

ONDERZOEKSRAPPORT

Aanbod openbaar vervoer

juni 2016

Rekenkamer Amsterdam

R a



ONDERZOEKSRAPPORT

Aanbod openbaar vervoer

juni 2016

colofon

Rekenkamer Amsterdam

directeur: dr. Jan de Ridder

onderzoekers: drs. John van Leuken (projectleider)

drs. Safae Rahmouni

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Probleemstelling en onderzoeksvragen	5
1.3	Definities	6
1.4	Aanpak	7
1.5	Leeswijzer	8
2	Beleid	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Stadsregio Amsterdam	9
2.3	GVB	13
2.4	Gemeente Amsterdam	14
2.5	Reizigers Advies Raad	17
2.6	Conclusie	17
3	Ontwikkeling aantal haltes	19
3.1	Inleiding	19
3.2	Overzicht ontwikkeling aantal haltes	19
3.3	Argumenten voor opheffing haltes	22
3.4	Toetsing aan de normen voor woon- en werkgebieden	26
3.5	Enkele afzonderlijke haltes	29
3.6	Conclusie	35
4	Bijdrage aan doeltreffendheid en doelmatigheid	37
4.1	Inleiding	37
4.2	Doeltreffendheid	37
4.3	Doelmatigheid	42
4.4	Reizigers Advies Raad en Bestuurscommissie Nieuw-West	45
4.5	Conclusie	46

Bijlage 1 - Lijst geïnterviewde personen	49
Bijlage 2 - Lijst van opgeheven haltes	51
Bijlage 3 - Lijst van nieuwe haltes	59

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Om voldoende aanbod van openbaar vervoer voor iedereen in stand te houden zijn afspraken gemaakt over de afstand tot haltes in woon- en werkgebieden. Door deze afspraken moeten woon- en werkgebieden zo goed mogelijk door het openbaar vervoer worden ontsloten. In de afgelopen jaren zijn haltes verdwenen en ook een paar tram- en buslijnen. De vraag is of door deze ontwikkelingen het aanbod aan openbaar vervoer in de stad onder druk is gezet. Door onder andere de bestuurscommissies van Nieuw-West en Zuid zijn daarover vragen gesteld bij de voorbereiding van het onderzoeksprogramma van de rekenkamer. Dit vormde voor de rekenkamer aanleiding om dit onderzoek te starten naar de achtergronden van de opheffing van haltes en lijnen. We hebben onderzocht op grond van welke informatie besluiten worden genomen over het opheffen van haltes en lijnen en in hoeverre daar doelmatigheid en doeltreffendheid een expliciete rol bij spelen.

1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen

De centrale vraag van het onderzoek luidt:

In hoeverre is door het opheffen van lijnen en haltes het aanbod van het openbaar vervoer in de afgelopen jaren verminderd en in hoeverre hebben de getroffen maatregelen de doeltreffendheid en de doelmatigheid van het openbaar vervoer beïnvloed?

Om de centrale vraag te beantwoorden, is een aantal deelvragen opgesteld:

- Hoe komt het beleid tot stand over het aanbod van het openbaar vervoer in Amsterdam?
 - * Wie heeft de voorstellen gedaan om haltes aan te passen of te verplaatsen?
 - * Wie neemt hierover de besluiten?
- Welke ontwikkelingen hebben zich sinds 2010 voorgedaan met het aanbod van het openbaar vervoer in Amsterdam?
 - * Welke lijnen c.q. haltes zijn sinds 2010 opgeheven?
 - * Hoeveel reizigers maakten van de opgeheven haltes gebruik?
 - * Op welke gronden zijn in de laatste jaren haltes en lijnen (sinds 2010) opgeheven of lijnen verlegd?
 - * Is er bij de opgeheven haltes voldaan aan de ontsluitingseisen van de Stadsregio?

- Welke gevolgen hebben deze in de vorige vraag bedoelde ontwikkelingen gehad voor de doeltreffendheid en doelmatigheid van het openbaar vervoer in Amsterdam?
 - * Wat zijn de gevolgen voor de doeltreffendheid van de ontwikkelingen in het aanbod?
 - * Wat zijn de gevolgen voor de doelmatigheid van de ontwikkelingen in het aanbod?
 - * Welke problemen zien de bestuurscommissies (in het bijzonder die buiten de ring) bij de ontsluiting van woongebieden?
 - * Wat is de opvatting van de Reizigers Advies Raad over de opgeheven haltes en lijnen?

1.3 Definities

Aanbod

Het aanbod aan openbaar vervoer wordt bepaald door de hoeveelheid plaatsen waar en de frequentie waarmee openbaar vervoer wordt aangeboden. Er zijn verschillende overwegingen, die bij het aanbod van openbaar vervoer in Amsterdam een rol spelen.

In een notitie, die door het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) in 2003 is opgesteld, is bepaald op grond van welke criteria 'plaatsen' kunnen worden aangewezen die door het openbaar vervoer moeten worden ontsloten¹. Belangrijke criteria daarbij zijn een bepaalde te verwachten collectiviteit, die om vervoer vraagt. Die kan alleen worden bereikt bij een bepaald inwoneraantal en minimale dichtheid. 'Plaatsen' die moeten worden ontsloten zijn zo door het ROA gedefinieerd als buurten met tenminste 1.000 inwoners en een dichtheid van 20 inwoners per hectare. Omdat vervoer van personen niet alleen draait om het herkomstadres, maar ook ergens naar toe gaat, kunnen ook bestemmingsgebieden of specifieke bestemmingen voldoen aan de collectiviteitseis. Op deze grond is bepaald dat bedrijfsgebieden minstens 2.000 werknemers moeten tellen om voor ontsluiting door het openbaar vervoer in aanmerking te komen. De twee normen voor woon- en bedrijfsgebieden worden in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan 2004 het 'basisniveau' aan openbaar vervoer genoemd²³. Het is het aanbod aan openbaar vervoer dat bekend staat als basisniveau dat in dit onderzoek centraal staat.

Het aanbod aan openbaar vervoer wordt niet alleen bepaald door de plaatsen die het openbaar vervoer aandoet. Zoals als gezegd is ook de frequentie waarmee dit gebeurt van belang. Dat aspect is echter geen direct onderwerp van onderzoek, ook al zal het op vele plekken in dit rapport wel ter sprake komen.

¹ ROA, *Visie openbaar vervoer*, vastgesteld 16 december 2003.

² ROA, *Regionaal Verkeer- en Vervoerplan voor de stadsregio Amsterdam*, 2004, blz. 16.

³ De opzet van dit onderzoek is gepresenteerd onder de titel 'Bereikbaarheid openbaar vervoer'. Vanwege de verwarring die mogelijk het gevolg is van het gebruik van het begrip 'bereikbaarheid' hebben we besloten dit begrip in dit onderzoeksrapport niet te gebruiken voor het onderwerp dat we behandelen.

Doeltreffendheid

Bij de doeltreffendheid van het openbaar vervoer spelen een groot aantal aspecten. In algemene zin gaat het om het vervoeren van zo veel mogelijk reizigers, die voor hun mobiliteit op het openbaar vervoer een beroep doen of daarvan afhankelijk zijn. In aansluiting op de streefbeelden die de Stadsregio in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan voor de stadsregio Amsterdam heeft genoemd, verstaan wij verder onder een doeltreffend openbaar vervoer:

- openbaar vervoer met reistijden binnen aanvaardbare normen
- openbaar vervoer met betrouwbare reistijden
- een basisniveau van openbaar vervoer in alle gebieden⁴.

Doelmatigheid

Onder een doelmatig openbaar vervoer verstaan we een doeltreffend openbaar vervoer dat tegen zo weinig mogelijk kosten wordt uitgevoerd.

1.4 Aanpak

Normenkader

In dit onderzoek zijn de normen die door de Stadsregio zijn opgesteld voor de ontsluiting van woon- en werkgebieden richtinggevend voor de beoordeling van het aanbod van het openbaar vervoer. Die normen geven de ondergrens aan van doeltreffend openbaar vervoer waaraan in ieder geval moet worden voldaan. Voor ons oordeel zullen we echter een stapje verder gaan. Het gaat er ook om of de recente ingrepen de doeltreffendheid en de doelmatigheid hebben vergroot. Daarbij is het ook relevant dat doelen met elkaar kunnen conflicteren. Zo kan het voor de vermindering van de reistijden van reizigers wenselijk zijn om haltes op te heffen. Ook vanuit het oogpunt van doelmatigheid kan het wenselijk zijn om haltes of lijnen op te heffen. Een andere mogelijke maatregel is om het vervoer op de minst bezette uren – bijvoorbeeld na 20:00 uur 's avonds – te staken. Wij zullen bij ons oordeel allerlei aspecten van op het gebied van doeltreffendheid en doelmatigheid betrekken.

Afbakening

GVB is de uitvoerder van het openbaar vervoer in de zogenaamde concessie Amsterdam. Deze omvat metro-, tram- en buslijnen in de gemeenten Amsterdam en Diemen en in de woonplaats Duivendrecht. Daarnaast omvat de concessie enige grensoverschrijdende lijnen naar Amstelveen, Haarlemmermeer en Weesp. Anderzijds moet GVB als concessiehouder enige grensoverschrijdende lijnen vanuit de omliggende concessiegebieden in Amsterdam gedogen. Het onderzoek van de rekenkamer is in het bijzonder gericht op haltes en lijnen van GVB binnen de gemeente Amsterdam.

⁴ Stadsregio Amsterdam, *Regionaal verkeer- en Vervoerplan voor de stadsregio Amsterdam*, december 2004, blz. 16.

1.5 Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 gaan we na welke afspraken er over het opheffen van haltes zijn gemaakt, wie de voorstellen tot opheffing doet en hoe de besluitvorming hierover tot stand komt. Vervolgens geven we in hoofdstuk 3 een overzicht van de ontwikkeling van het aantal haltes in het openbaar vervoer sinds 2010. We gaan in op de oorzaken van de opheffing en geven de argumentatie voor de opheffing weer. In hoofdstuk 4 geven we aan welke effecten de opheffing van haltes heeft gehad op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het openbaar vervoer.

2 Beleid

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk kijken wij naar de besluitvorming over het opheffen van lijnen en haltes. Bij openbaar vervoer spelen verschillende partijen een rol. In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de afspraken zijn over het opheffen van haltes, wie de voorstellen doet tot het opheffen van lijnen en haltes en wie hierover de besluiten neemt. Daarbij kijken wij wat de rol is van alle betrokkenen en gaan we kort in op beleid en regelgeving. Hiermee wordt antwoord gegeven op volgende deelvragen van dit onderzoek:

- Wie heeft de voorstellen gedaan om haltes aan te passen of te verplaatsen?
- Wie neemt hierover de besluiten?

In het vervolg van dit hoofdstuk worden de rollen van de betrokken partijen en de besluitvorming van het opheffen van lijnen en haltes omschreven. Tot slot volgt de conclusie ten aanzien van de deelvragen.

2.2 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is de concessieverlener⁵ van de concessie⁶ Amsterdam. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 is de Stadsregio Amsterdam opdrachtgever voor het openbaar vervoer. De Stadsregio is verantwoordelijk voor de railinfrastructuur, zowel voor de aanleg en het beheer als voor het onderhoud. De Stadsregio koopt voor 15 gemeentes openbaar vervoer (bus, tram en metro) in. Zij besteedt en gunt het openbaar vervoer periodiek aan.

Het Programma van Eisen

De wet schrijft voor dat voor iedere aanbesteding van openbaar vervoer een Programma van Eisen (PvE) moet worden opgesteld waarvan het ontwerp voor advies aan consumentenorganisaties moet worden aangeboden. Het PvE is een document waarin de Stadsregio aangeeft welke doelstellingen zij nastreeft voor de concessie Amsterdam en aan welke eisen de concessiehouder met ingang van de eerstvolgende dienstregeling in ieder geval zal moeten voldoen. De concessiehouder moet zich aan het PvE en alle wettelijke bepalingen en regelingen houden.

Bij het opstellen van het PvE vraagt de Stadsregio aan diverse organisaties input te leveren met betrekking tot openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam. Wanneer het PvE is vastgesteld, organiseert de Stadsregio een aanbesteding op het PvE.

⁵ Het tot verlening van een concessie bevoegde gezag.

⁶ Recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak.

Kader 2.1 – Programma van Eisen

De concessieverlener stelt ten behoeve van de verlening van een concessie een programma van eisen vast. Het programma van eisen heeft in elk geval betrekking op:

- De bereikbaarheid in het gebied waarvoor een concessie wordt verleend op de functie van het openbaar vervoer voor degenen die daar afhankelijk van zijn;
- De algemene eisen die aan het te verrichten openbaar vervoer worden gesteld;
- De afstemming met openbaar vervoer in aangrenzende gebieden, alsmede met andere vormen van personenvervoer;
- De afstemming met milieudoelstellingen van de concessieverlener;
- De te benutten infrastructurele voorzieningen

Bron: Wet Personenvervoer 2000, artikel 44

Het Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012

In het PvE Aangepaste Concessie Amsterdam 2012 zijn allerlei eisen opgenomen zoals genoemd in kader 2.1. Zo zijn er ontsluitingseisen opgenomen in het PvE voor woongebieden, werkgebieden en bepaalde instellingen. Daarbij worden ook de definities vermeld voor woon- en werkgebieden. Volgens het PvE is een woongebied: buurten met meer dan 1000 inwoners en een gemiddelde dichtheid van minimaal 20 inwoners per hectare. Een werkgebied is: bedrijfs- en kantorengebieden met minimaal 2000 werknemers en een gemiddelde dichtheid van ten minste 40 werknemers per hectare. De volgende instellingen moeten in ieder geval ontsloten worden: ziekenhuizen en verzorgingshuizen die aan tenminste 100 ouderen huisvesting bieden.

De ontsluitingseisen voor woongebieden, werkgebieden en bepaalde instellingen zijn als volgt: een woon- of werkgebied wordt als ontsloten beschouwd wanneer ten minste 90% van alle adressen binnen een straal van 800 meter van een halte/metrostation liggend aan de hoofdinfrastructuur OV ligt of binnen een straal van 400 meter van een andere halte. Een zieken- of verzorgingshuis wordt als ontsloten beschouwd als de belangrijkste publieksingang van de instelling binnen een loopafstand van 250 van een halte/metrostation ligt.

In het PvE Aangepaste Concessie Amsterdam 2012 worden belangrijke locaties genoemd waarvan de Stadsregio vindt dat die in ieder geval over goede openbaar vervoerverbindingen moeten kunnen beschikken.

Er worden vier categorieën genoemd:

- A-locaties (internationale toplocaties);
- B-locaties (overige belangrijke bestemmingslocaties voor werk en/of onderwijs);
- C-locaties (belangrijke vervoerkundige knooppunten);
- D-locaties (overige belangrijke (winkel/toeristische) locaties).

Het PvE vereist dat de concessiehouder in ieder geval een directe verbinding tussen de A-locaties moet bieden. De concessiehouder moet er verder voor zorgen dat reizigers binnen 20 minuten en met maximaal één overstap van elke B-locatie naar

A-locaties en vice versa kunnen reizen. Tot slot wordt van de concessiehouder verlangd dat reizigers binnen 30 minuten en met maximaal één overstap van elke C- en D-locatie naar ten minste één van de A-locaties en vice versa kunnen reizen.

Het PvE bevat verder ook eisen voor bedieningstijden en minimumfrequenties. Zo moet de exploitatie op werkdagen om 06:30 beginnen. Op zaterdagen moet de dagexploitatie om 07:00 beginnen en op zondagen om 08:00. Wanneer de dagexploitatie moet eindigen is afhankelijk van de locatie en ligt tussen 23:30 en 00:30 voor alle dagen. De minimumfrequenties, waar de concessiehouder aan moet voldoen, verschillen per soort verbinding. Op de verbindingen tussen A-locaties moeten er op werkdagen minimaal 12 ritten worden aangeboden per uur. Voor de overige verbindingen wisselt de minimumfrequentie van twee tot zes ritten per uur, en in de spits tot acht ritten per uur.

Volgens het PvE moet de concessiehouder in ieder geval gebruik maken van infrastructuur die deel uitmaakt van de hoofdinfrastructuur. De hoofdinfrastructuur omvat: alle infrastructuur voor bus, tram en metro die van groot belang is voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Er wordt voortdurend gekeken hoe de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de concessie Amsterdam verbeterd kan worden. De Stadsregio behoudt zich het recht de hoofdinfrastructuur tijdens de looptijd van de concessie te actualiseren op basis van nieuwe en/of gewijzigde inzichten en input van de wegbeheerder. De concessiehouder wordt dan geacht de routes van de lijnen op de gewijzigde hoofdinfrastructuur aan te passen⁷.

De concessie Amsterdam

Voor de concessie Amsterdam heeft er geen aanbesteding plaatsgevonden. De concessie is onderhands gegund aan GVB. De bestaande concessie is aangepast en loopt tot en met 2024. De Stadsregio heeft een tienjarig contract met GVB van 2014 tot en met 2024. Verder is met GVB een productiereeks vastgesteld en heeft GVB te maken met dalende exploitatiesubsidie.

In 2011 is vanuit het Rijk circa 20% bezuinigd op de BDU⁸ subsidie van de Stadsregio, daarnaast blijft de indexatie achter. De Stadsregio en GVB stonden in deze situatie voor de vraag hoe deze bezuiniging het beste kon worden opgevangen. Er is daarbij niet voor gekozen om de bezuiniging op te vangen door het schrappen van veel verschillende lijnen. Het doel werd om meer opbrengsten te genereren door meer reizigers te trekken. De opdracht werd dus om er voor te zorgen dat meer reizigers voor het openbaar vervoer zouden kiezen. Dat kan alleen als het openbaar vervoer beter aansluit bij de wensen van (potentiële) reizigers. Om dat mogelijk te maken, heeft het Dagelijks Bestuur er voor gekozen om minder gedetailleerde eisen in het PvE te formuleren. Het PvE dat is opgesteld, biedt de vervoerder meer ontwikkelruimte in ruil voor minder subsidie. De Stadsregio heeft vervolgens met GVB onderhandeld over een nieuw contract. Oorspronkelijk bedroeg de exploitatiesubsidie

⁷ Stadsregio Amsterdam, *Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012*, 5 december 2013, blz. 20-25.

⁸ Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer.

€ 101 miljoen. In 2013 werd de subsidie verlaagd naar €87 miljoen. Verder gaat er jaarlijks gemiddeld circa € 5 miljoen van de subsidie af. In 2024 zal de subsidie € 37 miljoen bedragen. Door deze dalende subsidierreeks kunnen de bezuinigingen van het Rijk worden opgevangen. Het is de bedoeling dat GVB de daling van de subsidie opvangt door meer inkomsten te genereren door meer reizigers te vervoeren⁹.

De Stadsregio heeft ervoor gekozen om de concessiehouder een grote rol te geven bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam. De Stadsregio geeft de concessiehouder ook de ruimte om zijn ontwikkelrol goed in te kunnen vullen. De Stadsregio doet dit door de eisen waaraan de concessiehouder in ieder geval aan moet voldoen te beperken en deze minimumeisen zoveel mogelijk functioneel te formuleren¹⁰.

Inzicht in de prestaties van de vervoerders

De Stadsregio heeft een combinatie van sturingsmaatregelen waardoor zij een redelijk overzicht heeft hoe het gaat met het openbaar vervoer en hoe GVB presteert:

- Programma van Eisen
- Kwaliteitsafspraken (o.a. veiligheid, punctualiteit, betrouwbaarheid) in combinatie met een bonus/malusregeling
- Kwantiteit productie¹¹
- Dalende subsidielijijn (intrinsieke stimulans voor meer reizigers).

GVB rapporteert elk kwartaal aan de Stadsregio over de stand van zaken. De Stadsregio heeft per lijn inzicht op punctualiteit en het aantal reizigers. De Stadsregio heeft naar aanleiding hiervan ook een bonus malusregeling op punctualiteit, betrouwbaarheid en het reizigersoordeel. Hierdoor kan GVB een bonus of malus krijgen. De Stadsregio stuurt dus op kwantiteit en op de kwaliteit van het openbaar vervoer¹².

Het opheffen van lijnen en haltes

De besluitvorming over het opheffen van lijnen en laten vervallen van haltes kan op verschillende manieren plaatsvinden. De concessiehouder kan gedurende de concessieperiode voorstellen doen om haltes aan te passen, te verplaatsen of op nieuwe plekken te realiseren. Criteria bij aanpassingen of verplaatsing van haltes zijn de bepalingen in het PvE, overwegingen met betrekking tot de verkeersveiligheid en eventuele relevante beleidskaders van de betreffende infrabeheerders. GVB kan dus binnen de eisen in het PvE voorstellen doen om bepaalde haltes niet langer te bedienen¹³.

⁹ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Stadsregio Amsterdam*, 23 februari 2016.

¹⁰ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Stadsregio Amsterdam*, 23 februari 2016.

¹¹ De Stadsregio heeft een bepaalde hoeveelheid dienstregelingskilometers ingekocht. Met GVB is afgesproken dat het een bepaald aantal dienstregelingskilometers moet rijden. Als GVB ergens besluit een route in te korten, moet deze productie elders ingezet worden. De Stadsregio controleert ook of er voldaan wordt aan de productieafspraken.

¹² Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Stadsregio Amsterdam*, 23 februari 2016.

¹³ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Stadsregio Amsterdam*, 23 februari 2016.

Ieder jaar stelt GVB een vervoerplan op. GVB geeft in haar vervoerplan onder andere weer welke haltes zij niet meer zal bedienen. De Stadsregio toetst het vervoerplan van GVB. Als het vervoerplan van GVB voldoet aan alle eisen (PvE, beleid en productieafspraken) constateert het Dagelijks Bestuur dat het vervoerplan past binnen de afspraken en wordt het vervoerplan vastgesteld. In dit geval mag GVB haar voorgestelde plannen uitvoeren. De Stadsregio kan de concessiehouder niet dwingen om een bepaalde route te rijden. Indien de Stadsregio iets wil dat niet wordt vereist in het Programma van Eisen moet zij dit additioneel inkopen¹⁴.

Naast de concessiehouder kan de wegbeheerder ook in enkele gevallen een rol spelen bij het opheffen van haltes. Voorbeelden hiervan zijn de gevolgen van de invoering van de Noord/Zuidlijn (toename van een lijn met hoogwaardig openbaar vervoer en metro haltes) of door het opheffen, samenvoegen of verplaatsen van haltes als gevolg van knelpunten in het verkeer in de stad. Tot slot kan ook de Stadsregio, bijvoorbeeld vanuit de Investeringsagenda OV, voorstellen doen om haltes te verplaatsen, samen te voegen of te laten vervallen¹⁵.

2.3 GVB

GVB is concessiehouder¹⁶ van de concessie Amsterdam en voert de exploitatie uit. Zoals eerder genoemd is de concessie verlengd van 2014 tot en met 2024. De verlenging van de concessie ging gepaard met een grote reductie in de subsidie, maar GVB moet wel hetzelfde aantal dienstregelingskilometers blijven rijden en voldoen aan het Programma van Eisen. GVB is namelijk opbrengstverantwoordelijk en staat voor de opgave om jaarlijks meer reizigersinkomsten te genereren. Als zij zich houdt aan de afgesproken kaders is GVB vrij om het openbaar vervoer in te richten zoals zij wil.

Het opheffen van lijnen en haltes

Het opheffen van haltes is binnen GVB het resultaat van een vervoerskundig proces. De vervoerskundigen gaan jaarlijks een proces door waarbij uiteindelijk een vervoerplan ingediend moet worden bij de Stadsregio. Bij het opstellen van het vervoerplan wordt er gekeken naar het Programma van Eisen, de bedrijfsdoelstellingen en het aantal dienstregelingskilometers dat jaarlijks gereden moet worden. Verder wordt er gekeken naar de resultaten van vorig jaar om na te gaan waar de capaciteit niet toereikend was en waar de capaciteit juist te hoog was. Een interne stuurgroep doet op basis van al deze zaken een voorstel. De gemaakte keuzes sluiten aan bij de beleidsdoelstellingen van de Stadsregio¹⁷.

Er kunnen drie redenen zijn waarom GVB een voorstel tot opheffing van een halte doet. De eerste reden is een routewijziging. De achtergrond daarvan is meestal een

¹⁴ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Stadsregio Amsterdam*, 23 februari 2016.

¹⁵ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag GVB*, 21 maart 2016.

¹⁶ Vergunninghoudende vervoerder aan wie een concessie is verleend.

¹⁷ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag GVB*, 21 maart 2016.

betere bediening van reizigers. De tweede reden is infrastructurele herinrichting door de wegbeheerder, projecten (een voorbeeld is de Amstelveenlijn) en de Investeringsagenda OV. Als gevolg hiervan kunnen haltes dan verplaatst, samengevoegd of opgeheven worden. De derde reden is de verhouding tussen doorgaande reizigers en in- en uitstappers. GVB maakt hierbij een afweging tussen de belangen van doorgaande reizigers en in- en uitstappers. Wanneer het aantal instappers op een halte zo minimaal is dat meer mensen voordeel hebben van het niet aandoen van de halte wordt de halte opgeheven, indien dit binnen de kaders past.

De kosten zijn voor GVB ook belangrijk bij het nemen van haar besluiten. GVB heeft namelijk te maken met ongeveer 70% subsidiereductie tegenover 6% reizigersgroei. Door een halte op te heffen kan GVB sneller de reiziger naar zijn bestemming brengen, wat tijd en kosten voor zowel GVB als de reizigers bespaart. Het strekken van lijnen is over het algemeen in het voordeel van de reizigers, omdat de reistijd korter wordt. De resultaten van het strekken van lijnen en/of opheffen van een halte zijn niet altijd hetzelfde. Soms kan door drie minuten tijdwinst het mogelijk worden om de frequentie te verhogen. En soms kan een minuut tijdwinst een extra bus schelen. Als er op een lijn een bus minder nodig is, kan deze ingezet worden op andere lijnen waar meer capaciteit nodig is¹⁸¹⁹.

Wanneer GVB voorstelt een halte op te heffen, zorgt zij ervoor dat dit altijd binnen het Programma van Eisen past. Als GVB wel van de eisen afwijkt, wordt dit altijd expliciet vermeld en moet het Dagelijks Bestuur hier een ontheffing voor geven²⁰. Hierdoor is het nog niet voorgekomen dat de Stadsregio een besluit tot het opheffen van een halte of lijn afkeurt²¹.

Vervoerplannen

Voorgestelde wijzigingen in het openbaar vervoer worden opgenomen in de vervoerplannen van GVB die zij jaarlijks opstelt. De concept vervoerplannen worden ingediend bij de Stadsregio die nagaat of de plannen passen binnen de eisen. Voor het concept vervoerplan wordt ingediend bij de Stadsregio vindt er ook een consultatieronde plaats met de stadsdelen, de wegbeheerders en de Reizigers Advies Raad²².

2.4 Gemeente Amsterdam

De rol van de gemeente bij het aanbod van het openbaar vervoer is beperkt. De belangrijkste bevoegdheden inzake de uitvoering van het openbaar vervoer liggen bij de Stadsregio. De gemeente heeft echter wel eigen beleid inzake openbaar vervoer (zie hieronder). Verder heeft zij een adviesfunctie wat betreft de uitvoering van het openbaar vervoer. In het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio zijn drie van de zeven

¹⁸ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag GVB*, 21 maart 2016.

¹⁹ Indien GVB constateert dat een opgeheven halte toch een belangrijke rol had, draait zij de beslissing terug.

²⁰ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Stadsregio Amsterdam*, 19 februari 2016.

²¹ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag GVB*, 21 maart 2016.

²² Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag GVB*, 21 maart 2016.

leden afkomstig uit de gemeente Amsterdam. In de Regioraad van de Stadsregio, aan wie het Dagelijks Bestuur verantwoording moet afleggen, zitten 22 Amsterdamse raadsleden²³. In die hoedanigheid heeft de gemeente Amsterdam vertegenwoordigers, en daarmee ook zeggenschap, in het Dagelijks Bestuur en de Regioraad van de Stadsregio²⁴.

Beleid van de gemeente inzake openbaar vervoer

De belangrijkste beleidsdocumenten van de gemeente zijn de OV-Visie uit 2008 en de MobiliteitsAanpak uit 2013. Het beleidsstuk OV-Visie 2008 van de gemeente was bedoeld om als input te dienen voor het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio. In de OV-Visie heeft de gemeente omschreven hoe zij het openbaar vervoer in Amsterdam idealiter ziet. De Amsterdamse OV-Visie heeft de ambitie om bij te dragen aan de vier geformuleerde opgaven: 1) ontwikkeling van Amsterdam als internationaal concurrerende vestigingsplaats voor multinationals en expats, 2) verminderen van druk op de wegennet als gevolg van een groeiende mobiliteit in en rond Amsterdam, 3) handhaving van een fijnmazig OV netwerk binnen de stad en 4) efficiënt grondgebruik binnen de stad²⁵.

Nieuw mobiliteitsbeleid van de gemeente is geformuleerd in de MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA). Dit beleid is ontstaan vanuit haar rol als infrastructuurbeheerder. De afwegingen in het beleid zijn breder dan alleen het openbaar vervoer en gaan ook onder andere in op veiligheid en andere modaliteiten. De MAA richt zich op de afwikkeling van verkeersstromen en het goed faciliteren van de druk op de openbare ruimte. De gemeente houdt rekening met de indeling in hoofdnetten om zo te bepalen op welke wegen het openbaar vervoer voorrang moet krijgen op andere modaliteiten. Met de MobiliteitsAanpak wil de gemeente voor meer mobiliteit zorgen met minder middelen en ruimte. In de MAA staat beschreven hoe de gemeente dit wil bereiken, namelijk door ervoor te zorgen dat er voorrang wordt gegeven aan kostenefficiënte en ruimtebesparende vervoerwijzen en door de bestaande capaciteit beter te benutten. Wat betreft het openbaar vervoer richt de MAA zich op sneller openbaar vervoer in de spits en meer comfort in het dal. Het openbaar vervoer als product moet verbeterd worden voor de reizigers door meer te differentiëren naar tijdstippen en vraag. Er moet modernisering van de OV-dienstregelingen plaatsvinden en beter ingespeeld worden op de behoefte.

In de MAA maakt de gemeente ook onderscheid in de infrastructuur met het zogeheten plusnet en comfortnet. In het openbaar vervoer is een onderscheid gemaakt naar routes waar een hoge snelheid voor de zware verbindende lijnen voorop staat (plusnet) en routes waar de nadruk ligt op de betrouwbaarder doorstroming (comfortnet). Aan de hand van het plusnet toont de gemeente waar welke vervoerwijze het meeste prioriteit verdient, in de toegemeten ruimte op straat voorrang krijgt op kruispunten en waar meer inzet nodig is van investerings-

²³ In de Regioraad van de Stadsregio zitten 60 leden.

²⁴ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Rve Verkeer & Openbare Ruimte*, 23 februari 2016.

²⁵ Gemeente Amsterdam, *Amsterdamse OV-Visie 2008-2020*, 12 maart 2008, blz. 5.

middelen. Bij het plusnet ligt het accent op hogere snelheid en bij het comfortnet is niet de snelheid heel belangrijk, maar wel de betrouwbaarheid. Het plusnet verbindt alle belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden hoogwaardig met elkaar. De overige routes blijven belangrijk voor de ontsluiting van woongebieden.

Volgens de MAA behoren tot het plusnet alle metro verbindingen en de verbindende lijnen naar de niet met de metro afgedekte gebieden in Nieuw-West, Zuid, West en Oost. Ook de binnenring hoort tot het plusnet. Verder horen de hoogfrequente bus-tangenten ook tot het plusnet. Volgens de MAA is er in het openbaar vervoer wat betreft de inrichting nog geen onderscheid gemaakt in plusnet en comfortnet voor de tram en de bus²⁶.

Adviesfunctie van de gemeente

De gemeenteraad van Amsterdam is adviseur van de concessie Amsterdam. Bij het opstellen van het Programma van Eisen door de Stadsregio krijgt de gemeenteraad de gelegenheid om hier een advies op uit te brengen²⁷. Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio staat vrij om dit advies over te nemen of niet²⁸.

GVB organiseert jaarlijks een bijeenkomst met belanghebbenden, waaronder de gemeente en de stadsdelen²⁹. Tijdens deze bijeenkomst licht GVB haar globale ideeën toe. Tijdens de bijeenkomst vraagt GVB input, de belanghebbende kunnen echter geen verzoeken indienen of voorkeuren aangeven. Verder wordt besproken wat de ontwikkelingen in de stad zijn en wat de nieuwe bouwlocaties worden in de stadsdelen. Het is een procesachtige bijeenkomst, er wordt niet ingegaan op (toekomstige) vervallen lijnen en haltes. Volgens de betrokken Rve heeft de gemeente weinig middelen om veranderingen in het vervoerplan aan te brengen als zij het niet met GVB eens is. Ook mag de gemeente haar positie als aandeelhouder van GVB niet gebruiken om daarmee beleidsdoelstellingen te realiseren³⁰.

Opheffen van haltes

De gemeente kan als wegbeheerder bushaltes³¹ verplaatsen of verwijderen. Redenen voor de gemeente om haltes op te heffen, zijn vaak van verkeerstechnische aard. Dit kan echter de ontsluitingsnorm van GVB nadelig beïnvloeden. In de praktijk doet zij dit dus altijd in overleg en samenwerking met GVB en de Stadsregio. De gemeente kan ook haltes opheffen op verzoek van GVB. Als GVB bijvoorbeeld besluit een halte niet meer te bedienen, zal zij de gemeente vragen om de halte te verwijderen. Verder ligt de

²⁶ MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030, *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar*, 13 juni 2013, blz. 60-70.

²⁷ Bestuurscommissies krijgen ook vaak een verzoek van de centrale stad om advies te geven. Dit advies sturen zij naar de gemeenteraad.

²⁸ Indien het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio besluit het advies niet over te nemen, moet zij haar keuze wel motiveren.

²⁹ Sinds de reorganisatie van de gemeente zitten er bij de bijeenkomst vertegenwoordigers van de stadsdelen die werken op de afdeling Verkeer & Openbare Ruimte van de gemeente.

³⁰ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Rve Verkeer & Openbare Ruimte*, 23 februari 2016.

³¹ Door de nieuwe Wet Lokaal Spoor mag en kan de gemeente geen tramhaltes en metrohaltes opheffen aangezien de Stadsregio nu verantwoordelijk is voor de haltes en rails van de metro's en trams. De gemeente is alleen nog verantwoordelijk voor de bushaltes.

aanwijzing van de nieuwe locatie van een bushalte (bij o.a. verplaatsing) bij de wegbeheerder³².

2.5 Reizigers Advies Raad

De Reizigers Advies Raad (RAR) is een onafhankelijk adviesorgaan voor het openbaar vervoer op grond van de Wet Personenvervoer 2000. In de RAR moeten vertegenwoordigers zijn opgenomen van organisaties die de belangen van reizigers behartigen. In de Stadsregio Amsterdam bestaat de RAR uit onder andere ROVER, Vereniging Stadsvervoer Belang, Fietsersbond en Cliëntenbelang. Verder zijn in de raad ook ouderen en studenten vertegenwoordigd³³.

Wet personenvervoer 2000

Het is voor de concessieverlener verplicht om bij het verlenen of wijzigen van een concessie advies te vragen aan consumentenorganisaties. Dit is vastgesteld in de Wet Personenvervoer 2000. Voor de concessiehouder is het verplicht om minimaal eenmaal per jaar advies te vragen aan consumentenorganisaties als er wijzigingen plaatsvinden in de dienstregeling, de tarieven en/of in overige in concessie geregelde onderwerpen. Over andere onderwerpen moet de RAR alleen geïnformeerd worden en hoeft de Stadsregio niet te reageren op de adviezen van de RAR. Hiertoe behoort het opheffen van haltes. In de Stadsregio Amsterdam wordt in de praktijk echter wel advies gevraagd aan de RAR bij plannen voor het opheffen van haltes. Ook de vervoerders en wegbeheerders reageren veelal wel op de adviezen van de RAR en geven aan waarom zij wel of niet haar adviezen overnemen³⁴.

2.6 Conclusie

In dit hoofdstuk is beschreven hoe de besluitvorming over het opheffen van lijnen en haltes plaatsvindt en wat de rollen zijn van de betrokken partijen. Het opheffen van haltes kan op verschillende manieren plaatsvinden en gebeurt veelal op initiatief van de vervoerder en minder vaak de wegbeheerder. Andere betrokken partijen hebben, indien de plannen voldoen aan de vastgestelde kaders, weinig tot geen invloed op de plannen voor het opheffen van lijnen en haltes.

In de concessie Amsterdam spelen meerdere partijen een rol bij het opheffen van haltes

De Stadsregio Amsterdam is de concessieverlener van de concessie Amsterdam. De belangrijkste bevoegdheden inzake de uitvoering van het openbaar vervoer liggen bij de Stadsregio. GVB is de concessiehouder van de concessie Amsterdam. GVB voert de exploitatie uit en richt het openbaar vervoer in, binnen de vastgestelde kaders. De gemeente Amsterdam is wegbeheerder en heeft daarnaast ook een adviesfunctie wat betreft de uitvoering van het openbaar vervoer. De gemeente heeft verder eigen

³² Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Rve Verkeer & Openbare Ruimte*, 23 februari 2016.

³³ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag secretaris RAR*, 14 maart 2016.

³⁴ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Stadsregio Amsterdam*, 19 februari 2016; Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag secretaris RAR*, 14 maart 2016.

beleid inzake openbaar vervoer. In het beleid wordt omschreven hoe de gemeente het openbaar vervoer idealiter ziet en wordt er gericht op het zo goed mogelijk faciliteren van de druk op de openbare ruimte. De Reizigers Advies Raad (RAR) is een onafhankelijk adviesorgaan voor het openbaar vervoer op grond van de Wet Personenvervoer 2000. In de RAR zitten vertegenwoordigers van organisaties die de belangen van reizigers behartigen. De plannen voor het opheffen van lijnen en haltes worden ter advisering aan de RAR voorgelegd.

Het opheffen van haltes gebeurt veelal op initiatief van GVB en in enkele gevallen de wegbeheerder

De besluitvorming over het opheffen van lijnen en laten vervallen van haltes van de concessie Amsterdam kan op verschillende manieren plaatsvinden. De concessiehouder kan gedurende de concessieperiode voorstellen doen om haltes aan te passen, te verplaatsen of op nieuwe plekken te realiseren. Verder kan de wegbeheerder ook bushaltes verplaatsen of verwijderen. Tot slot kan ook de Stadsregio, vanuit bijvoorbeeld de Investeringsagenda OV, voorstellen doen om haltes te verplaatsen, samen te voegen of te laten vervallen.

GVB heeft binnen de concessievoorwaarden de ruimte om zelf voorstellen te doen over welke haltes zij wel of niet aandoet. Er kunnen drie redenen zijn waarom GVB een voorstel tot de opheffing van een halte doet. De eerste reden is een routewijziging. De achtergrond daarvan is meestal een betere bediening van reizigers. De tweede reden is infrastructurele herinrichting door de wegbeheerder, projecten (een voorbeeld is de Amstelveenlijn) en de Investeringsagenda OV. De derde reden is de verhouding tussen doorgaande reizigers en in- en uitstappers. GVB maakt hierbij een afweging tussen de belangen van doorgaande reizigers en in- en uitstappers. Wanneer GVB voorstelt een halte op te heffen, zorgt zij ervoor dat dit altijd binnen het Programma van Eisen past. Als GVB wel van de eisen afwijkt, wordt dit altijd expliciet vermeld en moet het Dagelijks Bestuur hier een ontheffing voor geven.

De gemeente kan als wegbeheerder bushaltes verplaatsen of verwijderen. Redenen voor de gemeente om haltes op te heffen zijn vaak van verkeerstechnische aard. Dit kan de ontsluitingsnorm van GVB nadelig beïnvloeden. In de praktijk doet zij dit daarom altijd in overleg en samenwerking met GVB en de Stadsregio. De gemeente kan ook haltes opheffen op verzoek van GVB. Als GVB bijvoorbeeld besluit een halte niet meer te bedienen, zal zij de gemeente vragen om de halte te verwijderen.

3 Ontwikkeling aantal haltes

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk geven we een overzicht van het aantal metro-, tram en bushaltes sinds 2010³⁵. We gaan daarbij in op de volgende onderzoeksvragen:

- Welke lijnen c.q. haltes zijn sinds 2010 opgeheven?
- Hoeveel reizigers maakten van de opgeheven haltes gebruik?
- Op welke gronden zijn in de laatste jaren haltes en lijnen (sinds 2010) opgeheven of lijnen verlegd?
- Is er bij de opgeheven haltes voldaan aan de ontsluitingseisen van de Stadsregio?

Eerst geven we in paragraaf 3.2 een overzicht van de ontwikkeling van het aantal haltes. We gaan na wat de ontwikkeling per stadsdeel was en wat de oorzaak van opheffing van haltes dan wel nieuwe haltes was. Vervolgens gaan we in op de vraag welke argumenten zijn genoemd voor het opheffen van deze haltes en hoe de besluitvorming erover plaats vond (paragraaf 3.3). In paragraaf 3.4 beoordelen we in hoeverre voldaan is aan de afspraken die in het Programma van Eisen van de Aangepaste Concessie Amsterdam 2012 (PvE) zijn opgenomen over de ontsluiting van woon- en werkgebieden. Tenslotte zoomen we in paragraaf 3.5 in op een aantal opgeheven haltes, die om verschillende redenen de aandacht hebben getrokken.

3.2 Overzicht ontwikkeling aantal haltes

Overzicht naar stadsdeel

Hieronder is een overzicht opgenomen van alle haltes in het openbaar vervoer in de concessie Amsterdam³⁶. Onder een halte verstaan we elke plaats waar een metro, tram of bus stopt in één richting. In het overzicht zijn alle haltes opgenomen die op een werkdag worden bediend met uitzondering van die van het nachtnet. Het overzicht betreft alle haltes die worden bediend door de concessiehouder (GVB) in Amsterdam én de omliggende gemeenten. Daarbij behoren *niet* de haltes in het openbaar vervoer binnen de gemeente Amsterdam, die *alleen* worden bediend door andere bedrijven (Connexxion, EBS), op grond van andere concessies. In het overzicht zijn gegevens opgenomen van alle haltes in 2010 (conform de dienstregeling 2010) en in 2016 (conform de dienstregeling 2016).

³⁵ Met ingang van de dienstregeling 2011 die in werking trad op 12 december 2010.

³⁶ GVB, *Bewerking rekenkamer van jaarlijkse overzichten haltes GVB*.

Tabel 3.1- Ontwikkeling aantal haltes openbaar vervoer in concessie Amsterdam 2010-2016

stadsdeel	haltes 2010	opgeheven	nieuw	saldo	haltes 2016	+/- in %
Centrum	144	21	8	13	131	-9%
Nieuw-West	255	74	8	66	189	-26%
Noord	234	22	13	9	225	-4%
Oost	169	22	16	6	163	-4%
West	145	20	0	20	125	-14%
Westpoort	107	61	8	53	54	-50%
Zuid	200	42	12	30	170	-15%
Zuidoost	149	34	7	27	122	-18%
Amsterdam	1403	296	72	224	1179	-16%
buiten Amsterdam	185	70	22	48	137	-26%
totaal concessie	1588	366	94	272	1316	-17%

In 2010 telde de concessie Amsterdam in totaal 1588 haltes, waarvan 1403 in de gemeente Amsterdam. In 2016 zijn dat er 1316 in de concessie en 1179 in de gemeente. Dit is het resultaat van het saldo van alle opgeheven haltes (366 in de concessie) en de nieuwe haltes (94).

Het totaal aantal haltes nam met 272 (17%) af in het gehele concessiegebied en met 224 (16%) in Amsterdam. De grootste vermindering deed zich voor in Westpoort (een halvering) en vervolgens in de stadsdelen Nieuw-West (-26%) en Zuidoost (-18%). In Noord en Oost verminderde het aantal haltes het minst (-4%).

Spitslijnen en bijzondere lijnen

We hebben bij het opstellen van het bovenstaand overzicht alle haltes betrokken, die op een werkdag overdag worden bediend. Hiertoe behoren ook die haltes, waar alleen spitslijnen stoppen of een aantal bijzondere lijnen, zoals de vroege buslijnen naar Schiphol en de schoollijnen. Als we die lijnen buiten beschouwing laten en alleen kijken naar die haltes die gedurende een gewone werkdag doorlopend worden bediend, dan wordt het beeld niet opvallend anders.

Tabel 3.2 - Ontwikkeling aantal haltes openbaar vervoer in concessie Amsterdam 2010-2016 met uitzondering van spits- en bijzondere lijnen

stadsdeel	haltes 2010	opgeheven	nieuw	saldo	haltes 2016	+/- in %
Centrum	144	21	6	15	129	-10%
Nieuw-West	253	74	7	67	186	-26%
Noord	234	22	12	10	224	-4%
Oost	169	22	16	6	163	-4%
West	145	20	0	20	125	-14%
Westpoort	68	34	7	27	41	-40%
Zuid	200	42	10	32	168	-16%
Zuidoost	149	34	7	27	122	-18%
Amsterdam	1362	269	65	204	1158	-15%
buiten Amsterdam	183	75	19	56	127	-31%
totaal concessie	1545	344	84	260	1285	-17%

De vermindering van het aantal haltes in het concessiegebied blijft relatief hetzelfde (vermindering met 17%). In de gemeente Amsterdam valt de vermindering iets lager uit (vermindering met 15%). De belangrijkste oorzaak hiervan is het grote aantal verdwenen haltes op spitslijnen in Westpoort. Als de spitslijnen buiten beschouwing worden gelaten, valt het aantal opgeheven haltes in Westpoort relatief lager uit (-40% in plaats van -50%).

Oorzaken opheffing

Een halte kan om verschillende redenen worden opgeheven. Het kan gebeurd zijn doordat een lijn in zijn geheel is opgeheven of doordat een halte op een bestaande lijn is opgeheven. Ook worden er haltes verplaatst: zo zijn bijvoorbeeld in de afgelopen jaren haltes bij het Centraal Station verplaatst van vóór het station naar achter het station. Bij Station Sloterdijk vond een zelfde operatie plaats. Dit hebben we 'vervanging van haltes' genoemd. Verder zijn er lijnen in zijn geheel overgegaan van de concessie Amsterdam naar een andere concessie. GVB exploiteert deze lijnen niet meer³⁷. Tenslotte vonden enkele kleine aanpassingen plaats, die we 'administratief' hebben genoemd³⁸.

In tabel 3.3 is van alle opgeheven haltes aangegeven door welke oorzaak ze zijn komen te vervallen.

Tabel 3.3 - Oorzaken opheffing haltes openbaar vervoer in concessie Amsterdam 2010-2016

stadsdeel	opgeheven lijn	opgeheven halte	vervanging	verandering concessie	administratief	totaal
Centrum	2	9	8	0	0	21
Nieuw-West	28	28	3	15	0	74
Noord	0	21	1	0	0	22
Oost	6	10	4	0	2	22
West	12	8	0	0	0	20
Westpoort	52	3	6	0	0	61
Zuid	6	34	2	0	0	42
Zuidoost	23	7	3	0	1	34
<i>Amsterdam</i>	<i>129</i>	<i>120</i>	<i>27</i>	<i>15</i>	<i>5</i>	<i>296</i>
buiten Amsterdam	6	23	0	31	10	70
totaal concessie	135	143	27	46	15	366

In totaal vervielen 135 haltes, omdat een lijn werd opgeheven, waarvan 129 in Amsterdam. Op nog bestaande lijnen werden 143 haltes opgeheven, waarvan 120 in Amsterdam. Er werden 27 haltes vervangen. Door een verandering in de afspraken over de concessie verdwenen 46 haltes, waarvan 15 in Amsterdam; alle in stadsdeel Nieuw-West.

³⁷ Dit wil dus zeggen dat deze haltes mogelijk nog bestaan, maar bediend worden door een ander bedrijf dan GVB.

³⁸ Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het aantal onderscheiden haltes op eindpunten van lijnen. Soms wordt het eindpunt als één, soms als twee haltes gezien. In de praktijk is er waarschijnlijk weinig veranderd.

Naar stadsdeel gezien verdwenen de meeste haltes door opheffing van lijnen (52) in Westpoort (opheffing 5 spitslijnen). Daarnaast verdwenen hierdoor 28 haltes in Nieuw-West (opheffing lijnen 64 en 95) en 23 in Zuidoost (lijnen 45 en 46). Opheffing van haltes op bestaande lijnen vond vooral plaats in stadsdeel Zuid (vooral op lijn 62), Nieuw-West (vooral op de lijnen 21 en 63) en Noord (verschillende lijnen).

Nieuwe haltes

Na 2010 kwamen er 94 nieuwe haltes bij, waarvan 72 in Amsterdam (zie tabel 3.1). Van deze nieuwe haltes ontstonden er 21 door wat we vervanging noemen en hadden er 15 een administratieve oorzaak. Er zijn 58 'echte' nieuwe haltes bij gekomen, waarvan 45 in Amsterdam. Het merendeel daarvan ligt in de stadsdelen Oost (13 nieuwe haltes), Zuid (12) en Noord (10).

3.3 Argumenten voor opheffing haltes

Op grond van de afspraken, die neergelegd zijn in het Programma van Eisen moet GVB elk jaar een vervoerplan opstellen waarin onder meer een gemotiveerd voorstel is opgenomen voor aanpassingen van het openbaar vervoeraanbod³⁹. Hiertoe worden ook veranderingen in de bediening van haltes gerekend. In de vervoerplannen dient GVB daarom aan te geven waarom zij voorstelt haltes niet langer te bedienen. De vermindering van het aantal haltes in de afgelopen jaren is in een aantal jaren tot stand gebracht. Dit blijkt uit het totaal aantal haltes per (dienstregelings)jaar:

Tabel 3.4 - Aantal haltes openbaar vervoer in concessie Amsterdam per jaar

dienstregeling	totaal haltes	dienstregeling	totaal haltes
2010	1588	2014	1401
2011	1593	2015	1330
2012	1435	2016	1316
2013	1436		

De vermindering van het aantal haltes heeft vooral plaatsgevonden met ingang van de dienstregelingen van 2012, 2014 en 2015. In 2011 en 2013 was zelfs sprake van een kleine stijging van het aantal haltes; in 2016 was er sprake van een kleine daling in het aantal haltes. In het onderstaande concentreren we ons daarom op de argumentatie in de vervoerplannen van 2012, 2014 en 2015.

Vervoerplan 2012

Met ingang van de dienstregeling 2012 verdwenen netto 158 haltes; het was de grootste vermindering in de periode 2010-2016. Als belangrijkste algemene reden wordt in het Vervoerplan 2012 gewezen op de door het kabinet opgelegde bezuinigingen op het openbaar vervoer. In het vervoerplan wordt rekening gehouden met een bezuiniging van ca. 6% in 2012⁴⁰. De wijzigingen die in het vervoerplan zijn

³⁹ Stadsregio Amsterdam, *Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012*, 5 december 2013, paragraaf 3.7.

⁴⁰ GVB, *Vervoerplan 2012*, blz. 3.

opgenomen en die hebben geleid tot het opheffen van haltes bestaan vrijwel alleen uit het opheffen of verleggen van lijnen. Er is in dit vervoerplan geen voorstel opgenomen voor het opheffen van haltes op bestaande lijnen.

Op grond van het Vervoerplan 2012 zijn in totaal 12 buslijnen opgeheven, waaronder vijf spitslijnen en een bijzondere lijn. Eén van de opgeheven buslijnen is vervangen door twee nieuwe lijnen. Van één tramlijn en acht buslijnen is de route verlegd of ingekort. Twee buslijnen worden overgedragen aan Connexxion.

Al staan de veranderingen in het algemeen in het teken van de bezuinigingen, toch worden er voor afzonderlijke lijnen nog aparte argumenten genoemd. Zo verdwijnen de spitslijnen in Westpoort, omdat 'op de meeste ritten de vervoerwaarde te laag is' en verdwijnt lijn 60 vanwege een 'te lage bezetting'⁴¹. Ook de veranderingen op lijn 46 en 49 zijn het gevolg van een 'te lage bezetting' en die op lijn 25 van 'te weinig reizigers'⁴². De veranderingen op lijn 15 en 36 zijn echter alleen het gevolg van de bezuinigingen⁴³. De reistijd kan door de wijzigingen worden verkort. Dat is ook het resultaat van de verandering op lijn 41⁴⁴. In het Oostelijk Havengebied worden de lijnen 42 en 43 opgeheven en vervangen door lijn 48. Een duidelijke reden wordt daarvoor niet aangegeven. In Nieuw-West vinden ingrijpende wijzigingen plaats waarbij wordt vooruit gelopen op de invoering van de HOV Westtangent. Hierdoor verdwijnt lijn 19, waarvoor de lijnen 61 en 69 in de plaats komen, de route van lijn 63 wordt gewijzigd en lijn 268 wordt opgeheven. Door de overdracht van de lijnen 192 en 195 aan Connexxion verdwijnt ook lijn 95⁴⁵.

Vervoerplan 2014

Door de invoering van het Vervoerplan 2014 verdwenen netto 35 haltes in het openbaar vervoer. Als algemene uitgangspunten voor dit vervoerplan worden genoemd een groei van 35% meer ritten per dag en een verkorting van de totale reistijd van reizigers van 20%; dit alles met minder subsidie. Hiervoor zal het netwerk en het dienstregelingsconcept moeten veranderen. Er moet ingespeeld worden op veranderende mobiliteitsstromen door de metro de ruggengraat van het netwerk te laten worden en meer spitsreizigers te vervoeren. Verder moet er vervoer ingezet worden waar vraag is; dat betekent dat lijnen met te weinig reizigers worden opgeheven of minder zullen rijden. Tenslotte moet de reistijd worden verkort door het aantal haltes te verminderen en verbindende lijnen zoveel mogelijk te 'strekken'. GVB streeft naar een helder netwerk met nog maar twee soorten lijnen, namelijk verbindende en ontsluitende⁴⁶.

⁴¹ GVB, *Vervoerplan 2012*, blz. 15.

⁴² GVB, *Vervoerplan 2012*, blz. 7, 9 en 13.

⁴³ GVB, *Vervoerplan 2012*, blz. 9 en 15.

⁴⁴ GVB, *Vervoerplan 2012*, blz. 12.

⁴⁵ Bij de overdracht van de lijnen 192 en 195 aan Connexxion werd lijn 192 ingekort en lijn 195 opgeheven. Wel kwam er een nieuwe lijn 194 van Connexxion via Badhoevedorp naar de eindhalte van lijn 1.

⁴⁶ GVB, *Vervoerplan 2014*, blz. 4-7.

Toch zijn de veranderingen op de lijnen in dit vervoerplan maar beperkt. Wel worden de lijnen 25 en 46 opgeheven. Als argument voor de opheffing van lijn 25 geeft GVB aan dat dit de minst frequente tram is en dat deze het minste aantal reizigers vervoert. Er is sprake van een enorme overcapaciteit. Bovendien loopt de tramlijn nagenoeg over het hele traject parallel aan andere lijnen. Daarom zal een zeer kleine groep van reizigers uit de Rivierenbuurt (330 reizigers per dag) verder moeten lopen naar de dichtstbijzijnde halte, terwijl de grootste groep (6.000 reizigers) voldoende alternatieven heeft. Voor hen blijft de reistijd in de meeste gevallen gelijk of neemt deze zelfs af. Door de opheffing van lijn 25 kunnen andere lijnen frequenter rijden⁴⁷.

Lijn 46 is een laag frequente lijn met weinig reizigers. De lijn heeft volgens GVB een lage bezettingsgraad wat tot hoge exploitatiekosten leidt. Reizigers kunnen in de meeste gevallen gebruik maken van alternatieven. Voor een woonzorgcentrum langs de lijn wil GVB naar een passende oplossing zoeken⁴⁸.

Naast de twee opgeheven lijnen wil GVB starten met een eerste stap naar een kortere reistijd voor reizigers door 25 haltes op bestaande lijnen op te heffen. GVB zegt daarbij de belangen van de doorgaande reizigers en diegenen die juist een halte voor de deur willen, af te wegen. Haltes die GVB opheft voldoen aan de voorwaarde dat na opheffing er maximaal een afstand van 400 meter hemelsbreed is tot de dichtstbijzijnde halte óf dat de halte te weinig in- en uitstappers heeft in verhouding tot het aantal doorgaande reizigers. Een overzicht van de in- en uitstappers per halte en de doorgaande reizigers is opgenomen in de bijlage van het Vervoerplan 2014. Hoeveel reistijd door de opheffing wordt gewonnen, is niet aangegeven⁴⁹.

Vervoerplan 2015

Met de in werking treding van het Vervoerplan 2015 verdwenen netto 71 haltes. De algemene uitgangspunten van dit vervoerplan zijn dezelfde als dat van 2014: meer inspelen op veranderende mobiliteitsstromen, het aanbod beter afstemmen op de vraag, de reistijd verkorten en een helder netwerk tot stand brengen. De doelstellingen uit het plan 2014 (35% meer ritten en 20% minder reistijd) worden niet meer genoemd.

Op grond van dit vervoerplan worden de lijnen 64 en 230 opgeheven. Naar Schiphol wordt een nieuwe lijn 246 ingesteld. Lijn 64 heeft volgens GVB een lage bezettingsgraad, waardoor de kosten erg hoog zijn in vergelijking met het aantal reizigers dat er gebruik van maakt. Reizigers kunnen in de meeste gevallen gebruik maken van een andere lijn op het traject. Op bijna elke halte komt ook een andere GVB-lijn. Misschien moeten reizigers een keer extra moeten overstappen, maar deze groep is erg klein, omdat er voor veel verbindingen een goed alternatief is⁵⁰. De opmerking dat op bijna

⁴⁷ GVB, *Vervoerplan 2014*, blz. 19.

⁴⁸ GVB, *Vervoerplan 2014*, blz. 21.

⁴⁹ GVB, *Vervoerplan 2014*, blz. 22-24.

⁵⁰ GVB, *Vervoerplan 2015*, blz. 13.

elke halte van lijn 64 wel een andere lijn komt, blijkt echter niet helemaal juist: door de opheffing van lijn 64 verdwenen 26 haltes.

Lijn 230 is een schoollijn die in de ochtend en in de middag één rit heeft. Volgens GVB rijdt deze lijn 'omdat het vroeger ook zo was', maar is de vraag of het nog langer maatschappelijk verantwoord is voor deze ene school een speciale buslijn in te zetten en voor alle andere scholen niet.

Verder gaat GVB door met het opheffen van haltes op bestaande lijnen. GVB zegt de optimale balans te blijven zoeken tussen de reistijd en het aantal haltes. Het principe dat het openbaar vervoer beschikbaar is voor iedereen binnen een cirkel van 400-800 meter blijft daarbij voor GVB een gegeven. Voor regulier vervoer wordt uitgegaan van een afstand van 400 meter. Voor verbindende lijnen met hoge frequenties is een loopafstand van 800 meter acceptabel⁵¹. Op grond hiervan worden nog eens 26 haltes opgeheven. Daarnaast wordt de route van lijn 21 'gestrekt' door de route in de wijk Eendracht op te heffen. Om de bewoners van het oostelijk deel van Buitenveldert een rechtstreekse verbinding met Station Zuid te geven, wordt de route van lijn 62 verlegd. De bewoners van de westkant van deze wijk zijn daardoor aangewezen op de streekbus en de (snel)tram.

Een overzicht van het aantal in- en uitstappers per halte en de doorgaande reizigers is opgenomen in de bijlage van het Vervoerplan 2015. Ook hierbij ontbreekt een overzicht van de gewonnen reistijd.

Conclusie

We zien een verschuiving in zowel de methode van opheffing van haltes als de argumentatie. In het Vervoerplan 2012 wordt vooral gewezen op de opgelegde bezuinigingen en bestaan de wijzigingen vooral uit het opheffen van lijnen. Een lage bezetting is een ondersteunend argument hiervoor. De beperking van de reistijd wordt nog voornamelijk gezien als nuttig voor de efficiency van GVB.

In de Vervoerplannen van 2014 en 2015 wordt geredeneerd vanuit de uitgangspunten van GVB: meer inspelen op veranderende mobiliteitsstromen, het aanbod beter afstemmen op de vraag, de reistijd verkorten en een helder netwerk tot stand brengen. Er worden ook hele lijnen opgeheven, maar er komt meer nadruk te liggen bij het opheffen van haltes op bestaande lijnen. Voor de opgeheven lijnen wordt uitgebreid gewezen op de aanwezigheid van aanwezige alternatieven, die de reistijd voor de meeste reizigers gelijk houden of zelfs korter maken. Overigens blijkt de hierbij gegeven informatie niet altijd juist. Opmerkelijk is dat het resultaat van de opheffing van haltes op bestaande lijnen – de verkorting van de reistijd – nergens scherp in beeld komt.

⁵¹ GVB, *Vervoerplan 2015*, blz. 18.

3.4 Toetsing aan de normen voor woon- en werkgebieden

In het Programma van Eisen zijn normen opgenomen voor de ontsluiting van woon- en werkgebieden door het openbaar vervoer.

Woongebied

Een buurt met meer dan 1.000 inwoners en een gemiddelde dichtheid van minimaal 20 inwoners per hectare.

Werkgebied

Een bedrijfs- of kantoreng gebied met minimaal 2.000 werknemers en een gemiddelde dichtheid van tenminste 40 werknemers per hectare.

In het Programma van Eisen is een bijlage opgenomen waarin alle buurtcombinaties in Amsterdam zijn opgenomen met erbij vermeld of ze een woon- of werkgebied zijn op grond van bovenstaande definities⁵². Daarnaast moeten ook ziekenhuizen en verzorgingshuizen, waar tenminste 100 mensen wonen, worden ontsloten. Ook hiervan is in de bijlage van het Programma van Eisen een overzicht opgenomen⁵³.

Een woon- of werkgebied wordt als ontsloten beschouwd wanneer tenminste 90% van alle adressen in het gebied ligt binnen een straal van 800 meter van een halte of metrostation aan de hoofdinfrastructuur OV of binnen een straal van 400 meter van een andere halte. Een zieken- of verzorgingshuis is ontsloten als de belangrijkste publieksingang binnen een loopafstand van 250 meter van een halte of metrostation ligt⁵⁴.

De rekenkamer heeft van GVB een overzicht gekregen van de afstanden tussen de haltes op de lijnen. Tevens is de exacte positie van alle haltes – door middel van coördinaten – bekend.

De rekenkamer constateert dat er bij de opheffing van alle haltes is voldaan aan de normen, zoals die zijn vastgesteld in het Programma van Eisen. De Stadsregio heeft daarom in de periode 2010-2016 geen enkel voorstel tot het opheffen van een lijn of halte hoeven af te keuren⁵⁵.

Van belang daarbij is wel hoe invulling wordt gegeven aan de hoofdinfrastructuur OV in Amsterdam (zie hoofdstuk 4).

Als we de systematiek van het Programma van Eisen volgen, is het resultaat dat in 2016 slechts één woongebied en twee werkgebieden niet volgens de eisen van het PvE worden ontsloten door GVB. Het gaat om de buurtcombinatie Nieuwendammerdijk

⁵² Stadsregio Amsterdam, *Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012*, 5 december 2013, blz. 22 en blz. 80-85.

⁵³ Stadsregio Amsterdam, *Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012*, 5 december 2013, blz. 86.

⁵⁴ Stadsregio Amsterdam, *Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012*, 5 december 2013, blz. 23.

⁵⁵ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag GVB*, 21 maart 2016.

en Buiksloterdijk (woongebied) en de buurtcombinaties Amstel III en Bullewijk en Bedrijventerrein Sloterdijk (werkgebieden)⁵⁶. Voor het niet ontsluiten van deze gebieden heeft GVB ontheffing gekregen van de Stadsregio⁵⁷.

De rekenkamer merkt hierbij op dat een aantal buurtcombinaties in Amsterdam niet voldoet aan de definitie van woon- of werkgebied terwijl daar wel tenminste 1.000 mensen wonen of 2.000 mensen werken. De oorzaak hiervan is dat de oppervlakte van deze gebieden dusdanig groot is, dat ze niet voldoen aan het tweede deel van de norm, de gemiddelde dichtheid (aantal inwoners of werknemers per hectare). Dat is te begrijpen voor Waterland of het Westelijk Havengebied, maar in een aantal andere gevallen minder begrijpelijk, omdat ze het gevolg van de 'toevallige' indeling van de buurtcombinaties (bijvoorbeeld bij de buurtcombinaties Eendracht, Nellestein en De Omval). In deze gevallen is bij de indeling een woonbuurt met een vrij hoge dichtheid van bebouwing administratief onderdeel geworden van een veel groter gebied met weinig bebouwing⁵⁸.

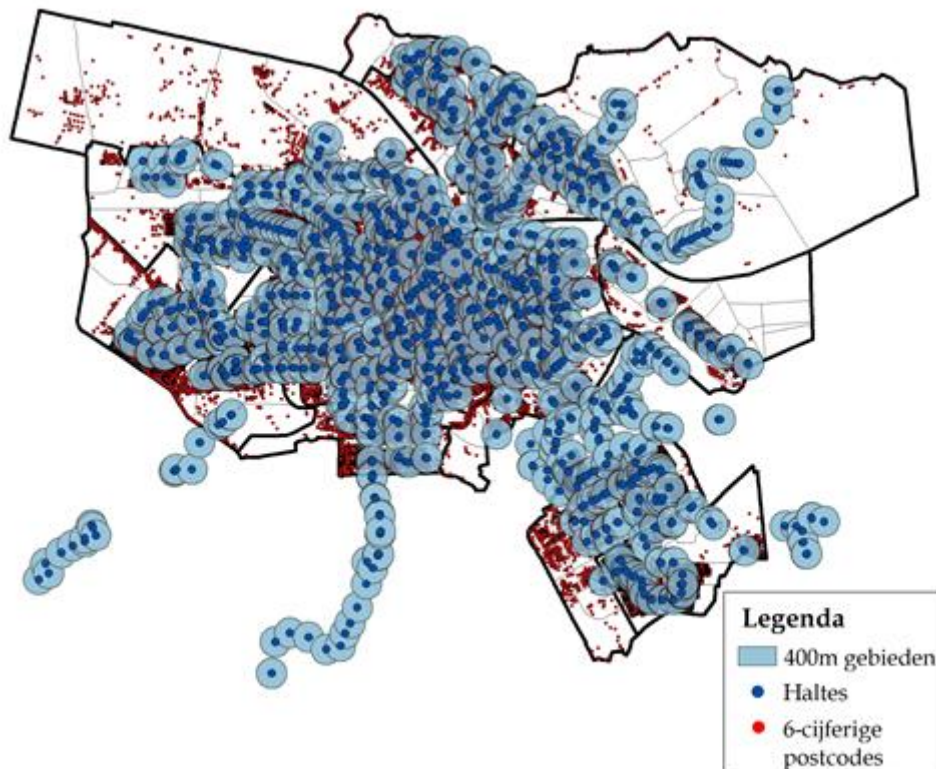
Voor het typeren van woongebieden kan er ook uitgegaan worden van de postcodes. Als we alle postcodes in Amsterdam (op letterniveau) op een kaart uitzetten en daarop de afstanden tot de haltes van 400 meter aangeven, ontstaat kaart 3.1.

⁵⁶ GVB, *Ontsluitingstoets Vervoerplan 2016*.

⁵⁷ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag GVB*, 21 maart 2016.

⁵⁸ Voor de buurtcombinaties gebruikt GVB als bron: Gemeente Amsterdam, Bureau Onderzoek en Statistiek ("buurtcombinaties"); voor Diemen en Ouder-Amstel (kern Duivendrecht): CBS buurtindeling.

Kaart 3.1- Adressen binnen en buiten 400 meter tot een GVB-halte



We zien dat bijna alle postcodes in Amsterdam op een afstand van minder dan 400 meter tot een GVB-halte liggen (n.l. 95%). Daarbuiten vallen losse postcodes in het Westelijk Havengebied, Amstel III en het buitengebied Noord. In woongebieden liggen postcodes in Eendracht, Buitenveldert-West, het zuidelijk deel van Akerpolder en delen van Gein en Holendracht op een grotere afstand dan 400 meter tot een halte.

De Stadsregio gaat in zijn benadering van de ontsluiting van woon- en werkgebieden uit van buurtcombinaties. Op grond van deze benadering worden alleen de buurtcombinaties Nieuwendammerdijk en Buiksloterdijk (woongebied) en Amstel III, Bullewijk en Bedrijventerrein Sloterdijk (werkgebieden) niet volgens de eisen uit het PvE ontsloten. Bij een benadering vanuit postcodes ontstaat een wat ander beeld over de woongebieden die niet binnen een straal van 400 meter van een halte liggen. Dan blijken er meer woongebieden te zijn (Eendracht, Buitenveldert-West, het zuidelijk deel van Akerpolder en delen van Gein en Holendracht), die verder dan 400 meter van een halte liggen.

3.5 Enkele afzonderlijke haltes

Hieronder gaan we afzonderlijk in op enige haltes, waarvan de opheffing de aandacht heeft getrokken. Voor alle haltes, die we bespreken, geven we informatie over het aantal in- en uitstappers, de doorgaande reizigers en de afstanden tot de nabij liggende haltes. Bovendien geven we een getal voor de verhouding tussen doorgaande reizigers en in- en uitstappers. Verhoudingen van 10 en hoger zijn als “hoog” gedefinieerd.

3.5.1 Eendracht

In het Vervoerplan 2015 zijn de haltes van lijn 21 in de buurt Eendracht opgegeven.

Tabel 3.5 - Gegevens haltes Eendracht

	Instappers	Uitstappers	Doorgaande reizigers	Verhouding	Afstand tot vorige halte	Afstand tot volgende halte
W. Dreesplantsoen						
Stad in	99	29	537	4,2	474	273
Stad uit	28	108	474	3,5	231	557
Frle. Wttewaelpad						
Stad in	60	15	581	7,7	273	325
Stad uit	12	64	555	7,3	326	231
J.M. den Uylstraat						
Stad in	155	31	706	3,8	325	280
Stad uit	25	148	607	3,5	335	326
Pieter Postpad						
Stad in	91	8	788	7,9	280	311
Stad uit	9	84	731	7,9	225	335

De verhouding tussen doorgaande reizigers en in- en uitstappers was laag; overal minder dan 10. Dit is te begrijpen, omdat deze haltes slechts twee haltes verwijderd waren van de eindhalte van lijn 21 in Geuzenveld. De afstand tussen de meeste haltes was relatief beperkt.

In het Vervoerplan 2015 stelt GVB dat door de opheffing van de haltes lijn 21 ruim 10% sneller wordt. Daardoor kunnen reizigers elders in het netwerk beter bediend worden⁵⁹. Ook geeft GVB aan dat de gehele wijk Eendracht minder dan 800 meter van de dichtst bij zijnde resterende halte van lijn 21 ligt. Lijn 21 behoort tot het hoofdinfrastructuur, zoals aangegeven in het Programma van Eisen van de Stadsregio⁶⁰. In Eendracht hoeft dus niet de afstand van 400 meter te worden gehanteerd. Een deel van de wijk ligt op meer dan 400 meter van dichtstbijzijnde halte.

Tegen de opheffing kwam een actiecomité in het geweer. De Reizigers Advies Raad adviseerde tegen opheffing van de haltes, omdat de 400 metergrens ruim wordt

⁵⁹ GVB, *Vervoerplan 2015*, blz. 22.

⁶⁰ GVB, *Factsheet lijn 21 De Eendracht*, 29 mei 2015.

overschreden. Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Nieuw-West protesteerde ook bij de Stadsregio. De Stadsregio ging echter akkoord met het voorstel van GVB, omdat er voldaan wordt aan de afspraken uit het Programma van Eisen.

3.5.2 Willemsparkweg

In het Vervoerplan 2015 verdwenen twee haltes van lijn 2 op de Willemsparkweg.

Tabel 3.6 - Gegevens haltes Willemsparkweg

	Instappers	Uitstappers	Doorgaande reizigers	Verhouding	Afstand tot vorige halte	Afstand tot volgende halte
Emmastraat						
Stad in	329	89	6.059	14,4	441	206
Stad uit	83	300	6.073	15,9	208	375
Jacob Obrechtstraat						
Stad in	241	110	6.360	18,7	294	364
Stad uit	149	241	6.443	16,5	336	293

Uit de gegevens blijkt een hoge verhouding tussen doorgaande reizigers en in- en uitstappers (meer dan factor 10). Zowel bij de Emmastraat als de Jacob Obrechtstraat is de afstand tot de tussen liggende halte (Cornelis Schuytstraat) relatief beperkt.

De opheffing van de haltes is opgenomen in de herstructurering van de Willemsparkweg⁶¹. Bij insprekers over het plan was er vooral zorg over de versnelling van de tram door de opheffing van de haltes. De insprekers zouden de tram zelfs liever vaker zien stoppen en langzamer rijden in verband met de verkeersveiligheid⁶². Een voormalig gemeenteraadslid en oud-werknemer van GVB wees er in een raadsadres op dat de Willemsparkweg behoort tot het comfortnet en niet tot het plusnet. Versnelling van de tram op het comfortnet is niet nodig en de opheffing van de haltes ook niet⁶³. Door het college van B&W is in reactie op dit commentaar aangegeven dat doorstroming van de tram op de Willemsparkweg gewenst is, ook al omdat de aanleg van de Noord/Zuid-lijn op zich laat wachten. De opgeheven haltes behoren tot de minst drukke op lijn 2. Daarnaast is volgens B&W het traject Willemsparkweg/Koninginneweg wel opgenomen als plusnet in de MobiliteitsAanpak Amsterdam⁶⁴.

3.5.3 Amsteldijk

In het Vervoerplan 2015 verdween de halte van lijn 3 aan de Amsteldijk.

⁶¹ Het opheffen van de haltes maakte deel uit van het programma Versnelling Westelijke Tramlijnen dat mede gebaseerd was op de OV-Visie en het Actie Programma Regionaal OV.

⁶² DIVV, *Nota van Beantwoording Inspraak Nota van Uitgangspunten Verbetering Westelijke Tramlijn 2 Willemsparkweg/Koninginneweg*, 13 november 2013.

⁶³ Adres aan de gemeenteraad, 17 september 2013.

⁶⁴ Brief B&W Amsterdam, ter kennisname voorgelegd aan de commissie Verkeer, Vervoer en Infrastructuur van 6 februari 2014.

Tabel 3.7 - Gegevens halte Amsteldijk

Amsteldijk	Instappers	Uitstappers	Doorgaande reizigers	Verhouding	Afstand tot vorige halte	Afstand tot volgende halte
Richting Oost	138	210	3.239	9,3	300	401
Richting West	230	127	3.302	9,2	411	186

Uit de gegevens blijkt geen bijzonder hoge verhouding tussen doorgaande reizigers en in- en uitstappers. De verhouding is minder dan een factor 10. De afstand tot de volgende halte richting West (Van Woustraat) is klein te noemen; de afstand tot de halte in oostelijke richting niet. De opheffing van de halte is opgenomen in het Vervoerplan 2015. Er wordt niet afzonderlijk op de opheffing van de halte ingegaan.

Door het vastgoedbedrijf dat het bij de halte liggende Amstelhuis exploiteert, is geprotesteerd tegen de opheffing van de halte⁶⁵. Vroeger stond hier het verzorgingshuis Tabitha. Dat is gesloten en vervangen door het seniorencomplex het Amstelhuis. In het complex bevinden zich 120 seniorenwoningen met een restaurant, bibliotheek, fysiopraktijk en fitnessruimte. In zijn brief aan de gemeente wijst het bedrijf er op dat de bestaande norm voor verzorgingshuizen van 250 meter tot de dichtst bij zijnde halte niet meer voldoet, omdat bewoners van dergelijke huizen inmiddels meestal niet meer in staat zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. In de norm wordt geen rekening gehouden met dit type seniorencomplexen. Verder wijst het bedrijf er op dat hetzelfde is gebeurd bij de opheffing van de halte Raamplein voor het verzorgingshuis Bernardus.

De gemeente Amsterdam heeft tegen de bezwaren ingebracht⁶⁶ dat het opheffen van de halte Amsteldijk past binnen de door de Stadsregio gestelde kaders. Opheffing van de halte draagt bij aan de gewenste versnelling van de reistijden van het openbaar vervoer en is in het belang van de doorgaande reizigers. Het Amstelhuis voldoet niet aan de definitie van verzorgingshuizen, die de Stadsregio hanteert.

⁶⁵ Brief Cocon Vastgoed Management BV aan Gemeente Amsterdam 31 augustus 2015.

⁶⁶ Brief Dienst Metro aan Cocon Vastgoed Management BV, 5 januari 2015.

3.5.4 Buitenveldert

In het Vervoerplan 2015 zijn een aantal haltes van lijn 62 in Buitenveldert opgeheven.

Tabel 3.8 - Gegevens haltes Buitenveldert

	Instappers	Uitstappers	Doorgaande reizigers	Verhouding	Afstand tot vorige halte	Afstand tot volgende halte
Overijsselweg						
r. Amstelstation	6	12	398	22,1	430	382
r. Lelylaan	16	8	402	16,8	430	403
Egelenburg						
r. Amstelstation	14	28	383	9,1	382	433
r. Lelylaan	22	15	393	10,6	493	430
Van Nijenrodeweg						
r. Amstelstation	46	26	403	5,6	433	721
r. Lelylaan	34	58	387	4,2	602	493
Bolestein						
r. Amstelstation	24	18	409	9,7	721	192
r. Lelylaan	13	26	410	10,5	248	602
Noordhollandstraat						
r. Amstelstation	10	33	387	9,0	192	412
r. Lelylaan	17	7	424	17,7	304	248
Van Boshuizenstraat						
r. Amstelstation	87	56	418	2,9	412	353
r. Lelylaan	71	106	414	2,3	618	304
Backershagen						
r. Amstelstation	26	40	404	6,1	353	558
r. Lelylaan	44	31	449	6,0	340	618
Van Heenvlietlaan						
r. Amstelstation	36	73	367	3,4	558	374
r. Lelylaan	66	33	436	4,4	442	340
Bouvigne						
r. Amstelstation	110	25	491	3,6	832	547
r. Lelylaan	34	123	475	3,0	563	766
Oldengaarde						
r. Amstelstation	71	21	625	6,8	353	388
r. Lelylaan	24	78	624	6,1	436	308
Weerdestein						
r. Amstelstation	57	21	661	8,5	388	444
r. Lelylaan	23	66	678	7,6	305	436

We zien dat – ondanks het lage aantal doorgaande passagiers – de verhouding tussen doorgaande passagiers en in- en uitstappers in het westelijk deel van Buitenveldert hoog was: rond de 10 of meer. Het aantal in- en uitstappers was hier erg laag. De enige uitzondering was de halte Van Nijenrodeweg. In het oostelijk deel van Buitenveldert was de verhouding tussen doorgaande passagiers en in- en uitstappers op alle opgeheven haltes minder dan 10 en op enkele haltes veel minder (Van Boshuizenstraat, Van Heenvlietlaan, Bouvigne). De afstand tussen vele haltes was beperkt, maar wel met een aantal uitzonderingen, vooral bij de halte Bouvigne.

In het Vervoerplan 2015 zegt GVB dat door het verleggen van bus 62 de bewoners in het oostelijk deel van Buitenveldert een betere verbinding met Station Zuid krijgen. Door de opheffing van de haltes aan de westkant zijn de bewoners daar aangewezen op de (snel)tram en de streekbussen op de Amstelveenseweg. Dat werd niet zo'n bezwaar geacht, want bus 62 werd zeer beperkt gebruikt⁶⁷.

Ook in deze wijk werd een actiecomité actief tegen de verlegging van de buslijn. Het belangrijkste bezwaar was dat de veelal oudere bewoners van de wijk geen verbinding meer zouden hebben met het Gelderlandplein. Voor een flink deel van de wijk ligt de dichtst bij zijnde halte van GVB op meer dan 400 meter. Ook de Reizigers Advies Raad adviseerde negatief. Volgens de Stadsregio en GVB wordt echter aan de normen uit het Programma van Eisen voldaan, omdat de hele wijk binnen 800 meter afstand van de haltes van de (snel)tram op de Buitenveldertselaan ligt.

Op initiatief van Cliëntenbelang is ook nog de mogelijkheid onderzocht om één van de streekbuslijnen door de wijk te leiden. Connexxion wees echter die mogelijkheid af, omdat de route naar Station Zuid dan langer zou worden⁶⁸. Het actiecomité is daarna in overleg gegaan met de eigenaar van het vastgoed op het Gelderlandplein. Op kosten van de eigenaar rijden er sinds 2015 twee minibuses⁶⁹ tussen het Gelderlandplein, Buitenveldert-West en Station Zuid.

In oktober 2015 kwamen de Stadsregio en GVB met een evaluatie van de verlegging van lijn 62. Hieruit bleek dat de buslijn in het eerste halfjaar van 2015 8% meer reizigers had, waardoor de exploitatielasten 11% verminderd waren. Ook constateerde men meer passagiers op de haltes van de sneltram⁷⁰.

3.5.5 Daalwijdreef

In het Vervoerplan 2016 werd lijn 45 opgeheven, waardoor enkele haltes van GVB verdwenen.

⁶⁷ GVB, *Vervoerplan 2015*, blz. 25.

⁶⁸ Zie Raadsadres Cliëntenbelang aan de Stadsregio, 3 december 2014, en Beantwoording Stadsregio Raadsadres Cliëntenbelang, 26 januari 2015.

⁶⁹ Voor kleinschalige, particuliere initiatieven heeft de Stadsregio Amsterdam een subsidieregeling ingesteld. Als er een initiatief is voor kleinschalig, aanvullend openbaar vervoer kan er een startsubsidie beschikbaar worden gesteld. Dit is ook gebeurd bij de Gelderlandpleinbuses.

⁷⁰ GVB, *Evaluatie routewijziging Bus 62*, Bijlage bij Agendapunt 2 Regioraad 13 oktober 2015.

Tabel 3.9 - Gegevens haltes Daalwijkdreef

	Instappers	Uitstappers	Doorgaande reizigers	Verhouding	Afstand tot vorige halte	Afstand tot volgende halte
Eekholt						
r. Bijlmer	5	13	439	24,3	422	164
r. Hldcht	17	6	461	20,0	170	406
Egeldonk						
r. Bijlmer	11	13	437	18,2	164	170
r. Hldcht	11	20	450	14,5	170	170
Eeftink						
r. Bijlmer	25	23	439	9,1	170	210
r. Hldcht	26	53	459	5,8	249	170

Ondanks het vrij lage aantal doorgaande reizigers was de verhouding tussen doorgaande reizigers en in- en uitstappers op de haltes Eekholt en Egeldonk hoog te noemen (meer dan 10). Er waren op deze haltes weinig passagiers. Dat is niet vreemd, aangezien aan de Amsterdamse kant van de weg woningen werden of waren gesloopt en aan de Diemense kant van de weg sprake was van leegstaande kantoorpanden. De afstand tussen de haltes was beperkt: oorspronkelijk waren deze elk bedoeld voor een afzonderlijke galerijflat.

In het Vervoerplan 2016 zegt GVB dat de ruimtelijke ordening in Zuidoost een behoorlijke verandering heeft ondergaan, waarop het busnetwerk nog niet is aangepast. Door enkele wijzigingen door te voeren is het mogelijk vaker daar te rijden waar nodig is. Lijn 45 werd daarom opgeheven. De route van andere lijnen werd iets gewijzigd (buslijn 41) of de frequentie verhoogd (buslijn 44). De hierboven genoemde haltes kwamen daardoor te vervallen. Passagiers konden echter gebruik maken van de metro of de streekbus⁷¹.

De opheffing van de haltes op de Daalwijkdreef ligt in het verlengde van de verdere voorgenomen opheffing van haltes op deze weg. Het doel hiervan is de snelheid van de bus op deze weg te verhogen. In december 2013 en januari 2014 werd inspraak hierover georganiseerd. Bewoners wezen opheffing van de haltes af, niet alleen vanwege de grotere loopafstand tot de haltes, maar ook vanwege de sociale veiligheid. De Gemeente Diemen wees er op dat zij bezig is het Bergwijkpark te herontwikkelen. Kantoren worden daar vervangen door woningen. Na overleg met Diemen is besloten om de haltes Eekholt en Egeldonk samen te voegen evenals de haltes Echtenstein en Eeftink⁷². De eerst genoemde halte wordt echter alleen bediend door de streekbus, die alleen op werkdagen overdag rijdt.

⁷¹ GVB, *Vervoerplan 2016 Factsheet toelichting proces*, blz. 8.

⁷² Gemeente Amsterdam, *Nota van beantwoording Inspraakreacties HOV-corridor Bijlmer Arena-Daalwijkdreef*, 21 april 2015.

3.5.6 Conclusie

De rekenkamer constateert dat de hierboven besproken haltes alle zijn opgeheven binnen de afspraken, die in het Programma van Eisen zijn gemaakt. Toch zijn er wel enige kanttekeningen bij te maken.

De haltes in Eendracht van lijn 21 zijn opgeheven met het argument dat lijn 21 nu sneller is, waardoor passagiers elders in de stad beter bediend kunnen worden. Waarom de bewoners in de wijk Eendracht daarom verder moeten lopen, is de rekenkamer niet duidelijk. Een verbetering van de exploitatie lijkt ook bereikt door de verlegging van lijn 62. De verlegging van de route en de opheffing van haltes lijkt hier meer op zijn plaats, omdat het aantal in- en uitstappers op lijn 62 in Buitenveldert-West wel erg laag was. Het resultaat is echter wel dat een deel van deze wijk, waar veel ouderen wonen, geen openbaar vervoer van het GVB meer heeft op korte afstand. Ook de opheffing van de halte van lijn 3 aan de Amsteldijk roept vragen op over de mogelijkheden die ouderen of minder mobiele mensen hebben om van het openbaar vervoer gebruik te maken.

Tenslotte wil de rekenkamer een kanttekening maken bij de opheffing van haltes aan de Daalwijkdreef. De vraag is of daarbij wel voldoende rekening is gehouden met de in gang gezette nieuwbouw die aan beide zijden van de weg op niet al te lange termijn gaat plaatsvinden.

3.6 Conclusie

In dit hoofdstuk hebben we gekeken naar de ontwikkeling in het aantal haltes en naar de argumenten voor de opgeheven haltes. Verder hebben we getoetst of de huidige ontsluiting van de woon- en werkgebieden voldoet aan de normen. Tot slot zijn we ingegaan op een paar specifieke gevallen van opheffingen van haltes.

Het aantal haltes is in de periode 2010-2016 met 272 afgenomen

In 2010 telde de concessie Amsterdam in totaal 1588 haltes. In 2016 zijn dat er 1316 in de concessie. Dit is het resultaat van het saldo van alle opgeheven haltes (366 in de concessie) en de nieuwe haltes (94). Het totaal aantal haltes nam met 272 (17%) af in het gehele concessiegebied. De grootste vermindering deed zich voor in Westpoort (een halvering) en vervolgens in de stadsdelen Nieuw-West (-26%) en Zuidoost (-18%). In Noord en Oost verminderde het aantal haltes het minst (-4%). Er verdwenen bijna evenveel haltes door het opheffen van lijnen als door het opheffen van haltes op bestaande lijnen.

Haltes kunnen om verschillende redenen worden opgeheven

In de argumentatie voor het opheffen van haltes is een verschuiving te zien. In het Vervoerplan 2012 wordt als belangrijkste algemene reden voor het opheffen van haltes gewezen op de door het kabinet opgelegde bezuinigen op het openbaar vervoer. Daarnaast wordt ook de argumentatie genoemd dat op sommige ritten de vervoerswaarde te laag is, oftewel er is sprake van een te lage bezetting. Een andere genoemde reden is het verkorten van de reistijd, dit wordt voornamelijk als nuttig gezien voor de efficiency van GVB. In de vervoerplannen van 2014 en 2015 wordt geredeneerd vanuit de uitgangspunten van GVB: meer inspelen op veranderende mobiliteitsstromen, het aanbod beter afstemmen op de vraag, de reistijd verkorten en een helder netwerk tot stand brengen.

De opgeheven haltes voldoen aan de afspraken

Bij de opheffing van haltes is voldaan aan de normen, die zijn vastgesteld in het Programma van Eisen. Het resultaat is dat in 2016 slechts één woongebied en twee werkgebieden niet worden ontsloten door GVB. Hiervoor heeft GVB ontheffing. Als we uitgaan van postcodes, blijkt dat bijna alle postcodes in Amsterdam op een afstand van minder dan 400 meter tot een GVB-halte liggen (n.l. 95%). Als we uitgaan van postcodes blijken dus meer woongebieden niet ontsloten te worden dan als we uitgaan van buurtcombinaties.

Kanttekeningen bij de afspraken in het Programma van Eisen

Wij hebben gekeken naar enige specifieke gevallen van opheffingen van haltes, namelijk Willemsparkweg, Amsteldijk, Buitenveldert, Daalwijkdreef en de Eendracht. Ook deze opgeheven haltes vallen binnen de afspraken, die in het Programma van Eisen zijn gemaakt. Toch zijn er wel enige kanttekeningen bij te maken. De afweging van belangen die door GVB wordt gemaakt tussen bewoners in één wijk en die van reizigers elders in de stad, is de rekenkamer niet altijd duidelijk. De rekenkamer vraagt zich verder af of er in een enkel geval voldoende aandacht is geweest voor de mogelijkheden die ouderen of minder mobiele mensen hebben of van het openbaar vervoer gebruik te maken.

4 Bijdrage aan doeltreffendheid en doelmatigheid

4.1 Inleiding

Een doelstelling van dit onderzoek was om na te gaan in hoeverre doeltreffendheid en doelmatigheid een expliciete rol spelen bij het opheffen van haltes in het openbaar vervoer. In het vorige hoofdstuk zijn we ingegaan op de argumenten die GVB en de Stadsregio hebben aangegeven voor het opheffen van lijnen en haltes. In dit hoofdstuk gaan we na welke gevolgen het opheffen van haltes op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het openbaar vervoer heeft gehad⁷³. We besteden daarbij aandacht aan de volgende onderzoeksvragen:

- Wat zijn de gevolgen voor de doeltreffendheid van de ontwikkelingen in het aanbod?
- Wat zijn de gevolgen voor de doelmatigheid van de ontwikkelingen in het aanbod?
- Welke problemen zien de bestuurscommissies (in het bijzonder die buiten de ring) bij de ontsluiting van woongebieden?
- Wat is de opvatting van de Reizigers Advies Raad over de opheffen haltes en lijnen?

Hieronder gaan we in paragraaf 4.2 in op de gevolgen van de maatregelen voor de doeltreffendheid, daarna in paragraaf 4.3 voor de doelmatigheid. In paragraaf 4.4 komen tenslotte de opvattingen van de Reizigers Advies Raad en de bestuurscommissie Nieuw-West aan de orde over de opheffen haltes en lijnen.

4.2 Doeltreffendheid

4.2.1 Reistijden

Bij de argumenten voor het opheffen van haltes speelt de verkorting van de reistijd een duidelijke rol. Vooral in de Vervoerplannen 2014 en 2015, waarin voorstellen voor het opheffen van haltes op bestaande lijnen waren opgenomen, wordt door GVB op het voordeel gewezen dat doorgaande reizigers hebben. Door de opheffing van haltes wordt hun reistijd kleiner. Volgens GVB mag uitgegaan worden van een verkorting van de reistijd van gemiddeld 25 seconden per opgeheven halte⁷⁴. Op grond hiervan kan de winst in reistijd op verschillende lijnen worden aangegeven.

Op elk van de tramlijnen 2, 3, 7, 10 en 12 verdwenen in de afgelopen jaren twee haltes (in beide richtingen). De reistijdwinst was hier dus in totaal gemiddeld 50 seconden. Deze winst kan worden vergeleken met de reistijd die deze lijnen volgens de dienstregeling afleggen tussen hun begin- en eindpunt. Het betreft een winst van 2,6% (lijn

⁷³ Wat we onder doeltreffendheid en doelmatigheid van het openbaar vervoer verstaan, hebben we aangegeven in hoofdstuk 1.

⁷⁴ Opgave in e-mail GVB aan rekenkamer, 5 april 2016.

10) tot 1,7% (lijn 7). De gemiddelde snelheid van deze tramlijnen tussen hun begin- en eindpunt werd daardoor met 0,4 km per uur verhoogd: van 14,7 naar 15,1 km per uur voor lijn 10 en van 15,4 naar 15,8 km per uur voor lijn 7.

Betekent deze tijdwinst nu een belangrijke bijdrage aan de doeltreffendheid of niet? Beantwoording van die vraag is afhankelijk van de normale variatie in reistijd. De normen voor punctualiteit die de Stadsregio hanteert, geven een zekere indicatie voor die variatie. De vertrekpunctualiteit van een rit wordt gemeten op de vertrekhalte en onderweg op de zogenaamde A- en B-locaties. Een rit is punctueel vertrokken wanneer de metro, tram of bus binnen *twee* minuten na het in de dienstregeling geplande vertrekmoment is vertrokken⁷⁵. Op een A- of B-locatie is een metro, tram of bus op tijd als hij minder dan drie minuten te laat is vertrokken⁷⁶. Voor 2015 was de door de Stadsregio gestelde norm dat 93% van de metro's, 86% van de trams en 88% van de bussen binnen de genoemde tijden moet vertrekken. Rekening houdend met deze eisen aan de punctualiteit lijkt een reistijdwinst van minder dan 1 minuut voor reizigers in de praktijk verwaarloosbaar.

Op enkele buslijnen verdwenen meerdere haltes. Op lijn 21 werden vijf haltes in beide richtingen opgeheven; lijn 62 heeft na de verlegging in Buitenveldert vijf haltes in beide richtingen minder. De winst in reistijd bedraagt hier dus iets meer dan vier minuten per lijn. In vergelijking met de totale reistijd tussen begin- en eindpunt is dat een winst van ongeveer 13% voor lijn 21 en van ongeveer 8% voor lijn 62. De gemiddelde snelheid van lijn 21 werd verhoogd met 2,5 km per uur en van lijn 62 met 1,5 km per uur. Hier is dus wel sprake geweest van winst in reistijd voor reizigers, vooral op lijn 21. Helaas profiteren op lijn 21 hiervan alleen de passagiers die op het eindpunt en de eerste twee haltes in Geuzenveld in- of uitstappen.

De conclusie is derhalve dat de bijdrage van het opheffen van haltes aan de verkorting van de reistijden beperkt is geweest. Het opheffen van een enkele halte op een tramlijn levert een winst in reistijd op die verwaarloosbaar is. Op een enkele buslijn zijn meer haltes opgeheven en is wel winst in reistijd geboekt, maar slechts een beperkte groep reizigers profiteert hiervan.

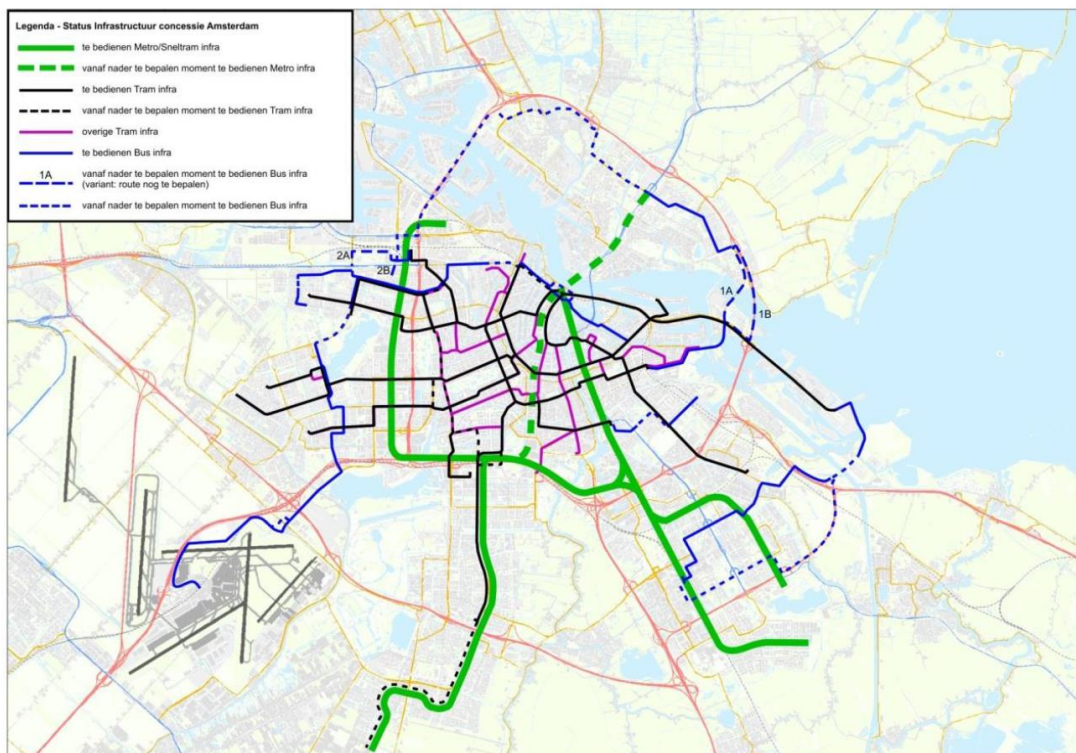
⁷⁵ Ook indien een rit te vroeg begint, is de rit niet punctueel.

⁷⁶ Van deze norm mag worden afgeweken als een bus of tram moet wachten op een door congestie of stremmingen vertraagde bus, tram, metro of trein waarop aansluiting wordt geboden. Stadsregio Amsterdam, *Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012*, 5 december 2013, blz. 34.

4.2.2 Ontsluiting van woon- en werkgebieden

Zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven zijn er in het Programma van Eisen normen opgenomen voor de ontsluiting van woon- en werkgebieden door het openbaar vervoer. Een woon- of werkgebied wordt als ontsloten beschouwd wanneer tenminste 90% van alle adressen in het gebied ligt binnen een straal van 800 meter van een halte of metrostation aan de hoofdinfrastructuur OV of binnen een straal van 400 meter van een andere halte⁷⁷.

Van belang hierbij is dus wat onder de hoofdinfrastructuur OV wordt verstaan. In het Programma van Eisen is een kaart opgenomen van de hoofdinfrastructuur OV 'volgens de huidige inzichten'. Deze kaart kan tijdens de looptijd van de concessie door de Stadsregio worden geactualiseerd op grond van nieuwe inzichten⁷⁸.



Tot de hoofdinfrastructuur OV worden in Amsterdam alle metro- en tramlijnen gerekend en een aantal buslijnen of deeltrajecten van buslijnen (o.a. van de lijnen 21, 37, 40, 66 en 69). De invulling van een aantal trajecten moest nog nader bepaald worden.

Het onderscheid tussen de normen van 400 en 800 meter sluit aan bij algemeen gehanteerde normen voor het invloedsgebied van een halte. Met het invloedsgebied van een halte wordt aangegeven hoe ver mensen bereid zijn te lopen naar de halte.

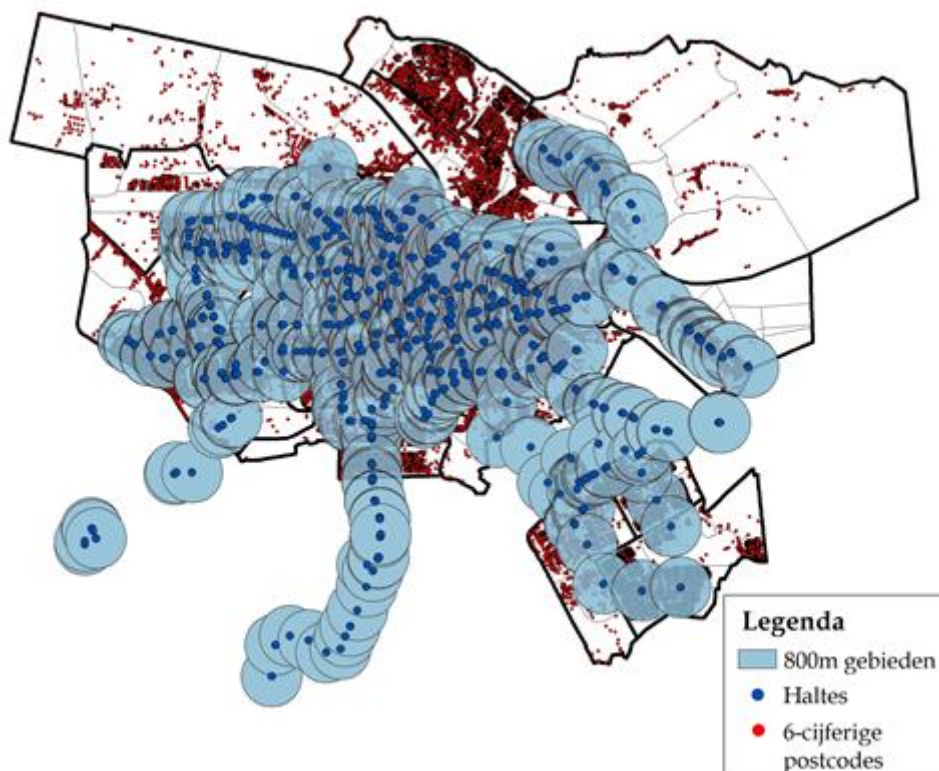
⁷⁷ Stadsregio Amsterdam, *Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012*, 5 december 2013, blz. 23.

⁷⁸ Stadsregio Amsterdam, *Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012*, 5 december 2013, blz. 21.

Voor bus- en tramlijnen is een invloedsgebied van 400 tot 500 meter gebruikelijk, voor metro's 700 tot 1.000 meter. Dit komt neer op ongeveer vijf minuten lopen voor bus- en tramlijnen en tien minuten lopen voor metrolijnen. Het verschil wordt veroorzaakt doordat mensen een langer voor- en natransport accepteren bij een beter product. Ze zijn bereid verder te lopen als de lijn een hoge frequentie heeft en een hoge gemiddelde snelheid⁷⁹.

Opmerkelijk is dat in het Programma van Eisen de hoofdinfrastructuur OV van Amsterdam zo is samengesteld dat niet alleen de metrolijnen, maar alle tramlijnen en een aantal buslijnen er in zijn opgenomen. Door de fijnmazigheid van het netwerk van de hoofdinfrastructuur die zo ontstaat, liggen de meeste adressen in de woon- en werkgebieden binnen een straal van 800 meter van haltes aan de hoofdinfrastructuur OV (zie kaart 4.1).

Kaart 4.1 - Adressen binnen en buiten 800 meter tot een GVB-halte



Uit de kaart blijkt dat het grootste deel van Amsterdam, behalve het westelijke deel van Noord, binnen een straal van 800 meter van de hoofdinfrastructuur ligt. Dit betekent dat de Stadsregio in het Programma van Eisen er de facto vanuit gaat dat de meeste Amsterdammers bereid én in staat zijn om tot 1 km te lopen naar de dichtstbijzijnde metro-, tram- of bushalte. Als een afweging moet worden gemaakt over de

⁷⁹ F. van der Blij, J. Veger, C. Slebos, *HOV op loopafstand; Het invloedsgebied van HOV-haltes*, Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2010, Roermond, blz. 3-4.

opheffing van een halte, kan dat op de meeste plekken in Amsterdam gebeuren vanuit de norm van 800 meter tot de dichtstbijzijnde halte. De rekenkamer vraagt zich af of zo wel voldoende recht wordt gedaan aan het oorspronkelijke onderscheid tussen de twee afstandsnormen van 400 en 800 meter. Ook is het de vraag of zo wel voldoende rekening wordt gehouden met Amsterdammers die minder mobiel zijn.

4.2.3 Ontsluiting verzorgingshuizen

In het Programma van Eisen is een norm opgenomen voor de ontsluiting van zieken- en verzorgingshuizen. De belangrijkste publieksingang moet binnen een loopafstand van 250 meter van een halte of metrostation liggen. In de bijlagen van het PvE is een lijst opgenomen van 10 ziekenhuizen en 31 verzorgings- en verpleeghuizen die ontsloten moeten worden. De Stadsregio gebruikt de definitie van het CBS voor een verzorgingshuis: een woonvoorziening voor verzorging en begeleiding in een beschutte woonomgeving van ouderen met lichamelijke en geestelijke problemen en verminderde zelfredzaamheid. Er moeten tenminste 100 ouderen verblijven.

De lijst van te ontsluiten verzorgingshuizen in het Programma van Eisen is niet meer geheel up-to-date⁸⁰: enkele huizen zijn gesloten of verbouwd tot andere voorzieningen voor ouderen⁸¹. Het is niet geheel duidelijk of de norm voor de loopafstand van 250 meter betrekking had op de bewoners van de verzorgingshuizen of de bezoekers daarvan⁸². De meeste bewoners van verpleeg- en verzorgingshuizen zijn inmiddels zo weinig mobiel dat zij nauwelijks meer gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. De norm is echter niet van toepassing voor andere woonvoorzieningen voor ouderen. Dit is duidelijk geworden bij de discussie rondom de opheffing van de halte Amsteldijk, die gelegen is voor een recent geopend complex van seniorenwoningen. Zeer recent is in de regiораad een motie aangenomen waarin het Dagelijks bestuur van de Stadsregio wordt opgedragen om aan het Programma van Eisen voor concessie Amstelland-Meerlanden naast de verzorgingshuizen acceptabele ontsluitingsnormen toe te voegen voor complexen waarin senioren wonen⁸³. Er zal onderzoek gedaan worden naar wat de gevolgen zijn als dergelijke ontsluitingsnormen worden toegevoegd aan het PvE Amstelland-Meerlanden. Indien dergelijke eisen aan het Programma van Eisen van concessie Amsterdam worden toegevoegd, kan dit leiden tot grote gevolgen voor GVB. Volgens GVB moet er dan bekeken worden welke veranderingen moeten plaatsvinden in de hoogte van de subsidie of anders in het aanbod van openbaar vervoer elders⁸⁴.

⁸⁰ De lijst met verzorgingshuizen in het PvE wordt niet geactualiseerd. GVB moet de lijst met verzorgingshuizen updaten en jaarlijks als bijlage bij het vervoerplan bijvoegen.

⁸¹ Een meer recente lijst hebben we niet aangetroffen in de vervoerplannen.

⁸² Onze gesprekspartners bij de Stadsregio en GVB zijn daarover niet eenduidig.

⁸³ Motie Alberts, *Ontsluiting verzorgingshuizen Nieuwe Stijl*, aangenomen 15 maart 2016.

⁸⁴ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag GVB*, 21 maart 2016.

4.3 Doelmatigheid

In deze paragraaf bespreken we de gevolgen van het opheffen van lijnen en haltes op de doelmatigheid van het openbaar vervoer. Onder een doelmatig openbaar vervoer verstaan we openbaar vervoer dat zo efficiënt mogelijk tegen zo weinig mogelijk kosten wordt uitgevoerd.

Bij de doelmatigheid gaat het om de doeltreffendheid van het openbaar vervoer in relatie tot de kosten. In de concessievoorwaarden zijn normen opgenomen die een ondergrens weergeven voor de doeltreffendheid. Daarbij gaat het om normen voor de ontsluiting van woon- en werkgebieden, de snelheid en de punctualiteit van het openbaar vervoer. Als de vervoerder zich houdt aan deze voorwaarden geeft de hoogte van de kostenbesparing aan in hoeverre genomen maatregelen bijgedragen aan de doelmatigheid van het openbaar vervoer.

In het vervolg van deze paragraaf gaan wij eerst in op de gevolgen van het opheffen van lijnen op de doelmatigheid en vervolgens gaan we in op de gevolgen van het verkorten van de doorlooptijd, oftewel het opheffen van haltes.

4.3.1 Opheffen van lijnen

In de vervoervisie van GVB wordt vermeld dat vervoer wordt ingezet daar waar vraag is, met behoud van een goed voorzieningsniveau en voldoende haltedichtheid voor de hele stad. Als een lijn een lage bezettingsgraad heeft, zijn de exploitatiekosten relatief hoog⁸⁵. Omdat GVB haar voertuigen efficiënter wil inzetten, kunnen als gevolg hiervan lijnen met te weinig reizigers in frequentie worden verlaagd of geheel opgeheven worden. Zo probeert GVB kosten en voertuigen te besparen. De voertuigen die hiermee bespaard worden, kunnen dan elders ingezet worden waar meer vraag is. De bespaarde kosten van de opgeheven lijnen ook kunnen elders in geïnvesteerd worden⁸⁶.

Aan de hand van een berekening gaan wij na hoeveel bespaard kan worden door het opheffen van een gehele lijn. De berekening is een voorbeeldberekening. Het was niet mogelijk om de werkelijke besparing van het opheffen van een lijn te reconstrueren. Aan de hand van een voorbeeldberekening zullen wij een indicatie geven hoeveel voertuigen en hoeveel fte er bespaard kunnen worden door het opheffen van een dergelijke lijn.

Als voorbeeld nemen wij tram 25 die dagelijks vier keer per uur reed gedurende de bedieningstijden. Tram 25 reed van de halte President Kennedylaan naar een A-locatie, namelijk Amsterdam Centraal. Wij zullen deze lijn beschouwen als een verbinding tussen een D- en A-locatie. De bedieningstijden voor een dergelijke verbinding zijn als volgt:

⁸⁵ GVB, *Vervoerplan 2014*, blz. 5 & 21.

⁸⁶ GVB, *Samenvatting Vervoervisie: Voorbeelden bij Vervoervisie*, 2014.

- Werkdagen: 08:00 tot 23:30
- Zaterdag 08:00 tot 23:30
- Zondag 09:00 tot 22:30⁸⁷

Op werkdagen en zaterdagen is er sprake van 15,5 uur bedieningstijd per dag, op zondag 13,5 uur bedieningstijd.

Voorbeeldberekening opheffing lijn 25

We nemen aan dat een rit een half uur duurt. Om zowel op de heenrit als de terugrit vier keer per uur een tram te laten rijden, zijn er vier trams nodig. Echter als buffer (rusttijd, mogelijke vertragingen, wisselingen bestuurders en conducteurs) nemen wij aan dat er vijf trams nodig zijn om een betrouwbare dienstregeling te kunnen uitvoeren. Dit betekent dat er dagelijks, door het opheffen van tram 25, vijf trams beschikbaar komen. Tram 25 voerde acht ritten per uur uit (vier op de heenweg en vier op de terugweg). In ritten betekent dit een besparing van 852⁸⁸ ritten per week.

Door de opheffing van lijn 25 wordt er ook bespaard op werknemers. Op lijn 25 zijn er in de tram zowel een bestuurder als een conducteur nodig. Per tram zijn er dus twee werknemers nodig. Per uur zijn er tien fte nodig om de trams te kunnen besturen. Wij nemen aan dat er per dag, gezien de bedieningstijden, twee shifts⁸⁹ zijn. In totaal zijn er dus per dag 20 fte nodig. Voor de zaterdag en zondag is nog eens ruim 1 fte nodig voor 28 uur bedieningstijd. Door tram 25 op te heffen, kan er ongeveer 21 fte bespaard worden.

Aan de hand van de berekening in bovenstaande kader is te zien dat er naar schatting vijf trams per dag bespaard kunnen worden door het opheffen van lijn 25. De beschikbare trams kunnen vervolgens elders ingezet worden. Daarnaast komen er naar schatting 21 fulltime werknemers beschikbaar die elders ingezet kunnen worden of geheel wegbezuinigd kunnen worden.

Tussen 2010 en 2016 werden naast lijn 25 acht gewone buslijnen en vier spitslijnen opgeheven. Het aantal bespaarde werknemers en voertuigen zal dus een veelvoud zijn van het hierboven berekende aantal. De rekenkamer concludeert dat het opheffen van lijnen aanzienlijk bijdraagt aan de doelmatigheid van het openbaar vervoer.

4.3.2 Verkorting van de doorlooptijd

GVB vermeldt in haar vervoervisie dat zij kortere routes wil door rechte, verbindende lijnen te creëren. GVB wil namelijk reizigers sneller naar hun bestemming brengen en blijven concurreren met andere manieren van reizen om zo meer reizigers aan te trekken. Haltes die in verhouding met veel doorgaande reizigers weinig in- en uitstappers hebben, worden opgeheven. Hierdoor wordt ook de reistijd korter wat

⁸⁷ Stadsregio Amsterdam, *Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012*, 5 december 2013, blz. 24.

⁸⁸ Bedieningstijd werkdagen en zaterdagen is 15,5 uur * 8 ritten per uur = 744. Zondagen 13,5 uur * 8 ritten per = 108 ritten.

⁸⁹ Bedieningstijd is 15,5 uur op werkdagen en zaterdagen. Er vanuit gaande dat men ongeveer 8 uur werkt per dag, is er sprake van ongeveer twee shifts (afgerond).

bijdraagt aan lagere exploitatiekosten⁹⁰. De vrijgekomen middelen kunnen vervolgens efficiënter besteed worden en het vervoeraanbod kan effectiever ingevuld worden⁹¹. Aan de hand van een berekening gaan wij na hoeveel bespaard kan worden door een aantal haltes op een lijn op te heffen. De berekening is een voorbeeldberekening. Het was niet mogelijk om de werkelijke besparing van het opheffen van een aantal haltes op een lijn te reconstrueren. Aan de hand van een voorbeeldberekening kunnen wij een indicatie geven hoeveel voertuigen en hoeveel fte er bespaard kan worden door het opheffen van een aantal haltes op een dergelijke lijn.

Als voorbeeld nemen wij bus 21. Wij gaan er vanuit dat bus 21 elke dag zes keer per uur rijdt gedurende de bedieningstijden. Bus 21 rijdt van de halte de Savornin Lohmanstraat in Geuzenveld naar Amsterdam Centraal. Wij zullen deze lijn beschouwen als een verbinding tussen een D- en A-locatie. De bedieningstijden voor een dergelijke verbinding zijn als volgt:

- Werkdagen: 08:00 tot 23:30
- Zaterdag 08:00 tot 23:30
- Zondag 09:00 tot 22:30⁹²

Op werkdagen en zaterdag is er sprake van 15,5 uur bedieningstijd per dag, op zondag 13,5 uur bedieningstijd.

Voorbeeldberekening opheffing van haltes op lijn 21

Wij nemen aan dat een rit een half uur duurt. Om zowel op de heenrit als de terugrit zes keer per uur een bus te laten rijden, zijn er zes bussen nodig. Als we een buffer van tien minuten inruimen (voor rusttijd, mogelijke vertragingen, wisseling chauffeurs), nemen wij aan dat er zeven bussen per uur nodig zijn om een betrouwbare dienstregeling te kunnen uitvoeren.

Op buslijn 21 zijn er vijf haltes opgeheven. Elk opgeheven halte zorgt voor gemiddeld 25 seconde versnelling in de reistijd. In totaal zorgen deze opgeheven haltes voor ruim twee minuten versnelling per rit en ruim vier minuten op de hele doorlooptijd naar de beginhalte. Een rit duurt dan ongeveer 28 minuten op de heen- en 56 minuten op de hele heen- en terugweg. Er kan nu met een bus minder worden volstaan, maar er is dan wel minder tijd voor een buffer. Als we de buffertijd van tien minuten willen handhaven, moeten we nog zes minuten op de totale reistijd voor heen- en terugweg bezuinigen. Om dat te bereiken zouden we dus nog zeven haltes meer moeten opheffen.

Het opheffen van haltes zou in dit geval wel tot de inzet van minder bussen kunnen leiden met handhaving van de buffertijd, als de rittijd niet 30, maar 32 minuten was geweest. We hadden dan de inzet van het aantal bussen kunnen terugbrengen van acht naar zeven.

⁹⁰ GVB, *Samenvatting Vervoerplanning: Voorbeelden bij Vervoerplanning*, 2014.

⁹¹ GVB, *Vervoerplan 2014*, blz. 19.

⁹² Stadsregio Amsterdam, *Programma van Eisen Aangepaste Concessie Amsterdam 2012*, 5 december 2013, blz. 24.

Aan de hand van het voorbeeld is te zien dat er – ook als er vijf haltes op een lijn worden opgeheven - alleen op een bus bespaard kan worden in bepaalde gevallen. Er is hier dus ruimte om strategische keuzes te maken vanuit het oogpunt van doelmatigheid.

Veelal worden er op een lijn maar één of enkele haltes opgeheven. De versnelling die dan plaatsvindt is hoogstens één tot anderhalf minuut per rit. In de meeste gevallen zal dit niet voldoende zijn om een bus of tram te besparen. Het opheffen van haltes draagt dus pas bij aan de doelmatigheid van het openbaar vervoer als er door een strategische keuze dusdanig op de rittijd kan worden bezuinigd dat met een bus minder kan worden volstaan.⁹³

4.4 Reizigers Advies Raad en Bestuurscommissie Nieuw-West

In deze paragraaf gaan wij in op de opvattingen van de Reizigers Advies Raad (RAR) en bestuurscommissie Nieuw-West⁹⁴ over het opheffen van lijnen en haltes en de mogelijke problemen die zij als gevolg hiervan zien.

Reizigers Advies Raad

De RAR is meestal tegen het opheffen van lijnen en haltes en pleit voor betere ontsluiting van woongebieden⁹⁵. Het opheffen van lijnen en haltes betekent veelal dat reizigers langer naar de volgende halte moeten lopen, hetgeen vooral voor ouderen en minder validen problematisch is. De RAR pleit ook voor het handhaven van zwakkere lijnen. Zij vindt dat GVB en de Stadsregio het maatschappelijke karakter van de zwakkere lijnen in het oog moeten houden. De RAR vindt daarom dat er niet verder in minder drukke lijnen gesneden moet worden. Ook wat betreft het vermindern van frequenties is de RAR meestal een tegenstander. Zij ziet dit als het begin van een neerwaartse spiraal: eerst wordt de frequentie verlaagd, hierdoor neemt het aantal reizigers af en dat is dan een reden om de lijn op te heffen. De RAR geeft aan dat als gevolg van alle opheffingen het fijnmazige openbaar vervoernetwerk in Amsterdam steeds grofmaziger wordt⁹⁶.

De RAR voorziet ook problemen bij de ontsluiting van verzorgingshuizen. De halteafstand naar een verzorgingshuis moet 250 meter loopafstand zijn volgens het Programma van Eisen (PvE). Wanneer een verzorgingshuis wordt gesloten, is de vervoerder in principe niet meer verplicht te voldoen aan de 250 meter eis. De gesloten verzorgingshuizen worden veelal omgebouwd naar semi-zelfstandige wooneenheden voor ouderen. De RAR vindt daarom dat de term “verzorgingshuizen” in het PvE

⁹³ Overigens neemt GVB wel - naast het opheffen van haltes - een reeks kleine maatregelen om de doorlooptijd te verkorten: kaartautomaten op de haltes, betere doorstroming, andere deurenregime en snelle verkeerslichten. Deze kleine maatregelen kunnen samen een effect hebben op de doelmatigheid.

⁹⁴ De Rekenkamer heeft ook bestuurscommissie Zuid benaderd voor commentaar, maar heeft hier helaas geen reactie op ontvangen.

⁹⁵ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag secretaris RAR*, 14 maart 2016.

⁹⁶ Reizigers Advies Raad, *Advies vervoerplan 2015 GVB Amsterdam*, 29 april 2014.

vervangen moet worden door “wooncentra voor ouderen” met behoud van de 250 meter eis⁹⁷.

Het versnellen van de reistijd kan een reden zijn om een halte op te heffen. De RAR geeft aan dat een snellere reistijd lang niet altijd gerealiseerd wordt doordat er verder geen infrastructurele maatregelen worden genomen. Hierdoor blijven verkeerslichten installaties op de oude manier werken en moeten de trams alsnog stilstaan. Daarnaast gebeurt het vaak dat door de opgeheven halte er een grotere groep instappers ontstaat bij de volgende halte wat weer zorgt voor een langere instaptijd en dus een vertraging van de reistijd. De RAR komt daarom tot de conclusie dat versnelling in de reistijd lang niet altijd behaald wordt met het opheffen van haltes⁹⁸.

Bestuurscommissie Nieuw-West

In stadsdeel Nieuw-West zijn er de afgelopen jaren verschillende haltes opgeheven. Veelal wordt dit gedaan om de reistijd te verkorten en voor lagere exploitatiekosten. Volgens bestuurscommissie Nieuw-West is er echter minder goed overwogen wat dit betekent voor de randgebieden in de stad. In het centrum van de stad heeft het opheffen van haltes minder nadelige gevolgen dan in de randen van de stad. In het centrum zijn er veel voorzieningen in de omgeving waardoor men niet afhankelijk is van het openbaar vervoer voor bijvoorbeeld de dagelijkse boodschappen. In de randen van de stad kan het opheffen van haltes echter wel grote gevolgen hebben. Hier is men meer afhankelijk van het openbaar vervoer. Volgens de bestuurscommissie Nieuw-West is GVB genoodzaakt, als gevolg van de dalende subsidiereeks, zich meer te richten op het economische aspect van het openbaar vervoer en de meerderheid van de reizigers. De minderheid van de reizigers, veelal de ouderen en minder validen, worden als gevolg hiervan benadeeld. De sociale functie van het openbaar vervoer komt hierdoor onder druk te staan⁹⁹.

4.5 Conclusie

In dit hoofdstuk hebben wij gekeken naar de gevolgen van het opheffen van haltes en lijnen op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het openbaar vervoer. Verder zijn we in gegaan op de opvattingen van de Reizigers Advies Raad en bestuurscommissie Nieuw-West over het opheffen van haltes.

De verkorting van de reistijd is beperkt

Voor de gevolgen voor de doeltreffendheid van het openbaar vervoer hebben wij gekeken naar de reistijden en de ontsluiting van woon- en werkgebieden. De rekenkamer concludeert dat de bijdrage van het opheffen van haltes aan de verkorting van de reistijden beperkt is geweest. Het opheffen van een enkele halte op een tramlijn levert een verwaarloosbare winst in reistijd op. Op een enkele buslijn is wel winst in reistijd geboekt, maar slechts een beperkte groep reizigers profiteert hiervan.

⁹⁷ Reizigers Advies Raad, *Advies vervoerplan 2016 GVB Amsterdam*, 10 mei 2015.

⁹⁸ Reizigers Advies Raad, *Advies vervoerplan 2015 GVB Amsterdam*, 29 april 2014.

⁹⁹ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag Bestuurscommissie Nieuw-West*, 16 maart 2016.

De 800 meter norm heeft een grote invloed

Wat betreft de ontsluiting van woongebieden blijkt dat het grootste deel van Amsterdam binnen een straal van 800 meter van de hoofdinfrastructuur ligt. Dit betekent echter dat er vanuit wordt gegaan dat de meeste Amsterdammers bereid én in staat zijn om tot 1 km te lopen naar de dichtstbijzijnde halte. De vraag is of er zo wel voldoende rekening wordt gehouden met Amsterdammers die minder mobiel zijn.

Het opheffen van lijnen draagt aanzienlijk bij aan de doelmatigheid van het openbaar vervoer

Voor de gevolgen voor de doelmatigheid van het openbaar vervoer hebben wij gekeken naar de gevolgen van het opheffen van lijnen en het opheffen van haltes. Bij het opheffen van lijnen concludeert de rekenkamer dat dit aanzienlijk bijdraagt aan de doelmatigheid van het openbaar vervoer. Door het opheffen van lijnen zijn veel kosten en voertuigen bespaard die vervolgens elders ingezet kunnen worden of wegbezuinigd kunnen worden.

Het opheffen van haltes op bestaande lijnen draagt weinig bij aan de doelmatigheid

Wat betreft het opheffen van haltes wordt er veelal op een lijn maar één halte opgeheven. De versnelling die dan plaatsvindt is 25 seconden per rit. In de meeste gevallen zal dit niet voldoende zijn om een bus te besparen. Zelfs als er verschillende haltes op een lijn worden opgeheven, is dit niet altijd het geval. Het opheffen van haltes draagt pas bij aan de doelmatigheid van het openbaar vervoer als er door een strategische keuze dusdanig op de rittijd kan worden bezuinigd dat met een bus minder kan worden volstaan.

Organisaties menen dat de sociale functie van het openbaar vervoer onder druk komt te staan

De Reizigers Advies Raad pleit voor betere ontsluiting van woongebieden en behoud van de zwakkere lijnen. Zij vindt dat GVB en de Stadsregio het maatschappelijke karakter van de zwakkere lijnen in het oog moeten houden. De RAR geeft aan dat als gevolg van alle opheffingen het fijnmazige openbaar vervoernetwerk in Amsterdam steeds grofmaziger wordt. Ook bestuurscommissie Nieuw-West ziet mogelijke problemen als gevolg van de opheffingen. Doordat er meer gericht wordt op het economische aspect van het openbaar vervoer komt de sociale functie van het openbaar vervoer onder druk te staan.

Bijlage 1 - Lijst geïnterviewde personen

Stadsregio Amsterdam

Nico van Paridon
Suzan van Dooren
Gerard Hellburg

GVB

Ellen Swinkels
Laura Steur

Gemeente Amsterdam

Germa Bakker
Manuel Garristen

Reizigers Advies Raad

Bob van der Meulen
Rudy Schoonveld

Bestuurscommissie Nieuw-West

Münire Manisa
Willem van Ham

Bijlage 2 – Lijst van opgeheven haltes

Opgeheven GVB haltes periode 2010-2016

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
42	Pieter Zeemanlaan	Oost	Opgeheven halte
43	Pieter Zeemanlaan	Oost	Opgeheven halte
120	Eeftink	Zuidoost	Opgeheven lijn
121	Eeftink	Zuidoost	Opgeheven lijn
122	Egeldonk	Zuidoost	Opgeheven lijn
123	Egeldonk	Zuidoost	Opgeheven lijn
154	Frissenstein	Zuidoost	Opgeheven halte
155	Frissenstein	Zuidoost	Opgeheven halte
190	Station Holendrecht	Zuidoost	Vervanging
192	Station Holendrecht	Zuidoost	Vervanging
195	Station Ganzenhoef	Zuidoost	Vervanging
219	Gaasperplas	Zuidoost	Opgeheven halte
228	Meibergdreef	Zuidoost	Opgeheven lijn
231	A.Z.U.A.	Zuidoost	Opgeheven lijn
237	Flierbosdreef	Zuidoost	Opgeheven halte
254	Biesbosch	Diemen	Opgeheven halte
255	Biesbosch	Diemen	Opgeheven halte
260	Lunaweg	Duivendrecht	Opgeheven halte
264	Rijksstraatweg	Duivendrecht	Opgeheven halte
265	Rijksstraatweg	Duivendrecht	Opgeheven halte
276	Holterbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
277	Muiderpoortstation	Oost	Vervanging
282	Keienbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
288	Klokkenbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
294	Kollenbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
325	Academisch Medisch Centrum	Zuidoost	Opgeheven lijn
355	Kollenbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
356	Kuiperbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
357	Klokkenbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
358	Keienbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
359	Luttenbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
366	Station Diemen Zuid	Diemen	Opgeheven lijn
367	Station Diemen Zuid	Diemen	Opgeheven lijn
374	Luttenbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
386	Kuiperbergweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
403	A.Z.U.A.	Zuidoost	Opgeheven lijn
404	Faculteit	Zuidoost	Opgeheven lijn
452	Paasheuvelweg	Zuidoost	Opgeheven lijn
479	Science Park Amsterdam	Oost	Vervanging
509	Station Duivendrecht	Duivendrecht	Opgeheven halte
510	Station Duivendrecht	Duivendrecht	Opgeheven halte
517	Foppingadreef	Zuidoost	Opgeheven halte
518	Foppingadreef	Zuidoost	Opgeheven halte

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
527	Eekholt	Zuidoost	Opgeheven lijn
528	Eekholt	Zuidoost	Opgeheven lijn
564	Station Bijlmer ArenA	Zuidoost	Opgeheven halte
963	Maxisweg	Diemen	Opgeheven halte
964	Maxisweg	Diemen	Opgeheven halte
987	Prins Bernhardlaan	Diemen	Opgeheven lijn
993	Burgemeester Bickerstraat	Diemen	Opgeheven lijn
995	Wilhelminaplantsoen	Diemen	Opgeheven lijn
996	Wilhelminaplantsoen	Diemen	Opgeheven lijn
1094	Werengouw	Noord	Opgeheven halte
1095	Werengouw	Noord	Opgeheven halte
1102	J. H. van Heekweg	Noord	Opgeheven halte
1105	Mariendaal	Noord	Opgeheven halte
1113	Waddenweg	Noord	Opgeheven halte
1134	Hagedoornweg	Noord	Opgeheven halte
1135	Hagedoornweg	Noord	Opgeheven halte
1136	Van der Pekplein	Noord	Opgeheven halte
1137	Van der Pekplein	Noord	Opgeheven halte
1149	Mosplein	Noord	Opgeheven halte
1162	Sneeuwbalweg	Noord	Opgeheven halte
1163	Sneeuwbalweg	Noord	Opgeheven halte
1164	Floraweg	Noord	Opgeheven halte
1165	Floraweg	Noord	Opgeheven halte
1181	Banne Buiksloot	Noord	Opgeheven halte
1197	Draaierweg	Noord	Opgeheven halte
1198	Draaierweg	Noord	Opgeheven halte
1207	Plejadenvleugel	Noord	Opgeheven halte
1332	Banneplein	Noord	Vervanging
1418	Nieuwe Gouw	Noord	Opgeheven halte
1437	A. Van Waertweg	Noord	Opgeheven halte
1438	A. Van Waertweg	Noord	Opgeheven halte
2001	BP	Westpoort	Opgeheven lijn
2002	Hornweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2003	Hornweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2004	Elbaweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2005	Elbaweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2006	Corsicaweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2007	Sardiniëweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2016	Deccaweg 6	Westpoort	Opgeheven lijn
2020	Moezelhavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2021	Donauweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2025	Kwadrantweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2027	Sextantweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2029	Kompasweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2031	Westhavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2033	Hempontplein	Westpoort	Opgeheven lijn
2035	Kajuitweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2037	Octaanweg	Westpoort	Opgeheven lijn

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
2039	Benzolweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2046	Coenhavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2048	Pier Amerika	Westpoort	Opgeheven lijn
2049	Pier Azië	Westpoort	Opgeheven lijn
2050	Pier Azië	Westpoort	Opgeheven lijn
2053	Coenhaven	Westpoort	Opgeheven lijn
2054	Pier Amerika	Westpoort	Opgeheven lijn
2069	Basisweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2084	Westhavenweg 87	Westpoort	Opgeheven lijn
2087	Solebaystraat	West	Opgeheven lijn
2094	Koogstraat	West	Opgeheven halte
2099	Zaanstraat	West	Opgeheven halte
2119	Nieuwe Willemsstraat	Centrum	Administratief
2147	Van L. Stirumstraat	West	Opgeheven lijn
2160	Moezelhavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2161	Mainhavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2162	Isarweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2189	Zaanhof	West	Opgeheven halte
2191	Sonthaven	Westpoort	Opgeheven lijn
2202	Mallorcaweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2215	Deccaweg 20	Westpoort	Opgeheven lijn
2217	Deccaweg 26	Westpoort	Opgeheven lijn
2227	Radarweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2228	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
2229	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
2230	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
2240	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
2241	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
2242	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
2246	Maltaweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2247	Station Sloterdijk	Westpoort	Opgeheven lijn
2249	Deccaweg 32	Westpoort	Opgeheven lijn
2250	Station Sloterdijk	Westpoort	Opgeheven lijn
2263	Rhodosweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2264	Australiëhavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2265	Amerikahavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2266	Aziëhavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2272	Deccaweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2277	Van Gentstraat	West	Opgeheven lijn
2278	Van Gentstraat	West	Opgeheven lijn
2279	Aziëhavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2281	Amerikahavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2285	Arlandaweg	Westpoort	Opgeheven halte
2286	Arlandaweg	Westpoort	Opgeheven halte
2298	Australiëhavenweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2318	Station Sloterdijk	Westpoort	Opgeheven halte
2324	Donauweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2325	Siciliëweg	Westpoort	Opgeheven lijn

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
2326	Capriweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2327	Capriweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2334	Nassaukade	West	Opgeheven lijn
2337	Maltaweg	Westpoort	Opgeheven lijn
2343	Rhodosweg	Westpoort	Opgeheven lijn
3039	Wiltzanghlaan	West	Opgeheven lijn
3041	Granidastraat	West	Opgeheven lijn
3042	Granidastraat	West	Opgeheven lijn
3043	Akbarstraat	West	Opgeheven lijn
3044	Akbarstraat	West	Opgeheven lijn
3045	Burgemeester Fockstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3046	Burgemeester Fockstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3047	L. Naarstigstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3048	L. Naarstigstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3050	Burgemeester Eliasstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3078	Burgemeester v.d. Pollstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3079	Burgemeester v.d. Pollstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3135	Sloterparkbad	Nieuw-West	Opgeheven halte
3190	J.M. den Uylstraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
3191	J.M. den Uylstraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
3192	Frle. Wttewaalpad	Nieuw-West	Opgeheven halte
3193	Frle. Wttewaalpad	Nieuw-West	Opgeheven halte
3194	W. Dreesplantsoen	Nieuw-West	Opgeheven halte
3195	W. Dreesplantsoen	Nieuw-West	Opgeheven halte
3196	Sam van Houtenstraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
3200	Pieter Postpad	Nieuw-West	Opgeheven halte
3201	Pieter Postpad	Nieuw-West	Opgeheven halte
3215	Jan van Galenstraat	West	Opgeheven lijn
3216	Jan van Galenstraat	West	Opgeheven lijn
3217	Alhambralaan	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3218	Alhambralaan	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3221	Jan Evertsenstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3222	Jan Evertsenstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3223	Hermitagelaan	Nieuw-West	Opgeheven lijn
3224	Hermitagelaan	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4019	Hoekeness	Nieuw-West	Opgeheven halte
4020	Hoekeness	Nieuw-West	Opgeheven halte
4044	Stadsdeel Osdorp	Nieuw-West	Opgeheven halte
4046	Stadsdeel Osdorp	Nieuw-West	Opgeheven halte
4064	Piet Wiedijkstraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
4065	Piet Wiedijkstraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
4066	Wolbrantskerkweg	Nieuw-West	Opgeheven halte
4067	Wolbrantskerkweg	Nieuw-West	Opgeheven halte
4068	Koos Vorrinkweg	Nieuw-West	Opgeheven halte
4069	Koos Vorrinkweg	Nieuw-West	Concessie
4072	J. v. Zutphenplantsoen	Nieuw-West	Concessie
4073	J. v. Zutphenplantsoen	Nieuw-West	Concessie
4074	Kortrijk	Nieuw-West	Concessie

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
4075	Kortrijk	Nieuw-West	Concessie
4076	Osdorperweg	Nieuw-West	Concessie
4077	Osdorperweg	Nieuw-West	Concessie
4159	Marius Bauerstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4160	Marius Bauerstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4161	J. Jongkindstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4162	J. Jongkindstraat	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4167	Langsom	Nieuw-West	Concessie
4168	Langsom	Nieuw-West	Concessie
4169	Henk Sneevlietweg	Nieuw-West	Concessie
4171	Henk Sneevlietweg	Nieuw-West	Concessie
4182	Koos Vorrinkweg	Nieuw-West	Opgeheven halte
4183	De La Sallestraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
4184	De La Sallestraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
4188	Koningin Wilhelminaplein	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4190	Station Lelylaan	Nieuw-West	Vervanging
4191	R. Engelmanstraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
4192	R. Engelmanstraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
4200	Louis Davidsstraat	Nieuw-West	Vervanging
4201	Louis Davidsstraat	Nieuw-West	Vervanging
4218	M. Gandhilaan	Nieuw-West	Opgeheven halte
4219	Baldwinstraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
4220	Baldwinstraat	Nieuw-West	Opgeheven halte
4221	Aarschotpad	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4222	Aarschotpad	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4226	IBM	Nieuw-West	Concessie
4230	Johan Huizingalaan	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4231	Johan Huizingalaan	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4236	Elzenhof	Schiphol	Concessie
4237	Elzenhof	Schiphol	Concessie
4238	Hotel Ibis	Schiphol	Concessie
4239	Hotel Ibis	Schiphol	Concessie
4240	Schuilhoeve	Badhoevedorp	Concessie
4241	Schuilhoeve	Badhoevedorp	Concessie
4242	PA Verkuyllaan	Badhoevedorp	Concessie
4243	PA Verkuyllaan	Badhoevedorp	Concessie
4244	R.K. Kerk	Badhoevedorp	Concessie
4245	R.K. Kerk	Badhoevedorp	Concessie
4248	Badhoevelaan	Badhoevedorp	Concessie
4249	Badhoevelaan	Badhoevedorp	Concessie
4258	Havikstraat	Badhoevedorp	Concessie
4259	Havikstraat	Badhoevedorp	Concessie
4269	Vrachtgebouw	Schiphol	Concessie
4272	Sky Port	Schiphol	Concessie
4275	IBM	Nieuw-West	Concessie
4280	Toekanweg	Schiphol	Concessie
4281	Flamingoweg	Schiphol	Concessie
4282	Flamingoweg	Schiphol	Concessie

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
4283	Toekanweg	Schiphol	Concessie
4284	Parkeerterrein P40	Schiphol	Concessie
4285	Parkeerterrein P40	Schiphol	Concessie
4305	Westmallepad	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4306	Westmallepad	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4326	Plesmanlaan	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4327	Plesmanlaan	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4338	Brusselsingel	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4339	Brusselsingel	Nieuw-West	Opgeheven lijn
4344	Station Lelylaan	Nieuw-West	Opgeheven halte
4348	Martinair	Schiphol	Concessie
4349	Loevesteinse Dwarsweg	Schiphol	Concessie
4350	Loevesteinse Dwarsweg	Schiphol	Concessie
4371	Schipholgebouw	Schiphol	Concessie
4372	Uiverweg	Schiphol	Concessie
4376	Sleepterrein	Schiphol	Concessie
4377	Sleepterrein	Schiphol	Concessie
4378	Schiphol Zuid P30	Schiphol	Concessie
4420	Koekoeslaan	Schiphol	Concessie
4428	Adam Smithplein	Nieuw-West	Concessie
4429	Adam Smithplein	Nieuw-West	Concessie
5001	Centraal Station	Centrum	Vervanging
5003	Centraal Station	Centrum	Vervanging
5005	Centraal Station	Centrum	Vervanging
5006	Centraal Station	Centrum	Vervanging
5007	Centraal Station	Centrum	Vervanging
5014	Martelaarsgracht	Centrum	Opgeheven halte
5015	Centraal Station	Centrum	Vervanging
5019	Centraal Station	Centrum	Vervanging
5040	Muntplein	Centrum	Opgeheven halte
5084	Singel	Centrum	Opgeheven halte
5113	Centraal Station	Centrum	Vervanging
5141	Singel	Centrum	Opgeheven halte
6006	Hoofdweg	West	Opgeheven halte
6007	Hoofdweg	West	Opgeheven halte
6036	Elisabeth Wolffstraat	West	Opgeheven halte
6040	Elisabeth Wolffstraat	West	Opgeheven halte
6057	Stadhouderskade	West	Opgeheven halte
6077	Raamplein	Centrum	Opgeheven halte
6078	Raamplein	Centrum	Opgeheven halte
7025	Jacob Obrechtstraat	Zuid	Opgeheven halte
7026	Jacob Obrechtstraat	Zuid	Opgeheven halte
7029	Emmastraat	Zuid	Opgeheven halte
7030	Emmastraat	Zuid	Opgeheven halte
7079	Apollolaan	Zuid	Opgeheven halte
7080	Apollolaan	Zuid	Opgeheven halte
7129	Strawinskylaan	Zuid	Opgeheven halte
7134	Overijselweg	Zuid	Opgeheven halte

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
7135	Overijselweg	Zuid	Opgeheven halte
7137	Egelenburg	Zuid	Opgeheven halte
7138	Egelenburg	Zuid	Opgeheven halte
7144	Oldengarde	Zuid	Opgeheven halte
7146	Oldenhaarde	Zuid	Opgeheven halte
7148	Weerdestein	Zuid	Opgeheven halte
7149	Weerdestein	Zuid	Opgeheven halte
7159	Bleyenbeek	Zuid	Opgeheven halte
7160	Bleyenbeek	Zuid	Opgeheven halte
7161	Blackershagen	Zuid	Opgeheven halte
7162	Blackershagen	Zuid	Opgeheven halte
7163	Van Boshuizenstraat	Zuid	Opgeheven halte
7165	Van Boshuizenstraat	Zuid	Opgeheven halte
7166	Noordhollandstraat	Zuid	Opgeheven halte
7167	Noordhollandstraat	Zuid	Opgeheven halte
7168	Bolestein	Zuid	Opgeheven halte
7169	Bolestein	Zuid	Opgeheven halte
7220	Van Nijenrodeweg	Zuid	Opgeheven halte
7222	Van Nijenrodeweg	Zuid	Opgeheven halte
7331	Bouvigne	Zuid	Opgeheven halte
7332	Bouvigne	Zuid	Opgeheven halte
7349	Gustav Mahlerlaan	Zuid	Opgeheven halte
7406	Station Zuid	Zuid	Vervanging
7407	Station Zuid	Zuid	Vervanging
7501	Westwijk	Amstelveen	Administratief
8015	Azartplein	Oost	Opgeheven lijn
8016	Azartplein	Oost	Opgeheven lijn
8033	Prins Hendrikkade	Centrum	Opgeheven halte
8115	Borneolaan	Oost	Vervanging
8118	Kramatweg	Oost	Opgeheven halte
8152	Oosteinde	Centrum	Opgeheven halte
8153	Oosteinde	Centrum	Opgeheven halte
8177	Marinierskade	Centrum	Opgeheven lijn
8178	Marinierskade	Centrum	Opgeheven lijn
8181	Zeeburgerstraat	Oost	Opgeheven halte
8182	Zeeburgerstraat	Oost	Opgeheven halte
8200	Stadsdeel Zeeburg	Oost	Opgeheven halte
8201	Stadsdeel Zeeburg	Oost	Opgeheven halte
8203	Kramatweg	Oost	Opgeheven halte
8204	Th. K. v. Lohuizenlaan	Oost	Opgeheven halte
8214	Th. K. v. Lohuizenlaan	Oost	Opgeheven halte
8215	Borneolaan	Oost	Vervanging
8253	IJburg	Oost	Administratief
8262	Cruquiusweg	Oost	Opgeheven lijn
8264	Azartplein	Oost	Administratief
8265	Cruquiusweg	Oost	Opgeheven lijn
8294	Pass. Term. Amsterdam	Oost	Opgeheven lijn
9041	Amstelstation	Oost	Opgeheven lijn

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
9047	Victorieplein	Zuid	Opgeheven lijn
9055	Uiterwaardenstraat	Zuid	Opgeheven lijn
9056	Uiterwaardenstraat	Zuid	Opgeheven lijn
9057	Hunzestraat	Zuid	Opgeheven lijn
9058	Pres. Kennedylaan	Zuid	Opgeheven lijn
9098	Amsteldijk	Zuid	Opgeheven halte
9099	Amsteldijk	Zuid	Opgeheven halte
9115	Ruysdaelkade	Zuid	Opgeheven halte
9116	Ruysdaelkade	Zuid	Opgeheven halte
9170	Victorieplein	Zuid	Opgeheven lijn
9501	Centraal Station	Centrum	Administratief
9555	Gaasperplas	Zuidoost	Administratief
81001	Van Houtenlaan	Weesp	Administratief
81002	Van Houtenlaan	Weesp	Administratief
81003	V. Houten Ind.park	Weesp	Administratief
81004	V. Houten Ind.park	Weesp	Administratief
82001	Casparuslaan	Weesp	Administratief
82002	Casparuslaan	Weesp	Administratief
82003	Winkelcentrum	Weesp	Administratief
82005	Sinnigvelderstraat	Weesp	Administratief
82006	Sinnigvelderstraat	Weesp	Opgeheven halte
82007	Pampuslaan	Weesp	Opgeheven halte
82008	Pampuslaan	Weesp	Opgeheven halte
82009	Gemeenschapspolderweg	Weesp	Opgeheven halte
82010	Gemeenschapspolderweg	Weesp	Opgeheven halte
82011	Verpleegtehuis Hogewey	Weesp	Opgeheven halte
82013	Bloemendalerweg	Weesp	Opgeheven halte
82014	Bloemendalerweg	Weesp	Opgeheven halte
82015	Station Weesp	Weesp	Administratief
82020	Molenpad	Weesp	Opgeheven halte
82022	Reigerweide	Weesp	Opgeheven halte
82023	Sporthal Aetsveld	Weesp	Opgeh even halte
82024	Blokland	Weesp	Opgeheven halte
82025	L. Eelantsplein	Weesp	Opgeheven halte
82026	L. Eelantsplein	Weesp	Opgeheven halte

Bijlage 3 – Lijst van nieuwe haltes

Nieuwe GVB haltes periode 2010-2016

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
00018	Diemerknoop	Diemen	Nieuwe halte
00019	Diempolderweg	Diemen	Nieuwe halte
00117	Station Ganzenhoef	Zuidoost	Vervanging
00177	Nelson Mandelapark	Zuidoost	Nieuwe halte
00178	Nelson Mandelapark	Zuidoost	Nieuwe halte
00205	Station Holendrecht	Zuidoost	Vervanging
00211	Station Holendrecht	Zuidoost	Vervanging
00258	Burg. van Damstraat	Duivendrecht	Nieuwe halte
00259	Burg. van Damstraat	Duivendrecht	Nieuwe halte
00491	Science Park A'dam	Oost	Vervanging
00494	Science Park Aqua	Oost	Nieuwe halte
00498	Science Park Ignis	Oost	Nieuwe halte
00499	Science Park Ignis	Oost	Nieuwe halte
00500	Science Park Aer	Oost	Nieuwe halte
00502	Science Park Terra	Oost	Nieuwe halte
00901	Stammerkamp	Diemen	Nieuwe halte
00902	Stammerkamp	Diemen	Nieuwe halte
01053	Buikslotermeerplein	Noord	Vervanging
01132	Gentiaanstraat	Noord	Nieuwe halte
01133	Gentiaanstraat	Noord	Nieuwe halte
01140	Chrysantenstraat	Noord	Nieuwe halte
01161	Elzenhagen Noord	Noord	Nieuwe halte
01273	Chrysantenstraat	Noord	Nieuwe halte
01275	Banne Buikslootlaan	Noord	Nieuwe halte
01361	Molenwijk	Noord	Administratief
01362	Molenwijk	Noord	Administratief
01401	Klaprozenweg	Noord	Nieuwe halte
01403	Distelweg	Noord	Nieuwe halte
01404	Distelweg	Noord	Nieuwe halte
01406	Klaprozenweg	Noord	Nieuwe halte
02115	Nieuwe Willemsstraat	Centrum	Administratief
02360	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
02361	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
02364	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
02365	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
02366	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
02367	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
02369	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
02373	Station Sloterdijk	Westpoort	Vervanging
03118	Sam van Houtenstraat	Nieuw-West	Nieuwe halte
04121	Station Lelylaan	Nieuw-West	Vervanging
04122	Station Lelylaan	Nieuw-West	Nieuwe halte
04124	Station Lelylaan	Nieuw-West	Nieuwe halte
04126	Louis Davidsstraat	Nieuw-West	Vervanging
04127	Louis Davidsstraat	Nieuw-West	Vervanging
04270	Buitenweg	Schiphol	Nieuwe halte
04300	Knooppunt Schiphol Nrd	Schiphol	Nieuwe halte
04301	Antwerpenbaan	Nieuw-West	Nieuwe halte
04302	Antwerpenbaan	Nieuw-West	Nieuwe halte
04379	Knooppunt Schiphol Nrd	Schiphol	Nieuwe halte
04380	Knooppunt Schiphol Nrd	Schiphol	Nieuwe halte
05051	Waterlooplein	Centrum	Nieuwe halte
05102	Centraal Station	Centrum	Vervanging
05103	Centraal Station	Centrum	Vervanging
05104	Centraal Station	Centrum	Vervanging
07004	De Boelelaan/VU	Zuid	Nieuwe halte
07005	De Boelelaan/VU	Zuid	Nieuwe halte
07012	Amstelpark	Zuid	Nieuwe halte
07013	Amstelpark	Zuid	Nieuwe halte
07014	Kastelenstraat	Zuid	Nieuwe halte
07021	Kastelenstraat	Zuid	Nieuwe halte
07132	De Boelelaan	Zuid	Nieuwe halte
07133	De Boelelaan	Zuid	Nieuwe halte
07196	Willem v. Weldammelaan	Zuid	Nieuwe halte
07247	Hogewerf	Zuid	Nieuwe halte
07248	Hogewerf	Zuid	Nieuwe halte
07495	Amstelveenseweg	Zuid	Nieuwe halte
07500	Westwijk	Amstelveen	Administratief
08007	Bob Haarmslaan	Oost	Nieuwe halte
08009	Bob Haarmslaan	Oost	Nieuwe halte
08034	Prins Hendrikkade	Centrum	Nieuwe halte
08036	Borneolaan	Oost	Vervanging
08037	Borneolaan	Oost	Vervanging
08058	Veelaan	Oost	Nieuwe halte
08059	Veelaan	Oost	Nieuwe halte
08113	Javaplein	Oost	Nieuwe halte

puntcode	puntnaam	stadsdeel	oorzaak
08172	Weesperplein	Centrum	Nieuwe halte
08219	Borneolaan	Oost	Nieuwe halte
08222	Peter Martensstraat	Oost	Nieuwe halte
08223	Peter Martensstraat	Oost	Nieuwe halte
09500	Centraal Station	Centrum	Administratief
09530	Gein	Zuidoost	Administratief
09550	Gaasperplas	Zuidoost	Administratief
00601	Van Houtenlaan	Weesp	Administratief
00602	Van Houtenlaan	Weesp	Administratief
00603	V. Houten Ind.park	Weesp	Administratief
00604	V. Houten Ind.park	Weesp	Administratief
00651	Casparuslaan	Weesp	Administratief
00652	Casparuslaan	Weesp	Administratief
00653	Winkelcentrum	Weesp	Administratief
00655	Sinnigvelderstraat	Weesp	Administratief
00665	Station Weesp	Weesp	Nieuwe halte
00675	J.H. Leopoldhof	Weesp	Nieuwe halte
00678	J.H. Leopoldhof	Weesp	Nieuwe halte



Rekenkamer Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam

telefoon 020 25 478 08
info@rekenkamer.amsterdam.nl
www.rekenkamer.amsterdam.nl

