Mobiliteitsplan Zuidoostflank

Actualisatie en voortgangsrapportage 2025

Conceptversie(10) 15 oktober 2025

Gemeente Amsterdam

gemeente Ouder-Amstel

Vervoerregio Amsterdam

Voorwoord

Een stad wordt gevormd door mensen. Mensen in allerlei vormen en maten, met ideeën, problemen, dromen en talenten. Bij het bouwen van een stad gaat het er vooral om hoe we al die mensen zo goed mogelijk kunnen laten wonen, werken, ontspannen, leren en bewegen. Een plek met ruimte voor al deze levendigheid noemen we een complete stad.

Verbondenheid als uitgangspunt

Deze actualisatie van het mobiliteitsplan voor de stedelijke ontwikkeling van de Zuidoostflank richting 2040 gaat in de eerste plaats over verbondenheid. Een stad functioneert het beste wanneer mensen optimaal met elkaar verbonden zijn. Verbondenheid is de allereerste voorwaarde voor een goed functionerende stad waarin inwoners kunnen groeien en bloeien.

Het omgekeerde geldt ook: in een slecht verbonden stad functioneren buurten en wijken ondermaats. Straten die door druk verkeer slecht oversteekbaar zijn, hekken die uitwisseling belemmeren, of plekken waar het gevaarlijk is – dit alles maakt het lastig om bij voorzieningen te komen of elkaar te ontmoeten.

Voor wie maken we ruimte?

Er is nòg een cruciaal uitgangspunt: voor wie maken we ruimte? Mensen in auto's, snelle fietsers en fitte voetgangers komen er wel uit. Maar wat als we dit mobiliteitsplan eens bekijken door de lens van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers? Worden de jongsten, de oudsten, mindervaliden en vrouwen in staat gesteld om mee te doen aan het stedelijk leven? Hoe creëren we een bereikbare, leefbare en sociaal veilige stad?

Unieke kansen op de Zuidoostflank

Amsterdam wil niet bouwen in haar omringde landschap maar groeien binnen de stadsgrenzen, ook op de Zuidoostflank. We hebben echter te maken met een ecologische crisis en we weten dat op de traditionele manier doorgroeien niet meer mogelijk is. Dit vraagt om een nieuwe manier van kijken.

De Zuidoostflank biedt hiervoor unieke kansen. Het gebied heeft twee bijzondere kenmerken: de modernistische scheiding van auto- en langzaam verkeer in de Bijlmer en Gaasperdam, en het evenementencluster rondom de ArenA. Deze scheiding betekent goede bereikbaarheid en comfort voor alle verkeersdeelnemers, maar vraagt wel aandacht voor veiligheid bij de onderdoorgangen.

Het evenementencluster van de Johan Cruijff ArenA, Ziggo Dome en AFAS Live trekt bezoekers uit heel Nederland en zelfs daarbuiten. We willen dat dit gebied kan blijven groeien als de trots van Zuidoost en van Amsterdam. Meer gebruikers, bewoners, bezoekers, ondernemers en uitgaanspubliek, maakt dit gebied steeds meer een stadskern.



Samen naar 2040

In 2040 is de Zuidoostflank zo groot als Nijmegen. We gunnen iedereen in dit mooie deel van Amsterdam mobiliteit die duurzaam en in balans is met de leefwereld van de bewoners. Dit vraagt tijd, geduld en serieuze publieke investeringen. Transitie gaat niet van de ene op de andere dag. We leren door te doen en werken samen met bewoners, ondernemers, eventmakers en vervoerspartijen toe naar een nieuw startpunt voor duurzame mobiliteit voor iedereen.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 **Actualisatie 2025** **8**

1.1 Groei van de Zuidoostflank tot 2040 9
1.2 Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank 2021 9
1.3 Actualisatie door koersverbreding en ontwikkelingen 9

Hoofdstuk 2 **Wat we willen bereiken?** **11**

2.1 Een aantrekkelijk, leefbaar en bereikbaar gebied 12
2.2 Goed werkend en duurzaam mobiliteitssysteem 12
2.3 Actualisatie van de maatregelen 12

Hoofdstuk 3 **Maatregelenpakket 2025** **13**

3.1 Integrale maatregelen en aanpak 14
3.2 Ruimte voor de voetganger 15
3.3 Ruim baan voor de fiets 17
3.4 Gebruik van openbaar vervoer stimuleren 22
3.5 Gedrag en slimme mobiliteit 27
3.6 Andere maatregelen 30
3.7 De integrale opgave 32

Hoofdstuk 4 **Prognoses en Verkeersmodel Amsterdam** **34**

4.1 Opzet monitoring en prognose 35
4.2 Prognose van de woningbouw 35
4.3 Nieuwe prognoses met Verkeersmodel Amsterdam 37

Hoofdstuk 5 **Communicatie en participatie** **39**

5.1 Inleiding 40
5.2 Communicatie 40
5.3 Participatie 40

Hoofdstuk 6 **Financiën** **41**

6.1 Financiering maatregelen 42
6.2 Rijksmiddelen en cofinanciering 42
6.3 Vervolg proces financiering 42

Hoofdstuk 7 **Risico's** **43**

7.1 Onderschatting van de verdichting 44
7.2 Cofinanciering van de rijksbijdrage 44
7.3 Beheer en onderhoud 44

Hoofdstuk 8 **Planning** **45**

Bijlage 1 Ontwikkelingen sinds medio 2021 48
Bijlage 2 Aanpassingen maatregelenpakket 2021 51
Bijlage 3 Overzicht inframaatregelen rijksbijdrage 57
Bijlage 4 Organisatie uitvoering maatregelen 59
Bijlage 5 Begrippenlijst 61
Bijlage 6 Referenties 62

Samenvatting

Aanleiding

De Zuidoostflank groeit razendsnel: er komen 52.000 woningen en 1 miljoen m² kantoorruimte bij. In 2040 is dit gebied, met 178.000 inwoners en 1.333.000 arbeidsplaatsen, qua omvang vergelijkbaar met de stad Nijmegen. Om deze groei mogelijk te maken is het maken van goede mobiliteitsvoorzieningen opgestart. Maar de maatregelen voor een bereikbare stad lopen achter. Amsterdam moet flink aan de slag om de snel vorderende woningbouw bij te benen.

Ambitie, doelstellingen en resultaten

Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank gaat uit van vier stedelijke ambities:

- *Duurzame mobiliteit*: stimuleren van duurzame manieren van verplaatsen en zo bijdragen aan de stedelijke klimaatambities.
- *Stedelijke verbinding*: zorgen voor goede verbindingen met de rest van de stad en de regio.
- *Gezonde mobiliteit*: bevorderen van gezonde en actieve manieren van verplaatsen.
- *Veiligheid en inclusiviteit*: verbeteren van verkeersveiligheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid voor iedereen.

De doelstelling van het Mobiliteitsprogramma Zuidoostflank is een aantrekkelijk, leefbaar en bereikbaar gebied met een goed werkend en duurzaam mobiliteitssysteem. Het ontwerpen gebeurt vanuit het perspectief van de meest kwetsbaren: kinderen, ouderen, vrouwen en mensen met een handicap.

Om de stedelijke ambities en de doelstelling van het mobiliteitsprogramma te realiseren, zetten we in op de volgende resultaten:

- Een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem voor alle huidige en toekomstige gebruikers.
- Station Amsterdam Bijlmer ArenA als centraal knooppunt dat Zuidoostflank verbindt met heel Nederland.
- Opgeknapte metro- en treinstations die de Zuidoostflank volledig verbinden met de rest van Amsterdam.
- Een geoptimaliseerd fietsnetwerk voor goede en veilige bereikbaarheid vanuit alle richtingen.
- De S111 als levendige stadslaan, bereikbaar, leefbaar en veilig voor iedereen.

Een samenhangend pakket aan maatregelen

Deze opgave vraagt om een samenhangend pakket aan maatregelen dat integraal en gefaseerd wordt uitgevoerd. De maatregelen uit het mobiliteitsplan van 2021 zijn geactualiseerd naar aanleiding van nieuwe ontwikkelingen en een koersverbreding. De focus ligt niet meer alleen op bereikbaarheid, we kijken ook naar leefbaarheid, veiligheid en gezondheid. Hierbij staat de mens centraal.

De indeling van de maatregelen is gebaseerd op het STOMP-principe: eerst komt Stappen (voetganger), dan Trappen (fietser), Openbaar vervoer, gedrag en slimme Mobiliteit, en tenslotte de (Privé-)auto. Veel maatregelen overlappen in de uitvoering wat kansen biedt voor een integrale werkwijze.

Ruimte voor de voetganger

De voetganger is nieuw in deze actualisatie. De belangen van deze modaliteit worden actief opgepakt binnen andere maatregelen. Hierbij gaat extra aandacht uit naar sociale veiligheid bij onderdoorgangen, looproutes en stationsomgevingen, evenals praktische en veilige oversteekplaatsen. Ook de bereikbaarheid en toegankelijkheid van bushaltes verdient meer aandacht.

Ruim baan voor de fiets

De fiets is dé manier om schoon, snel en plezierig binnen Amsterdam te reizen. Om dit te stimuleren wordt stevig ingezet op het optimaliseren van belangrijke fiets-verbindingen. Ook worden ontbrekende schakels onderzocht. Meer fietsers betekent ook meer behoefte aan fietsparkeren. Daarom worden bestaande stallingen bij OV-knooppunten uitgebreid en nieuwe locaties onderzocht.

Gebruik van openbaar vervoer stimuleren

De metro- en treinstations zijn vaak het eerste wat mensen van Amsterdam zien, maar deze zijn niet altijd een visitekaartje. Via de Aanpak Metro- en TreinStations (AMTS) wordt een plan opgesteld om stations sociaal veilig, praktisch en aantrekkelijk maken. Ook wordt onderzocht of de dienstregeling nog wel past bij een stadsdeel met zoveel nieuwe bewoners.

Gedrag en slimme mobiliteit

Met alleen fysieke maatregelen halen we onze doelstellingen niet. Ook het gedrag van bewoners en bezoekers moet erop aansluiten. Werkgevers, bezoekers en bewoners worden via verschillende projecten verleid tot meer gebruik van deelmobiliteit, openbaar vervoer en de (elektrische) fiets. Samen met evenementpartijen wordt gekeken hoe evenementbezoekers meer met het openbaar vervoer kunnen reizen, verspreid over verschillende stations.

Andere maatregelen

De auto blijft onderdeel van het vervoerssysteem en wordt integraal met leefbaarheid in beschouwing genomen. Zo vormen we een visie voor de S111 waar het fijn toeven is voor bewoners, voetgangers, fietsers én auto's. We onderzoeken wat 30km/u en een sectorenmodel doen met de bereikbaarheid van de Zuidoostflank en nemen deze uitkomsten mee in andere maatregelen.

Een totaaloverzicht van het geactualiseerde maatregelen is terug te vinden op de volgende pagina.

Financiën

Financiering gebeurt vanuit de gemeente Amsterdam, gemeente Ouder-Amstel, VRA, spoorpartijen en het Rijk. Het Rijk verdubbelt iedere euro die de regionale partijen uitgeven aan mobiliteitsprojecten met een relatie tot de woningbouwopgave. De cofinanciering vanuit de regionale partijen wordt nog verkend.

Prognoses en een blik in de toekomst

De maatregelen zijn doorgerekend met het Verkeersmodel Amsterdam. De knelpunten uit 2021 bestaan nog steeds en zijn zelfs gegroeid, en daarmee ook de urgentie voor oplossingen. Deze oplossingen moeten wel passen bij de doelstelling voor een leefbare en veilige stad, zonder dat de bereikbaarheid of de verkeersveiligheid in het geding komen. Daarom zijn we tot actie overgegaan, om alle bewoners een bereikbare, toegankelijke én sociaal veilige leefomgeving te kunnen garanderen.

Geactualiseerd maatregelenpakket 2025

Fiets F

		Cat.
F1	Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank	**A**
F2	OV-Fietsenstalling Bijlmer-Arena	**A**
F3	Fietsenstallingen Bijlmer Arena Oost- en Westzijde	**A**
F4	Fietsverbinding Gaaperdam – Weesp	**A**
F5	Kwaliteitsverbetering Stationsweg (busbaan) als onderdeel N-Z-route	**A**
F6	Fietsverbinding station Duivendrecht-Passage (n-z.route)	**A**
F7	Aansluiting fietsroutes nieuwe entree A2	**A**
F8	Fietsverbinding station Duivendrecht – Buitensingel	**B**

Openbaar Vervoer OV

		Cat.
O1	Integrale opgave Station Bijlmer Arena	**A**
O1A	Uitbreiden busstation	**A**
O1B	Uitbreiden inpandig OV-fietsparkeren	**A**
O1C	Extra opgangen metro- en treinperron en vanuit OV-fietsparkeren	**A**
O2	Aanpak Metro- en Treinstations (AMTS)	**A**
O3	Duivendrecht – omgeving en toegankelijkheid station	**A**
O4	Uitbreiden OV capaciteit	**B**
O5	Nieuwe (H)OV-verbinding	**B**

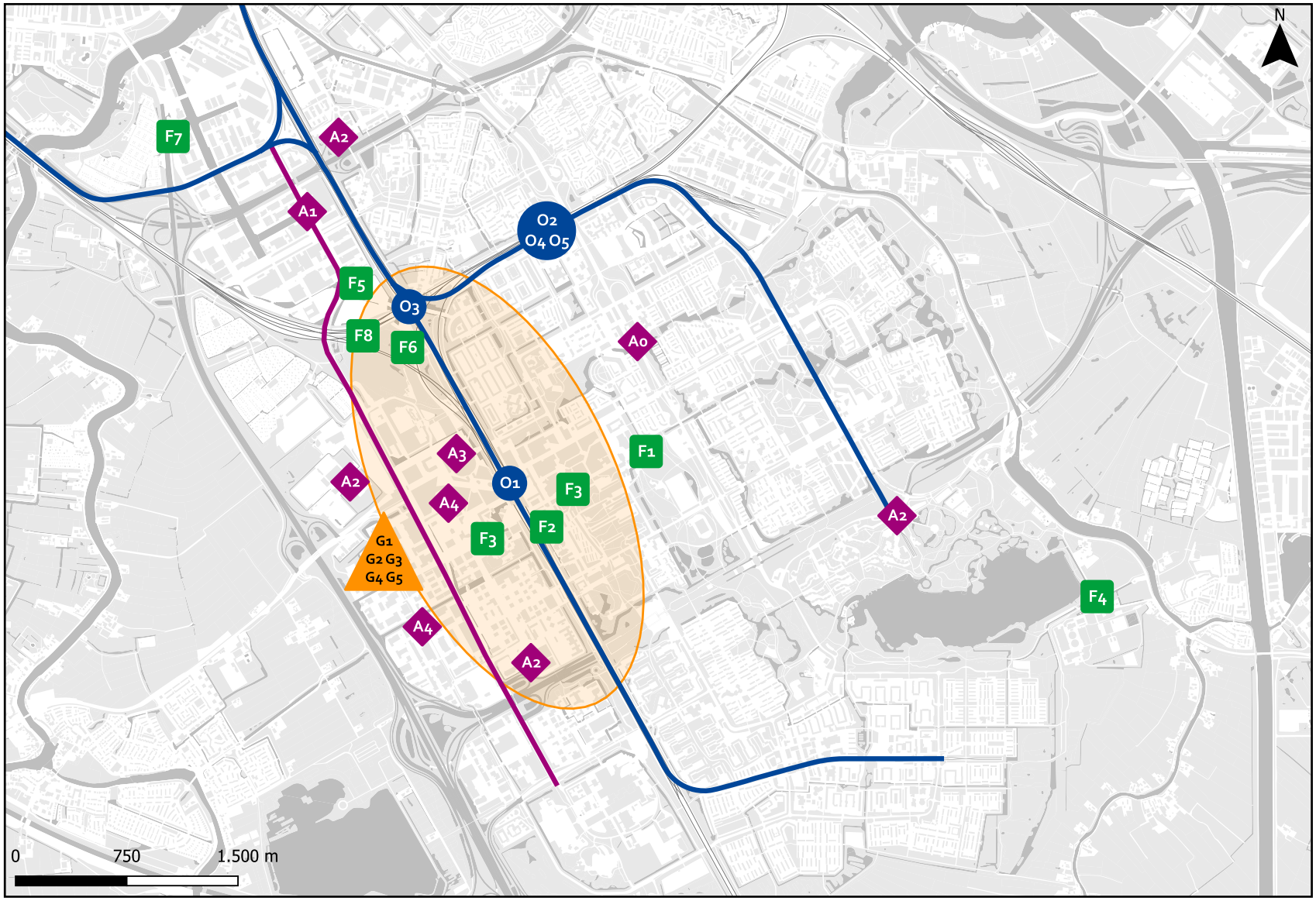
Gedrag & Slimme Mobiliteit G

		Cat.
G1	Werkgeversaanpak	**B**
G2	Mobiliteitsaanbod en informatie nieuwe bewoners	**B**
G3	Bewonersaanpak – fietsstimulering bestaand gebied	**A**
G4	Alternatieven en deelmobiliteit stimuleren in de gebiedsontwikkeling	**A**
G5	Verduurzamen en verbeteren evenementenmobiliteit	**A**
G5A	Informatie en communicatie rond evenementen	**A**
G5B	Spreiden OV-stromen Bijlmer Arena evenementenbezoekers	**A**
G5C	Verbeteren alternatieven voor de auto voor evenementenbezoekers	**A**
G5D	Spreiden parkeren en uitstroom van de evenementenbezoekers	**A**

Anders A

		Cat.
A0	Autoverkeersstructuur Zuidoost	**A**
A1	S111 – Integrale aanpak leefbaarheid veiligheid en bereikbaarheid	**A**
A2	Park & GO – Parkeerlocaties en Mobiliteitshubs	**A**
A3	Parkeren op Afstand – Regionale Mobiliteitshub	**B**
A4	Logistieke stromen	

Maatregelenkaart Mobiliteitsplan Zuidoostflank



Legenda

- Fietsmaatregelen
- OV maatregelen
- Gedragsmaatregelen
- Andere maatregelen



Leeswijzer

Deze actualisatie en 1e voortgangsrapportage is geen op zichzelf staand plan. Het is een aanvulling op het Mobiliteitsplan Zuidoostflank uit 2021. In deze rapportage staan daarom alleen de veranderingen ten opzichte van het oorspronkelijke mobiliteitsplan. De opbouw is als volgt:

Hoofdstuk

Het inleidende hoofdstuk 1 beschrijft de ontwikkelingen en de koersverbreding die aanleiding zijn voor de actualisatie.

In hoofdstuk 2 staan de aangepaste doelstellingen en resultaten voor deze actualisatie.

Het geactualiseerde maatregelenpakket voor de komende jaren is te vinden in hoofdstuk 3.

Hoofdstuk 4 bevat de meest recente prognoses van de woningen binnen gebiedsontwikkelingen en de nieuwe berekeningen van het Verkeersmodel Amsterdam per modaliteit.

Tot slot volgen de communicatie en participatie (hoofdstuk 5), een globale inschatting van de gewenste investeringen (hoofdstuk 6) en de risico's en beheersmaatregelen (hoofdstuk 7).

Onderbouwende bijlagen

De nieuwe (beleids-)ontwikkelingen sinds 2021 staan in bijlage 1.

In bijlage 2 worden de gerealiseerde maatregelen en aanpassingen in het maatregelenpakket van 2021 per categorie beschreven.

In bijlage 3 staan de maatregelen waarvoor financiering vanuit het Rijk met cofinanciering van toepassing is. Bijlage 4 laat zien bij welk project of programma de uitvoering van de maatregelen is belegd.

Hoofdstuk 1

Actualisatie 2025



1.1 Groei van de Zuidoostflank tot 2040

De Zuidoostflank is de grootste aaneengesloten, binnenstedelijke gebiedsontwikkeling van Nederland. Het gebied strekt zich uit van het natuurgebied Gaasperzoom tot aan het Amstelstation en groeit razendsnel: er komen 52.000 woningen en 1 miljoen m^2 kantoorruimte bij. In 2040 is dit gebied, met 178.000 inwoners en 133.000 arbeidsplaatsen, qua omvang vergelijkbaar met een stad als Nijmegen. Daar horen passende voorzieningen bij. Denk aan scholen en sport, maar ook parken en groen. De ontwikkelingen zijn goed op stoom: sinds het eerste mobiliteitsplan in 2021 zijn al ruim 10.000 woningen opgeleverd.

De maatregelen voor een leefbare, veilige en bereikbare stad kunnen de snelheid van de woningbouw, niet bijbenen. Metrostations hadden al opgeknapt moeten zijn, en fietsroutes zichtbaar en veilig. Dit was nodig om de ongeveer 20.000 nieuwe bewoners te verwelkomen en hen direct te stimuleren om met het openbaar vervoer of de fiets te reizen. Het achterblijven van maatregelen wordt onderschreven door een recent rapport van de Rekenkamer Amsterdam-Zaanstad: “Amsterdam wil groeien, maar de focus op de bouw van betaalbare woningen dreigt ten koste te gaan van het op diezelfde plek bouwen aan leefbare wijken (…).” Amsterdam moet harder aan de bak, de achterstand wegwerken en meer investeren in bereikbaarheid en leefbaarheid (Rekenkamer Amsterdam-Zaanstad, 2025).

1.2 Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank 2021

Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank is in 2021 vastgesteld (Gemeente Amsterdam, juni 2021). Het maakt inzichtelijk welke maatregelen en investeringen er tot 2040 nodig zijn om de bereikbaarheid van de Zuidoostflank op orde te brengen en in balans te houden.

1.3 Actualisatie door koersverbreding en ontwikkelingen

De huidige actualisering van het mobiliteitsplan uit 2021 is het gevolg van een verbreding van de koers en nieuwe ontwikkelingen. De koersverbreding betekent dat de focus niet alleen ligt op bereikbaarheid, maar dat wordt gestreefd naar een balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en sociale veiligheid. De nieuwe ontwikkelingen die tot deze actualisering hebben geleid zijn:

- **nieuwe afwegingskaders:** o.a. (Gemeente Amsterdam, 2023) en het Masterplan Zuidoost (Gemeente Amsterdam, 2021) – zie bijlage 1 voor meer beleid;
- **nieuwe prognoses:** gebiedsontwikkeling en het Verkeersmodel Amsterdam – zie hoofdstuk 4 voor toelichting;
- **nieuwe sturingsmiddelen:** Rijksbijdrage (zie bijlage 1 voor toelichting).

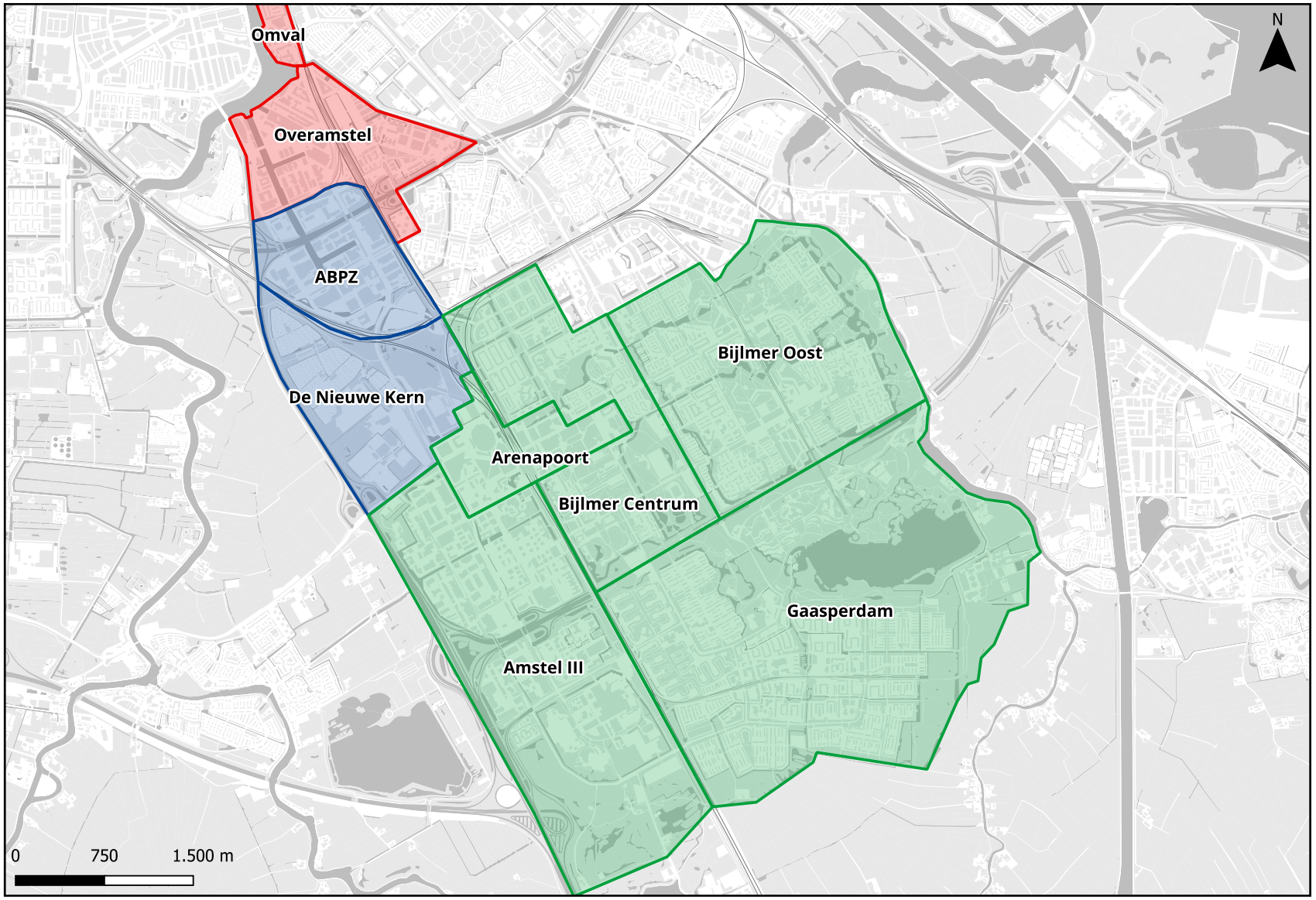
Naar aanleiding van de koersverbreding en de nieuwe ontwikkelingen is het maatregelenpakket 2021 geactualiseerd. Uitgangspunt blijft het oorspronkelijke uitvoeringsscenario met grotendeels de oorspronkelijke maatregelen, maar dan vanuit een integrale aanpak.

Deze actualisatie is tegelijkertijd ook een voortgangsrapportage over de afgelopen vier jaar. Het rapport laat zien welke maatregelen:

- afgerond zijn;
- momenteel in uitvoering zijn;
- gepland zijn voor de langere termijn;
- nieuw zijn toegevoegd;
- geschrapt zijn.

De verantwoording van de stappen die hebben geleid tot het nieuwe maatregelenpakket is opgenomen in bijlage 2.

Scopekaart en deelgebieden Zuidoostflank



Legenda

- Stadsdeel Oost
- Gemeente Ouder-Amstel
- Stadsdeel Zuidoost



Hoofdstuk 2

Wat we willen bereiken?

Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank gaat uit van de volgende stedelijke ambities:

- Duurzame mobiliteit: stimuleren van duurzame manieren van verplaatsen en als bijdrage aan de stedelijke klimaatambities.
- Stedelijke verbinding: zorgen voor goede verbindingen met de rest van de stad en de regio.
- Gezonde mobiliteit: bevorderen van gezonde en actieve manieren van verplaatsen.
- Veiligheid en inclusiviteit: verbeteren van verkeersveiligheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid voor iedereen.

2.1 Een aantrekkelijk, leefbaar en bereikbaar gebied

De doelstelling is om de Zuidoostflank aantrekkelijker en leefbaarder te maken terwijl het gebied goed bereikbaar blijft. Inmiddels zijn de leefbaarheids- en ecologische grenzen bereikt. Daarom wordt de mobiliteitsgroei zo veel mogelijk opgevangen door mensen te stimuleren om de fiets en het openbaar vervoer te gebruiken. Ook wordt ingezet op slimme mobiliteit als auto-, scooter- of fietsdelen. Deze gerichte maatregelen beperken de groei van het autoverkeer.

Inclusief ontwerpen

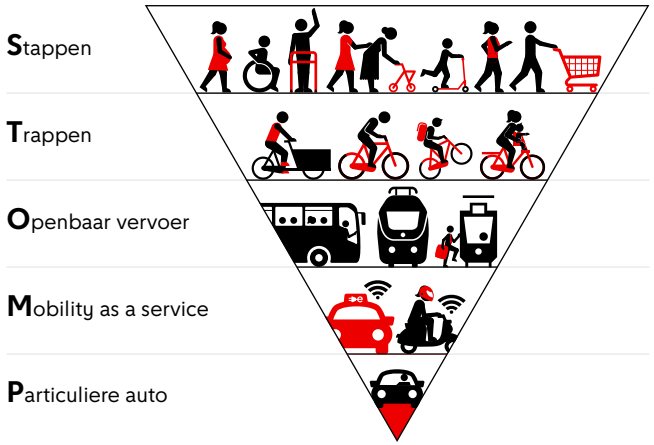
Het ontwerpen gebeurt vanuit het perspectief van de meest kwetsbaren: kinderen, ouderen, vrouwen en mensen met een handicap. Praktische vragen staan daarbij centraal: Hoe kan een kind de Holterbergweg oversteken waar 50 km/u gereden wordt? En hoe kunnen bewoners van Zuidoost 's avonds veilig naar het centrum fietsen als zij de S111 als zeer onveilig ervaren? Ontoegankelijkheid en (sociale) onveiligheid mogen geen reden zijn om de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit te mijden. Dit inclusieve perspectief vormt het uitgangspunt voor al onze projecten.

2.2 Goed werkend en duurzaam mobiliteitssysteem

Om de stedelijke ambities en de doelstelling van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank te realiseren, zijn we van start met het behalen van de volgende resultaten:

- Een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem voor alle huidige en toekomstige gebruikers.
- Station Amsterdam Bijlmer ArenA als centraal knooppunt dat Zuidoostflank verbindt met heel Nederland.
- Opgeknapte metro- en treinstations die Zuidoostflank volledig verbinden met de rest van Amsterdam.
- Een geoptimaliseerd fietsnetwerk voor een goede en veilige bereikbaarheid vanuit alle richtingen.
- De S111 als levendige stadslaan: bereikbaar, leefbaar en veilig voor iedereen.

Deze doelen vragen om een samenhangend pakket aan maatregelen. Selectief kiezen uit losse onderdelen kan ervoor zorgen dat de samenhang verdwijnt en de doelstelling in gevaar komt. Daarom worden de maatregelen integraal in kaart gebracht en gefaseerd uitgevoerd.



2.3 Actualisatie van de maatregelen

Het programmateam Mobiliteitsplan Zuidoostflank stelt het mobiliteitsplan op en zorgt ervoor dat de maatregelen worden uitgevoerd. Dit gebeurt via projecten binnen de eigen organisatie of via al bestaande beleidsonderdelen, projecten of programma's. Het planteam heeft een coördinerende rol en belegt de maatregelen daar waar ze het beste thuishoren.

Projecten kunnen vanuit het mobiliteitsplan ontstaan, maar ook door stakeholders worden aangedragen of al bestaan. De uitvoering van de maatregelen ligt, behalve soms in de opstartfase, niet bij de programmaorganisatie zelf. De uitvoeringsorganisaties pakken de verdere uitwerking, locatiekeuzes en monitoring op.

De maatregelen uit het mobiliteitsplan van 2021 zijn uitgewerkt in vier thema's:

- Gedragsverandering (G)
- Faciliteren en stimuleren fietsgebruik (F)
- Aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer (OV)
- Verminderen en reguleren van het autogebruik (A)

Het nieuwe maatregelenpakket blijft deze thema's hanteren. Daarbij wordt de volgorde van aanpak bepaald door het STOMP-principe: eerst kijken naar de voetganger (stappen), dan de fiets (trappen), het openbaar vervoer, slimme mobiliteit (Mobility as a Service) en pas op het laatst naar de (privé-)auto. In het pakket uit 2021 zijn geen specifieke maatregelen opgenomen voor de voetganger. Dit rapport bespreekt daarom hoe het 'stappen' integraal wordt opgepakt bij andere maatregelen.



Hoofdstuk 3

Maatregelenpakket 2025

3.1 Integrale maatregelen en aanpak

Het nieuwe maatregelenpakket gaat uit van een koers-verbreding en werkt dankzij de integrale aanpak aan een betere balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en sociale veiligheid. Om praktische redenen is ervoor gekozen de thematische indeling van het mobiliteitsplan uit 2021 aan te houden, ook al zijn de maatregelen vaak thema-overstijgend en is de aanpak integraal. De volgorde wordt bepaald door het STOMP-principe:

- Voetganger
- Fiets
- OV
- Gedrag & slimme mobiliteit
- Andere maatregelen

Deze actualisatie kijkt vooral naar de lopende maatregelen en de maatregelen die nog op de planning staan. De maatregelen die afgerond of geschrapt zijn, zijn te vinden in bijlage 2.

A. Lopende maatregelen

Veel maatregelen uit 2021 zijn inmiddels opgestart. Ze zijn binnen andere projecten en programma's ondergebracht of als zelfstandig project opgezet. De opdrachtgevende en -nemende partij verschilt per project. Van deze maatregelen kunnen concrete resultaten verwacht worden. Het mobiliteitsplan monitort de voortgang van deze maatregelen.

B. Nader uit te werken maatregelen

Deze categorie betreft maatregelen waarvoor nog geen geld of capaciteit beschikbaar is, of waarvan de effecten en planvorming nog onvoldoende onderzocht zijn. Deze maatregelen zijn wel van invloed op de doelstelling, maar staan nog niet in het uitvoeringsprogramma. Dit kan veranderen bij bijvoorbeeld een toename van het aantal bewoners in het gebied.

C. Afgeronde en geschrapte maatregelen (zie bijlage 2)

Sinds de start van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank in 2021 zijn verschillende maatregelen afgerond. Ook zijn er maatregelen geschrapt, omdat ze niet uitvoerbaar of overbodig bleken. Deze maatregelen zijn uit het actuele maatregelenpakket gehaald, zodat een overzichtelijke to-dolijst overblijft. De afgeronde en geschrapte maatregelen staan beschreven in bijlage 2.

In paragraaf 3.7 gaan we in op het integraal werken binnen het maatregelenpakket. Waar overlappen maatregelen en welke verschillende modaliteiten en doelstellingen komen hierbij kijken? Door deze integrale aanpak behalen we meer resultaat binnen één project en wordt het maatregelenpakket teruggebracht van de oorspronkelijk 90 naar een behapbare 22 maatregelen.

Leeswijzer

Om herhaling te voorkomen beschrijft dit hoofdstuk alleen de veranderingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2021. De verantwoording voor de aanpassingen staat in bijlage 2, inclusief de verwijzing naar de nieuwe nummering. De toelichting van onveranderde maatregelen is terug te lezen in het Mobiliteitsplan Zuidoostflank 2021. Deze actualisatie kan gezien worden als een appendix op het plan uit 2021.



3.2 Ruimte voor de voetganger

Iedereen is een voetganger. Of je nu lopend onderweg bent naar school of werk, aan het winkelen bent, of van een parkeerplaats of OV-halte naar je bestemming loopt. Voetgangers moeten zich altijd comfortabel en veilig voelen in Zuidoost, ook als zij gebruikmaken van een rolstoel, een kinderwagen voortduwen, met boodschappentassen sjouwen of een ommetje maken met een vriend.
Dat betekent in de eerste plaats dat de voetganger voldoende ruimte moet krijgen in de openbare ruimte, vooral daar waar het drukker wordt en verschillende functies samenkomen. Door het uitroepen van 2025 tot het Jaar van de Voetganger is hier meer aandacht voor.

Ook de Visie Openbare Ruimte 2025 (Gemeente Amsterdam, 2017), de Agenda Amsterdam Autoluw (Gemeente Amsterdam, 2024), Ruimte voor de voetganger (Gemeente Amsterdam, 2023) en Amsterdam maakt ruimte (2024) pleiten voor meer aandacht voor de voetganger bij het herinrichten van de openbare ruimte. In de verschillende opgaven waar nu aan wordt gewerkt zijn de kwaliteit van de routes en de samenhang met aspecten als hittestress, de nabijheid van buurtvoorzieningen en veilige onderdoorgangen onderdeel van de opgave.

De Bijlmer en Gaasperdam zijn opgebouwd vanuit modernistische ideeën waarbij autoverkeer en openbaar vervoer (op hoogte) gescheiden zijn van het fiets- en voetgangersverkeer (op maaiveld). Langzame verkeerroutes verbinden buurten en buurtcentra met elkaar, vaak via onderdoorgangen. Fiets- en voetgangersroutes lopen ook vaak naast elkaar in Zuidoost. Maar in de modernistische opzet zijn de dreven geen plekken voor voetgangers.

In het project gebiedsontwikkeling Amstel III (ten westen van het Spoorpark) lopen de voetgangersroutes wel naast de autowegen. Ze zijn via de metrostationstoegangen bij het Spoorpark verbonden met die in de Bijlmer en Gaasperdam.

De twee stedenbouwkundige systemen komen bij elkaar bij het Spoorpark: bij de (metro)stations, en bij de (auto) onderdoorgangen van de spoorzone, zoals de Karspeldreef en de Holendrechtdreef.

Deze overgangszones, waarin het niet duidelijk is of je als voetganger welkom bent en waar je naartoe moet, zijn kwetsbare punten. Dit geldt ook voor de hoger gelegen bus- en OV-haltes. Deze zijn slechter bereikbaar en niet goed zichtbaar vanuit de buurt, en voelen daardoor onveilig.

Hoofdroutes voor de voetganger moeten altijd duidelijk zijn en veilig voelen. Ze moeten OV-haltes, buurtcentra en andere voorzieningen op een comfortabele manier met elkaar verbinden. Bij het toegankelijk, herkenbaar, (sociaal) veilig en leefbaar maken van deze routes is het belangrijk om aandacht te besteden aan voldoende groen om hittestress te voorkomen, aan veilige onderdoorgangen en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte (Gemeente Amsterdam, 2023).

In Zuidoost zijn er gebieden met een stedelijke en zelfs landelijke of internationale functie, zoals het evenementencluster aan de ArenAboulevard-Hoekenrodeplein. Maar er zijn ook pleinen en lanen die een lokaal belang hebben voor de buurt. Denk aan het Anton de Komplein en het Holendrechtplein. Het bereikbaar maken van al deze plekken voor voetgangers vanuit de omliggende buurten moet bij de inrichting van de openbare ruimte centraal staan.

Tot slot is de overgang tussen het langzaamverkeers-netwerk van Bijlmer-Gaasperdam en Amstel III-ArenA bij het Spoorpark, en de verbinding met het omliggende landschap en de andere delen van de stad een belangrijk aandachtspunt.

Actuele maatregelen
De volgende acties worden meegenomen in de initiatiefase van de opgaven waar nu uitvoerig aan wordt gewerkt.

Aangename stationsomgevingen voor voetgangers
Er is extra aandacht voor de toegankelijkheid en sociale veiligheid van de metro en treinstations en de stations-omgeving voor vrouwen en mindervaliden.

Kwaliteitsslag voor hoofdlooproutes en onderdoorgangen
Hoofdlooproutes lopen vaak samen met de hoofdfietsroutes. Dit wordt behouden binnen de Actualisatie verkeersnetten 2025-2026. Bij de aanpak van de fietsroutes worden de voetgangers niet vergeten en in de uitvoering meegenomen. Het verbeteren van onderdoorgangen is prettig voor zowel fietsers als voetgangers.

Toegankelijke en duidelijke looproutes bij overstap tussen metro en bus
Duidelijke, comfortabele en veilige looproutes zijn onderdeel van de stationsaanpak voor metro en trein.

Toegankelijke en sociaal-veilige bushaltes
In Zuidoost liggen de bushaltes vaak hoger dan de rest van de buurt. De zichtbaarheid en toegankelijkheid van deze haltes wordt binnen de projecten in de openbare ruimte aangepakt, als onderdeel van een stedelijk vernieuwingsproject.

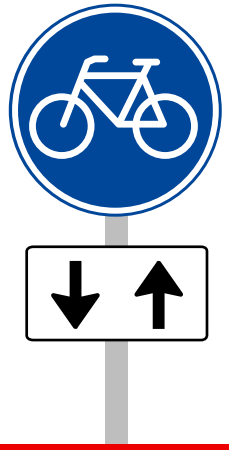


3.3 Ruim baan voor de fiets

Het uitgebreide fietsnetwerk in Zuidoost is van origine vormgegeven in een gridstructuur. Deze structuur zorgt voor een goede fietsbereikbaarheid van Amsterdam Zuidoost. Er zijn directe fietsverbindingen binnen het stadsdeel, van en naar de werkgebieden, maar ook richting het centrum van Amsterdam, de stadsdelen Zuid en Oost, omliggende kernen als Abcoude, Weesp en Amstelveen en de groengebieden Diemerscheg en Amstelscheg.

Er zijn ook verbeterpunten. Met de vernieuwingen van de afgelopen decennia is de gridstructuur op een aantal punten verloren gegaan, waardoor sommige fietsroutes niet meer logisch zijn. Een ander aandachtspunt zijn de onderdoorgangen waar de fietspaden de dreven ongelijkvloers kruisen. Veel onderdoorgangen zijn verloederd waardoor mensen het fietsen als sociaal onveilig ervaren, met name in de avonduren.

Op dit moment gebruikt 16% van de bewoners in Zuidoost de fiets, dit is het laagste aandeel van Amsterdam. Het fietsnetwerk heeft de potentie om het gebruik van de fiets onder (toekomstige) bewoners, werknemers en bezoekers te stimuleren. Het biedt ook kansen voor het stimuleren van een overstap van auto op (deel)fiets bij één van de potentiële hublocaties.



Actuele maatregelen

Om het fietsgebruik te faciliteren en te stimuleren, worden de volgende maatregelen opgepakt:

Fiets | F		Cat.
F1	Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank	**A**
F2	OV-Fietsenstalling Bijlmer-Arena	**A**
F3	Fietsenstallingen Bijlmer Arena Oost- en Westzijde	**A**
F4	Fietsverbinding Gaaperdam – Weesp	**A**
F5	KwaliteitsverbeteringStationsweg(busbaan)alsonderdeel N-Z-route	**A**
F6	Fietsverbinding station Duivendrecht-Passage (n-z.route)	**A**
F7	Aansluiting fietsroutes nieuwe entree A2	**A**
F8	Fietsverbinding station Duivendrecht – Buitensingel	**B**

F1 Optimaliseren fietsnetwerk Zuidoostflank

Binnen deze maatregel zijn twee thema's opgepakt en verder uitgewerkt.

1. Verkenning van de lange fietsroutes

In het mobiliteitsplan uit 2021 stonden veel losse fietsinfrastructuurprojecten. Voor de actualisatie is besloten om integraal en met een helikopterblik naar het fietsnetwerk van de Zuidoostflank te kijken, ook met het oog op de nieuwe gebiedsontwikkelingen en de verbindingen binnen Zuidoost en daarbuiten. Op de concept-fietskaart *(zie figuur 3.4)* staan de hoofdfietsroutes die in Zuidoost de nieuwe gebieden met de bestaande verbindt. Op deze lijnen is integraal gekeken naar de logische loop van de fietsroute en zijn de knelpunten geïnventariseerd. Deze knelpunten aanpakken, nieuwe verbindingen aanleggen en conflicten op kruispunten verminderen, creëert meerwaarde voor de fietsers. Zij kunnen zo aangenamer en sneller naar hun bestemmingen fietsen.

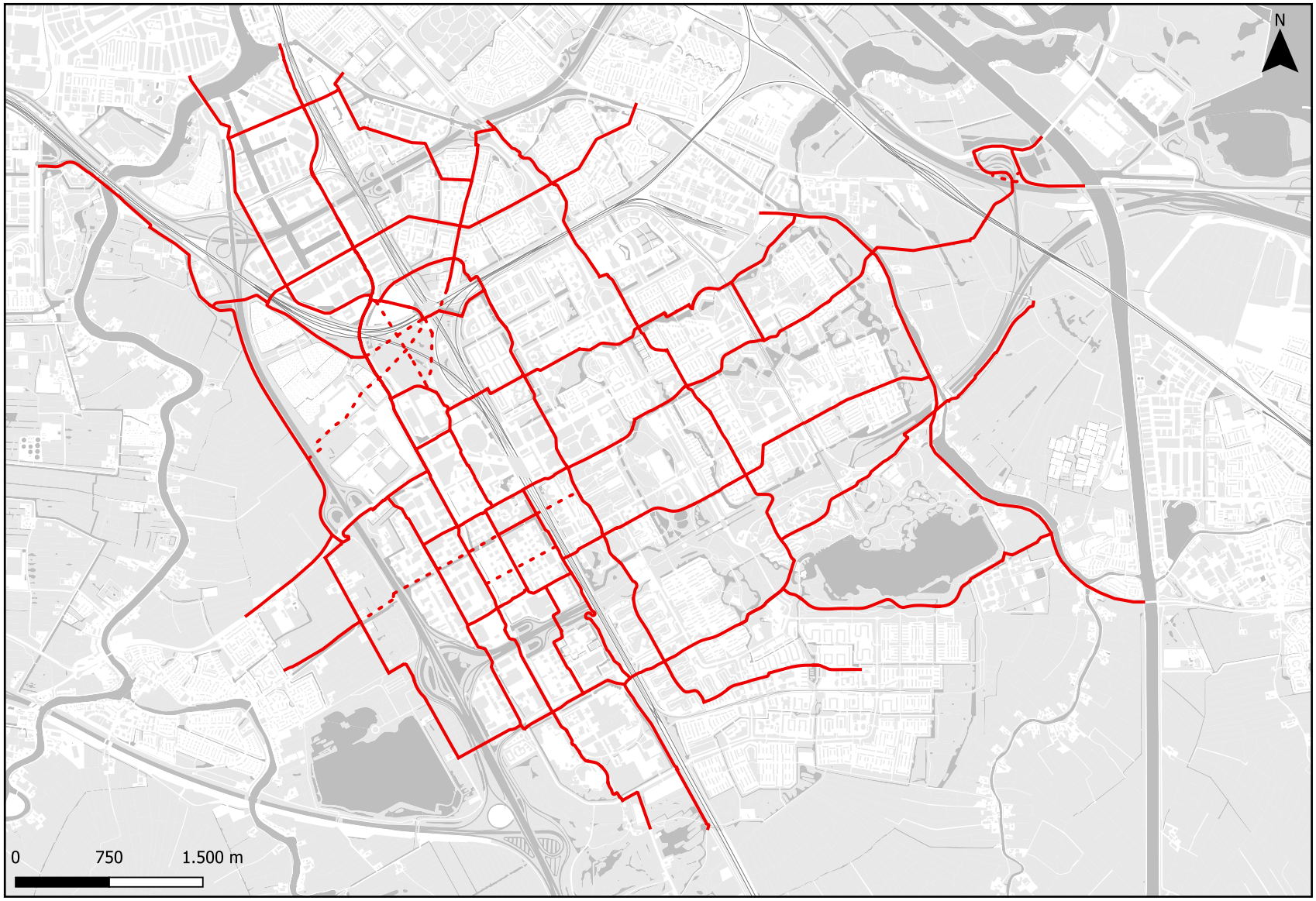
Daarnaast zijn er vier langere fietsroutes in het fietsnetwerk van de Zuidoostflank waarvoor financiering is toegekend door het Rijk:

- Langs de S111
- Door De Nieuwe Kern-Haaksbergweg-Hondsrugpark-Paasheuvelwijk
- Vanuit de Zuidas
- Naar IJburg

Deze routes worden in hun totaliteit bekeken en aangepakt. Voor zowel de ontbrekende schakels en optimalisaties als de langere fietsroutes worden schetsontwerpen gemaakt op basis waarvan een kostenplaatje wordt opgesteld.

In de fietsroutekaart *(figuur 3.4)* is onderscheid gemaakt tussen de bestaande, maar vaak ondermaatse, infrastructuur en de nog ontbrekende infrastructuur. De lijnen zijn waar nodig overgenomen en gematcht met stedenbouwkundige plannen, zoals voor het project De Nieuwe Kern in Ouder-Amstel. De lijnen op de kaart zijn niet in steen gehouwen. Het is mogelijk dat in een later stadium nieuwe routes worden toegevoegd. Ook zijn er buurtfietsroutes in het gebied die niet op de kaart staan. Wanneer deze op een later tijdstip een belangrijkere rol gaan spelen, worden ze alsnog aan de scope van het mobiliteitsplan toegevoegd. Voor nu is de scope echter gedefinieerd zoals op *figuur 3.4* is aangegeven.

Routes optimaliseren fietsroutes



Figuur 3.4 Fietsroutes Zuidoostflank (concept)

2. Onderzoek naar de sociale veiligheid van fiets- en OV-onderdoorgangen

De sociale veiligheid van fiets- en OV-onderdoorgangen is door een breed samenwerkingsverband binnen de gemeente onderzocht. De resultaten van dit onderzoek worden gebruikt om het fietsnetwerk te optimaliseren en nieuwe fietspaden te ontwerpen. Het onderzoek bestond uit twee fases. Eerst is een participatietraject georganiseerd om te achterhalen hoe bewoners de onderdoorgangen ervaren. Vervolgens is een 'menukaart' opgesteld met maatregelen die de onderdoorgangen en omgeving aantrekkelijker en veiliger kunnen maken, met draagvlak uit de buurt. Denk aan dynamische en betere verlichting, verbeteringen aan het maaiveld en de groenvoorzieningen en het plaatsen van kunstwerken. Deze maatregelen worden eerst op pilotlocaties getest voordat mogelijk grootschalige uitrol volgt.

Deze aanpak is het vervolg op het eerder project Onderdoorgangen uit 2021-2023, waarin de sociale veiligheid en vindbaarheid van routes verbeterd is door kunst te plaatsen op strategische plekken. Deze plekken zijn opnieuw meegenomen, nu om ook te kijken naar de verlichting.

De prioriteit ligt bij onderdoorgangen, daar waar dreven en spoor fietspaden kruisen *(zie figuur 3.5)*. Bij de aanpak van de gedefinieerde fietsroutes wordt ook integraal gekeken naar sociale veiligheid. Extra aandacht gaat uit naar de lange route over de S111, omdat deze hele route door gebrek aan ogen op straat als onveilig wordt ervaren; en niet alleen de onderdoorgangen.

F2 Uitbreiding OV-fietsenstalling Amsterdam Bijlmer ArenA

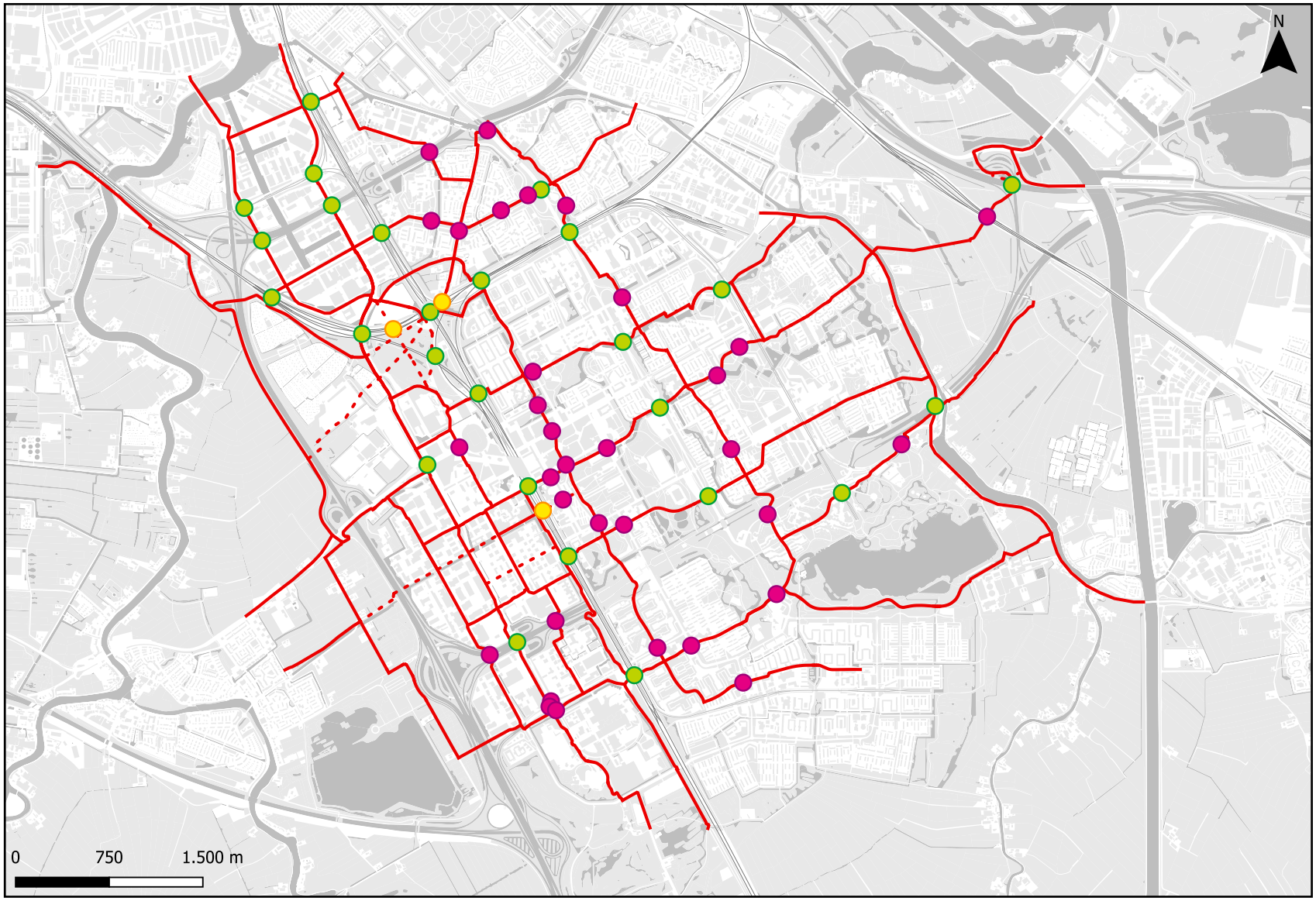
ProRail en NS vernieuwen en breiden de huidige OV-fietsenstalling in het station uit van ongeveer 250 naar 1500 plekken. De uitvoering start in 2027. Het ontwerp was al klaar vóór de integrale verkenning station Amsterdam Bijlmer ArenA (SABA), en vormt nu het uitgangspunt voor dit project. De verwachting is dat op termijn de behoefte aan OV-fietsparkeren veel sterker groeit dan nu is voorzien. Door de vele nieuwe woningen op fietsafstand van de stations wordt de combinatie fiets en openbaar vervoer steeds populairder onder werknemers en forensen.

F3 Drie nieuwe fietsenstallingen Amsterdam Bijlmer ArenA en Smart Mobility Hub

Er komen drie nieuwe fietsstallingen voor evenementen: één bij Villa ArenA, één opbij De Passage naast de Johan Cruijff ArenA (kavel 15) en één in de Smart Mobility Hub. Deze locaties liggen gunstig aan de noord-zuidfietsroute en op loopafstand van de entrees van de grote evenementenlocaties. Ze dienen ook voor bezoek aan het gebied buiten evenementen om (Pathé, Amsterdamse Poort). Als pilot wordt een tijdelijke fietsen-stalling gezet op een kavel aan de noordwestkant van het JC-stadion, tegenover de Ziggo Dome. Bij Villa ArenA is al een kleine stalling die bij evenementen bewaakt wordt. Deze wordt uitgebreid.

De fietsenstalling(en) voorzien ook in het veilig stallen van elektrische fietsen en scooters. De stallingen bestaan deels uit permanente capaciteit en deels uit flexibele capaciteit die, afhankelijk van de fietsparkeerbehoefte bij evenementen, kan worden ingezet.

Onderdoorgangen routes



Figuur 3.5 Onderdoorgangen op de fietsroutes

F4 Aanleg fietsverbinding Gaasperdam-Weesp
Een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen de Valburgdreef en Driemond biedt een snellere en kortere route tussen Gaasperdam en Weesp. De route sluit aan op de 'electric freeway', een snelfietsroute tussen Almere en Amsterdam-Zuid. Momenteel vindt afstemming plaats met de beheerder over het ontwerp en de uitvoering.

F5 Aansluiting Stationsweg Duivendrecht (noord-zuidroute)
De Stationsweg is onderdeel van de nieuwe noord-zuidfietsroute door het project De Nieuwe Kern. De aansluiting op het tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Holterbergweg wordt verbeterd. Dit gebeurt in samenhang met de ontwikkeling van de nieuwe wegenstructuur van De Nieuwe Kern.

F6 Verbinding station Duivendrecht – de Passage (noord-zuidroute)
Een belangrijk onderdeel van de noord-zuidfietsroute is de route van de Spaklerweg naar station Holendrecht in Gaasperdam, via de Holterbergweg, de Stationsweg, station Duivendrecht, door De Nieuwe Kern-Oost, De Passage, de Haaksbergweg en het Hondsrugpark. De schakel tussen station Duivendrecht en De Passage ontbreekt nog. Deze ontbrekende schakel wordt meegenomen in het project Multimodale Knoop Duivendrecht. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) is de trekker van dit project.

F7 Aansluiting fietsroutes Nieuwe A2 Entree
Voor de Nieuwe A2 Entree is een eenvoudig ontwerp gemaakt waarbij de Joan Muyskenweg wordt aangesloten op het begin van de A2 (ten noorden van tankstation). Hierdoor ontstaat op de huidige Joan Muyskenweg ruimte voor woningen. Aansluitingen op de fietsroutes zijn meegenomen in het voorlopig ontwerp.

F8 Verbinding station Duivendrecht-Buitensingel (Plusnet Fiets)
Dit is een ontbrekende schakel in het Plusnet Fiets. Deze schakel verbindt de nieuwe noord-zuidfietsroute door De Nieuwe Kern met de route naar Amsterdam-Zuid en de Zuidas. De uitwerking van deze verbinding is meegenomen in het stedenbouwkundig plan voor het project De Nieuwe Kern.



3.4 Gebruik van openbaar vervoer stimuleren

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in Zuidoost. Van alle stadsdelen is de modal split voor het OV-gebruik in Zuidoost het hoogst. Dat is niet gek, want met de metro ben je snel in het centrum van Amsterdam. Door de koersverbreding van het mobiliteitsplan komt er meer aandacht voor de sociale veiligheid van de directe stationsomgeving en de plek van de voetganger binnen het stationsdomein.

Actuele maatregelen

Om het OV-gebruik verder te stimuleren en de sociale veiligheid rondom de haltes en stations te verbeteren, worden de volgende maatregelen opgepakt:

Openbaar Vervoer | OV	Cat.
O1 Integrale opgave Station Bijlmer Arena	**A**
O1A Uitbreiden busstation	**A**
O1B Uitbreiden inpandig OV-fietsparkeren	**A**
O1C Extra opgangen metro- en treinperron en vanuit OV-fietsparkeren	**A**
O2 Aanpak Metro- en Treinstations (AMTS)	**A**
O3 Duivendrecht – omgeving en toegankelijkheid station	**A**
O4 Uitbreiden OV capaciteit	**B**
O5 Nieuwe (H)OV-verbinding	**B**

OV1 Integrale opgave station Amsterdam Bijlmer ArenA (SABA)

De verdubbeling van het aantal inwoners en de enorme groei van het aantal arbeidsplaatsen, gecombineerd met de toename van bezoekers aan evenementen en winkelcentrum Amsterdamse Poort, vragen om een verbetering van de capaciteit en de kwaliteit van station Amsterdam Bijlmer ArenA. Deze opgave wordt als één project opgepakt onder de naam Stationsgebied Amsterdam Bijlmer ArenA (SABA).

De aanpak vindt gefaseerd plaats in nauwe samenwerking met de VRA, het GVB, ProRail, de NS, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincie Noord-Holland en belangrijke stakeholders in het gebied.

De integrale visie – uitgevoerd als MIRT-onderzoek (Meerjarenprogramma Intrastructuur, Ruimte en Transport) – bestaat uit bouwstenen en drie ontwikkelmodellen. Deze ontwikkelmodellen worden uitgewerkt in drie varianten, waarbij twee varianten kunnen worden ingediend voor de Rijksfase MIRT-verkenning. Voor de gemeentelijke besluitvorming wordt de voorkeursvariant in 2026 aan het bestuur en de raad voorgelegd.

De integrale opgave voor station Amsterdam Bijlmer ArenA bestaat uit de volgende deelmaatregelen:

OV1A Uitbreiding regionaal busstation
Het busstation is vanaf 2027 krap en vanaf 2028 structureel te klein. Daarom wordt het busstation uitgebreid tot 19 haltes. Om voldoende ruimte te creëren voor deze uitbreiding is een verkeersfilter op de Hoogoorddreef nodig.

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

OV1C Extra opgang naar trein- en metroperrons
Een extra opgang naar de trein- en metroperrons is noodzakelijk om de groei van reizigers op te vangen, ook tijdens evenementen. Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, moeten reizigers snel en soepel kunnen overstappen, zowel van lopen of de fiets op het openbaar vervoer en vice versa, als wisselen tussen de trein, metro en bus. De grootste groei aan nieuwe reizigers ontstaat aan de zuidzijde van het station. Daarom moet er aan die kant extra stijgpunten naar de metro- en treinperrons komen voor meer capaciteit en een betere overstap.

De bovenbouw (sporen en perrons) van het station kan de reizigersgroei aan en is geen onderdeel van SABA. In april 2025 is het principebesluit genomen, waarmee het project officieel is gestart.

Raakvlak openbare ruimte stationsgebied Amsterdam Bijlmer ArenA
Het stationsgebied moet een veelzijdige, plezierige en veilige plek zijn waar mensen graag komen en verblijven, op alle uren van de dag.
Om een toegankelijk en sociaal veilig station te maken wordt de inpassing van het station in de stationsomgeving expliciet meegenomen in de integrale opgave. Hierbij is extra aandacht voor het perspectief van vrouwen, kinderen, ouderen en mensen met een handicap. Ook wordt rekening gehouden met de piekdrukte tijdens evenementen in het gebied.

Op korte termijn nemen GVB, NS, ProRail en de gemeente Amsterdam al een aantal maatregelen om ruimte te maken en de kosten voor crowdmanagement tijdens evenementen te verlagen. Een belangrijk raakvlakproject is het plan Openbare Ruimte van het gebiedsontwikkelingsproject ArenApoort. Hierin wordt ook de aangrenzende openbare ruimte aangepakt tussen het Hoekenrodeplein, de onderdoorgang onder de sporen langs de huidige entree aan de noordzijde en de Johan Cruijff Boulevard. Dit komt de looproutes van en naar het station ten goede.

OV2 Aanpak Metro- en Treinstations (AMTS)

De Zuidoostflank heeft twee belangrijke metrolijnen: de Geinlijn (lijn 54) en de Gaasperplaslijn (lijn 53). De ambitie is dit robuuste netwerk zó in te richten dat het de reizigersgroei door de ontwikkeling van Zuidoost goed kan faciliteren waardoor mensen nog vaker de metro nemen.

Om hier invulling aan te geven is het project Aanpak Metro- en Treinstations (AMTS) in 2024 gestart met een onderzoek naar hoe nieuwe en huidige reizigers gebruik kunnen, willen en durven maken van het metronetwerk. Het onderzoek besteedt ook aandacht aan het verminderen van de barrièrewerking van het spoor (bijvoorbeeld bij de onderdoorgangen) en het versterken van de sociale veiligheid voor meisjes en vrouwen rond de metrostations.

In totaal zijn er dertien metrostations meegenomen in deze onderzoeksopgave: Over-Amstel, Spaklerweg, Van der Madeweg, Strandvliet, Bullewijk, Holendrecht (ook treinstation), Reigersbos, Gein, Venserpolder, Verrijn Stuartweg, Ganzenhoef, Kraaiennest en Gaasperplas. De problematiek rond deze stations is inzichtelijk gemaakt door middel van:

- Observatie ter plekke
- Gesprekken met vrouwen en meisjes over het gebruik van de metro en de onderdoorgangen
- Verkeerskundig en veiligheidsonderzoek
- Informatie over toekomstige gebiedsontwikkeling ophalen

Alle verzamelde gegevens zijn geordend en getoetst op urgentie. De belangrijkste voorlopige inzichten van het projectteam zijn:

De metrostations zijn vergeten stukjes stad
De basis rond het metrostation is niet op orde, noch qua inrichting noch qua beheer. Er is geen eenduidige, herkenbare inrichting zoals bij treinstations, waardoor metrostations slecht vindbaar en herkenbaar zijn. Ook is de route naar de omgeving niet goed aangeduid.

De metrostations zijn niet goed verlicht
Een zeer belangrijke constatering is dat de directe omgeving van metrostations niet optimaal verlicht is. Dit vergroot het gevoel van sociale onveiligheid.

Metrostation Spaklerweg is een mooi voorbeeld
Van de 13 onderzochte metrostations is alleen Spaklerweg goed ingericht. Dit station en zijn directe omgeving zijn recentelijk gerenoveerd en vormen zo een mooi voorbeeld voor de andere twaalf stations.

Het vrouwelijk perspectief meenemen in de openbare ruimte
Uit de gesprekken met vrouwen blijkt dat het investeren in het verbeteren van het veiligheidsgevoel het gebruik van de metro door vrouwen doet toenemen, vooral ‘s avonds. Daarbij wordt gedacht aan:

- Goede verlichting (“zien en gezien worden”)
- Overzichtelijke inrichting (“heldere bewegwijzering”, “meerdere zichtlijnen en vluchtroutes”)
- Schoon en onderhouden (“gevoel dat er zorg en aandacht is besteed”),
- Meer levendigheid en toezicht (“ogen op straat”)

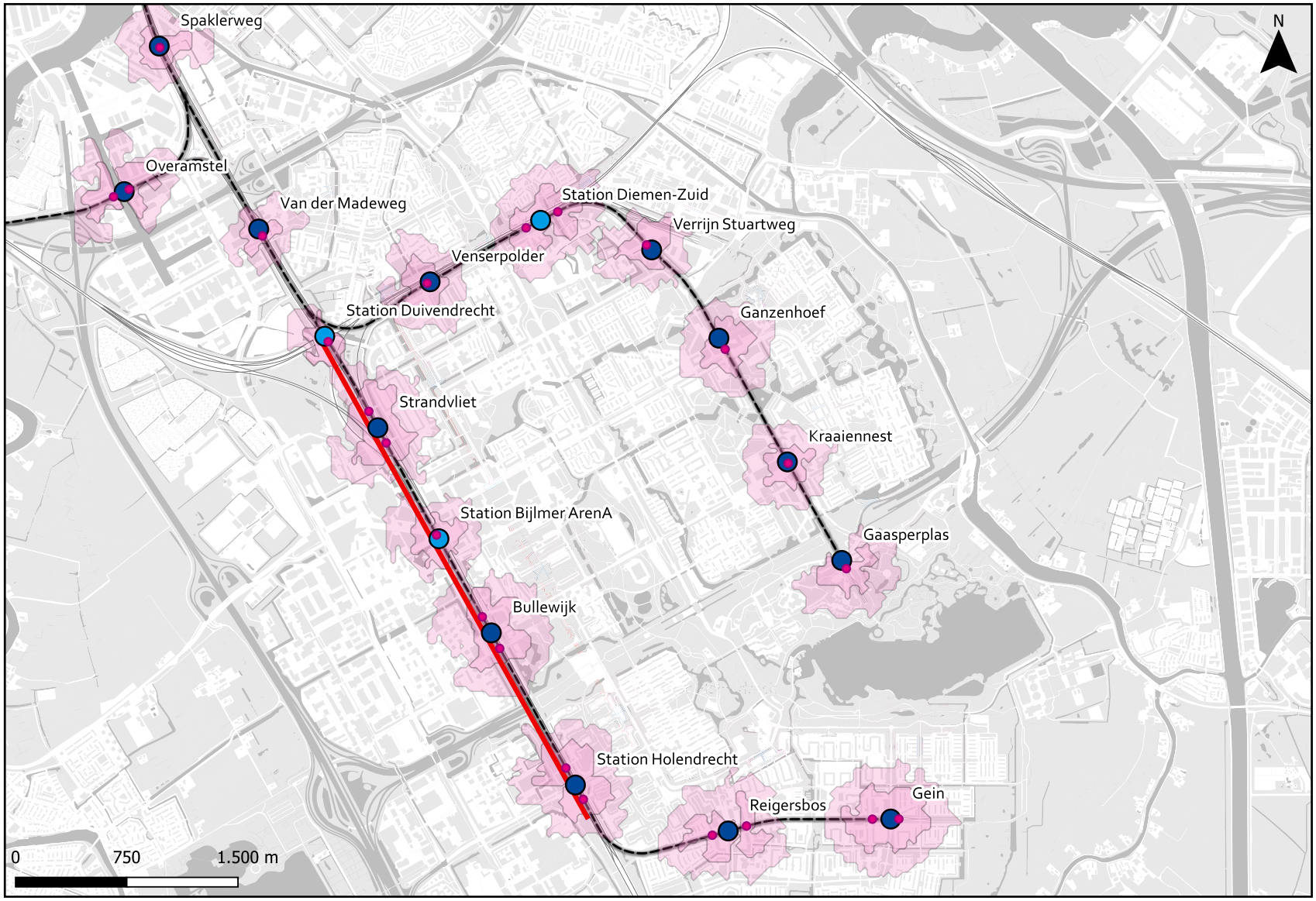
Het project AMTS vertaalt al deze inzichten naar een maatregelenpakket, inclusief financiering, planning en een vervolgproces voor de uitvoering. Dit pakket is in het derde kwartaal van 2025 gereed voor besluitvorming.

Raakvlak SPOOR: de spoorzone Duivendrecht – Holendrecht sociaal veilig
Naast het project AMTS loopt vanuit de directie Grond & Ontwikkeling het project SPOOR (voorheen Spoor Als Ruggengraat (SPAR)). Dit project heeft als opdracht de spoorzone, die loopt van de stations Duivendrecht tot Holendrecht, te veranderen in een leefbaar gebied voor bewoners, bezoekers en reizigers.

Zuidoost wordt deels doorsneden door een breed spoortalud. Dit zorgt voor een harde scheiding van gebieden aan weerszijden van het spoor. Van station Duivendrecht tot station Holendrecht gaat het om een zone met een lengte van 4 km. Deze spoorzone is niemandsland geworden, wat een negatieve invloed heeft op de sociale veiligheid. Het verbeteren van de verbindingen in de spoorzone op fysiek en sociaal vlak zorgt ervoor dat de routes door het gebied en naar de stations beter kunnen worden gebruikt.

Investeren in locaties en routes die als het onveiligst worden ervaren, verbetert de sociale veiligheid langs het spoor. Het gaat dan om wandelroutes, verbindingen en verblijfsplekken in de buurt van de stations. Het toevoegen van voorzieningen en hubs nabij stations zorgt structureel voor meer ‘ogen op straat’ gedurende een groter deel van de dag, waarmee veilige verblijfsplekken en routes ontstaan.

Aanpak metro- en treinstations



Figuur 3.3 Scope van de aanpak metro- en treinstations

OV3 Verbeteren omgeving en toegankelijkheid station Duivendrecht

Het project Verkenning Multimodale Knoop Duivendrecht (MKD) is in 2022 gestart naar aanleiding van de verwachte groei van het aantal reizigers door de ontwikkeling van het project De Nieuwe Kern in de directe omgeving van het station. De planstudiefase wordt naar verwachting eind 2025 afgerond. In deze fase wordt een visie voor het station ontwikkeld, evenals een schetsontwerp voor de stationsentree en de omgeving op basis van een variantenstudie. Bij succesvolle afronding volgt de planuitwerkings- en realisatiefase voor de aanpassingen aan het station en de openbare ruimte. Hiervoor wordt een plan van aanpak opgesteld met onder andere de fasering van de scopeonderdelen en de financiële onderbouwing voor de werkzaamheden.

Het opdrachtgeverschap voor de vervolgfase, inclusief de geïnventariseerde deelprojecten, ligt bij de VRA.
De deelprojecten zijn:

- Openbare ruimte
- Fietsparkeren
- Station entree
- Fiets- en voetgangersverbinding
- Monitoring

Openbare ruimte
De openbare ruimte rond de hoofdentree van station Duivendrecht grenst aan De Nieuwe Kern en Venserpolder. In de planstudie wordt gewerkt aan een integraal schetsontwerp van het stationsgebied en de toeleidende wegen. Sociale veiligheid, mobiliteit, toegankelijkheid en duurzaamheid worden hierin gewaarborgd. In de planstudiefase moet overeenstemming worden bereikt over de inrichting.

Fietsparkeren
Door reizigersgroei en de komst van De Nieuwe Kern zullen meer reizigers gebruikmaken van station Duivendrecht. Dit zorgt voor een opgave voor het fietsparkeren bij
het station. Uit nader onderzoek blijkt dat er tussen de 1100 en 1500 extra fietsparkeerplekken nodig zijn. Deze fietsparkeerplekken worden gefaseerd aangelegd op basis van de toenemende reizigersaantallen en hun herkomst respectievelijk bestemming: De Nieuwe Kern of Venserpolder.

Stationsentree
Ook de stationsentree valt onder de scope van de Verkenning MKD. De huidige stationsentree heeft onvoldoende capaciteit voor de verwachte toename van reizigers en de opgave rondom evenementengebruik. Het aantal poortjes moet worden uitgebreid en de entree wordt vergroot om reizigers in de spits veilig te kunnen verwerken.

Fiets- en voetgangersverbinding
De randvoorwaarden voor de realisatie van een fiets- en voetgangersverbinding(tunnel), tussen het station en het dorp Duivendrecht, zijn onderzocht en inmiddels bekend. Geconcludeerd is dat de verbinding technisch mogelijk is. Nadere afstemming tussen ProRail, gemeente Amsterdam en gemeente Ouder-Amstel over een mogelijk vervolg vindt nog plaats.

Monitoring
NS en ProRail hebben afgesproken om de reizigersontwikkeling van station Duivendrecht te monitoren tot en met 2035. Dit om te bepalen of er een toekomstig transferknelpunt ontstaat bij de stijgpunten (trappen en liften) van het station.

OV4 Uitbreiding OV-capaciteit

Voor bus, metro en trein is op middellange termijn onderzoek nodig naar een capaciteitsvergroting na 2030. De benodigde capaciteit en ingrepen hangen samen met de hoeveelheid autoreizigers. Als door beperkende maatregelen de auto minder aantrekkelijk is, zullen meer mensen het openbaar vervoer gebruiken.

OV5 Nieuwe (H)OV-verbindingen

In het kader van de actualisatie van het mobiliteitsplan heeft de VRA in 2025 een werksessie georganiseerd om de ontwikkelingen van het openbaar vervoer tegen het licht te houden. In deze sessie is gekeken of de kwaliteit en het aanbod van het openbaar vervoer in 2040 nog toereikend is. Dan zijn er namelijk zo'n 50.000 extra woningen in de Zuidoostflank, meer banen en meer evenementenverkeer.

Uitkomst werksessie ontwikkelingen OV en advies voor vervolg
Tijdens de werksessie 'ontwikkelingen OV' is nader bekeken wat de grote gebiedsontwikkelingen kunnen betekenen voor het OV-vraag. De conclusie is dat de westkant van de Zuidoostflank mogelijk meer OV-aanbod nodig heeft, gezien de woningbouwplanning in de projecten Holterbergdistrict en Amstel III. Het eventuele OV aanbod moet in deze wijken in samenhang met het project 'De Nieuwe Kern', de ontvlechting van de metro en de nieuwe concessie van 2026 worden beschouwd.
Op een nader te bepalen moment wordt binnen deze maatregel een vervolgonderzoek naar de OV-behoefte van die nieuwe woonwijken gestart.


Sprinter
614
Geen toegang

3.5 Gedrag en slimme mobiliteit

De maatregelen die onder gedrag en slimme mobiliteit vallen, richten zich op het veranderen van mobiliteitsgedrag van bewoners, (evenement)bezoekers, werknemers en ondernemers. Comfort en sociale veiligheid spelen hierbij een belangrijke rol. Bij elke maatregel onderzoeken we welk gedrag gewenst is en hoe dit bijdraagt aan een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en ecologie.

Actuele maatregelen

De volgende maatregelen vallen onder gedrag en slimme mobiliteit:

Gedrag & Slimme Mobiliteit | G		Cat.
G1	Werkgeversaanpak	**B**
G2	Mobiliteitsaanbod en informatie nieuwe bewoners	**B**
G3	Bewonersaanpak – fietsstimulering bestaand gebied	**A**
G4	Alternatieven en deelmobiliteit stimuleren in de gebiedsontwikkeling	**A**
G5	Verduurzamen en verbeteren evenementenmobiliteit	**A**
G5A	Informatie en communicatie rond evenementen	**A**
G5B	Spreiden OV-stromen Bijlmer Arena evenementenbezoekers	**A**
G5C	Verbeteren alternatieven voor de auto voor evenementenbezoekers	**A**
G5D	Spreiden parkeren en uitstroom van de evenementenbezoekers	**A**

G1 Werkgeversaanpak: mobiliteitstransitie woon-werkverkeer

De Werkgeversaanpak (WGA) richt zich op woon-werkverkeer bij grote bedrijven. In de periode 2021–2023 is de werkgeversaanpak via een externe organisatie opgepakt. De resultaten vielen echter tegen en door de vele uitvoerende partijen was het onduidelijk wie waarvoor verantwoordelijk was. Het is daarom de bedoeling om de WGA anders te organiseren. Hierbij wordt de aanpak van het Mobiliteitsplan Zuidflank gevolgd, die dezelfde hindernissen tegen zijn gekomen. Vanuit de Zuidflank is een opdracht uitgezet voor een nieuwe meerjarenaanpak gedragsverandering. Met als doel om een opgave en doelstelling te formuleren op basis van een gedegen analyse van de context, waaronder het lokale mobiliteitssysteem en recente gedragsveranderingen. Het resultaat is een gedragsaanpak voor de middellange termijn (2024-2030) met een doorkijk naar 2040. Deze aanpak sluit ook aan bij het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) van het Rijk en de doelstellingen van de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Het MPZOF nam deel aan de klankbordgroep voor deze nieuwe gedragsaanpak. De vervolgstappen die worden vastgesteld voor de Zuidflank, inclusief een eerste evaluatie van de behaalde resultaten, zullen ook als basis dienen voor de nieuwe werkgeversaanpak voor de Zuidoostflank. Tot die tijd staat de aanpak on hold.

G2 Mobiliteitsaanbod en informatie voor nieuwe bewoners

Mensen vormen nieuwe gewoontes na een verhuizing. Dit is dan ook een goed moment om duurzame actieve mobiliteit te stimuleren. Bijvoorbeeld in de vorm van een (digitale) brochure of een uitprobeeraanbod voor nieuwe bewoners met passende suggesties. Dit geldt niet alleen voor de Zuidoostflank. Daarom wordt gekeken of verschillende programma's, projecten en gebiedsontwikkelingen samen een gedragsaanpak voor nieuwe bewoners kunnen maken. Bij Strand- en Centrumeiland (IJburg) zijn al succesvolle pilots met nieuwe bewoners uitgevoerd.

In Amstel III wordt onderzocht of in 2025 een gezamenlijke pilot deelmobiliteit kan starten. Het plan is om bij inwoning een substantieel aantal elektrische deelbakfietsen te plaatsen. Zo kunnen nieuwe bewoners in deze autoluwe buurt ook zonder auto nieuwe meubels ophalen. Na enkele maanden worden deze deelbakfietsen vervangen door het normale aanbod van buurthubs.

G3 Fietslessen en fietsstimulering bij bewoners

Bewoners van stadsdeel Zuidoost fietsen veel minder dan elders in Amsterdam. Dit heeft te maken met cultuur, maar ook met praktische belemmeringen. Veel mensen hebben geen fiets of zijn onzeker over hun fietsvaardigheden. Sinds 2021 werkten de gemeente Amsterdam en diverse lokale partijen samen om het fietsen te stimuleren. Er zijn projecten om de fietscultuur onder de jeugd te vergroten, fietslessen voor volwassenen te organiseren en opgeknapte fietsen uit te geven.

Deze aanpak is nog geen onderdeel van de reguliere organisatie. Tot nu toe is er elk jaar geld gevonden voor deze aanpak. Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank monitort de voortgang.

Projecten die tot en met eind 2026 worden uitgevoerd zijn:

- Het High Five fietsspel op drie scholen
- Een experiment met fietsboxen. Dit zijn containers met fietsen en fietsmateriaal die van school naar school gaan voor activiteiten
- Fietslessen voor volwassenen
- Gratis fietsen voor kinderen via Stichting Leergeld

G4 Deelmobiliteit stimuleren bij gebiedsontwikkeling

Deze maatregel is er vooral op gericht om deelmobiliteit en andere alternatieven voor de auto vroegtijdig in de plannen van de gebiedsontwikkeling een plek te geven. Zo wordt deelmobiliteit een integraal onderdeel van het ontwerp en kan er voor deze functie voldoende ruimte in de openbare gereserveerd worden. Met als doel dat dat deelmobiliteit daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
In de stadsdelen Oost en Zuidoost bieden marktpartijen al deelfietsen, -scooters en -auto's aan. Dit jaar wordt de concessie voor deelfietsen geëvalueerd en wordt besloten over voortzetting van dit vervoersmiddel.
Het gemeentelijk programma Deelmobiliteit & Hubs heeft een aanbieder geselecteerd voor e-deelbakfietsen in de stad. Er staan momenteel ongeveer 170 deelbakfietsen in de stad, het doel is om dit aantal geleidelijk uit te breiden naar 750 stuks. In dit aantal zijn ook deelbakfietsen voor de Zuidoostflank opgenomen.

In de gemeente Ouder-Amstel stelt de raad in november 2025 de visie deelmobiliteit vast.

G5 Verduurzamen en verbeteren mobiliteit bij evenementen

Met het verduurzamen en verbeteren van de mobiliteit bij evenementen wordt het autogebruik verminderd, het aantal parkeerplaatsen afgebouwd en alternatieve vervoersvormen gestimuleerd. Voor de bereikbaarheid van het evenementengebied wordt een strategische actieagenda uitgewerkt als onderdeel van het convenant Bereikbaarheid evenementengebied, getekend door elf samenwerkende partijen in het gebied. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met het MPZOF. Naar verwachting wordt deze agenda eind 2025 afgerond. De maatregelen worden integraal opgenomen in het Mobiliteitsplan Zuidoostflank of elders in de organisatie belegd. Deze maatregelen zijn gegroepeerd rond vier subthema's:

- Informatie en communicatie
- Spreiden van OV-stromen
- Verbeteren van alternatieven voor de auto
- Spreiden van parkeren en uitstroom

G5A Informatie en communicatie
Via diverse communicatiemiddelen kunnen zowel bezoekers als niet-bezoekers worden geïnformeerd over evenementen. De informatie helpt bezoekers bij het bewuster kiezen van een vervoersmiddel om bij een evenement te komen en stelt niet-evenementbezoekers in staat om de drukte tijdens de in- en uitstroom te vermijden.

G5B Spreiden van OV-stromen
Er zijn kortetermijnmaatregelen genomen om de looproute naar station Duivendrecht te verbeteren, inclusief een onderzoek naar bewegwijzering. In het kader van Amsterdam 750 wordt een lichtkunstwerk geplaatst dat tien jaar zal blijven staan.

G5C Verbeteren van alternatieven voor de auto
Deze maatregelen starten met de vraag: wat zijn de alternatieven voor de auto? De convenantpartijen inventariseren daarom de modal split[1] en de bijpassende maatregelen. Om de gewenste overstap naar andere vervoersmiddelen te realiseren, is het noodzakelijk om de parkeermogelijkeden te verminderen.

G5D Spreiden van parkeren en uitstroom
Het convenant Bereikbaarheid evenementengebied doet onderzoek naar het spreiden van parkeren en de uitstroom na evenementen.
In afwachting van de Kiss & Ride bij de Smart Mobility Hub wordt op de naastgelegen kavel een tijdelijke inrichting overwogen voor taxi's, Ubers, Kiss & Ride en het tijdens evenementen laten parkeren van touringcars.

Lopende maatregelen op de korte termijn:

- Johan Cruijff Boulevard: breed scherm voor bewegwijzering (Prorail)
- Crowdmanagement-geluidsmaatregelen in en rondom het station (NS)
- Weghalen van obstakels tussen het station en de Albert Heijn (gemeente Amsterdam)
- Fietsparkeren onder het spoor van Bijlmer ArenA verplaatsen naar Hoekenrodeplein en Pathécorridor (gemeente Amsterdam)
- Geluidsmaatregelen op de Johan Cruijff Boulevard (gemeente Amsterdam). Deze maatregelen zijn gepauzeerd in afwachting van de evaluatie van de geluidsmaatregelen bij het station.
- DO Lichtplan voor de Johan Cruijff Boulevard (gemeente Amsterdam)
- Aanpassingen Warnerspad, zodat de route tussen de Johan Cruijff Arena en Station Duivendrecht aantrekkelijker wordt en evenementen bezoek zich gemakkelijker verspreid over de stations (gemeente Amsterdam
- Verkenning voor het updaten van de bewegwijzering op ANWB-masten (gemeente Amsterdam)

1 is de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten)


hub
DONKEY

3.6 Andere maatregelen

De auto blijft onderdeel van het vervoerssysteem, maar krijgt in het STOMP-Principe een lagere plek in de ordening van de verschillende vervoerstypen. De aandacht gaat eerst uit naar de voetganger, vervolgens fietsers, OV-gebruikers en tenslotte de automobilist. Daarbij is het doel om, in het kader van de koersverbreding, een integrale balans te vinden tussen bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Actuele maatregelen

Om het autogebruik te verminderen en te reguleren zijn de volgende maatregelen voorzien:

Anders | A	Cat.
A0 Autoverkeersstructuur Zuidoost	**A**
A1 S111 – Integrale aanpak leefbaarheid veiligheid en bereikbaarheid	**A**
A2 Park & GO – Parkeerlocaties en Mobiliteitshubs	**A**
A3 Parkeren op Afstand – Regionale Mobiliteitshub	**B**
A4 Logistieke stromen	

A0 Onderzoek naar de autoverkeersstructuur Zuidoostflank

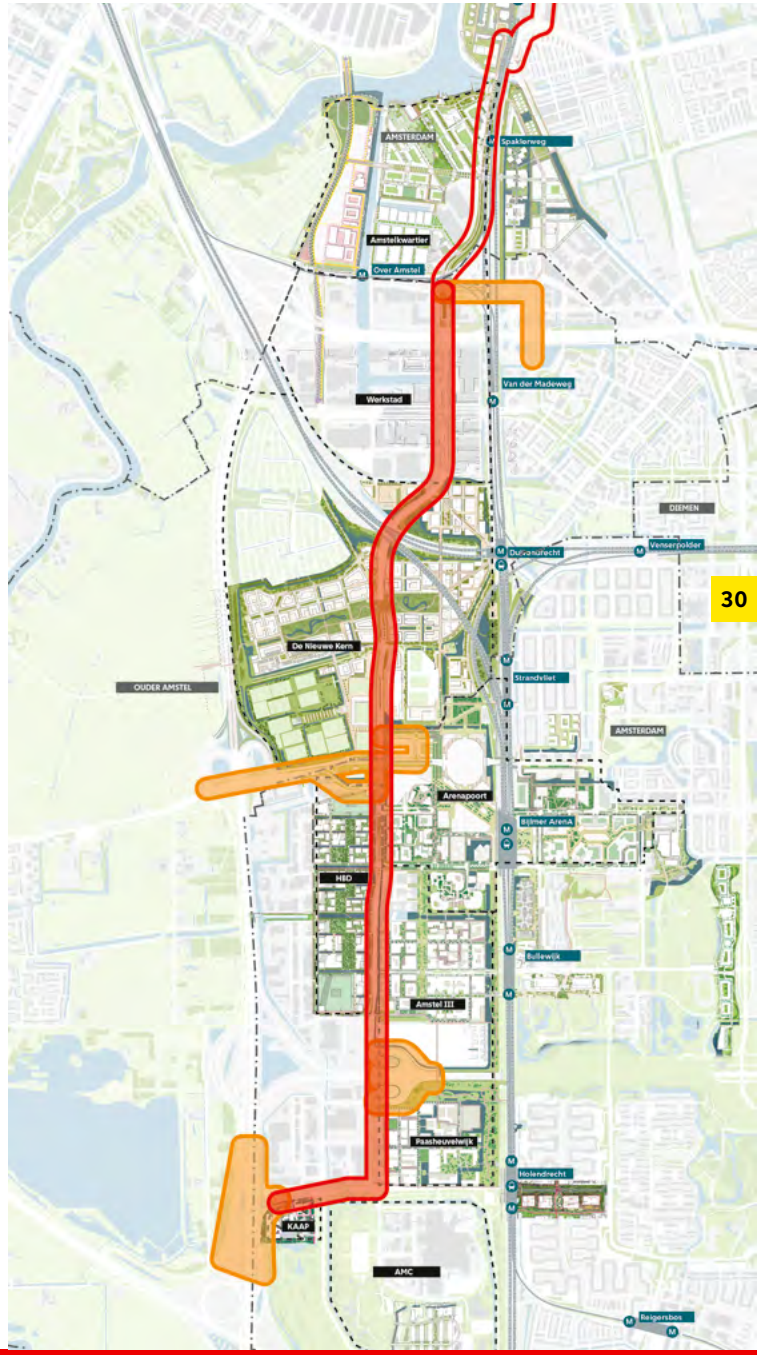
Er wordt onderzoek gedaan naar een verkeersstructuur voor de auto die voorziet in een leefbare Zuidoostflank. Dit onderzoek moet maatregelen opleveren om het autoverkeer veilig en met minimale impact over de hoofdwegen te laten verlopen. Uitgangspunten daarbij zijn:

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

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

A1 S111 – Integrale aanpak leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid

De centrale verkeersas S111 moet tot 2040 mee kunnen bewegen met de veranderende situatie in Zuidoost. Dit is belangrijk voor zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid van het gebied. De grootste uitdaging ligt in de combinatie van evenementenverkeer en de geplande gebiedsontwikkeling. Er loopt een verkenning om te kijken welke maatregelen wanneer nodig zijn om de S111 en omgeving bereikbaar en leefbaar te houden. De S111 wordt niet in één keer aangepakt, maar ondergaat gedurende de transitieperiode 'just in time' de benodigde veranderingen. De opgave en fasering worden in samenwerking met de betrokken partijen en stakeholders inzichtelijk gemaakt.



A2 Park & GO – buurt- & wijkhubs

Locaties waar reizigers makkelijk kunnen overstappen van de auto op het openbaar vervoer of andere duurzame vervoersmiddelen zijn kansrijk voor de mobiliteitstransitie. Belangrijk is wel dat deze initiatieven gepaard gaan met beperkingen van de autoparkeermogelijkheden elders. Anders blijft het gebruik te laag en zijn de locaties niet rendabel. Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank onderzoekt deze maatregel verder en werkt concrete pilots en projecten uit. Dit gebeurt samen het gemeentelijk programma Deelmobiliteit & Hubs v. Mogelijk worden ook de VRA en het Rijk betrokken.

In de projecten Amstel III en de K-buurt start een onderzoek naar de realisatie van twee wijkhubs. Buurthubs zijn bedoeld voor een kleinschalige verzameling van deelmobiliteit (vooral (bak)fiets en scooter), wijkhubs voor het parkeren van de (tweede) auto en deelauto's.
Samen met de gebiedsprojecten wordt geïnventariseerd wat nodig is om deze projecten te realiseren.

A3 Parkeren op afstand – regionale mobiliteitshubs

Naast wijk- en buurthubs, wordt er ook onderzoek gedaan naar regionale mobiliteitshubs. Deze dienen het belang van de Metropoolregio Amsterdam. Arcadis onderzocht in opdracht van gemeente Amsterdam, de VRA en de MRA in 2022 vijf potentiële locaties voor wijkhubs en regionale mobiliteitshubs: Holendrecht, Gaasperplas, K-buurt, Johan Cruijff ArenA en de Smart Mobility Hub (SMH) Strandvliet.

Deze gebiedsstudie laat zien dat de ruimtedruk groot is in Amsterdam Zuidoost. Door de vele geplande gebiedsontwikkelingen in de komende jaren, is inpassing van nieuwe regiohubs erg lastig. Het benutten van bestaande parkeercapaciteit lijkt daarom het meest kansrijk.

Het voorstel is om op korte termijn in te zetten op het verbeteren c.q. realiseren van regiohubs op de volgende twee locaties:

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

Het succes van beide locaties als regiohub hangt af van een aantal essentiële voorwaarden, zoals heldere informatie, een goede bereikbaarheid, betrouwbare beschikbaarheid en een snelle routering van en naar de uitvalswegen.
Ook wordt aanbevolen om het huidige gebruik van de P+R onder de Johan Cruijff ArenA te onderzoeken, te kijken hoe de capaciteit op deze locatie beter benut kan worden en welke locatie(s) de voorkeur hebben als regiohub.

Voor de langere termijn kan worden onderzocht of een regiohub past binnen de toekomstige gebiedsontwikkelingen rond Gaasperplas. Voor een zo breed mogelijk draagvlak moet deze regiohub passen in het gebied en meerdere functies hebben, zoals: ontsluiting van het centrumgebied Zuidoost, parkeren voor evenementen en recreatie (denk aan het Gaasperplasgebied), parkeren voor vergunninghouders uit de stad en deelvervoer voor wijkbewoners.

Gebiedsontwikkelingen Holendrecht en de K-buurt zijn in de gebiedsstudie afgevallen als potentiële plek voor een regionale hub. De K-buurt is geschikter als wijkhub. Hiervoor is cofinanciering vanuit het Rijk beschikbaar.

Tegelijk met het realiseren van regiohubs moet ondersteunend beleid de autoverplaatsingen naar de stad verminderen. Anders neemt door de latente vraag de druk op de wegen richting Amsterdam niet af (zie ook maatregel G4).

A4 Logistieke stromen verduurzamen en efficiënter organiseren

Ook voor de logistiek zijn er kansen om te verduurzamen en efficiënter te organiseren, bijvoorbeeld bij pakketbezorging en bevoorrading. De maatregelen hiervoor zijn nog niet onderzocht en kunnen in een latere fase worden opgepakt.

3.7 De integrale opgave

Het maatregelenpakket 2025 is ingedeeld op basis van het STOMP-principe. De onderverdeling tussen voetganger (V), fiets (F), OV (O), gedrag (G) en auto (A) maakt het makkelijker om maatregelenpakketten onder te brengen bij uitvoeringsorganisaties. Echter ontstaat er vaak overlap tussen de thema's, waardoor deze integraal zullen worden opgepakt. Denk aan fietsparkeren bij stations, of de voetganger bij de S111. Onderstaand overzicht geeft de integraliteit tussen de maatregelen weer.

Fiets | F		Cat.
G V	**F1** Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank	A
O	**F2** OV-Fietsenstalling Bijlmer-Arena	A
O	**F3** Fietsenstallingen Bijlmer Arena Oost- en Westzijde	A
V	**F4** Fietsverbinding Gaaperdam – Weesp	A
V	**F5** KwaliteitsverbeteringStationsweg(busbaan)alsonderdeel N-Z-route	A
O V	**F6** Fietsverbinding station Duivendrecht-Passage (n-z.route)	A
V	**F7** Aansluiting fietsroutes nieuwe entree A2	A
V	**F8** Fietsverbinding station Duivendrecht – Buitensingel	B

Openbaar Vervoer | OV		Cat.
	O1 Integrale opgave Station Bijlmer Arena	A
V	**01A** Uitbreiden busstation	A
F	**01B** Uitbreiden inpandig OV-fietsparkeren	A
F V	**01C** Extra opgangen metro- en treinperron en vanuit OV-fietsparkeren	A
F V	**O2** Aanpak Metro- en Treinstations (AMTS)	A
V	**O3** Duivendrecht – omgeving en toegankelijkheid station	A
	O4 Uitbreiden OV capaciteit	B
A	**O5** Nieuwe (H)OV-verbinding	B

Gedrag & Slimme Mobiliteit | G		Cat.
O F	**G1** Werkgeversaanpak	B
O	**G2** Mobiliteitsaanbod en informatie nieuwe bewoners	B
F	**G3** Bewonersaanpak – fietsstimulering bestaand gebied	A
O F	**G4** Alternatieven en deelmobiliteit stimuleren in de gebiedsontwikkeling	A
O	**G5** Verduurzamen en verbeteren evenementenmobiliteit	A
F V	**G5A** Informatie en communicatie rond evenementen	A
O V	**G5B** Spreiden OV-stromen Bijlmer Arena evenementenbezoekers	A
F V	**G5C** Verbeteren alternatieven voor de auto voor evenementenbezoekers	A
A	**G5D** Spreiden parkeren en uitstroom van de evenementenbezoekers	A

Anders | A		Cat.
	A0 Autoverkeersstructuur Zuidoost	A
O F V	**A1** 111 – Integrale aanpak leefbaarheid veiligheid en bereikbaarheid	A
G O F	**A2** Park & GO – Parkeerlocaties en Mobiliteitshubs	A
G	**A3** Parkeren op Afstand – Regionale Mobiliteitshub	B
G	**A4** Logistieke stromen	

Legenda

- F **Fiets**
- O **Openbaar Vervoer**
- G **Gedrag & Slimme Mobiliteit**
- A **Anders**
- V **Voetganger**


Nu in verkoop:
Crystal en Scarlet
SPOT



Hoofdstuk 4

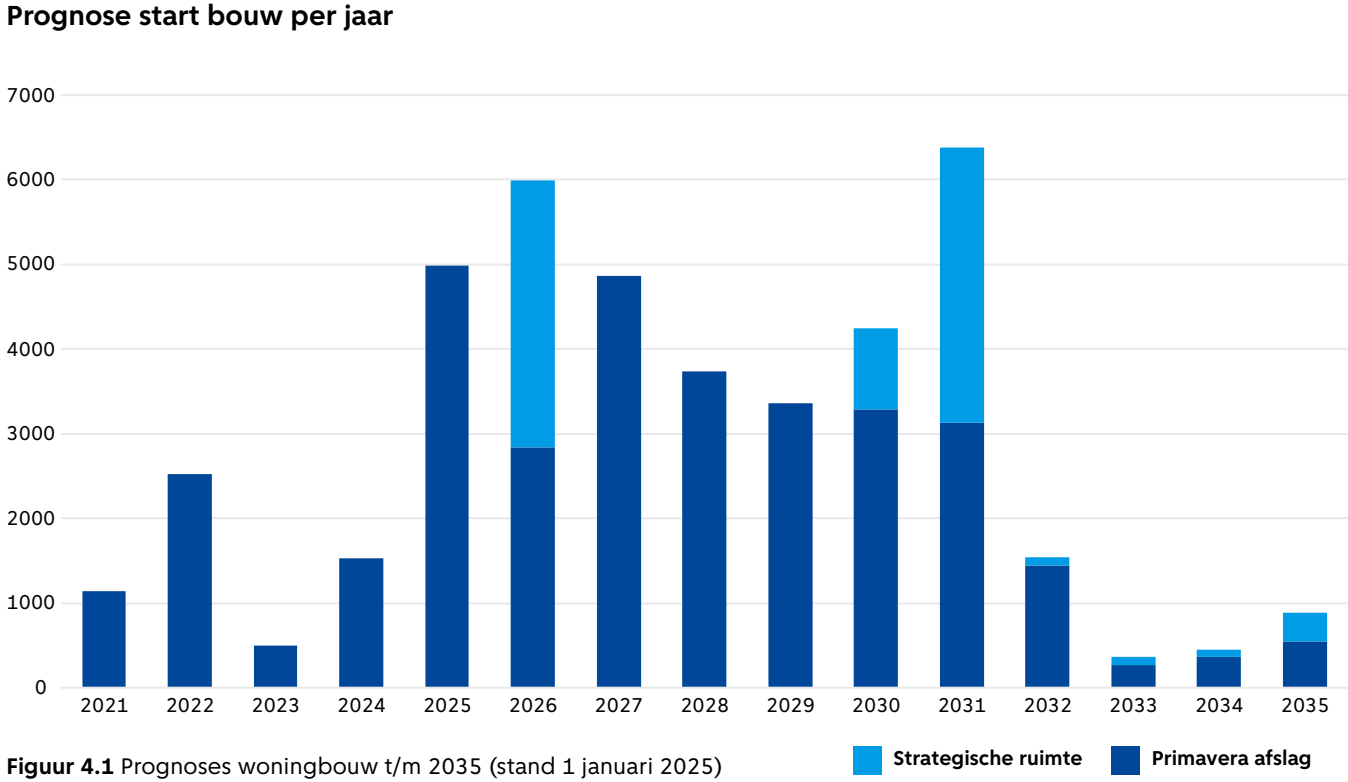
Prognoses en Verkeersmodel Amsterdam

4.1 Opzet monitoring en prognose

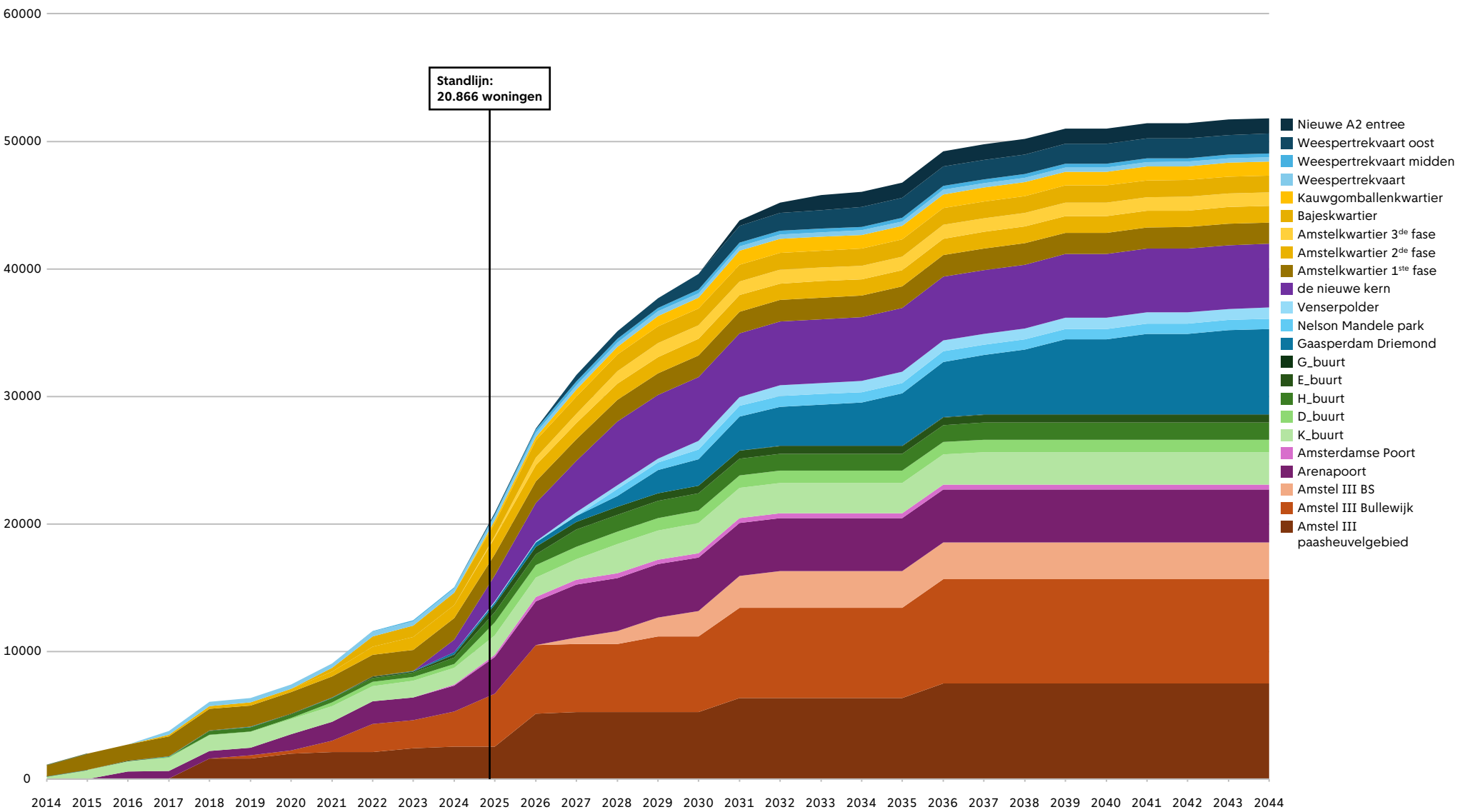
Bij het vaststellen van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank in 2021 is voorgesteld om het programma elke twee jaar integraal te herzien. Om de vinger aan de pols te houden is het belangrijk een aantal ontwikkelingen te monitoren. Dit gebeurt op basis van de halfjaarlijkse prognoses van de gebiedsontwikkeling (aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen) en de actualisatie van stedelijk beleid. Ook zijn er jaarlijks gemeentebreed tellingen en metingen van het OV-gebruik, fiets- en autoverkeer. Vervolgens worden deze metingen en prognoses in het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) gestopt, waarmee het toekomstige mobiliteitsgedrag voorspeld wordt. Deze actualisatie vindt nu voor het eerst plaats.

4.2 Prognose van de woningbouw

Figuur 4.1 en 4.2 tonen de prognoses uit Q4 2024 van de woningbouwproductie. De woningproductie ligt goed op schema en verschilt nauwelijks van de prognose uit 2021. De groei in productie vanaf 2027 tot en met 2032 bepaalt de timing van onze mobiliteitsmaatregelen. Idealiter zijn deze dan in uitvoering.



Figuur 4.1 Prognoses woningbouw t/m 2035 (stand 1 januari 2025)



Figuur 4.2 Prognoses woningbouw per deelgebied (stand 1 januari 2025)

4.3 Nieuwe prognoses met Verkeersmodel Amsterdam

Amsterdam gebruikt het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) om inzicht te krijgen in het aantal verkeersbewegingen, gangbare routes en de vervoersmiddelkeuze. Het woningbouwprogramma en het fysieke verkeersnetwerk zijn aangepast na de vaststelling van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank in 2021. Daarom zijn voor deze actualisatie in 2024 nieuwe berekeningen gemaakt met de laatste VMA versie (Gemeente Amsterdam, 2024).

Met het VMA is een prognose gemaakt van het verkeer in 2040, gebaseerd op, de toenmalig voorspelde toename tussen 2019 en 2040 van:

- het vastgestelde bouwprogramma: 45.000 woningen, 86.000 inwoners en 40.000 arbeidsplaatsen;
- het nog niet vastgestelde bouwprogramma (strategische ruimte): 18.000 woningen, 34.000 inwoners en 10.000 arbeidsplaatsen;
- de meest recente verkeerstelcijfers uit referentiejaar 2019[2];
- het huidige verkeersnetwerk, inclusief de wijzigingen waarvan al vaststaat dat ze worden uitgevoerd.

Toename van de mobiliteit
De mobiliteitsknelpunten zijn gelijk aan die in 2021, maar worden op een aantal plekken groter door uitbreiding van het bouwprogramma. Zo ontstaat er meer verkeersdruk rond de gebiedsontwikkeling Holterbergwegdistrict. De verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets is iets sterker dan in 2021.

2 VMA 4.5 is getoetst op telcijfers en vervoersgegevens uit 2019, het laatste jaar voor de coronapandemie. Alle cijfers tonen de toename ten opzichte van dit referentiejaar

Op basis van de modelberekening is de verwachting dat de mobiliteit van, naar en in de Zuidoostflank toeneemt van 350.000 naar 605.000 vertrekken per dag. Er is een verschuiving te zien in de vervoerwijzen: het fietsaandeel stijgt van 26% naar 32%, het OV-aandeel blijft 27% en het autoaandeel zakt van 47% naar 41%. Desondanks stijgt het absolute aantal autovertrekken van 165.000 naar 249.000.

4.3.1 VMA en het autoverkeer

Toename belasting kruispunten
Door de groei van het autoverkeer neemt de belasting van de kruispunten toe. Dit leidt tot kritische waardes op tien kruispunten, vooral aan de westzijde van het gebied. De aansluitingen Stramanweg-A2, Van Marwijk Kooijstraat-A10 en vier kruispunten op de Holterbergweg en Karspeldreef bereiken hun capaciteitslimiet. Dit komt omdat het merendeel van de gebiedsontwikkeling aan de westzijde van de spoorlijn plaatsvindt. De Nieuwe A2 Entree verbetert de aansluiting van de Joan Muyskenweg op de A2, waardoor minder doorgaand verkeer via de Burgemeester Stramanweg en Holterbergweg naar Overamstel rijdt.

Er zijn twee studievarianten doorgerekend met het VMA om het gebruik van de wegen door autoverkeer te verminderen of verspreiden; dit zijn de varianten 30km en het sectorenmodel. Beide varianten zorgen voor een kleine verschuiving in het gebruik van vervoerwijzen: het fietsaandeel stijgt met 1% ten koste van de auto. Het aantal autoverplaatsingen daalt van 249.000 naar respectievelijk 244.000 (variant 30 km/u) en 240.000 (variant sectoren).

Variant 1: 30km/uur
In deze studievariant wordt de snelheid op de hoofdwegen verlaagd van 50 naar 30 km/uur. De interne hoofdstructuur (Holterbergweg, Karspeldreef, Stramanweg) wordt 10-20% minder druk omdat het autoverkeer omrijdt via de A9, A2 en A10. De 'kritische' kruispunten op Holterbergweg en Karpeldreef worden ontlast, maar de aansluitingen op de snelwegen blijven problematisch.

Variant 2: sectoren
In deze studievariant voor 2040 worden de doorgaande routes door het westelijk deel van Zuidoost onderbroken. De buurten van Zuidoost zijn dan alleen vanaf de snelwegen A2, A9 en A10 en de Gooiseweg bereikbaar voor autoverkeer. De Stramanweg wordt in deze variant drukker, maar de ontlasting van de Holterbergweg en Karpeldreef is groter dan bij de eerste variant. De kruispunten op de Stramanweg en het kruispunt Holterbergweg – Entree blijven aandachtspunten.

4.3.2 VMA en de optimalisatie van het fietsnetwerk

De fietsmaatregelen zijn in het VMA gesimuleerd door de lange routes een hogere snelheid te geven. De onderbouwing hiervoor is dat het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het oplossen van ontbrekende schakels zorgt voor een hoger fietstempo. Het resultaat is zoals verwacht: fietsers kiezen vaker voor de aangenamere routes en er vindt een verschuiving plaats van de modal split in het voordeel van de fiets. De fietsrelaties met de stadsdelen Oost en Zuid groeien logischerwijs het sterkst; hoe verder van Zuidoost, hoe kleiner het effect.

Het belangrijkst is misschien wel dat door optimalisaties aan het fietsnetwerk het fietsgebruik bij de dagelijkse verplaatsingen stijgt. Daarnaast zorgt de nieuwe vormgeving van de Nieuwe A2 Entree ervoor dat de fietsroute via de Buitensingel niet meer kruist met de afrit A2 (Gemeente Amsterdam, 2024).

4.3.3 VMA en de Aanpak Metro- en Treinstations

Voor de Aanpak Metro- & Treinstations is een verdiepingsslag gemaakt. Per station is een prognose gemaakt van het aantal in-, uit- en overstappers in 2040. Deze prognoses tonen een duidelijke stijging van het aantal metro- en treinreizigers over de jaren heen.

De metro- en treinstations op de as Spaklerweg-Amsterdam Bijlmer ArenA-Holendrecht (lijn 54) laten de grootste groei zien. Dit past bij de grote bouwopgaven langs dit traject.

Om de verwachte reizigersgroei te verwerken zijn aanpassingen in lijnennet en frequentie nodig. Het GVB en de gemeente onderzoeken deze aanpassingen.

In de berekeningen van het VMA nemen de reizigers-aantallen bij een paar stations af ten opzichte van 2019. Dit kan verklaard worden doordat in het model extra buslijnen en andere metrofrequenties zijn opgenomen. Of mensen deze keuze in de praktijk daadwerkelijk maken, moet nog blijken. Het VMA blijft een computermodel (Gemeente Amsterdam, 2024).

4.3.4 Verkeersfilteronderzoek

Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank stelt voor om de Hoogoorddreef ter hoogte van het busstation gedeeltelijk af te sluiten (verkeersfilter) om ruimte te maken voor voetgangers, fietsers en een uitbreiding van het busstation, zoals opgenomen in het principebesluit. In Amstel III wordt de Hondsrugweg omgebouwd tot een park. Het investeringsbesluit hiervoor is al genomen.
Beide wegen worden nu gebruikt om autoverkeer na evenementen weg te leiden. Door de twee afsluitingen zijn er minder uitstroomroutes beschikbaar. De vraag is dan of het gebied nog binnen acceptabele tijd ‘leeg’ kan zijn. Daarom is een studie uitgevoerd naar de uitstroommogelijkheden bij deze ingrepen op de Hondsrugweg en Hoogoorddreef (A25). Het doel was om tot een werkbaar uitstroommodel te komen voor de veilige afwikkeling als alle drie de evenementenlocaties tegelijk worden gebruikt (‘triple’).

De conclusie van de studie is dat met beide afsluitingen het gebied niet binnen een acceptabele tijd leeg is. Als de Hoogoorddreef tijdens uitstroom tijdelijk toegankelijk is in oostelijke richting, wordt de streefwaarde wel gehaald. Dit vereist wel enkele kleine infrastructurele ingrepen en een aanpassing aan de verkeerslichtenregelingen.

De uitkomsten van dit onderzoek zijn het uitgangspunt voor de verdere gebiedsontwikkeling in Zuidoost.

4.3.5 Conclusie

De knelpunten uit 2021 bestaan nog steeds en zijn gegroeid. Hiermee is de urgentie voor oplossingen groter geworden. Deze oplossingen moeten wel passen bij de doelstelling voor een leefbare en veilige stad, zonder dat de bereikbaarheid of de verkeersveiligheid in het geding komen.
Er moet gekeken worden naar andere oplossingen, zoals 30 km/uur en een circulair verkeerssysteem. Langere reistijden voor automobilisten en het verlagen van de parkeercapaciteit moeten op termijn, ook bespreekbaar zijn. Zo behalen we onze doelstellingen.



Hoofdstuk 5

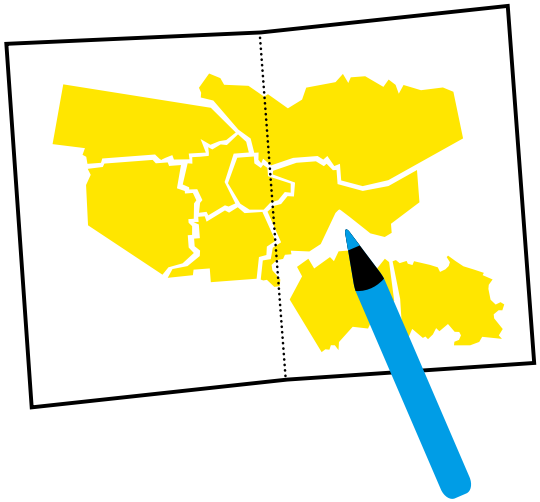
Communicatie en participatie

5.1 Inleiding

Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank stelt als doel om alle betrokken partijen – zowel intern als extern – te informeren over de integrale aanpak van de bereikbaarheid in het gebied.

De communicatie heeft als doel inzicht te bieden in het samenhangende maatregelenpakket en het draagvlak ervoor te vergroten. Het Mobiliteitsplan heeft een lange doorlooptijd: er gebeurt veel en de komende 20 jaar wordt er nog volop gewerkt.

Door overzicht te creëren kunnen de verwachtingen over het Mobiliteitsplan, de projecten en pilots die nu worden voorbereid, de lopende onderzoeken en de maatregelen die later opgepakt gaan worden beter worden gemanaged.



5.2 Communicatie

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

De stakeholders van het programma zijn:

- Gemeente Ouder-Amstel
- Vervoerregio Amsterdam
- OV-partijen
- Evenementensector
- Bedrijfsleven
- Gemeente Amsterdam:
  - Directie Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR)
  - Directie Grond en Ontwikkeling (G&O)
  - Stadsdelen Oost en Zuidoost

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

5.3 Participatie

Volgens de participatieverordening zal er voor het MPZOF een participatieplan worden opgesteld. Hierbij ligt de focus op het informeren en consulteren van belangrijke interne en externe stakeholders.

Naast informeren van belanghebbenden, is het meedenken van deze partijen over de uitvoering van het programma belangrijk en is dit ook georganiseerd.
De verschillende pijlers van MPZOF zullen hun eigen participatieplan voor de uitvoering van de maatregelen opstellen en tot uitvoer brengen.

Hoofdstuk 6

Financiën



6.1 Financiering maatregelen

Om de gebiedsontwikkelingen in de Zuidoostflank goed bereikbaar, toegankelijk, en (sociaal) veilig te maken zijn investeringen nodig in openbaarvervoerverbindingen, fietsverbindingen en extra capaciteit voor het wegverkeer. Bij de start van het mobiliteitsplan is een financieel perspectief opgesteld met een overzicht van de globale kosten en mogelijke dekking van de verschillende maatregelen binnen de Zuidoostflank. Het vinden van de benodigde middelen was en is onderdeel van het proces om de maatregelen in gang te zetten.

De financiering van het maatregelenpakket voor de Zuidoostflank gebeurt voor het grootste deel door de VRA (vanuit Brede Doeluitkering (BDU)), de gemeentelijke gebiedsontwikkeling (Vereveningsfonds en grond-exploitaties) en Stadsverbetering, Openbare Ruimte en Mobiliteit (SV en ORM). Ook het Rijk levert specifiek voor maatregelen binnen het MPZOF een aanzienlijke bijdrage. Meer hierover in paragraaf 6.2.

Voor een aantal deelgebieden, zoals De Nieuwe Kern, geldt een complexere benadering van de kostenverdeling. Dit komt doordat er, naast gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam, meerdere partijen bij betrokken zijn. Deze gebieden vallen binnen gemeente Ouder-Amstel. Verschillende ontwikkelende partijen en gemeente Ouder-Amstel dragen bij aan de bovenplanse en binnenplanse kosten waarvan een groter gebied profiteert (bijvoorbeeld een verbindingsweg door het plangebied).

6.2 Rijksmiddelen en cofinanciering

Het Rijk heeft in de begroting van 2022 voor de komende 10 jaar 7,5 miljard euro beschikbaar gesteld voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen in de zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties (Nationale Omgevingsvisie Extra). Het gaat om investeringen voor de middellange termijn voor woningen op de lange termijn. De gemeente Amsterdam heeft uit deze middelen 192 miljoen euro (incl. btw) voor de Zuidoostflank toegekend gekregen.

De Zuidoostflank is aangemerkt als NOVEX-locatie en het Stadsdeel Zuidoost als NPLV-gebied. Voor nieuwe subsidierondes vanuit het Rijk worden nieuwe aanvragen gedaan vanuit de projecten binnen het MPZOF.
Al deze subsidieregelingen hebben een cofinancierings-regeling van maximaal 50% voor de uitvoeringskosten. Afhankelijk van de opgave moet de gemeente, de VRA en mogelijk andere partijen de 50% cofinanciering beschikbaar stellen. Voor de beschikbaar gestelde middelen worden ook voorwaarden gesteld aan de woningbouwproductie. Zo moet voor de al toegekende rijksmiddelen de bouw van 23.000 woningen vóór eind 2030 starten. Voor de inframaatregelen geldt dat deze uiterlijk eind 2035 moeten zijn afgerond. Vooralsnog ligt de gebiedsontwikkeling op schema.

6.3 Vervolg proces financiering

De beschikbaarheid van deze rijksmiddelen bieden een uitgelezen kans om de mobiliteitstransitie in Zuidoost uit te voeren. Deze transitie is noodzakelijk voor een stedelijk gebied dat zo fundamenteel verandert, en kan nu worden gerealiseerd met relatief beperkte investeringen vanuit de gemeente. Het streven is om deze middelen maximaal te benutten. Een belangrijke kanttekening hierbij is wel dat nog niet voor alle maatregelen gelden zijn opgenomen in de begrotingen van betrokken partijen. Dit vraagt eerst om verdere uitwerking van prioritering en fasering, en uiteindelijk om bestuurlijke keuzes. Daar komt bij dat de huidige begroting tot en met 2029 loopt, waardoor een deel van de benodigde gelden nog niet is vastgelegd. Deze gelden kunnen pas in volgende begrotingsjaren worden aangevraagd.

Naar verwachting leveren verschillende projecten in het najaar van 2025 financieringsvoorstellen op voor de uitvoering van de maatregelen. Deze worden onderbouwd met een eerste indicatie van de kosten, inclusief de financiële verdeling tussen gemeente, VRA, eventuele andere financiers en het Rijk. De verschillende projecten brengen de financieringsvoorstellen zelf naar het bestuur.

De infrastructurele maatregelen worden in principe volgens de PBI- of de Plaberum-systematiek opgepakt. Dit betekent dat per pijler of project en per fase bij het bestuur de financiering (kosten en dekking voorbereiding, investering en beheer) ter besluitvorming wordt voorgelegd. Het mobiliteitsplan houdt rekening met een programmatische adaptieve aanpak van de beoogde maatregelen in samenhang met de gebiedsontwikkeling.



Hoofdstuk 7
Risico's

In dit hoofdstuk komen de belangrijkste risico's van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank aan bod, namelijk:

- Onderschatting van de verdichting
- Cofinanciering van de rijksbijdrage
- Beheer en onderhoud

7.1 Onderschatting van de verdichting

Een groot risico is dat de impact van de verdichting in de Zuidoostflank onvoldoende wordt onderkend en ingeschat, waardoor maatregelen – zoals vaker gebeurt – te laat worden genomen. Dat er bijvoorbeeld een enorme groei rond de metrohaltes zou komen, was tien jaar geleden ook al bekend. Het blijft een uitdaging om een gebied zo groot als Nijmegen, concreet voorstelbaar te maken. Daarom is het van belang om dit te blijven benadrukken en te koppelen aan de urgentie van de benodigde maatregelen.

7.2 Cofinanciering van de rijksbijdrage

Voor een groot aantal maatregelen is financiering van het Rijk beschikbaar. Daarbij is ook een financiering van 50% nodig vanuit de gemeente, de VRA of incidenteel een andere partij. Het risico bestaat dat deze cofinanciering niet wordt gehaald door bijvoorbeeld stijgende kosten of te weinig beschikbare middelen. In dat geval zullen er keuzes moeten worden gemaakt voor de nog uit te voeren projecten.

7.3 Beheer en onderhoud

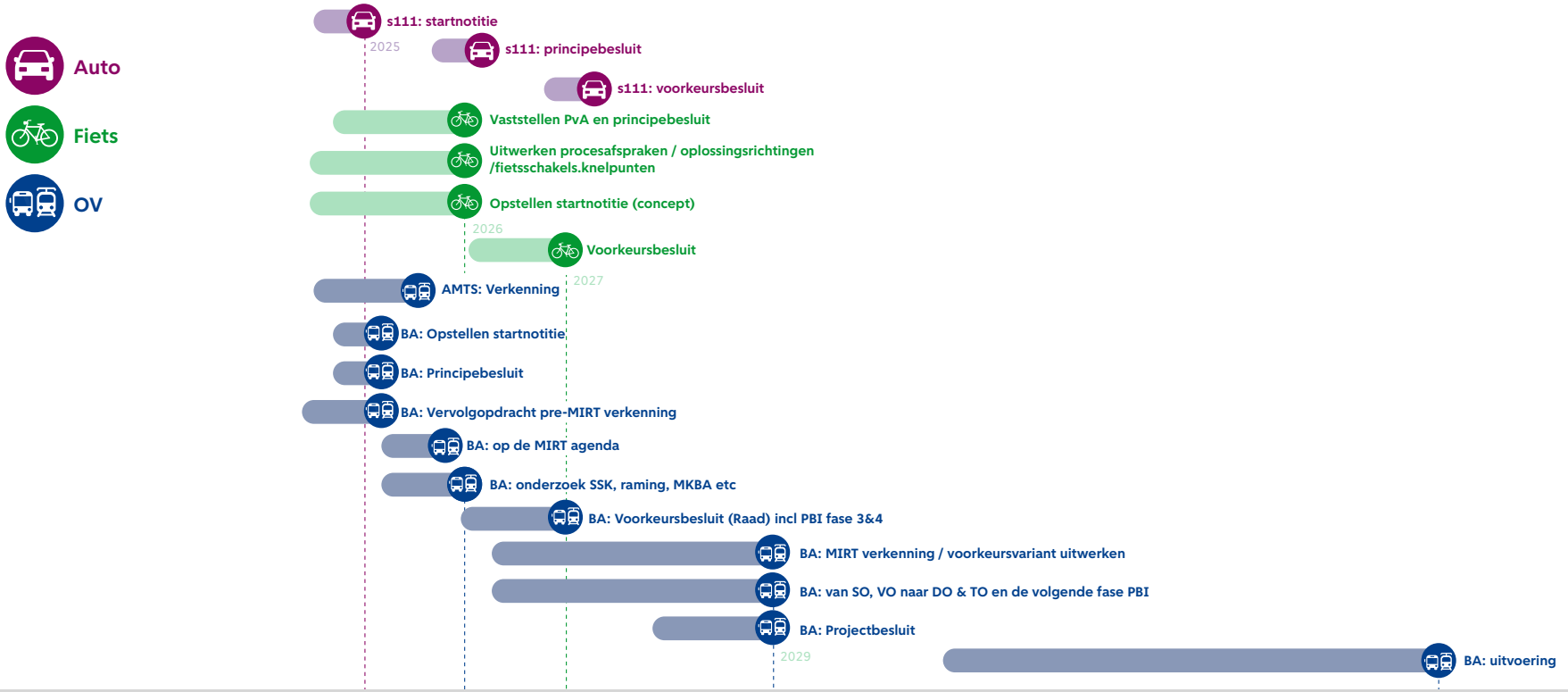
Voor beheer en onderhoud streeft de gemeente overwegend naar 'sober', ook wel 'niveau C' genoemd. Dit sobere beleid zorgt in Zuidoost voor sociaal onveilige situaties. Als er wordt geïnvesteerd in een nieuwe inrichting van de openbare ruimte bestaat het risico dat, met het huidige ambitieniveau, de vernieuwingen over een aantal jaren weer in dezelfde staat verkeren als nu.

Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanpak van de metro- en treinstations. Mogelijk kunnen in het kader van 'ongelijk investeren voor gelijke kansen' meer middelen voor beheer en onderhoud vrijgemaakt worden. Voor fietsenstallingen geldt dat er geen geld is voor beheer en exploitatie. Daarmee staat de haalbaarheid van deze plannen onder druk, met ontevreden nieuwe bewoners als resultaat. Als de Zuidoostflank geen aantrekkelijk woonklimaat biedt, ontstaat het risico van een hoge doorloop van bewoners. Dit ondermijnt de vorming van een gemeenschap. Er ontstaat dan een stukje stad waar niemand wil wonen.

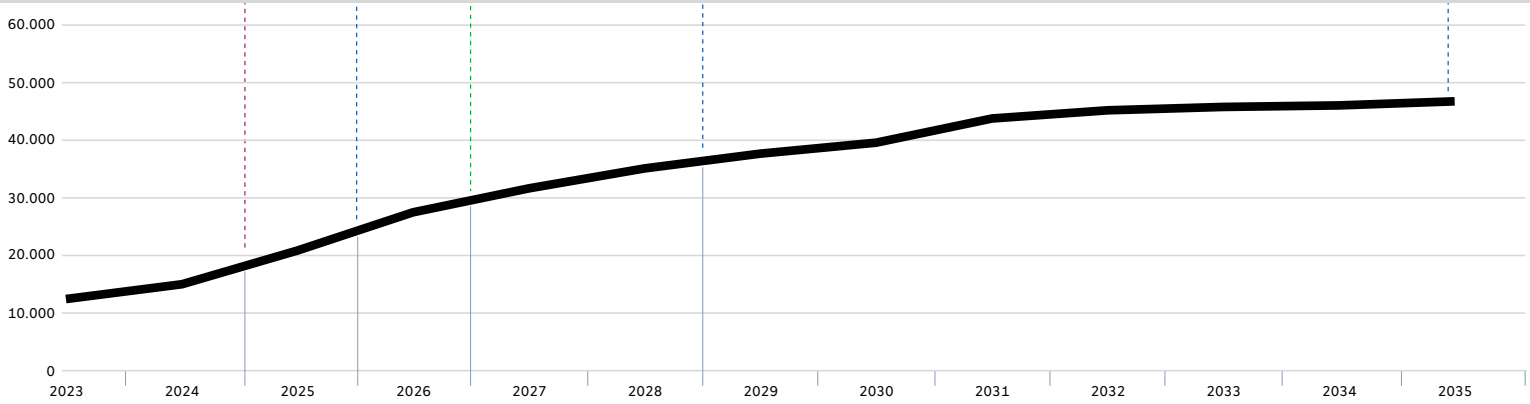
Hoofdstuk 8
Planning



Realisatie maatregelen



Prognose groei aantal woningen Zuidoostflank



Figuur 8.1 Planning pijlers

In *tabel 8.1* wordt de geplande uitvoering van de vier pijlers in relatie gebracht met de planning van de gebiedsontwikkeling in relatie tot het convenant evenementen partijen.
De sturing is gericht op de gebiedsontwikkeling als het gaat om “alternatieven op orde” op het moment dat nieuwe bewoners en werknemers zich in de Zuidoostflank gaan vestigen. De maatregelen voor voetganger en gedrag zijn hier nog niet in opgenomen omdat deze pijlers nog niet zijn opgestart.

Monitoring

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



Bijlage 1
Ontwikkelingen sinds medio 2021

Deze bijlage beschrijft de ontwikkelingen sinds de vaststelling van het plan in 2021, die van invloed zijn op de actualisatie van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank.

1.1 Afwegingskader: Amsterdam maakt ruimte en de mobiliteitsplannen

Tot 2050 komen er in Amsterdam 250.000 inwoners en 200.000 banen bij. De druk op de openbare ruimte wordt daarmee steeds groter, ook omdat er meer ruimte nodig is voor klimaatadaptatie, de energietransitie en groenvoorzieningen. Om de openbare ruimte en de mobiliteit in de stad toekomstbestendig te maken, heeft de gemeente in 2023 gesprekken met Amsterdammers, ondernemers en andere belanghebbenden gevoerd onder de noemer 'Amsterdam maakt Ruimte'. In het koersdocument Amsterdam maakt ruimte zijn drie grenzen geschetst: de sociale grens, de ecologische grens en de uitvoerbaarheidsgrens. Dit document daagt uit om op een andere manier na te denken over openbare ruimte en mobiliteit in de stad. De VRA heeft ook een nieuw Beleidskader Mobiliteit vastgesteld, waarin de bijdrage van mobiliteit aan brede welvaart centraal staat.

Het koersdocument is de start voor een bredere blik op de stad. Bereikbaarheid en doorstroming blijven weliswaar belangrijke elementen voor een aantrekkelijke stad, maar veroorzaken ook problemen met verkeersveiligheid en gezondheid. Minder kinderen en ouderen durven zelfstandig aan het verkeer deel te nemen. Bovendien is mobiliteit niet voor iedereen vanzelfsprekend.

In de deze actualisatie van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank doen we voorstellen voor aanpassingen van maatregelen vanuit deze bredere blik op de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. Voorbeelden hiervan zijn de pijlers S111 en Aanpak Metro- en Treinstations en hun omgeving.

1.2 Afwegingskader: Masterplan Zuidoost

Zuidoost is een bruisend stadsdeel waar veel mensen met plezier wonen, leven, leren en werken. Toch zijn er uitdagingen, zoals zorgen over leefbaarheid en veiligheid. Het Masterplan Zuidoost beschrijft hoe deze uitdagingen samen met een brede alliantie van stakeholders kan worden aangepakt. Het Masterplan laat zien waar gezamenlijk naartoe wordt gewerkt en wat daar gezamenlijk voor moet worden gedaan.

Het Masterplan Zuidoost is gemaakt door partijen die actief zijn in Amsterdam Zuidoost: bewoners, scholen, woningbouwverenigingen, welzijnsinstellingen, politie, justitie, kunst- en cultuurinstellingen, bedrijven, ondernemers, de Rijksoverheid en de gemeente Amsterdam.

1.2.1 Ambities

In twintig jaar wordt een duurzame en structurele verandering gerealiseerd op het gebied van onderwijs en jeugd, veiligheid, werk, wonen en leefbaarheid. Het Masterplan is daarom ingedeeld in de volgende vijf ambities:

- Als inwoner van Zuidoost voel je je in alle opzichten een volwaardig en gerespecteerd Amsterdammer.
- Inwoners van Zuidoost groeien veilig en fijn op in Zuidoost en voelen zich veilig op straat.
- Zij die opgroeien en wonen in Zuidoost hebben alle kansen en mogelijkheden om de beste versie van zichzelf te worden – om zich te ontwikkelen en talenten te ontplooien.
- In Zuidoost investeren we in werk voor onze inwoners. We zijn trots op ons (lokaal) ondernemerschap, de aanwezige creativiteit en op onze positie als economische toplocatie.

- Zuidoost verandert het bestuur. In Zuidoost heb je te maken met één overheid en bestuur. Dit bestuur is transparant, flexibel en effectief en stuurt aan vanuit het belang van haar inwoners en het gebied.

Met deze aanpak willen wij bereiken dat iedereen die opgroeit in Zuidoost net zoveel kansen krijgt als ieder ander in de stad. Momenteel loopt het heroriëntatietraject van het Masterplan Zuidoost.

Meer informatie is te vinden op: zoiszuidoost.nl/

1.2.2 Ongelijk investeren voor gelijke kansen

De vaststelling van de Masterplannen was ook het keerpunt van het principe “gelijk investeren”. De gemeente gaat nadrukkelijk meer investeren in Zuidoost (en ook in Nieuw West/ Noord) dan in andere gebieden van de stad, met geld, middelen en inzet van menskracht.

Als besluitvorming en uitkomsten van het beleid onrechtvaardig zijn, dan kan dit leiden tot meer ongelijkheid en minder draagvlak. Voor dit college is ongelijk investeren voor gelijke kansen dan ook het leidende principe. De gevolgen van de verschillende transities, waaronder mobiliteit, zijn namelijk niet voor iedereen gelijk. Groepen met een gunstige positie zijn vaak beter in staat om mee te doen of te profiteren, terwijl inwoners en groepen in een kwetsbare positie juist vaker de risico’s en lasten dragen. Daarnaast worden hun stemmen nog niet altijd gehoord. De maatregelen om ongewenste mobilteitsgroei te bestrijden kunnen leiden tot hoge kosten. Het risico is dat ze de bestaanszekerheid van bewoners en ondernemers raken. Met ongelijk investeren voor gelijke kansen willen we zorgen dat de positie van kwetsbare groepen niet verslechtert en bij voorkeur verbetert, ook waar het gaat om de mobiliteitstransitie.

Dit speelt bijvoorbeeld een rol bij de normen van parkeerbeleid en de invoering van betaald parkeren. Dat brengt een groot risico met zich mee op vervoersarmoede bij bewoners die afhankelijk zijn van de auto voor hun woon-werkverkeer.

1.3 Nieuw sturingsmiddel: rijksbijdrage

In 2022 heeft de gemeente Amsterdam voor Zuidoostflank 192 miljoen euro (incl. BTW) toegekend gekregen. Dit is een 50% cofinancieringsregeling voor de uitvoeringskosten van veertig maatregelen, uit (grotendeels) het Mobiliteitsplan Zuidoostflank (Zie ook bijlage 3).

Tegenover deze rijksbijdrage moet 50% financiering vanuit de gemeente, de VRA en mogelijk andere partijen staan. Ook Zeeburgereiland en Havenstad hebben uit dezelfde regeling een financiële middelen toegekend gekregen. De beschikbaar gestelde middelen zijn gekoppeld aan de woningbouwproductie. Vóór eind 2030 moeten in de Zuidoosflank 23.000 woningen zijn gestart met de bouw. En de inframaatregelen moeten uiterlijk eind 2035 zijn afgerond.

Bij de start van het mobiliteitsplan was een financieel perspectief opgesteld. Het vinden van de middelen was onderdeel van het proces voor het in gang zetten van de maatregelen. Met deze rijksbijdrage ontstaat ineens een vliegwiel voor de uitvoering van veel maatregelen. Dit heeft een belangrijke wijziging op de prioritering gegeven.

In de actualisatie is zo veel als mogelijk gepoogd de maatregelen met rijksbijdrage in te voegen in bestaande maatregelen uit het mobiliteitsplan.

1.4 Nota deelvervoer 2023

De hoofdlijn van het huidige deelmobiliteitsbeleid stamt uit 2019. Sindsdien heeft deelvervoer aan populariteit gewonnen. Deze ontwikkeling willen we doorzetten om zo te komen tot een mobiliteitssysteem dat in de toekomst een volwaardig alternatief biedt voor de eigen auto: publieke mobiliteit. Daarin werken openbaar vervoer en deelvervoer samen om mensen zoveel mogelijk onafhankelijk te maken van de privéauto, om zo meer ruimte te creëren in de stad. Om dat mogelijk te maken trekken we het groeibeleid van de afgelopen jaren door. Op die manier werken we in samenhang met andere beleidsterreinen aan een autoluwe stad met verschillende mobiliteitsopties. Met deze nota wordt ingezet op verdere groei van deelvervoer in de stad en betere spreiding van het aanbod over de stad. Het plan wil ook het aanbod van deelvervoer vergroten in Noord, Zuidoost en Nieuw-West en op termijn in Weesp.

Niet overal in de stad zijn de mobiliteitsopties voor Amsterdammers even groot. Door de mogelijkheid te bieden van publieke mobiliteit gebruik te maken, worden Amsterdammers mobieler: ze kunnen (samen) op een deelscooter tussen stadsdelen en randgemeenten reizen, of zijn sneller ter plaatse met een free-floating deelauto. Uit de rapportages Deelvervoer (2021 en 2022) blijkt dat Amsterdammers goed gebruikmaken van het aanbod deelscooters en -auto’s om zich door Amsterdam, en met name binnen de ring, te verplaatsen. Met uitbreiding en spreiding van het aanbod wordt ingezet om dit ook voor Amsterdammers in Noord, Nieuw-West en Zuidoost mogelijk te maken. Deelbakfietsen worden door verschillende doelgroepen gebruikt, met name door gezinnen, waaronder ook alleenstaande ouders. Denk aan het naar school brengen van de kinderen. Ook voor deze modaliteit wordt ingezet op spreiding.

Door dit systeem van publieke mobiliteit verder uit te breiden neemt ook de afhankelijkheid van de eigen auto af. Door deelauto's, deelbakfietsen en deelscooters te gebruiken, in combinatie met het openbaar vervoer, kan men afstand doen van de eigen auto. Hiermee ontstaat ruimte in de openbare ruimte voor andere zaken: de straat als verblijfsruimte, ruimte voor vergroening, ruimte voor fietsparkeren. Zo draagt deelmobiliteit bij aan de doelen die stad heeft gesteld in de Omgevingsvisie, Amsterdam Autoluw en Amsterdam Maakt Ruimte.

Boven op deze voordelen ontsluiten deelscooters en -auto's ook de regio. Juist die gebieden die minder goed bereikbaar zijn via het openbaar vervoer blijven zo beter bereikbaar, bijvoorbeeld door de deelscooter die een privéautorit vervangt. Rond de 6% van alle ritten met de deelscooter gaat naar andere gemeenten.

1.4.1 Beleidsdoelen Deelvervoer

- Passende mobiliteitskeuzes voor alle Amsterdammers (ook in gebieden die minder goed door het reguliere openbaar vervoer worden ontsloten)
- Publieke mobiliteit als alternatief voor de eigen auto (als aanvulling op actieve mobiliteit)
- Deelvervoer levert een bijdrage aan het verminderen van de druk op de openbare ruimte
- Deelvervoer als onderdeel van het regionaal mobiliteitssysteem

Bijdrage van hubs:

- Om aanbod van deelvervoer ruimtelijk te organiseren op drukke plekken (voorkomen overlast), zoals in stationsgebieden
- Om aanbod van deelvervoer te versterken op plekken waar aanbod beperkt is, zoals in Zuidoost.

1.5 Uitstootvrije mobiliteit

Begin juni 2023 heeft het college de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 vastgesteld. Daarmee zetten we in op onder andere de volgende maatregelen:

- Vanaf 2025 gelden voor taxi's, bestelbussen en vrachtauto's (binnen de Ring A10), brom- en snorfietsen (binnen de bebouwde kom) en pleziervaart (in het centrumgebied) uitstootvrije zones. Dat betekent dat voertuigen die per 2025 nieuw op kenteken worden gezet (en pleziervaartuigen die nieuw zijn aangeschaft) en die de zone willen betreden, uitstootvrij moeten zijn. Voor bestaande voer- en vaartuigen gelden overgangsregelingen om de transitie te kunnen maken. De ambitie is een uitstootvrij gebied binnen de bebouwde kom voor alle soorten verkeer in 2030.
- Daarnaast zetten we in op faciliterende en stimulerende maatregelen zoals de aanleg van een openbare laadinfrastructuur. Op dit moment staan er meer dan 3.000 openbare laadpalen (dat zijn 6.000 laadpunten) en meer dan 30 openbare snelladers in Amsterdam. Amsterdam stimuleert voertuigeigenaren om over te stappen door het aanleggen van uitstootvrije taxistandplaatsen en (sloop)subsidies voor fossiele voertuigen.

1.6 Aanvullende beleidsstukken

Aanvullend op de hierboven opgesomde stukken, zijn er nog een aantal specifieke thema's die in beleidsstukken gevat zijn. Ook deze zijn van belang omdat deze stukken handvatten bieden voor het oppakken van maatregelen.

Het betreft;

- de Omgevingsvisie
- de Agenda Klimaatadaptatie
- beleidskader Ruimte voor de voetganger
- Koele groene straten (vaststelling volgt in 2025)

Bijlage 2
Aanpassingen maatregelenpakket 2021

Deze bijlage beschrijft alle aanpassingen aan de hand van de vier type maatregelen: Fiets (F), Openbaar Vervoer (OV), Auto (A) en Gedragsveranderingen (G).

Een aantal maatregelen zijn gerealiseerd, sommigen zijn gebundeld en van sommigen wordt voorgesteld ze te laten vervallen. Naast een tekstuele beschrijving van de aanpassingen, is per type ook een tabel opgenomen met daarin een schematische weergave van de veranderingen. Links staat, in elke tabel, het oorspronkelijke nummer, rechts het nieuwe nummer. Als een maatregel is afgerond heeft deze een “vinkje”. Zijn maatregelen gebundeld in een pakket onder één noemer, dan is dit weergegeven met een “accolade”. En wordt voorgesteld een maatregelen te laten vervallen, dan is deze doorgestreept.

Het plan uit 2021 was gericht op het uitvoeringsscenario ‘maximaal 15% groei van het autoverkeer’ in plaats van 31% zonder maatregelenpakket.
Het maatregelenpakket is in grote lijnen onveranderd gebleven. Het uitvoeringsscenario richt zich nu meer op het behouden of realiseren van de leefbaarheid en de bereikbaarheidsmogelijkheden voor iedereen in relatie tot de gebiedsontwikkeling. In die zin is de focus op maximaal 15% groei van het autoverkeer losgelaten.

2.1 Veranderingen OV-maatregelen t.o.v. 2021

Openbaar Vervoer | OV

1	Uitbreiding capaciteit en daarvoor benodigde infrastructurele maatregelen	O4
2	Nieuwe kansrijke (H)OV-verbinding en de benodigde infrastructuur	O5
3	Langer doorrijden treinen Bijlmer-Arena (in het weekend)	O4
4	Langer doorrijden metro (in het weekend)	O4
5	Nachtlijnen (bus) langs Bijlmer-Arena (knooppuntfunctie)	✓
6	HOV-IJburg – aanpassen VRI en extra busstroken + bushalte opw.	✓
7	HOV-IJburg – busstroken Karpeldreef (t.b.v. doorstroming HOV)	✓
8	Bijlmer-Arena: busstation (en knip Hoogoorddreef)	✓
9	Bijlmer-Arena: extra opgang metroperron	O1
10	Bijlmer-Arena: extra opgangen treinperrons (4 stuks)	O1
11	omgeving en toegankelijkheid station – Overamstel	O2
12	omgeving en toegankelijkheid station – Spaklerweg	O2
13	omgeving en toegankelijkheid station – V/d Madeweg	O2
14	omgeving en toegankelijkheid station – Duivendrecht	O3
15	Aanpak omgeving metrostation Strandvliet	O2
16	Aanpak omgeving metrostation Bullewijk	O2
17	omgeving Holendrecht, noordelijke uitgang	O2
18	Interne verbindingen en toegankelijkheid station – Ver. Stuartwg	O2
19	Interne verbindingen en toegankelijkheid station – Gaasperplas	O2
20	OV ontsluiting nieuwe gebieden volgens PvE concessie	O5

2.1.2 Afgeronde maatregelen

Deze maatregelen uit 2021 zijn afgerond:

- **OV5** – Sinds een paar jaar rijden alle nachtbussen in Zuidoost via Station Amsterdam Bijlmer ArenA.
- **OV6+7** – Eind 2024 is de HOV IJbrug -ArenA gaan rijden.
- **OV8** – In het mobiliteitsplan uit 2021 stond dat een onderzoek zou plaatsvinden naar de uitstroommogelijkheden voor het evenementenverkeer bij de voorziene ingrepen in de Hondsrugweg en Hoogoorddreef. Dit onderzoek is in 2023 afgerond. Zie verder paragraaf 4.3.4.

2.1.3 Verbeteren en uitbreiden verbindingen

De maatregelen OV1, OV 3 en OV4 zijn samengevoegd tot één maatregel: Uitbreiding OV capaciteit.
De maatregelen OV2 en OV20 zijn samengevoegd tot de maatregel Nieuwe (H)OV-verbindingen.

OV1 Uitbreiding capaciteit trein en metro en de daarvoor benodigde infrastructurele maatregelen
Geen wijzigingen

OV2 Onderzoek naar nieuwe kansrijke (H)OV-verbinding en de benodigde infrastructuur
Geen wijzigingen

OV3 Late avond- en nachttreinen in het weekend
Geen wijzigingen

OV4 Late avond- en nachtritten metro (pilot weekend)
Geen wijzigingen

2.1.4 Station Bijlmer ArenA

In de integrale opgave station Amsterdam Bijlmer ArenA (OV5) worden een aantal maatregelen uit het plan van 2021 opgepakt. Het gaat om de volgende maatregelen:

- uitbreiding regionaal busstation Bijlmer ArenA (OV8)
- uitbreiding inpandig OV-fietsparkeren (F21)
- een alzijdige ontsluiting naar zowel trein als metroperrons vanaf het busstation en OV-fietsparkeren (OV9 en 10)
- een verkeersfilter Hoogoorddreef (voor uitbreiding busstation OV8),
- kortetermijnmaatregelen (voor verbeterde uitstroom van evenementenverkeer (G16 en 17)

2.1.5 Aanpak Metro- en Treinstations Zuidoostflank

Eind 2021 is Metro en Tram (MET) opgeheven. Een viertal metro- en treinstationsprojecten in Zuidoost zijn overgedragen aan V&OR. Deze projecten zijn inmiddels onderdeel van het mobiliteitsplan. De overgedragen projecten uit MET zijn onderdeel van het project Aanpak Metro- en Treinstations (AMTS) (paragraaf 3.3: OV2). Dit geldt alleen voor de inventarisatiefase van AMTS.

Deze fase behelst een inventarisatie van de huidige staat van alle metro- en treinstations in de Zuidoostflank, met uitsluiting van Amsterdam Bijlmer ArenA en Duivendrecht. De maatregelen OV 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18 en 19 en de fietsmaatregelen F22 en F23 uit 2021 zijn onderdeel geworden van AMTS.

2.2 Veranderingen fiets-maatregelen t.o.v. 2021

Fiets | F

21	Fietsverbinding station Duivendrecht-Passage (n-z.route)	F6
22	Fietsverbinding station Duivendrecht – Buitensingel	F8
23	Fietsverbinding Gaaperdam - Weesp	F4
24	~~Fietsverbinding Geerdinkhofpad S113~~	
25	~~Afsluiten tunnel Overzichtsweg en realiseren fietsstraat~~	
26	~~Fietsoversteek Treublaan (fietsbrug)~~	
27	Aansluiting fietsroutes nieuwe entree A2	F7
28	Kwaliteitsverbetering fietspad Zuid-Zuidoost	F1
29	Kwaliteitsverbetering fietspad Ikea-Paasheuvelweg	
30	Tweerichtingen fietspad westzijde Spaklerweg en VRI's	
31	Kwaliteitsverbetering Stationsweg (busbaan) als onderdeel N-Z-route	F5
32	Kwaliteitsverbetering oost-west fietsverbindingen station Duivendr.	✓
33	Kwaliteitsverbetering fietspad Joan Muyskenweg – vd Madeweg	F1
34	Kwaliteitsverbetering overige routes (programma fiets ZOF)	
35	Sociale veiligheid – Scan en meerjarenaanpak vier routes:	
36	1) Spaklerweg – Haaksbergweg – Hondsrugpark/spoorbaanpad	
37	2) WSPtrekvaart – Gooiseweg – Gulden Kruis – Kortvoort – Gaasperplas	
38	3) Duivendrecht – Abcouderpad – Gein	
39	4) Bijlmer-Arena – Hoogoorddreef – G Buurt	
40	Sociale veiligheid – kwaliteitsverbetering onderdoorgangen	
41	Programma verbetering wayfinding	
42	Fietsenstalling Bijlmer-Arena	F2
43	Fietsenstallingen lijn 54 tussen Amstel-Holendrecht + Overamstel	O2
44	Fietsenstallingen lijn 53 + Reigersbos en Gein (lijn 54)	
45	OV bereik vergroten: Deelfietsen bij stations	G4
46	Fietsenstalling evenementen (arenapoort-west)	F3

2.2.1 Afgeronde maatregelen

Maatregel F12 is afgerond. Op de Pablo Nerudalaan is naast de busbaan een fietspad aangelegd.

Ontbrekende verbindingen maken in het fietsnetwerk (F1 tot en met F4)

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

Opheffen van knelpunten fiets – auto bij drukke kruisingen (F5 tot en met F7)

Voorgesteld wordt om F5 en F6 te laten vervallen.

- **F5** – Vanuit gebiedsontwikkeling gezien is de huidige situatie prima en is er geen reden om de Overzichtsweg af te sluiten. De Overzichtsweg moet daarnaast open blijven voor auto's bij een eventuele verkeerscirculatie in het centrum (afsluiten Berlagebrug voor auto's). Vanuit G&O wordt in de onderdoorgang Overzichtsweg wel het fietspad verbreed door de looproute te verplaatsen naar de Weespertrekvaart (om daar het spoor onder door te gaan). Afsluiten van de Overzichtsweg voor auto's is dus niet aan de orde.
- **F6** – Dit gaat over een brug over de Treublaan naast het spoor. Met de verkeersfilter op de Berlagebrug wordt het rustiger, en het bestaande gelijkvloerse kruispunt is aangepakt waarmee een verbetering voor de fietser is gerealiseerd. Als gevolg van de hierboven beschreven ontwikkelingen, maar wellicht ook los daarvan, is de voorgestelde brug onrealistisch.

2.2.2 Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank

De maatregelen F8 tot en met F20, met uitzondering van F11 en F12, zijn allemaal onderdeel van de opgave Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank.

2.2.3 Fietsenstallingen bij metrostations

De fietsenstallingen bij de metrostations van lijn 53 en 54 zijn onderdeel van AMTS (F22 en F23).

2.2.4 OV-bereik vergroten: deelfietsen bij stations

Deze maatregel is onderdeel van de nieuwe maatregel G4: Deelmobiliteit stimuleren bij gebiedsontwikkeling.

2.3 Veranderingen gedrag en slimme mobiliteit t.o.v. 2021

Gedrag & Slimme Mobiliteit | G

47	Werkgeversbenadering: mobiltieitsadvies kantoren/bedrijven	G1
48	Werkgeversbenadering: mobiliteitsadvies nieuwe kantoren/bedr.	
49	werkgeversbenadering: alliantiemanager ZO Bereikbaar	
50	mobiliteitsaanbod en informatie nieuwe bewoners	G2
51	fietsstimulering bewoners en bezoekers	G3
52	bewonersaanpak: fietslessen bewoners	
53	bewonersaanpak: fietsleenprogramma – Fietsenbank (pilot)	
54	Regie en aansturing ontwikkeling deelgebieden	G4
55	Regie en aansturing vastgoedontwikkeling	
56	Minder ontwikkelen of anders programmeren	
57	Beter benutten bestaande (H)OV-verbindingen	
58	Andere of aanvullende ruimtelijke ontwikkeling	
59	Aansluiten op gemeentebrede ontwikkeling MaaS	
60	Buurthubs en pilot transformatiegebieden	
61	Platform/regie parkeersturing (in eerste instantie: evenementen)	G5
62	Evenementen – spreiding OV verkeer	
63	Evenementen – regie combitickets	
64	Evenementen – informatie aan niet evenementenbezoekers	

2.3.1 Afgeronde maatregelen

De afgelopen jaren hebben de volgende fietsstimuleringsprojecten plaatsgevonden:

- Motie Fietscultuur: met pilots rondom fietsgedrag, waaronder;
  - Fietsendokters: fietsenmakers die bij scholen langs gaan
  - Bikelife: fietscultuur stimuleren door wheelie bikers in beeld te brengen
  - Groene hub: een werkplaats om je eigen fiets maken
  - Heel de school fietst: sociale normen veranderen rondom fietsgebruik
  - Fietslessen op scholen voor kinderen
  - KNVB: fietsen naar voetbal (weinig animo in Zuidoost)
- Fietslessen voor volwassenen
- Fietsstimulering bij nieuwe werkenden samen met ZO Werkt. ZO Werkt helpt mensen met afstand tot de arbeidsmarkt richting een baan. Het krijgen van een fiets uit het fietsdepot bij een nieuwe baan is onderdeel van deze aanpak
- High Bike: fietsspel met punten scoren voor fietsen naar school
- Kinderfietsroutes
- Onderzoek ouderbetrokkenheid bij stimuleren fietsen in Zuidoost (nog weinig aanknooppunten)
- Gratis opgeknapte fietsen uit het fietsdepot naar vluchtelingen en statushouders
- Doortrappen: stimuleren van doorfietsen bij ouderen
- Stichting Leergeld: gratis fietsen voor kinderen

Door het programma Deelmobiliteit en Hubs is het volgende gerealiseerd:

Deelvervoer

Buurthubs

Naam	Uitgevoerd	Fiets	Bakfiets	Scooter
Metrohalte Strandvliet	Ja	10	3	4
Hoekenrodepad (nabij BA)	Ja	10	2	0
Metrohalte Bullewijk	Ja	10	2	5
Station Holendrecht	Ja	20	2	10
Metrohalte Kraaiennest	Nee, zomer ‘25	6	2	4
Metrohalte Ganzenhoef	Nee, zomer ‘25	10	1	6
Metrohalte Gein	Nee, zomer ‘25	10	2	8
Metrohalte Reigersbos	Nee, zomer ‘25	NTB	NTB	NTB
Metrohalte Gaasperplas	Nee, zomer ‘25	10	2	13
Rondom WC De Poort	Nee, zomer ‘25	NTB	NTB	NTB

Deelvervoer

- Deelfiets: alleen aangeboden vanuit de buurthubs
- Deelbakfiets: 50 stuks verdeeld over het stadsdeel (incl. buurthubs)
- Deelscooter: circa 165 verdeeld over het stadsdeel (incl buurthubs). Scooteraanbieders hebben een vergunning voor maximaal 1200 scooters in Amsterdam. De verdeling is als volgt: 300 voor het centrum, 400 tot aan de ring en 500 totaal voor de stadsdelen Zuidoost, Nieuw-West en Noord.
- Deelauto's: 43 stuks

Tenslotte zijn er ook resultaten geleverd vanuit SABA rondom het verlichten van piekbelastingen in het openbaar vervoer tijdens evenementen:

- Sinds 2023 is er een tijdelijke fietsenstalling naast de Johan Cruijff ArenA. Deze wordt tijdens evenementen goed gebruikt.
- Het Warnerspad wordt opgeknapt, met onder meer snoeien en verlichting, waardoor de looproute naar station Duivendrecht veiliger en aantrekkelijker wordt. Dit levert een bijdrage aan de spreiding van evenementenbezoekers die met het openbaar vervoer komen.
- Buiten het station zijn door de GVB-kaartautomaten geplaatst.
- En de NS heeft de deuren 1 en 2 aangepast zodat er meer capaciteit in en uit kan.
- Begin oktober 2024 is een nieuw Bereikbaarheidsconvenant evenementengebied Zuidoost door partijen ondertekend.

2.3.2 Mobiliteitstransitie stimuleren bij werknemers en forensen

De drie maatregelen G1 tot en met G3 worden samengevoegd tot één Werkgeversaanpak.

Gerealiseerde deelmobiliteit Zuidoostflank 2025



Legenda

Aantal deelfietsen/scooters
- 10–15
- 15–20
- 20–32
- NTB

Metrolijnen
- Metrospoor

2.3.3 Fiets- en OV-gebruik stimuleren bij bewoners en bezoekers (G5 tot en met G7)

De maatregelen blijven hetzelfde alleen G5 tot en met G7 worden samengevoegd tot één maatregel Fietslessen en fietsstimulering bij bewoners.

2.3.4 Openbare ruimte en gebouwen inrichten op fiets en openbaar vervoer en auto- en fietsdelen mogelijk maken

De maatregelen G8 tot en met G14 worden samengevat onder de noemer Deelmobiliteit stimuleren bij gebiedsontwikkeling".

2.3.1 Piekbelasting tijdens evenementen spreiden (G15 tot en met G18)

Deze maatregelen worden samengevoegd tot Verduurzamen en verbeteren mobiliteit bij evenementen.

2.4 Veranderingen andere maatregelen t.o.v. 2021

Auto → Anders | A

65	Parkeren – normering voor nieuwbouw invloedsgebied metro	✓
66	Parkeren – vergunningenbeleid en parkeertarieven harmoniseren	✓
67	Tegengaan vreemdparkeren (uitwijkgebieden/metrostations)	✓
68	~~Parkeernormen overige gebieden (t.b.v. nulgroei auto)~~	
69	~~Verhoging kosten autogebruik (t.b.v. nulgroei auto)~~	
70	POA/P+R Gaasperplas, maaiveld	A3
71	~~POA Holendrecht, gebouwde voorziening~~	
72	POA evenementen Ouderkerkerplas	
73	Uitbreiding PoA en P+R tbv nulgroei	
74	Park+Bike hub – A9 afrit Muntbergweg	
75	Park+Bike hub – A2 afrit Stramanweg	A2
76	Park+Bike hub – A2 afrit Nieuwe Entree	
77	Park+Bike hub A10 bij VM Kooijstraat (afrit S111)	
78	Extra Park + Bike tbv nulgroei	
79	Afrit Stramanweg westzijde: extra opstelstroken	
80	Afrit Stramanweg oostzijde: extra opstelstroken of T-kruising	
81	Derde linksaffer Muntbergweg naar A9 noord (richting Haarlem)	
82	~~Hessenbergweg naar 2x2 en aanpassing kruispunt met Holterbergw.~~	
83	Circulatie Muntbergweg – Hessenbergweg – Laarderhoogtweg	A1
84	Kruispunt Meibergweg – Tafelbergweg – op/afrit A2/A9	
85	Kruispunt Spaklerweg – Verl v Marwijk Kooij opstelstroken	
86	Kruispunt Blookerweg – A10: opstelstroken	
87	Circulatie omgeving V Marwijk Kooij/Holterbergweg	
88	Kruispunt Hoogoorddreef – Holterbergweg	
89	Afwikkeling evenementenverkeer, uitrijroute AmstelIII (via HRW)	✓
90	~~Afwikkeling K+R, taxi, groepsvervoer~~	
91	Logistiek – regie en organisatie bouwlogistiek	
92	Logistiek – in transformatiegebieden (afleverpunten buurthubs)	A4
93	Logistiek – organisatie evenementenlogistiek	

Om de nadruk meer op STOMP te leggen, spreken we in het nieuwe mobiliteitsplan niet meer van 'automaatregelen' maar van 'andere maatregelen'.

Dit houdt in dat:

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

2.4.1 Afgeronde maatregelen

Verkeersfilter Hoogoorddreef en Hondsrugpark
Zie paragraaf 2.4.3
Figuur 10.4 Aanpassingen auto maatregelen

Sturing van het autogebruik door parkeerregulering
Onder bovenstaande noemer zaten er vijf maatregelen in het plan 2021. Inmiddels is een uitbreiding van het parkeerregime vastgesteld voor de stad, en ook voor de Zuidoostflank. Dit wordt de komende jaren uitgerold over het stadsdeel. De maatregelen A1 tot en met A3 hebben hier allemaal mee te maken en zijn ingebed in de lijnorganisatie. Deze maatregelen beschouwen we dan ook als afgerond. We stellen voor om de maatregelen A4 en A5 uit het plan te halen. Deze gaan over verlaging van de parkeernorm(A4) en verhoging van de parkeertarieven (A5). Een verlaging van de parkeernorm voor de nieuwbouwlocaties is niet realistisch aangezien deze al heel laag is. Bovendien wordt door ontwikkelaars meestal de laagste norm gerealiseerd. Dit kan leiden tot verkeersarmoede, een actueel probleem waarbij

veel aandacht is voor hoe dit kan worden opgelost. Deze maatregelen zijn belegd in de lijnorganisatie. Vanuit de kerntaken van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank blijven wij het beleid volgen en schuiven we daar waar nodig aan tafel om de doelstellingen te waarborgen of haalbaarder te maken.

Aanbieden van alternatieven in de vorm van Parkeren op afstand
In 2022 heeft Arcadis een gebiedsstudie gedaan naar mogelijke locaties voor regionale mobiliteitshubs (A6 en A7) in opdracht van de VRA. Daarmee is de haalbaarheid van de maatregelen A6 en A7 in beeld gebracht. Uit de studie blijkt een regiohub bij Holendrecht niet haalbaar, dus deze vervalt. We stellen we voor om deze maatregelen voorlopig on hold te zetten en mogelijk op een later tijdstip weer op te pakken. Voor het maatregelenpakket 2025 wordt de maatregel Parkeren op afstand – regionale mobiliteitshubs, zie verder bijlage 2.

Hessenbergweg naar 2x2 en aanpassingen kruisingen Holterbergweg
Maatregel 18 (A18) is verkeerskundig en ruimtelijk nader onderzocht. Geconcludeerd is dat een capaciteitsuitbreiding op de Hessenbergweg niet noodzakelijk is, onder andere vanwege de verbeterde doorstroming door het vervallen van het kruispunt Hondsrugweg-Hessenbergweg (door aanleg Hondsrugpark). Op het hele wegvak Hessenbergweg-Karspeldreef (tot aan de Foppingadreef) wordt in de verdere planvorming uitgegaan van een profiel van 2x1 rijstrook. Dit ter verbetering van de oversteek-baarheid en de aanleg van een ontbrekende fietsverbinding in oost-westelijke richting.

Afwikkeling Kiss & Ride, taxi, groepsvervoer
De maatregel (A26) gaat over Kiss & Ride-voorzieningen in de toekomstige SMH. Het investeringsbesluit van de SMH is recentelijk vastgesteld door de raad. In het plan is opgenomen dat, afhankelijk van het evenement, tien vaste tot 250 flexibele Kiss & Ride-plekken worden opgenomen. Deze maatregel is daarmee afgerond.

2.4.2 P+R en PoA
We bundelen de maatregelen A8 tot en met A14 onder de noemer Park & GO – parkeerlocaties en mobiliteitshubs.

2.4.3 Oplossen knelpunten bereikbaarheid en doorstroming (A15 tot en met A24)
Deze maatregelen zijn onderdeel geworden van maatregel A0 Onderzoek naar de autoverkeersstructuur Zuidoost. Over de verkenning naar de S11: er heeft inmiddels een studie plaatsgevonden waaruit blijkt dat maatregel A18 kan vervallen.

2.4.4 Sturen logistieke stromen
Het pakket is niet aangepast. Wel worden de maatregelen in deze fase gebundeld in het pakket opgenomen.

2.5 Nieuw naar aanleiding van de rijksbijdrage

De veertig inframaatregelen die kunnen rekenen op een bijdrage van het Rijk zijn voor het merendeel herkenbaar vanuit het plan 2021 (zie ook bijlage 3). Nieuw zijn:

De Nieuwe Kern

- Investering De Nieuwe Kern in een Smart Mobility Hub (parkeergarage + hub voor alle modaliteiten) bij de huidige voetbalvelden van Ajax
- Aanleg fietstunnel station Duivendrecht
- Openbare route (fiets- en wandelpad) door de volkstuinen
- Verlenging Joan Muyskenweg
- Uitbreiding en verbinding station Duivendrecht
- Aanleg fietsbrug over de A2
- Opwaarderen van de tunnel bij station Strandvliet
- Aanpak van de Buitensingel
- Aanleg fietstunnel Gooilijn

Gaasperdam-Holendrecht

- Aanleg onderdoorgang Dreef naar winkelcentrum
- Aanleg fietsverbinding van winkelcentrum
- Aanleg van fietspaden: flanken A9 & sport A9

Deze maatregelen sluiten naadloos aan bij AMTS en Optimaliseren Fietsnetwerk en zijn ondergebracht bij de gelijknamige gebiedsontwikkelingsprojecten.

Bijlage 3
Overzicht inframaatregelen rijksbijdrage

Nummer	Maatregel
Station Bijlmer Arena	
1	Nieuw busstation – Station Bijlmer Arena
2	Extra opgang (trap) van metro-busstation naar treinstation Bijlmer Arena
3	Extra opgang (trap) van maaiveld naar treinstation Bijlmer Arena
Aanpak Metro & Treinstation	
6	Verbetering metrostation Overamstel
7	Verbetering omgeving metrostation Overamstel: bereikbaarheid, sociale veiligheid, (fiets)parkeren
8	Verbetering station Duivendrecht: entree/stationshal, fietsparkeren inter-wijkverbinding, stationspassage
9	Upgraden metrostation Strandvliet : stationstoegang
10	Metrostation Strandvliet: herinrichting openbare ruimte, wandelroute en fietsparkeren
11	Metrostation Gaasperplas: interne verbindingen en toegankelijkheid
12	Nieuwe toegang metrostation Gaasperplas
13	Uitbreiden fietsparkeercapaciteit bij (metro)stations op de Gaasperplaslijn
14	Uitbreiden fietsparkeercapaciteit bij (metro)stations op de Geinlijn
15	Extra toegang metrostation vanaf Karspeldreef + herinrichting OR tussen Bullewijk en Bijlmer
16	Extra toegang metrostation Holendrecht vanaf meibergdreef + herinrichting openbare ruimte

Nummer	Maatregel
17	Verbetering station Kraaiennest en omgeving
18	Omgeving Metrostation Ganzehoef: bereikbaarheid, sociale veiligheid en (fiets)parkeren
De Nieuwe Kern	
19	Investering De Nieuwe Kern (DNK) Smart Mobility Hub (parkeergarage + hub voor alle modaliteiten) bij de huidige voetbalvelden Ajax
20	Aanleg fietstunnel station Duivendrecht
21	Openbare route (fiets- en wandelpad) door de Volkstuinen
22	Verlenging Joan Muyskenweg
23	Uitbreiding en verbinding station Duivendrecht
24	Aanleg fietsbrug over de A2
25	Opwaarderen van de tunnel bij station Strandvliet
26	Aanpak van de Buitensingel
27	Aanleg fietstunnel Gooilijn
S111 (1e fase)	
28	Capaciteitsvergroting: extra opstelstroken (A15) bij Afrit Burgemeester Stramanweg westzijde
29	Kruispunt ter hoogte van SMH & Holterbergweg voorbereiden op verkeer SMH t.b.v. verkeer afleiden van nieuwe woonwijk
30	Capaciteitsvergroting: kruispunt (A24) knip Hoogoorddreef-Holterbergweg

Nummer	Maatregel
Fietsmaatregelen	
4	Aanleg fietsenstalling (inpandige garage) Bijlmer Arena Oostzijde
5	Aanleg fietsenstalling (inpandige garage) Bijlmer Arena Westzijde
31	Noord-Zuid Fietsroute langs S111 inrichting voor snelheid 15-50 km/ u: verplaatsing en verbreding van huidige fietspaden
32	Noord-Zuid Fietsroute van AMC - Amstelstation voor snelheid tot 20 km/ u
33	Oost-West Fietsroute 1 - ter hoogte DNK: Nieuwe ontsluitingsroute (maaiveld, brug of tunnel) voor fietser en voetganger naar het metro- en treingebied centrumgebied Bijlmer Arena
34	Oost-West Fietsroute (maaiveld, brug of tunnel) - ter hoogte van Wooden City
Mobiliteitsmaatregelen Amstel III-Bijlmer	
35	Aanleg mobiliteitshub Bijlmer
36	Aanleg mobiliteitshub Amstel III
37	Gaasperdam Holendrecht: aanleg onderdoorgang Dreef naar winkelcentrum
38	Gaasperdam Holendrecht: aanleg fietsverbinding van winkelcentrum
39	Gaasperdam Holendrecht: aanleg van fietspaden: flanken A9 & sport A9
40	Bijlmer extra halte HOV Nelson Mandela-park van HOV-verbinding IJburg – Bijlmer ArenA

Bijlage 4
Organisatie uitvoering maatregelen

In onderstaande tabel staan alle maatregelen van de actualisatie 2025 en waar deze zijn belegd. Hier is te zien dat een groot deel van de maatregelen al is belegd.

	Maatregel	Belegd bij project/programma
F1	Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank	V&OR – Optimaliseren Fietsnetwerk ZOF
F2	OV-Fietsenstalling Bijlmer-Arena	Prorail
F3	Fietsenstallingen Bijlmer Arena Oost- en Westzijde	*nog niet, n.t.b.*
F4	Fietsverbinding Gaaperdam – Weesp	V&OR – Optimaliseren Fietsnetwerk ZOF
F5	Kwaliteitsverbetering Stationsweg (busbaan) als onderdeel N-Z-route	G&O – De Nieuwe Kern
F6	Fietsverbinding station Duivendrecht-Passage (n-z.route)	VRA – Multimodale Knop Duivendrecht
F7	Aansluiting fietsroutes nieuwe entree A2	G&O – De Nieuwe Entree
F8	Fietsverbinding station Duivendrecht – Buitensingel	G&O – De Nieuwe Kern
O1	Integrale opgave Station Bijlmer Arena	G&O, na principebesluit V&OR
O1A	Uitbreiden busstation	G&O, na principebesluit *nog niet, n.t.b.*
O1B	Uitbreiden inpandig OV-fietsparkeren	G&O, na principebesluit *nog niet, n.t.b.*
O1C	Extra opgangen metro- en treinperron en vanuit OV-fietsparkeren	G&O, na principebesluit *nog niet, n.t.b.*
O2	Aanpak Metro- en Treinstations (AMTS)	V&OR – AMTS
O3	Duivendrecht – omgeving en toegankelijkheid station	VRA
O4	Uitbreiden OV capaciteit	*nog niet, n.t.b.*
O5	Nieuwe (H)OV-verbinding	*nog niet, n.t.b.*

	Maatregel	Belegd bij project/programma
G1	Werkgeversaanpak	*nog niet, n.t.b.*
G2	Mobiliteitsaanbod en informatie nieuwe bewoners	*nog niet, n.t.b.*
G3	Bewonersaanpak – fietsstimulering bestaand gebied	Stadsdeel Zuidoost
G4	Alternatieven en deelmobiliteit stimuleren in de gebiedsontwikkeling	*nog niet*, Pilots Mobiliteitsprogramma Zuidoostflank
G5	Verduurzamen en verbeteren evenementenmobiliteit	V&OR i.s.m. evenementensector
G5A	Informatie en communicatie rond evenementen	
G5B	Spreiden OV-stromen Bijlmer Arena evenementenbezoekers	
G5C	Verbeteren alternatieven voor de auto voor evenementenbezoekers	
G5D	Spreiden parkeren en uitstroom van de evenementenbezoekers	
A0	Autoverkeersstructuur Zuidoost	
A1	S111 – Integrale aanpak leefbaarheid veiligheid en bereikbaarheid	V&OR – S111
A2	Park & GO – Parkeerlocaties en Mobiliteitshubs	V&OR – MPZOF i.s.m. Programma deelmobiliteit en hubs
A3	Parkeren op Afstand – Regionale Mobiliteitshub	*nog niet, n.t.b.*
A4	Logistieke stromen	*nog niet, n.t.b.*

Bijlage 5
Begrippenlijst

AMTS	Aanpak Metro- en Treinstations
BDU	Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer
G&O	Directie Grond en Ontwikkeling van gemeente Amsterdam
GVB	Gemeentevervoerbedrijf, het openbaarvervoerbedrijf werkzaam in Gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel
HRP	Hondsrugpark
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse
MaaS	Mobility as a Service
MIRT	Meerjarenprogramma Intrastructuur, Ruimte en Transport
MKD	Verkenning Multimodale Knoop Duivendrecht
Modal split	Verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten)
MPZOF	Mobiliteitsprogramma Zuidoostflank
MRA	Metropoolregio Amsterdam
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Extra
NPLV	Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid)
ORM	Openbare Ruimte en Mobiliteit
PBI	Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur
Plaberum	Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen
Plusnetfiets	Hoofdnetwerk voor fietsers, waar zo veel mogelijk prioriteit op comfort voor de fietser komt te liggen
R&D	Directie Ruimte en Duurzaamheid van gemeente Amsterdam
SABA	Stationsgebied Amsterdam Bijlmer ArenA
SBaB	Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid
SMH	Smart Mobility Hub
SPOOR	Voorheen Spoor Als Ruggengraat (SPAR)
STOMP	Het STOP-principe is een mobiliteitsconcept uit 2001 van de Vlaamse Minister van Mobiliteit. Het principe werd ook in Nederland populair. Vanwege de toevoeging van Mobility as a Service (MaaS), spreken we nu van STOMP. Het principe gaat uit van een rangorde, met als hoogste prioriteit stappen (voetganger), trappen, OV, slimme mobiliteit en als laatst de privé-auto
SV	Stadsverbetering
USTOR	Uitvoeringsstandaard Toekomst-bestendig Werken aan de Openbare Ruimte
VMA	Verkeersmodel Amsterdam
V&OR	Directie Verkeer en Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam
VRA	Vervoerregio Amsterdam
WGA	Werkgeversaanpak
ZOF	Zuidoostflank

Bijlage 6
Referenties

Gemeente Amsterdam. (2017). *Visie Openbare Ruimte 2025: De huiskamer van álle Amsterdammers - Richtlijnen voor ontwikkeling en beheer van de Amsterdamse Openbare Ruimte*. Gemeente Amsterdam, Ruimte & Duurzaamheid. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Opgeroepen op 2025, van openresearch.amsterdam/nl/page/61225/visie-openbare-ruimte-2025

Gemeente Amsterdam. (2021). *Zo=Zuidoost: Masterplan Zuidoost Programma 2021 - 2040*. Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuidoost. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Opgeroepen op 2025, van openresearch.amsterdam/nl/page/68231/masterplan-zuidoost-2021-2040

Gemeente Amsterdam. (2023). *Amsterdam Maakt Ruimte: Koersdocument.* Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte. AMsterdam: Gemeente Amsterdam. Opgeroepen op 2025, van openresearch.amsterdam/image/2023/10/10/amsterdam_maakt_ruimte.pdf

Gemeente Amsterdam. (2023). *Ruimte voor de voetganger: Beleidskader.* Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Opgeroepen op 2025, van openresearch.amsterdam/nl/page/97939/beleidskader---ruimte-voor-de-voetganger

Gemeente Amsterdam. (2023). *Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig Werken aan de Openbare Ruimte: Bewuster Kiezen - Duurzamer Werken*. Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Opgeroepen op 2025, van openresearch.amsterdam/nl/page/94626/uitvoeringsstandaard-toekomstbestendig-werken-aan-de-openbare-ruimte

Gemeente Amsterdam. (2024). *Agenda Amsterdam Autoluw - Meer ruimte, minder parkeervakken*. Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Opgehaald van openresearch.amsterdam/nl/page/56183/agenda-amsterdam-autoluw---meer-ruimte-minder-parkeervakken

Gemeente Amsterdam. (2024). *OV-Zuidoost: In-, uit- en overstappers.* Gemeente Amsterdam, Kennis & Kaders. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Opgeroepen op 2025, van Op te vragen bij planteam

Gemeente Amsterdam. (2024). *Rapportage Actualisatie mobiliteitsplan: Uitgangspunten en resultaten berekeningen met VMA 4.5.* Gemeente Amsterdam, Team Onderzoek en Kennis. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Opgehaald van Op te vragen bij planteam

Gemeente Amsterdam. (2024). *Uitkomsten revisie VMA Mobiliteitsplan Zuidoost - Fiets.* Gemeente Amsterdam, Kennis & Kaders. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Opgehaald van Op te vragen bij planteam

Gemeente Amsterdam. (juni 2021). *Mobiliteitsplan Zuidoostflank.* Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Opgehaald van openresearch.amsterdam/nl/page/99045/mobiliteitsplan-zuidoostflank

Rekenkamer Amsterdam-Zaanstad. (2025). *Bouwen aan de complete Stad: Lessen uit woningbouw in transformatie-gebieden.* Bestuurlijkrapport.



Colofon

Verantwoordelijk wethouder
Melanie van der Horst

Contactpersoon
Karleen Veenker
Programmamanager

Ambtelijk opdrachtgever
Verkeer & Openbare Ruimte
Anniek de Milliano, gedelegeerd namens de Stuurgroep

Stuurgroep
Gemeente Amsterdam
Gemeente Ouder-Amstel
Vervoerregio

Redactieteam
Catalien Peerdeman
Saskia de Haas
Daan Lammers
Addy Jonker

Ontwerp
Ontwerpwerk

Mei 2025