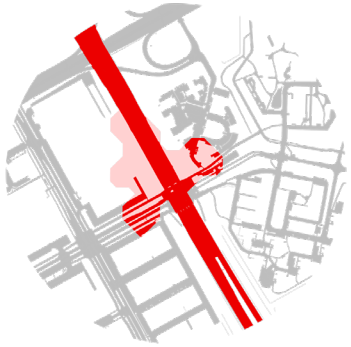
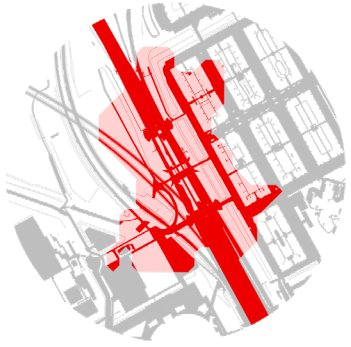
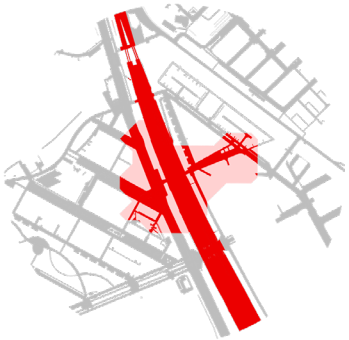
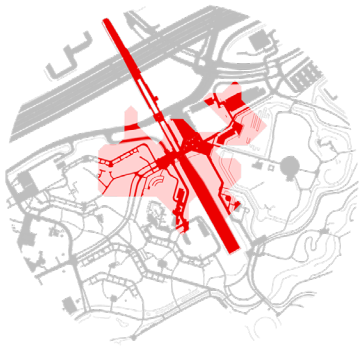



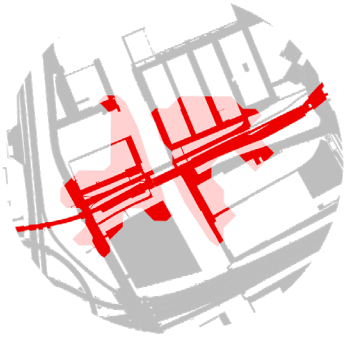


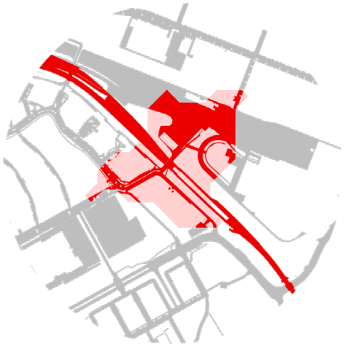

Nota van Uitgangspunten

Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank

vanuit vrouwelijk perspectief







6 januari 2026

Nota van Uitgangspunten

Aanpak Metro & Trein Stations Zuidoostflank

vanuit vrouwelijk perspectief

Onderdeel van:

Mobiliteitsplan Zuidoostflank

6 januari 2026

Colofon

Ambtelijk Opdrachtgever
Anniek de Milliano,
Verkeer & Openbare Ruimte gemeente Amsterdam
namens de stuurgroep Mobiliteitsplan Zuidoostflank

Contactpersonen
Saskia de Haas en Catalien Peerdeman,
Projectmanagementbureau gemeente Amsterdam

Pojectteam
Ellen Kuikman, Maarten Bakker,
Vervoerregio Amsterdam
Hans Smit, Mark Schilthuizen,
Gemeentelijk Vervoer Bedrijf
Addy Jonker, Joep Lax,
Verkeer & Openbare Ruimte gemeente Amsterdam
Simon Sprietsma, Antonia Nieto Diaz, Sara Yousefimashhoor,
Ruimte & Duurzaamheid gemeente Amsterdam
Peter Pestoor, Lycke Hoogeveen,
Ingenieursbureau gemeente Amsterdam
Mias Snip,
Grond & Ontwikkeling gemeente Amsterdam
Mara Jong Kon Chin, Rogier Edens
Projectmanagementbureau gemeente Amsterdam
Terry Mossing Holstein,
Communicatiebureau gemeente Amsterdam

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 5

Samenvatting 6

1. Inleiding 9
1.1 Aanleiding 9
1.2 Onderzoek scope 10
1.3 Samenhang met andere partijen en projecten 11
1.4 Leeswijzer 11

2. Algemene analyse opgave AMTS 12
2.1 De voorgeschiedenis 12
2.2 De toekomst van de Amsterdamse Zuidoostflank 13
2.3 Veiligheid rond metro- & treinstations 16
2.4 Participatie: Gendersensitieve blik 18
2.5 Stationrenovatie Oostlijn 20

3. Ontwerpverkenning 21
3.1 Kwalitatieve conclusies 22
3.2 Matrix & algemene conclusies 27

4. Aanpak AMTS 30
4.1 Lessen algemene analyse 30
4.2 Prioritering & nieuwe projectscope 31
4.3 Uitgangspunten: Generieke ontwerpprincipes 34

5. Toetsing & risico's 37
5.1 Toetsing 37
5.2 Toprisico's 40

6. Vervolgproces 41
6.1 Planning 41
6.2 Organisatie 42
6.3 Participatieplan 44
6.4 Financiën 45
6.5 Monitoring 46

BIJLAGEN

Bijlage 1: Verantwoording 49

Bijlage 2: Analyse per station 50

Bijlage 3: Eigenaren & verantwoordelijkheden 63

Bijlage 4: Begrippenlijst 64

Bijlage 5: Financiën 66

Bijlage: Participatieplan Ontwerpfase AMTS 67

Samenvatting

Aanleiding

De Zuidoostflank groeit razendsnel: er komen 44.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen bij. Dat betekent ook dat er meer mensen van en naar dit gebied zullen reizen. Om deze groei mogelijk te maken is, als onderdeel van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank, de Aanpak Metro- en Trein Stations (AMTS) gestart. De metro- en treinstations zijn vaak het eerste wat mensen van Amsterdam zien, maar deze zijn geen visitekaartje. Via de aanpak AMTS worden metro- en trein stations verbeterd, met aandacht voor het perspectief van de vrouw. Sociale onveiligheid bij stations en onderdoorgangen vormt een barrière voor openbaar vervoer gebruik en buurtverbindingen. Er wordt gestreefd naar stationsomgevingen die mensen kunnen, durven en willen gebruiken, plekken die het metro- en trein gebruik aantrekkelijker maken en bijdragen aan een leefbare stad.

Doelen AMTS

AMTS heeft 4 hoofddoelen:

1. De metro en trein stations aan de Zuidoostflank moeten aantrekkelijker worden door verbeteringen in capaciteit, toegankelijkheid en sociale veiligheid.
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.

Scope

Binnen de opgave van AMTS 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.
- Het omgevingsdomein van de stations.
- De negentien onderdoorgangen met toegang tot de stations.

De scope is beperkt tot de fysieke en functionele verbeteringen van vooral de stationsomgevingen, met als doel een sociaal veilige, toegankelijke en uitnodigende openbaar vervoer omgeving te creëren.

Participatie & analyse

Voorafgaand aan het opstellen van maatregelen en het prioriteren van stations heeft een uitgebreide analyse plaatsgevonden. Door participatiesessies met vrouwen en meisjes zijn de pijnpunten bij de stations en behoeften voor aanpassingen opgehaald. Samen met diverse deskundigen zijn de stationsomgevingen geschouwd en voorstellen voor maatregelen bepaald. Daarnaast zijn data verzameld over de toename van woningbouw, reizigersgroei en veiligheidsmeldingen. Uit de hierop volgende prioritering komt de focus op de Geinlijn te liggen, met een hoge prioritering voor stations Strandvliet, Bullewijk en Holendrecht.

Ontwerpverkenning & uitgangspunten

Per station zijn de verbeterpunten opgesomd. Wat bleek; veel stationsomgevingen kampen met dezelfde problematiek. Daarom is er een generieke aanpak opgesteld, met daarin een aantal hoofdpunten waarop de stationsomgevingen worden verbeterd. Dit betreft de inpassing van adaptieve verlichting, een wayfinding strategie, een uniforme materialisatie en verhogen van sociaal toezicht. Aanvullende maatre-

gelen zijn het plaatsen van nieuwe poortjes en liften daar waar de reizigersgroei het noodzaakt en een goede inbedding binnen beheer. Tenslotte spelen er bij enkele stations locaties specifieke opgaven.

Financiële haalbaarheid en vervolg

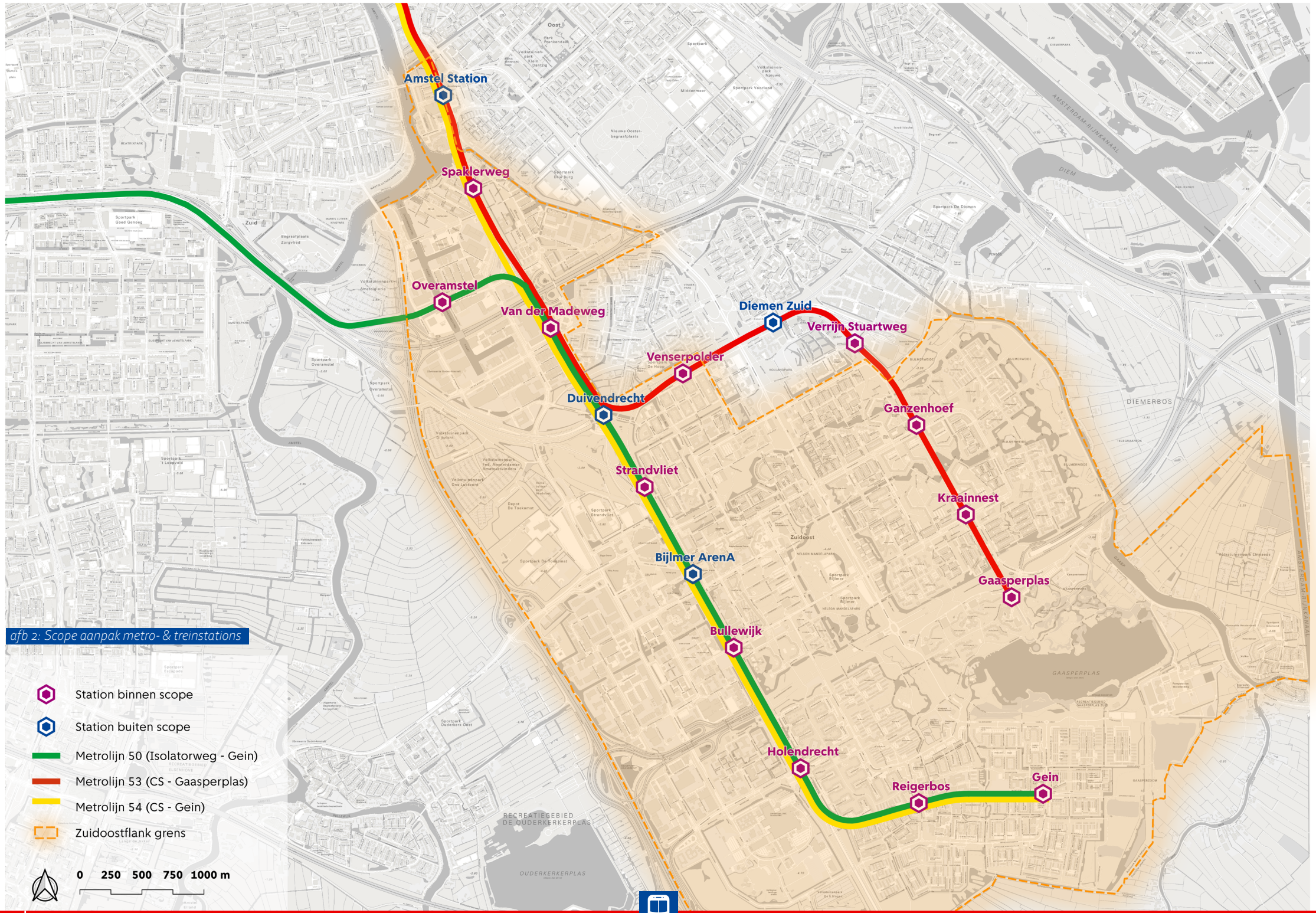
De AMTS-opgave is geraamd op circa 64 miljoen. De belangrijkste financierders zijn het Rijk, VRA en gemeente Amsterdam. Het Rijk draagt €34 miljoen bij via subsidies, onder voorwaarde van cofinanciering (50%) en uitvoering vóór 2035. VRA en gemeente Amsterdam spannen zich samen in om aan de cofinancieringsverplichting te voldoen. Met het voorkeursbesluit wordt voorbereidingskrediet vrijgemaakt voor de ontwerpfase. Het project verloopt gefaseerd: in 2026 start het ontwerp van de generieke maatregelen, gevolgd door stationspecifieke uitwerkingen in 2027. Uitvoering begint in 2029 met prioriteit voor Geinlijn en Overamstel, en loopt door tot 2034. De deadline voor afronding ligt eind 2035, conform subsidievoorwaarden.

Betrokken partijen

VRA, GVB, ProRail, NS, Gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel.



afb 1: De Gaasperplaslijn in de K-buurt



afb 2: Scope aanpak metro- & treinstations

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Zuidoostflank van Amsterdam vindt een forse hoogstedelijke ontwikkeling plaats. Zo startte de bouw van de tienduizendste woning in Zuidoost al in 2025. Tot 2040 worden er ca. 44.000 woningen en extra vierkante meters kantoorruimte voor 30.000 arbeidsplaatsen toegevoegd. Deze transformatie behoort tot een van de grootste in het oplossen van de woonbehoefte van Nederland. En zorgt dat Zuidoost in 2040 meer dan 163.500 bewoners telt.

Een verhoogde inzet op mobiliteit is nodig om niet achter te blijven bij de woningbouw en groei van bedrijven. De bewoners en werknemers zullen binnen en buiten de Zuidoostflank gaan bewegen. Vanuit de ambitie van (de regio) Amsterdam worden zij vooral gestimuleerd om gebruik te maken van het openbaar vervoer (OV), de fiets of te lopen in plaats van de auto te nemen. Het streven vanuit het 'Mobiliteitsplan Zuidoostflank' is om het aantal autoverplaatsingen in het gebied zo min mogelijk te laten toenemen. Door binnen de schaarse ruimte in te zetten op zoveel mogelijk lopen, fietsen en OV en minder op auto kunnen we het wonen faciliteren en de ontstane ruimte gebruiken voor opgroeien, ontmoeten, gezond leven en verplaatsen. Die de leefbaarheid van de Zuidoostflank vergroten.

In 2021 is het Mobiliteitsplan Zuidoostflank vastgesteld (en in 2025 geactualiseerd) met daarin maatregelen benoemd om deze gewenste verschuiving naar lopen, fietsen en OV (modal shift) te bewerkstelligen. Het programma voor uitvoering van het Mobiliteitsplan heeft een deel van die maatregelen ondergebracht in een viertal pijlers: 1. Station Bijlmer Arena, 2. Fiets, 3. S111, 4. Aanpak Metro & Treinstations (AMTS). Voor die pijlers is in 2022 een Rijksbijdrage toegekend en is voor AMTS in 2025 een nieuwe aanvraag bij het Rijk ingediend. Daarmee zijn, onder de voorwaarde van 50% cofinanciering, middelen beschikbaar om mobiliteitsmaatregelen uit te voeren die nodig zijn voor de realisatie van de bouwplannen.

Aanpak Metro- & Treinstations

Binnen de pijler AMTS zijn alle metro- en treinstations in de Zuidoostflank ondergebracht, met uitzondering van Bijlmer ArenA en Duivendrecht die een eigen projectorganisatie hebben. Een flink netwerk van dertien stations, waarvan bij twaalf tussen 2016 en 2018 het reisdomein binnen de poortjes is gerenoveerd. Hier is de basis op orde. Al moet wel de capaciteit van het reisdomein gelijke tred houden met de groei van de gebruikers. Denk aan poortjes, trappen en liften.

Voor de meeste stations geldt echter dat het omgevingsdomein is verloederd en kwalitatief onvoldoende erbij ligt. Vooral de onderdoorgangen in de spoordijk waar de entrees van de metrostations direct mee zijn verbonden geven een groot gevoel van sociale onveiligheid onder (nieuwe) bewoners, die daardoor het openbaar vervoer vermijden. Door de sociale onveiligheid is de onderdoorgang ook een barrière geworden voor het verbinden van beide zijden van het spoor.

Het NPO-programma Pointer van 15 juni 2024 heeft duidelijk gemaakt dat vooral vrouwen zich vaker in het openbaar vervoer onveilig voelen. Ze passen daar hun reisgedrag op aan door het openbaar vervoer minder te gebruiken. Dat programma geeft een vernieuwde blik op de opgave. Het gaat bij metro en trein niet alleen om een fysiek goede inrichting, het gaat met name om een sociaal veilige inrichting gericht op vrouwen. Want als die meer van het openbaar vervoer gebruik durven maken, dan wordt de stad leefbaarder en veiliger voor iedereen.

1.2 Onderzoeksscope NvU

In mei en november 2024 heeft de Stuurgroep Mobiliteitsplan Zuidoostflank een opdracht vastgesteld voor de specifieke uitwerking van de dertien metro en treinstations van de Zuidoostflank. Vragen die omtrent de stations spelen zijn: Welke stations groeien dusdanig dat capacitieve maatregelen nodig zijn? Op welke stations zijn maatregelen nodig om randvoorwaarden te scheppen zodat mensen gebruik willen maken van het openbaar vervoer? Hoe zit het met sociale veiligheid en toegankelijkheid? Hoe kan de beschikbare middelen waaronder de Rijkssubsidie het effectiefst worden ingezet?

De Stuurgroep heeft verzocht om de problematiek rond de dertien metro- en treinstations en directe omgeving te inventariseren en te analyseren, zodat duidelijk wordt welke kansen en risico's er zijn. Om vervolgens per station een overzicht van de opgave te benoemen, de termijn waarop deze gerealiseerd zou kunnen worden en een globale kostenindicatie te geven. Ook heeft zij gevraagd om een voorstel voor de verdeling van de Rijkssubsidie inclusief cofinanciering en hoe aan deze opgave een vervolg te geven. De resultaten van dit onderzoek zijn in dit NVU vermeld.

De te benoemen maatregelen moeten bijdragen aan de volgende doelen:

- Nieuwe en huidige bewoners/gebruikers kunnen/durven/willen gebruik maken van het openbaar vervoer (capaciteit en kwaliteit: sociaal veilig, toegankelijk, uitnodigend) om zo de verdeling in gebruik van vervoermiddelen (modal shift) positief te beïnvloeden, waarbij meer ruimte wordt gecreëerd voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer en minder voor de auto;
- Verminderen van de barrièrewerking van het spoor: bewoners en werknemers zien het stationsgebied minder als barrière en worden gefaciliteerd om naar de andere zijde van het spoor te gaan om gebruik te maken van voorzieningen, groen etc.
- Omgeving van metrostations voor vrouwen verbeteren en vrouwen betrekken bij de herinrichting. Met als doel; sociaal veilige stationsomgevingen voor iedereen.

Kortom hoe zorgen we voor aangename, uitnodigende en sociaal veilige stations en aangrenzend omgevingsdomein met goede overstapmogelijkheden tussen modaliteiten?

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;

In de inventarisatie wordt meegenomen:

- Capaciteit: extra inzet t.a.v. opgangen, poortjes, liften als gevolg van de verwachte reizigersgroei;
- Toegankelijkheid voor mensen met beperking: voldoende ruimte, obstakelvrije doorgangen, geleidenlijnen;
- Overstap naar andere modaliteiten: routes naar andere modaliteiten, overstapmogelijkheden tussen perrons;
- Zichtbaarheid: wayfinding van en naar de stations;
- Ketenvervoer: fietsparkeren, kleine mobiliteitshubs;
- De basis op orde: sociale veiligheid, verlichting, anti-graffiti, prullenbakken.

Buiten de onderzoekscope vallen:

- Dienstregeling: langer/vaker rijden metro's & treinen;
- Ontvlechting metrolijnen en wat dit o.a. betekent voor station Van der Madeweg;
- Schoon, heel, veilig maken van de perrons (alles binnen de poortjes);
- Placemaking (tijdelijke initiatieven) rond het spoor;
- Handhaving.

1.3 Samenhang met andere partijen en projecten

Het project AMTS beslaat dertien metro- en treinstations met daarom heen een specifiek netwerk van partijen en projecten. Voor de gehele AMTS opgave zijn de onderstaande partijen van belang.

Vervoerregio Amsterdam (VRA): is (gedelegeerd) eigenaar van de metrostations en opdrachtgever van het GVB voor de exploitatie van de OV-concessie Amsterdam en het uitvoeren van fysieke ingrepen aan de spoorkunstwerken. De VRA heeft zitting in de Stuurgroep Mobiliteitsplan Zuidoostflank.
Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB): is enerzijds concessiehouder en exploitant van het openbaar vervoer in en om Amsterdam, en anderzijds beheerder, en onderhouder en uitvoerder van fysieke ingrepen (i.o.v. VRA). In die rol is GVB kennisdrager van de huidige situatie op metrostations.
ProRail: is eigenaar van station Holendrecht en de spoortaluds/kunstwerken voor treinverkeer.
Nederlandse Spoorwegen (NS): is opdrachtgever voor inrichtingselementen van NS-stations zoals Holendrecht.
Gemeente Diemen: Is eigenaar van de openbare ruimte rond station Verrijn Stuartweg en buurgemeente bij station Venserpolder.
Gemeente Ouder-Amstel: Is bevoegd gezag voor ontwikkelingen rond stations Overamstel, Van der Madeweg en buurgemeente bij stations Strandvliet en Venserpolder. Heeft zitting in de Stuurgroep Mobiliteitsplan Zuidoostflank.
Gemeente Amsterdam:

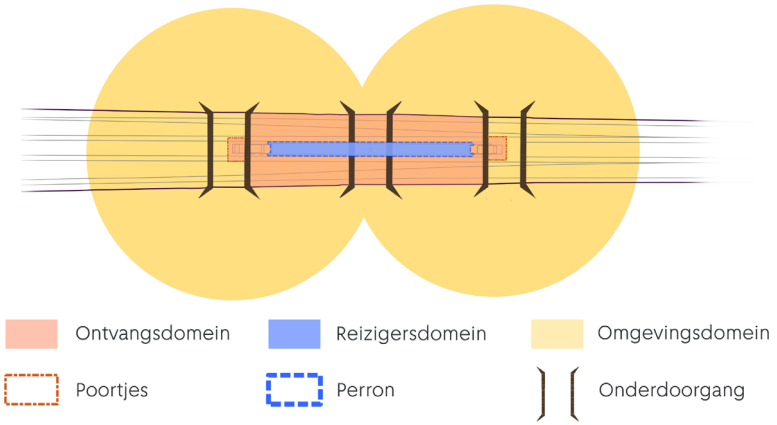
- Directie Verkeer & Openbare Ruimte: Is namens de gemeente eigenaar van het metronetwerk en stations en maakt daarover beheerafspraken. Is opdrachtgever van maatregelen op het gebied van fietsparkeren/deelmobiliteit/infrastructuur/openbare ruimte/groot onderhoudsprogramma's. Heeft zitting in de Stuurgroep Mobiliteitsplan Zuidoostflank.
- Directie Grond & Ontwikkeling: Is opdrachtgever voor de gebiedsontwikkeling voor Oost en Zuidoost en de aanleg van openbare ruimte in de grondexploitatiegebieden. Heeft zitting in de Stuurgroep Mobiliteitsplan Zuidoostflank.
- Stadsdelen Zuidoost en Oost: Zij adviseren op plannen en zijn de ogen en oren van de buurt. Stadsdeel Zuidoost heeft zitting in de Stuurgroep Mobiliteitsplan Zuidoostflank.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W): Heeft via de 'Tijdelijke Regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw' (SPUK-regeling) subsidies toegekend voor 'Stations, verbetering gebouwen en omgeving'.

1.4 Leeswijzer

Dit document geeft antwoord op de opdracht die de Stuurgroep Mobiliteitsprogramma Zuidoostflank in mei en november 2024 heeft vastgesteld en in paragraaf 1.2 is samengevat. De analyse van de opgave wordt beschreven in hoofdstuk 2 en 3. Hoofdstuk 2 presenteert een algemene analyse van de 13 metrostations op het gebied van de voorgeschiedenis, reizigersgroei, veiligheid en inzichten vanuit participatie met vrouwen. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens ingezoomd op de specifieke context en knelpunten van de dertien metro/treinstations. De lessen, prioritering en de definitieve scope van de opgave komen in hoofdstuk 4 aan bod. Over toetsing, risico's, financiën en het vervolgproces geven respectievelijk hoofdstuk 5 en 6 inzicht. De verklaring van de in dit rapport gebruikte begrippen is terug te vinden in bijlage 4.

Afb. 3: Stationsjargon





afb 4: Station Van der Madeweg

2. Algemene analyse opgave AMTS

Dit hoofdstuk geeft de conclusies vanuit de algemene analyse weer en beantwoordt de volgende vragen: Wat is de voorgeschiedenis van de 13 stations? (paragraaf 2.1), hoe groeit de Zuidoostflank? (paragraaf 2.2), wat is de veiligheid situatie rond de stations? (paragraaf 2.3), hoe beleven de vrouwelijke reizigers de metrostations? (paragraaf 2.4) en wat zijn de lessen vanuit de renovatie van de Oostlijn? (paragraaf 2.5).

2.1 De voorgeschiedenis

2.1.1 De Stations van de Oostlijn

De Gaasperplaslijn (metro 53) en de Geinlijn (metro 54) verbinden Amsterdam Centraal met de wijken in Oost en Zuidoost. Daarnaast verbindt de Geintak met metro 50 een deel van Zuidoost met belangrijke stations als Zuid, Sloterdijk en de westelijke delen van de stad. Gezamenlijk wordt dit ook wel de Oostlijn genoemd en bestaat uit 19 stations. Alle stations gezien vanuit Zuidoost na de Wibautstraat liggen bovengronds. Parallel aan de metrolijn ligt deels ook een treinspoor waardoor een aantal stations zowel metro- als treinstations zijn.
De Oostlijn is in de jaren '70 aangelegd. Het was de eerste Amsterdamse metrolijn. In 1973 werd het gedeelte Venserpolder-Diemen Zuid-Verrijn Stuartweg als een soort proeflijn in gebruik genomen. In 1977 is de metro officieel geopend en is de verbinding verlengd aan de centrumzijde naar station Weesperplein en aan de Zuidoostzijde naar Gaasperplas (metro 53) en Holendrecht (metro 54). De verlenging naar Centraal Station vond in 1980 plaats en naar Gein in 1982 waarmee de metrostructuur zijn definitieve vorm kreeg.

Sindsdien zijn zowel station Ganzenhoef als station Kraaiennest gesloopt en vervangen door een nieuw stationsgebouw, respectievelijk in 2002 en 2012.
De andere stations zijn vanaf 2016 grootschalig gerenoveerd. Meer hierover in paragraaf 2.5. In 2024 zijn tevens de perronvloeren in de stations van Spaklerweg, Van der Madeweg, Venserpolder en Verrijn Stuartweg vervangen.
De Vervoerregio is tot 2052 bezig met het ver-

vangen van de liften en roltrappen, die vaak stuk zijn, bij stations. De Vervoerregio werkt hieraan via een gefaseerde aanpak binnen het Actieplan liften en roltrappen: fase 1 omvat urgente maatregelen (2022–2028), fase 2 start met vervanging van de meest storingsgevoelige installaties (tot 2028), en fase 3 beslaat de vervanging van alle overige liften en roltrappen (2028–2052). Ganzenhoef valt in fase 1, vanwege de vele storingen en het gebrek aan alternatieven. De overige stations van de Zuidoostflank worden in fase 3 opgepakt. De exacte volgorde wordt bepaald op basis van technische en sociale criteria, met focus op toegankelijkheid.

2.1.2 Station Overamstel

Naast de 12 Oostlijn stations is in de AMTS opgave ook station Overamstel opgenomen. Dit station is in 1990 geopend als onderdeel van metro/sneltramlijn 51, de zogenaamde Amstelveenlijn. De inrichting is zeer sober. De Amstelveenlijn is in 2019 vervangen door metrolijn 51 en daarmee definitief metro geworden. Bij de opening van deze Ringlijn is het station enigszins aangekleed als metrostation (tegels en liften) en in 2024 is de oorspronkelijke perronvloer vervangen.

2.1.3 Het omgevingsdomein

De metro infrastructuur van rails en stations bevat ook 'het omgevingsdomein'. Dit is de directe openbare ruimte rond een stations ingang. In 2015 heeft de gemeente Amsterdam de gesteldheid van het omgevingsdomein onderzocht en beschreven in het rapport 'Bloeiende stationsomgevingen van de Oostlijn'. Hierin wordt het beeld geschetst dat "de stationsomgevingen niet veel prioriteit krijgen als het gaat om aantrekkelijkheid, veiligheid en het stimuleren van het gebruik van de metro. Terwijl de metro een belangrijke vervoersader is in dit deel van de stad. Partijen wijzen makkelijk naar elkaar als het gaat om verantwoordelijkheid en projecten kennen een strikte scope." Sindsdien is station Spaklerweg en zijn directe omgeving naar een goed inrichtingsniveau gebracht. Ook het omgevingsdomein van station Van der Madeweg is heringericht. Beiden herinrichtingen vonden in 2022 plaats.

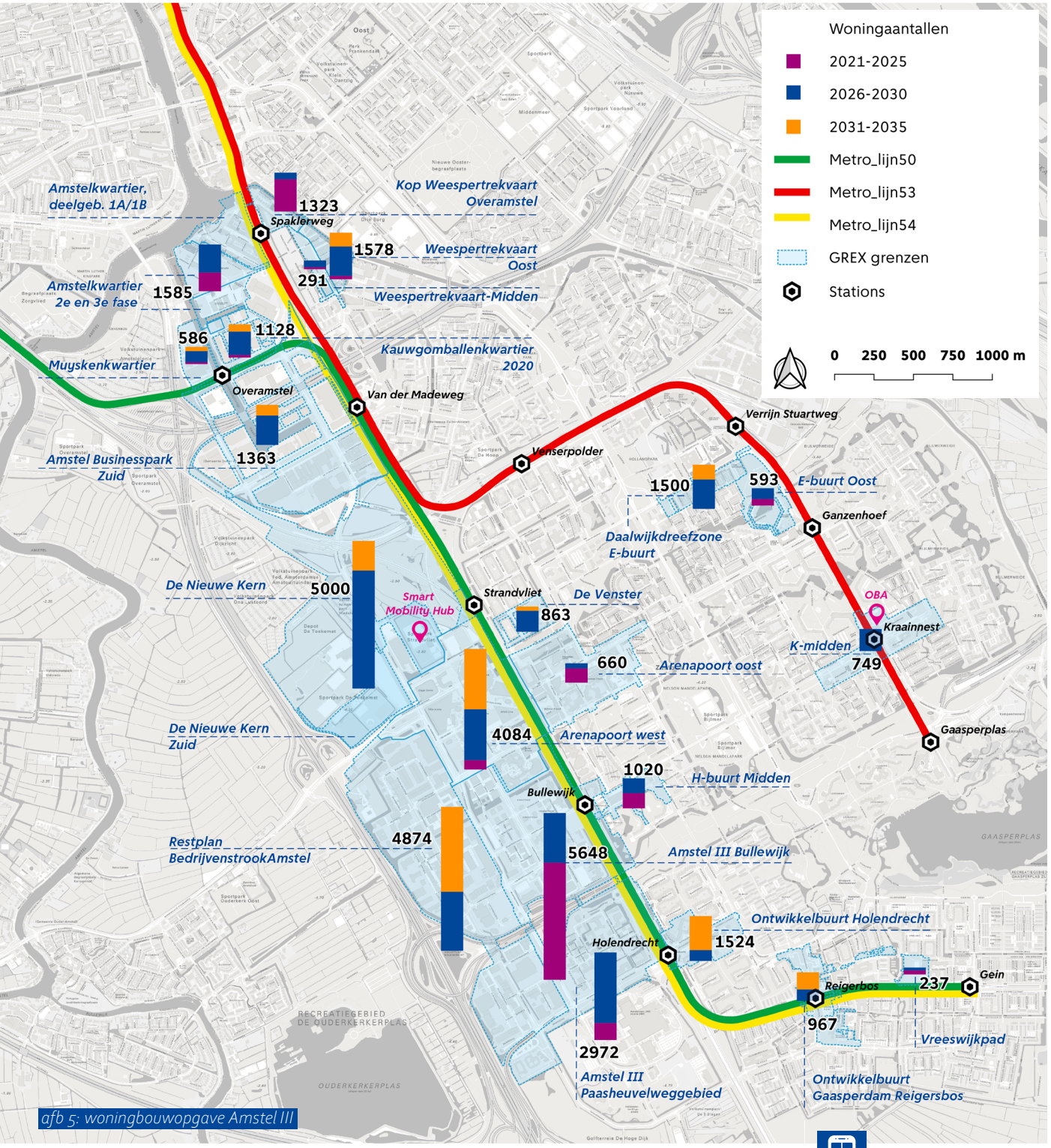
2.2 De toekomst van de Amsterdamse Zuidoostflank

Sinds het openen van de metrolijnen is er veel veranderd binnen de Zuidoostflank en staan er in de naaste toekomst nog veel meer ontwikkelingen op de planning. Grofweg zijn er twee grote ontwikkelingen te onderscheiden; de gebiedsontwikkeling en de reizigersgroei.

2.2.1 De groei van Zuidoostflank

Er is er een enorme **woningbouwopgave**. Zo'n 20 gebiedsontwikkeling projecten zorgen in een rap tempo dat de populatie wordt vergroot. In projecten als Amstel III, de Nieuwe Kern en Werkstad Overamstel transformeren industrie- en bedrijventerreinen tot woongebieden. Tot 2040 worden er zo'n 44.000 woningen opgeleverd en 100.000 nieuwe bewoners verwacht. Daarnaast komen er vele nieuwe werknemers bij door uitbreiding van het **kantorenpark** en investeringen in innovatiedisctricten. Denk aan Werkstad Overmstel of Medical Business Park. Buurgemeente Diemen geeft met 'Holland Park' en nieuwe bouwontwikkelingen rond metrostation Verrijn Stuartweg een bijdrage aan de verdichtingsopgave. Rond Van der Madeweg is gemeente Ouder-Amstel de regievoerder in het project Entrada op een nieuwe bouwopgave. Verder zorgt het project 'K-midden' bij station Kraaiennest voor een bewonersgroei. Van al deze nieuwe bewoners en werknemers wordt een ander mobiliteitsgedrag verwacht en gewenst. Openbaar vervoer en fiets gebruik wordt gestimuleerd, het auto gebruik ontmoedigd. Hierdoor neemt het gebruik en de belasting van het bestaande metro- en trein netwerk toe.

Ook het evenementencluster bij station Bijlmer ArenA kent nieuwe ontwikkelingen. De aankomende jaren neemt het aantal voorzieningen en de programmering van **evenementen** toe en daarmee vergroot het aantal bezoekers. Meer grote evenementen zullen plaatsvinden en vaker tegelijkertijd. De druk op station Bijlmer ArenA om al die bezoekers soepel te laten vervoeren dwingt tot aanpassingen van dat station. Sterker nog, het openbaar vervoer gebruik wordt bij evenementen steeds meer aangemoedigd, waarmee de betekenis van de metrostations Strandvliet en Bullewijk in de afwik-



afb 5: woningbouwopgave Amstel III

keling van het evenementenverkeer zal toenemen. Deze laatstgenoemde stations liggen op de flanken van het het evenementencluster en fungeren in de huidige situatie ook al als 'overloopstations'.

Met de komst van nieuwe publiekaantrekkende functies, gaat de capaciteitsvraag extra groeien bij een paar specifieke stations. Zo wordt nabij metrostation Strandviet de **Smart Mobility Hub** gerealiseerd. Een parkeergarage met horeca en winkels in de plint en op het dak urban sports. Hier kunnen bezoekers hun auto kwijt om hun reis binnen Amsterdam per openbaar vervoer of fiets te vervolgen.

Het gebruik van station Kraaiennest krijgt een boost door de realisatie van eerst een tijdelijke en vervolgens de definitieve **OBA-Next**. Deze grootstedelijke bibliotheek is een belangrijke faciliteit die veel scholieren en studenten uit heel de stad zal aantrekken.

2.2.2 Reizigersgroei metro & trein

Met behulp van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is berekend wat de gevolgen van de groei van de Zuidoostflank zijn op de reizigersgroei per station voor de situatie in 2030 en 2040. Het gaat om het aantal in-, uit- en overstappers voor de metro- en treinstations in Zuidoost, Oost en Diemen.

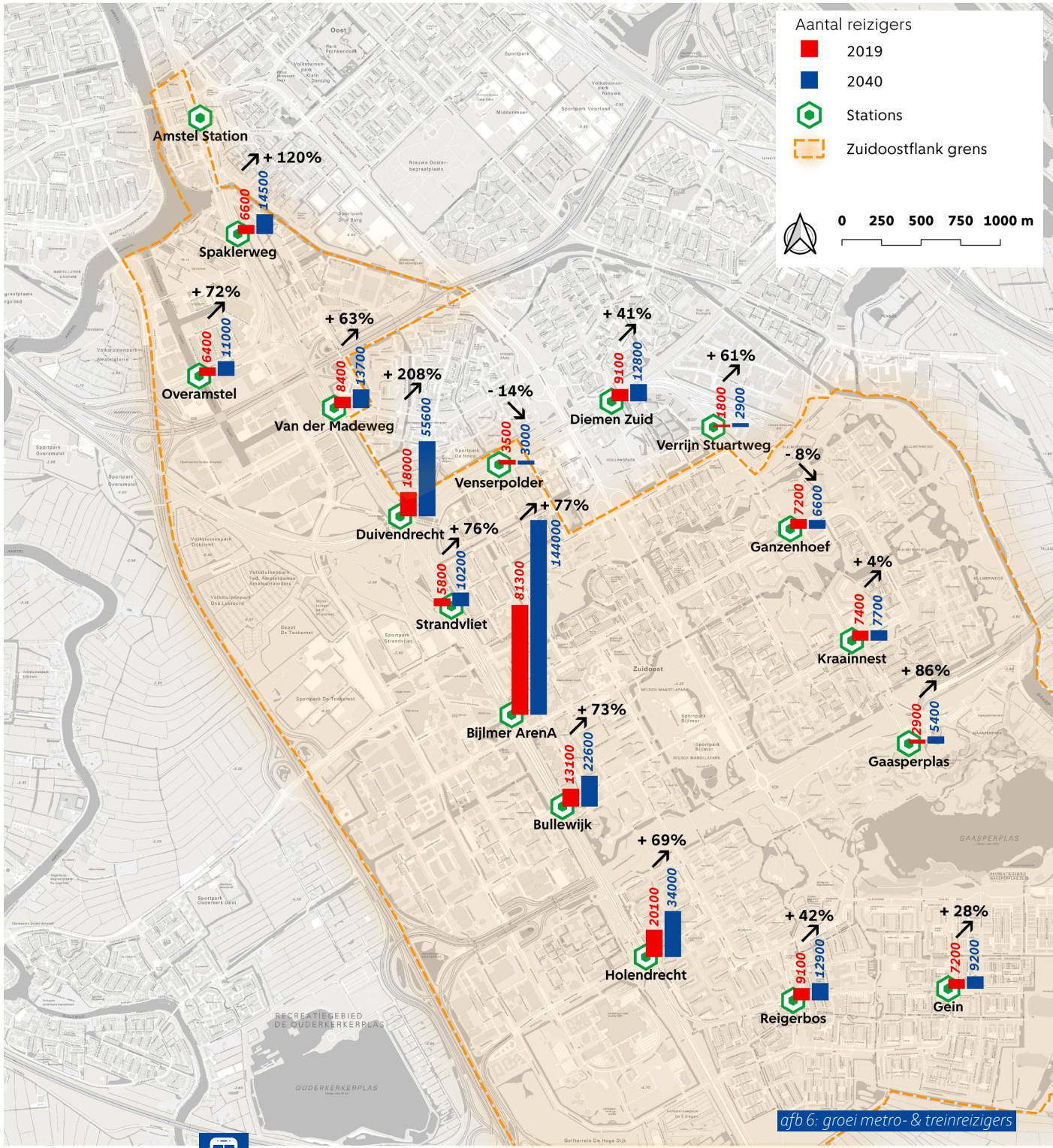
De woningbouw- en kantoorprognoses vormen de basis voor verkeersprognoses door het VMA. Samen met onderstaande aanvullende data is de toename

van reizigers op de stations tussen het basisjaar 2019 en 2040 berekend:

- 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
- het huidige verkeersnetwerk, inclusief verkeerswijzigingen waarvan nu al vaststaat dat ze worden uitgevoerd

Noot: De invloed van de OBA-next of andere grootschalige voorzieningen is niet meegenomen.

In afbeelding 6 is over de jaren heen een duidelijke stijging van het aantal metro- en treinreizigers te zien. De metro- en treinstations op de as Spaklerweg-Bijlmer Arena-Holendrecht (lijn 54) laat de grootste groei zien. Dit is in lijn met de grote bouwopgaven die zich naast dit traject bevindt. Bij enkele stations nemen de reizigersaantallen af ten opzichte van 2019. De afname kan gedeeltelijk verklaard worden doordat in het model het openbaar vervoer netwerk veranderd: extra buslijnen en andere metrofrequenties zijn opgenomen. In de praktijk moet blijken of mensen daadwerkelijk de keuzes zullen gaan maken zoals het computermodel VMA aangeeft.



afb 6: groei metro- & treinreizigers

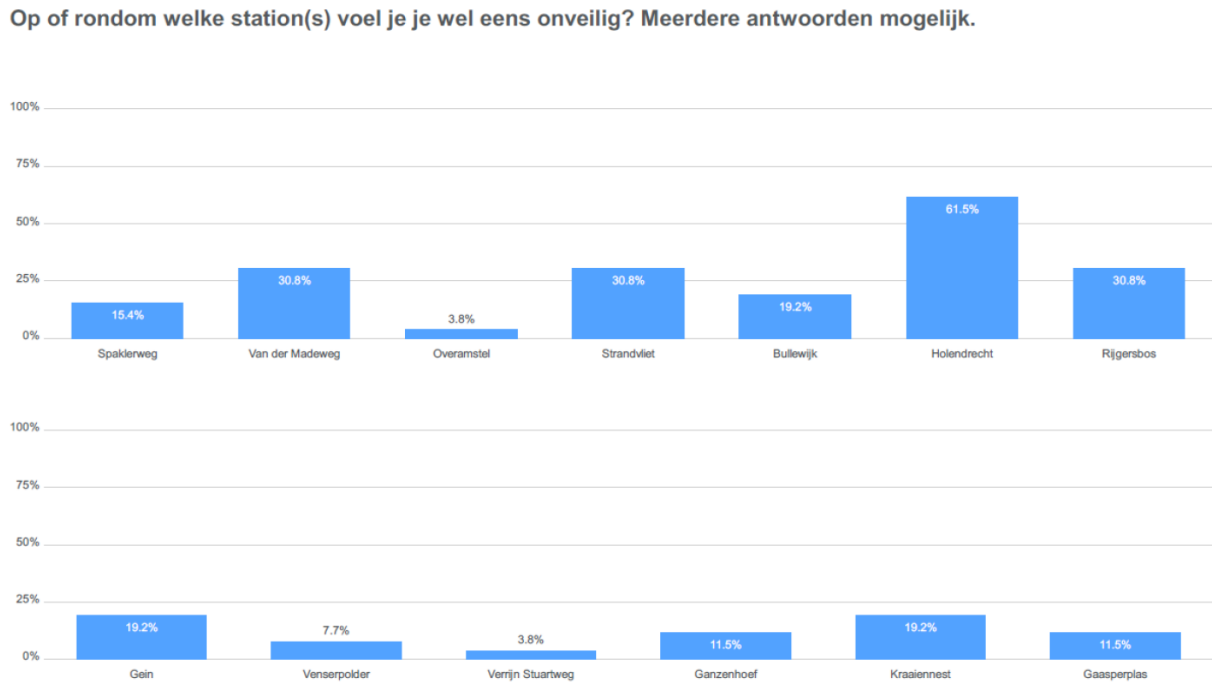
2.3 Veiligheid rond metro- & treinstations

Uit de "Monitor sociale veiligheid openbaar vervoer 2023" van de gemeente Amsterdam blijkt dat 20% van de reizigers zich onveilig voelt in het openbaar vervoer. Bovendien wordt de metro als meest onveilig ervaren van alle openbare vervoersmiddelen. Reizigers geven aan dat dit vaak met de aanwezigheid van verwarde personen te maken heeft. Ook de gemeentelijke gebiedsteams en veiligheidscoördinatoren binnen de Zuidoostflank krijgen veel veiligheidsmeldingen over de stationsomgevingen. Vanuit AMTS is onderzocht hoe deze signalen enerzijds overeenkomen met observaties van bewoners en anderzijds als harde meldingen bij Toezicht en Handhaving (THOR) van de gemeente zijn geregistreerd.

2.3.1 Subjectieve veiligheid

De moord op Lisa bij de Holterbergweg heeft heel Nederland geschokt en is van grote invloed op het veiligheidsgevoel van de bewoners in Zuidoost. Door de 'gender data gap' is de invloed van het gevoel op sociale veiligheid op mobiliteitsgedrag nog niet in cijfers te vatten. Desondanks durven experts de aanname te maken dat een gevoel van onveiligheid, met name bij vrouwen, het gebruik van het OV negatief beïnvloed. In 2025 is de opdracht voor gendersensitieve participatie uitgezet bij bureau Neuf. Via diverse digitale kanalen en door te flyeren bij de stations is een enquête uitgezet. Bewoners en reizigers zijn gevraagd hun meest en minst favoriete stations aan te wijzen en te voorzien van commentaar. De enquête is in totaal door 79 mensen ingevuld. Daarnaast zijn er 35 mensen geïnterviewd. Een mooie opbrengst voor een gebied waar veel wordt geparticipeerd. Het onderzoek is echter niet volledig representatief voor alle stations, omdat ze niet allemaal zijn benoemd.

De zienswijzen van de 114 respondenten is in afbeelding 7 samengevat. Zij zien de volgende stations als het subjectief onveiligst: Holendrecht, Strandvliet, Reigersbos, Van der Madeweg en tot slot Kraaiennest en Gein op een gedeelte 5e plaats. Zo zegt men over station Strandvliet *"Het station ligt wat afgelegen. Na 24 uur voel ik mij minder veilig, omdat het dan stiller wordt op straat".* En over station Reigersbos; *"Overdag vind ik het prima, maar in de avond vind ik het eng". "Het is niet overzichtelijk, geen controle, vaak wordt er achter je aangelopen"*



afb 7: Stations waar respondenten zich onveilig voelen. Meerdere antwoorden mogelijk.

2.3.1. Objectieve veiligheid

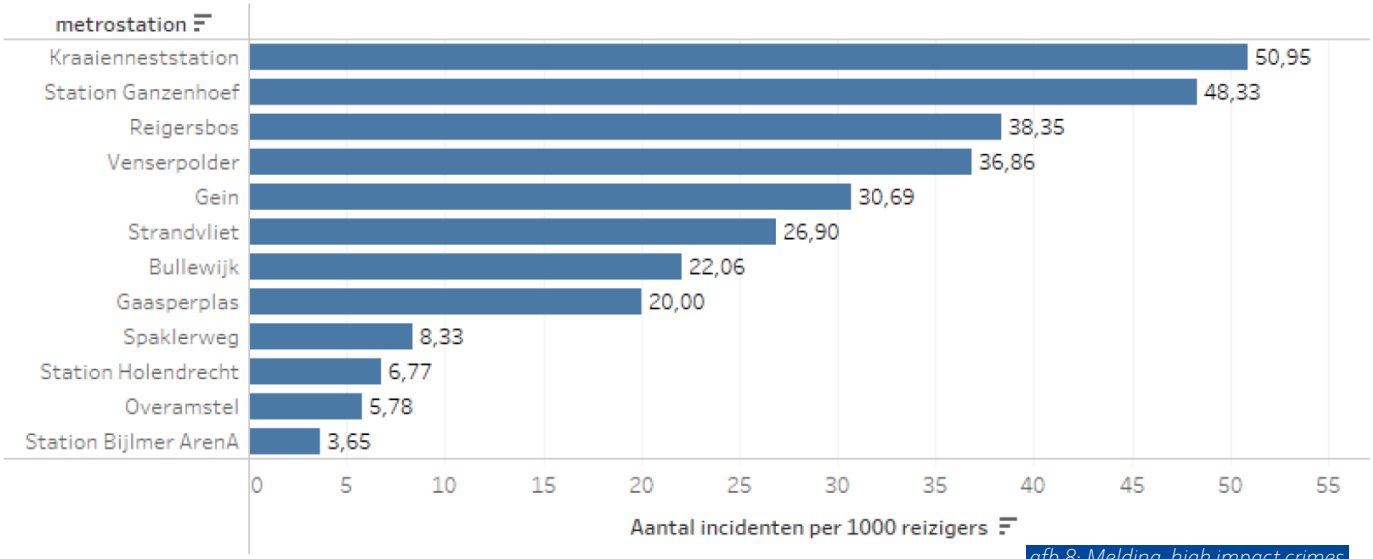
De subjectieve veiligheidsdata zegt echter weinig over de daadwerkelijk incidenten rondom stations. In samenwerking met de directie Toezicht & Handhaving Openbare Ruimte (THOR) is een data-analyse opgesteld, met daarin de meldingen die 250 meter rondom de stations gemaakt zijn. Met als doel het bepalen of er een relatie tussen incidenten en veiligheidsbeleving bestaat. De periode waarover geanalyseerd is betreft januari 2021 tot en met februari 2025. Er is gekeken naar het aantal meldingen in relatie tot het aantal reizigers, waarmee vergelijkingen tussen de stations zijn gemaakt in afbeelding 8.

De AMTS-stations binnen Amsterdam

De objectieve meldingen voor Zuidoost zijn vergeleken met de rest van Amsterdam. De bewoners van Zuidoost doen over het algemeen minder melding voor (seksuele) intimidatie en geweld bij politie, handhaving of de gemeente dan de rest van Amsterdam. Hierdoor kan er een vertekend beeld ontstaan. Uit het onderzoek van THOR komen de stations van AMTS niet naar boven in de lijst met meeste veiligheidsmeldingen. Station Kraaiennest vormt de uitzondering op deze regel, met een vernoeming op plek 5 wat betreft zware misdrijven. En dat terwijl Kraaiennest subjectief gezien op een gedeelde 5e plek staat. Zware misdrijven zijn van belang om speciaal te benoemen, omdat ze een grote impact op de maatschappij hebben. Het gaat hier om serieuze incidenten, zoals moorden, mishandelingen of steekpartijen. Deze gebeurtenissen komen vaak in de media en zijn extra van invloed op hoe een omgeving ervaren wordt. Overamstel staat onderaan de lijst op het gebied van zware meldingen, wat overeenkomt met de enquête van subjectieve veiligheid. Tegelijkertijd organiseren plaatselijke bedrijven wel eigen, sociaal veilig, vervoer voor medewerkers van en naar dit station, omdat zij de stationsomgeving als onveilig ervaren. Onder aan de lijst staat station Gaasperplas waar weinig veiligheidsmeldingen worden gedaan, wat ook blijkt uit gesprekken met de gebiedsmakelaar. De stations Gaasperplas en Kraaiennest worden wel genoemd in de top 5 van stations met de meeste meldingen van personenoverlast binnen Amsterdam.

De AMTS-stations binnen Zuidoostflank

Voor de prioritering van stationsomgevingen binnen AMTS is het goed om te weten hoe de stations binnen de Zuidoostflank zich verhouden qua veiligheidsmeldingen. Wanneer we enkel de Zuidoostflank beschouwen, komen de meeste zware incidenten, zoals overvallen en steekpartijen, voor rondom achtereenvolgens de stations Kraaiennest, Ganzenhoef en Reigersbos. Dit geldt ook voor meldingen rondom personenoverlast. Voor stations Kraaiennest en Ganzenhoef komt dit niet overeen met de subjectieve beleving van veiligheid, waar deze stations respectievelijk op een gedeelde 6e plaats en gedeelde 10e plaats staan. Voor station Reigersbos komt dit wel overeen, met een gedeelde 2e plaats op het gebied van subjectieve veiligheid.



afb 8: Melding high impact crimes

2.4 Participatie: Gendersensitieve blik

De gemeente Amsterdam koerst met 'Amsterdam maakt Ruimte' (2023) op een vernieuwde stad, met in de openbare ruimte meer ruimte voor opgroeien, ontmoeten, gezond leven en verplaatsen. Het in 2024 door de gemeente Amsterdam gestarte praktijkonderzoek naar het vrouwelijk perspectief op de openbare ruimte past hier zeer goed bij. Mede aanleiding hiervoor is het NPO programma Pointer van juni 2024. Hierin wordt door vrouwen aangegeven dat stations en loop/fietsroutes als sociaal onveilig worden ervaren, vaker door vrouwen en meisjes dan mannen en jongens. Vrouwen passen hun gedrag daarop aan door bijvoorbeeld 's avonds de stations te mijden. Verder zijn er verschillen tussen genders in het gebruik van de openbare ruimte waar nog geen rekening mee wordt gehouden bij de inrichting. Daarnaast blijkt dat de aanpak van de sociale veiligheid een andere benadering vergt als deze specifiek gericht is op vrouwen, door de aard van ervaringen.

AMTS biedt een mooie kans om de omgeving van de metro/treinstations zo in te richten dat die aansluit op de behoeften van vrouwen en meisjes. De participatie voor AMTS was en is dan ook specifiek gericht op de vrouwelijke reiziger en op het vergroten van de sociale veiligheid voor vrouwen. Want als we de ervaring voor deze doelgroep verbeteren, dan wordt de omgeving voor iedereen prettiger. In dat kader vonden er in 2025 twee participatie onderzoeken plaats; het 'Belevingsonderzoek Onderdoorgangen Zuidoost' en de 'Gendersensitieve participatie metro- & treinstations'.

2.4.1. Belevingsonderzoek onderdoorgangen Zuidoost

Het belevingsonderzoek Onderdoorgangen is in 2025 opgeleverd door Studio Bereikbaar met als doel handvatten te bieden voor het vergroten van het gevoel van sociale veiligheid in en om onderdoorgangen in Zuidoost. Dit bureau heeft o.b.v. literatuuronderzoek, straatgesprekken, focusgesprekken met dames en expert gesprekken, de 'Menukaart ondergangen Zuidoostflank' (2025) opgesteld. De menukaart presenteert 4 strategieën om vanuit het vrouwelijk perspectief de sociale veiligheid te verbeteren, namelijk;

1. de basis op orde;
2. zachte overgangen;
3. denken vanuit routes;
4. en eigenaarschap van de onderdoorgangen.

Deze worden gepresenteerd in afbeelding 9.

2.4.2 Gendersensitieve participatie AMTS

In de gendersensitieve participatiestudie uit 2025 door Neuf is vooral onderzocht hoe vrouwen de metrostations beleven. Er zijn een online enquête, straatinterviews en diepte gesprekken afgenomen met vrouwelijk inwoners en professionals. Er is gevraagd wat men prettig of onprettig vindt aan een station en de routes er naar toe. Ook het gevoel van onveiligheid is bevraagd. Dit heeft meer inzichten per station opgeleverd, al is voor sommige stations te weinig data verzameld.

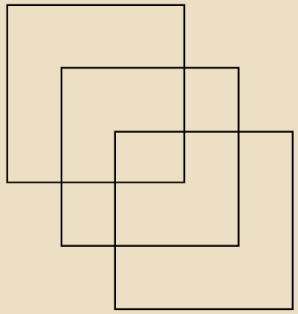
2.4.3 Conclusies

Uit deze twee studies kan geconcludeerd worden dat het veiligheidsgevoel van de metro- en treinstations voor vrouwen in Zuidoost/oost kan verbeteren door;

- Goede verlichting, "zien en gezien worden", voldoende verlichting en vloeiende overgang van licht naar donker en vice versa;
- Overzichtelijke inrichting, "heldere bewegwijzering versterkt de overzichtelijkheid", "meerdere zichtlijnen/vluchtroutes";
- Schone en onderhouden omgeving (heel), "een gevoel dat er zorg en aandacht is besteed";
- Meer levendigheid en toezicht, "ogen op straat".

2. Strategieën | I. Basis op orde

I. Basis op orde



Om een basisniveau van sociale veiligheid in onderdoorgangen te waarborgen en te voorkomen dat deze worden gemeden door fietsers en voetgangers, moeten onderdoorgangen aan een aantal minimale criteria voldoen. Deze criteria vormen het fundament voor verdere ontwikkeling van de onderdoorgangen en moeten eerst op orde zijn, voordat de gewenste effecten van de andere drie strategieën tot uiting kunnen komen.

Deze criteria zijn direct gekoppeld aan het beheer en onderhoud van de primaire inrichting van de onderdoorgang. Beheer en onderhoud vullen elkaar aan in het waarborgen van de functionaliteit en uitstraling van de onderdoorgang. Beheer richt zich in dit geval op het structurele en organisatorische aspect: het vaststellen van richtlijnen, het aangaan van beheerovereenkomsten met partijen zoals ProRail of de Vervoerregio Amsterdam en het bewaken van de beleidsmatige uitgangspunten. Dit zorgt ervoor dat de inrichting van de openbare ruimte blijft aansluiten bij de actuele beleidskaders en visies. Onderhoud daarentegen betreft de operationele en praktische uitvoering: het daadwerkelijk repareren van defecte verlichting, het periodiek snoeien van groen, het herstellen van bestrating **(Principe 1, 2 & 3)** en het verwijderen van obstakels en vervuiling **(Principe 5)**. Door een duidelijke samenhang tussen beheer en onderhoud blijft de onderdoorgang duurzaam, functioneel en aantrekkelijk voor alle gebruikers. Alle onderdoorgangen moeten goed onderhouden en functioneel blijven. Volg in ieder geval de de principes hiernaast.

Deze strategie is toe te passen op alle type onderdoorgangen.

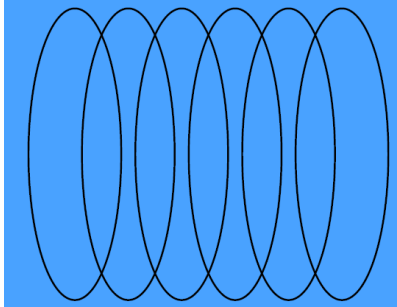
Principes

- **Principe 1:** Zorg voor werkende verlichting, zodat de doorgang ook in de avond en nacht een veilige uitstraling behoudt.
- **Principe 2:** Beheers de groenvoorziening, zodat planten en gras niet ongewenst de doorgang belemmeren, de zichtlijnen verhinderen of een gevoel van verwaarlozing oproepen.
- **Principe 3:** Zorg voor een comfortabele en veilige bestrating voor alle gebruikers zonder overmatige oneffenheden die hinder kunnen veroorzaken.
- **Principe 4:** Garandeer een obstakelvrije en toegankelijke ruimte voor voetgangers en rolstoelgebruikers, zodat de doorgang zonder problemen te gebruiken is.
- **Principe 5:** Preventie en regelmatige verwijdering van ongewenste flyers, posters en graffiti voorkomen verwaarlozing en een gevoel van onveiligheid. Zorg bijvoorbeeld bij elk schilderwerk voor een anti-graffiti laag zoals Proned, zodat onderhoud gemakkelijker uit te voeren is.
- **Principe 6:** De inrichting van de onderdoorgang sluit aan bij actuele beleidskaders en visies op de openbare ruimte, zodat deze bijdraagt aan een samenhangend en toekomstbestendig stadsbeeld.
- **Principe 7:** Leg contact met de gebiedsbeheerder van het desbetreffende gebied. Stel met hen een plan op om het beheer op orde te houden.

Op de volgende pagina staan een aantal voorbeelden waarbij de basis niet op orde is.

2. Strategieën | II. Zachte overgang

II. Zachte overgang

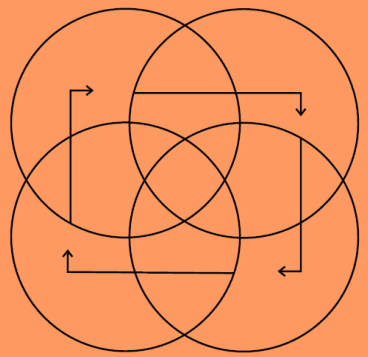


Wanneer de onderdoorgangen worden gezien als een plotselinge verandering, waar je ineens in of uit bent, wordt dit snel als onveilig bevonden. De harde 'knip' veroorzaakt onvoorspelbaarheid, je weet niet waar je aan toe bent. Door de overgangen tussen buiten en binnen de onderdoorgang 'zacht' te maken, word je voorbereid op de onderdoorgang en voelt het veiliger om er onderdoor te gaan. Op die manier begint en eindigt een onderdoorgang geleidelijk en is het meer een integraal onderdeel van de weg die je aflegt.

Het beste toe te passen op:
B - Woonwijk: Zonder directe visuele verbinding van huizen
C - Langs snelfietsroute/overgangsgebied
G - Treinstation
H - Bedrijventerrein

2. Strategieën | III. Routes

III. Routes



Of mensen besluiten om de fiets te pakken of te lopen van A naar B, zal te maken hebben met het gevoel van veiligheid over de gehele route. De onderdoorgangen zien als onderdeel van deze route en niet als losse objecten sluit beter aan bij de ervaringen van mensen zelf wanneer ze onderweg zijn. Er zijn een aantal routes die veel worden gebruikt, met name door bijvoorbeeld werkenden. Het aanstippen van dit gebruik zal naar verwachting helpen in het gevoel van veiligheid. Het draagt bij aan de voorspelbaarheid en aan het gevoel van ogen op straat.

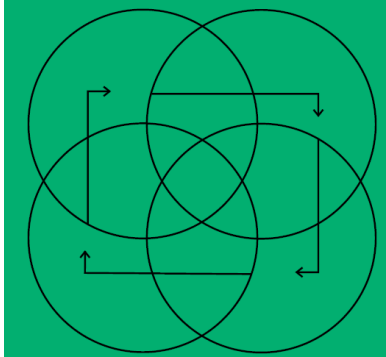
Deze strategie is het beste toe te passen op de volgende type onderdoorgangen die op een hoofdroute liggen:
C - Langs snelfietsroute/overgangsgebied
D - Centrumgebied
E - Locatie met grootschalige functies
F - Metrostation
G - Treinstation
H - Bedrijventerrein
I - Auto/fietsroute

> **"Ik pak altijd de route die voor mij het veiligst voelt en niet de snelste."**

> **"De route maakt ook uit. Dan ga ik nadenken: kan ik alleen gaan of ga ik met de Uber?"**

2. Strategieën | IV. Eigenaarschap

IV. Eigenaarschap



De bewoners van de Zuidoostflank voelen zich verbonden met hun buurt. Dat merk je aan de mate waarop bewoners meedenken en meedoen bij activiteiten, de mate van kennis die ze hebben van de buurt en diens historie en het belang dat ze aangeven bij het verbeteren van de sfeer en uitstraling van de omgeving. Ze zijn trots op hun omgeving.

Door eigenaarschap van onderdoorgangen concreet en mogelijk te maken, hebben de onderdoorgangen de potentie om de identiteit van de buurt te versterken en één geheel te vormen met de omgeving in de Zuidoostflank.

Deze strategie is het beste toe te passen op de volgende type onderdoorgangen:
A - Woonwijk met directe visuele verbinding van woningen
B - Woonwijk zonder directe visuele verbinding woningen

> **"Vooral ook mensen uit de buurt meenemen hierin. Dat beïnvloedt ook het gevoel van veiligheid."**

> **"Goed als dit een plek kan worden van de buurt. Ik moet denken aan een minibieb of een buurtkoelkast. Maar dit werkt wel alleen als de sfeer al goed is."**

afb 9: Ontwerpprincipes vanuit het vrouwelijk perspectief

Ook vindt men belangrijk:

- Goede voorzieningen op en nabij stations;
- Goede faciliteiten op stations, zoals bankjes, (werkende) liften en reisinformatie;
- Aantrekkelijke omgeving, bijvoorbeeld met groen en/of voorzieningen;
- 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.

2.5 Stationrenovatie Oostlijn

Ter verkenning en inspiratie heeft in januari 2025 met het projectteam AMTS een bijeenkomst plaatsgevonden over de renovatie van de Oostlijn. Deze renovatie, die in 2016 startte, is inhoudelijk voorbereid en ontworpen door architectenbureau Group A. Zij hebben ons meegenomen in het renovatieproces en geadviseerd hoe de opgave voor AMTS zouden kunnen aanpakken.

De renovatie besloeg 5 ondergrondse en 11 bovengrondse stations (inclusief de perrons) en kwam voort uit de noodzaak voor groot onderhoud. Van de 13 AMTS stations zijn de volgende 10 stations toen gerenoveerd: Spaklerweg, Van der Madeweg, Strandvliet, Bullewijk, Holendrecht, Reigersbos, Gein, Venserpolder, Verrijn Stuartweg, Gaasperplas.

Group A hanteerde voor de renovatie een duidelijke visie met als doel:

- het verbeteren van sociale veiligheid en comfort, het vereenvoudigen van onderhoud en beheer, het verbeteren van de uitstraling van de Oostlijn.
- het terugbrengen van rust, clusteren van losse elementen, indirecte verlichting, transparantie (glas), duidelijke identiteit, zichtbaarheid van toegangen.

Zij kozen voor 23 generieke hoofdingrepen. Denk aan wanden voorzien van glazuurt tegelwerk, liften verglazen, nieuwe leuningen, clusters van elementen, wayfinding.

Voor AMTS heeft Group A het volgende geadviseerd om de stations en de omgeving sociaal veilig, toegankelijk/bereikbaar en zichtbaar/vindbaar te maken:

- Het gaat om 13 viaduct- stations met verschillende wijken en uitdagingen.
- Het gevoel van comfort en veiligheid kan worden begunstigd door: open en overzichtelijke ruimtes, een rustig en verzorgde uitstraling, een aantrekkelijke sfeer.
- De verlichtingssituatie moet de ruimte overzichtelijk maken (door indirect licht) en aantrekkelijke sfeer geven.
- De gekozen materialen geven een rustige en verzorgde uitstraling. Reductie van materialen is daartoe van belang. Dit is ook makkelijker in onderhoud. Wees bewust in kleurgebruik, licht materiaal brengt het licht naar binnen.
- Zorg dat de metrostations zichtbaar en vindbaar zijn op looproutes. Gebruik hiervoor de viaducten of bovenkant station als oriëntatiepunt.



3. Ontwerp verkenning

Om de kwaliteit van het station en de stationsomgeving te beoordelen zijn alle stations meermaals geschouwd (dag en nacht), en in het projectteam uitvoerig besproken. De schouw is uitgevoerd door het projectteam samen met professionals die de buurt kennen of gespecialiseerd zijn in stationsomgevingen of toegankelijkheid voor diverse doelgroepen. Omdat AMTS tot doel heeft dat reizigers Kunnen, Durven, Willen gebruik maken van het openbaar vervoer zijn die drie aspecten geschouwd en daarbij meenemend hoe een diversiteit aan gebruikers (inclusief vrouwen) het station en omgeving zouden beleven. Het gaat om:

- **Kunnen:** is een randvoorwaarde voor het gebruik van de metrostations. Kunnen betekent dat stations toegankelijk en bereikbaar zijn voor iedereen. Alleen dan kunnen we gebruik maken van de stations. We streven naar stations waarvan je ongeacht je fysieke gesteldheid of achtergrond, altijd gebruik kan maken.
- **Durven:** het gevoel van veiligheid en vertrouwen is cruciaal voor het openbaar vervoer gebruik. Durven gaat over het op gevoelsniveau verlagen van drempels en het vergroten van het inclusieve gebruik van het OV: zowel overdag en 's avonds veilig voor iedereen.
- **Willen:** een openbaar vervoer systeem kan zo worden ingericht dat het een aantrekkelijk alternatief op de auto is. Het openbaar vervoer draagt dan bij aan de reiskwaliteit door diverse faciliteiten en kwaliteitsplekken in de stationsomgeving. Kortom, mensen laten de auto staan en willen gebruik maken van de metro.

In paragraaf 3.1. worden de kwalitatieve waarnemingen, op het gebied van Kunnen, Durven, Willen, per station opgesomd. Vervolgens zal in paragraaf 3.2 de kwantitatieve analyse vanuit hoofdstuk 2 met de kwalitatieve analyse uit par 3.1 worden samengevoegd in een Matrix. Zo worden de 13 metro- en treinstations gewaardeerd en geprioriteerd.

afb 10: Metrostation Bullewijk

3.1 Kwalitatieve conclusies

Hieronder worden de kwalitatieve conclusies van de schouwen samengevat, waarbij de nadruk op de knelpunten ligt. De uitvoerige analyse per station staat in bijlage 2. Als eerst worden de 'generieke conclusies' besproken. Dit zijn waarnemingen die zo goed als bij ieder station zijn gedaan. Daarna volgt een uiteenzetting van de station specifieke conclusies.

3.1.1 Generieke kwalitatieve waarnemingen

Met het oog op het ***Kunnen*** gebruikmaken van de stations valt direct op dat de station entrees onherkenbaar zijn in het straatbeeld. Het ontbreekt aan een uniforme uitstraling voor alle metrostation omgevingen in Zuidoost en Oost. Vanaf een afstandje is er geen duidelijke vorm van wayfinding richting de stations. Maar ook bij het verlaten van de stations is het oriënteren lastig. Er worden zelden goede verwijzingen gegeven naar belangrijke bestemmingen in de omgeving of overstapmogelijkheden op ander (openbaar) vervoer. Tevens lijkt de huidige fietsparkeercapaciteit onvoldoende voor de toekomstige vraag. Liften en roltrappen zijn vaak stuk en, doordat er op een aantal stations maar één lift of roltrap is, is er te weinig reserve. Tenslotte zijn op veel plekken de blinde geleidenlijnen incorrect of niet aanwezig, zowel binnen het omgevingsdomein maar soms ook in het ontvangstdomein.

Op het gebied van ***Durven*** lijken zowat alle stations omgevingen slachtoffer van een gedateerd ontwerp. De verouderde station onderdoorgangen en -pleinen blijken in de praktijk ook lastig te onderhouden, met een kapot, vies en daarmee onveilig en onaantrekkelijk aanzicht als gevolg. Op nagenoeg alle stations is er sprake van een te groot lichtcontrast tussen de stationsomgeving en de station onderdoorgang. Hierdoor zijn de spooronderdoorgangen overdag erg donker en 's nachts veel te fel uitgelicht. Tenslotte zorgt een gebrek aan sociaal toezicht, met name in de avonduren, voor een unheimisch gevoel. Dit wordt versterkt doordat veel bebouwing op grote afstand van de stations staat.

Ook op het gebied van ***Willen*** zijn de nodige zaken opgevallen. Door de statiegeldheffing op blikjes en flesjes zijn op nagenoeg ieder station (perron, onderdoorgang en plein) de prullenbakken opengebroken. Mede hierdoor ligt er overal vuilnis. Ook de wildplak van posters en de vele graffiti dragen bij aan de onaantrekkelijke sfeer. Daarnaast zijn er zelden aanvullende faciliteiten als winkels, kiosken wc's, speelplekken of rustplekken in de stationsomgevingen te vinden. Hierdoor vormen de stations nu geen efficiënt vervoersknooppunt of aantrekkende locatie in het dagelijks leven.

scan voor sfeerbeelden

3.1.2 Station Overamstel

Mensen met een beperking ***Kunnen*** geen gebruik maken van het station omdat er een lift aan de westzijde ontbreekt. Om de lift aan de oostkant te kunnen bereiken moet een zeer lange omweg (+/- 25 minuten) via de De Heusweg afgelegd worden. Daarmee is het station kortom ontoegankelijk. Doordat De Heusweg eindigt in een brug over de Amstel ontstaat er een groot hoogteverschil tussen de weg en het maaiveld. Dit bemoeilijkt de bereikbaarheid van station Overamstel omdat de weg via trappen overgestoken moet worden.

Het station staat opgesteld tussen twee anonieme industrieterreinen waardoor veel mensen in de avonduren geen gebruik ***Durven*** te maken van de stations. Vanaf de stationsentree is er niet direct zicht op de bebouwing. Deze bestaat met name uit 'black boxes' die geen ogen op straat bieden. Daarnaast is het station sterk verloederd.

Wat betreft het ***Willen*** is station Overamstel is als enige station niet gerenoveerd binnen de poortjes (ontvangst- en reisdomein). Hierdoor is het station sterk verouderd.



afb 11: Station Overamstel

3.1.3 Station Spaklerweg

De stationsomgeving van Spaklerweg is geüpgraded naar een beheerbaar en herkenbaar nieuw ontwerp waarvan mensen ***Kunnen***, ***Durven*** & ***Willen*** gebruik maken. Alleen fietsers Kunnen op dit moment hun fiets niet goed kwijt. Aan beiden zijden van het spoor, maar met name de oostkant, voldoet de fietsparkeercapaciteit niet.

3.1.4 Van der Madeweg

Op dit moment wordt het ***Kunnen*** gebruik maken van het station voornamelijk bemoeilijkt door de restpunten van de restauratie die nergens belegd zijn. Het gaat hierbij om een buitenmuur die te ver is uitgezaagd, waardoor er een gevaarlijke overgangshoogte bij de fietsenrekken is ontstaan.
Ook sluit het fietsparkeren niet aan op routes, omdat de meeste fietsparkeercapaciteit in de buurt van de minst populaire route ligt. Door een slechte routing over Van der Madeweg voor fietsers moeten parkerende fietsers omlopen. Zo staan er hekken tussen entree metrostation en de autoweg om te voorkomen dat voetgangers zomaar oversteken. Echter dit belemmert ook de natuurlijke routing van reizigers van en naar het station.

Uniek aan station Van der Madeweg is de ondersteuning van het spoor door muren i.p.v. kolommen. Ook kent het station meerdere hoogteverschillen. Dit heeft invloed op het ***Durven*** doordat er in het ontvangstdomein dode hoeken en beperkte zichtlijnen ontstaan.

De openbare ruimte rondom het station is sterk versteend en bestaat enkel uit 30x30 tegels. Deze onaantrekkelijke inrichting heeft een negatieve uitwerking op het ***Willen*** gebruik maken van het station.



afb 12: Station Spaklerweg



afb 13: Station Van der Madeweg

3.1.5 Station Strandvliet

Dit station wordt door veel mensen als bijzonder onaantrekkelijk en eng aangemerkt. De generieke waarnemingen gelden hier ook, maar dan in veel grotere mate. Dit is van grote invloed op het ***Kunnen***, ***Durven***, ***Willen*** gebruiken van het station.

Het station kent drie onderdoorgangen waarvan er twee met een opgang richting het perron. De meest noordelijke onderdoorgang/opgang en de middelste onderdoorgang komen aan de westzijde uit op openbare ruimte zonder bestemming. Er loopt hier enkel een doodlopend pad voor bestemmingsverkeer richting het NS-clubhuis. Het groen langs de route wordt nauwelijks onderhouden en heeft geen gebruiksfunctie. Er worden dan ook regelmatig tentjes van daklozen aangetroffen.

Bij meerdere evenementen wordt station Strandvliet gebruikt voor het vervoer van voetbalsupporters en evenementbezoekers en dient het als overloopstation voor het naastgelegen metro- en treinstation Bijlmer ArenA. Er zijn dan vele signalen van vandalisme, vervuiling en wildplassen.



afb 14: Station Strandvliet

3.1.6 Station Bullewijk

Wat betreft het ***Kunnen*** is bij Bullewijk in het bijzonder de connectie tussen de buurt en het metrostation minimaal. Zeker waar het gaat om blinde geleidenlijnen. Bij de beide opgangen sluiten de fietsroutes niet aan op de beschikbare fietsparkeervoorziening. Dat is nu nog niet zo'n probleem, maar met de oplevering van gebiedsontwikkelingen komt een nieuwe doelgroep die naar verwachting wel veel fietst.

Relatief veel graffiti, posters en afval geven een verloederde indruk, waardoor mensen, met name 's avonds, geen gebruik ***Durven*** maken van het station. Het verloederde aanzicht heeft ook een negatief effect op het gevoel van sociale veiligheid.

3.1.7 Station Holendrecht

Het ***Kunnen*** wordt bij station Holendrecht bemoeilijkt, want het fietsparkeren sluit niet overal aan op fietsroutes. Dat is nu nog niet zo'n probleem, maar met de oplevering van gebiedsontwikkelingen komt een nieuwe doelgroep die naar verwachting wel veel fietst.

Door het ontbreken menselijke maat door lege vlaktes onder en naast stations ***Willen*** weinig mensen gebruik maken van de stations. Bovendien verzamelt zich hier afval en onkruid. Voor een station met een regionale functie en vele overstapmogelijkheden, biedt station Holendrecht weinig tot geen comfortabele verblijfs- en wachtruimten.

3.1.8 Station Reigersbos

Bij station Reigersbos is een grote afstand tussen het metrostation en de bushalte aan de westelijke stationsingang van de haaks lopende GVB lijn 47 (station Holendrecht-station Bijlmer ArenA). Dit is te wijten aan de verkeerskundige scheiding van langzaam- en snelverkeer en bemoeilijkt het ***Kunnen*** gebruik maken van het metrostation door busreizigers. Bushaltes zijn ontoegankelijk doordat ze alleen per hellingbaan bereikbaar zijn. Bij de meest gebruikte opgang staat geen kaartautomaat meer en wordt er van gebruikers verwacht vaardig te zijn met digitale middelen. Aan de zijde van het winkelcentrum is de stationsentree in het bijzonder slecht vindbaar, doordat deze wegvalt in de schaal van omliggende gebouwen.



afb 15: Station Bullewijk



afb 16: Station Holendrecht



afb 17: Station Reigersbos

Op het gebied van ***Durven*** zijn er weinig observaties gemaakt, maar er mogen aardig wat aanpassingen doorgevoerd worden om het ***Willen*** te stimuleren. Zo is de positionering van functies ten opzichte van elkaar bij de westelijke opgang inmiddels niet meer optimaal.

3.1.9 Station Gein

Wat betreft het ***Kunnen*** gebruik maken van station Gein zien we beperkingen in de overstapmogelijkheden. Uniek in Zuidoost is de scheiding van snel- en langzaam verkeer. De spoordijken en autodreven bevinden zich op een hoger niveau, terwijl fietsers en voetgangers zich vrijelijk kunnen bewegen op het maaiveld. De metro- en treinstations zijn gekoppeld aan de routes voor voetgangers en fietsers. Zo kunnen deze verkeersdeelnemers gemakkelijk op dit vervoer opstappen. Een bijkomende hindernis is de slechte route van/naar overstap op de bus, omdat de bushaltes door de verkeerscheiding op afstand liggen.

Er zijn meerdere knelpunten rondom het ***Durven*** gebruik maken van busstation Gein. De bushalte bij de westelijke stationsingang ligt onder het donkere spoorviaduct. Er ontbreken zichtlijnen vanaf woningen of voorzieningen op de bushalte. Daarnaast wordt langs de busbaan niet gewandeld of gefietst, waardoor ogen op straat ontbreken. Een bedreiging is de sterke stijging van overlast door jeugd.

Door de vele ongebruikte verharding wordt het ***Willen*** gebruik maken van de stationsomgeving niet gestimuleerd. De positionering van de functies ten opzichte van elkaar op het stationsplein lijkt niet meer optimaal. Hierdoor wordt het straatbeeld onoverzichtelijk en onaantrekkelijk.

3.1.10 Station Venserpolder

In principe ***Kunnen*** alle mensen gebruik maken van station Venserpolder, maar of ze het ***Durven*** is een ander verhaal. Het groen aan de noordzijde heeft geen gebruiksfunctie waardoor er weinig recreanten zijn en sociaal toezicht hier uitblijft. Het 'lichtkunstwerk' verblindt meer dan dat de ruimte van een positieve sfeer voorziet. Door het felle licht uit het lichtkunstwerk ontstaat er een sterk lichtcontrast tussen de onderdoorgang en omgeving. Dit draagt bij aan een gevoel van sociale onveiligheid. Tenslotte zijn er in het verleden samen met buurtbewoners vrolijk gekleurde picknicktafels op het stationsplein gezet. Vervolgens is het maken van beheerafspraken niet goed afgerond waardoor ze in slechte staat zijn en niet bijdragen aan de leefbaarheid van dit gebied.

Door achterstallig beheer is het omgevingsdomein in slechte staat, waardoor mensen niet in bet bijzonder ***Willen*** gebruik maken van dit station.



afb 18: Station Gein



afb 19: Station Venserpolder

3.1.11 Verrijn Stuartweg

Door de ondermaatse verbinding met de HOV-buslijnen aan de Daalwijkdreef 180 meter vanaf Station Verrijn Stuartweg, ***Kunnen*** reizigers dit station nu niet als OV-knooppunt gebruiken. Nabij het station (3 min lopen) ligt een HOV-buslijn die Zuidoost met de rest van de regio verbindt waaronder Almere, Purmerend, maar ook station Bijlmer ArenA. Het niet ontwikkelen van deze potentiële knoop is een gemiste kans en kan ook station Bijlmer ArenA, wat al capaciteitsproblemen heeft, ontlasten. Helaas laat de route tussen station en halte te wensen over. Deze is stil, donker en naargeestig. Er zijn meerdere olifantenpaadjes tussen de metro en de bushalte die suggereren dat er vraag is naar een versterking van deze verbinding. Naar verwachting ***Durven*** mensen deze nu 's avonds niet te gebruiken.



afb 20: Station Verrijn Stuartweg

3.1.12 Station Ganzenhoef

Veel mensen ***Kunnen*** geen gebruik maken van station Ganzenhoef. Al jaren wordt er geklaagd dat de liften en roltrappen bij het station vaak stuk zijn. Ook sluiten de Plusnetfietsverbindingen niet aan op het fietsparkeren en de station toegang. Ook is er te weinig parkeercapaciteit voor fietsen en deelmobiliteit, waardoor ophopingen van voertuigen en hinder op de stoep ontstaan. Hoewel de mogelijkheden aan buslijnen nabij het station een pluspunt zijn, liggen de diverse bushaltes niet direct aan het station. Om deze haltes te bereiken moeten de gevaarlijke Bijlmerdreef en aanliggende straten 1 tot 2 keer worden overgestoken. Veel mensen ***Durven*** ook geen gebruik te maken van het station. De eerste fysieke verklaring hiervoor is het informatiebord (KNoP-kaart) die bij de ingang het zicht tussen binnen en buiten beperkt. Ten tweede ontbreekt de connectie tussen het station en het naastgelegen winkelcentrum, waardoor sociaal toezicht ontbreekt.



afb 21: Station Ganzenhoef

3.1.13 Station Kraaiennest

Op dit moment ***Kunnen*** nagenoeg alle reizigers gebruik maken van station Kraaiennest. Hoewel het station er netjes uitziet, zijn de openingen in de plint te klein voor goede zichtlijnen tussen buiten en binnen. Hierdoor ***Durven*** minder mensen gebruik te maken van het station.

Direct achter het station ligt een leeg plein voor markten bestaande uit betonplaten. Dit is zeer praktisch voor de drukbezochte markt. Maar zonder markt ontstaat er een onaantrekkelijke leegte met veel marktafval, waar veel mensen liever niet ***Willen*** verblijven.

3.1.14 Station Gaasperplas

Door de onduidelijke en onveilige verbinding met de HOV-bushalte, gelegen onder het spoor aan de Langbroekdreef,



afb 22: Station Kraaiennest

Kunnen veel mensen geen gebruik maken van deze overstapmogelijkheid. De route, geleidenlijnen en verlichting van deze verbinding zijn niet meegenomen in het HOV-project.

Het ***Durven*** gebruik maken van het station wordt beïnvloed door de verloederde uitstraling, omdat er veel onnodige, kapotte en ongebruikte objecten staan.

Er zijn genoeg reden waarom potentiële reizigers niet ***Willen*** gebruik maken van het station. De stationsomgeving is niet aantrekkelijk door de chaotische materialisering van het maaiveld, waar geen Puccini-inrichting is toegepast. Alleen al in de spooronderdoorgang zijn er 3 verschillende typen verhardingen terug te vinden. Ook zijn er diverse soorten fietsenrekken geplaatst, die ook nog eens niet op elkaar zijn uitgelijnd. Rondom het station is veel ongebruikte verharding te vinden.

3.2 Matrix & algemene conclusies

Wat in cijfers kan worden uitgedrukt komt niet altijd overeen met het gevoel en vice versa. De kwantitatieve woningbouw en reizigers cijfers uit hoofdstuk 2 zijn daarom een goede aanvulling op de kwalitatieve beleving zoals beschreven in paragraaf 3.1. De verschillende analyse vormen zijn samengebracht in een matrix om de stations te kunnen prioriteren.

Door het projectteam AMTS zijn in de matrix subjectieve scores aan de kwalitatieve data (Kunnen, Durven, Willen) gegeven en zijn de kwantitatieve data genormaliseerd naar deze scores. Zo vallen ze binnen de zelfde beoordelingsschaal, waardoor we de verschillende indexwaarden bij elkaar kunnen optellen. Het station met de grootste som heeft de meeste urgentie.

Uit de Matrix (afbeelding 24) kan het volgende worden geconcludeerd:

- De top 5 van meest urgente stations zijn: 1. Bullewijk, 2. Overamstel, 3. Holendrecht, 4. Strandvliet en 5. Spaklerweg. Op de 6e plaats staat station Reigersbos. Daarmee komt de Geintak (metro 50 en 54) als de meest spoedeisendste lijn naar voren.
- Station Bullewijk en Holendrecht behoeven urgentie vanuit de groei van woningbouw, reizigersgroei en de huidige slechte fysieke staat.
- Station Overamstel en Strandvliet behoeven sterke urgentie vanuit de huidige slechte fysieke staat, tevens is hier sprake van woning- en bedrijfsontwikkeling.
- Station Spaklerweg behoeft urgentie vanuit de woningbouw en reizigersgroei. Het station zelf is fysiek op orde.
- De stations op de Gaasperplaslijn (metro 53) scoren allen minder hoog in de prioritering. Dit komt doordat de woningbouw groei hier lager ligt dan aan de Geinlijn en daarmee samenhangend ook de reizigersgroei. De stations die wel gekoppeld zijn aan woningbouw, Ganzenhoef en Kraaiennest, hebben een relatief sociaal veilige inrichting. Ook in de participatie-enquête worden de stations op de Gaasperplaslijn minder benoemd.



afb 23: Station Gaasperplas

	Gebiedsontwikkeling *Urgentie vanuit gebiedsontwikkeling?*							Kwaliteit *Urgentie vanuit huidige staat?*			Prio	Maatregelen	Tijd *Uitvoeringstermijn*
Station	**Woningbouw t/m 2032**	**Absolute groei reizigers 2019 - 2040**	**% groei reizigers 2019 - 2040**	**totaal reizigers 2040**	**Groei woning-bouw**	**Groei reizigers**	**Totaal aantal reizigers**	**Kunnen**	**Durven**	**Willen**	**som**	**(A) Generiek (B) Specifiek, namelijk...**	**(A) Kort: uiterlijk 2027 (B) Middel: uiterlijk 2030 (C) Lang: tot 2035**
Bullewijk	6160	9500	72%	22600	3	3	3	2	3	3	17	(A) Generiek, (B) Extra lift	Middel
Overamstel	1720	4600	72%	11000	3	2	2	3	3	3	16	Generiek/interimbeheer, (B) Extra lift , fietsparkeren verplaatsen	Lang
Holendrecht	3620	13900	96%	34000	3	3	3	2	3	2	16	(A) Generiek, (B) Extra poortjes	Middel
Strandvliet	8560	4400	76%	10200	3	2	2	2	3	3	15	Drijfhekken evenementen, Extra lift, afsluiten noordelijke onderdoorgang	Middel
Spaklerweg	4530	7900	120%	14500	3	3	2	1	2	1	12	(B) Fietsparkeren	Kort
Reigersbos	700	3800	42%	12900	2	2	3	1	2	2	12	(A) Generiek	Middel
Van der Madeweg	1360	5300	63%	13700	3	3	2	1	2	1	12	(A) Generiek, (B) Restpunten vorige ontwerp oplossen	Kort
Venserpolder	0	-500	-14%	3000	1	1	1	2	3	3	11	(A) Generiek	Middel
Verrijn Stuartweg	2100	1100	61%	2900	3	2	1	2	1	2	11	(A) Generiek, (B) Wayfinding connectie HOV-halte - metro	Middel
Ganzenhoef	593	-600	-8%	6600	2	1	1	3	3	1	11	(A) Generiek, (B) Lift	Middel
Gein	237	2000	28%	9200	2	2	2	2	2	1	11	(A) Generiek	Middel
Kraaiennest	750	300	4%	7700	2	1	2	1	3	1	10	(A) Generiek, (B) Transparantie/oplichten plint	Middel
Gaasperplas	125	2500	86%	5400	2	2	1	1	2	2	10	(A) Generiek	Middel

afb 24: Prioriteringsmatrix

LEGENDA

Stoplichtmatrix: algemeen betekenen de kleuren dit:

Groen = Geen argument voor opname in programma

Oranje = Mist enige urgentie

Rood = Aandachtspunt, Argument voor opname in programma

Specifieke onderbouwing per kolom:

Gebiedsontwikkeling *Urgentie vanuit gebiedsontwikkeling?*							**Kwaliteit** *Urgentie vanuit huidige staat?*			**Maatregelen**	**Tijd** *Uitvoeringstermijn*	**Toelichting** *Belangrijke context*
Woningbouw t/m 2032	**Absolute groei reizigers 2019 - 2040**	**% groei reizigers 2019 - 2040**	**totaal reizigers 2040**	**Groei woning-bouw**	**Groei reizigers**	**Totaal aantal reizigers**	**Kunnen**	**Durven**	**Willen**	**(A) Generiek (B) Specifiek, namelijk...**	**(A) Kort: uiterlijk 2027 (B) Middel: uiterlijk 2030 (C) Lang: tot 2035**	**Honoreren budgetaanvraag?**
				1 = Woning-bouw is 0	1 = Groei reizigers lager dan 1000	1 = Totaal reizigers lager dan 7.500	Is toegankelijk	Voelt sociaalveilig aan	Aantrekkelijk, comfortabel, praktisch	Achterstallig beheer en restpunten eerdere werkzaamheden	Behoeft geen urgentie i.r.t. oplevering woningbouw / Zeer lange termijn (na 2035)	Geen omgevings-projecten steunen
				2 = Woning-bouw 1 t/m 1250	2 = Groei reizigers tussen 1000 5000	2 = Totaal reizigers tussen 7.500-15.000	Kan beter	Sommige delen voelen onveilig	Er ontbreken voorzieningen	Draagt in mindere mate bij aan de toegankelijkheid, herkenbaarheid en vindbaarheid	Behoeft enige urgentie i.r.t. oplevering woningbouw	
				3 = Woning-bouw hoger dan 1250	3 = Groei reizigers hoger dan 5000	3 = Totaal reizigers hoger dan 15.000	Is ontoegankelijk	Geen gendersensitief ontwerp	Onaantrekkelijk en onpraktisch	Draagt sterk bij aan de toegankelijkheid, sociale veiligheid, herkenbaarheid en vindbaarheid	Behoeft urgentie i.r.t. oplevering woningbouw	Wel omgevings-projecten steunen



afb 25: Station Strandvliet

4. Aanpak AMTS: lessen, prioritering voorkeursvariant en nieuwe projectscope

4.1 Lessen algemene analyse

De metro- en treinstations zijn vaak het eerste wat mensen van de héle stad zien. Je loopt de metro of trein uit, je ziet de omgeving en je vervolgt je weg. Het beeld dat je bij de uitgangen van de 13 metro- en treinstations aan de Zuidoostflank ziet is geen reclame voor Amsterdam. Netjes geformuleerd is het omgevingsdomein van deze metrostations een vergeten stuk stad. De basis is niet op orde, niet qua inrichting en niet qua beheer. De inrichting is kapot, niet volledig, onoverzichtelijk, het is vies, rommelig en geeft een onveilig gevoel.
Ook zijn alle metro- en treinstations vanuit de omgeving slecht vindbaar en niet herkenbaar. Goede bebording en naamgeving van het station wordt gemist. Vice versa is de omgeving vanuit het station niet vindbaar. Verder zijn de routes naar de metro- en treinstations zelf slecht verlicht: te veel of te weinig licht waardoor het gevoel van sociale onveiligheid wordt versterkt. Kortom het omgevingsdomein van de metro heeft in de openbare ruimte geen eigen inrichting of plek. Niet zoals bij bijvoorbeeld treinstations.

Van alle 13 stations is het reizigers-, ontvangst- en omgevingsdomein van station Overamstel het ellendigst. Het stationsgebouw is niet gerenoveerd of aangepast aan de veranderende reizigersstroom: van tram- naar metrostation en van werkenden naar meer bewoners. De gebiedsontwikkeling in de directe omgeving pakt wel de herinrichting van de openbare ruimte op, maar eindigt bij het omgevingsdomein van het station, waardoor de ingangen van Overamstel er verloederd bij dreigen te blijven liggen.

Metrostation Spaklerweg en Van der Madeweg zijn positieve uitzonderingen op de regel. Beide stations en directe omgeving zijn in 2022 opgeknapt. Bij station Spaklerweg is alleen het omgevingsdomein en het fietsparkeren nog niet ingericht aan de zijde van de voormalige Bijlmerbajes. Bij station Van der Madeweg doet het omgevingsdomein nogal stenig aan, is het station slecht vindbaar en zijn er wat restpunten door de verbouwing van het metrostation ontstaan waardoor er onveilige situaties kunnen ontstaan.
Station Verrijn Stuartweg heeft van de 13 metro-

stations een bijzondere de ligging in buurgemeente Diemen, maar wel binnen het bereik van Amsterdammers uit de E-buurt. Nadere afstemming over ingrepen hier vindt met Diemen plaats.

Van de twee metrocorridors heeft de Geintak de hoogste prioriteit gezien de staat van de stations, grote woningbouwopgave en groei reizigers. Deze stations en hun omgevingsdomeinen zullen als eerste moeten worden heringericht. De Gaasperplastak kent ook veel gebiedsontwikkeling, echter is het omgevingsdomein daar iets beter. Station Venserpolder is daarop een uitzondering. Aan de Amsterdamse kant ligt een armere wijk, waar waarschijnlijk op termijn gebiedsontwikkeling plaats gaat vinden. Nu ziet de stationsomgeving er slecht uit. Sociaal investeren is noodzakelijk om zo geen onderscheid te maken tussen nieuwe en oude bewoners en deze omgeving ook een sociaal veilig en prettig metrostation te geven.

Belangrijk is het omgevingsdomein van de metro- en treinstations te ontwerpen vanuit het vrouwelijk perspectief. Door het veiligheidsgevoel te verbeteren zou het gebruik door vrouwen en mannen toenemen, vooral 's avonds. De sociale veiligheid voor vrouwen kan worden verbeterd door goede verlichting, een overzichtelijke schoon en onderhouden inrichting, meer levendigheid en informeel toezicht. Een eenduidige inrichting van het omgevingsdomein zou bereikt kunnen worden door te kiezen voor een aantal hoofdingrepen en materiaalsoorten waarbij het van belang is dat het uiteindelijke beheer ook wordt geborgd. Het beheer is nu complex (meerdere partijen),de budgetten zijn niet altijd aanwezig en de urgentie wordt niet altijd gevoeld.

4.2 Prioritering & nieuwe projectscope

In deze paragraaf wordt de nieuwe projectscope voor de ontwerpfase van AMTS beschreven. Door het projectteam is op basis van de brede analyse (hoofdstuk 2 en 3) en de selectiecriteria beoordeeld hoe de opgave voor de AMTS eruit moet zien gezien de groei van de Zuidoostflank, en de staat waarin de stations(omgevingen) zich bevinden. In de afwegingen zijn voorstellen voor fysieke aanpassingen aan stations, het omgevingsdomein en routes naar stations meegenomen.

Door het projectteam is geconcludeerd dat de basis van het reizigers- en ontvangstdomein op de metrostations op orde is, met uitzondering van station Overamstel. Daarentegen is de basis van het omgevingsdomein van de stations niet in orde. Voorgesteld wordt om de AMTS-aanpak vooral te richten op het goed functioneren van het omgevingsdomein van de metrostations, zodat reizigers kunnen, durven en willen gebruik maken van de metro. De maatregelen om de sociale veiligheid voor vrouwen te vergroten zijn het belangrijkst. Ook zijn er een aantal specifieke maatregelen in de projectscope opgenomen die zorgen dat het reizen met openbaar vervoer prettiger wordt. Er wordt verwacht dat de voorgestelde nieuwe projectscope oplossingen beidt op de gestelde problematiek.

De voorgestelde nieuwe projectscope voor AMTS is: Zet in op.....

1. Een generiek maatregelenpakket voor het omgevingsdomein van alle 13 stations, waardoor de sociale veiligheid, herkenbaarheid, bereikbaarheid en beheerbaarheid van alle metrostations worden vergroot.

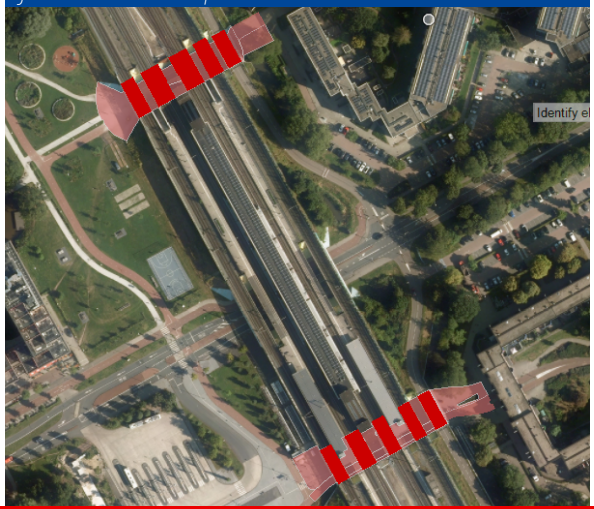
» Zoals Group A de stationsomgeving heeft gerenoveerd wil het project AMTS het omgevingsdomein gaan vernieuwen. Het omgevingsdomein beslaat de directe omgeving bij een stationstoegang. Dit is bij ieder station anders. En wordt in de ontwerpfase nader vastgesteld. In figuuur 26 is een voorbeeld opgenomen. De 13 stations hebben in totaal 19 toegangen (een zestal stations heeft twee toegangen). In paragraaf 4.3 wordt het generieke maatregelen pakket toegelicht.

2. Nieuwe poortjes en liften in het reizigersdomein, daar waar de reizigersgroei het noodzaakt.

» Er is door de GVB onderzoek gedaan naar de afwikkeling van het aantal reizigers in de huidige en toekomstige situatie en de gevolgen van

deze groei op de inrichting van de 13 stations. Het resultaat is een advies en doorkijk voor het aantal extra poortjes om de metro veilig en toekomstbestendig te maken met als richtjaar 2040. Uitgangspunt daarbij is dat de nieuw toe te voegen poortjes passen binnen de bouwkundige maten van het station.
De conclusie uit dat onderzoek is dat de stations Ganzenhoef, Kraaiennest, Venserpolder en Verrijn Stuartweg op dit moment voldoende capaciteit aan poortjes hebben om de groei tot 2040 te verwerken. De stations Holendrecht, Bullewijk en Overamstel moeten door de grote reizigersgroei als eerste aangepast worden met daarop volgend Strandvliet, Spaklerweg, Gaasperplas, Van der Madeweg, Gein en Reigersbos. Het gaat om het toevoegen van in totaal ongeveer 36 poortjes.
Station Strandvliet en Bullewijk hebben nu enkel één lift per station. Gezien de groei van het aantal reizigers en om de redundantie te verhogen

afb 26: Voorbeeld scope Station Holendrecht



(een kapotte lift maakt een station in één keer ontoegankelijk voor minder validen) zal op beide stations een tweede lift worden geplaatst. De liftschachten voor een tweede lift zijn op beide stations al aanwezig. Tevens worden tot 2058 de liften en roltrappen op alle overige stations vervangen (zie 2.1.1.). Dit realiseert de GvB buiten het project AMTS om.

3. De realisatie van de no-regret maatregelen aan station Overamstel.

» Het reis- en omgevingsdomein van station Overamstel is ellendig en dient te worden verbeterd. Er waren plannen in de maak om zowel het stationsgebouw te vernieuwen als de directe omgeving (denk aan de brug in de De Heusweg). Doordat de totale investering niet door partijen kon worden gedragen, maar men wel de urgentie van de opgave zag is in 2022 besloten om in 2025 de opgave opnieuw te beoordelen. De stuurgroep Mobiliteitsplan Zuidoostflank concludeert dat ook nu de middelen voor vernieuwbouw niet beschikbaar zijn. Daarom is door de projectgroep bekeken wat kleinschalige ingrepen kunnen zijn. No-regret maatregelen die inpasbaar zijn binnen het AMTS budget en die een positieve bijdrage aan de omgeving geven, ongeacht de verdere ontwikkelingen. Het plan is om het stationsgebouw als volgt aan te passen: plaatsen windschermen, abri's, geleidenlijnen, trapleuningen en extra poortjes. Voor het omgevingsdomein wordt bij de twee stationsuitgangen het generieke maatregelenpakket uitgerold (zie paragraaf 4.3), trappen het talud op hersteld en trapleuningen toegevoegd.

4. Een goede inrichting van de noordelijke toegang station Strandvliet.

» Station Strandvliet kent twee toegangen, de zuidelijke toegang is de meest gangbare en gebruikte. Omdat de noordelijke ingang eindigt in een soort niemandsland aan de westkant. Die toegang kan in één woord als griezelig worden aangeduid. Deze ingang moet weer een gewone sociaal veilige toegang worden. Naast het inrichten met de generieke maatregelenpakket ligt dan ook een grotere en specifieke ontwerpopgave.

5. Wegwerken van onveilige restpunten verbouwing station Van der Madeweg.

» Tijdens het schouwen is opgevallen dat er na renovatie onveilige situaties zijn ontstaan. Zo is de valbeveiliging niet compleet, het geleidenlijnencircuit onvolledig en is er oud meubilair zonder functie.

6. Een sociaal veilig en toegankelijk pad van station Verrijn Stuartweg naar het HOV busnetwerk aan de Daalwijkdreef.

» Op de Daalwijkdreef ligt een belangrijke HOV-busverbinding met Purmerend en Almere. Een onverhard olifanten pad door groen is ontstaan doordat er geen formeel voetpad ligt tussen station Verrijn Stuartweg en deze haltes. Investeren in een sociaal en toegankelijke

pad is daarom noodzakelijk. Omdat dit pad op Diemens grondgebied ligt is afstemming met gemeente Diemen nodig.

7. Meer transparantie in de plint van station Kraaiennest.

» Vanaf 2009 heeft een ingrijpende verbouwing van het station plaatsgevonden. Het station is in 2013 heropend met een decoratief hekwerk rond het ontvangstdomein. Dit hekwerk met veel gaatjes is niet transparant genoeg en zorgt voor een sociaal onveilig gevoel. Van binnen is niet goed de omgeving te zien en van buiten is het hekwerk een blokkade in de zichtlijnen. Gedacht wordt om bijvoorbeeld met licht meer transparantie in de beplating van het hekwerk te krijgen. Dit vergt een nadere studie.

8. Meer sociaal toezicht bij station Bullewijk en Holendrecht.

» Door vrouwen is meer levendigheid en toezicht rond de stations gewenst. Meer ogen op straat, indirecte sociale controle. Dit kan door nieuwbouw dichtbij de stations te realiseren en de plint levendig te maken. Op sommige plekken is echter de ruimte tussen de nieuwbouw en het station groot, anoniem en voelt daarmee sociaal onveilig. Denk aan station Holendrecht. Of liggen toegangen van de metro- en treinstations op anonieme plekken, zonder verblijfsplek en zonder directe ogen. Bijvoorbeeld Bullewijk of Strandvliet (noordelijke ingang). Nu start de gemeente Amsterdam (directie Grond & Ontwikkeling) in het kader van project 'Spoor als Ruggengraat' een pilot voor twee paviljoens om zo de gewenste ogen op straat te creëren. De eerste komt bij de noordelijke ingang van station Bullewijk te staan en de ander bij de noordelijke ingang van metro en treinstation Holendrecht. AMTS zal bij de inrichting van het omgevingsdomein met deze twee paviljoens rekening houden en adviseren over de goede plek.

9. Beheer goed op de opgave laten aansluiten.

» Het eigenaarschap, de beheerverantwoordelijkheid en uitvoer van beheer rond de metro en treinstations ligt sinds lange tijd bij de volgende vier partijen: ProRail, NS, Gemeente Amsterdam en GVB. Bij deze partijen zijn de verschillende assets belegd, waardoor een zeer complexe en vooral onduidelijke taakverdeling is ontstaan (zie ook bijlage 4). Hierdoor worden de assets niet altijd goed beheerd door gebrek aan eigenaarschap, maar ook geld. Het gevolg is dat de onderdoorgangen er verloederd bij liggen. Als we de basis op orde willen houden is het van belang dat het beheer goed op de AMTS opgave gaat aansluiten. Kan het beheer eenvoudiger worden georganiseerd? Bijvoorbeeld door minder beheerders, helderder beheerafspraken en goede escalatiekanalen. Of kan het beheerniveau omhoog? Metro- en treinstations zijn omgevingen waar veel mensen samen komen en gebruik van maken. Dit zorgt voor een hogere belasting van de openbare ruimte en noodzaakt een frequenter beheer. Voor AMTS is het belangrijk beheerbewust te ontwerpen. Materialen zullen hufterproof moeten zijn en er wordt aangesloten bij bestaande standaarden zoals Puccini of van de GVB.

De selectiecriteria en de prioritering zorgen ook dat **projecten buiten de projectscope van AMTS** vallen, namelijk:

1. Warnerspad, omdat het buiten de AMTS scope van 3 minuten loopafstand valt. Ook wordt er in 2025 in het sociale veilig maken van het pad geïnvesteerd met lichtkunst en betere wayfinding. Het pad valt onder het project De Nieuwe Kern.
2. Verbinding Bullewijk-Brasapark, omdat het buiten de AMTS scope van 3 minuten loopafstand valt.
3. Verbinding Amsterdam Universitair Medisch Centrum/Hogescholl an Amsterdam met station Holendrecht, omdat het buiten de AMTS scope van 3 minuten loopafstand valt.
4. Oostelijke toegang van metrostation Reigersbos verplaatsen naar noordoostkant, omdat dit plan volgens de GVB ruimtelijk niet realiseerbaar is.
5. Toegang metrostation Kraaiennest verplaatsen, omdat GVB op dit plan negatief adviseert. Het station is in 2013 grootschalig gerenoveerd.
6. Nieuwe toegang en perronkap metrostation Gaasperplas, omdat zowel de GVB als gebiedsontwikkeling hier nu niet de noodzaak in ziet.
7. Tweede toegang metrostation Verrijn Stuartweg, omdat een tweede toegang een grote en dure ingreep is voor een relatief kleine doelgroep.

4.3 Uitgangspunten:

Generieke ontwerpprincipes

"De basis van het omgevingsdomein van de 13 viaduct metro- en treinstations van de Zuidoostflank op orde krijgen". Dat is de belangrijkste opgave van AMTS. Bij de verbetering van het omgevingsdomein staat met name het vergroten van het gevoel van sociale veiligheid voorop en specifiek voor vrouwen, omdat zo het metro- en treingebruik voor iedereen kan toenemen. Een groter gevoel van veiligheid, vooral 's avonds kan verbeterd worden door verschillende fysieke ingrepen.

Het beoogde generieke maatregelenpakket voor alle stations is geïnspireerd op de ontwerpprincipes voor de Oostlijn door architectenbureau Group A (zie paragraaf 2.5) en gebaseerd op de uitkomsten vanuit de participatie met vrouwen (paragraaf 2.4). Net als Group A is gekozen voor het terugbrengen van rust, een duidelijke identiteit van het omgevingsdomein, de zichtbaarheid van stations en toegangen te vergroten, het clusteren van losse elementen waardoor overzicht ontstaat en het toepassen van sociaal veilige verlichting. Er moet een eigen ontwerplijn worden ontwikkeld bestaande uit een aantal generieke hoofdingerepen die we uniform op ieder station toepassen. Door te kiezen voor minder verschillende materialen (bij voorkeur uit de Puccini materialenlijst) zou het beheer vereenvoudigd kunnen worden. De vrouwelijke reiziger gaat ons hierbij actief adviseren. De generieke hoofdingrepen voor het omgevingsdomein zijn als volgt:

1. Adaptieve verlichting

De sleutel tot sociaal veilige onderdoorgangen is adaptieve verlichting. De overgangen tussen de verschillende lichtniveaus en gelijkmatigheden van het licht moeten gaan voldoen aan de normen. Deze landelijke normen zijn door de gemeenteraad vastgesteld. De overgangen tussen lichtniveaus zijn te abrupt waardoor de openbare ruimte buiten de stations en de onderdoorgangen 's avonds te licht lijken te zijn en overdag juist te donker. Het is gewenst om overdag de ruimten van de onderdoorgangen ook te verlichten.
Verder zal de ruimte van de onderdoorgangen verlicht moeten worden door de vlakken aan te lichten. Denk aan plafond, vloer, wanden en taluds. Van belang is dat niet in de lichtbronnen wordt gekeken zodat er geen verblinding ontstaat.
Het gaat niet om meer verlichting, maar om effectieve verlichting en anders: sociaal veiliger voor vrouwen en prettiger voor dieren. Zowel mens en dier hebben 's nachts ook donkerte nodig. Hoe kunnen we/kan het omgevingsdomein van de metro zo verlichten dat het zowel aan de behoefte aan meer sociale veiligheid als aan meer donkerte kan voldoen? Bij het maken van een lichtplan worden de vlakken meegenomen.



afb 27: Metrokubus

2. Herkenbaarheid en vindbaarheid station

Het gaat hier om de wayfinding en de naamaanduiding van het betreffende metrostation. De naam van de metrostations worden op een architectonische en uniforme wijze aangeduid. Bij metrostation Spaklerweg is dat mooi toegepast. Voor deze 13 stations is het een aparte ontwerpopgave.
Verder heeft ieder station bij de entrees de zogenaamde metrokubus. Deze dient zo geplaatst te worden ten opzichte van de stationsnaam op het station en andersom dat ze beiden goed leesbaar zijn. Over het algemeen geldt de standaard dat de metrokubus 45 graden gedraaid staat ten opzichte van het stratenpatroon zodat de kubus vanaf zoveel mogelijk zichtlijnen zichtbaar is.
Het is belangrijk dat de wayfindingobjecten de reiziger op een logische wijze naar het station begeleiden en dat de overstap tussen fietsroutes/ fietsparkeervoorzieningen of bushaltes, Kiss and Ride (K&R) mogelijkheden in de directe omgeving helder zijn. Ieder station is nu uitgerust met een KnOP bord (Knooppunt Oriëntatie Punt), al dan niet heel. De KnOP's worden hersteld en een studie vindt plaats naar een juiste wayfinding in het omgevingsdomein. Dit conform de Amsterdamse bebording.

afb 28: Referentie herkenbare materialisatie Oostlijn



3. Open, overzichtelijke en beheerbare inrichting met verzorgde uitstraling

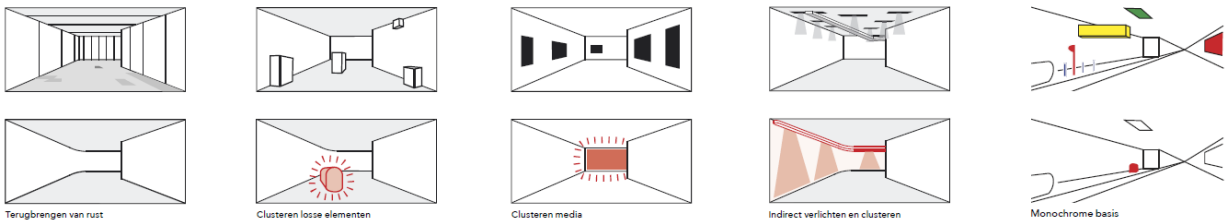
De wanden opwaarderen

De wanden en taluds van de onderdoorgangen en de wanden in het verlengde ervan zijn laag van kwaliteit: graffiti, wildplak en loslatende tegels. De opstanden moeten worden opgewaardeerd.
De materiaalkeuze van de wanden hangt af van het verlichtingsplan en is daar ondergeschikt aan.
De wanden kunnen een uiterlijk krijgen van ruw gestort beton met een planken patroon met een anti-graffiti-coating of betegeld worden. Tegels kunnen relatief eenvoudig gereinigd worden. Tegels kunnen aansluiten bij de eerder toegepaste tegels in het kader van de renovatie metro Oostlijn om rust in beeld te krijgen of een andere (Zuidoost?) look and feel krijgen.
Ook is het denkbaar een roosterwand of groen toe te passen. Te denken valt aan mos-beton of aan klimmende beplanting. Groen kan alleen worden toegepast als de planten in de grond worden gezet en natuurlijk daglicht en regen ontvangen.
Wanden zullen of niet moeten uitnodigen tot klad en plak dan wel eenvoudig te reinigen zijn. Reclame dient in aangelegde frames te worden gereguleerd.
Het is van belang dat vooral de wanden in het verlengde van de uitgangen van het station die de eerste indruk van de buitenwereld zijn, gevrijwaard blijven van fietsparkeren en andere functies die kunnen leiden tot een verrommeld beeld.

Objecten

Het omgevingsdomein van de stations dient overzichtelijk en gebruiksvriendelijk met zo min mogelijk obstakels ingericht te worden. Er worden niet onnodig veel (losse) objecten geplaatst. Objecten worden zo veel mogelijk gecombineerd. Indien er een hekwerk moet komen dan wordt onderzocht of dit hekwerk in een haag vorm of begroeid kan worden.

- Wayfinding:
  Bij ieder station staan dezelfde wayfinding objecten op een logische plek. Een goede en makkelijke oriëntatie zijn vanuit genderperspectief heel belangrijk. Wayfindingobjecten kunnen helpen, maar in het ontwerp wordt ook meegenomen hoe de natuurlijke oriëntatie en looprichting verduidelijkt kunnen worden.
- Fiets en scooter parkeren:
  Fietsparkeren zal zo dicht mogelijk op de entree van het station moeten bevinden. Fietsparkeren bevindt zich niet pal voor de entree van het station, het moet niet het zicht blokkeren. Bovendien moeten ook deze faciliteiten sociaal veilig aanvoelen. Voor ieder station moet nader worden bepaald hoeveel fiets-scooter-parkeerplekken gerealiseerd moeten worden en van welk soort.
- Deelmobiliteit hub:
  Een stationsomgeving is een uitgelezen plek om een hub voor deelmobiliteit toe te voegen. Deze hub vraagt om een zorgvuldige ruimtelijke inpassing. Dit kan een hub voor deelscooter, deelfietsen, deelbakfietsen of deelauto's zijn.
- Zitgelegenheid:
  Het is voor sommige gebruikers noodzakelijk om terloops even bij een station te kunnen zitten. Zitplekken kunnen aanleiding geven tot hangen en zullen daarom op passende locaties verschijnen en niet te groot worden. Wellicht is het idee om zitranden rondom groenvlakken met vaste planten te maken. Al moet hierbij wel rekening worden gehouden dat opgetilde vakken weinig toegevoegde waarde hebben in het bergen van water.
- Wachtruimte:
  Het is van belang om prettig te wachten. De wachtplek bevindt zich bijvoorbeeld bij levendigheid of waar er beschutting is tegen regen en zon.



afb 29: Referentie Renovatie Oostlijn door Group A

- Geleidenlijnen:
  In de verharding zullen steeds geleidenlijnen aangebracht worden. Deze sluiten aan op de geleidenlijnen in het station en op (natuurlijke) gidslijnen buiten het stationsgebied.
- Doorzetten objecten vanuit het stations domein:
  Het is wenselijk om direct buiten het stations-domein een aantal elementen/systemen die de veiligheid ten goede komt door te zetten. Te denken valt aan cameratoezicht en de nood-knop. In overleg met GVB wordt bekeken of dit mogelijk is.
- Reclame:
  Reclame wordt geïntegreerd in de wanden. Losse reclameobjecten is niet mogelijk.
- Afvalbakken:
  Nabij de entree van een station en een zitgele-genheid staat steeds een afvalbak. Bij de keuze van het type afvalbak wordt rekening gehouden met inzameling van blikjes/flesjes.


afb 30: Referentie vergroenen

Vergroenen

Het groen rondom de stations is vaak verwilderd en te hoog. Hierdoor is de omgeving niet overzichtelijk. Het is belangrijk dit groen beter te onderhouden en niet hoger dan 80 centimeter te laten zijn. Het is sociaal veiliger als groen op ooghoogte "transparant "is. Bovendien zijn veel stationsomgevingen onno-dig versteend. Wat geldt voor de gehele stad geldt ook hier: de stad zal snel moeten vergroenen. Dit komt ten goede aan de sfeer, verbetert de waterber-ging/infiltratie en gaat hittestress tegen. De wanden, kolommen en taluds van de onderdoorgangen die daglicht en regen ontvangen kunnen voorzien worden van klimplanten.

Bomen bieden door bladerdek schaduw en verkoe-ling. Bij voorkeur worden inheemse boomsoorten toegepast. Bomen in de buurt van bovenleidingen en metrotoegangen is niet gewenst. Bomen kunnen omwaaien en de bladeren kunnen overlast geven.


afb 31: Referentie Indirecte verlichting

Verharding

De verharding van het omgevingsdomein behoort conform Puccini te zijn. De stad loopt door onder de stations onderdoorgangen en viaducten. Bestaande verharding die niet conform deze standaard is wordt bij herinrichting van het maaiveld vervangen door Puccinimaterialen die in de directe omgeving zijn gehanteerd.

4. Sociaal toezicht

Rond veel stations is er op bepaalde momenten te weinig sociaal toezicht. Er zijn te weinig ogen op straat. Het is wenselijk de levendigheid te vergroten om zo de sociale veiligheid te verbeteren. Dit kan door functies toe te voegen zoals kiosken. Dit is niet een actieve opgave voor AMTS, maar daar waar een initiatief verschijnt zal vanuit AMTS bekeken worden of het kan worden gefaciliteerd. Zoals de paviljoens bij station Bullewijk en Holendrecht.
Om een sociaal veilige omgeving te creëren is het nodig dat de fysieke omgeving overzichtelijk, voor-spelbaar, beheerbaar (schoon en heel) en aantrek-kelijk is. Dit betekent dat er overzicht en doorzicht is en dat men zich eenvoudig kan oriënteren op de omgeving. Dus geen enge onverlichte plekken, en geen hang en handel- plekken waar mensen zich op kunnen houden die als bedreigend ervaren kunnen worden. En ook zonder objecten waar zich mogelijk iemand op zou kunnen houden of verstoppen.



afb 32: Markt onder station Kraaiennest

5. Toetsing & risico's

5.1 Toetsing

De in hoofdstuk 4 beschreven projectscope is zowel binnen als buiten de gemeente Amsterdam besproken en heeft draagvlak bij gemeente Diemen, ProRail en NS. VRA en GVB zijn als direct betrokkenen bij de planontwikkeling ook akkoord met de voorstellen die in dit rapport zijn gedaan.
Binnen de gemeente Amsterdam is vooral op beheer getoetst. De voorstellen hebben draagvlak bij:

- Beheer
- Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit
- Duurzaamheidscoördinatoren

5.1.1 Gemeentelijk toetsteam:

Beheer Acceptatie Proces (BAP)

Zoals uit onderzoeken en de analyse blijkt is het schoon, heel en veilig houden van de stationsomgevingen van groot belang voor succesvolle stations. Een groot deel van deze opgave ligt bij beheer. Om goed beheer te stimuleren dienen de ontwerpen beheerbaar, betaalbaar, robuust en levensloop bestendig te zijn. Door 'Beheer Acceptatie Proces' (BAP), is het volgende meegegeven:

- 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.
- Specials zijn altijd duur en lastig te beheren, wil je echt iets beheerbaars blijf dan zo veel mogelijk bij de basis (Puccini), dat is al voorhanden en bekend bij beheerders en betaalbaar.
- Laat directie V&OR meedenken over materialisering. V&OR heeft namelijk de constructies in beheer, en zij kunnen adviseren over hoe asets technisch het best beheerd kunnen worden.
- Beheergelden zijn van groot belang voor succesvol beheer. Op dit vlak gaat het vaak mis. Hiervoor wordt aandacht gevraagd.
- Ga bij gebiedsmakelaars na wat voor interes-

sante voorzieningen in de buurt zijn en welke meldingen ze de laatste tijd hebben binnengekregen.
- Ga na welke andere partijen, zoals voor kabels en leidingen, de aankomende 10 jaar in de ondergrond moeten werken en neem ze mee in planvorming. De kans is groot dat dergelijke partijen in de nabije toekomst de bestrating openbreken, met een rommelig maaiveld tot gevolg. Zeker bij de onderdoorgangen, omdat dit ook corridors zijn voor kabels en leidingen. Dit kan voorkomen worden door een fatsoenlijke kabelgoot aan te brengen.
- Vermijd het plaatsen van groen in bakken met watersystemen en plaats planten in de open grond. Als vuistregel wordt vaak genoemd "Is er een watergeefsysteem nodig, dan moet je geen groen toepassen". Dit leidt namelijk steevast tot achterstallig onderhoud en hoge beheerkosten doordat de systemen vaak stuk gaan.
- Voor groenvakken geldt nu beheerniveau sober/functioneel. Daar zijn bepaalde beplantingsconcepten voor. Dat betekent in het kort dat er meer ontworpen wordt met heesters.
- Het beheer niveau rond de stations zou naar een hoger niveau kunnen door via het BAP een "special" aan te vragen.

Gedurende het hieropvolgende ontwerptraject worden de beheerders nauw betrokken. Hoewel zij pas op het voorlopig ontwerp akkoord hoeven te geven, zal het projectteam AMTS ook in eerdere fases bij het BAP langsgaan.

5.1.2 Gemeentelijk Toetsteam: Openbare Ruimte & Mobiliteit

Het 'Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit' toetst de Nota van Uitgangspunten aan vigerend beleid, de implementatie van de Puccinimethode, verkeersveiligheid, en toegankelijkheid. Op de Nota van Uitgangspunten is geadviseerd door het Toetsteam. Voorafgaand aan het Toetsteam vindt er vooroverleg plaats met het 'Expertiseteam'. Op 10 juli 2025 heeft het Expertiseteam zich positief geuit over de opzet van het project en het onderschrijft dat het goed is dat meer aandacht komt voor de stationsomgevingen binnen de Zuidoosflank. Een impuls aan elk stationsgebied zal de bereikbaarheid van het gebied vergroten en de gebruikskwaliteit verbeteren. Daarnaast zal het bijdragen aan de beleving van een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte. Dit is voornamelijk voor vrouwen van groot belang, zodat zij met een fijner gevoel, en op veel meer momenten van de dag, gebruik willen en durven maken van deze ruimte rond de stations.
Het aanpakken van de verschillende stations moet worden bezien als een integrale opgave, waarbij wordt gestreefd naar een systematiek waarbij een vergelijkbare uitkomst en uitstraling van alle stations het doel is. Daarbij werden de volgende adviezen meegeven;

- Bij verlichting van de onderdoorgangen en aangrenzende openbare ruimten is een goede overgang tussen gebieden essentieel. Neem in de uitwerking ook de verschillende behoeften gedurende de dag en de nacht mee. De gebieden rondom metrolijnen zijn ecologische verbindingen waar te fel licht ten koste kan gaan van de ecologische waarde van het gebied. Overweeg daarom bijvoorbeeld dimbare verlichting;
- De herkenbaarheid en vindbaarheid van station kan versterkt worden door de metrostations en openbare ruimte in uitstraling met elkaar te verbinden;
- Beheerbewust ontwerpen is een goed uitgangspunt, omdat stationsomgevingen een grotere aantrekkingskracht hebben tot afval, plak en klad. Zorg voor wanden en hoeken die gemakkelijk schoon te houden zijn en minder gemakkelijk afval vasthouden;
- Zorg voor voldoende sociaal toezicht voor een gastvrije openbare ruimte waarin iedereen zich thuis voelt. Op basis van het openbare ruimte beleid wordt het toevoegen van kiosken of andere commerciële functies in principe niet ondersteund. Rond de metro- en treinstations speelt dit minder, maar het blijft wenselijk om te kijken of voorzieningen in de plint passen en weinig ten koste hoeven te gaan van groen of verblijfsplekken;
- Voor het opwaarderen van wanden, kolommen en taluds zijn de eigendomssituatie en beheerverantwoordelijkheden van invloed op de keuzes. Zorg voor duidelijke afspraken met

de verschillende stakeholders en assetowners om te voorkomen dat de stationsomgevingen wederom 'vergeten stukjes stad' worden;
- Het vergroenen van wanden en pilaren is ingewikkeld. Dit hangt samen met de lichttoetreding en het vocht, maar ook de aanwezige funderingen zorgen ervoor dat er weinig doorwortelbare ruimte is. Wortels in de grond hebben altijd voorkeur boven modulaire systemen, omdat watersystemen niet standaard worden toegepast vanwege hun kwetsbaarheid;
- Advies is om een Quickscan Klimaatadaptatie uit te laten voeren van alle stationsgebieden. Hier komt uit wat van belang is voor het ontwerp per locatie;
- Opgetilde vakken hebben weinig toegevoegde waarde in het bergen van water, verlaag daarom de randen van de vakken voor afwatering.
- Onderzoeken waar bomen kunnen worden toegevoegd voor het tegengaan van hittestress;
- Cameratoezicht, muziek en reclame voegen in mindere mate kwaliteit toe of hebben zelfs een negatief effect op de openbare ruimte. De gemeente is in principe ook terughoudend met het toevoegen van nieuwe vormen van reclame. Wel zijn er lopende reclame contracten voor het toevoegen van frames met culturele affichage. Om zo wildplak tegen te gaan;
- Gebruik voor de inrichting van de openbare ruimte Handboek Groen en Rood van de Puccinimethode.

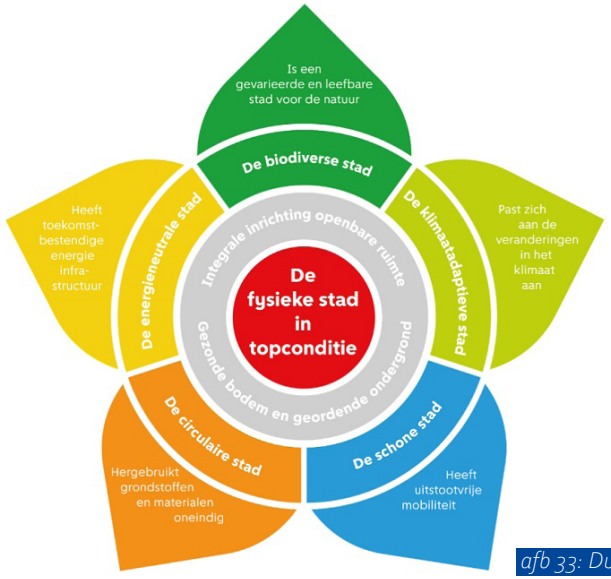
Bij ieder besluit worden de te toetsen deelproducten voorgelegd aan achtereenvolgens het expertise team en het Toetsteam. Zo borgen we de implementatie van vigerend beleid.

5.1.3 Duurzaamheidsparagraaf

Sinds juli 2025 wordt het thema duurzaamheid door heel Amsterdam meegenomen in de besluitvorming. Om een gegronde duurzaamheidsparagraaf te schrijven is in nader overleg met collega's van DuurzaamTenzij afgetast hoe de duurzaamheidsambities binnen AMTS het beste kan worden ingevuld. Dit gebaseerd op de doelstellingen uit DuurzaamTenzij. Daarmee komen de duurzaamheidsdoelen er als volgt uit te zien;

- Aan de scope van AMTS wordt het doel duurzaamheid toegevoegd. Dit naar aanleiding van het collegebesluit 'Duurzaam, tenzij'.
- Het reizen met metro- en treinstations valt onder duurzaam mobiliteitsgedrag. Om binnen de hele ketenrit duurzame keuzes te stimuleren zetten wij in op een goede bereikbaarheid van de stations per OV, per fiets en te voet.
- We overwegen welke typen ingrepen echt noodzakelijk zijn, want niets doen is vaak het meest duurzaam.
- We stemmen het ontwerp, gebruik en beheer af op een langere levensduur.
- 'Rigoureus vergroenen' is een vastgestelde stedelijke ambitie die we overnemen. AMTS koppelt vergroening aan de te behalen resultaten en neemt daarin ook de thema's klimaatadaptatie en biodiversiteit mee. Zo zal bij iedere station ingang een deel van de stenen verdwijnen voor groen, en zal bij de keuze voor verlichting met dieren rekening worden gehouden.
- Bij de keuze in materialisering maken we integrale afwegingen. Voorbeeld: Hoe lichter het materiaal, hoe lichter de omgeving, hoe minder verlichting er nodig is.
- Hergebruik van materialen is een van de uitgangspunten. Daarnaast gaan we uit van een standaardisatie vanuit Puccini, en het gebruik van dezelfde materialen bij iedere station ingang. Repetitie zorgt voor besparing en eenvoudiger beheer.
- Verlichting richten wij zo in dat deze zo min mogelijk energie gebruikt en zo min mogelijk dieren schaadt.

Om bewust duurzame keuzes te nemen wordt bij iedere fase een duurzaamheidscheck uitgevoerd.



afb 33: Duurzaam Tenzij

5.2 Toprisico's

Bepaalde onverwachte ontwikkelingen in het projectproces en de maatschappij vormen risico's met negatieve gevolgen voor de doelen van deze opgave. Risico's zijn mogelijk van invloed op Geld, Organisatie, Tijd, Imago en Kwaliteit. Voor het inrichten van het vervolgproces van AMTS is het noodzakelijk om de toprisico's voor dit project te inventariseren. Zo kunnen er vooraf beheersmaatregelen en bijbehorende capaciteit en budgetten ingezet worden. Augustus 2025 hebben risicosessies plaatsgevonden, om de toprisico's op te halen en deze vervolgens te kwantificeren en beheersmaatregelen bij verdere uitvoering van het project te bepalen. Zo maken we de risico's beheersbaar en is ook een aantal kansen geïdentificeerd. De 4 toprisico's zijn:

Toprisico 1:
Korting op budget regio en gemeente

Met het oog op 'het ravijnjaar' en de vele opgaven voor Rijk, regio en gemeente, ontstaat het risico dat de VRA en de Gemeente Amsterdam moeten bezuinigen op de opgave van AMTS. Ondanks het voorkeursbesluit waarin de investeringsverdeling is vastgelegd, kunnen deze partijen korten op hun voorgenomen investering. Met als gevolg dat de beoogde Rijkssubsidie ook verminderd, omdat het Rijk de eigen inleg van regio en gemeente verdubbeld. Mocht deze ontwikkeling uitkomen, dan kan deze verminderd worden door extra financieringsbronnen te zoeken. Aanvullend wordt het gesprek met het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat opgestart omtrent aanpassing van de subsidievoorwaarden.

Toprisico 2:
Parallelle initiatieven

In de openbare ruimte van de regio Amsterdam vinden vele projecten, organisaties en gebeurtenissen naast elkaar plaats. Door de beperkte zichtbaarheid van de opgave AMTS, kunnen er parallelle initiatieven ontstaan. Initiatieven die niet altijd overeenkomen met AMTS wat betreft belangen, zoals uitvoeringsperiode. Het ontbreken van samenwerking met deze initiatieven heeft als mogelijk gevolg dat er desinvesteringen gedaan worden. Bovendien kunnen bewoners teleurgesteld worden en kan het draagvlak vanuit diverse stakeholders verminderen. Om dit te voorkomen wordt een communicatiestrategie opgesteld, om de opgave sterk te positioneren en profileren binnen de overheidsorganisaties binnen de Zuidoostflank. Dit betekent ook dat AMTS wordt opgenomen in de gemeentelijke projectadministraties en opgavekaarten.

Toprisico 3:
Versnipperde beheerverantwoordelijkheden

Het beheer van stationsomgevingen is complex. Voor de stations en hun directe omgeving zijn eigenaarschap, financiële verantwoordelijkheid en operationeel onderhoud verspreid over de VRA, ProRail, NS, GVB, Waternet en de Gemeente Amsterdam. Binnen de gemeente Amsterdam is het beheer wederom versnipperd over verschillende organisatieonderdelen. Keuzes rondom materialisatie en ontwerp dienen in afstemming met al deze beheerders gemaakt te worden. Onduidelijkheid over beheerverantwoordelijkheden of negatieve advisering vanuit één partij kunnen het opstellen van een definitief ontwerp moeilijk tot onmogelijk maken. Als gevolg kunnen besluitvorming en uitvoering uitblijven. Om de kans op dit risico te verminderen wordt er een periodiek beheeroverleg in het leven geroepen, waarbij alle partijen uit het beheerconvenant stationsomgevingen worden betrokken.

Toprisico 4:
Stijgende kosten

De wereld veranderd vlot en hier is lastig op te anticiperen. Met name de grote crisissen van de wereld (politieke schommelingen, oorlogen en pandemieën) laten de voorbereidings- en uitvoeringskosten van infraprojecten hard schommelen. Met hoofdzakelijk kostenstijging als gevolg. Hoewel er in de Amsterdamse ramingssystematiek flinke risicoposten zijn opgenomen, kan er op sommige ontwikkelingen niet geanticipeerd worden. Met als gevolg dat er niet genoeg budget is om de gehele opgave van AMTS te realiseren. Om op deze ontwikkelingen in te kunnen spelen worden huidige maatschappelijke ontwikkelingen bijgehouden door regelmatig met het Ingenieursbureau in gesprek te gaan. In het geval van een incident wordt er een nieuwe raming gemaakt.



afb 34: Station Bullewijk

6. Vervolgproces

6.1 Planning

Project AMTS is een atypisch project dat moeilijk te vangen is in het Plan- en besluitvormingsproces infrastructuur (PBI) van de gemeente Amsterdam. Dit komt vooral doordat het 13 stations(omgevingen) betreft die ieder voor zich een eigen ontwerpbehoefte o.b.v. nog te ontwikkelen uniforme ontwerpprincipes hebben. Na afronding van het voorkeursbesluit zal PBI fase 3 (definitie fase: uitwerken schetsontwerpen, onderzoek naar haalbaarheid van de oplossing) als PBI fase 4 (ontwerp fase: opstellen voorlopig ontwerp en/of opstellen definitief ontwerp) tegelijkertijd worden uitgewerkt. Dit geeft zo de maximale vrijheid aan het ingewikkelde ontwerpproces.
Het ontwerpproces zal zich eerst richten op het definiëren van de uniforme ontwerpprincipes voor alle stations en daarna per station een specifieke uitwerking maken. Dit zorgt voor een langer ontwerpproces. De uitvoering daarna zal zich toespitsen op de stations met de hoogste prioriteit. Dat zijn de stations aan de Geinlijn en station Overamstel.

Daarna worden de stations aan de Gaasperplaslijn opgeknapt. Een eerste voorlopige fasering is hieronder uitgewerkt, op basis van de verdere ontwerpuitwerkingen volgt er een actueel beeld. Daarnaast gaat deze planning uit van het aanpakken van de stations 'in één keer en integraal. Mogelijk dat juist in de ontwerpfase blijkt dat uitgaande van een vast te stellen eindbeeld, bepaalde urgente maatregelen al eerder tot uitvoering kunnen komen, bijvoorbeeld op een station als Van der Madeweg. De uitvoering dient conform de Rijkssubsidie (zie paragraaf 6.4) voor eind 2035 te zijn uitgevoerd.

Op hoofdlijnen is de planning als volgt:
2026 Ontwerpfase: definiëren van de uniforme ontwerpprincipes
2027 Ontwerpfase: specifieke uitwerking per station en voorbereiding besluitvorming
2028 Besluit start uitvoeringsfase, voorbereiding uitvoering
2029 Voorbereiding en start uitvoering: Spaklerweg, Van der Madeweg, Bullewijk
2030 Uitvoering: Strandvliet, Overamstel, Holendrecht
2031 Uitvoering: Reigersbos, Gein
2032 Uitvoering: Venserpolder, Verrijn Stuartweg, Ganzenhoef
2033 Uitvoering: Kraaiennest, Gaasperplas
2034 Afronding
2035 Afronding

6.2 Organisatie

AMTS is een pijler binnen het mobiliteitsprogramma Zuidoostflank en is onderdeel van die organisatiestructuur met een stuurgroep bestaande uit Vervoerregio Amsterdam, gemeente Ouder-Amstel, Gemeente Amsterdam (directies G&O en V&OR, stadsdeel Zuid-Oost). De gemandateerd ambtelijk opdrachtgever namens de stuurgroep is V&OR die de werkzaamheden voor AMTS neerlegt bij projectmanager AMTS, of wel de opdrachtnemer.
De projectmanager houdt de stuurgroep inhoudelijk op de hoogte en betrekt hen bij de voortgang en besluitvorming. De projectmanager zorgt voor de aansturing en uitvoering van het project AMTS en richt daarvoor een organisatie in. Uitgangspunt hierbij is een integrale aanpak en vertegenwoordiging vanuit de samenwerkende partners.

Voor de definitie en ontwerpfase binnen het gemeentelijk PBI systeem ligt de opgave om te komen tot een detaillering van de oplossing: het ontwerp met daarbij raming, risicoanalyse, beheerplan, BLVCplan/kader en het verkrijgen van de uitvoeringsmiddelen. Hiervoor richten we volgende organisatie in:

A. Kernteam AMTS

Het kernteam AMTS is verantwoordelijk voor het projectmanagement, het technisch management, omgevingsmanagement, contractmanagement en de projectbeheersing. Het is ondersteunend/aanvullend aan het ontwerpproces en bestaat uit:

- Projectmanager (s) en secretaresse (projectmanagement): ondersteuning proces, overleggen, stuurgroep, opstellen rapportages, besluitvorming en eindverantwoordelijk namens opdrachtgevers.
- Technische projectleider Ingenieursbureau(technisch management): doen van onderzoeken, opstellen BLVC kader/plan (2027),
- Omgevingsmanager en communicatieadviseur (omgevingsmanagement): uitvoering participatieplan en interne/externe communicatie (inhoud en vormgeving).
- Manager projectbeheersing en planner (projectbeheersing): doorrekening ontwerpen door kostencalculator en opstellen raming, bijhouden subsidies, monitoring, planning, risicobeheersing.

B. Ontwerpteam AMTS

Voor de ontwerpopgave is het van belang dat in het ontwerpteam de vrouwelijke doelgroep goed is vertegenwoordigd, omdat er een belangrijke opgave ligt voor de sociale veiligheid voor vrouwen. Bij de selectie van de teamleden wordt hiermee rekening gehouden.

In het ontwerpteam krijgen de verschillende samenwerkende partners in deze opgave een plek. Het ontwerpteam zorgt voor de onderzoeken, de deelontwerpen (SO, VO tot en met DO), de inhoudelijke afstemming van de deelontwerpen (intern en extern) en de voortgang van het ontwerpproces conform planning. Hierbij hoort ook de raming van de ontwerpen op SO/VO/DO niveau en een beheerplan. Voor de verschillende deelontwerpen worden indien nodig aparte ontwerpteams of ontwerpsessies ingericht. Daar denken de adviseurs mee met het ontwerp.

De bewoners, reizigers, bedrijven en andere belanghebbenden zijn bij de ontwerpfase consulterend betrokken. Meer hierover staat in het participatieplan (paragraaf 6.3).
Verder is afstemming met ProRail en NS nodig (o.a station Holendrecht), voor station Strandvliet met de evenementenpartijen en de politie en voor station Verrijn Stuartweg met de gemeente Diemen.

In het ontwerpteam hebben zitting:
Projectmanager AMTS (eindverantwoordelijk inhoud en proces), ontwerper openbare ruimte AMTS (eerst verantwoordelijke voor ontwerpen omgevingsdomein), tekenaar, technisch projectleider IB, vertegenwoordiger beheer (beheerplan en toetsing), omgevingsmanager, accountmanager gebruiksaspecten metrostations GVB (eerst verantwoordelijke voor ontwerpen stationsdomein).

Directe adviseurs zijn: stedenbouwkundig, sociale veiligheidsexpert, duurzaamheidsadviseur, ProRail, adviseur vrouwelijk perspectief.

De ontwerpopgave wordt als volgt opgepakt:
Een generiek maatregelen pakket voor het omgevingsdomein van alle 13 stations. Belangrijk uitgangspunt is dat de gekozen oplossing te repeteren is naar de andere stations.

1. Licht/wanden:
Licht in de ondergangen en directe omgeving dient sociaal veilig voor mens en leefbaar voor dieren te zijn zowel overdag als 's avonds.
Licht vraagt om een specifieke studie en deskundigheid. Daarbij dient de inrichting van de wanden meegenomen te worden: die kunnen licht versterken of verzwakken. Inrichting wanden zijn ondergeschikt aan het licht.
Innovatie van licht is van belang. Er zijn veel nieuwe technieken op de markt. Interessant is om te bestuderen of de exploitatie en beheer vereenvoudigd of goedkoper kan. De terugverdientermijn van de investering zou meegenomen moeten worden inclusief beheer. Denk aan meerjarige beheercontract met derde partij of verlichting dat robuust functioneert over een lange periode.
Bij de lichtstudie wordt station Kraaiennest als speciaal meegenomen: hoe kunnen we de station uitgang transparanter maken?
Op de wanden dient reclame een plek te krijgen evenals bebording voor wayfinding.

Bijzondere inzet:
Externe deskundigheid/ontwerper op licht in onderdoorgangen, lichtdeskundige gemeente Amsterdam, ProRail, gemeente Diemen en Ouder-Amstel, ecoloog gemeente, reclame deskundige gemeente, bouwkundig adviseur, architect station uitgang Kraaiennest.

2. Herkenbaarheid en vindbaarheid station:
Ten eerste van het station zelf: vinden van een goede plek voor de metrokubus in relatie tot een goed leesbare
stationsnaam. Ten tweede bebording van en naar station/omgeving. De KnOP's (Knooppunt Oriëntatie Punt)worden hersteld en aangevuld met bebording die past binnen de standaard bebording van de gemeente Amsterdam.
Voor ontwerp stationsnamen en bebording omgevingsdomein stations wordt specifieke externe deskundigheid gezocht.

Bijzondere inzet:
Externe deskundigheid/ontwerper op 1. stationsnamen, 2. bebording, bebordingsdeskundige gemeente/GVB, ProRail; gemeente Diemen en Ouder-Amstel

3. Inrichting omgevingsdomein station:
Hier gaat het om de directe openbare ruimte rond de stations. Voor ieder station dient een ontwerp gemaakt te
worden met daarin opgenomen: fiets/scooter parkeren, mobiliteitshub, zitgelegenheid, geleidelijnen, afvalbakken, groen, en verharding. Met uitzondering voor station Spaklerweg en Van Der Madeweg daar passen we de openbare ruimte op hoofdlijnen aan.
Het omgevingsdomein van Spaklerweg hoeft alleen aan de oostkant verbeterd te worden en dan vooral het fietsparkeren. Het omgevingsdomein van Van der Madeweg is recentelijk heringericht. De aanpassingen moeten in lijn zijn met de andere stations.
Een aparte ontwerpopgave is er voor de noordelijke ingang van station Strandvliet. Zie hierna.
De inrichting van het omgevingsdomein behoeft afstemming met de gebiedsontwikkeling die in de directe stationsomgeving plaatsvindt.

Bijzondere inzet:
De intern gemeentelijke adviseurs op de ontwerponderdelen, de gebiedsontwikkeling, ProRail/NS (Holendrecht), evenementenpartijen/politie (Strandvliet), gemeente Diemen (Verrijn Stuartweg).

- Nieuwe poortjes en liften in het reizigersdomein stations: Constructieve aanpassingen aan de metrostations is een GVB opgave. Zij neemt hierin de leiding door ontwerpen voor alle stations uit te werken en te calculeren.
  Bijzondere inzet: ProRail/NS (o.a. Holendrecht), evenementenpartijen/politie (Strandvliet)
- De realisatie van de no regret-maatregelen aan station Overamstel: Het gaat hier om aanpassingen aan het station en aan het omgevingsdomein. De ontwerp en uitwerking van het station wordt door GVB opgepakt en de omgeving door ontwerper openbare ruimte gemeente.

- **Een goede inrichting van de noordelijke ingang station Strandvliet:** De ontwerpopgave ligt vooral in het omgevingsdomein. Hoe wordt dit een aantrekkelijk in- en uitgang voor zowel bewoners en reizigers naar evenementen? Deze opgave wordt meegenomen met ontwerpopgave omgevingsdomein station Strandvliet waarbij de evenementenpartijen en politie in het bijzonder een adviserende rol krijgen.
- **Wegwerken van onveilige restpunten verbouwing station Van der Madeweg:** Deze opgave ligt vooral bij GVB.
- **Een veilige looproute van station Verrijn Stuartweg naar de HOV bus:** Deze ontwerpopgave ligt gedeeltelijk bij de gemeente Diemen, omdat deze route grotendeels op het grondgebied van deze gemeente een plek krijgt. De gebiedsontwikkeling biedt kansen om dit pad te realiseren. Met de gemeente Diemen vindt afstemming plaats over maken ontwerp, raming en financiering.
- **Meer transparantie in de beplating station Kraaiennest:** De oplossing willen we vooral in licht zoeken. Daarom wordt dit meegenomen in de lichtstudie zoals bij de generieke maatregel is vermeld.
- **Meer sociaal toezicht bij station Bullewijk en Holendrecht:** De opgave voor realisatie van de paviljoens ligt bij de directie G&O en daarmee de verantwoordelijkheid om de voorbereiding en uitvoering te realiseren.
- **Beheer goed op de opgave te laten aansluiten:** Vanuit AMTS wordt contact met de beheerders van gemeente, GVB, NS en Prorail gezocht om te onderzoeken hoe het beheer van het omgevingsdomein metro(trein)stations aan de Zuidoostflank kan worden verbeterd. Wat is daarvoor nodig?

6.3 Participatieplan

Het afgelopen jaar heeft de het project AMTS zich verdiept in het perspectief van de vrouw in de openbare ruimte. Een perspectief dat, naar wat bleek, de afgelopen decennia ontbrak in ontwerpen van de openbare ruimte. Met als gevolg dat vrouwen en meisjes sommige plekken vermijden omdat zij zich onveilig voelen, ook bij metro- en treinstations. En dat terwijl zij in grotere mate gebruik maken, en zelfs afhankelijk zijn, van het openbaar vervoer. In dit project gaat daarom speciale aandacht uit naar vrouwen en meisjes. Het openbaar vervoer moet toegankelijk zijn voor alle mensen, ongeacht gender, leeftijd en lichamelijke beperkingen.
Uit onderzoek blijkt dat als er vanuit deze doelgroepen (vrouwen en mensen met beperking) ontworpen wordt, de openbare ruimte voor iedereen comfortabel wordt ingericht. "Nothing about us without us" werd in de jaren 90 al door de Disability Rights Movement gebruikt en is nog steeds relevant. Door in het participatieproces nadrukkelijk met deze twee groepen in gesprek te gaan, maken we stationsomgevingen waarvan alle mensen kunnen, durven en willen gebruikmaken.
Het volledige participatieplan is als losse bijlage opgenomen. Hieronder een verkorte samenvatting.

Waarover wordt geparticipeerd?

In het voorkeurbesluit is de Nota van Uitgangspunten (NvU) vastgesteld, daarmee ligt het kader voor het vervolg van het project vast. De volgende stappen in het project zijn:

1. Bepalen algemene maatregelen : Hoe komt het algemene uiterlijk van de stationsomgeving eruit te zien? Als basis gelden o.a. de verschillende opties uit het ontwerphandboek Puccini van de gemeente Amsterdam, zodat het ontwerp goed te onderhouden is.
2. Ontwerpen directe omgeving stations: De algemene maatregelen worden vervolgens gebruikt om achtereenvolgens een schets-, voorlopig en definitief ontwerp per station te maken. Daarbij is ook ruimte om te kijken naar de knelpunten per station(omgeving).

Betrokkenen kunnen meedenken en adviseren over de voorgestelde maatregelen per station. Er wordt niet geparticipeerd over;

- De binnenkant van de stations, vanaf de poortjes
- De spoorinfrastructuur (zoals de sporen of perrons)
- De dienstverlening van metro & trein

- Het toevoegen van kiosken en ander vastgoed

De participatiedoelen zijn daarmee bewustwording en het ophalen van belangen en participanten kunnen invloed uitoefenen door te adviseren.

Wie doen mee?

We richten ons op gebruikers met nadruk op vrouwen, meisjes en mensen met een beperking. Daarbij maken wij onderscheid tussen een aantal doelgroepen binnen verschillende categorieën:

- ***Personen:*** vrouwen, meisjes, ouderen, ouders met jonge kinderen, mensen met een beperking.
- ***Motief:*** werkenden, studenten, scholieren, bewoners, (evenement)bezoekers.
- ***Vervoersketen:*** voetgangers, fietsers, OV-gebruikers.

Daarnaast betrekken we stakeholders zoals ZuidoostCity, Rover, Cliëntenbelang, nood- & hulpdiensten en ondernemers door hen te informeren over het ontwerp.

Hoe benaderen wij onze doelgroep?

De doelgroep is zeer divers in leeftijd, digitale vaardigheden, en (Nederlandstalige) geletterdheid. In Zuidoost heerst een zekere mate van participatiemoeheid. Wij benaderen de doelgroep daarom op een persoonlijke wijze door langs te gaan bij bestaande groepen in buurthuizen, gebedshuizen, bij grote werkgevers en via de gebiedsteams. Ook maken we gebruik van diverse online & offline kanalen en in het Nederlands & Engels om zo veel mogelijk mensen te bereiken.

6.4 Financiën

In de financiële toelichting in bijlage 5 wordt ingegaan op de kosten en (potentiële) dekkingsbronnen voor de voorbereiding en realisatie van de nieuwe projectscope van AMTS zoals beschreven in paragraaf 4.2. Het project is op hoofdlijnen doorgerekend op zowel proces- als bouwkosten. De beheerkosten kunnen nog niet worden geraamd, omdat er nog geen concreet ontwerp ligt. Dit zal in het ontwerpproces worden meegenomen. De totale projectkosten zijn nu geraamd op ca. 64 miljoen euro.

De belangrijkste financiers van de AMTS opgave zijn: het Rijk, VRA en de gemeente Amsterdam.

Subsidies van ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

In 2024 heeft het ministerie I&W een specifieke uitkering 'mobiliteitspakket Amsterdam Zuidoost' toegekend voor onder andere aanpassingen aan metro en treinstations, nu verzameld in het project AMTS, van in totaal ca 26 mln (exclusief btw, prijspeil 2022).
Augustus 2025 is een nieuwe subsidie aanvraag bij dit ministerie ingediend en vervolgens toegekend voor 4 andere metrostations binnen AMTS van in totaal 8 mln (exclusief btw, prijspeil 2025).
Daarmee is een bedrag van ca 34 mln (exclusief btw) beschikbaar gekomen voor uitvoering van AMTS. Uit deze subsidie kunnen zowel de voorbereidingskosten als uitvoeringskosten voor 50% worden gedekt. De subsidie verplicht o.a. een cofinanciering van minimaal 50% en een uitvoering van de maatregelen uiterlijk 2035 naast dat de woningbouwopgave conform afspraken voor 2030 moet zijn gestart.

VRA en Gemeente Amsterdam

De VRA en de gemeente Amsterdam (directie G&O en V&OR) zijn de voornaamste financiers van het project AMTS. Deze partijen zijn de belangrijkste eigenaren van de assets en direct bij de opgave betrokken.
VRA en gemeente Amsterdam (directie G&O en V&OR) hebben afgesproken op basis van een procentuele verdeling naar verantwoordelijkheid een algemene verdelingsafspraak te maken over de cofinanciering van minimaal 50% van de rijkssubsidie. Voor het te nemen voorkeursbesluit geldt de volgende verdelingsafspraak: 50% Rijkssubsidie en financiering van 30% door de VRA en 20% door de gemeente Amsterdam.
Deze procentuele verdeling wordt door VRA en gemeente ook gehanteerd bij het krediet/ uitvoeringsbesluit op voorwaarde dat de projectscope niet significant wijzigt.

Gemeente Diemen en ProRail

Naast de gemeente Amsterdam en de VRA zijn nog twee partijen eigenaren van assets binnen het project AMTS. Metrostation Verrijn Stuartweg ligt in gemeente Diemen. De inrichting van het omgevingsdomein aldaar is een bevoegdheid die bij de gemeente Diemen ligt. Ook de wens tot aanleg

van een sociaal veilig en toegankelijk pad van station Verrijn Stuartweg naar het HOV busnetwerk aan de Daalwijkdreef, kan alleen in samenwerking met de gemeente Diemen gerealiseerd worden. Gesprekken over deelname aan het project en financiering vanuit gemeente Diemen vinden plaats. Als gemeente Diemen hier van af ziet dan kan het HOV pad en de Verrijn Stuartweg niet worden uitgevoerd.

ProRail is een belangrijke partij voor AMTS, omdat wanden/taluds/pilaren die zowel voor metro als trein zijn onder de verantwoordelijkheid van ProRail vallen. Dit geldt voor de metrostations: Spaklerweg, Van der Madeweg, Venserpolder, Strandvliet, Bullewijk en Holendrecht (ook treinstation). Veranderingen aan het construct moet ProRail goedkeuren (vergunning) en daarna beheren. Met ProRail zijn gesprekken over samenwerking en financiering gestart. Zonder deze partij kunnen de wanden/taluds/pilaren van de onderdoorgangen bij de genoemde stations niet worden uitgevoerd.

Met het voorkeursbesluit gaan de samenwerkende partijen VRA, Gemeente (G&O, V&OR) en Rijk een voorbereidingskrediet krediet beschikbaar stellen voor het uitvoeren van de volgende fase van dit project: de definitie/ontwerpfase tot aan het kredietbesluit. De VRA en de gemeente (G&O en V&OR) zullen zich inspannen om voor de uitvoering aanvullende financiering te reserveren.

6.5 Monitoring

Monitoring is het systematisch verzamelen en analyseren van gegevens om de voortgang van het project te volgen en te beoordelen. AMTS wil monitoring vooral gebruiken als middel voor sturing, voortgangsbewaking, verantwoording en communicatie. We kiezen dan ook uit een beperkt aantal indicatoren uit het projectinstument GROTIK die tevens passen binnen de bestaande organisatie, namelijk:

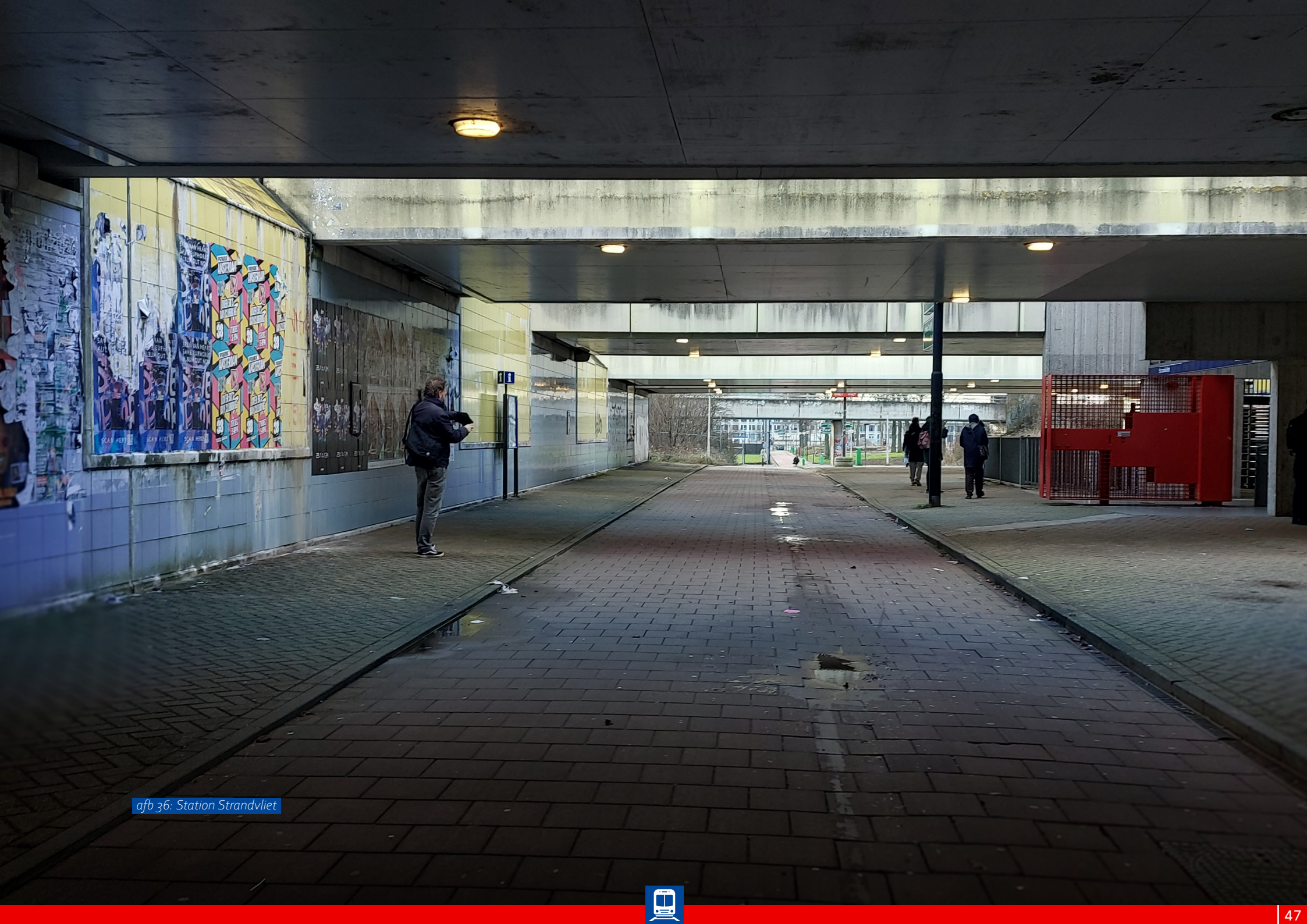
Geld: we stellen de begroting op en houden budgetten bij, verantwoorden subsidies;
Risico: we inventariseren de risico's en beheersen ze;
Tijd: we stellen een planning op, controleren die en houden hem bij;
Kwaliteit: we houden bij of onze producten en processen voldoen aan de afgesproken kwaliteit.

Jaarlijks stelt AMTS een rapportage op met daarin een verantwoording van de genoemde KPI's en tevens een uitvoeringsplan voor het opvolgende jaar. Deze rapportage wordt in oktober voorgelegd aan de stuurgroep mobiliteitsplan zuidoostflank en daaropvolgend ter informatie bij de wethouder geagendeerd.
De rapportage biedt tevens een reflectiemoment om jaarlijks de voortgang van het project te evalueren. Doen we de juiste dingen op het juiste moment? Is wat we doen succesvol? En hoe moeten we verder gaan?

PARTIJ	BELANG	BETROKKENHEID
Projectteam AMTS	Projectbeheer	Opstellen
Stuurgroep MPZOF	Verantwoording	Vaststelling
Wethouder	Verantwoording	Informeren
Rijk	Verantwoording	Informeren
NS/Prorail/GVB	Rapporteren voorgang	Informeren
Omgevingsprojecten	Kwantitatief gebruik	Informeren

THEMA	WAT	TOOL	FREQUENTIE	INITIATIEFNEMENDE PARTIJ
Geld: financiën	Inzet Rijksbijdrage	Monitoring Rijksbijdragen	1x per jaar op 1 juli	Ministerie I&W
	Interne financiën	OSF Cyclus MPZOF	3x per jaar Q1, Q2, Q4	V&OR, Stuurgroep MPZOF
Risico	Risico's monitoren	Inventarisatie & beheersen risico's	4x per jaar	Projectteam AMTS
Tijd	Planning actualiseren	Projectplanning	4x per jaar	Projectteam AMTS
	Rapporteren voorgang	OSF Cyclus MPZOF	3x per jaar Q1, Q2, Q4	V&OR, Stuurgroep MPZOF
Kwaliteit: projectresultaat	Kwantitatief gebruik	Reizigersdata spoorpartijen	1x per jaar	GVB/NS
	Kwalitatief gebruik	Kwaliteitsmeting spoorpartijen	1x per jaar	GVB/NS
	Participatie/communicatie	Participatieverslagen	1x per jaar	Projectteam AMTS
	Fysieke status stations	Voor/na foto's	Voor start en bij oplevering	Projectteam AMTS

afb 35: Monitoring AMTS



afb 36: Station Strandvliet