de stations zijn niet in de projectscope opgenomen, omdat er dan een veel hoger budget nodig is. Bij de stations Bullewijk en Strandvliet zijn al 2 ongebruikte liftschachten aanwezig. Hierdoor kunnen er extra liften geïnstalleerd worden, zonder aanpassingen aan de constructie van het station.

Wel constateren we dat Overamstel extra investeringen behoeft. Investeringen die niet op de andere twaalf stations plaatsvinden. Er wordt extra inzet gepleegd op windschermen, abri's, geleidelijnen, trapleuningen.

Om meer aandacht te geven aan de toegankelijkheid van station Overamstel wordt het advies van het DB en de motie van de stadsdeelcommissie over onderzoek naar de toegankelijkheid overgenomen. Het project AMTS stelt een quick scan op voor oplossingen omtrent toegankelijkheid van het station voor mensen met een beperking. Hieraan wordt een inschatting naar de uitvoeringskosten gekoppeld. Zo kan een afgewogen beslissing genomen worden naar eventuele aanpassing van het station op dit punt. Indien wordt besloten om binnen AMTS tot uitvoering van deze maatregelen over te gaan dan zal er, gezien het budgetaire plafond, een andere maatregelen aan station Overamstel komen te vervallen. Of er zal door de belanghebbende partijen extra budget vrijgemaakt moeten worden.

Het is bekend dat er aan de westkant weinig ruimte is voor een lift. Tevens zijn de perrons van elkaar gescheiden, waardoor één lift waarschijnlijk niet beide perrons kan dienen. In de quick scan zullen daarom ook alternatieve oplossingen t.b.v. toegankelijkheid onderzocht worden. Overigens zijn er nog geen klachten over de toegankelijkheid aan de westkant van het station bij het GVB bekent.

Actie:

Na vaststelling van nota van beantwoording door het college van B&W zal voor station Overamstel een quick scan uitgevoerd worden voor oplossingen omtrent toegankelijkheid. Het projectteam zal het DB op de hoogte houden over de voortgang en via de wethouder informeren over de uitkomst.

Reactie 3: Overamstel herinrichting openbare ruimte

"Het DB vraagt prioriteit voor een herinrichting station Overamstel. Uit de conclusie van AMTS komt naar voren dat Overamstel hoge prioriteit verdient vanwege de slechte fysieke staat. Een aanpak voor Overamstel behoeft wat het DB betreft sterk urgentie. We begrijpen dat voor de benodigde renovatie bij Overamstel geen financiering is vanuit AMTS. En lezen dat de herinrichting van de openbare ruimte wel wordt meegenomen vanuit gebiedsontwikkeling. Het DB verzoekt AMTS aandacht te vragen voor de slechte staat van Overamstel en hoge urgentie voor een herinrichting."

Antwoord: De hoge urgentie voor station Overamstel wordt door het project AMTS beaamt. Het station en stationsomgeving worden na het uitvoeringsbesluit als een van de eerste uitgevoerd. Het herontwerpen van de directe openbare ruimte rond de stationsingangen vanuit versterken sociale veiligheid en mobiliteit vindt dan ook in samenspraak met de gebiedsontwikkeling in de directe omgeving van het station plaats. Na afstemming met omgevingsprojecten is gebleken dat omliggende gebiedsontwikkelingen een overlapping in scope hebben met AMTS. We gaan zorgen dat de maaiveldontwerpen op elkaar gaan aansluiten.

Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

Reactie 4: Spaklerweg verhogen sociaal toezicht

"De maatregel vanuit AMTS voor station Spaklerweg is het toevoegen van fietsparkeervoorzieningen aan de Oostzijde. De omgeving van Station Spaklerweg wordt echter als sociaal onveilig ervaren. Uit de priorteringsmatrix van AMTS blijkt dit ook: 'Durven score 2 - sommige delen voelen onveilig'. Toch worden er geen generieke maatregelen voorgesteld die de sociale veiligheid in de omgeving verbeteren. DB verzoekt om hier te kijken naar generieke maatregel 3: verhogen sociaal toezicht."

Antwoord: Sociale veiligheid en het gevoel van sociale veiligheid zijn verschillend van elkaar en worden door meerdere aspecten bepaald. Daarmee is het een integrale en interdisciplinaire opgave. Het project AMTS zet zich in voor de fysieke aspecten in de directe omgeving van stations. Dit door het oppakken van aanpassingen aan het maaiveld, wand-/plafondbekleding, wayfinding en verlichting. De verantwoordelijkheid voor sociaal toezicht liggen bij andere directies en vragen om andere expertise. Het project AMTS betrekt de directies waar beheer en toezicht onder vallen, om te adviseren op het ontwerp.

Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

Reactie 5: Van der Madeweg beperkte zichtlijnen

"Valt buiten de gemeente en stadsdeelgrens, maar binnen het Amsterdams beheergebied. Indien mogelijk verzoeken we om hier ook iets te doen aan de omschreven beperkte zichtlijnen. Het is niet duidelijk of dit is opgenomen in de generieke maatregelen."

Antwoord: Het project AMTS maakt aanpassingen aan het maaiveldontwerp, wand-/plafondmaterialen en verlichting. Aanpassingen aan de constructies van de stations vallen hier niet onder. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) gaat de aankomende jaren wel aan de slag met de ontvlechting van de metrolijnen van Zuidoost, waardoor reizigers vaker moeten overstappen op station Van der Madeweg. De VRA zal daarom aanpassingen aan het station Van der Madeweg ter verbetering van de zichtlijnen onderzoeken en waar mogelijk uitvoeren. De zichtlijnen worden o.a. afgesneden door dragende wanden, waar niet zomaar aanpassingen aan gedaan kunnen worden. Het verbeteren van zichtlijnen in het openbare ruimte ontwerp in de directe omgeving van het station, wordt opgepakt in het project AMTS.

Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

Reactie 6: Amstelstation verbeteringen en maatregelen vanuit sociale veiligheid

"Het Amstelstation staat (net als Bijlmer-Arena) niet in de schouw lijst. De oostzijde is net opgeknapt en voor de westzijde loopt een traject. Zijn er ondanks deze punten geen verbeteringen nodig voor dit trein/metrostation? Kijk ook bij Station Amstel vanuit de blik van de vrouw of er in het kader van sociale veiligheid maatregelen nodig zijn."

Antwoord: Het Amstelstation valt niet binnen de scope van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank en is daarmee niet in het onderzoek van AMTS opgenomen. Bovendien is voor Amstelstation (net als Bijlmer-Arena & Duivendrecht) een aparte projectorganisatie ingericht. Het project Amstelstation is nu in de ontwerpfase van een nieuwe stationsentree en fietsenstalling aan de westkant van het station. De oostkant van het station is in recente jaren al opgeknapt. Het perspectief van de vrouw en sociale veiligheid worden in het ontwerp meegenomen. Specifiek vanuit de blik van vrouwen is nieuw en wordt binnen de gemeentelijke organisatie en de VRA opgepakt. Voorbeeldprojecten zoals AMTS geven lering waaraan men moet denken en letten. Deze lessen zullen ook in andere projecten worden verwerkt en bij de inrichting van de openbare ruimte bij Amstelstation worden meegenomen.

Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

2.3.2. Stadsdeel Zuidoost, het Dagelijks Bestuur na consultatie stadsdeelcommissie, d.d. 16 december 2025

Reactie 1: Ondersteunt NvU

"Het dagelijks bestuur (DB) heeft kennisgenomen van de Concept Nota van Uitgangspunten voor de Aanpak Metro & Treinstations Zuidoostflank (AMTS), opgesteld vanuit vrouwelijk perspectief. Het DB complimenteert de opstellers voor de gedegen analyse en participatieaanpak. De stadsdeelcommissie (SDC) heeft het preadvies van het DB in grote lijnen onderschreven en enkele waardevolle aanvullingen gedaan. Dit finaal advies bundelt beide reacties en geeft richting aan de verdere uitwerking.

Hoofdlijnen van waardering:

- Het DB en de SDC herkennen zich in de geschetste problematiek en de analyse van de stations.
- Er is brede steun voor de vier hoofddoelen van AMTS: verbetering van capaciteit, toegankelijkheid en sociale veiligheid; vermindering van barrièrewerking; uitnodigende en sociaal veilige stationsomgevingen; en ondersteuning van de modal shift.
- De prioritering van de urgentste stations (Bullewijk, Overamstel, Holendrecht, Strandvliet, Spaklerweg, en Reigersbos) wordt onderschreven.
- De generieke ontwerpuitgangspunten en de participatieaanpak worden positief gewaardeerd."

Antwoord: Het wordt gewaardeerd dat het stadsdeel Zuidoost het project ondersteunt. In het vervolgproces blijft het stadsdeel Zuidoost actief betrokken worden.
Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

Reactie 2: Inclusiviteit en doelgroep

"Het vrouwelijk perspectief is een belangrijk uitgangspunt, maar de scope dient breder te worden geformuleerd zodat ook ouderen, mensen met een beperking en andere kwetsbare groepen expliciet worden meegenomen."

Antwoord: Doelgroepen worden niet uitgesloten, de uitnodiging voor het participatietraject zal breed worden gecommuniceerd. Daarbij gaat specifiek aandacht uit naar 2 focusgroepen, namelijk mensen met een beperking en vrouwen en meisjes. Uit onderzoek blijkt namelijk dat wanneer (jonge) vrouwen zich ergens prettig voelen, iedereen graag op deze plekken verblijft. Aanvullend is toegankelijkheid voor iedereen een uitgangspunt. Daarbij is het streven om representatie

van deze focusgroepen binnen Ouder-Amstel, Zuidoost en Oost te vinden. Wat de lokale context en diversiteit van deze stadsdelen rechtdoet. Door actief op deze 2 perspectieven te sturen, maken we stationsomgevingen waar iedereen van kan, durft en wil gebruikmaken.

Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

Reactie 3: Projectscope
"De norm van "3 minuten loopafstand" is te subjectief. Het DB en de SDC adviseren een meetbare afstandsnorm (bijvoorbeeld 200 meter) en duidelijke geografische grenzen per station.
Aansluitende onderdoorgangen dienen expliciet te worden meegenomen in de scope."

Antwoord: De scope van 3 minuten loopafstand behoorde bij de analyse van de stationsomgevingen. Voor de uitwerking van de plannen is voor ieder station een nieuwe fysieke scopeafbakening opgesteld. Dit betreft de directe stationsomgeving, en daarmee de onderdoorgangen die een relatie hebben met de stationsingangen Binnen de nieuwe scopegrenzen vallen geen andere spooronderdoorgangen, omdat die geen directe impact hebben op het metrogebruik en daarmee niet in aanmerking komen voor cofinanciering van het Rijk. Binnen de 'Aanpak Optimalisatie Fietsschakels Zuidoostflank' zullen een aantal van deze onderdoorgangen opgepakt worden.

Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

Reactie 4: Beheer en onderhoud
"Duurzame instandhouding staat of valt bij heldere beheerafspraken. Het DB en de SDC benadrukken dat vóór uitvoering duidelijke afspraken moeten worden gemaakt tussen gemeente, ProRail/Railinfratrust en vervoersorganisaties."

Antwoord: Duurzame instandhouding is inderdaad van belang voor goed gebruik van de metrostations. Daarom is het project AMTS betrokken bij de vernieuwing van afspraken over eigendom, verantwoordelijkheid en beheer van de stations en hun omgevingen. Daarnaast worden de gemeentelijke beheertak en de spoorse partijen nauw betrokken bij het maken van duurzame keuzes in ontwerp en materiaalgebruik.

De prestatie afspraken voor liften en roltrappen zijn er in de vorm van periodieke monitoring van beschikbaarheid van roltrappen en liften. Dit wordt door de opdrachtgever VRA van het GVB geëist en bewaakt via het AMRI beheercontract. Er zijn ook beheersmaatregelen afgesproken om de beschikbaarheid op niveau te houden of te verhogen.

Veiligheid bestaat uit verschillende onderdelen. Via het exploitatiecontract zijn verschillende KPI's vastgelegd voor sociale veiligheid. Periodiek wordt het sociale veiligheidsgevoel onderzocht onder reizigers van bus, tram en metro. Daarnaast is er de personeelsmonitor openbaar vervoer die dit zelfde doet voor personeel. Ook het zwartrijderspercentage mag niet boven een bepaald percentage uitkomen. Veiligheid wordt met aparte subsidiestromen bekostigt om dit los van de dagelijkse exploitatie te houden.

Voor toiletten zijn er geen afspraken. Die zijn niet op de stations aanwezig.

Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

Reactie 5: Sociale veiligheid en toezicht
"Sociale veiligheid vraagt om "ogen en oren op straat". Het DB en de SDC adviseren om alternatieven te ontwikkelen binnen beleidskaders, zoals voorzieningen in plinten, kleinschalige detailhandel, horeca of kunst en cultuur, die bijdragen aan verlevendiging en toezicht.

Specifiek voor station Holendrecht wordt gewezen op de noodzaak van betere ontsluiting aan de noordzijde, verlevendiging van het stationsplein en voorzieningen voor blinden en slechtzienden."

Antwoord: Sociale veiligheid en het gevoel van sociale veiligheid zijn verschillend van elkaar en worden door meerdere aspecten bepaald. Daarmee is het een integrale en interdisciplinaire opgave. Het project AMTS zet zich in voor de fysieke aspecten in de directe omgeving van stations. Dit door het oppakken van aanpassingen aan het maaiveld, wand-/plafondbekleding, wayfinding en verlichting. De verantwoordelijkheid voor economische impulsen en daarmee sociaal toezicht liggen bij andere gemeentelijke directies en vragen om andere expertise. Het project AMTS betrekt de directies waar beheer en toezicht onder vallen, om te adviseren op het ontwerp. In de nabijheid van Station Holendrecht-noord wordt binnen het project 'SPOOR' (directie Grond & Ontwikkeling) de realisatie van een kiosk aan de westkant onderzocht. Binnen de scope van AMTS worden nabij station Holendrecht de voorzieningen voor blinden en slechtzienden opgepakt.

Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

Reactie 6: Risico's en financiën

"De belangrijkste risico's betreffen budgetkortingen, parallelle initiatieven, versnipperde beheerverantwoordelijkheden en stijgende kosten. Het DB en de SDC adviseren om:

- Vroegtijdig raakvlakkenanalyses uit te voeren.
- Parallelle initiatieven te inventariseren.
- Varianten van ontwerpen (min/plus) te hanteren.
- En periodiek de financiële kaders te herijken.

De SDC benadrukt dat ook de extra investeringen van het Rijk (waaronder € 20 miljoen voor de openbare ruimte) moeten worden meegenomen."

Antwoord: Het risicomanagement voor dit project is onderdeel van de projectorganisatie van AMTS. Wanneer de vervolgfase van start gaat zullen maatregelen worden geformuleerd om budgetkortingen, parallelle initiatieven, versnipperde beheerverantwoordelijkheden en stijgende kosten te kunnen beheersen.

De SDC benadrukt de bijkomende investering van 20 miljoen. Sinds de vrijgave van de concept NvU is er een nieuwe subsidie door het Rijk toegekend, dat nog niet eerder aan de financiële paragraaf kon worden toegevoegd. Daarom is de financiële paragraaf aangepast en opgenomen in de definitieve Nota van Uitgangspunten.

Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

Reactie 5: Brede participatie
"Brede participatie is essentieel, niet alleen in de ontwerpfase maar ook na oplevering.
Buurtplatforms, jongerenorganisaties, ouderenplatforms en gehandicaptenplatform Zuidoost dienen actief betrokken te worden.
Periodieke terugkoppeling en evaluatie (inclusief schouwen met reizigers) zijn noodzakelijk om de kwaliteit en het veiligheidsgevoel te monitoren."

Antwoord:

Het project streeft naar het betrekken van een diverse en representatieve doelgroep. Daarbij worden participanten in de lokale context gezocht, waarbij contact met diverse bewonersplatforms en -groepen zal worden gezocht. Hierbij gaat speciale aandacht uit naar vrouwen, meisjes en mensen met een beperking.

Participatie vindt plaats tijdens het project. Na oplevering wordt het project afgesloten en het projectteam opgeheven. De lijnorganisatie en stadsdelen zijn dan aan zet om indien gewenst bewoners en reizigers actief te betrekken en een periodieke schouw te organiseren. Zo wordt binnen het GVB-domein regelmatig geschouwd op de basiskwaliteiten van de stations. Binnen de poortjes (Reizigers en ontvangstdomein) worden ongewenst graffiti, vuilnis, kapot meubilair, kapotte verlichting en overige gebreken genoteerd en opgelost.

Aanpassing NvU/Actie: Geen aanpassingen

Bijlage 1: Finaal advies DB stadsdeel Oost, inclusief motie

Finaal advies DB
Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Advies concept NvU AMTS
Het dagelijks bestuur herkent omschreven staat van en problematiek rondom de stations Overamstel, Spaklerweg en Van der Madeweg. We zijn blij met de voorgestelde fysieke maatregelen voor sociaal veilige, toegankelijke en uitnodigende stationsomgevingen.

We vinden het zeer positief dat bij dit grote project het vrouwelijk perspectief is betrokken. Er is hiervoor een werkwijze is toegepast die heeft gezorgd dat o.a. de knelpunten voor sociale veiligheid op elke locatie zijn opgehaald. Deze aanpak zorgt voor fysieke en functionele verbeteringen van de stations en hun directe omgeving, met als doel een sociaal veilige, toegankelijke en uitnodigende openbaar vervoer omgeving te creëren.

We stellen de volgende toevoegingen voor:

Overamstel
Het DB is blij met de no-regret maatregelen bij Overamstel om de stationsomgeving te verbeteren: het plaatsen van windschermen, abri's, geleidelijnen, het herstel van de trappen, toevoegen van trapleuningen en extra poortjes.
We verzoeken om een lift aan de maatregelen toe te voegen.
Door het ontbreken van een lift aan de westzijde, is de halte voor mensen met een handicap ontoegankelijk. Binnen AMTS worden wel een tweetal andere locaties een lift toegevoegd. Waarom niet bij Overamstel?
(in de tekst staat bij Overamstel geen lift, in de prioriteringsmatrix staat van wel).

Het DB vraagt prioriteit voor een herinrichting station Overamstel.
Uit de conclusie van AMTS komt naar voren dat Overamstel hoge prioriteit verdient vanwege de slechte fysieke staat. Een aanpak voor Overamstel behoeft wat het DB betreft sterk urgentie. We begrijpen dat voor de benodigde renovatie bij Overamstel geen financiering is vanuit AMTS. En lezen dat de herinrichting van de openbare ruimte wel wordt meegenomen vanuit gebiedsontwikkeling. Het DB verzoekt AMTS aandacht te vragen voor de slechte staat van Overamstel en hoge urgentie voor een herinrichting.

Spaklerweg

De maatregel vanuit AMTS voor station Spaklerweg is het toevoegen van fietsparkeervoorzieningen aan de Oostzijde.
De omgeving van Station Spaklerweg wordt echter als sociaal onveilig ervaren. Uit de priorteringsmatrix van AMTS blijkt dit ook: 'Durven score 2 - sommige delen voelen onveilig'. Toch worden er geen generieke maatregelen voorgesteld die de sociale veiligheid in de omgeving verbeteren. DB verzoekt om hier te kijken naar generieke maatregel 3: verhogen sociaal toezicht.

Van der Madeweg

Valt buiten de gemeente en stadsdeelgrens, maar binnen het Amsterdams beheergebied.
Indien mogelijk verzoeken we om hier ook iets te doen aan de omschreven beperkte zichtlijnen. Het is niet duidelijk of dit is opgenomen in de generieke maatregelen.

Station Amstel

Het Amstelstation staat (net als Bijlmer-Arena) niet in de schouw lijst. De oostzijde is net opgeknapt en voor de westzijde loopt een traject. Zijn er ondanks deze punten geen verbeteringen nodig voor dit trein/metrostation? Kijk ook bij Station Amstel vanuit de blik van de vrouw of er in het kader van sociale veiligheid maatregelen nodig zijn.

Uitvoering Motie 419 "Aanpak Metro- en Treinstations Zuidoostflank

In uitvoering van motie 419 roept het Dagelijks Bestuur het college op om te onderzoeken hoe en wanneer Metrostation Overamstel toegankelijk gemaakt kan worden voor personen met een handicap en/of in een rolstoel, met een werkende lift of op andere wijze(n) (hellingbanen, alternatief vervoer, trapliften of alternatieve technische faciliteiten). En hierover verslag uit te brengen aan het Dagelijks bestuur van stadsdeel Oost binnen 4 maanden.

Bijlage 2: reactie stadsdeel Zuidoost

Finaal advies DB
Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Het dagelijks bestuur (DB) heeft kennisgenomen van de Concept Nota van Uitgangspunten voor de Aanpak Metro & Treinstations Zuidoostflank (AMTS), opgesteld vanuit vrouwelijk perspectief. Het DB complimenteert de opstellers voor de gedegen analyse en participatieaanpak. De stadsdeelcommissie (SDC) heeft het preadvies van het DB in grote lijnen onderschreven en enkele waardevolle aanvullingen gedaan. Dit finaal advies bundelt beide reacties en geeft richting aan de verdere uitwerking.

Hoofdlijnen van waardering

- Het DB en de SDC herkennen zich in de geschetste problematiek en de analyse van de stations.
- Er is brede steun voor de vier hoofddoelen van AMTS: verbetering van capaciteit, toegankelijkheid en sociale veiligheid; vermindering van barrièrewerking; uitnodigende en sociaal veilige stationsomgevingen; en ondersteuning van de modal shift.
- De prioritering van de urgentste stations (Bullewijk, Overamstel, Holendrecht, Strandvliet, Spaklerweg, en Reigersbos) wordt onderschreven.
- De generieke ontwerpuitgangspunten en de participatieaanpak worden positief gewaardeerd.

Aanvullende aandachtspunten
Op basis van de adviezen van DB en SDC worden de volgende punten nadrukkelijk meegegeven:

Inclusiviteit en doelgroep

- Het vrouwelijk perspectief is een belangrijk uitgangspunt, maar de scope dient breder te worden geformuleerd zodat ook ouderen, mensen met een beperking en andere kwetsbare groepen expliciet worden meegenomen.

Projectscope

- De norm van "3 minuten loopafstand" is te subjectief. Het DB en de SDC adviseren een meetbare afstandsnorm (bijvoorbeeld 200 meter) en duidelijke geografische grenzen per station.
- Aansluitende onderdoorgangen dienen expliciet te worden meegenomen in de scope.

Beheer en onderhoud

- Duurzame instandhouding staat of valt bij heldere beheerafspraken. Het DB en de SDC benadrukken dat vóór uitvoering duidelijke afspraken moeten worden gemaakt tussen gemeente, ProRail/Railinfratrust en vervoersorganisaties.

Sociale veiligheid en toezicht

- Sociale veiligheid vraagt om "ogen en oren op straat". Het DB en de SDC adviseren om alternatieven te ontwikkelen binnen beleidskaders, zoals voorzieningen in plinten, kleinschalige detailhandel, horeca of kunst en cultuur, die bijdragen aan verlevendiging en toezicht.
- Specifiek voor station Holendrecht wordt gewezen op de noodzaak van betere ontsluiting aan de noordzijde, verlevendiging van het stationsplein en voorzieningen voor blinden en slechtzienden.

Risico's en financiën

- De belangrijkste risico's betreffen budgetkortingen, parallelle initiatieven, versnipperde beheerverantwoordelijkheden en stijgende kosten. Het DB en de SDC adviseren om:
    - Vroegtijdig raakvlakkenanalyses uit te voeren.
    - Parallelle initiatieven te inventariseren.
    - Varianten van ontwerpen (min/plus) te hanteren.
    - En periodiek de financiële kaders te herijken.

- De SDC benadrukt dat ook de extra investeringen van het Rijk (waaronder € 20 miljoen voor de openbare ruimte) moeten worden meegenomen.

Participatie en evaluatie

- Brede participatie is essentieel, niet alleen in de ontwerpfase maar ook na oplevering.
- Buurtplatforms, jongerenorganisaties, ouderenplatforms en gehandicaptenplatform Zuidoost dienen actief betrokken te worden.
- Periodieke terugkoppeling en evaluatie (inclusief schouwen met reizigers) zijn noodzakelijk om de kwaliteit en het veiligheidsgevoel te monitoren.

Conclusie

Het dagelijks bestuur kan zich in grote lijnen vinden in de uitgangspunten van de Concept Nota van Uitgangspunten AMTS. De aanvullingen van de stadsdeelcommissie versterken het advies en benadrukken het belang van inclusiviteit, duidelijke scope, beheerafspraken, sociale veiligheid en participatie.

Het DB adviseert het college van burgemeester en wethouders om de genoemde aandachtspunten en adviezen te verwerken in de verdere uitwerking van de AMTS, zodat een duurzame, veilige en inclusieve stationsaanpak voor de Zuidoostflank wordt gerealiseerd.