Gemeente Amsterdam

Voordracht voor de College vergadering van 10 februari 2026

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Agendapunt: B11

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het voorkeursbesluit op basis van de Nota van Uitgangspunten van het project Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen van de noodzaak van het project Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief.

2. In te stemmen met het voorkeursbesluit op basis van de Nota van Uitgangspunten van het project Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief en deze nader uit te werken tot een uitvoeringsbesluit en een budgetbesluit. De belangrijkste punten van de NvU:

- De aanpak richt zich op de fysieke en functionele verbeteringen van het omgevingsdomein van de dertien metro en treinstations aan de Gein- en Gaasperplaslijn gelegen in 19 onderdoorgangen, met als doel een sociaal veilige, toegankelijke en uitnodigende openbaar vervoer omgeving te creëren.
- De uitgangspunten voor de stationsomgevingen zijn: adaptieve verlichting, de wanden van de onderdoorgang opwaarderen, wayfinding, overzichtelijke en beheerbare inrichting van de directe openbare ruimte rond station ingangen.
- De projectscope is aangevuld met specifieke opgaven bij een aantal metrostations.

3. In te stemmen met de Nota van Beantwoording en de uitvoering van motie 419 stadsdeelcommissie Oost: nader onderzoek naar toegankelijkheid station Overamstel voor mensen met een beperking.

4. In te stemmen met het beschikbaar stellen van het voorbereidingsbudget van 6,33 mln voor alle voorbereidende werkzaamheden tot en met het uitvoeringsbesluit en deze als volgt te dekken:
- voor 633.000,- (10%) door gemeente Amsterdam, uit programma Stadsverbetering;
- voor 633.000,- (10%) door gemeente Amsterdam vanuit een bijdrage uit het Vereveningsfonds;
- voor 1.899.000,- (30%) door Vervoerregio Amsterdam;
- voor 3.165.000,- (50%) door de Rijkssubsidie Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten t.b.v. woningbouw.

5. In te stemmen met het Participatieplan ontwerpfase AMTS voor het vervolg van het project tot en met het uitvoeringsbesluit.

6. Kennis te nemen van het vervolgtraject van ontwerp, besluitvorming en uitvoering.

Kernboodschap

Het college stemt in met de Nota van Uitgangspunten en een voorbereidingsbudget voor het vernieuwen van twaalf metro en treinstation omgevingen aan de Zuidoostflank. Voor het dertiende station Verrijn Stuartweg is gemeente Diemen verantwoordelijk.

De aanpassingen aan de directe omgeving van station ingangen moeten zorgen voor een sociaal veilige, toegankelijke en uitnodigende openbaar vervoer omgeving. Het vrouwelijk gezichtspunt is daarbij leidend.
Met dit budget worden, in samenspraak met belanghebbenden, de uitgangspunten tot ontwerpen uitgewerkt. Vooral vrouwen en mensen met een beperking worden betrokken. In 2028 nemen VRA, Ouder-Amstel, Amsterdam, Diemen over de definitieve uitvoering van dit project een besluit.

Bestuurlijke achtergrond

Het college van B&W heeft op 29 juni 2021 het Mobiliteitsplan Zuidoostflank vastgesteld. In het Mobiliteitsplan is beschreven welke maatregelen nodig en gewenst zijn om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken en de bestaande stad bereikbaar en leefbaar te houden in het licht van de sterke verstedelijkingsopgave. De NvU Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief is een uitwerking van dit Mobiliteitsplan.

Sociale veiligheid en vrouwelijk perspectief zijn actuele maatschappelijke themas, ook in de gemeenteraad. Het Initiatiefvoorstel Gastvrije Openbare Ruimte van lid Moeskops (aangenomen in de raad van 6 maart 2025) heeft een vernieuwende kijk op de openbare ruimte gegeven en helpt om scherp en kritisch te blijven en als gemeente de vraag te blijven stellen voor wie we de openbare ruimte inrichten en beheren. Hiermee is het gesprek gestart om veranderingen een stap verder te brengen.

Daarnaast is bij de uitvoeringsagenda van Amsterdam Maakt Ruimte motie 334, d.d. 17 september 2025, van lid Moeskops aangenomen. Deze motie spreekt uit dat: het college bij uitwerking van de Uitvoeringsagenda het perspectief van jonge vrouwen expliciet mee dient te nemen als toetssteen, aangezien de openbare ruimte daar niet alleen voor vrouwen, maar ook voor verschillende doelgroepen zoals kinderen, ouderen prettiger van wordt. Door bij de uitwerking van dit NvU het vrouwelijk perspectief voorop te stellen wordt uitvoering gegeven aan deze bestuurlijk wensen.

Bestuurlijke prioriteit

Nvt

Wettelijke grondslag

Artikel 160 Gemeentewet
1 Het college is in ieder geval bevoegd:
a. het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of de burgemeester hiermee is belast;
b. beslissingen van de raad voor te bereiden en uit te voeren, tenzij bij of krachtens de wet de burgemeester hiermee is belast.

Artikel 169 Gemeentewet
1 Het college en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de raad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur.
2 Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft.

Artikel 6, tweede lid van de Financiële verordening gemeente Amsterdam
Het College van Burgemeester en Wethouders draagt er zorg voor, dat alle door de raad vastgestelde wijzigingen van de begroting en investeringskredieten juist en volledig in de budgetten van de programma's, de programmaonderdelen en de budgetten van de investeringskredieten worden verwerkt.

Onderbouwing besluit

Ad 1) Kennis te nemen van de noodzaak van het project Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief.

Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank
Het project Aanpak Metro & Trein Stations Zuidsoostflank (ofwel AMTS) werkt namens drie opdrachtgevende partijen aan de verbetering van 13 metro- en treinstations omgevingen binnen de Zuidoostflank. Voor 12 stations zijn de gemeente Amsterdam, gemeente Ouder-Amstel en de VRA opdrachtgevers. Voor station Verrijn Stuartweg is gemeente Diemen dat.

AMTS is een van de pijlers binnen het programma Mobiliteitsplan Zuidoostflank. Dit Mobiliteitsplan is in 2021 vastgesteld ter aanvulling op de Gebiedsontwikkeling binnen de Zuidoostflank. De Zuidoostflank beslaat het stadsdeel Zuidoost, Duivendrecht-west (gemeente Ouder-Amstel) en de Omval (stadsdeel Oost). Voor het project AMTS is de Nota van Uitgangspunten met een pakket aan maatregelen voor de aanpak van de 13 stations omgevingen aan de Gein en Gaasperplaslijn gereed.

Voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten zijn ambities en knelpunten voor de 13 metrostations opgehaald bij gemeente Amsterdam, gemeente Diemen, gemeente Ouder-Amstel, ProRail, NS, GVB en de VRA. En heeft er participatie, met aandacht voor de vrouwelijke doelgroep, plaatsgevonden. De genoemde partijen ondersteunen de voorliggende Nota van Uitgangspunten AMTS. En de gemeente Diemen heeft besloten om voor de ontwerpfase zich actief bij het project aan te sluiten.

Ontwikkeling van de Zuidoostflank
De transformatie van de Zuidoostflank waar tot 2040 circa 44.000 woningen en extra vierkante meters kantoorruimte voor 30.000 arbeidsplaatsen worden toegevoegd, behoort tot een van de grootste gebieden in het oplossen van de woonbehoefte in Nederland. Daarnaast ligt hier het grootste evenementengebied van Nederland met ca. 10 mln. bezoekers per jaar. Dit gaat samen met een enorme reizigersgroei van bewoners, werknemers en bezoekers. En dat in een gebied dat afhankelijker is en meer gebruik maakt van het openbaar vervoer dan de rest van Amsterdam. Die afhankelijkheid komt o.a. door de grote afstand tot de centrale stad, minder fietsbereidheid en vervoersarmoede.

Mede vanwege de gebiedsontwikkeling ligt er een opgave om het mobiliteitsnetwerk zo in te richten dat het de reizigersgroei aan kan. Daarbij is het zeer belangrijk dat het metro- en treinvervoer op orde is. Dit is nu niet het geval.

Reizigersgroei van de Zuidoostflank
Vooral in het westelijk deel van de Zuidoostflank worden tienduizenden woningen gebouwd veelal met een lage norm voor auto parkeren. Deze mensen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer, zowel voor de interne bereikbaarheid in de stadsdelen als voor de grotere afstanden. Nu ligt er in het gebied al een robuust metro- en treinnetwerk waarop kan worden voortgebouwd. Om dit deel van de stad bereikbaar en leefbaar te houden is het nodig dat de capaciteit van de metro/treinstations en de kwaliteit van de directe omgeving van die stations worden verbeterd. Dan pas kan het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto zijn.

Tevens wordt er gewerkt aan een inventarisatie en versterking van het fietsnetwerk aan de Zuidoostflank in het kader van het project Optimaliseren Fietsschakels Zuidoostflank. Samen met het versterken van het openbaar vervoer geeft dit een enorme impuls aan het versterken van de duurzame mobiliteit.

De directe openbare ruimte rond de stations is fysiek in slechte staat
De metro- en treinstations zijn vaak het eerste wat mensen van Amsterdam zien. Het beeld dat je bij de uitgangen van de metro- en treinstations aan de Zuidoostflank krijgt is geen reclame voor Amsterdam. Netjes geformuleerd is het omgevingsdomein van deze stations een vergeten stuk stad. De basis is niet op orde, niet qua inrichting en niet qua beheer. De inrichting is kapot, onvolledig, onoverzichtelijk, het is vies, rommelig en geeft een onveilig gevoel. Ook zijn alle metrostations vanuit de omgeving slecht vindbaar en niet herkenbaar en vice versa.

Verder zijn de toegangen tot de stations, die allen in onderdoorgangen liggen, slecht verlicht: te veel of te weinig licht waardoor het gevoel van sociale onveiligheid wordt versterkt. Dit alles nodigt niet uit om de metro of de trein te nemen, zeker niet als het donker is.

Vrouwen en meisjes ervaren de metro/treinstations als sociaal onveilig
Naar aanleiding van het interview dat wethouder Van Der Horst juni 2024 gaf in het programma Pointer dat over sociale onveiligheidsgevoel bij vrouwen in OV ging, heeft zij direct daarna diverse stations in Zuidoost bezocht. Veel vrouwen mijden namelijk het openbaar vervoer, omdat zij zich onveilig voelen. Daar ter plekke ontstond het idee om het project Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank te richten op vrouwen. Voor AMTS geldt het uitgangspunt: kijk naar de stations en hun omgeving vanuit de blik van de vrouw.

Participatie initiatieffase
Vanuit AMTS zijn diverse vrouwen bevraagd of zij kunnen, durven en willen gebruik maken van metro en trein. De informatie die we tijdens het participatietraject bij vrouwen en meisjes is opgehaald bevestigen het beeld van sociale onveiligheid.

Van de 13 onderzochte metro/treinstations ervaren zij vooral de stations Holendrecht, Strandvliet, Reigersbos, Van der Madeweg, Kraaiennest en Gein als onveilig. Zo zegt men over Holendrecht Vrijwel alles is onprettig. Het is erg kil en onveilig. en Strandvliet Het is niet overzichtelijk, geen controle, vaak wordt er achter je aan gelopen.

Tijdens de participatie is ook aan de vrouwen en meisjes gevraagd hoe we voor hen het veiligheidsgevoel kunnen verbeteren, zodat de stationsomgeving voor iedereen een prettiger omgeving wordt. Zij gaven aan door:

Goede verlichting (voldoende en een vloeiende overgang van licht naar donker en vice versa), overzichtelijke inrichting (heldere bewegwijzering, meerdere vluchtroutes), schone en onderhouden omgeving, meer levendigheid en toezicht (ogen op straat), goede voorzieningen op en nabij stations, in het reisdomein bankjes (werkende) liften en reisinformatie, aantrekkelijke omgeving (groen), comfortabele plekken om te wachten met beschutting tegen kou en wind.

Voor het vervolg is het van belang dat vrouwen worden betrokken bij het ontwerpen van de onderdoorgangen en de openbare ruimte.

Ad 2) In te stemmen met het voorkeursbesluit op basis van de Nota van Uitgangspunten van het project Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief en deze nader uit te werken tot een uitvoeringsbesluit en een budgetbesluit. De belangrijkste punten van de NvU:

- **De aanpak richt zich op de fysieke en functionele verbeteringen van het omgevingsdomein van de dertien metro en treinstations aan de Gein- en Gaasperplaslijn gelegen in 19 onderdoorgangen, met als doel een sociaal veilige, toegankelijke en uitnodigende openbaar vervoer omgeving te creëren.**

AMTS heeft tot doel:
1) Nieuwe en huidige bewoners/gebruikers kunnen, durven en willen gebruik maken van de metro en trein aan de Zuidoostflank.
2) Verminderen van de barrière werking van de spooronderdoorgangen.
3) Omgeving van metrostations voor vrouwen verbeteren en vrouwen betrekken bij de herinrichting. Een sociaal veilige stationsomgeving voor iedereen is een zeer belangrijk uitgangspunt.

Binnen de opgave vallen:
- De dertien metro- en treinstations van de Gein- en Gaasperplaslijn: Overamstel, Spaklerweg, Van der Madeweg, Strandvliet, Bullewijk, Holendrecht (inclusief treinstation), Reigersbos, Gein, Venserpolder, Verrijn Stuartweg, Ganzenhoef, Kraaiennest en Gaasperplas.
- De direct aangrenzende openbare ruimte van de station ingangen ofwel het omgevingsdomein van de stations.
- Negentien onderdoorgangen met toegang tot de stations.
- De scope is beperkt tot de fysieke en functionele verbeteringen van de directe stationsomgeving, met als doel een sociaal veilige, toegankelijke en uitnodigende openbaar vervoer omgeving te creëren.

Aandachtspunt hierbij is dat station Verrijn Stuartweg binnen de gemeente Diemen valt. De opgave aldaar kan alleen in opdracht van en met medefinanciering van Diemen worden uitgevoerd. Gemeente Diemen gaat daarom vanaf de ontwerpfase actief aan het project deelnemen.

- **De uitgangspunten voor de stationsomgevingen zijn: adaptieve verlichting, de wanden van de onderdoorgang opwaarderen, wayfinding, overzichtelijke en beheerbare inrichting van de directe openbare ruimte rond station ingangen.**

Per station zijn verbeterpunten in de Nota van Uitgangspunten benoemd. Veel stationsomgevingen kampen met dezelfde problematiek. Daarom is er een generieke aanpak opgesteld, met daarin een aantal hoofdpunten waarop alle 13 stationsomgevingen worden verbeterd. Dit betreft;
1. Inpassing van adaptieve verlichting,
2. Een wayfinding strategie,
3. Een uniforme materialisatie.

De lichtopgave wordt een specifieke ontwerpopgave in relatie tot de wanden. De onderdoorgangen zullen verlicht moeten worden door de vlakken (plafond, vloer, wanden) indirect aan te lichten. Verlichting meer van de zijkant waardoor ruimtes groter worden i.p.v. van boven. Bovendien gelijkmatiger verlichting (minder abrupte overgangen tussen lichtniveau s, bijvoorbeeld van en naar de onderdoorgang) en rekening houdend met dieren.
De uniforme ontwerpprincipes voor alle stationsomgevingen gaan we eerst ontwikkelen voordat per station de ontwerpen worden opgesteld.

- **De projectscope is aangevuld met specifieke opgaven bij een aantal metrostations.**

Aanvullende maatregelen zijn;
4. Het plaatsen van nieuwe poortjes en liften, daar waar de reizigersgroei het noodzaakt. Poortjes bij: Holendrecht, Bullewijk, Overamstel, Strandvliet, Spaklerweg, Gaasperplas, Van der Madeweg, Gein en Reigersbos. Extra liften bij Strandvliet en Bullewijk in bestaande liftkokers.
5. De realisatie van no-regret maatregelen aan station Overamstel. In plaats van een totale vernieuwbouw van het station zullen kleinschalige ingrepen worden toegepast waardoor het comfort verbetert. Namelijk door het plaatsen van windschermen, abris, geleidelijnen, trapleuningen. Het beschikbare budget is leidend geweest in de maatregelen keuze. Het station behoeft grotere aanpassingen, die zijn nu geen onderdeel van deze scope omdat het budget niet toereikend is.
6. Speciale aandacht voor de unheimische situatie bij de noordelijke opgang van station Strandvliet.

7. Wegwerken onveilige restpunten verbouwing bij station Van der Madeweg
8. Een sociaal veilig en toegankelijk pad van station Verrijn Stuartweg naar het HOV busnetwerk aan de Daalwijkdreef. Dit ligt in Diemen en daarom zal het project samen met Diemen deze ontwerpopgave oppakken.
9. Meer transparantie in de plint van station Kraaiennest door het gebruik van licht.
10. Meer sociaal toezicht bij station Bullewijk en Holendrecht door plaatsing van tijdelijke paviljoens. Het plaatsen van de paviljoens valt niet onder de projectscope van AMTS, de inrichting van de openbare ruimte er om heen bij de betreffende stations wel.
11. Een goede inbedding binnen beheer.

Ad 3) In te stemmen met de Nota van Beantwoording en de uitvoering van motie 419 stadsdeelcommissie Oost: nader onderzoek naar toegankelijkheid station Overamstel voor mensen met een beperking.
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 consultatie reacties zijn opgenomen en beantwoord in de Nota van Beantwoording.

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.
Bij de samenwerkende partijen heeft de gemeente Diemen zich nu ook aangesloten. Zij zullen ambtelijk en financieel een bijdrage leveren aan het ontwerpproces voor station Verrijn Stuartweg en omgeving.

Aan het college van B&W wordt voorgesteld om motie 419 van stadsdeelraad Oost over te nemen en samen met de GVB en VRA een quick scan onderzoek te doen naar verschillende toegankelijkheid oplossingen voor mensen met een beperking bij station Overamstel. Hieraan wordt een inschatting van de uitvoeringskosten gekoppeld, zodat er een afweging kan plaatsvinden. Overamstel is qua toegankelijkheid een bijzonder station, omdat de ingangen door de Amstel van elkaar worden gescheiden en de perrons ook gescheiden van elkaar liggen. De toegankelijkheid is op de andere metrostations wel goed geregeld.
Wanneer wordt besloten om binnen het project AMTS bij station Overamstel extra toegankelijkheidsmaatregelen op te nemen dan is er gezien het budgettaire plafond iets anders niet mogelijk. Of er zou door partijen extra budget vrijgemaakt moeten worden.
Voor station Overamstel is in vergelijking met de andere 12 stations al een veel hoger uitvoeringsbudget gereserveerd. Dit komt door de extra aanpassingen aan het stationsgebouw zelf: plaatsen van windschermen, abris, trapleuningen, geleidelijnen en poortjes.

Ad 4) In te stemmen met het beschikbaar stellen van het voorbereidingsbudget van 6,33 mln voor alle voorbereidende werkzaamheden tot en met het uitvoeringsbesluit en deze als volgt te dekken:
- voor 633.000,- (10%) door gemeente Amsterdam, uit programma Stadsverbetering;
- voor 633.000,- (10%) door gemeente Amsterdam vanuit een bijdrage uit het Vereveningsfonds;
- voor 1.899.000,- (30%) door Vervoerregio Amsterdam;
- voor 3.165.000,- (50%) door de Rijkssubsidie Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten t.b.v. woningbouw.

De AMTS opgave is begroot op circa 68 miljoen en geraamd op 64 miljoen voor de voorbereiding en uitvoering. De bedragen zijn exclusief BTW.

De belangrijkste financiers zijn de VRA, de gemeente Amsterdam en het Rijk. Vanuit het Rijk is reeds in 2024 een subsidie van 26 miljoen voor AMTS beschikbaar gesteld en is in 2025 een subsidie van 8 miljoen aangevraagd en wordt in de MIRT vergadering van januari 2026 beschikt. Zo financiert het Rijk het project AMTS voor 50%.
VRA en de gemeente Amsterdam hebben een inspanningsverplichting om de andere helft van het benodigd budget gedurende de projectduur (2026-2035) te regelen. Voor de verdeling van de financiële lasten van dit project is tussen VRA en de gemeente een initiële procentuele verdeling afgesproken van 30% voor VRA en 20% voor gemeente Amsterdam op voorwaarde dat de projectscope niet significant wijzigt. Het Dagelijks Bestuur van de VRA heeft op 17 november 2025 voor zijn 30% aandeel een voorlopige programmareservering van 19.113.000,- vastgelegd. De gemeente is voornemens om 10% te dekken uit programma Stadsverbetering en 10% uit het Vereveningsfonds.
Daarnaast wordt met gemeente Diemen en ProRail over cofinanciering gesproken. Mocht gemeente Diemen de opgave rond station Verrijn Stuartweg niet mee willen financieren dan zal deze opgave binnen AMTS niet verder worden meegenomen.

Bij het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten wordt een voorkeursbesluit genomen en een voorbereidingsbudget vrijgemaakt voor de ontwerpfase. Dit zal voor de jaren 2026 t/m 2028 in totaal 6,33 mln zijn met dekking voor 50% door het Rijk, 30% door VRA en 20% door de gemeente Amsterdam (10% dekking uit programma Stadsverbetering en 10% uit het Vereveningsfonds). De eerste Rijkssubsidie is augustus 2024 beschikbaar gesteld de tweede wordt in de MIRT vergadering van januari 2026 beschikt. De VRA bijdrage is met het bestuurlijk besluit van 17 november 2025 geregeld.

Ad 5) In te stemmen met het Participatieplan ontwerpfase AMTS voor het vervolg van het project tot en met het uitvoeringsbesluit.
Voor het vervolg van het project is een participatieplan opgesteld met het accent op participatie door vrouwen, meisjes en mensen met een beperking. Daarnaast betrekken we diverse stakeholders.

De participatiedoelen zijn bewustwording en belangen in beeld brengen. De mate van invloed is adviserend en consulterend. We richten ons op de gebruikers van de 13 metro/treinstations.

Ad 6) Kennis te nemen van het vervolgtraject van ontwerp, besluitvorming en uitvoering.

De uitwerking van de ontwerpfase loopt gefaseerd: in 2026 start het ontwerp van de generieke maatregelen, gevolgd door station specifieke ontwerp uitwerkingen in 2027. In 2028 zal het uitvoeringsbudget en uitvoeringsbesluit aan de bestuurders worden voorgelegd.

De uitvoering zal vanaf 2026 tot en met 2035 gefaseerd worden opgepakt. Om de sociale veiligheid te versterken wil de gemeente Amsterdam snel over gaan tot de realisatie van de paviljoens bij Bullewijk en Holendrecht, respectievelijk in 2026 en 2028. Vanuit AMTS wordt de aanleg van de directe openbare ruimte gefinancierd. Met het project is afgesproken dat zij de uitvoering voorfinanciert en dat 50% van de uitvoering uit de Rijkssubsidie wordt gefinancierd. Bij het budgetbesluit voor AMTS wordt deze uitvoering verrekend.

In 2027 zal de GVB 19 van de 36 poortjes plaatsen. Deze komen vrij op andere stations en kunnen zo worden hergebruikt. Hergebruik van poortjes is in het kader van duurzaamheid zeer gewenst. Met de VRA is afgesproken dat zij de uitvoering voorfinanciert en dat 50% van de uitvoering uit de Rijkssubsidie wordt gefinancierd. Bij het budgetbesluit voor AMTS wordt deze uitvoering verrekend.

De rest van de uitvoering vindt na uitvoeringsbesluit plaats waarbij de stations op de Geinlijn de hoogste prioriteit hebben gezien de staat van de stations en de grote reizigersgroei. De urgentste stations zijn Bullewijk, Overamstel, Holendrecht en Strandvliet.

Duurzaamheid

Het project AMTS draagt wel bij aan de gemeentelijke doelen voor duurzaamheid, namelijk:

Klimaatneutrale stad: Het reizen met de metro en trein valt onder duurzaam mobiliteitsgedrag. Om binnen de hele ketenrit duurzame keuzes te stimuleren zetten wij in op een goede bereikbaarheid van de stations per openbaar vervoer, per fiets en te voet.

Een groenere en meer biodiverse stad/ Klimaatbestendige stad: Rigoureus vergroenen is een vastgestelde stedelijke ambitie die we overnemen. AMTS koppelt vergroening aan de te behalen resultaten en neemt daarin ook de themas klimaatadaptatie en biodiversiteit mee. Zo zal bij iedere station ingang een deel van de stenen verdwijnen voor groen, en zal bij de keuze voor verlichting met dieren rekening worden gehouden.

Circulaire stad: Hergebruik van materialen is een van de uitgangspunten. Puccini en het gebruik van dezelfde materialen bij iedere station ingang vereenvoudigen het hergebruik van materialen. Repetitie zorgt voor besparing en eenvoudiger beheer. We stemmen het ontwerp, gebruik en beheer af op een langere levensduur.

Participatie

Voor de NvU is participatie uitgevoerd. De specifieke doelgroep was meiden en vrouwen. En het doel was te achterhalen welke metrostations men sociaal onveilig vindt en waarom, en hoe de omgeving sociaal veiliger ingericht kan worden.

In het bijgaande Participatieplan ontwerpfase AMTS, d.d. 6 januari 2026, is voor het vervolg, de ontwerpfase, van het project AMTS de participatie beschreven. Ook dan zijn meiden en vrouwen de belangrijkste doelgroep, naast mensen met een beperking, ondernemers en reizigers in het algemeen. Betrokken kunnen meedenken en adviseren over de voorgestelde maatregelen per station. Hun ervaringen helpen om betere ontwerpen te maken en de sociale veiligheid te vergroten.

Financiële onderbouwing

Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	**I/S**	**Jaar T**	**Jaar T + 1**	**Jaar T + 2**	**Jaar T + 3**
Bijdrage SV		I	€132000	€145000	€356000	€0
Bijdrage VEF		I	€132000	€145000	€356000	€0
Bijdrage Vervoerregio		I	€396000	€435000	€1068000	€0
Bijdrage Rijk		I	€660000	€725000	€1780000	€0
Totaal			**€1320000**	**€1450000**	**€3560000**	**€0**

I=Incidenteel
S=Structureel

LASTEN						
	Product	**I/S**	**Jaar T**	**Jaar T + 1**	**Jaar T + 2**	**Jaar T + 3**
Voorbereidingskosten		I	€1320000	€1450000	€3560000	€0
Totaal			**€1320000**	**€1450000**	**€3560000**	**€0**

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja
Overige toelichting
De gemeente is verantwoordelijk voor 20% van de voorbereidingskosten: 10% (633.000) wordt gedekt uit het Vereffeningsfonds (VEF) en 10% (633.000) is geprogrammeerd in programma SV. De overige dekking komt van de Vervoersregio Amsterdam (VRA) 1.899.000 (zijnde 30% van de voorbereidingskosten) en van het Rijk (3.165.000) vanuit de rijkssubsidie Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten t.v.v. woningbouw.

Beheer
In de investering raming is nog geen inschatting gemaakt voor beheer van het maaiveld en de onderdoorgangen, omdat er nog geen ontwerpen zijn gemaakt. Dit moet op basis van ontwerpen in de vervolgfase worden geconcretiseerd.

Samenvattend
De voorbereidingskosten ad 6,33 mln zijn volledig gedekt. Voor de uitvoeringskosten ligt een principe verdelingsvoorstel van 50% Rijksbijdrage, 30% cofinanciering vanuit de VRA en 20% cofinanciering vanuit de gemeente (met 10% voorgenomen dekking uit het VEF en 10% voorgenomen dekking uit programma SV). De Rijksbijdrage wordt ingezet vanuit toegekende SPUKs en de VRA heeft 19,1mln gereserveerd voor uitvoeringskosten. Het uitvoeringsbudget vanuit gemeente Amsterdam is nog niet rond. En de beheerkosten moeten nog inzichtelijk worden gemaakt. Ook deze middelen zijn nog niet geregeld.

Conclusie
De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Buiten de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Documenten

Registratienr.	**Naam**
AD2026-007135	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2026-007249	NvU Aanpak Metro & Treinstations dd 06-01-2026.pdf (pdf)
AD2026-007250	Bijlagen NvU Aanpak Metro & Treinstations dd 06-01-2026.pdf (pdf)
AD2026-007252	Nota van beantwoording AMTS 20jan26.pdf (pdf)
AD2026-007253	Participatieplan ontwerpfase Aanpak Metro & Treinstations dd 06-01-2025.pdf (pdf)

AD2026-007467	Advies (pdf)

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten