Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur stadsdeel Oost

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Concept Nota van Uitgangspunten van het project “Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief”
Portefeuille:	Verkeer, Vervoer en Logistiek
Directie:	Verkeer & Openbare Ruimte
Datum behandeling staf WH	11 oktober 2025
Datum adviesaanvraag:	4 november 2025
Deadline ontvangst advies:	6 januari 2026
Advies mailen naar:	Saskia de Haas, s.dedaas@amsterdam.nl, 06- 22 34 33 75
Meegestuurde stukken:	1. Concept Nota van Uitgangspunten “Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief”, d.d. 30 september 2025. 2. Bijlagen 1 t/m 4 concept Nota van Uitgangspunten “Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief”, d.d. 30 september 2025 3. Concept Participatieplan NVU AMTS, d.d. 30 september 2025
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	Ja met Rodine Oldewarris en Fleur Sjaardema

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Oost
Procesbegeleider:	Romana Lenarduzzi
Datum weekstart/staf:	1 december 2025
Datum stadsdeelcommissie:	9 en 16 december
Datum dagelijks bestuur:	18 december
Registratienr. (optioneel):	N.v.t.

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

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

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

Adviesvraag college

Formuleer hier de vraag aan het dagelijks bestuur

Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank

Het project “Aanpak Metro & Trein Stations Zuidsoostflank” (ofwel AMTS) werkt namens 3 opdracht gevende partijen aan de verbetering van 13 metro- en treinstations binnen de Zuidoostflank. De opdrachtgevers zijn de gemeente Amsterdam, gemeente Ouder-Amstel en de VRA.

AMTS is een van de pijlers binnen het programma “Mobiliteitsplan Zuidoostflank”. Dit Mobiliteitsplan is in 2021 vastgesteld ter aanvulling op de Gebiedsontwikkeling binnen de Zuidoostflank. De Zuidoostflank beslaat het stadsdeel Zuidoost, Duivendrecht-west (gemeente Ouder-Amstel) en de Omval (stadsdeel Oost). Voor deze opgave is de Nota van Uitgangspunten met een pakket aan maatregelen voor de aanpak van o.a. stations (omgeving) Spaklerweg, Van der Madeweg en Overamstel in concept gereed.

Voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten zijn ambities en knelpunten voor de 13 metrostations opgehaald bij de gebiedsontwikkeling projecten Oost en Zuidoost, de buurtmanagers van de stadsdelen Oost en Zuidoost, programma’s fiets/deelmobiliteit/touringcars, adviseur metro & Tram gemeente Amsterdam, gemeente Diemen, gemeente Ouder-Amstel, ProRail en NS. De GVB en de VRA waren actief in de projectgroep en leverden zo hun bijdragen. De genoemde partijen ondersteunen de voorliggende Concept Nota van Uitgangspunten AMTS.

Dit concept wordt ter advisering aan stadsdeel Oost en Zuidoost voorgelegd zodat wij uw gebiedskennis kunnen betrekken bij de verdere realisatie van het project AMTS.

Ontwikkeling van de Zuidoostflank

De transformatie van de Zuidoostflank waar tot 2040 circa 44.000 woningen en extra vierkante meters kantoorruimte voor 30.000 arbeidsplaatsen worden toegevoegd, behoort tot een van de grootste gebieden in het oplossen van de woonbehoefte in Nederland. Dit gaat samen met een enorme reizigersgroei van bewoners, werknemers en bezoekers (denk aan nieuwe bewoners Amstelkwartier).

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

Reizigersgroei van de Zuidoostflank

Vooral in het westelijk deel van de Zuidoostflank worden tienduizenden woningen gebouwd veelal met een lage norm voor auto parkeren. Deze mensen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer, zowel voor de interne bereikbaarheid in de stadsdelen als voor de grotere afstanden. Nu ligt er in het gebied al een robuust metro- en treinnetwerk waarop kan worden voortgebouwd. Volgens de reizigersprognose neemt het aantal gebruikers van station Spaklerweg met wel 120% toe. Ook op station Overamstel wordt een reizigersgroei van 72% voorspeld. Om dit deel van de stad bereikbaar en leefbaar te houden is het nodig dat de capaciteit van de metro/treinstations en de kwaliteit van de directe omgeving van die stations worden verbeterd. Dan pas kan het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto zijn.

De directe openbare ruimte rond de stations is fysiek in slechte staat

De metro- en treinstations zijn vaak het eerste wat mensen van Amsterdam zien. Het beeld dat je bij de uitgangen van de metro- en treinstations aan de Zuidoostflank krijgt is geen reclame voor Amsterdam. Netjes geformuleerd is het omgevingsdomein van deze stations een vergeten stuk stad. De basis is niet op orde, niet qua inrichting en qua beheer. Een voorbeeld hiervan is station Overamstel. De inrichting is kapot, onvolledig, onoverzichtelijk, het is vies, rommelig en geeft een onveilig gevoel. Ook zijn alle metrostations vanuit de omgeving slecht vindbaar en niet herkenbaar en vice versa. Verder zijn de toegangen tot de stations, die allen in onderdoorgangen liggen, slecht verlicht: te veel of te weinig licht waardoor het gevoel van sociale onveiligheid wordt versterkt.

Dit alles nodigt niet uit om de metro of de trein te nemen, zeker niet als het donker is.

Vrouwen en meisjes ervaren de metro/treinstations als sociaal onveilig

Naar aanleiding van het interview dat wethouder Van Der Horst begin juni 2024 gaf in het Programma Pointer dat over sociale onveiligheidsgevoel bij vrouwen in OV ging, heeft zij direct daarna diverse stations in Zuidoost bezocht. Want veel vrouwen mijden het openbaar vervoer, omdat zij zich onveilig voelen. Daar ter plekke werd de afspraak gemaakt om het project Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank (AMTS) te richten op vrouwen en meisjes. Voor AMTS geldt het uitgangspunt: kijk naar de stations en hun omgeving vanuit de blik van de vrouw.

Participatie initiatieffase

Vanuit AMTS zijn diverse vrouwen bevraagd of zij kunnen, durven en willen gebruik maken van metro en trein. De informatie die tijdens het participatietraject bij vrouwen en meisjes is opgehaald bevestigen het beeld van sociale onveiligheid. Van de 13 onderzochte metro/treinstations ervaren zij vooral de stations Holendrecht, Strandvliet, Reigersbos, Van der Madeweg, Kraaiennest en Gein als onveilig.
Tijdens de participatie is ook aan de vrouwen en meisjes gevraagd hoe we voor hen het veiligheidsgevoel kunnen verbeteren, zodat de stationsomgeving voor iedereen een prettiger omgeving wordt. Zij gaven aan door:
Goede verlichting (voldoende en een vloeiende overgang van licht naar donker en vice versa), overzichtelijke inrichting (heldere bewegwijzering, meerdere vluchtroutes), schone en onderhouden omgeving, meer levendigheid en toezicht (ogen op straat), goede voorzieningen op en nabij stations, in het reisdomein bankjes (werkende) liften en reisinformatie, aantrekkelijke omgeving (groen), comfortabele plekken om te wachten met beschutting tegen kou en wind. Voor het vervolg is het van belang dat vrouwen worden betrokken bij het ontwerpen van de onderdoorgangen en de openbare ruimte. Tijdens de recente vrouwelijk schouw rond station Bijlmer ArenA gaf wethouder Van der Horst aan dat wat haar betreft dit de nieuwe manier van werken wordt. (bron Volkskrant, 21 oktober 2025).

Projectscope AMTS

De projectscope voor de ontwerpfase richt zich op de fysieke en functionele verbeteringen van dertien metro en trein stations aan de Gein- en Gaasperplaslijn en hun omgevingsdomein gelegen in 19 onderdoorgangen, met als doel een sociaal veilige, toegankelijke en uitnodigende openbaar vervoer omgeving te creëren.

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

Binnen de opgave vallen:

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

Nota Van Uitgangspunten

Via een ontwerpverkenning zijn uitgangspunten voor een generieke aanpak van de stationsomgevingen opgesteld. Het gaat om: adaptieve verlichting, de wanden van de onderdoorgang opwaarderen, wayfinding, overzichtelijke en beheerbare inrichting van de directe openbare ruimte rond station ingangen.

Per station zijn verbeterpunten in de Nota van Uitgangspunten benoemd. Veel stationsomgevingen kampen met dezelfde problematiek. Daarom is er een generieke aanpak opgesteld, met daarin een aantal hoofdpunten waarop alle 13 stationsomgevingen worden verbeterd. Dit betreft;

1. de inpassing van adaptieve verlichting,
2. een wayfinding strategie,
3. een uniforme materialisatie en verhogen van sociaal toezicht.

Aanvullende maatregelen zijn;

4. het plaatsen van nieuwe poortjes en liften daar waar de reizigersgroei het noodzaakt.
   Poortjes: Holendrecht, Bullewijk, Overamstel, Strandvliet, Spaklerweg, Gaasperplas, Van der Madeweg, Gein en Reigersbos.
   Extra lift (buiten liftenprogramma GVB): Strandvliet en Bullewijk
5. een goede inbedding binnen beheer.

Tenslotte spelen er bij een aantal stations specifieke opgaven, zoals;

1. no-regret maatregelen bij station Overamstel
2. fietsparkeren oostzijde station Spaklerweg
3. wegwerken onveilige restpunten verbouwing bij station Van der Madeweg
4. meer sociaal toezicht bij station Bullewijk en Holendrecht
5. meer transparantie in de plint van station Kraaiennest
6. speciale aandacht voor de unheimische situatie bij de noordelijke opgang van station Strandvliet

Verlichting

De lichtopgave wordt sowieso een specifieke ontwerpopgave in relatie tot de wanden. De onderdoorgangen zullen verlicht moeten worden door de vlakken (plafond, vloer, wanden) indirect aan te lichten. Verlichting meer van de zijkant i.p.v. van boven waardoor ruimtes groter worden. Bovendien gelijkmatiger verlichting (minder abrupte overgangen tussen lichtniveau 's) en rekening houdend met dieren.

Uniforme materialisatie

De uniforme ontwerpprincipes voor alle stationsomgevingen gaan we eerst ontwikkelen voordat er per station de ontwerpen worden opgesteld. Daarna zal de uitvoering gefaseerd worden opgepakt waarbij de stations op de Geinlijn de hoogste prioriteit hebben gezien de staat van de stations en de grote reizigersgroei. De urgentste stations zijn Bullewijk, Overamstel, Holendrecht en Strandvliet.

Vervolg participatie in ontwerpfase

Voor het vervolg van het project is een participatieplan opgesteld met het accent op participatie door vrouwen, meisjes en mensen met een beperking. Daarnaast betrekken we diverse stakeholders.
De participatiedoelen zijn bewustwording en belangen in beeld brengen. De mate van invloed is adviserend en consulterend. We richten ons op de gebruikers van de 13 metro/treinstations.

Adviesvraag

De stadsdeelcommissie en het stadsdeelbestuur worden gevraagd te adviseren over de Concept Nota van Uitgangspunten voor de Aanpak Metro & Treinstations Zuidoostflank. Om specifiek te zijn vragen wij aan stadsdeelcommissie en -bestuur;

- Of zij de omschreven staat van en problematiek rondom de stations Overamstel, Spaklerweg, Van der Madeweg, herkennen;
- Of zij de voorgestelde generieke maatregelen ter verbetering van de stations als prioriteit herkennen;
- Of zij zich herkennen in de aanvullende maatregelen ter verbetering van specifieke stations;
  Voor Oost betreft dit:
  - Station Spaklerweg: Dit station is al voor een groot deel opgeknapt. Met name de openbare ruimte aan de oostkant heeft nog extra aandacht nodig. Hier is er onvoldoende fietsparkeercapaciteit beschikbaar, waardoor er een chaotische situatie ontstaat. Het voorstel is dit op een passende manier in de openbare ruimte op te lossen;
  - Station Overamstel: Eerder zijn er ontwerpen en ramingen opgesteld voor het grootschalige renovatie van dit station en omgeving. Die zijn twee jaar geleden ter zijde gelegd gezien de hoogte van de investering. Na de inventarisatie van AMTS blijkt dat het volledig opknappen van dit station op financieel gebied niet binnen deze aanpak past. Tevens staan er aanpassingen in de directe openbare ruimte gepland vanuit de aangrenzende gebiedsontwikkeling. Daarom is het voorstel in te zetten op no-regret maatregelen die aansluiten op aankomende ontwikkelingen. We zetten in op de herinrichting van omgevingsdomein met het generieke maatregelenpakket, en herstellen de trappen die de talud opgaan. Op het station worden windschermen, abri's geplaatst en extra poortjes.
- Of zij ons willen adviseren over het Concept participatieplan NVU AMTS.

Conceptadvies DB

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

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

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

We stellen de volgende toevoegingen voor:

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

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

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

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

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

Advies Participatieplan
[...]

Advies stadsdeelcommissie *Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB*
o Motie 419.25 van de leden Talbi (GroenLinks), Willemsen (Méérbelangen), Van Dongen (SP), Van Boven (PvdA) en de Zwart (D66) "Aanpak Metro- en Treinstations Zuidoostflank" wordt in stemming gebracht

en unaniem aangenomen.

Verder geen aanvullingen op het DB advies.

Finaal advies DB

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

Advies concept NvU AMTS

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

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

We stellen de volgende toevoegingen voor:

Overamstel

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

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

Spaklerweg

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

Van der Madeweg

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

Station Amstel

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

Uitvoering Motie 419 "Aanpak Metro- en Treinstations Zuidoostflank

In uitvoering van motie 419 roept het Dagelijks Bestuur het college op om te onderzoeken hoe en wanneer

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

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