Nummer 2021/44

datum raadsvergadering	:	30 sept 2021
onderwerp	:	Mobiliteitsplan Zuidoostflank
portefeuillehouder	:	Rineke Korrel
datum raadsvoorstel	:	6 juli 2021

Samenvatting

De Zuidoostflank strekt zich globaal uit van natuurgebied Gaasperzoom tot het Amstelstation en valt binnen de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel. Tot 2040 zijn er plannen voor circa 51.000 extra woningen in het gebied en 33.000 extra arbeidsplaatsen. Deze ontwikkelingen vinden plaats in een deel van Amsterdam en Ouder-Amstel (DNK, Werkstad en Entrada) waar nu al 100.000 mensen wonen met evenzoveel arbeidsplaatsen. Ook bevindt zich hier het grootste entertainmentcluster van Nederland, waar jaarlijks miljoenen bezoekers op afkomen

In dit mobiliteitsplan beschrijven we hoe we als Gemeenten en Vervoerregio Amsterdam samen met betrokken partijen de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Zuidoostflank op orde en in balans kunnen houden, plus welke maatregelen en investeringen daarvoor op korte en (middel)lange termijn nodig zijn. Het mobiliteitsplan is opgesteld ten tijde van de Corona epidemie. De effecten daarvan op de mobiliteit zijn nog onzeker en moeten de komende jaren goed gemonitord worden.

Het mobiliteitsplan omvat de volgende ambities:
• Stimuleren van een duurzame manier van verplaatsen en daarmee een bijdrage leveren aan de stedelijke klimaatambities
• Een gebied dat verbonden is met de rest van de stad en de regio
• Bevorderen van gezonde, actieve manieren van verplaatsen
• Verbeteren van de verkeersveiligheid, sociale veiligheid en inclusiviteit.

De ambitie kent een dubbelstrategie:
1. Alternatieven voor de auto aantrekkelijk maken en zorgen voor een robuust fiets- en OV-netwerk (verleiden);
2. Reguleren van het autogebruik van reizigers die over alternatieven beschikken voor hun mobiliteit (ontmoedigen).

Het Mobiliteitsplan wordt ter besluit voorgelegd aan de gemeenten Amsterdam, Ouder-Amstel en het DB van de Vervoerregio. De gemeente Amsterdam neemt niet alleen een besluit over het Mobiliteitsplan ZOF, maar ook over 4 andere mobiliteitsplannen van andere deelgebieden te weten Noord, Nieuw-West en Haven-Stad Zuid en Sloterdijk II van de gemeente Amsterdam.
In dit besluit wordt gevraagd in te stemmen met het Mobiliteitsplan Zuidoostflank, met als belangrijkste punten:

- Ambitie voor maximaal 15% groei autoverkeer op korte termijn ondanks een toevoeging van 51.000 woningen en 33.000 arbeidsplaatsen;
- Inzetten op fiets en OV en in transformatiegebieden een streng parkeerregime en parkeren op afstand.

en kennis te nemen over de uitgangspunten, aanpak en uitwerking van het plan. Zo zal over de maatregelen pas later en per project/maatregel besluitvorming plaatsvinden over uitwerking en financiering.

Wat is de juridische grondslag?

Artikel 160, eerste lid onder a van de Gemeentewet.
Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Wat is de voorgeschiedenis?
In het kader van de Verstedelijkingsstrategie MRA hebben Rijk en Regio afgesproken om tot 2040 minimaal 250.000 woningen te bouwen. Groot deel van deze woningbouw en groei van de werkgelegenheid moet worden opgevangen in de ZuidOostFlank. Het mobiliteitsplan is nodig om bij deze grootschalige gebiedsontwikkeling in beeld te krijgen welke maatregelen op het gebied van mobiliteit noodzakelijk en wenselijk zijn. Dit is nodig om invulling te geven aan de ambities ten aanzien van mobiliteit en de openbare ruimte. Gemeente Amsterdam heeft naast dit mobiliteitsplan nog vier mobiliteitsplannen voor andere gebieden ontwikkeld: Noord, Nieuw-West en Haven-Stad Zuid en Sloterdijk II .

In de Zuidoostflank zijn er tot 2040 plannen voor circa 51.000 extra woningen in het gebied en 33.000 extra arbeidsplaatsen. Deze ontwikkelingen vinden plaats in een deel van Amsterdam en Ouder-Amstel waar nu al 100.000 mensen wonen met evenzoveel arbeidsplaatsen. Ook bevindt zich hier het grootste entertainmentcluster van Nederland, waar jaarlijks miljoenen bezoekers op afkomen

Waarom dit raadsvoorstel?
Het betreft hier een mobiliteitsplan met nieuw beleid en zicht op een uitvoeringsplan voor de Zuidoostflank, wat instemming behoedt van de Raad.

Wat gaan we doen?
Het mobiliteitsplan stelt beleid en plannen voor die de groei van de mobiliteit zo veel mogelijk op vangen met meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en met slimme mobiliteit als auto-, scooter- of fietsdelen, en zo de groei van het autoverkeer te beperken. Bijkomend voordeel is dat we bewoners hiermee ook stimuleren om meer te bewegen.
De ambitie leidt daarmee tot een dubbelstrategie:
1. Alternatieven voor de auto aantrekkelijk maken en zorgen voor een robuust fiets en OV-netwerk (verleiden);
2. Reguleren van het autogebruik van reizigers die over alternatieven beschikken voor hun mobiliteit (ontmoedigen).

Wat is het maatschappelijke effect?
Het mobiliteitsplan Zuidoostflank zet zowel in op duurzame mobiliteit die mensen tot meer bewegen aanzet, als op een veilige en prettige openbare ruimte. Het mobiliteitsplan omvat de volgende stedelijke ambities:
- Stimuleren van een duurzame manier van verplaatsen en daarmee een bijdrage leveren aan de stedelijke klimaatambities;
- Een stedelijk gebied dat verbonden is met de rest van de stad en de regio;
- Bevorderen van gezonde, actieve manieren van verplaatsen;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid, sociale veiligheid en inclusiviteit.

We willen de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de Zuidoostflank vergroten en er tegelijkertijd voor zorgen dat het gebied goed bereikbaar blijft.

Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?
De Zuidoostflank is op dit moment goed bereikbaar, met zowel de auto als met het openbaar vervoer en de fiets. De auto is met 56% het meest gebruikte vervoermiddel, gevolgd door het openbaar vervoer (28%) en de fiets (16%). Zonder aanvullende maatregelen zoals genoemd in dit mobiliteitsplan, blijft de auto dominant in het verkeersbeeld. Alle vervoerswijzen groeien, maar de verhouding tussen de vervoerswijzen (modal split) blijft ongeveer gelijk aan de situatie anno 2020. Zonder aanvullende maatregelen ontstaan er meerdere knelpunten. De knelpunten ontstaan met name aan de westzijde van het spoor (Amsterdam-Utrecht), waar ook de grootste

bouwopgave ligt. In de woongebieden aan de oostzijde blijven de knelpunten beperkt, maar ontstaat wel meer overlast door o.a. hogere parkeerdruk en meer autoverkeer.

Er zijn twee scenario's mogelijk:
- Scenario 1: 15% groei van het autoverkeer: het mobiliteitsplan bevat maatregelen om alternatieven voor de auto op orde te brengen die een belangrijke voorwaarde zijn voor een leefbare en bereikbare Zuidoostflank. De groei van het autoverkeer is dan maximaal 15%, de helft ten opzichte van wanneer geen beleid wordt uitgevoerd.
- Scenario 2: nulgroei autoverkeer: we nemen aanvullende maatregelen die de groei van het autoverkeer verder inperken, en er komt een extra investering in het openbaar vervoer om dit als alternatief voor de auto aantrekkelijker te maken. Verreweg de meeste maatregelen zijn noodzakelijk voor beide scenario's. Dit zijn de zogeheten noregretmaatregelen. Daarvan hebben de parkeermaatregelen verreweg het grootste effect op het reguleren van het autogebruik. In de periode tot 2025 moet duidelijk worden tot hoever de groei van het autoverkeer kan worden verminderd en of een nulgroei van het autoverkeer haalbaar is. Dit hangt mede af van de ontwikkelingen op stedelijke en regionale schaal in het OV-netwerk en van beleid in andere stadsdelen van Amsterdam.

Onderbouwing besluit

Ad 1) Kennis te nemen van de noodzaak voor het mobiliteitsplan ZOF dat inzichtelijk maakt welke maatregelen nodig zijn in verband met de geplande gebiedsontwikkeling.
Een gebiedsgericht mobiliteitsplan voor de ZuidOostFlank is opgesteld waarin de ontwikkelrichting t.a.v. mobiliteit, de opgave en de benodigde maatregelen in de tijd (nu, straks, later) zijn beschreven. Met het mobiliteitsplan wordt proactief gezorgd dat de gebiedsontwikkeling en de mobiliteitsmaatregelen tegelijk worden opgepakt. Hiermee wordt gezorgd dat de gebieden worden ontwikkeld en de randvoorwaarden die bij deze ontwikkeling horen in beeld zijn. Juist door deze samenhang is het mogelijk om niet alleen woningen en kantoren te bouwen, maar ook om een bereikbaar, duurzaam en leefbaar gebied te bouwen.

Door de grote voorziene groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen zijn maatregelen nodig op het gebied van mobiliteit. Een belangrijk onderdeel van het voorgestelde mobiliteitsbeleid is het terugdringen van de rol van de auto en het stimuleren van andere vervoerswijzen. Door verdichting moet immers slim worden omgegaan met de schaarse openbare ruimte zodat er ook voldoende ruimte overblijft voor spelen, verblijven en groen. Er worden maatregelen voorgesteld om goede alternatieven beschikbaar te stellen. De maatregelpakketten zijn integrale, samenhangende pakketten, waarbij gewaakt moet worden dat wel het ene, maar niet de andere maatregel wordt uitgevoerd, want juist door de samenhang wordt het beoogde effect behaald. Ten voorbeeld: om toekomstige bewoners en werknemers andere vervoerskeuzes te laten maken moeten de alternatieven al vroeg voorhanden zijn. Het reisgedrag later laten veranderen, is vele malen lastiger.
Het mobiliteitsplan ZOF bestaat in hoofdlijnen uit een analyse van de huidige en toekomstige situatie, het bepalen en/of beschrijven van de opgave en ambitie, de maatregelpakketten met daarin de benodigde maatregelen om gebiedsontwikkeling mogelijk te maken én mobiliteitsambities te verwezenlijken, een planning van de maatregelen gekoppeld aan de planning van de gebiedsontwikkeling en een kostenoverzicht van het maatregelpakket op basis van de globale inzichten over de projecten

Ad 2) Kennis te nemen van de manier waarop de ambities zijn vertaald in het Mobiliteitsplan.
Het mobiliteitsplannen sluiten aan bij de volgende hoofddoelen:
- Meer ruimte voor leven, spelen en groen;

- Kimaatadaptatie en verbetering van de luchtkwaliteit;
- Duurzame bereikbaarheid;
- Verbetering van de verkeersveiligheid;
- Specifieke lokale doelen uit de gebiedscyclus van Amsterdam.

In het mobiliteitsplan zijn deze doelen vertaald naar de volgende lange termijn ambities:
- Mobiliteitstransitie: grotere rol voor de fiets, voetganger en het openbaar vervoer in de verplaatsingen en in de openbare ruimte;
- Investeringen in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur zijn noodzakelijk om groei op te vangen en mobiliteitstransitie mogelijk te maken;
- Investeringen in auto-infra blijven desondanks noodzakelijk, want er is sprake van een grote groei van woningen en arbeidsplaatsen;
- Mobiliteitshubs, deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) zijn nodig voor het verkleinen van de rol van de auto in de openbare ruimte en het mogelijk maken van de mobiliteitstransitie;
- In te zetten op aanscherping parkeernormen en fiscaal parkeren.

In Zuidoost speelt het vraagstuk hoe om te gaan met de bestaande situatie in relatie tot de nieuwe ontwikkelingen. Daarbij staat de vraag centraal òf en in welke mate de ambitie met betrekking tot de mobiliteitstransitie ook geldt voor de huidige bewoners en werknemers in het gebied en hoe voorkomen kan worden dat de mobiliteitsambities in de ontwikkelgebieden tot leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblemen in de bestaande wijken leiden. Voor DNK speelt dit in mindere mate omdat dit gebied nieuw is.

Ad 3) Kennis te nemen van de adviezen van verschillende belangenorganisaties en op welke manier deze zijn overgenomen in de verschillende mobiliteitsplannen
Naast de consultatie van de stadsdelen heeft ook een gesprek plaatsgevonden met verschillende belangenorganisaties (ORAM, Fietsersbond, Voetgangersvereniging Nederland, MKB Amsterdam, ANWB, Cliëntenbelang, Reizigersadviesraad VRA, Rover). Een aantal van deze partijen heeft daarnaast nog een schriftelijke reactie gestuurd.

Belangrijke gebiedsoverstijgende adviezen gingen over betere aansluiting met de rest van de stad en de regio, het belang van het goed regelen van logistiek verkeer in de ontwikkelgebieden en het belang van de voetganger.

Daarnaast zijn adviezen gegeven over specifieke gebieden. De belangenorganisaties krijgen nog een terugkoppeling of en op welke manier deze adviezen zijn opgenomen in de mobiliteitsplannen.

Ad 4) In te stemmen met het Mobiliteitsplan Zuidoostflank
Tot 2040 zijn er in de Zuidoostflank plannen voor circa 51.000 extra woningen. Hiermee verdubbelt het aantal inwoners (van 100.000 naar 200.000). Daarnaast is voorzien in zo'n 33.000 extra arbeidsplaatsen. Ook bevindt zich hier het grootste entertainmentcluster van Nederland, waar jaarlijks miljoenen bezoekers op afkomen. Bij 'triples', oftewel drie evenementen tegelijkertijd, zijn er al snel 75.000 – 100.000 bezoekers die in een korte tijd het gebied in en uit moeten. De groei van het gebied leidt tot een forse toename (bijna 50%) van het aantal verplaatsingen. Daarnaast stelt de transformatie van werkgebieden zoals Amstel III en Amstel Business Park Zuid naar levendige stadswijken andere eisen aan de mobiliteit en leefbaarheid.

De Zuidoostflank is op dit moment goed bereikbaar, met zowel de auto als met het openbaar vervoer en de fiets. De auto is met 56% het meest gebruikte vervoermiddel, gevolgd door het openbaar vervoer (28%) en de fiets (16%). Zonder maatregelen blijft de auto dominant en ontstaan er meerdere knelpunten:
- Capaciteits- en veiligheidsknelpunten in het autonetwerk.

- De capaciteit en inrichting van het busstation Bijlmer ArenA voldoet niet.
- De capaciteit van fietsenstallingen bij verschillende metro -en treinstations langs de Geinlijn is ontoereikend.
- Het oversteken van autowegen door fietsers wordt bij verschillende kruisingen problematisch en onveilig.
- Door meer autoverkeer verslechtert de leefbaarheid en neemt de druk op de openbare ruimte toe.

De knelpunten ontstaan met name aan de westzijde van het spoor, waar ook de grootste bouwopgave ligt. In de bestaande woongebieden aan de oostzijde blijven de knelpunten beperkt, maar ontstaat wel meer overlast door o.a. hogere parkeerdruk en meer autoverkeer.

Ambitie
Met het mobiliteitsplan willen we de groei van het aantal verplaatsingen zoveel mogelijk opvangen met OV, fiets en slimme mobiliteit, om zo de groei van het autoverkeer te beperken. Zonder maatregelen groeit het autoverkeer met ruim 30% ten opzichte van nu. Met het mobiliteitsplan zetten we als uitgangspunt in op het scenario van maximaal 15% autogroei en sturen later (na 2030) indien mogelijk bij richting nulgroei auto.

Maatregelen
Het scenario van 15% groei autoverkeer kunnen we bereiken met maatregelen die grotendeels op korte en middellange termijn uitvoerbaar zijn. Daarbij gaat het hoofdzakelijk om:
- Kwaliteitsverbeteringen fiets en OV
- Gedragsverandering, gericht op stimuleren alternatieven
- Parkeervoorzieningen op afstand
- Strenger parkeerregime in de transformatiegebieden

Verder bijsturen op nulgroei vereist boven op deze maatregelen een aantal extra investeringen die mede afhankelijk zijn van ontwikkelingen en nog te maken keuzes op stedelijk en regionaal niveau. Het gaat dan o.a. om capaciteitsuitbreiding van het metronetwerk, extra sprinterbediening op het spoor en betaald parkeren in het gehele gebied. De komende jaren (2025) wordt nader onderzocht in hoeverre deze maatregelen haalbaar en realistisch zijn.

Op de korte termijn (tot 2025) ligt de focus op het verbeteren van de kwaliteit van fiets en OV en het ontmoedigen van het autogebruik door stringenter parkeerbeleid. De belangrijkste maatregelen zijn:
Kwaliteit en sociale veiligheid hoofdroutes fiets
- Kwaliteit en toegankelijkheid stations en stationsomgeving (incl. voor- en natransport)
- Integrale aanpak S111 (kwaliteit en doorstroming)
- Strikter parkeerbeleid in de transformatiegebieden en parkeren op afstand
- Integrale aanpak station Bijlmer

Financiën
Voor het mobiliteitsplan Zuidoostflank is inzichtelijk gemaakt wat de verwachte investeringskosten zijn tot 2040. Tot 2040 is voor het 15%-groei scenario een investering nodig van circa € 130 á € 175 miljoen. Om uiteindelijk de nulgroei voor de auto te bereiken in 2040 is een verwacht bedrag van € 145 à € 175 miljoen extra nodig binnen het plangebied. Daarnaast zijn er voor het nulgroei-scenario mogelijk nog grote investeringen nodig in het stedelijk en regionaal spoor- en metronet die ook bijdragen aan de gebiedsontwikkelingen elders in de stad en regio.

No-regret maatregelen	Investering in mln.
Korte termijn (2020-2025)	€ 85- € 115
Middellange termijn (2025-2030)	€ 40 - € 55

Totale pakket	Investering in mln.
Totale pakket 15% groei auto	€ 130 - € 175
Totale pakket 0% groei auto	€ 275 - € 350

Samenwerking en participatie
De Zuidoostflank valt binnen de gemeentes Amsterdam en Ouder-Amstel. De gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel zijn samen opdrachtgever van het mobiliteitsplan. Het plan wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W en de gemeenteraad van Ouder-Amstel (parallel aan de besluitvorming binnen de gemeente Amsterdam).
Bij de totstandkoming van het mobiliteitsplan is op verschillende momenten afstemming gezocht met bewoners en stakeholders in het gebied:

- Bewonersenquête en groepsgesprekken gericht op fietsbeleving (mei-juni 2020)
- Webinar stakeholders Zuidoost (juni 2020)
- Diverse werksessies en overleggen evenementenorganisaties (2020)
- Livecast voor bewoners en stakeholders (november 2020)

Gedurende het proces is op regelmatige basis ambtelijk en bestuurlijk afgestemd met de stadsdelen Oost en Zuidoost.

Ad 5) Kennis te nemen van de programmatisch aanpak van de mobiliteitsplannen
Het Mobiliteitsplan ZuidOostFlank wordt vastgesteld door de gemeente Amsterdam, de gemeente Ouder-Amstel en door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio.

Het mobiliteitsplan biedt de maatregelpakketten die aangeven op welke wijze kan worden gezorgd voor een goede bereikbaarheid en het behalen van de gestelde ambities. Dit betekent echter niet dat de maatregelen uit de maatregelpakketten op exact deze wijze worden uitgevoerd. Na vaststelling van de plannen volgt een programmatische aanpak. Door de programmatische aanpak kan worden omgegaan met de onzekerheden (o.a. financiën, tempo gebiedsontwikkeling, corona-effect, ontwikkeling van het verkeer, etc.) die deze lange-termijnplannen met zich meebrengen. Deze aanpak zorgt ervoor dat de maatregelen uitgevoerd en onderling afgestemd worden, maar ook dat het plan aangepast kan worden naar aanleiding van monitoring en veranderde omstandigheden en inzichten.

Gezien de lange doorlooptijd van het plan, het feit dat de maatregelen ieder afzonderlijk via de reguliere planprocedures worden voorbereid en het feit dat uit monitoring nog wijzigingen aan de maatregelpakketten kunnen komen, kunnen maatregelen nog worden aangepast. Ook is het mogelijk dat later blijkt dat sommige maatregelen meer of minder noodzakelijk zijn. Het mobiliteitsplan zal periodiek worden herijkt op basis van de laatste inzichten. Deze herijking wordt aan de colleges van Amsterdam en Ouder-Amstel voorgelegd. Het moet nog bepaald worden hoe vaak een dergelijke herijking plaatsvindt.

Met vaststelling van het mobiliteitsplan staat richting en ambitie vast. Het integraal werken aan gebiedsontwikkeling en mobiliteit (bereikbaar én leefbaar) krijgt hiermee vorm. Daarbij nemen partijen (met name gemeentes en Vervoerregio) het voornemen op zich om gedurende de looptijd van het programma de wenselijkheid en haalbaarheid van de maatregelen te onderzoeken en indien van toepassing, naar passende financiering te zoeken. De maatregelen volgen ieder afzonderlijk de reguliere planprocedures (incl. participatie en besluitvorming). Financiële besluiten worden hierdoor per maatregel genomen. Instemmen met Mobiliteitsplannen betekent niet dat de gemeente zich al committeert aan bepaalde investeringen.

Ad 6) Kennis te nemen van het financiële aspect rondom de dekking van de maatregelen en de programmatische aanpak

Investeringen en dekking
In het mobiliteitsplan is voor de periode tot 2025 voor ca. € 85 tot € 115 mln. aan maatregelen opgenomen. Deze kosten zijn geraamd op basis van de globale inzichten over de projecten. Bij de verdere uitwerking van de afzonderlijke maatregelen wordt de invulling van de maatregelen concreter en daarmee worden de ramingen nauwkeuriger. In de overzichten van de kosten zijn nog geen kosten voor exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud opgenomen.

De dekking binnen Amsterdam van de investeringen dient gezocht te worden binnen onder andere het SMF, het Vereveningsfonds, de GREX-en van de betreffende deelgebieden c.q. projecten en in sommige gevallen de investeringsruimte in de Algemene Middelen. Daarnaast vindt afstemming plaats met de Vervoerregio en ProRail/I&W om mede invulling te geven aan deze financiële dekking. De precieze verdeling van de dekking van de kosten worden per project afgesproken. Over het algemeen geldt dat het SMF, het Vereveningsfonds en de Vervoerregio ieder ca. 1/3^{e} bijdragen.

De maatregelen uit de mobiliteitsplannen zorgen voor een aanzienlijk financieel beslag op de gemeentelijke financiën. Dit betreft zowel de investeringsaanvragen als de structurele meerkosten (exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud). Ook wordt er een aanzienlijke aanvraag gedaan bij de Vervoerregio, terwijl de beschikbare middelen ook daar - mede door Corona - onder druk staan. Dit kan een reden zijn waardoor de maatregelpakketten niet op dezelfde wijze en/of volgens de gestelde planning uitgevoerd worden. Met het vaststellen van de mobiliteitsplannen wordt geen financieel besluit genomen over de maatregelen. De afzonderlijke maatregelen volgen ieder het reguliere plan- en besluitvormingsproces.

De bijdrage voor Ouder-Amstel in de maatregelen is nog niet bekend en zal in de verdere uitwerking moeten worden bepaald. Besluitvorming over deze investeringen volgt binnen het planproces.

Voorjaarsnota 2021 van Amsterdam
Uit de eerste initiële verdeling van de kosten komt naar voren dat voor de periode 2021-2025 ca. € 41,4 mln. nodig is vanuit het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF) voor de maatregelen uit de mobiliteitsplannen. Gezien de druk op het SMF is prioritering in deze maatregelen noodzakelijk gebleken. Slechts een deel van de aanvragen is toegekend in het verdelingsvoorstel SMF, dat is opgenomen in de Voorjaarsnota 2021. Voor nieuwe projecten in de verschillende gebiedsontwikkelingslocaties geldt dat voor de periode 2021-2025 ca. € 16,1 mln. is opgenomen in het voorstel in de voorjaarsnota. Voor andere kortetermijnmaatregelen uit deze mobiliteitsplannen is op dit moment geen dekking voorzien in het SMF. Ca. € 25,3 mln. is niet opgenomen. De verwachting is dat dit op korte termijn geen consequenties heeft op de voortgang van de gebiedsontwikkeling.

Nieuw investeringsstelsel
Het college van Amsterdam denkt na over een nieuw investeringsstelsel. Daarover neemt het college rond de zomer een besluit. Dat besluit kan ertoe leiden dat er een nieuwe integrale afweging gemaakt moet worden m.b.t. investeringen die samenhangen met de voorliggende mobiliteitsplannen van Amsterdam.

Dekking proceskosten programma
Per gebied is jaarlijks een budget nodig voor programmasturing en onderzoek. De kosten hiervoor worden door de gemeente Amsterdam (2/3^{e,} V&OR, G&O) en de

Vervoerregio (1/3e) gedeeld. Voor het gemeentelijk aandeel in de kosten tot 2025 geldt dat deze zijn opgenomen in het bestedingsvoorstel SMF, waarover het college heeft besloten op 12/13 april 2021 en dat bij Voorjaarsnota 2021 aan de raad wordt voorgelegd. Voor het Stedelijk Mobiliteitsfonds gaat het om de volgende bedragen:

Programmakosten (incl. monitoring)	2021	2022	2023	2024	2025
Zuidoostflank	€ 160.000	€ 160.000	€ 160.000	€ 160.000	€ 160.000

Bovenstaande bedragen gelden ook voor het Vereveningsfonds en de Vervoerregio. Er loopt een verkenning om na te gaan of door het bundelen van verschillende onderdelen van de programma's de kosten omlaag kunnen.

Wat hebben we hiervoor nodig?

In het Mobiliteitsplan is een voorstel gedaan voor maatregelen voor kortte en lange termijn om op langere termijn het autoverkeer tot maximaal 15% te laten groeien. Om de nulgroei te bereiken moet nog meer geïnvesteerd worden in structurele uitbreidingen van de infrastructuur van met name de metro en trein. Deze investeringen zijn nader te bepalen en hangen af van de ontwikkelingen op stedelijke en regionale schaal. In de Zuidoostflank zelf zijn ook extra investeringen nodig.

De programmakosten voor de verdere uitvoering van het mobiliteitsplan zijn opgenomen in het SMF-verdelingsvoorstel in de Voorjaarsnota 2021 van gemeente Amsterdam. Ouder-Amstel hoeft niet aan de programmakosten van dit Mobiliteitsplan bij te dragen, deze kosten worden gedragen door de Gemeente Amsterdam en de Vervoerregio.

Met de vaststelling van het mobiliteitsplan wordt op maatregelniveau geen financiële verplichting aangegaan. Financiële besluiten vinden plaats binnen de projecten.

Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?

Zie beschrijving bij "Onderbouwing besluit" voor wie er betrokken zijn. Het mobiliteitsplan ZOF wordt na vaststelling gepubliceerd op de website van de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel.

Wat is het vervolg?

Inrichten en opstarten van de uitvoeringsorganisatie. De uitvoeringsorganisatie is verantwoordelijk voor regievoering, advies, onderzoek en monitoring met betrekking tot de maatregelen die in het Mobiliteitsplan Zuidoostflank staan.

Hoe monitoren en evalueren we?

De uitvoeringsorganisatie heeft mede als opdracht om het vervolgtraject te monitoren en te evalueren.