Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur stadsdeel Zuidoost

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Concept Nota van Uitgangspunten van het project "Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief"
Portefeuille:	Verkeer & Vervoer
Directie:	Verkeer & Openbare Ruimte
Datum behandeling staf WH	3 november 2025
Datum adviesaanvraag:	…
Deadline ontvangst advies:	…
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". 2. Bijlagen 1 t/m 4 concept Nota van Uitgangspunten "Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank, vanuit vrouwelijk perspectief". 3. Concept Participatieplan NVU AMTS, d.d. 30 September 2025.
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Zuidoost
Procesbegeleider:	V.Sinester/ J.Pieternella
Datum weekstart/staf:	17 november 2025
Datum stadsdeelcommissie:	25 november / 9 december 2025
Datum dagelijks bestuur:	16 december 2025
Registratienr. (optioneel):	…

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 de stations (omgeving) aan de Gein en Gaasperplaslijn 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 Zuidoost en Oost 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 evenementen of de OBA). En dat in een gebied dat afhankelijker is en meer gebruik maakt van het openbaar vervoer dan de rest van Amsterdam. Die afhankelijkheid komt o.a. door de grote afstand tot de centrale stad, minder fietsbereidheid en vervoersarmoede.

Mede vanwege de gebiedsontwikkeling ligt er een opgave om het mobiliteitsnetwerk zo in te richten dat het de reizigersgroei aan kan. Daarbij is het zeer belangrijk dat het 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. 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. 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 samen met Portefeuillehouder Tanja Jadnanansing 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. Zo zegt men over Holendrecht "Vrijwel alles is onprettig. Het is erg kil en onveilig." en Strandvliet "Het is niet overzichtelijk, geen controle, vaak wordt er achter je aan gelopen."
Tijdens de participatie is ook aan de vrouwen en meisjes gevraagd hoe we voor hen het veiligheidsgevoel kunnen verbeteren zodat het 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 Gaasperplas lijn 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. Wat bleek is dat 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

Ad 4 Meer sociaal toezicht bij station Bullewijk en Holendrecht
De noordelijke ingangen van beide stations hebben geen directe ogen op straat. De sociale veiligheid zou hier versterkt kunnen worden door het plaatsen van kiosken en/of paviljoens. In het kader van het project "Spoor als Ruggengraat" (SPOOR) vindt een pilotproject plaats voor de realisatie van in 1e instantie een kiosk bij station Bullewijk. De kiosk dient als ontmoetingsplek en uitgiftepunt voor 'on-the-go' producten, met een focus op sociale veiligheid en sociale cohesie. Tegelijkertijd vindt er ook planvorming plaats voor de inpassing van een paviljoen in het spoorpark bij station Holendrecht. Deze twee projecten maken deel uit van de bredere aanpak vanuit project SPOOR, dat gericht is op het verbeteren van sociale veiligheid, verbinding, levendigheid en de kwaliteit van de openbare ruimte in de spoorzone tussen station Holendrecht en Duivendrecht. Het DB van stadsdeel Zuidoost heeft in 2021 ingestemd met het voorstel om deze SPOOR visie te implementeren bij de verdere planvorming.

<u>Verlichting</u>
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.

<u>Uniforme materialisatie</u>
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 Strandvliet, Bullewijk, Holendrecht (inclusief treinstation), Reigersbos, Gein, Venserpolder, Verrijn Stuartweg, Ganzenhoef, Kraaiennest en Gaasperplas 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 Zuidoost betreft dit:
    - Station Kraaiennest : Het station is in 2009 ingrijpend verbouwd. Een decoratief hekwerk is de overgang van het stationsdomein naar het omgevingsdomein. Dit hekwerk met veel gaatjes is niet transparant genoeg en zorgt voor een sociaal onveilig gevoel. Gedacht wordt om met licht meer transparantie in de beplating van het hekwerk te krijgen. Dit vergt nadere studie.
    - Station Strandvliet : De noordelijke ingang is een zeer onprettige plek. Dit komt o.a. doordat de onderdoorgang aan een kant op niemandsland uitkomt. Er is geen reuring en doorloop mogelijk. Het voorstel is op nader te bestuderen wat de beste oplossing voor deze onderdoorgang is, zodat het een sociaal veilige toegang wordt.
- 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

Het dagelijks bestuur complimenteert de opstellers van de Nota van uitgangspunten AMTS voor het gedegen onderzoek en de analyse van de betrokken metro- en treinstations, waarmee de problematiek op stations niveau goed inzichtelijk is gemaakt. Het geschetste beeld van de stations is voor het DB herkenbaar , maar geeft ook nieuwe inzichten hoe sommige stations en de omgeving, vooral door vrouwen worden beleefd. Het DB waardeert de intensieve participatie van doelgroepen voor wie het gebruik van de stations en de metro vanwege de huidige situatie van de stations wordt belemmerd.

Een goede analyse helpt om maatregelen te nemen die aansluiten bij de 4 hoofddoelen van AMTS(Concept Nota van Uitgangspunten Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank vanuit vrouwelijk perspectief , Onderdeel van: Mobiliteitsplan Zuidoostflank *30 september 2025*)

1. De metro en trein stations aan de Zuidoostflank moeten aantrekkelijker worden door verbeteringen in capaciteit, toegankelijkheid en sociale veiligheid. (Nieuwe en huidige bewoners/gebruikers kunnen, durven en willen gebruik maken van de metro en trein aan de Zuidoostflank)
2. De barrièrewerking van het spoor (de onderdoorgangen) moet worden verminderd door betere verbindingen tussen beide zijden van het spoor.
3. De stationsomgeving moet uitnodigend en sociaal veilig zijn. Met speciale aandacht voor vrouwen. door hen te betrekken bij de herinrichting van stations en omgeving.
4. Ondersteunen van de modal shift door meer ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer, en minder de nadruk op auto gebruik

Uitgangspunten en maatregelen

Het DB kan zich vinden in

- De afwegingen(matrix) die zijn gemaakt voor prioritering van de aanpak van de stations ,resulterend in de top 5 urgentste stations van de Geintak: 1. Bullewijk, 2. Overamstel, 3. Holendrecht, 4. Strandvliet en 5. Spaklerweg en op 6. station Reigersbos.
- de generieke ontwerp uitgangspunten die voor alle stations gaan gelden , gericht op sociale veiligheid vindbaarheid en herkenbaarheid; .
- specifieke maatregelen per station;
- maatregelen bedoeld om het OV gebruik te stimuleren ;
- maatregelen ter verfraaiing die zorgen voor het aantrekkelijker maken van de stations

Aandachtspunten en adviezen

Het DB geeft op basis van de voorgelegde stukken nog de volgende aandachtspunten en adviezen mee

Pag.6. Samenvatting

Aanleiding

"Via de aanpak AMTS worden metro- en trein stations verbeterd, met aandacht voor het perspectief van de vrouw "
Advies
Hoewel focus op het perspectief van de vrouw ten aanzien van sociale veiligheid een begrijpelijke is omdat vrouwen het vaakst slachtoffer zijn van onveiligheid , is het wenselijk om de doelgroep inclusiever te formuleren zodat de nadruk op toegankelijkheid en veiligheid voor iedereen, ongeacht leeftijd, geslacht, geaardheid of fysieke gesteldheid of beperkingen geborgd is.

Pag.10 1.2 Onderzoek Scope
"De opgave richt zich op: Dertien metro-en treinstations van de Gein- en Gaasperplaslijn: Overamstel, Spaklerweg, Van der Madeweg, Strandvliet, Bullewijk, Holendrecht (ook het treinstation), Reigersbos, Gein, Venserpolder, Verrijn Stuartweg, Ganzenhoef, Kraaiennest en Gaasperplas;
De aangrenzende openbare ruimte vertaalt naar 3 minuten loopafstand van de stationsingangen;
De onderdoorgangen met een directe relatie tot de toegang tot het station. Dit zijn er negentien in totaal"
Advies
Het DB vindt de project scope van 3 minuten loopafstand vanaf de stationsingangen slecht meetbaar. Tijd is relatief, mensen hebben verschillende tempo van lopen bijvoorbeeld vanwege hun fysieke gesteldheid of omdat ze haast hebben etc. Hiermee wordt ook de indruk gewekt dat de 3 minuten alleen geldt voor de(formele) looproutes en niet voor de verdere omgeving van het station. Is gemeten of ook de aansluitende onderdoorgangen binnen deze 3 minuten loopafstand vallen?
Een smarter geformuleerde indicator helpt duidelijkheid te scheppen in de projectgrenzen en verantwoordelijkheden . Afstand is absoluut en meetbaar. De VRA hanteert bij de plaatsing van Wayfinding een bepaalde straal rondom het OV punt. Verder is het wenselijk om voor de aansluiting op- en consistentie van de omgeving logische geografische grenzen aan te geven. Dit kan per station verschillen en kan in de uitwerking per station in worden opgenomen .
Het is verder aan te bevelen om aan te geven wie verantwoordelijk is voor de aanpak van de openbare ruimte buiten de scope van de projecten.

Pag 37. Toetsing & Risico's

5.1.1 Toetsing
Beheer
De complexe beheersituatie op en rond de stations is voor het DB een groot zorgpunt.
" Het BAP geeft aan dat de beheer verantwoordelijkheden rondom spoorconstructies nu erg onduidelijk zijn. Zolang er geen goede beheerafspraken zijn kan regelmatig beheer niet gegarandeerd worden"
Advies
Duurzame instandhouding van de openbare ruimte staat of valt bij adequaat beheer. Het is niet acceptabel dat beheerexperts niet in staat zijn om tot goede werkbare afspraken te komen.
Het DB adviseert het projectteam, waar verschillende verantwoordelijke spoorpartners en beheerders deel van uitmaken , om noodzakelijke stappen te zetten om in de aanloop naar de uitvoering van de maatregelen tot duidelijke werkbare beheerafspraken te komen.

Sociaal Toezicht
Uit de analyse van het projectteam AMTS en het advies van het Toetsteam Openbare ruimte blijkt dat sociale veiligheid gebaat is bij sociaal toezicht, bijvoorbeeld in de vorm van kiosken e.d., maar dat het gemeentebeleid geen commerciële functies in de openbare ruimte ondersteunt.
Sociale veiligheid is het meest gebaat bij ogen en oren op straat. Dit is vooral wenselijk bij stations die veraf liggen van bewoning en het slechts scoren op sociale veiligheid

Advies aan het projectteam AMTS is om alternatieven te zoeken die wel binnen de beleidskaders vallen en of voorzieningen die passen in de plint en de omgeving. In ieder geval te bevorderen dat er zoveel mogelijk toezicht is op de stations en omgeving.

5.2.Toprisicos
Als top risico's worden genoemd

Toprisico 1: Korting op budget regio en gemeente
Toprisico 2: Parallelle initiatieven
Goed om een concrete aanpak op te nemen die duidelijk maakt hoe deze knelpunten worden aangepakt.
Toprisico 3:
Versnipperde beheerverantwoordelijkheden
Toprisico 4 – Stijgende kosten:

Per risico zijn maatregelen genoemd om deze op te vangen. Sommige risico's zijn beter te managen dan andere. Dat geldt voor risico 2 en 3.
Advies
Zo kan vanwege de lange aanlooptijd gewerkt worden aan goede beheerafspraken en aan inventarisatie van parallelle initiatieven en of het maken van een raakvlakken analyse.
De lange aanlooptijd maakt het voor de financiële /kosten risico's echter moeilijker om op te anticiperen.
Daarvoor zal gedurende het ontwikkelproces voortdurend vinger aan de pols gehouden moeten worden en of met verschillende varianten van het ontwerp (min en plus) rekening gehouden.
Ook voor het geëngageerd houden van stakeholders is periodieke update van de voortgang wenselijk. Dat kan door tussentijdse evaluatie of meting onder reizigers zodat zij zich ook gehoord voelen.

Pag. 41 6. Vervolgproces

6.1 Planning
In de planning ontbreken tussentijdse metingen, (risico) evaluatie en ontwikkelingen , herijking financiën ,capaciteit en inzet. Ook ontbreekt communicatie met stakeholder en verwachtingenmanagement.

Bijlage Participatieplan
Het DB kan zich vinden in de brede participatie aanpak en verwacht dat daarmee stakeholders een belangrijke stem krijgen in de ontwerpen van de stations.
Mocht er tussentijds aanleiding zijn om de participatie aanpak ingrijpend te wijzigen, dan verwacht het DB hierover te worden geïnformeerd door het projectteam.

Samenvattend
Het DB kan zich in grote lijnen vinden in de uitgangspunten voor aanpak van de betrokken metro en treinstations. De hierboven genoemde aandachtspunten en adviezen zijn bedoeld om te komen tot een optimale set uitgangspunten.

Advies stadsdeelcommissie
Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

< Invulinstructie:
Het volledige advies van de stadsdeelcommissie, dat bestaat uit de met meerderheid van stemmen aangenomen (ongevraagde) adviezen, moties en/of voorstellen. Minderheidsstandpunten ook vermelden als de stadsdeelcommissie dat wil, al zijn deze soms al in het advies opgenomen. Geen bijlagen meesturen, alles moet in dit blokje genoteerd worden. >
…

Finaal advies DB
Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

< Invulinstructie:
Het volledige en definitieve advies van het DB, waarin aangenomen adviezen, moties of en/of voorstellen van de stadsdeelcommissie zijn overgenomen (anders of aanvullend adviseren) en die niet strijdig zijn met stedelijke of budgettaire kaders. Als het DB in dit uiteindelijke advies afwijkt van het advies of voorstel van de stadsdeelcommissie, ligt er een zware motiveringsplicht op het DB. Het DB kan uitsluitend met zeer zwaarwegende redenen afwijken van een

meerderheidsadvies of -voorstel, zoals strijdigheid met stedelijke of budgettaire kaders. >
…

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. >
…