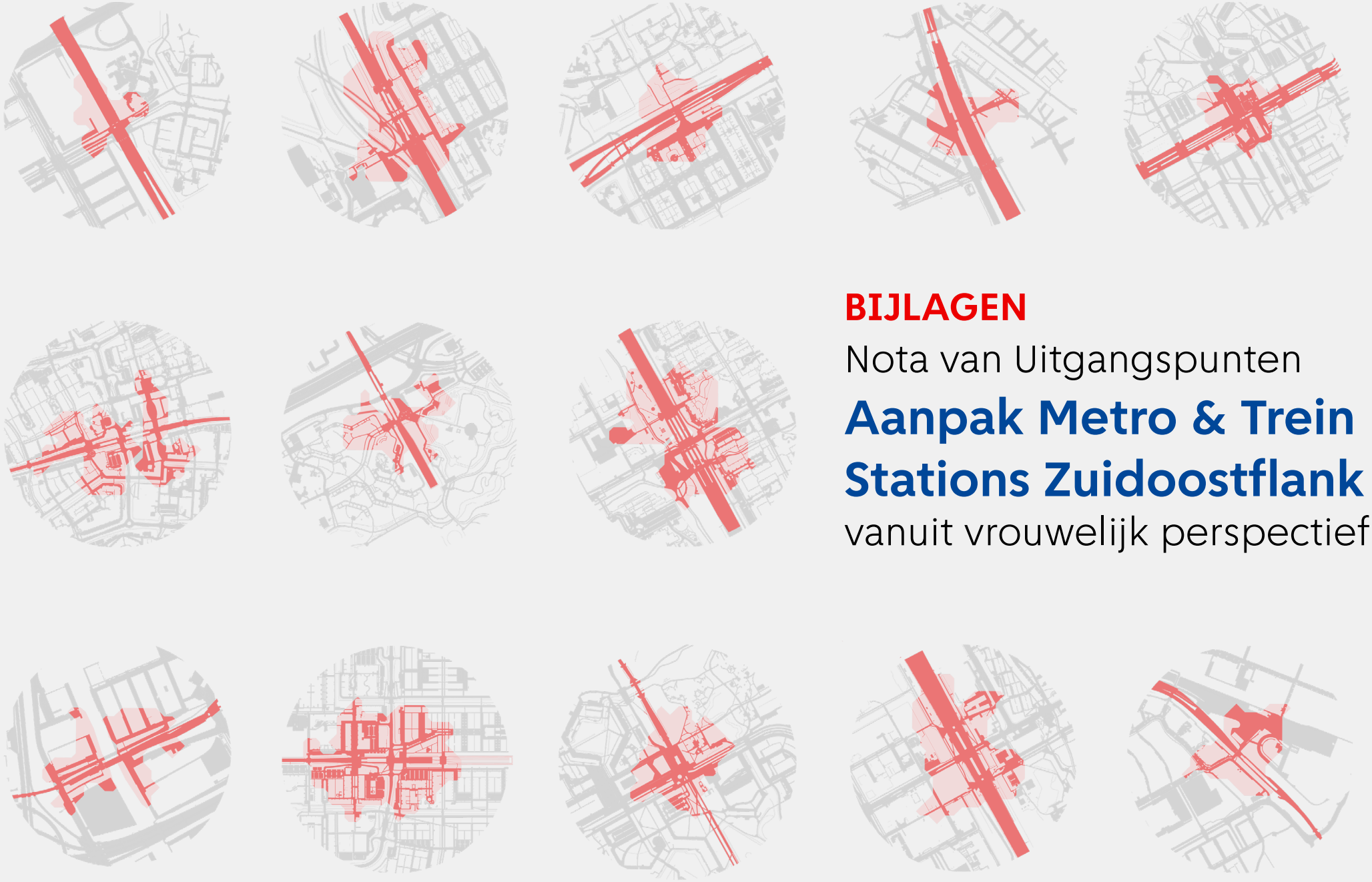


BIJLAGEN

Nota van Uitgangspunten

Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank

vanuit vrouwelijk perspectief

6 januari 2026

BIJLAGEN

NvU Aanpak Metro & Treinstations

Bijlage 1: Verantwoording
Bijlage 2: Analyse per station
Bijlage 3: Eigenaarschap & verantwoordelijkheden omgevingsdomein
Bijlage 4: Begrippenlijst
Bijlage 5: Financiële paragraaf AMTS
Bijlage: Participatieplan Ontwerpfase AMTS

Bijlage 1:

Verantwoording

Hoofdstuk 1

1.1 "Mobiliteitsplan Zuidoostflank", juni 2021.

1.1 "Mobiliteitsplan Zuidoostflank, actualisatie", mei 2025. (is nog niet vastgesteld)

1.1 "Onveilige plekken voor vrouwen", uitzending 15 juni 2024, NPO Programma Pointer

Hoofdstuk 2

2.1.3 "Bloeiende stationsomgevingen van de Oostlijn, nulmeting", januari 2015, Projectmanagementbureau gemeente Amsterdam

2.3 "Monitor sociale veiligheid openbaar vervoer 2023", gemeente Amsterdam

2.3.1. "Gender sensitieve participatie metro- en treinstations Amsterdam- Zuidoost en oost, resultaten", april 2025

2.4 "Amsterdam Maakt Ruimte: koersdocument", 2023, Verkeer & Openbare Ruimte gemeente Amsterdam

2.4 Het belevingsonderzoek van Studio Bereikbaar in opdracht van de gemeente Amsterdam heeft twee rapporten opgeleverd, namelijk: 1. "Sociale veiligheid in en om onderdoorgangen in de Zuidoostflank van Amsterdam", 2. "Menukaart onderdoorgangen Zuidoostflank d.d 24-02-2025".

2.4 Het participatie onderzoek van Neuf in opdracht van de gemeente Amsterdam heeft het volgende rapport opgeleverd: "Gender sensitieve participatie metro- en treinstations Amsterdam- Zuidoost en oost, resultaten", april 2025

2.5 Group A heeft de renovatie in woord en beeld gebracht in het boek "Metro's Oostlijn Amsterdam", 12 oktober 2020.

Hoofdstuk 3

Hoofdstuk 4

4.2 De onderzoeksresultaten van GVB naar poortjes en liften is samengevat in het rapport " AMTS Data Project Capaciteit Metrostations Zuid-Oost. Resultaten v2 –ontbrekende data en aantallen", 3 juni 2025.

4.2 Paviljoens/SPOOR: Met de aanpak 'Spoor als Ruggengraat' (SPOOR) wordt ingespeeld op de behoefte aan meer samenhang, verbinding, diversiteit en sociale veiligheid (ogen op straat) langs het traject Duivendrecht-Holendrecht. Doel is om van de gebieden aan weerszijden van het spoor één ongedeeld gebied te maken. Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Zuidoost heeft in 2021 ingestemd met het voorstel om deze visie te implementeren bij de verdere planvorming van SPOOR. Door middel van het verbeteren van fysieke verbindingen en het toevoegen van paviljoens nabij metro-opgangen kan structureel worden bijgedragen aan veiligheid, levendigheid en verbinding binnen Zuidoost. Bij de positionering en inrichting van deze paviljoens is van belang dat de bredere stedelijke context wordt meegenomen. Dit is in het verlengde van het directe omgevingsdomein van het station en zorgt voor een integrale benadering die aansluit bij de ambities voor de gehele stationsomgeving en de aangrenzende gebieden.

Hoofdstuk 5

Hoofdstuk 6

Bijlage 2:

Analyse per station

Verslag Annalysesessies

Stations Gein, Reigersbos, Holendrecht, Bullewijk
Aanwezig 27-2-2025: Saskia de Haas, Louise Huigsloot, Peter Pestoor, Antonia Nieto-Diaz, Mias Snip, Sara Yousefimashhoor, Hans Smit, Mara Jong Kon Chin, Joep Lax, Ellen Kuikman, Simon Sprietsma, Mark Schilthuizen, Ferdi Simsek, Catalien Peerdeman

Stations Spaklerweg, Overamstel, Van der Madeweg, Strandvliet, Venserpolder
Aanwezig 6-3-2025: Saskia de Haas, Louise Huigsloot, Peter Pestoor, Antonia Nieto-Diaz, Mias Snip, Sara Yousefimashhoor, Hans Smit, Mara Jong Kon Chin, Joep Lax, Ellen Kuikman, Simon Sprietsma, Mark Schilthuizen, Catalien Peerdeman

Stations Verrijn Stuartweg, Ganzenhoef, Kraaiennest, Gaasperplas
Aanwezig 17-3-2025: Saskia de Haas, Peter Pestoor, Antonia Nieto-Diaz, Mias Snip, Mara Jong Kon Chin, Ellen Kuikman, Simon Sprietsma, Mark Schilthuizen, Ferdi Simsek, Catalien Peerdeman

Algemene conclusies

In de analysesessies kwam een aantal verbeteringsopties bij nagenoeg alle stations naar voren. Dit maakt de weg vrij voor een overkoepelende aanpak om op meerdere vlakken een kwaliteitsslag te behalen bij meerdere stations. Het gaat hierbij om de volgende punten;

- Upgraden verouderde stationsomgeving naar beheerbaar nieuw ontwerp (Durven) : Veel van de huidige stations zijn slachtoffer van een gedateerd ontwerp. Dit verouderde ontwerp blijkt in de praktijk ook lastig te onderhouden, met een kapot, vies en daarmee onaantrekkelijk aanzicht als gevolg. Omdat zo veel stationsonderdoorgangen en –pleinen grootonderhoud nodig hebben, biedt dit kansen om tot een integrale en daarmee beheerbare en herkenbare materialisering te komen.
- Herkenbaarheid van het station in haar omgeving (Kunnen) : Denk hierbij aan een uniforme uitstraling voor alle metrostation omgevingen in Zuidoost/oost, zodat deze direct te herkennen zijn in hun omgeving.
- Wayfinding vanuit de buurt naar het metro-/treinstation toe en vice versa (Kunnen/durven) Denk hierbij aan een uniforme manier om als voetganger/fietser "op afstand" geïnformeerd te worden over de route naar een metrostation en vice versa. Hierbij speciale aandacht voor overstap op bus en signing van stations.
- Afval en kapotte prullenbakken (Durven/willen) : Door de statiegeldheffing op blikjes en flesjes zijn op nagenoeg ieder station (perron, onderdoorgang en plein) de prullenbakken opengebroken. Mede hierdoor ligt er overal vuilnis.
- Lichtcontrasten tussen de station onderdoorgang en haar omgeving, zowel overdag als 's nachts (Durven) : Op nagenoeg alle stations is het lichtcontrast tussen de stationsomgeving en de stations onderdoorgang erg groot. Hierdoor zijn de spooronderdoorgangen overdag erg donker en schimmig. 's Nachts steken ze juist sterk af tegenover de veel minder verlichte omgeving. Overkoepelend zou er een lichtschouw en lichtplan kunnen worden opgesteld. Hierbij kunnen verlichtingprincipes worden opgesteld waarbij wordt bepaald wanneer licht (in)direct is, hoe contrastvorming wordt tegengegaan, welke armaturen worden gebruikt. Dit alles om het gevoel van sociale veiligheid te versterken. Aandachtspunten hierbij zijn Puccini en ecologie.
- Toekomstige fietsparkeerbehoefte inventariseren (Kunnen) : Met de vele woningen die in Zuidoost gebouwd worden, komen er meer bewoners en daarmee stijgt het aantal gebruikers van de metro- en treinstations tot 2040. Naar verwachting zullen deze nieuwe bewoners meer fietsen. Daarom moet per station de fietsparkeercapaciteit worden herzien en de fietsparkeerlocaties worden aangesloten op de aanfietsroutes naar deze ontwikkelingen.
- Kapotte liften en roltrappen (Kunnen)

- Check op geleidenlijnen (Kunnen)

Gedachtegang:

- Keuzes maken : Niet alle opgangen kunnen worden voorzien van ogen op straat. Is het een idee om een keuze te maken per station?

Station Gein

Sterk:

- Ligging nabij winkelcentrum Gein (Durven/ Willen) : Doordat één van de opgangen van het station direct aansluit op het winkelcentrum Gein, is de omgeving levendig. Er zijn, tot een bepaald tijdstip, voldoende ogen op straat. Hierdoor is er sprake van sociale controle.

Zwak:

- Slechte overstapmogelijkheden tussen bus en metro (Kunnen) : Uniek in Zuidoost is de scheiding van snel en langzaamverkeer. De spoordijken en autodreven bevinden zich op een hoger niveau, terwijl fietsers en voetgangers zich vrijelijk kunnen bewegen op het maaiveld. De metro- en treinstations zijn gekoppeld aan de routes voor voetgangers en fietsers. Zo kunnen deze verkeersdeelnemers gemakkelijk op dit vervoer opstappen. Een bijkomende hindernis is de overstap op de bus. Want de routes voor gemotoriseerd verkeer liggen enigszins op afstand. Hoe maken we deze overstapmogelijkheden toch zichtbaar voor OV-gebruikers?
- Lift is vaak langdurig stuk (Kunnen)
- Sociale veiligheid rondom bushalte (Durven) : De bushalte ligt onder een donker viaduct. Zichtlijnen vanaf woningen of voorzieningen op de bushalte ontbreken. Daarnaast wordt langs de busbaan niet gewandeld of gefietst, waardoor ogen op straat ontbreken.
- Te veel ongebruikte verharding (Willen) : Rondom het station is veel ongebruikte verharding te vinden. Met name ten noorden van de opgang bij de winkelcentrumingang is een erg kale hoek te vinden. Hierdoor valt rotzooi, onkruid of oneffenheden extra op. Ook bij de oostelijke opgang is erg veel ongebruikte verharding te vinden.
- Verouderde uitstraling station (Willen) : Door de verouderde uitstraling van de stationsonderdoorgang is het niet aantrekkelijk om in de omgeving te verblijven. De grootste verbeterpunten zijn; tegels op de wanden (zijn overigens niet kapot), geverfde betonwand (Schoonstralen?), verkleurde geluidschermen, verharding onder opgang. Mede hierdoor doet de stationsomgeving verloederd aan. Dit kan ook invloed hebben op het gevoel van sociale veiligheid (Durven).
- Positionering van voorzieningen ten opzichte van elkaar (Willen) : Door de jaren heen zijn er meer functies aan de stationsomgeving toegevoegd. Daar waar plek was zijn bijvoorbeeld fietsparkeerplekken geplaatst. Dit is straks ook het geval met de buurthub. De positionering van deze functies lijkt inmiddels niet meer optimaal. Zijn bijvoorbeeld al die geparkeerde fietsen bij de entree het aanzicht dat gewenst is?

Kansen:

- GVB-Pauzeruimte op het perron (Durven) : Connectie maken tussen de GVB-pauzeruimte en het perron, voor vergroting van het veiligheidsgevoel. Dit kan bijvoorbeeld door een ruit waardoor oogcontact gemaakt kan worden met de GVB-medewerkers of een bordje met "hier aankloppen voor hulp".
- De kiosk bij de oostelijke opgang (Durven) : De kiosk biedt ogen op straat. Jammer dat het nu een vrij dichte container is. Door de kiosk meer transparant en aantrekkelijk te maken, kan het zijn sociale functie versterken.
- Horeca-/winkelruimte in de spooronderdoorgang (Durven) : Aan de winkelcentrumkant bevinden zich ruimtes voor horeca en winkels. Helaas zijn deze ruimtes niet allemaal bezet, laat staan vaak open. Door als gemeente in te zetten op bezetting kan de sociale controle in het gebied, ook in de avonduren, worden opgeschroefd. Dit draagt bij aan het gevoel van sociale controle.
- Kans om te vergroenen / Openbare ruimte plan van het Stadsdeel Zuidoost (Willen) : Het Stadsdeel gaat op zeer korte termijn een openbare ruimte plan uitvoeren. Hierbij wordt een deel van de verharding omgezet in over-

zichtelijke plantvakken inclusief zitmogelijkheid. Dit kan bijdragen aan het verminderen van de verouderde uitstaling van het station.

- Kunst op de geluidswal door het Stadsdeel Zuidoost (Willen) : Het stadsdeel is voornemens om de geluidswallen bij de winkelcentrumopgang te voorzien van een kunstige print. Dit kan tevens een bedreiging zijn voor wayfinding en uniforme uitstraling stations.

Bedreigingen:

- Hangjeugd en overlast door personen (Durven) : De afgelopen maanden is er een sterke stijging van overlast door jeugd. Want, hoewel het winkelcentrum tot een bepaald tijdstip voldoende ogen op straat levert, is dit na sluitingstijd van de meeste winkels niet meer het geval. Dan wordt de winkelstraat terrein van een klein doch aanwezig groepje jongeren.

Station Reigersbos

Sterk:

- Ligging nabij winkelcentrum Reigersbos (Durven/Willen) : Doordat één van de opgangen van het station direct aansluit op het winkelcentrum Reigersbos, is de omgeving levendig. Er zijn, tot redelijk laat, voldoende ogen op straat door de vele horecafuncties. Hierdoor is er sprake van sociale controle.

Zwak:

- Slechte overstapmogelijkheden tussen bus en metro (Kunnen/durven) : Uniek in Zuidoost is de scheiding van snel en langzaam verkeer. De spoordijken en autodreven bevinden zich op een hoger niveau, terwijl fietsers en voetgangers zich vrijelijk kunnen bewegen op het maaiveld. De metro- en treinstations zijn gekoppeld aan de routes voor voetgangers en fietsers. Zo kunnen deze verkeersdeelnemers gemakkelijk op dit vervoer opstappen. Een bijkomende hindernis is de overstap op de bus. Want de routes voor gemotoriseerd verkeer liggen enigszins op afstand. Bij reigersbos liggen de haltes ook op afstand en voelen de routes uiterst sociaalonveilig aan. Hoe maken we deze overstapmogelijkheden toch zichtbaar en aantrekkelijk voor OV-gebruikers?
- Het station is niet toegankelijk (Kunnen) : De toegankelijkheidsvoorzieningen op het station zijn ondermaats. Zo is er bijvoorbeeld geen werkende lift. Daarnaast zijn de kaartautomaten verwijdert en wordt er van gebruikers verwacht vaardig te zijn met digitale middelen. Bushaltes kunnen enkel via een te steile hellingbaan bereikt worden.
- Slechte zichtbaarheid winkelcentrumkant (Kunnen) : Omdat het station in een drukke winkelstraat is gesitueerd en meegaat in de schaal van de andere gebouwen, valt het niet op tussen de winkels en horeca.
- Positionering van voorzieningen ten opzichte van elkaar bij westelijke opgang (Willen) : De omgeving van de westelijke opgang bestaat uit een gedateerd pleintje in een woonomgeving. Door de jaren heen zijn er meer functies aan de stationsomgeving toegevoegd. Daar waar plek was zijn bijvoorbeeld fietsparkeerplekken geplaatst. Ook staat er een redelijk onbestemde cirkelvormige haag en een dode boom. De positionering van deze functies lijkt inmiddels niet meer optimaal.
- Verouderde uitstraling station (Willen) : Door de verouderde uitstraling van de stationsonderdoorgang is het niet aantrekkelijk om in de omgeving te verblijven. De grootste verbeterpunten zijn; tegels op de wanden (zijn overigens niet kapot), geverfde betonwand (Schoonstralen?), verkleurde geluidschermen, verharding onder opgang. Mede hierdoor doet de stationsomgeving verloederd aan. Dit kan ook invloed hebben op het gevoel van sociale veiligheid (Durven).

Kansen:

- Aansluiten bij gebiedsontwikkeling (Willen) In de directe omgeving van het station vindt gebiedsontwikkeling Reigersbos plaats. De stationsomgeving is onderdeel van de scope. We kunnen het toekomstig ontwerpkader voor stationsomgevingen AMTS aan collega's meegeven en zelf de 'witte vlekken' oppakken.
- Verplaatsing bushaltes (Kunnen) : Binnen de gebiedsontwikkeling Reigersbos staat het verplaatsen van de bushaltes naar een meer

logische en nabije locatie. Met het openen van een bouwblok met een plein aan de winkelstraat, wordt de looproute naar de bushaltes ook een stuk sociaal veiliger.

- **Geluidsscherm (Kunnen) :** Binnen de gebiedsontwikkeling Reigersbos staat een geluidsscherm opgenomen. Dit kan gebruikt worden t.b.v. wayfinding door hier bijvoorbeeld de locaties van de stationsopgangen op weer te geven.
- **Mogelijkheden inpandige stalling winkelcentrumzijde (Kunnen) :** Er schijnt een onderzoek plaats gevonden te hebben omtrent inpandig fietsparkeren nabij het station.
- **Daglichttoetreding (Durven) :** Het plafond is deels geopend voor daglichttoetreding. Toch doet het pand nog erg gesloten aan. Door het volledige plafond te verglazen kan de daglichttoetreding vergroot worden voor een groter gevoel van sociale veiligheid.

Bedreigingen:

- **Beperkte mogelijkheid uitbreiden fietsparkeren bij winkelcentrum (Kunnen) :** De opgang bij winkelcentrum Reigersbos ligt midden in een winkelstraat. In deze straat staan op diverse plekken fietsnietjes, maar deze staan al vol. Nabij de metro opgang is het in de openbare ruimte is het niet mogelijk om deze capaciteit uit te breiden.
- **Draaien station entree winkelcentrum kost véél ruimte (Willen) :** Het idee van het draaien van de toegang, zoals voorgesteld in de plannen van gebiedsontwikkeling Reigersbos, kan mogelijk niet. Dit omdat standaardafmetingen rondom de incheckpoortjes bepalend zijn. Dit zou kunnen betekenen dat er een uitbouw van 17 meter nodig is.

Station Holendrecht

Sterk:

- **Veel (toekomstige) gebruikers van het station (Durven) :** Doordat het station naast het AUMC en de HvA ligt, is het aantal gebruikers groot. Met de oplevering van en de grote gebiedsontwikkelingen Holendrecht en Paasheuvelweg, komen er in de toekomst alleen maar meer gebruikers bij. Veel gebruikers betekent veel ogen op straat.
- **Gemakkelijk overstappen tussen bus, metro en trein mogelijk (Kunnen) :** In tegenstelling tot veel andere stations ligt de bushalte bij Station Holendrecht wel op een zichtbare afstand van het metro- en treinstation. Men wordt hier naartoe verwezen met bewegwijzering en de route is open en verlicht.
- **Het stationsplein en het busstation bij het AUMC zijn recent vernieuwd (Willen)**

Zwak:

- **Geleidenlijnen ontbreken of sluiten niet goed aan (Kunnen) :** Een korte inventarisatie tijdens de schouw heeft aangetoond dat de geleidenlijnen op het station vaak ontbreken of niet goed aansluiten. Hierdoor wordt het voor slechtzienden al snel onmogelijk om het station goed te kunnen gebruiken.
- **Ontbreken menselijke maat door lege vlaktes onder en naast stations (Willen) :** In de stationsonderdoorgangen en naast de opgangen zijn grote lege vlaktes te vinden. Dit is niet aantrekkelijk door het ontbreken van schaal. Bovendien verzamelt zich hier afval en onkruid.
- **Ontbreken verblijfsruimte (Willen) :** Voor een station met een regionale functie en vele overstapmogelijkheden, biedt station Holendrecht weinig tot geen comfortabele verblijfs- en wachtruimten.
- **Mogelijkheden voor fietsparkeren sluiten niet aan op routes :** Bij de noordelijke opgang sluiten de fietsroutes niet aan op de beschikbare fietsparkeervoorziening. Dat is nu nog niet zo'n probleem, maar met de oplevering van gebiedsontwikkelingen komt een nieuwe doelgroep die naar verwachting wel veel fietst.

Kansen:

- **Toekomstige kiosk/restaurant en pauze-ruimte bus (Durven) :** Aan de zijde van het AUMC staat een kiosk en een restaurant gepland. Ook de pauzeruimte voor buschauffeurs van regionale lijnen krijgt een upgrade. Door de toevoeging van deze functies komen er meer ogen op straat en stijgt het gevoel van sociale veiligheid.

- De lege vlaktes bieden genoeg ruimte voor het toevoegen van functies (Willen)
- Veel gebruikte buslijnen, dichter naar station plaatsen (Durven) : De meest gebruikte/ rijdende(?) buslijnen halteren nu bij de achterste halte. Wanneer de veel gebruikte lijnen dichter bij het station liggen, ontstaat hier meer sociale controle.
- NS-huiskamer (Durven) : Gezien de omvang van het station, komt deze locatie wellicht in aanmerking voor een NS-huiskamer.

Bedreigingen:

- Bebouwingsgrens ontwikkelingen trekt zich terug van station (Durven) : In de nieuwbouwplannen ligt de bebouwingsgrens verder dan dat dit nu het geval is. En dat terwijl bebouwing dicht op stations juist als sociaal veilig wordt ervaren.
- Veel verwarde personen en personenoverlast (Durven) : Nabij het station worden veel verwarde personen aangetroffen. Hier heeft het programma geen direct effect op, maar het draagt wel bij aan een gevoel van onveiligheid.

Station Bullewijk

Sterk:

- Op korte termijn veel toekomstige gebruikers van het station (Durven) : Met de oplevering van de zéér grote gebiedsontwikkeling Bullewijk binnen Amstel III, komen er in de toekomst veel meer gebruikers bij. Veel gebruikers betekent veel ogen op straat. Maar het betekent ook urgentie.

Zwak:

- Relatief veel graffiti, posters en afval (Willen) In vergelijking met andere stations is er bij station Bullewijk erg veel sprake van afval, graffiti en posterplakkerij. Dit haalt de hele uitstraling van het station naar beneden. Het verloederde aanzicht heeft ook een negatief effect op het gevoel van sociale veiligheid (Durven).
- Verouderde uitstraling station (Willen) : Door de verouderde uitstraling van de stationsonderdoorgang is het niet aantrekkelijk om in de omgeving te verblijven. De grootste verbeterpunten zijn; tegels op de wanden (vallen er spontaan vanaf), pleistermaatregelen (stukken beton geverfd, boom), en meerdere typen verharding in onderdoorgangen. Mede hierdoor doet de stationsomgeving verloederd aan. Dit kan ook invloed hebben op het gevoel van sociale veiligheid (Durven).
- Geen geleiding vanuit de buurt naar het metrostation (Kunnen) : Bij Bullewijk is in het bijzonder de connectie tussen de buurt en het metrostation minimaal.
- Fietsparkeren sluit niet aan op routes en toekomstige vraag (Kunnen) : Bij de beide opgangen sluiten de fietsroutes niet aan op de beschikbare fietsparkeervoorziening. Dat is nu nog niet zo'n probleem, maar met de oplevering van gebiedsontwikkelingen komt een nieuwe doelgroep die naar verwachting wel veel fietst.

Bedreigingen:

- Oplevering Spoorpark en scopegrens ontwikkelingen : Het Spoorpark strekt zich uit langs de westkant van station Bullewijk en wordt als opgeleverd beschouwd. Echter ontbreekt het ontwerp aan kwaliteit vanuit de thema's vindbaarheid, gendersensitief perspectief en sociale veiligheid.
- Grootste en snelste ontwikkeling bij station met minste kwaliteit : Hoewel naast station Bullewijk het grootste aantal woningen in Amstel III wordt opgeleverd en de eerste opleveringen al in 2025 zijn, is Bullewijk een totaal onaantrekkelijk station. Dit doet afbreuk aan de leefomgeving en de aantrekkingskracht van de ontwikkeling.

Station Spaklerweg

Sterk:

- Stationsomgeving is geüpgraded naar beheerbaar en herkenbaar nieuw ontwerp (Durven/ willen) : Het station heeft een nieuw ontwerp, waarbij de stijl van de binnenkant (witte en rode tegels in combinatie met beton en houten details), naar buiten is getrokken. De naam van het station staat duidelijk op de gevel vermeld.

Ook is er zitmogelijkheid bij de entree en is er prettig indirect licht. Het station ziet er alles bij elkaar verzorgd uit, wat sterk bijdraagt aan het gevoel van sociale veiligheid.

- Beheerbaar geluidsscherm (Durven/willen) : Een deel van de geluidsschermen langs het spoor (oostkant) is speciaal ontworpen om graffiti tegen te gaan. Het ontwerp bestaat uit een metalen raster dat voor de wal is geplaatst, waarop begroeiing met planten is. Door dit raster kan er niet direct op de geluidswal gespoten worden.

Zwak:

- Fietsparkeren sluit niet aan op routes en op vraag (Kunnen) : Aan de westkant van het spoor sluit de fietsroute niet aan op de beschikbare fietsparkeervoorziening. Aan beide zijden van het spoor, maar met name de oostkant, voldoet de fietsparkeercapaciteit niet aan de vraag.

Kansen:

- Autoparkeren oostzijde opheffen t.b.v. fietsparkeren (Kunnen)

Bedreigingen:

- Verwarde personen en personenoverlast (Durven) : Nabij het station worden verwarde personen aangetroffen. Hier heeft het programma geen direct effect op, maar het draagt wel bij aan een gevoel van onveiligheid.

Station Overamstel

Sterk:

- Niks : Station Overamstel is het enige station dat niet is meegenomen in een renovatieprogramma zoals dat van de Oostlijn. Hierdoor is het station sterk verouderd en is er een grootschalige renovatie nodig om aantrekkelijk en toekomstbestendig te maken.

Zwak:

- Het station is gedateerd en verloederd : Station Overamstel is niet gerenoveerd. Hierdoor is het station sterk verouderd en is er een grootschalige renovatie nodig om aantrekkelijk en toekomstbestendig te maken.
- Het station is ontoegankelijk voor gehandicapten (Kunnen) : Het station is ontoegankelijk omdat er een lift aan de westzijde ontbreekt. Om de lift aan de oostkant te kunnen bereiken moet een zeer lange omweg via de Heusweg afgelegd worden.
- Onveilige voetgangersoversteek over de Heusweg (Kunnen) : Doordat de Heusweg eindigt in een brug over de Amstel ontstaat er een groot hoogteverschil tussen de weg en het maaiveld. Dit bemoeilijkt de bereikbaarheid van station Overamstel. Doordat de weg via trappen overgestoken moet worden.
- Naargeestige omgeving (Durven) : Het station staat opgesteld tussen twee industrieterreinen. Vanaf de stations entree heb je niet direct zicht op de bebouwing. Deze bestaat met name uit 'black boxes' en dragen daarmee niet bij aan het aantal ogen op straat.

Kans:

- Liftenprogramma GVB (Kunnen) : Het verglazen en repareren van de lift valt onder het korte termijn programma van de GVB.
- Uitkopen woonbooteigenaren (Durven) : Er zijn reeds plannen om de eigenaren van de woonboten uit te kopen.
- Het stationsperron ook als brug openstellen (Durven) : Door het perron ook als brug open te stellen, ontstaat er meer reuring op het perronniveau. Dit kan prettig zijn met betrekking tot het aantal ogen op straat.
- Nieuwe Entree A2 : Met de afwaardering van de A2 zullen een aantal autowegen minder druk worden en komt er meer ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Grootschalige herontwikkeling van omliggende bedrijventerreinen jagen renovatie Station Overamstel aan (Durven, willen) : In de nabije toekomst wordt Werkstad Overamstel/ Kauwgomballenkwartier/J. Muyskensweg omgetoverd tot gedeeld woon-/werkgebied. Daarmee zal het aantal gebruikers toenemen en wordt het aantrekkelijker om in de stationsomgeving te investeren. De ontwikkeling van de stationsomgeving hoeft dan niet zelfstandig opgepakt te worden, maar kan binnen de gebiedsontwikkeling vallen. Daaraan kunnen we de volgende

punten meegeven;
- Pak het maaiveld en station op binnen één op zichzelfstaand project;
- Ga niet zomaar verder op huidige NvU, want er staat inmiddels meer woningbouw gepland en overleg met de verschillende aangrenzende gemeenten kan nog kansrijk blijken;
- Maak onderscheid tussen noodzakelijkheden en overbodig luxe, om zo tot een financieel uitvoerbaar plan te komen;
- Neem looproutes richting het station mee in het ontwerp.

Bedreigingen:

- Grootschalige investering nodig (Kunnen/durven/willen) : Het Station Overamstel is dusdanig verouderd en verloederd dat er een grootschalige renovatie nodig is, voordat mensen kunnen, durven en willen gebruik maken van het station. De opgave blijkt zo omvangrijk, dat het budget van AMTS ontoereikend lijkt te zijn.
- Interim beheer : Op korte termijn is er interim beheer nodig om het station enigszins functioneel te houden. Het is onduidelijk welke partij hiervoor aan de lat staat. Indien er niets gebeurt lijkt het verstandig om het station te sluiten, zolang sociale veiligheid en toegankelijkheid niet gegarandeerd kunnen worden.

Station Van der Madeweg

Sterk:

- Stationsomgeving is geüpgraded naar beheerbaar nieuw ontwerp (Durven/willen) : Het station heeft een nieuw ontwerp, waarbij de stijl van de binnenkant (witte en rode tegels in combinatie met beton en houten details), naar buiten is getrokken. Er is prettig indirect licht. Het station ziet er alles bij elkaar verzorgd uit, wat bijdraagt aan het gevoel van sociale veiligheid.

Zwak:

- Restpunten na renovatie station zijn niet belegd (Kunnen) : Na de renovatie van het station zijn er een aantal restpunten geconstateerd, die niet zijn belegd. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld om een buitenmuur die te ver is uitgezaagd, waardoor er een gevaarlijke overgangshoogte bij de fietsenrekken is ontstaan. Als herstelmaatregelen had hier een hek geplaatst moeten worden.
- Fietsparkeren sluit niet aan op routes (Kunnen) : De meeste fietsparkeercapaciteit ligt in de buurt van de minst populaire route. Om deze plekken in de middenberm te bereiken moet ook nog eens een rijstrook van de Van der Madeweg worden overgestoken.
- Hekken tussen entree metrostation en de autoweg (Kunnen) : Tussen de entree van het station en de Van der Madeweg staan hekken opgesteld. Dit om te voorkomen dat voetgangers zomaar oversteken. Hierdoor moeten parkerende fietsers omlopen.
- Dode hoeken door steunmuren en hoogteverschillen (Durven) : Uniek aan station Van der Madeweg is de ondersteuning van het spoor door muren i.p.v. kolommen. Ook kent het station meerdere hoogteverschillen. Hierdoor ontstaan er in het ontvangstdomein dode hoeken en beperkte zichtlijnen.
- Een zeer versteende omgeving (Willen) : De openbare ruimte rondom het station is erg grijs en bestaat enkel uit 30x30 tegels.
- Vindbaarheid (Kunnen) : Station is van afstand niet herkenbaar als station en daardoor niet vindbaar.

Kansen:

- Grootschalige herontwikkeling van omliggende bedrijventerreinen (Durven) : In de nabije toekomst worden de bedrijventerreinen Entrada en Werkstad Overamstel omgetoverd tot gedeeld woon-/werkgebied. Dit start reeds volgend jaar met de bouw van de direct naastgelegen hotelontwikkeling 'Mate'. Dit brengt meer reuring in het gebied, inclusief ogen op straat.
- Langzaam verkeer faciliteren boven autoverkeer (Kunnen) : Op dit moment krijgt de auto op maaiveldniveau de hoofdrol. Om de oversteek van de Van der Madeweg veiliger en comfortabeler te maken, mogen juist fietser en

voetganger een stevige positie krijgen.

- Veel onbenutte openbare ruimte voor een aantrekkelijke inrichting (Willen) : De vele grijze openbare ruimte heeft als bijkomend voordeel dat er plek is om een aantrekkelijk, en wellicht groen, ontvangstdomein in te richten.
- Potje beschikbaar voor het aantrekkelijk maken van de onderdoorgang (Durven) : In het kader van sociaal veilige fietsroutes heeft de Gemeente Ouder-Amstel 50.000 euro beschikbaar gesteld voor het aantrekkelijker maken van de onderdoorgang. Het gaat om maatregelen die het gevoel van sociale veiligheid verbeteren, zoals het aanbrengen van een print op de kolommen en het verbeteren van verlichting.

Bedreigingen:

- Kleine verbeterpunten krijgen geen prioriteit Sommige maatregelen zijn klein, behoeven beperkt budget (Pinokkio geld) en de verantwoordelijke partij is onduidelijk. Hierdoor blijven kleine opgaven liggen die wel afbreuk doen aan de kwaliteit van de stationsomgeving.
- Bebouwingsgrens ontwikkelingen ligt ver van station (Durven) : In de nieuwbouwplannen ligt de bebouwingsgrens, net als nu, relatief ver van het station af. Hierdoor ontbreken nu en in de toekomst de ogen op straat.

Station Strandvliet

Sterk:

- Geen sterke punten

Zwak:

- Openbare ruimte westzijde spoor kent geen functie (Durven) : Het station kent drie onderdoorgangen waarvan er twee met een opgang richting het perron. De meest noordelijke onderdoorgang/opgang en de middelste onderdoorgang komen aan de westzijde uit op een stuk openbare ruimte zonder bestemming. Er loopt hier enkel een doodlopend pad voor bestemmingsverkeer richting het NS-clubhuis. Het groen langs de route wordt nauwelijks onderhouden en heeft geen gebruiksfunctie. Er worden dan ook regelmatig tentjes van daklozen aangetroffen.

Kans:

- De noordelijke onderdoorgang aan de westkant afsluiten (Durven) : De noordelijke onderdoorgang heeft geen verbindende functie. Vanaf de westkant is er namelijk geen bestemming te bereiken. Deze kant zou daarom afgesloten kunnen worden voor het vergroten van het gevoel van sociale veiligheid.
- Evenementenverkeer verspreiden naar o.a. Station Strandvliet (Durven) : Het evenementengebied rondom BijlmerArenA is het drukstbezochte evenemententerrein van Europa. Om de druk op station BijlmerArenA te verlichten dienen meer evenementbezoekers te reizen via stations Duivendrecht en Strandvliet. Dit kan een positief effect hebben op het sociale toezicht bij het station in de avonduren.
- Afvoer voetbalsupporters bij zuidelijke entree anders vormgeven (Willen) : Op dit moment worden voetbalsupporters, volgens het veiligheidsplan, naar de zuidelijke entree geleid. Waar zij via permanente dranghekken naar de poortjes kunnen lopen. Er kan onderzocht worden of dit ook via een meer vriendelijk ogend ontwerp kan worden ingericht, voor een prettige sfeer op het station.
- Grootschalige herontwikkeling aan westkant (Durven) : In de nabije toekomst wordt het hoofdzakelijk leegstaande terrein aan de westkant omgetoverd tot woongebied De Nieuwe Kern. Hoewel dit nog even op zich laat wachten zijn er nabij Station Strandvliet al Flexwoningen gerealiseerd en gaat de bouw van de Smart Mobility Hub snel van start. Ook zal er dicht bij het station een scholengemeenschap landen. Met veel nieuwe stationsgebruikers als gevolg.
- Connectie Venserpolder met De Nieuwe Kern (Durven, willen) : De voorzieningen die landen in de Nieuwe Kern verwachten ook veel bezoek te krijgen van mensen ten westen van het spoor. Vanuit ontwikkeling De Nieuwe Kern is de wens dat de barrière die het spoor nu vormt wordt opgeheven.

Bedreigingen:

- De stationsomgeving aan de westkant bevindt zich in niemandsland (Durven) : De openbare ruimte aan de westkant van het SPOOR is in eigendom van NS-vastgoed BV en valt onder gemeente Ouder-Amstel. Het is hiermee geen onderdeel van de aangrenzende gebiedsontwikkeling. Er is een kans dat dit stuk tussen wal en schip valt wat betreft verbeteringen aan de omgeving.

Station Venserpolder

Sterk:

- Sociaal toezicht door de aanwezigheid van een kiosk (Durven) : Hoewel er heel wat aan te merken is op de vormgeving en onregelmatige openingstijden van de kiosk, biedt het wel ogen op straat aan de zuidkant van het station.
- Zichtlijnen van het perron naar de onderdoorgang door vide (Durven) : Uniek aan station Venserpolder is de vide die zichtlijnen tussen perron en onderdoorgang mogelijk maakt. Dit draagt bij aan het gevoel van toezicht en zorgt tevens overdag voor meer daglichttoetreding.

Zwak:

- Het groen aan de noordzijde heeft geen functie (Durven) : De spoorberm rondom dit station is in eigendom van de gemeente en heeft de functie van ecologische verbinding. Het groen is niet volgens een plan ingericht. Ook loopt er een onverhard onderhoudspad van de spoorpartijen doorheen, dat ook als officieuze wandel-/fietsroute wordt gebruikt.
- Het 'lichtkunstwerk' verblindt (Durven) : Door het felle licht uit het lichtkunstwerk ontstaat er een sterk lichtcontrast tussen de onderdoorgang en omgeving. Dit draagt bij aan een gevoel van sociale onveiligheid.
- Onderhoud geplaatst meubilair (Durven/willen) : In het verleden zijn er samen met buurtbewoners vrolijk gekleurde picknicktafels op het stationsplein gezet. Vervolgens is het maken van beheerafspraken niet goed afgerond. Door achterstallig beheer zijn de bankjes in slechte staat. Investeren in een betere inrichting zal het gebruik van dit station vergroten.

Kansen:

- Verharden modderpad noordzijde (Kunnen/durven) : Het verharden van het onderhoudspad aan de Noordzijde zorgt ervoor dat het groen een functie krijgt en meer gebruikers aantrekt. Naast ogen op straat worden hiermee ook meer loop- en fietsroutes richting het station gefaciliteerd.
- Onder het station is veel loze openbare ruimte (Durven/willen) : Er is voldoende ruimte om een extra functie aan het station toe te voegen. Wellicht kan ook het lichtkunstwerk hier naartoe verplaatst worden en worden voorzien van minder felle lampen.

Bedreigingen:

- Het station kent een laag bezoekersaantal Station Venserpolder kent een relatief laag aantal gebruikers. Het is een plek waar geen gebiedsontwikkeling gepland staat. Er wordt dan ook niet verwacht dat het aantal gebruikers op middellange termijn zal toenemen.

Station Verrijn Stuartweg

Sterk:

- Ligging aan een belangrijke N-Z fietsroute (Kunnen/durven) : Het station ligt aan een belangrijke fietsverbinding die de G-buurt verbindt met Diemen (holland Park). Dit is belangrijk voor de bereikbaarheid en vindbaarheid van het metrostation, en biedt tevens ogen op straat.
- Daglicht in de spooronderdoorgang door vides (Durven) : Het station is zo vormgegeven dat er middels vides relatief veel daglicht onder de spooronderdoorgang rijkt. Daarmee doet het station lichter aan dan anderen.
- Ogen op straat door oplevering ontwikkeling Holland Park (Durven) : Gebiedsontwikkeling Holland Park in Diemen, is bijna gereed. De laatst op te leveren gebouwen staan zeer dicht bij het spoor. In de plint komst een commerciële ruimte. Hierdoor zijn er meer ogen op straat en wordt het gevoel van sociale veiligheid vergroot.

Zwak:

- Ondermaatse verbinding met de HOV-buslijn Daalwijkdreef (Kunnen) : Nabij het station (3 min lopen) ligt een HOV-buslijn die Zuidoost met de rest van de regio verbindt. Helaas laat de route tussen station en halte te wensen over. De route is stil, donker en naargeestig. Er zijn meerdere olifantenpaadjes tussen de Eekholt en de bushalte ontstaan. Een duidelijk teken dat routing en wayfinding niet op orde zijn.

Kansen:

- Overstappunt metro op Regionale HOV-buslijn Daalwijkdreef (Kunnen) : Hoewel de verbinding tussen metrostation en bushalte op dit moment tekortschiet, duiden de olifantenpaadjes op een duidelijke behoefte. Station Verrijn Stuartweg zou heeft daarmee overstappotentie en zou een belangrijke schakel in het OV-netwerk kunnen vormen. Hiervoor dient de route tussen station en halte wel sociaal veilig en herkenbaar ingericht te worden.
- Aantrekkelijk beeld op wand onder kunstwerk (Durven/willen) : In de spooronderdoorgang tegenover de entree is een wand vullende reclame voor Holland Park geplaatst. Op termijn zou dit kunnen worden omgezet naar een aantrekkelijker beeld dat bijdraagt aan het gevoel van sociale veiligheid en kwaliteit. Denk bijvoorbeeld aan een lichtkunstwerk of een groene wand.
- Doortrekken verhardingen toekomstige inrichting OR (Willen) : Vanuit de ontwikkeling Holland Park wordt de directe openbare ruimte aan de westkant van het station aangepakt. Hierdoor ontstaat de kans om de verhardingsprincipes in dit ontwerp door te trekken onder het spoor door. Zo ontstaat er een rustiger, aantrekkelijker en gemakkelijker te beheren inrichting.
- Gemeente Diemen blijft graag aangehaakt : De gemeente Diemen heeft haar interesse in onze analyse geuit en wordt graag betrokken bij het vervolg.

Bedreigingen:

- Laag aantal gebruikers : Het station is op dit moment niet populair. Met de komst van Holland Park is er wel vooruitzicht op een groeiend aantal gebruikers. Echter ligt station Diemen zeer dichtbij, door de afbuiging van de metrolijn naar het westen. Station Diemen heeft een regionale functie door de aanwezigheid van een treinstation. Naar verwachting zullen veel nieuwe bewoners daarom naar dit station getrokken worden.

Station Ganzenhoef

Sterk:

- Aansluiting op diverse buslijnen (Kunnen/willen) : Nabij het station zijn er diverse bushaltes te vinden, met overstapmogelijkheden op Amsterdamse en regionale buslijnen.
- Winkelcentrum Ganzenpoort trekt veel bezoekers aan (Durven) : Winkelcentrum Ganzenhoef is een populair winkelcentrum dat veel bezoekers aantrekt. Hierdoor is er veel reuring in de directe omgeving en zijn er tot relatief laat ogen op straat gericht.
- Relatief nieuw en beheerbaar ontwerp (Durven/Willen) : Station Ganzenhoef is in 2004 vernieuwd in het kader van project Metromorfose. Het station heeft toen een transparante gevel gekregen, met nieuwe perronoverkapping. Door deze transparante vormgeving is het station relatief licht en zijn er veel zichtlijnen.

Zwak:

- Het station is ontoegankelijk (Kunnen) : Al jaren wordt er geklaagd dat de liften en roltrappen bij het station vaak stuk zijn. De lift is zelfs al vele maanden buiten gebruik. Omdat de lift diagonaal stijgt is deze uniek. Waardoor te vervangen liftonderdelen lastig te verkrijgen zijn.
- Plusnetfietsverbinding O-W sluit niet aan op stationtoegang en fietsparkeren (Kunnen) : De meest populaire noord-oost fietsverbinding loopt 50 meter ten noorden van de metro-entree. Er is geen fietsverbinding tussen dit fietspad en het fietsparkeren. Aanleg wordt verhinderd door het parkeerterrein van de BAM en de Elsrijkdreef.
- Ophoping aan deelscooters en fietsen (Kunnen) : Op dit moment blokkeert een ophoping aan deelscooters de stoep aan de oostkant van

de entree. Ook de fietsparkeercapaciteit is niet op orde. Nagenoeg alle fietsnietjes zijn ten alle tijden bezet.

- Informatiebord/KNoP-kaart beperkt het zicht tussen buiten en binnen (Durven) : Hoewel het station transparant oogt, wordt het zicht tussen binnen en buiten verhindert door de KNoP-kaart/het informatiebord. Dit bord hangt direct bij de ingang, waardoor het niet zichtbaar is of iemand zich schuilhoudt nabij de entree.
- Connectie met het winkelcentrum ontbreekt (Durven) : Het station wordt van het winkelcentrum gescheiden door de Elsrijkdreef en het niveauverschil van het winkelcentrum met de omgeving (M+1). Dit zijn 2 fysieke barrières waardoor de connectie met de reuring van het winkelcentrum ontbreekt.

Kansen:

- Fietsverbinding tussen plusnetfiets en de stationsentree (Kunnen) : Er lijkt ruimte te zijn op de Elsrijkdreef of het voetpad Goudenleeuw om een fietsverbinding tussen het Plusnet Fiets en de Entree van het station.
- Herindelen van parkeermogelijkheden fiets & deelmobiliteit (Kunnen) : Door het herindelen van de parkeermogelijkheden voor fiets en deelmobiliteit onstaat er ruimte voor meer fietsen en deelmobiliteit. Tevens wordt hinder op de stoep door verkeerd geparkeerde voertuigen hiermee tegengegaan.
- Informatiebord/KNoP-kaart verplaatsen (Durven) : Door het informatiebord/KNoP-kaart naar een nieuwe locatie te verplaatsen ontstaan er meer zichtlijnen tussen binnen en buiten.
- Rotonde Bijlmerdreef wordt mogelijk aangepakt (Kunnen) : V&OR doet onderzoek naar het vergroten van de verkeerveiligheid rondom de rotonde Bijlmerdreef. Dit biedt kansen voor het verbeteren van de connectie met de buslijnen.
- Planvoorraad rondom Parkeergarage Goudenleeuw wordt onderzocht (Kunnen/willen) : De aankomende jaren wordt onderzocht wat de woningbouwmogelijkheden zijn op en rondom het plot van parkeergarage Goudenleeuw.

Bedreigingen:

- Bushaltes op te grote afstand (Kunnen/willen) Hoewel de mogelijkheden aan buslijnen nabij het station een pluspunt zijn, liggen de diverse bushaltes niet direct aan het station. Om deze haltes te bereiken moeten de Bijlmerdreef en aanliggende straten 1 tot 2 keer worden overgestoken. De Bijlmerdreef en Elsrijkdreef staan bekent als gevaarlijke wegen. Het is daarom juist wenselijk om het oversteken van deze wegen te beperken.
- Sociale veiligheid blijft een probleem (Durven) Hoewel het station en de stationsomgeving er verzorgd uitziet, blijven gebruikers zich onveilig voelen in de avonduren. En dit gevoel is enigszins terecht, aangezien er 100m rondom het station relatief veel straatroven geregistreerd zijn. De vraag is, of een fysieke aanpassing kan bijdragen aan het verminderen van dit probleem?
- Weinig tot geen woningbouw gepland in de nabije omgeving (Durven/willen) : Het gebrek aan woningbouw in de omgeving maakt het onderbouwen van aanpassingen aan het station lastig.

Station Kraaiennest

Sterk:

- Sterke connectie met winkelcentrum Kameleon (Durven/wilen) : Het station is goed verbonden met winkelcentrum Kameleon met een doorgaande voetgangers en fietsverbinding. In de plint van het winkelcentrum zitten ondernemingen die uitkijken op de stationentree. Winkelcentrum Kameleon is populair en trekt veel bezoekers. Hierdoor is er veel reuring in de directe omgeving en zijn er tot relatief laat ogen op straat gericht.
- Relatief nieuw en beheerbaar ontwerp (Durven/Willen) : Station Ganzenhoef is in 2013 vernieuwd. Het station is toen naar het noorden verplaatst en heeft een decoratieve gevel gekregen.
- Foodtruck naast stationsentree (Durven) : Direct naast het station staat een foodtruck met ogen richting de entree van het station. Hierdoor is er voor grote delen van de dag sociaaltoezicht aanwezig.

Zwak:

- Weinig zichtlijnen door decoratieve gevel (Durven) : Hoewel het station er netjes uitziet, zijn de openingen in de plint te klein voor goede zichtlijnen tussen buiten en binnen.
- Lege vlakte voor markten achter station (Durven/willen) : Achter het station ligt een grote vlakte, bestaande uit betonplaten. Dit is zeer praktisch voor de drukbezochte markt. Zonder markt ontstaat er een leegte met veel marktafval.

Kansen:

- Gevoel van toezicht vergroten door de stationsentree naar de oost en westkant te verplaatsen (Durven) : Gebruikers van het station ervaren een onvielig gevoel. Het gevoel van sociaal toezicht zou kunnen worden vergroot door de toegang in twee te splitsen en een kwartslag te draaien. Hierdoor onstaat een directie zichtlijn van het winkelcentrum op de poortjes.
- Gebiedsontwikkeling K-midden is zeer omvangrijk (Willen) : Het station ligt midden in gebiedsontwikkeling K-midden. Het herontwerp van het stationsplein meegenomen door dit project. Het advies is om binnen het ontwerp meer te denken vanuit de metrogebruiker. Daarnaast dient er gelet te worden op het bestaande vervoersnetwerk en de aansluiting op het station. Het verplaatsen van het station is namelijk praktisch onmogelijk. Tenslotte wordt de ontwikkeling aangeraden om een zichtbare locatie voor de OBA uit te zoeken. Zodat bezoekers van de bibliotheek deze direct weten te vinden. Wellicht kunnen de OBA en het station zelfs één worden.
- Zichtlijnen creëren door aanpassing materialen plint (Durven) : Door de plint van het station te verglazen ontstaan er relatief eenvoudig nieuwe zichtlijnen tussen binnen en buiten.

Bedreigingen:

- Ontwerp K-midden legt de focus op de bewoner i.p.v. metrogebruiker (Kunnen) : Het stedenbouwkundig plan voor K-midden wordt in co-creatie met de buurt opgesteld. Hierdoor ligt de focus op de bewoner en verdwijnt de functie van stationsplein naar de achtergrond.
- Sociale veiligheid blijft een probleem (Durven) Hoewel het station en de stationsomgeving er verzorgd uitziet, blijven gebruikers zich onveilig voelen in de avonduren. En dit gevoel is enigszins terecht, aangezien er 100m rondom het station relatief veel straatroven geregistreerd zijn. De vraag is, of een fysieke aanpassing kan bijdragen aan het verminderen van dit probleem?

Station Gaasperplas

Sterk:

- Er worden weinig incidenten gemeld (Durven) Rondom station Gaasperplas worden weinig incidenten gemeld. Daarmee is het een van de veiligere stations van de Zuidoostflank.

Zwak:

- Ontbreken wayfinding voor nabijgelegen bestemmingen (Kunnen) : Rondom station Gaasperplas zijn voor gebruikers diverse bestemming te vinden. Er wordt hier echter niet naar verwezen bij aankomst op het station. Denk hierbij aan het zorgcentrum, planetarium, HOV-halte, het Brasapark en de Gaasperplas.
- Onduidelijke en onveilige verbinding met de HOV-bushalte (Kunnen) : De nieuwe HOV-bushalte ligt onder het spoor aan de Langbroekdreef. De route, geleidenlijnen en verlichting van deze verbinding zijn niet meegenomen in het HOV-project.
- Verouderde uitstraling station (Willen) : Door de verouderde uitstraling van de stationsonderdoorgang is het niet aantrekkelijk om in de omgeving te verblijven. De grootste verbeterpunten zijn; tegels op de wanden, geverfde betonwand (Schoonstralen?), verkleurde geluidschermen, verharding onder opgang. Mede hierdoor doet de stationsomgeving verloederd aan. Dit kan ook invloed hebben op het gevoel van sociale veiligheid (Durven).
- Veel onnodige, kapotte en ongebruikte objecten (Durven, willen) : Het station doet vies en onbeheerd aan door het vele afval. Daarnaast zijn er veel kapotte en onnodige objecten te

vinden. Zoals oude en vieze bordjes en palen.

- Geen puccini-inrichting in stationsomgeving (Willen) : Alleen al in de spooronderdoorgang zijn er 3 verschillende typen verhardingen terug te vinden. Ook zijn er diverse soorten fietsenrekken geplaatst, die ook nog eens niet op elkaar zijn uitgelijnd. Dit geeft het gebied een chaotische en onbeheerde uitstraling.
- Te veel ongebruikte verharding (Willen) : Rondom het station is veel ongebruikte verharding te vinden. Met name ten noorden van de opgang bij de winkelcentrumingang is een erg kale hoek te vinden. Hierdoor valt rotzooi, onkruid of oneffenheden extra op. Ook bij de oostelijke opgang is erg veel ongebruikte verharding te vinden.

Kansen:

- GVB-Pauzeruimte op het perron (Durven) : Connectie maken tussen de GVB-pauzeruimte en het perron, voor vergroting van het veiligheidsgevoel. Dit kan bijvoorbeeld door een ruit waardoor oogcontact gemaakt kan worden met de GVB-medewerkers of een bordje met "hier aankloppen voor hulp".
- HOV-halte bedienen met 2e opgang aan Langbroekdreef (Kunnen) : Een tweede perronopgang aan de Langbroekdreef zou een gemakkelijke en veilige overstap op de nieuwe HOV-halte mogelijk maken. Er is een initiatief gestart omtrent onderzoek naar de mogelijkheden voor woningbouw tussen de langbroekdreef en het Brasapark. De oriëntatie van het station zou onderdeel kunnen worden van deze plannen.
- Gaasperplas als evenementenlocatie (Willen) : Rond de Gaasperplas worden jaarlijks meedere evenementen georganiseerd. Daarnaast is het Gaasperpark een belangrijke recreatiebestemming. Voor veel bezoekers is metrostation Gaasperplas de entree van het gebied.
- Genoeg ruimte voor inbreiding/vergroening (Durven) : Om het metrostation is veel ongebruikte verharding te vinden. Daarnaast verplaatst het halteren van de bussen naar de Langbroekdreef. Dit biedt mogelijkheden voor vergroening en woningbouw en daarmee ogen op straat.
- Tijdelijke parkeerplaats voor touringscars (Durven) : Er is een grote kans dat de oude bushaltes een aantal jaren worden ingezet voor de haltering van touringscars. Er zullen daarmee flink wat extra reizigers in het gebied aanwezig zijn.
- Zichtlijnen vanaf hotel Campanile op station (Durven) : Op dit moment staat er een grote heg rondom de tuin van hotel Campanile. Er zou met het hotel in gesprek gegaan kunnen worden omtrent het openen van de tuin richting het station. Met het openen van een terras aan de stationkant, zou het sociaal toezicht sterk kunnen toenemen.

Constateringen

Ecologische verbindingen: Het oplossen van ontbrekende ecologische schakels behoort niet tot de scope van AMTS. Indien het kan worden meegenomen in het ontwerp is dit natuurlijk wel mooi meegenomen.

Overschrijden geluidsnormen: Het instaleren van maatregelen om overschrijding van de geluidsnormen door metro- en treinverkeer behoort niet tot de scope van AMTS. Waar deze verantwoordelijkheid eerder bij de spoorpartijen lag is deze taak sinds de omgevingswet bij de ontwikkelende partij belegd.

Draagvlak voorgestelde maatregelen: Naast onze eigen analyse, dient er ook draagvlak voor de voorgestelde maatregelen vanuit belangrijke stakeholders te zijn.

Lijst bijdragen omgevingsprojecten: Naast onze eigen analyse, dienen ook de cofinancieringsaanvragen vanuit omgevingsprojecten beoordeeld te worden.

Keuzes maken: Niet alle opgangen kunnen worden voorzien van ogen op straat. Is het een idee om een keuze te maken per station.

Bijlage 3:

Eigenaren & verantwoordelijkheden omgevingdomein

Het eigenaarschap en de verantwoordelijkheden omtrent de generieke maatregelen in het omgevingsdomein worden hieronder toegelicht.

Verlichting

Verlichting valt volgens de Wegen en Verkeerswet onder de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Herkenbaarheid en vindbaarheid

Signing station (bijv. M kubus) en van/ naar station valt onder asset van GVB, en daarmee VRA.

Signing in de omgeving is staatmeubilair en daarmee voor de gemeente. Bij Amsterdam valt dit onder V&OR.

KnoPS zijn eigendom van de gemeente Amsterdam.

Opstanden opwaarderen

Wanden/taluds/pilaren a**an construct voor de metrobanen** zijn verantwoordelijkheid van GVB, en daarmee VRA. Dit zijn de metrostations: Overamstel, Strandvliet, Reigersbos, Gein, Venserpolder, Strandvliet, Verrijn Stuartweg, Ganzenhoef, Kraaiennest, Gaasperplas.

Wanden/taluds/pilaren aan viaducten voor treinbanen zijn verantwoordelijkheid van Prorail.

Wanden/taluds/pilaren die zowel voor metro als trein zijn vallen onder verantwoordelijkheid van Prorail. Dit zijn de metrostations: Spaklerweg, Van der Madeweg, Strandvliet, Bullewijk, Holendrecht.

Objecten in publieke domein

Wayfinding objecten: Zie punt 2 hiervoor.

Fiets en scooterparkeren is onderdeel van straatmeubilair en daarmee gemeente, V&OR.

Alleen bij NS stations is er **fietsparkeren door NS** en **Fietskluizen**. Hiervoor is NS verantwoordelijk.

Deelmobiliteitshub is een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Zitgelegenheid buiten de stations zijn een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Geleidelijnen buiten de stations zijn een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Doorzetten objecten vanuit het stationsdomein geschiedt in volgens afspraken met GVB/ VRA.

Reclame buiten de station is een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Afvalbakken buiten de stations zijn een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Verharding buiten de stations is een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Bijlage 4:

Begrippenlijst

AMTS: Aanpak Metro- en Treinstations

BLVC plan/kader: (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) is een document waarin maatregelen worden beschreven om de overlast van een bouwproject voor de omgeving te minimaliseren.

G&O: Directie Grond en Ontwikkeling van gemeente Amsterdam

GVB: Gemeentevervoerbedrijf, het openbaarvervoer bedrijf werkzaam in gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel

Modal Shift: De verschuiving van vervoer van de ene vervoerwijze naar een andere.

Omgevingsdomein: Het omgevingsdomein zorgt ervoor dat de vertrekkende reiziger de halte veilig, soepel en gemakkelijk kan vinden en bereiken. Daarnaast zorgt het ervoor dat de aankomende reiziger de (deel)fiets, auto en het aansluitende lokaal en regionaal openbaar vervoer kan vinden en bereiken. Het omgevingsdomein heeft een openbaar karakter; hier loopt de openbare ruimte over in het ontvangstdomein van de halte.

Ontvangstdomein: In het ontvangstdomein bereiden vertrekkende reizigers zich voor op de reis en worden aankomende reizigers bij de halte ontvangen en verwelkomd. De vertrekkende reiziger komt vanuit het omgevingsdomein in het ontvangstdomein en is onderweg naar het reisdomein, en de aankomende reiziger komt aan het einde van de reis via het reisdomein in het ontvangstdomein.

OV concessie: Een vergunning of contract van de overheid die een vervoerbedrijf het alleenrecht geeft om gedurende een bepaalde periode openbaar vervoer te exploiteren in een specifiek gebied.

Overloopstation: De stations die vlak bij de evenementenlocaties liggen en -doordat ze op een redelijke loopafstand liggen van het evenementencluster- gebruikt worden als het op station Bijlmer ArenA zelf te druk is. Zeker in het geval van afsluitingen van het station. In het bijzonder geldt dit voor metrostations Strandvliet Duivendrecht en Bullewijk.

PBI: Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur gemeente Amsterdam

Puccini: de inrichtingsstandaard voor de openbare ruimte van de gemeente Amsterdam, waarmee een beheerbare, betaalbare en nette omgeving wordt gegarandeerd. In het bijbehorende handboek staan materialen en ontwerpprincipes opgenomen.

Poortjes: De poortjes vormen de fysieke overgang tussen ontvangstdomein en de verbindingszone naar het reisdomein.

Reisdomein: Het reisdomein is voor de vertrekkende reiziger de plek om veilig te wachten tot de instap in het voertuig, en voor de aankomende reiziger de ontvangst op het perron. In het reisdomein kunnen reizigers gemakkelijk vanaf het perron het voertuig binnengaan en andersom. De vertrekkende reiziger heeft in het reisdomein baat bij reisinformatie en wachtruime, de aankomende reiziger wil zo soepel mogelijk het perron verlaten.

Rijkssubsidie: Subsidies uit de Tijdelijke Regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw' (SPUK-regeling) toegekend voor 'Stations, verbetering gebouwen en omgeving'.

Stuurgroep Mobiliteitsplan Zuidoostflank: ambtelijk opdrachtgevers vanuit gemeente Ouder-Amstel, gemeente Amsterdam (directies G&O en V&OR, stadsdeel Zuid-Oost), Vervoerregio Amsterdam

THOR: directie Toezicht & Handhaving Openbare Ruimte

VMA: Verkeersmodel Amsterdam waarmee verkeersontwikkelingen kunnen worden doorgerekend
V&OR: Directie Verkeer en Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam

VRA: Vervoerregio Amsterdam

Zuidoostflank: Is het gebied dat bestaat uit stadsdeel Zuidoost, gedeelte van stadsdeel Oost(ten zuiden van de Omvalbrug), en gedeelte van gemeente Ouder-Amstel (ten oosten van de A2).
keersontwikkelingen kunnen worden doorgerekend
V&OR: Directie Verkeer en Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam

Bijlage 5:

Financiën

6 december 2025

Behorend als bijlage bij "Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank: vanuit Vrouwelijk perspectief". Onderstaand stuk is gebaseerd op de volgende bijlagen, deze zijn desgewenst opvraagbaar.

- *SSK Raming AMTS, projectnummer 77019148, d.d. 30-05-2025*
- *SSK Raming Overamstel, projectnummer 77019148, d.d. 16-06-2025*
- *SSK Raming Paviljoens (OR) Bullewijk en Holendrecht, projectnummer 77019148, d.d. 22-09-2025*
- *Rijkssubsidie "Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten t.b.v. woningbouw", d.d. 2 augustus 2024*
- *Rijkssubsidie "Aanvraag rijksbijdragen woningbouw en mobiliteits- en groenblauwe maatregelen Gemeente Amsterdam 29 augustus 2025", definitieve toekenning d.d. 10 november 2025, schriftelijke bevestiging na MIRT januari 2026.*

B5.1 Inleiding

In de financiële toelichting wordt ingegaan op (potentiële) dekkingsbronnen en kosten voor de voorbereiding en realisatie van de projectscope van AMTS zoals beschreven in paragraaf 4.2 van NVU. Samenvattend gaat het om de volgende project-scope:

1. Een generiek maatregelenpakket voor het omgevingsdomein van alle 13 stations, waardoor de sociale veiligheid, herkenbaarheid, bereikbaarheid en beheerbaarheid van alle metrostations worden vergroot.
2. Nieuwe poortjes en liften in het reizigersdomein, daar waar de reizigersgroei het noodzaakt.
3. De realisatie van de no-regret maatregelen aan station Overamstel
4. Een goede inrichting van de noordelijke toegang station Strandvliet
5. Wegwerken van onveilige restpunten verbouwing station Van der Madeweg
6. Een sociaal veilig en toegankelijk pad van station Verrijn Stuartweg naar het HOV busnetwerk aan de Daalwijkdreef
7. Meer transparantie in de plint van station Kraaiennest
8. Meer sociaal toezicht bij station Bullewijk en Holendrecht
9. Beheer goed op de opgave laten aansluiten

De besluitvorming voor het project AMTS wordt in twee fasen doorlopen. Bij het voorkeursbesluit wordt een voorbereidingskrediet gevraagd om de werkzaamheden op te kunnen starten, namelijk: het uitwerken van de projectscope tot ontwerpen, inclusief de participatie. Deze fase zal worden afgesloten met het voorleggen van uitvoeringsbesluit aan de samenwerkende partijen (o.a. VRA, Gemeente Amsterdam) over de start uitvoering en over de omvang en dekking van de uitvoerings- en beheerkosten. Dit kredietbesluit, dat gepland staat voor 2028, zal de start zijn van de volgende fase: de uitvoering. Op dat moment stellen de financierende partijen het uitvoeringskrediet definitief beschikbaar.

In deze financiële paragraaf wordt in 5.2 de geschatte begrote investeringskosten inclusief dekking voor AMTS toegelicht. Voor het voorkeursbesluit is het van belang dat naast het voorbereidingskrediet ook inzicht en overeenstemming is over hoe de uitvoering wordt gefinancierd. Dit komt in 5.3 en 5.4 aan de orde. En afsluitend in 5.5 is de financiële administratie en organisatie beschreven.

B5.2 Begrote investeringskosten

De AMTS begroting is ca. 68 miljoen. De projectkosten, bestaande uit bouwkosten en proceskosten, zijn geraamd op ca. 63,7 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 2025). Het financiële overzicht van het project AMTS ziet er als volgt uit, bedragen zijn exclusief BTW:

tabel 1: totale kostenopstelling excl. BTW

Partij	In %	Totaal begroting	Totaal kostenraming
V&OR, Gemeente Amsterdam	10%	€ 6.800.000	€ 6.371.000
G&O, Gemeente Amsterdam	10%	€ 6.800.000	€ 6.371.000
Substotaal	**20%**	**€ 13.600.000**	**€ 12.742.000**
Vervoerregio Amsterdam	30%	€ 20.400.000	€ 19.113.000
Rijksbijdrage	50%	€ 34.000.000	€ 31.855.000
Totaal (afgerond)	**100%**	**€ 68.000.000**	**€ 63.710.000**

B5.2.1 Dekkingsbronnen

In totaal vijf partijen worden als potentiële financiers van de AMTS opgave gezien: het Rijk, VRA, gemeente Amsterdam, gemeente Diemen en ProRail.

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

In 2024 heeft het ministerie I&W een specifieke uitkering 'mobiliteitspakket Amsterdam Zuidoost' toegekend voor onder andere aanpassingen aan metro en treinstations, nu verzamelt in het project AMTS, van in totaal ca. 26 mln. Augustus 2025 is een nieuwe subsidie aanvraag bij dit ministerie ingediend voor 4 andere metrostations binnen AMTS van in totaal 8 mln. Deze subsidie is 10 november 2025 toegekend (schriftelijke bevestiging na MIRT januari 2026). Daarmee is een bedrag van ca 34 mln beschikbaar voor uitvoering van AMTS.

Uit deze subsidie kunnen zowel de voorbereidingskosten als uitvoeringskosten voor 50% worden gedekt. De subsidie verplicht o.a. een cofinanciering van minimaal 50% en een uitvoering van de maatregelen uiterlijk in 2035 naast dat de woningbouwopgave conform afspraken uiterlijk in 2030 moet zijn gestart. Op dit moment verwachten we zowel de woningbouwopgave als de realisatie van AMTS op tijd te realiseren.

Met 50% financiering vanuit andere partijen komt de totale begroting van AMTS op ca. 68 miljoen uit.

VRA & Gemeente Amsterdam

De VRA en de gemeente Amsterdam (directie G&O en V&OR) zijn de voornaamste partijen om te voorzien in de financiering van het project AMTS. Deze partijen zijn de belangrijkste eigenaren van de assets en direct bij de opgave betrokken.

VRA en gemeente Amsterdam (directie G&O en V&OR) hebben afgesproken op basis van een procentuele verdeling naar verantwoordelijkheid een algemene verdelingsafspraak te maken over de cofinanciering van minimaal 50% van de rijkssubsidie. Voor het te nemen voorkeursbesluit geldt de volgende verdelingsafspraak: 50% Rijkssubsidie, financiering van 30% door de VRA en 20% door de gemeente (10% G&O, 10% V&OR). Alleen als de scope van het project wijzigt kan een andere afspraak over de verdeling worden gemaakt.

De VRA kan haar financieringsbijdrage van 30% organiseren door te investeren in de poortjes (36 in totaal), wanden, windschermen (op Overamstel) en liften (2 stuks). Indien dit niet toereikend is voor de 30% financieringsnorm dan kan de VRA haar bijdrage aan AMTS met subsidies voor aanvullende maatregelen organiseren. Gedacht kan worden aan een bijdrage voor de verlichting, duurzaamheid of sociale veiligheid. Deze procentuele verdeling wordt door VRA en gemeente Amsterdam ook gehanteerd bij het krediet/uitvoeringsbesluit op voorwaarde dat de projectscope niet wijzigt.

Gemeente Diemen & Prorail

Naast de gemeente Amsterdam en de VRA zijn er nog twee partijen eigenaar van assets binnen het project AMTS. Metrostation Verrijn Stuartweg ligt in gemeente Diemen. De inrichting van het omgevingsdomein aldaar is een bevoegdheid die bij de gemeente Diemen ligt. Ook de wens tot aanleg van een sociaal veilig en toegankelijk pad van station Verrijn Stuartweg naar het HOV busnetwerk aan de Daalwijkdreef, kan alleen in samenwerking met de gemeente Diemen gerealiseerd worden. Gesprekken met Diemen hebben er toe geleid dat gemeente Diemen gaat deelnemen aan de ontwerpfase van AMTS en bereid is vooronderzoek te cofinancieren. Als gemeente Diemen afziet van de financiering van de uitvoering dan kan het HOV-pad en de Verrijn Stuartweg niet worden gerealiseerd.

ProRail is een belangrijke partij voor AMTS, omdat wanden/taluds/pilaren die zowel voor metro als trein zijn onder de verantwoordelijkheid van ProRail vallen. Dit geldt o.a. voor de metrostations Spaklerweg, Van der Madeweg, Venserpolder, Strandvliet, Bullewijk en Holendrecht (ook treinstation). Veranderingen aan het construct moet ProRail goedkeuren (vergunning) en beheren. Met ProRail zijn gesprek ken over samenwerking en cofinanciering gestart. Zonder deze partij kunnen de wanden/taluds/pilaren van de onderdoorgangen bij de genoemde stations niet worden uitgevoerd.

B5.2.2 Kostenramingen

Voor alle 13 metro(trein) stations zijn door de gemeente Amsterdam kostenramingen opgesteld betreffende bouwkosten, engineeringskosten en bijkomende kosten op basis van Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK). De ramingen met het prijspeil van 2025. Aangezien er geen schetsontwerpen zijn, zijn de uitgangspunten voor de ramingen op een andere manier gedefinieerd, namelijk:

- De 13 metro(treinstations) zijn gegroepeerd in drie type stations:
  1. Type A (voorbeeld Bullewijk) een station met 2 onderdoorgangen/entrees
  2. Type B (voorbeeld Ganzenhoef) een station met 1 onderdoorgang/entree
  3. Station Overamstel

  In totaal zijn er 19 onderdoorgangen met aansluitende openbare ruimte (het omgevingsdomein).
- Voor het generieke maatregelen pakket is per asset bepaald welke partij verantwoordelijk is: gemeente en/of VRA (zie bijlage 4). Vervolgens is op hoofdlijnen de materialisering en de hoeveelheden geschat. Voor de wanden zijn drie ramingen opgesteld: met tegels, met roosters en met wandbeplanting. Voor de doorrekening is de middelste raming gehanteerd. In de ontwerpfase kan nog voor een ander materiaal gekozen worden.
- Het GVB heeft aantallen en prijzen aangeleverd voor de assets aan de metrostations. Denk aan poortjes, liften en windschermen. Deze zijn in de ramingen 1 op 1 verwerkt.
- Voor de overige maatregelen uit de projectscope zijn in de ramingen van betreffend station budgetten opgenomen, met uitzondering van:
  - » Punt 4: Extra inrichtingselementen dan het generieke inrichtingspakket voor de noordelijke toegang tot station Strandvliet. Om de sociale veiligheid te versterken is mogelijk extra inrichting nodig. Dit zal in de ontwerpfase nader worden uitgezocht.
  - » Punt 7: Meer transparantie in de plint van station Kraaiennest. Er is wel budget voor onderzoek naar het licht opgenomen, maar nog niet naar de uitvoering. Hiervoor moet eerst nadere studie en een ontwerp worden gemaakt.
  - » Punt 9: Beheer goed op de opgave laten aansluiten. Omdat er nog geen ontwerpen zijn, kunnen de beheerkosten nog niet inzichtelijk worden gemaakt.

Aan de hand van de gehanteerde uitgangspunten zijn de stations geraamd. De SKK ramingen zijn eerste voorlopige ramingen. De ramingen, inclusief beheerkosten, zullen voor het kredietbesluit in 2028 verder worden uitgewerkt.

B5.2.3 Proceskosten

Voor de proceskosten van de gemeente is als uitgangspunt gehanteerd dat die 25% van de investeringskosten is. Deze kosten zijn naar rato van het belang (verantwoordelijkheid) over de gemeente en VRA verdeeld.

B5.3 Fasering uitvoering

Een eerste voorlopige fasering is in paragraaf 6.1 van NVU aangegeven, echter kan nog wijzigen n.a.v. de ontwerpen en voortschrijdende inzichten. Op hoofdlijnen is de planning als volgt:

2026 Ontwerpfase: definiëren van de uniforme ontwerpprincipes
2027 Ontwerpfase: specifieke uitwerking per station en voorbereiding besluitvorming
2028 Besluit start uitvoeringsfase, voorbereiding uitvoering
2029 Voorbereiding en start uitvoering: Spaklerweg, Van der Madeweg, Bullewijk
2030 Uitvoering: Strandvliet, Overamstel, Holendrecht
2031 Uitvoering: Reigersbos, Gein
2032 Uitvoering: Venserpolder, Verrijn Stuartweg, Ganzenhoef
2033 Uitvoering: Kraaiennest, Gaasperplas
2034 Afronding
2035 Afronding

Dit betekent dat voor de jaren 2026, 2027 en 1e helft 2028 dat de samenwerkende partijen VRA, Gemeente (G&O en V&OR) en Rijk een voorbereidingskrediet beschikbaar stellen voor het uitvoeren van de volgende fase van dit project: de definitie/ontwerpfase tot aan het kredietbesluit. De VRA en de gemeente (G&O en V&OR) zullen voor de uitvoering aanvullende financiering reserveren en bij het kredietbesluit inzichtelijk maken. Zie voor een inschatting van de bedragen de faseringstabel.

B5.4 Besluitvorming Stuurgroep, VRA & Gemeente Amsterdam

Bij het Voorkeursbesluit gaat het financieel om de volgende besluiten:

Beslispunt 1:
In te stemmen met het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet jaren 2026 t/m 2028 ter waarde van € 6,33 mln voor alle voorbereidende werkzaamheden voor het project AMTS en deze als volgt te dekken:

- *voor € 633.000 (10%) door V&OR uit Stadsverbetering, project nr 77019148;*
- *voor € 633.000 (10%) door G&O uit het Vereveningsfonds;*
- *voor € 1.899.000 (30%) door de Vervoerregio Amsterdam en dit te laten vaststellen met een schriftelijke aanvraag aan en besluit door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio;*
- *voor € 3.165.000 (50%) door het Rijkssubsidie "Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten t.b.v. woningbouw".*

Beslispunt 2:
In te stemmen met een initiële procentuele verdeling van de financiële lasten bij het krediet/ uitvoeringsbesluit van 50% Rijkssubsidie en cofinanciering van 30% door de VRA en 20% door de gemeente (10% G&O, 10% V&OR), op voorwaarde dat de projectscope niet significant wijzigt.

B5.5 Financiële organisatie

De gemeente Amsterdam (directie V&OR) neemt namens partijen het projectmanagement voor het project AMTS op zich en richt een projectorganisatie op en houdt deze in stand. Het projectmanagement verzorgt de coördinatie van en het toezicht op de werkzaamheden. Dit betekent o.a. dat het project namens partijen de penvoerder en de eerste verantwoordelijke is voor de financiële administratie, het financieel beheer en het rapporteren over de financiële voortgang.

Tussen financiële afdelingen van de partijen vindt minimaal twee keer per jaar overleg plaats om de (financiële) voortgang van het project te bespreken. Dit om zo financiële administraties op elkaar af te stemmen en vroegtijdig bijzonderheden en/of risico's te signaleren en indien mogelijk op te lossen.

tabel 2: Meerjarenbegroting

Partij	In %	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Totaal
V&OR, Gemeente Amsterdam	10%	€ 132.000	€ 145.000	€ 356.000	€ 1.055.000	€ 1.462.000	€ 1.282.000	€ 1.061.000	€ 533.000	€ 267.000	€ 78.000	**€ 6. 371.000**
G&O, Gemeente Amsterdam	10%	€ 132.000	€ 145.000	€ 356.000	€ 1.055.000	€ 1.462.000	€ 1.282.000	€ 1.061.000	€ 533.000	€ 267.000	€ 78.000	**€ 6. 371.000**
Subtotaal	*20%*	*€ 264.000*	*€ 290.000*	*€ 712.000*	*€ 2.110.000*	*€ 2.924.000*	*€ 2.564.000*	*€ 2.122.000*	*€ 1.066.000*	*€ 534.000*	*€ 156.000*	*€ 12.742.000*
Vervoerregio AMsterdam	30%	€ 396.000	€ 435.000	€ 1.068.000	€ 3.165.000	€ 4.386.000	€ 3.846.000	€ 3.183.000	€ 1.599.000	€ 801.000	€ 234.000	**€ 19.113.000**
Rijksbijdrage	50%	€ 660.00	€ 725.000	€ 1.780.000	€ 5.275.000	€ 7.310.000	€ 6.410.000	€ 5.305.000	€ 2.665.000	€ 1.335.000	€ 390.000	**€ 31.855.000**
Totaal	**100%**	**€ 1.320.000**	**€ 1.450.000**	**€ 3.560.000**	**€ 10.550.000**	**€ 14.620.000**	**€ 12.820.000**	**€ 10.610.000**	**€ 5.330.000**	**€ 2.670.000**	**€ 780.000**	**€ 63.710.000**