Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Concept actualisatie 2025 programma “Mobiliteitsplan Zuidoostflank”
Portefeuille:	Verkeer, Vervoer en Logistiek
Directie:	Verkeer & Openbare Ruimte
Datum behandeling staf WH	28 oktober 2025
Datum adviesaanvraag:	4 november 2025
Deadline ontvangst advies:	6 januari 2026
Advies mailen naar:	k.veenker@amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:	1. Concept Actualisatie Mobiliteitsplan Zuidoostflank 2025 2. Participatieplan Actualisatie Mobiliteitsplan Zuidoostflank 2025
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	Ja, in Staf Zeeger Ernsting van 22 september 2025

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Oost
Procesbegeleider:	Romana Lenarduzzi
Datum weekstart/staf:	11 november 2025
Datum stadsdeelcommissie:	9 december 2025
Datum dagelijks bestuur:	18 december 2025
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

Voor u ligt de actualisatie van het programma “Mobiliteitsplan Zuidoostflank” (ofwel MPZOF). De Zuidoostflank beslaat het stadsdeel Zuidoost, Duivendrecht-west (gemeente Ouder-Amstel) en de Omval (stadsdeel Oost). Sinds de vaststelling van het originele MPZOF in 2021 zijn er nieuwe ontwikkelingen en inzichten ontstaan, waardoor het tijd is voor een actualisatie. Deze is in concept gereed en wordt ter advisering aan stadsdeel Oost voorgelegd om de gebiedsgerichte kennis te borgen, waarna het bij het college wordt voorgelegd ter vaststelling. Wij vragen u om advies op de inhoudelijke aanpassing van de maatregelen.

Achtergrond: Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank (2021)
Binnen de Zuidoostflank komen er tot 2040 circa 52.000 woningen en 1 miljoen m2 kantoorruimte bij. Daarmee behoort deze ontwikkeling tot een van de grootste 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).

Het originele MPZOF is in 2021 vastgesteld ter ondersteuning van deze groei en werkt aan het op orde en in balans houden van de bereikbaarheid van de Zuidoostflank. In dit plan staan de 92 maatregelen en de investeringen die tot en met 2040 nodig zijn om dat doel te realiseren centraal. Hierbij ligt de focus op 4 pijlers; Fiets, Openbaar Vervoer, Auto en Gedrag.

Aanleiding: De actualisatie van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank (2025)
Sinds 2021 zijn er nieuwe inzichten en ontwikkelingen ontstaan. Denk hierbij aan;

- een nieuwe koers, met een focus op de balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en (sociale) veiligheid;
- nieuwe afwegingskaders, zoals Amsterdam Maakt Ruimte (2023) en het Masterplan Zuidoost (2021);
- nieuwe prognoses, zoals uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) en de laatste woningbouwcijfers;
- en nieuwe sturingsmiddelen, zoals de Rijksbijdrage.

Naar aanleiding van deze ontwikkelingen is het maatregelenpakket uit 2021 geactualiseerd. Uitgangspunt blijft het oorspronkelijke maatregelenpakket, maar dan vanuit een integrale aanpak. In de volgende paragrafen lichten wij de aanpassingen stuk voor stuk toe.

Deze actualisatie is tegelijkertijd ook een voortgangsrapportage over de afgelopen 4 jaar. Het laat zien welke maatregelen afgerond zijn, momenteel in uitvoering zijn, gepland staan op de langere termijn, nieuwe zijn toegevoegd of geschrapt zijn. Over dit onderdeel hoeft u geen advies te geven. U kunt het rustig nalezen in de bijlage ‘Concept Actualisatie Mobiliteitsplan 2025’.

De koersverbreding en de aanscherping van doelen
In het originele MPZOF 2021 werd en wordt uitgegaan van 3 stedelijke ambities;

1. Duurzame mobiliteit: stimuleren van duurzame manieren van verplaatsen en zo bijdragen aan stedelijke klimaatambities;
2. Stedelijke verbinding: zorgen voor goede verbindingen met de rest van de stad en de regio;
3. Gezonde mobiliteit wordt gestimuleerd: bevorderen van gezonde en actieve manieren van verplaatsen.

Daar wordt in de actualisatie nog een vierde aan toegevoegd;

4. Veiligheid en inclusiviteit: verbeteren van verkeersveiligheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid voor iedereen.

Dit volgt uit de ambitie om te ontwerpen vanuit het perspectief van de meest kwetsbaren: kinderen, ouderen, vrouwen en mensen met een handicap. 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 alle projecten.

Het opstellen van resultaten
Bovenstaande ambities vragen om een samenhangend pakket aan maatregelen. In de actualisatie is de volgorde van aanpak gebaseerd op het STOMP-principe; eerst kijken naar de voetganger (Stappen), dan de fiets (trappen), het openbaar vervoer (Ov), slimme mobiliteit (Mobility as a service), en pas op het laatst naar de (Privé-)auto. Hierbij wordt de voetganger niet los benoemd, maar integraal opgepakt binnen de opgestelde maatregelen. Binnen de actualisatie worden de maatregelen onderverdeeld in 4 thema’s;

- Fiets (F);

- Openbaar vervoer (O);
- Gedragsverandering en Slimme Mobiliteit (G);
- Andere maatregelen (A).

De maatregelen zijn gekoppeld aan deze thema's. Met de toekenning van een Rijksbijdrage aan specifieke maatregelen, is urgentie ontstaan voor het realiseren van 4 concrete resultaten, ook wel projectpijlers genoemd;

- Station Amsterdam Bijlmer ArenA als centraal knooppunt dat Zuidoost verbindt met heel Nederland;
- Opgeknapte metro- en treinstations die Zuidoost 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.

Het maatregelen pakket is geactualiseerd om deze deelresultaten te behalen en toe te werken naar een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem voor alle huidige en toekomstige gebruikers.

Vervallen maatregelen uit het oude pakket

Alvorens de maatregelen te actualiseren is bekeken of ze al lopen, eerst nog verder uitgewerkt moeten worden, afgerond of geschrapt zijn. De afgeronde maatregelen en hun uitkomsten zijn terug te vinden in de concept actualisatie. Hieronder staan de geschrapte maatregelen en de hierbij behorende onderbouwing opgesomd.

F4 Fietsverbinding Geerdinkhofpad S113

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.

F5 Afsluiten tunnel Overzichtsweg & realiseren fietsstraat

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 Fietsoversteek Treublaan (fietsbrug)

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.

Inhoudelijke aanpassingen in het nieuwe maatregelenpakket

Het oude maatregelenpakket is tegen het licht gehouden in het kader van handzaamheid en inhoud. In veel gevallen zijn maatregelen samengevoegd om integraliteit te borgen en het maatregelenpakket behapbaar te maken. Dit heeft geleid tot een opnieuw ingedeeld pakket van 22 maatregelen. Waar nodig zijn deze maatregelen aangepast naar huidige inzichten. Hieronder volgen de inhoudelijke aanpassingen aan de maatregelen en de overkoepelende projectpijlers die reeds zijn opgestart.

F1a Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank: het verkennen ven de meest belangrijke lange fietsroutes (projectpijler)

Maatregel F1a is het resultaat van het bundelen van voormalig maatregelen F8 t/m F10, F13 t/m F19 en F21. Binnen F1a is besloten om in plaats van losse infrastructurele projecten, juist integrale stedelijke en regionale fietsverbindingen op te nemen. Voor deze routes zijn knelpunten als logisch verloop, ontbrekende schakels en lastige kruispunten in kaart gebracht. De inhoud van deze routes is belegd bij het project ‘Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank’ van Directie Verkeer & Openbare Ruimte. Dit project legt de keuzes voor de routes en de uitwerking hiervan vast middels een eigen participatie- advies- en besluitvormingstraject. Naar verwachting vindt dit midden 2026 plaats.

F1b Optimaliseren Fietsnetwerk Zuidoostflank: Onderzoek naar de sociale veiligheid van voet-, fiets- en OV-onderdoorgangen (projectpijler)

Maatregel F1b is een nieuw opgestelde maatregel binnen het MPZOF, gebaseerd op voormalig maatregel F20. De gemeente Amsterdam is zich bewust geworden van het ontbreken van het vrouwelijk perspectief in de openbare ruimte. Dit uit zich onder andere in een onprettige ervaringen in de onderdoorgangen. Deze worden als sociaal onveilig beschouwd, overdag en zeker in de avonduren. Het MPZOF wil voorkomen dat lopen, fietsen en gebruik van het openbaar vervoer om deze reden gemeden worden. Daarom is in 2025, naar aanleiding van het belevingsonderzoek onderdoorgangen, een menukaart opgesteld met ontwerpprincipes voor Zuidoost. In de nabije toekomst wordt een pilot bij 3 onderdoorgangen aan het Bullewijkpad gestart om verschillende verlichtingsprincipes op en rond onderdoorgangen te testen. Deze pilot valt ook binnen het project 'Optimalisatie Fietsnetwerk Zuidoostflank'.

O1 Integrale opgave Station Amsterdam Bijlmer Arena (projectpijler)

In de integrale opgave Station Bijlmer Arena zijn de voormalige maatregelen O8, O9 & O10 samengevoegd. 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). En bestaat uit 3 onderdelen;

- OV1A Uitbreiding regionaal busstation
- 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

De inhoud van het project SABA is belegd bij directie Verkeer & Openbare Ruimte. Dit project legt de keuzes voor de verbetering van station Bijlmer Arena vast middels een eigen participatie-, advies- en besluitvormingstraject.

O2 Aanpak Metro & Treinstations (projectpijler)

Het analyseren en verbeteren van de Metro- & Treinstations (AMTS) van de Zuidoostflank is samengevoegd binnen de nieuwe maatregel O2 'Aanpak metro- en treinstations'. De voormalige maatregelen OV 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18 en 19 en de fietsmaatregelen F22 en F23 uit 2021 zijn onderdeel geworden van AMTS. Tevens heeft een scopeverbreding plaatsgevonden naar alle stations, door het toevoegen van stations Reigersbos, Gein, Venserpolder, Ganzenhoef en Kraaiennest. Duivendrecht en Bijlmer Arena worden in een eigen maatregel opgepakt. Analyse van de stationsomgeving binnen AMTS betreft nu het omgevingsdomein inclusief de poortjes, roltrappen en liften.

De inhoud van AMTS is belegd bij Verkeer & Openbare Ruimte in het project 'Aanpak Metro & Treinstations ZUidoostflank'. Dit project legt de keuzes voor de verbetering van de stations vast middels een eigen participatie-, advies- en besluitvormingstraject. Naar verwachting vindt het voorkeursbesluit begin 2026 plaats.

'Automaatregelen' wordt 'Andere maatregelen'

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

A0 Onderzoek naar de autoverkeersstructuur Zuidoostflank (Nieuw)

Voormalig maatregelen A15 t/m A24 zijn onderdeel geworden van de nieuwe maatregel A0. Met deze maatregel wordt onderzoek 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 (projectpijler)

Het plan voor de s111 (Voormalig maatregelen A15 t/m A24) wordt in maatregel A1 opgesteld. Er wordt hierin gewerkt naar een naar een integrale visie, waar de focus eerst op de uitvoering van op zichzelf staande infrastructurele maatregelen lag. 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.

De inhoud van A1 is belegd bij Verkeer & Openbare Ruimte in het project ‘S111’. Dit project legt de keuzes voor de verbetering van de s111 vast middels een eigen participatie-, advies- en besluitvormingstraject.

A2 Park & Go – buurt- & wijkhubs

De Park & Go maatregel is een samenvoeging van maatregelen A8 t/m 14. Waar de focus eerst op de overstap op specifieke modaliteiten lag, wordt er nu onderzocht en gaan we experimenteren waar reizigers makkelijk kunnen overstappen van de auto op het openbaar vervoer of andere duurzame vervoersmiddelen die kansrijk zijn 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. In de projecten Amstel III en de K-buurt start een onderzoek naar de realisatie van twee wijkhubs. Samen met de gebiedsprojecten wordt geïnventariseerd wat nodig is om deze projecten te realiseren.

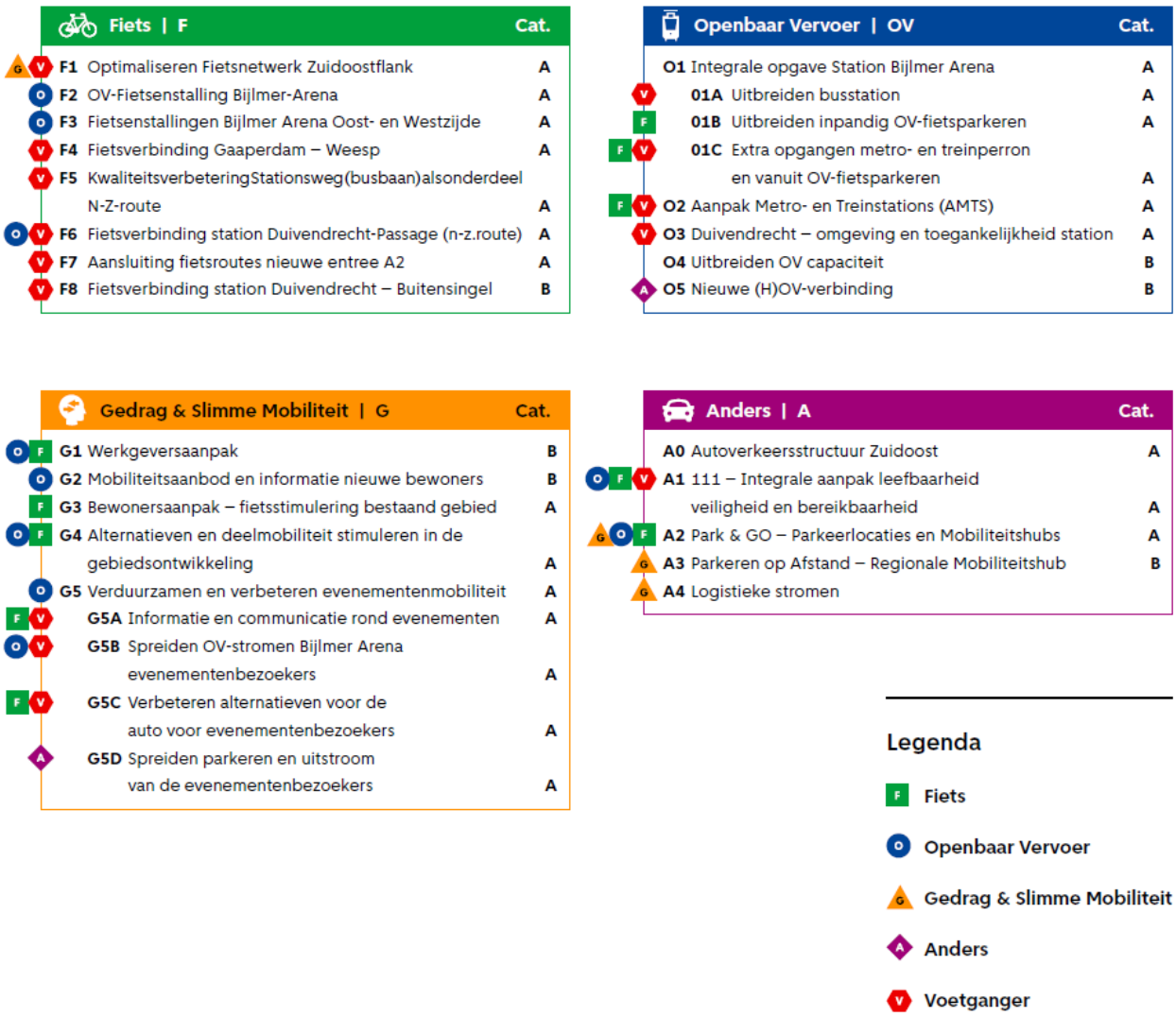
A3 Parkeren op afstand – regionale mobiliteitshubs

De afgelopen jaren is onderzocht of een aantal specifieke locaties voor wijkhubs en regionale mobiliteitshubs relevant zijn, het betrof 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)

Ook wordt aanbevolen om het huidige gebruik van de P+R onder de Johan Cruijff ArenA te onderzoeken, te kijken hoe de capaciteit hier 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.

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).



Afb 1: Totaaloverzicht integrale maatregelen Actualisatie MPZOF 2025

Aandacht voor de bestaande buurten en bewoners

Het originele Mobiliteitsplan Zuidoostflank is ontstaan ter ondersteuning van de noodzakelijke gebiedsontwikkeling. De nieuwe bewoners zullen de drukte op het huidige mobiliteitssysteem laten toenemen en daar moet ons verkeersnetwerk en vervoersmogelijkheden op worden aangepast. Ook de toekenning van de Rijksbijdrage is gekoppeld aan het mogelijk maken van grootschalige woningbouwopgaven. Door deze gang van zaken is er een nadruk op de westkant van de Zuidoostflank ontstaan, omdat hier de meeste woningen gebouwd worden. En dat terwijl de huidige buurten ook aandacht verdienen. Ook hier zijn bijvoorbeeld stations nog niet op orde en is het fietsnetwerk niet compleet. Dit vangen we op door de opnieuw geformuleerde maatregelen F1 Optimaliseren fietsnetwerk en O2 Aanpak Metro & Treinstations. Door het samenvoegen van originele maatregelen heeft er een scopeverbreding kunnen plaatsvinden. Bij fiets ligt de focus nu op lange routes, en niet meer op specifiek geformuleerde inframaatregelen. In de aanpak metro- en treinstations kunnen nu alle metrostations onderdeel uitmaken van de opgave. Dit maakt het mogelijk om ook in de bestaande buurten te investeren. Zo versterken we de verbinding en uitwisseling tussen nieuwe & oude buurten, en bewoners. Echter vraagt dit blijvende aandacht.

Strategie op communicatie en participatie
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 (V&OR, G&O, Stadsdeel Oost, Stadsdeel Zuidoost)

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

Volgens de participatieverordening is er voor het MPZOF een participatieparagraaf opgesteld (bijlage 2). 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. Op basis van een krachtenveldanalyse en de communicatiestrategie zal een participatieplan voor het programma worden opgesteld. Daarnaast zullen de verschillende projectpijlers van MPZOF hun eigen participatieplan voor de uitvoering van de maatregelen opstellen en tot uitvoer brengen.

Aanpassing 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.

Adviesvraag
De stadsdeelcommissie en het stadsdeelbestuur worden gevraagd te adviseren over de Actualisatie van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank. Om specifiek te zijn vragen wij aan stadsdeelcommissie en -bestuur;

- Of zij zich herkennen in de koersverbreding van het Mobiliteitsplan;
- Of zij zich herkennen in de inhoudelijke aanpassing van de maatregelen;
- Advies over het participatieplan en monitoring.

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

Het DB erkent het belang van het mobiliteitsplan en de genoemde koers en maatregelen. Het DB geeft de onderstaande punten mee:

Koersverbreding
Het DB is blij met de koersverbreding, met de toevoeging van nieuw beleid en thema's. We vinden het positief dat met het mobiliteitsplan aan duurzame mobiliteit wordt gewerkt vanuit het perspectief van veiligheid, inclusiviteit en gezondheid. Zo houden we de gebieden nu en in de toekomst niet alleen bereikbaar, maar ook leefbaar en veilig voor iedereen.

We vragen speciale aandacht voor het vrouwelijk perspectief. We lezen dat met name bij de aanpak AMTS 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 juichen dit zeer toe en willen onder de aandacht brengen dat voor Oost onlangs een lijst van sociaal onveilige locaties en routes is opgesteld. We verzoeken om deze naast de geïnventariseerde fietsroutes en onderdoorgangen te leggen van het MPZOF en de

samenwerking te zoeken. Twee voorbeelden zijn de fietsroutes langs de Weespertrekvaart/Gooiseweg en de Spaklerweg/Holterbergweg (S111). Deze staan in het MPZOF en staan ook op de lijst van sociaal onveilige routes.

Inhoudelijke aanpassingen van de maatregelen

Verwerpen maatregel F25: Afsluiten tunnel Overzichtsweg en realiseren fietsstraat

De maatregel is geschrapt omdat er nu twee tunnels in gebruik zijn, waarbij de modaliteiten gescheiden zijn: fiets en auto via de tunnel Overzichtsweg, voetganger via de tunnel Weespertrekvaart. Als gevolg zou het knelpunt zijn opgelost. Het is voor het DB onduidelijk welke onderdoorgang Weespertrekvaart wordt bedoeld. En of bij beide onderdoorgangen ook is gekeken naar sociale veiligheid. Het DB vraagt zich af of er geen aanvullende maatregelen nodig zijn voor deze onderdoorgangen en ziet hier graag aandacht voor, voordat de maatregel F25 definitief wordt geschrapt.

Verwerpen maatregel F6 Fietsoversteek Treublaan (fietsbrug)

Het DB ziet ook dat een fietsbrug over de Treublaan onrealistisch is, omdat deze moeilijk inpasbaar en duur is. Daarnaast is er met de aanpassing van het kruispunt Treublaan-Weeperzijde meer ruimte gekomen voor fietsers en kunnen fietsers makkelijker de Treublaan oversteken. Het DB vraagt zich af of deze aanpassing (voorlopig) voldoende is voor het groeiende aantal fietsers gezien de verkeersfilter op de Berlagebrug nog onzeker is en er niet op korte termijn is. Het DB ziet hier graag een onderbouwing voor, voordat de maatregel F6 definitief wordt geschrapt.

Maatregel F1 optimaliseren fietsnetwerk Zuidoostflank:

- F1a verkennen meest belangrijke fietsroutes
  Goed dat er integraal wordt gekeken naar logisch verloop, ontbrekende schakels en lastige kruispunten door de lens van sociale veiligheid.
  Langere fietsroutes waarvoor financiering is toegekend door het Rijk: (1) langs de S111 en (2) naar Ijburg (door Diemerpolder, knooppunt Diemen naar Fortdiemerdamweg). Wanneer meer bekend is horen wij graag welke maatregelen hier gaan worden genomen.
- F1b: onderzoek naar sociale veiligheid van fiets- en OV-onderdoorgangen
  Er zijn ontwerpprincipes opgesteld en er wordt een pilot opgestart voor drie onderdoorgangen aan het Bullewijkpad. Het DB is benieuwd naar de opgestelde ontwerpprincipes, en ziet de resultaten van de pilot graag tegemoet. Indien de pilot gevolg krijt dragen we graag locaties uit Oost aan.

We geven graag nogmaals aan dat voor Oost onlangs een lijst van sociaal onveilige locaties en routes is opgesteld. En we verzoeken om deze naast de geïnventariseerde fietsroutes en onderdoorgangen te leggen van het MPZOF en de samenwerking te zoeken voor de aanpak hiervan.

Maatregel F7: aansluiting fietsroutes nieuwe entree A2

De Joan Muyskenweg wordt aangesloten op het begin van de A2. Hierdoor ontstaat er ruimte op de Joan Muyskenweg voor woningen. We geven graag mee dat aan de kop van de Joan Muyskenweg mogelijk een herinrichting van het huidige parkeerterrein van de woonbootbewoners komt i.v.m. invoeren betaald parkeren. We vragen ons af of deze plannen invloed op elkaar hebben. Het verzoek is om de plannen op elkaar af te stemmen.

Maatregel O2 Aanpak Metro & Treinstations

Voor input op de maatregelen O2 voor het opknappen van metro- en treinstations verwijzen we naar het advies AMTS. Waarbij wij extra aandacht vragen voor metrostation Overamstel.

Maatregel A0 Onderzoek naar de autoverkeersstructuur ZOF

Als onderdeel van deze maatregel is het de ambitie om zoveel mogelijke 30km wegen te realiseren.
Het DB is benieuwd of het invoeren van 30 km/u ook mogelijk is op het zuidelijk deel van de Spaklerweg en op de Joan Muyskensweg. We verzoeken dit mee te nemen in het onderzoek naar de autoverkeersstructuur. Indien 30 km/u niet mogelijk of nodig is zien wij dit graag goed onderbouwd, waarbij ook duidelijk het toekomstig perspectief van deze wegen is meegenomen.

Maatregel A1: s111 – integrale aanpak leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid

Het DB ondersteunt de integrale aanpak van de S111 en vraagt ook hier aandacht voor de sociale veiligheid.

Maatregel A2: Park & GO – Parkeerlocaties en Mobiliteitshubs

Het DB ondersteunt de inzet van Park & GO voor de mobiliteitstransitie en leefbare buurten. Deze maatregel gaat o.a. om locaties waar reizigers makkelijk kunnen overstappen van de auto op het openbaar vervoer of andere duurzame vervoersmiddelen.

Op de maatregelenkaart wordt een Park & GO voorgesteld ten noorden van de A10 afslag 11/S111 (Weespertrekvaart Zuid in Ouder-Amstel). Een hub op deze plek vindt het DB niet wenselijk. Dit is geen goede plek voor een overstap op het OV. Het is namelijk niet voldoende dicht bij een metrostation. Een wijk of buurthub lijkt hier meer voor de hand liggend, om de buurt autoluwer te kunnen maken. Daarnaast heeft een hub met de functie om over te stappen op het OV een verkeersaantrekkende werking vanuit de regio. Deze type hubs willen weer aan de rand van de stad en in de regio.

Het DB verzoekt om nadere invulling te geven aan deze maatregel rekening houdend met bovenstaande.

Participatieplan en monitoring

Het DB begrijpt de participatieparagraaf en is het eens met de aanpassing van de monitoring. Het verzoek daarbij is om bij de jaarlijkse rapportage het DB via de portefeuillehouder te informeren. Als het plan integraal wordt herzien verwacht het DB middels een adviesaanvraag betrokken te worden.

Advies stadsdeelcommissie

Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

De stadsdeelcommissie heeft besloten niet aanvullend of anders te adviseren aan het dagelijks bestuur.

Finaal advies DB

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

N.v.t.

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. >

…