

Onderzoeksopzet

Toegankelijkheid van bus- en tramhaltes

Rekenkamer Amsterdam

16 april 2025



Onderzoeksopzet

Toegankelijkheid van bus- en tramhaltes

Rekenkamer Amsterdam

16 april 2025

DEFINITIEF

Deze onderzoeksopzet is een document van de Rekenkamer Amsterdam en bevat de opzet van het onderzoek *Toegankelijkheid van bus- en tramhaltes*.

Inhoudsopgave

	Aanleiding	4
1	De autoluwe stad	4
2	Toegankelijkheid van bus- en tramhaltes	5
	Opzet onderzoek	7
3	Doelstelling en onderzoeksvragen	7
3.1	Doelstelling	7
3.2	Onderzoeksvragen	7
4	Aanpak	7
5	Afbakening	8
6	Planning en onderzoeksteam	8
6.1	Planning	8
6.2	Onderzoeksteam	8
7	Verantwoording	9
	Eindnoten	10

Aanleiding

1 De autoluwe stad

De groeiende stad slibt langzaam dicht

Amsterdam krijgt steeds meer inwoners, forenzen en bezoekers.¹ Daarmee stijgt ook het aantal verplaatsingen van, naar en binnen de stad. Deze toenemende verkeersdruk leidt ertoe dat de verschillende vervoersmiddelen elkaar steeds meer in de weg gaan zitten en het verkeer vast komt te staan. De auto rijdt te langzaam, het ov kan niet ongehinderd doorrijden, er is te weinig ruimte voor de grote fietsstromen, de stoepen zijn - mede door allerlei obstakels - te smal voor voetgangers en de openbare ruimte wordt onaantrekkelijk. Het gebrek aan doorstroming en comfort zorgt bovendien voor irritaties, stress en onveilige situaties. Met als gevolg dat kwetsbare deelnemers, zoals kinderen en ouderen, zich terugtrekken uit het verkeer en de openbare ruimte. De verwachting is dat zonder ingrijpen het autoverkeer nog eens met 28% zal toenemen en het fiets- en ov-verkeer met circa 40%. Ook het bedrijfsmatige verkeer, zoals taxi's en logistiek, zal met de stad meegroeien.²

Scherpere keuzes nodig om Amsterdam leefbaar en bereikbaar te houden

De openbare ruimte in Amsterdam is schaars. In de groeiende stad lukt het volgens de gemeente niet meer om de openbare ruimte te verdelen tussen alle verkeersmodaliteiten en andere verblijfsfuncties zoals voorheen gebeurde. Het zou niet meer passen.³ Tegelijkertijd wil de gemeente de groei opvangen binnen de bestaande stad ("verdichting"). Dat maakt het nog noodzakelijker om de druk van het verkeer op de openbare ruimte te verlichten.⁴

Amsterdam maakt ruimte voor een aantrekkelijker verblijfsklimaat

In de *Omgevingsvisie 2050* (2021) en het *Koersdocument Amsterdam maakt ruimte* (2023) wil de gemeente een beter evenwicht realiseren tussen verkeer (verplaatsen) en verblijfsfuncties. Er moet breder gekeken worden naar alle aspecten, zoals inclusiviteit, duurzaamheid, gezondheid en verkeersveiligheid. Het welzijn van Amsterdammers wordt daarmee voorop gesteld, waarbij sociale en ecologische grenzen worden bewaakt. Dit moet leiden tot een leefomgeving die uitnodigt tot spelen, ontmoeten en bewegen, die voor iedereen toegankelijk is, met meer ruimte voor groen en klimaatadaptie, een schone lucht en minder geluidsoverlast. Het uitgangspunt voor mobiliteit is dat iedereen kan meedoen in de samenleving en betrouwbaarheid is daarbij belangrijker dan snelheid. Doorstroming wordt kortom minder bepalend voor de inrichting van de openbare ruimte.⁵

De mobiliteitstransitie: minder auto en meer lopen, fietsen en ov

Onderdeel van het realiseren van deze gezonde, ontspannen en veilige stad in de plannen van de gemeente is de mobiliteitstransitie. Deze houdt vooral een verschuiving van auto naar andere vervoersmiddelen in. Amsterdammers verplaatsen zich bij voorkeur lopend, fietsend of met het ov. Aanvullend kunnen zij gebruikmaken van een aanbod aan deelmobiliteit; de privéauto is de allerlaatste optie.^a Het gaat hiermee om een overgang naar duurzame, kleinere vervoersmiddelen, van bezit naar gebruik en naar multimodale verplaatsingen, waarbij vaker overgestapt moet worden tussen de verschillende vervoersmiddelen.

^a Dit wordt ook wel aangeduid met het STOMP-principe, dat staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten (waaronder deelvervoer) en de Privéauto.

Met de *Mobiliteitsaanpak 2030* (2013), de bijbehorende *Uitvoeringsagenda Mobiliteit* (2015) en de *Agenda Amsterdam Autoluw* (2020) heeft de gemeente het afgelopen decennium al gewerkt aan “meer ruimte voor lopen, fietsen, ov en verblijven” door “minder auto(parkeren)”. De focus lag in eerste instantie op het centrum, maar de autoluwe ambitie breidt zich steeds verder over de stad uit. Zo is bijvoorbeeld buiten de ring ook betaald parkeren ingevoerd. In 2050 moet de hele stad autoluw zijn.⁶

Uitvoerbaarheidsgrenzen vanwege beperkte financiële middelen

Om de ambities te realiseren van een aantrekkelijkere openbare ruimte met meer ruimte voor lopen, fietsen en ov, zijn grote investeringen nodig in de openbare ruimte en infrastructuur. Daarnaast wil de gemeente de groei van de stad meer spreiden door stedelijke kernen buiten de ring en in de regio door te ontwikkelen ("meerkernigheid"), waarvoor betere (regionale) verbindingen tot stand moeten komen. Tegelijkertijd zijn de financiële middelen beperkt. In verschillende documenten van het afgelopen decennium is te lezen dat investeringen daardoor eerder achterbleven bij de groei van de stad.⁷ Daarnaast is in het *Amsterdamse akkoord 2022-2026* gekozen om prioriteit te geven aan "stadsbehoud", omdat de toegenomen druk op de openbare ruimte ook leidt tot stijgende beheer- en onderhoudskosten. Maar in de *Begroting 2025* is alweer opgenomen dat deze budgetverschuiving niet houdbaar is, omdat herinrichtingen in de bestaande stad ("stadsverbetering") en grote investeringen voor de bereikbaarheid van de nieuwe stad ("stadsontwikkeling") nodig blijven.⁸

2 Toegankelijkheid van bus- en tramhaltes

Het openbaar vervoer is een van de alternatieven voor de privéauto. Toegankelijke bus- en tramhaltes dragen bij aan de mobiliteitstransitie door de bruikbaarheid van het openbaar vervoer (en bestemmingen die daarvan afhankelijk zijn) te verbeteren voor mensen met een beperking. Zonder toegankelijke haltes worden barrières opgeworpen, wat mensen beperkt in hun bewegingsvrijheid.⁹ Obstakels zoals trappen of slecht bestrate haltes vormen een belemmering voor mensen met mobiliteitsbeperkingen, ouderen, mensen met kinderwagens en reizigers met zware bagage. Wanneer een bus- of tramhalte slecht toegankelijk is, kan de hele reis minder aantrekkelijk of zelfs onmogelijk worden. Daarbij moet worden opgemerkt dat het uiteindelijk gaat om een toegankelijke in- en uitstap uit het voertuig; niet alleen de toegankelijkheid van de halte is daarbij van belang. De bereikbaarheid van de stad via het ov wordt ook beïnvloed door andere factoren, zoals de afstand tot haltes, het aantal noodzakelijke overstappen en de manier waarop reizigers door het ov-personeel worden behandeld.¹⁰

Door het verbeteren van de toegankelijkheid van bus- en tramhaltes kunnen mensen met een beperking zo zelfstandig mogelijk gebruikmaken van het openbaar vervoer in Amsterdam. Haltes moeten voldoen aan specifieke eisen, zoals hoogte, breedte en geleidelijnen, zodat rolstoelgebruikers en slechtzienden het openbaar vervoer kunnen gebruiken. De gemeente en Vervoerregio Amsterdam volgen de CROW-normen voor visuele en fysieke toegankelijkheid.¹¹ Onlangs zijn de eisen voor tramhaltes aangescherpt. Veel haltes voldoen daardoor nog niet aan de nieuwe norm.¹²

De gemeente wil de toegankelijkheid van het ov verbeteren in samenwerking met het GVB en de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Het toegankelijk maken van bus- en tramhaltes is een gedeelde verantwoordelijkheid van de VRA, de gemeente en het GVB. De VRA is verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van tramhaltes, terwijl de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk is voor het toegankelijk maken van bushaltes. Daarnaast

heeft de gemeente een verantwoordelijkheid bij de inpassing van tramhaltes in de openbare ruimte.¹³ In de *Begroting 2025* van de gemeente wordt het aandeel toegankelijke ov-haltes hiervoor gerapporteerd als indicator. In 2023 was 41% van de ov-haltes toegankelijk.¹⁴

In de diverse beleidsstukken worden verschillende doelen en maatregelen benoemd omtrent het toegankelijk maken van bus- en tramhaltes. Zo is een van de doelen uit de *Begroting 2025* dat Amsterdam voor iedereen op een prettige en aantrekkelijke manier bereikbaar is via het openbaar vervoer.¹⁵ Om dit te bereiken komt er in 2025 meer aandacht voor groepen die belemmeringen ondervinden bij het gebruik van het ov, zoals belemmeringen op het gebied van bereikbaarheid en toegankelijkheid van haltes.¹⁶

Daarnaast wordt de ov-infrastructuur beheerd en verbeterd.¹⁷ Het doel is dat 35% van de ov-haltes toegankelijk is in 2025.¹⁸ In de raadsinformatiebrief *Plan van Aanpak Toegankelijke OV haltes* wordt het doel uitgesproken dat 63% van de ov-haltes toegankelijk is in 2030.¹⁹ In de *Omgevingsvisie Amsterdam 2050* wordt aangegeven dat er wordt ingezet op een fijnmazige dekking van het stedelijk ov-netwerk, wat betekent dat er een halte op 'redelijke' loopafstand is.²⁰ In de *Toekomstvisie Sociaal Vervoer* wordt ingezet op inclusief ov met als doel om fysieke en mentale barrières in het ov-gebruik weg te nemen door het versneld toegankelijk maken van ov-haltes in de periode tot 2030.²¹

Opzet onderzoek

3 Doelstelling en onderzoeksvragen

3.1 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is vooral inventariserend van aard. Als startpunt wordt de indicator 'aandeel toegankelijke haltes' in de begroting gebruikt. Allereerst onderzoeken we de kwaliteit van deze indicator door te beoordelen hoe deze aansluit op het beleid voor de toegankelijkheid van bus- en tramhaltes. Daarna kijken we in hoeverre toegankelijke haltes ook in de praktijk daadwerkelijk toegankelijk zijn. Om knelpunten in kaart te brengen, zullen we in gesprek gaan met belangenverenigingen voor mensen met een beperking en betrokken ambtenaren.

3.2 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag voor dit onderzoek luidt als volgt:

Geeft de gemeentelijke indicator 'aandeel toegankelijke haltes' een goed beeld van de daadwerkelijke toegankelijkheid van bus- en tramhaltes in Amsterdam?

Om deze hoofdvraag te beantwoorden, hebben we de volgende deelvragen geformuleerd:

1. Hoe wordt de gemeentelijke indicator 'aandeel toegankelijke haltes' gedefinieerd en sluit dit aan op de nieuwste toegankelijkheidsnormen?
2. In hoeverre zijn toegankelijke bus- en tramhaltes in de praktijk toegankelijk?
3. Welke knelpunten signaleren we bij het toegankelijk maken van bus- en tramhaltes?

4 Aanpak

Bij de eerste deelvraag staat de indicator 'aandeel toegankelijke haltes' centraal en wordt deze vergeleken met de toegankelijkheidsnormen van bus- en tramhaltes. De hoofdactiviteit bij deze deelvraag is een documentanalyse. Hierbij kan worden gedacht aan P&C-documenten, raadsdocumenten, beleidsdocumenten van de gemeente Amsterdam en van de VRA, onderzoeken, evaluaties en eventueel overige interne rapportages. Daarnaast zal een gesprek worden gevoerd met de ambtelijke organisatie over de totstandkoming van de indicator en over de relevante normen voor toegankelijkheid.

Bij de tweede deelvraag onderzoeken we de toegankelijkheid van toegankelijke bus- en tramhaltes in de praktijk. De hoofdactiviteit hierbij is het doen van observaties ter plaatse. Vooraf zal eerst worden geïnventariseerd welke bus- en tramhaltes als toegankelijk zijn aangemerkt. Vervolgens bezoeken we een steekproef van deze haltes, om te beoordelen of

toegankelijke bus- en tramhaltes in de praktijk ook daadwerkelijk aan de toegankelijkheidsnormen voldoen.

Om de derde deelvraag te beantwoorden, voeren we als hoofdactiviteit gesprekken met betrokken partijen om knelpunten vanuit verschillende perspectieven in beeld te brengen. Hierbij kan worden gedacht aan een gesprek met betrokken ambtenaren, de VRA, het GVB en belangenorganisaties zoals Cliëntenbelang Amsterdam. Aangezien de VRA verantwoordelijk is voor het toegankelijk maken van tramhaltes, houden we er rekening mee dat we mogelijk ook onderzoek bij de VRA moeten instellen.

5 Afbakening

Het onderzoek richt zich op bus- en tramhaltes in Amsterdam en laat trein- en metrostations buiten beschouwing. De toegankelijkheid van trein- en metrostations is voornamelijk afhankelijk van de aanwezigheid en werking van liften. Bij bus- en tramhaltes gaat het meer om hoogtes van de stoeprand, breedte van de halte, de aanwezigheid van geleidelijnen en de inpassing van de halte in de openbare ruimte.

Bij het onderzoeken van beleidsstukken zullen we ons met name focussen op de meer recente overkoepelende beleidsstukken en stukken van de gemeente en de VRA die zich meer richten op toegankelijkheid en inclusiviteit.

Bij het doen van observaties kunnen niet alle toegankelijke haltes worden geobserveerd. In de *Begroting 2025* staat dat 41% van de haltes toegankelijk is volgens de informatie van het college.²² We zullen daarom een evenwichtige steekproefselectie maken van de haltes.

6 Planning en onderzoeksteam

6.1 Planning

De uitvoering van het onderzoek zal plaatsvinden vanaf april 2025. We streven ernaar het onderzoek eind 2025 te publiceren.

De doorlooptijd en diepgang van dit onderzoek zijn mede afhankelijk van de afspraken die wij met de gemeente en betrokken partijen kunnen maken over het aanleveren van informatie en het voeren van gesprekken.

6.2 Onderzoeksteam

Onderzoeksteam	
Directeur	Annelies Daalder
Projectleider	Jurriaan Kooij
Onderzoeker	Natasha Spijker

7 Verantwoording

Thema mobiliteit in Onderzoeksprogramma 2024

Het thema mobiliteit staat sinds 2024 in ons onderzoeksprogramma. De aanleiding hiervoor was dat we bij het voorbereiden van (eerdere) onderzoeksprogramma's merkten dat dit thema leeft onder raadsleden en Amsterdammers. Zo kregen we bij een brede uitvraag onder Amsterdammers naar mogelijke onderzoeksonderwerpen (eind 2022) veel suggesties over mobiliteit en de bereikbaarheid van de stad, waaronder over parkeren en de toegankelijkheid van ov-haltes. Ook ontvingen we een uitgebreide onderzoeksuggestie van een belangengroep rondom het gemeentelijk ov-beleid. Verder heeft de raad de nodige schriftelijke vragen en tal van moties aangenomen over allerlei andere onderwerpen gerelateerd aan mobiliteit. Daarnaast droegen raadsfracties tijdens de consultatie voor het onderzoeksprogramma een aantal onderwerpen rondom mobiliteit aan.

Brede verkenning naar mobiliteit

In de periode november 2024 - februari 2025 hebben we een brede verkenning uitgevoerd naar het omvangrijke thema mobiliteit. We hebben daarbij de hoofddocumenten van het Amsterdamse mobiliteitsbeleid bestudeerd. Voor mogelijke onderzoeksonderwerpen bekeken we tevens specifieke beleidsstukken. Ook vroegen we raadsfracties naar hun interesses en zorgen. Diverse fracties hebben hierop gereageerd en suggesties aangedragen. Daarnaast voerden we oriënterende gesprekken met betrokken ambtenaren.

Keuze voor meerdere onderzoeken

In onze [Beleidsvisie 2023-2028](#) is aangegeven dat we verschillende thema's uit het onderzoeksprogramma meerdere jaren zullen doorlopen, waarbij we binnen één thema diverse onderzoeken kunnen doen. Gezien de veelzijdigheid van mobiliteit zullen we ook voor dit thema verschillende onderzoeken uitvoeren. Daarmee denken we beter recht te kunnen doen aan de specifieke kenmerken en vraagstukken die spelen bij de verschillende beleidsvelden en activiteiten binnen het brede thema mobiliteit.

Op basis van onze brede verkenning hebben we een aantal onderzoeksonderwerpen geselecteerd. We hebben hierbij rekening gehouden met een verdeling over de verschillende vervoersmiddelen. We beginnen nu met twee onderwerpen. We houden er rekening mee dat hier een onderzoek naar een derde onderwerp bij kan komen. Daarnaast overwegen we om, als deze onderzoeken zijn afgerond, een afrondend onderzoek in te stellen naar terugkerende, grotere vraagstukken binnen het thema mobiliteit.

Te starten onderzoeken in 2025

De twee onderzoeken die in het voorjaar van 2025 starten, zijn:

- 1) Toegankelijkheid van bus- en tramhaltes
- 2) P+R

Deze (deel)onderzoeken zullen separaat worden uitgevoerd. Voor elk onderwerp worden aparte onderzoeksopzetten opgesteld. Ook leiden zij tot zelfstandige rapporten voorzien van conclusies, aanbevelingen, bestuurlijke reactie en nawoord van de Rekenkamer Amsterdam.

Slotopmerking

Deze onderzoeksopzet is opgesteld op basis van een brede verkenning naar het thema mobiliteit en het onderzoeksonderwerp P+R. Op basis van het verzamelde onderzoeksmateriaal kan de aanpak gedurende het onderzoek worden bijgesteld. In ons onderzoeksrapport worden alle opmerkingen en bedenkingen meegenomen die wij naar aanleiding van de bevindingen van belang achten. Ook als dit niet expliciet deel uitmaakt van deze onderzoeksopzet.

Eindnoten

¹ Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsagenda mobiliteit*, 30 september 2015, pp. 7, 11; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Agenda Amsterdam Autoluw*, 23 januari 2020, pp. 7, 12-14; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Een menselijke metropool*, 8 juli 2021, pp. 17, 30, 31; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, p. 2; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsplan 2024. Verkeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets. Op weg naar een veilige, gezonde en ontspannen stad*, januari 2024, p. 5.

² Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsagenda mobiliteit*, 30 september 2015, pp. 7-11, 46; Gemeente Amsterdam, *Agenda Amsterdam Autoluw*, 23 januari 2020, pp. 12, 15, 16; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie Amsterdam 2050*, 8 juli 2021, pp. 47, 48, 187; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, pp. 2, 10-14; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsplan 2024. Verkeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets*, januari 2024, pp. 5-9.

³ Gemeente Amsterdam, *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar. Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030*, 13 juni 2013, pp. 3, 4, 31, 32, 48; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsagenda mobiliteit*, 30 september 2015, pp. 7-14; Gemeente Amsterdam, *Agenda Amsterdam Autoluw*, 23 januari 2020, pp. 11, 12; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, pp. 17, 31, 47, 48; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, pp. 2, 49.

⁴ Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, pp. 17, 18, 187; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, p. 13.

⁵ Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, pp. 17-19, 187, 188; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsplan 2024. Vekeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets*, januari 2024, pp. 3, 4.

⁶ Gemeente Amsterdam. *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar. Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030*, 13 juni 2013, pp. 5, 32, 34-38, 50; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsagenda mobiliteit*, 30 september 2015, p. 22; Gemeente Amsterdam, *Agenda Amsterdam Autoluw*, 23 januari 2020, pp. 19-21; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, pp. 17-19, 47, 48, 86, 187, 188, 190, 191; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, pp. 2, 10, 58; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsplan 2024. Verkeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets. Op weg naar een veilige, gezonde en ontspannen stad*, januari 2024, p. 9; Gemeente Amsterdam, *Nota Deelvervoer 2023*, juni 2023, pp. 9, 10, 14; Gemeente Amsterdam, *Begroting 2024*, p. 74.

⁷ Gemeente Amsterdam. *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar. Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030*, 13 juni 2013, pp. 3, 4, 26-28; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, pp. 16-19, 31, 48; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, pp. 13, 39.

⁸ Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig Werken aan de Openbare Ruimte*, 11 april 2023, pp. 3, 4; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, p. 13; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsplan 2024. Vekeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets*, januari 2024, p. 4; Gemeente Amsterdam, *Begroting 2024*, p. 73; Gemeente Amsterdam, *Begroting 2025*, p. 68.

⁹ Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte Koersdocument*, 3 oktober 2023, p. 29.

¹⁰ Gemeente Amsterdam, *Amsterdam werkt aan toegankelijkheid: Iedereen doet mee! Voortgangsrapportage toegankelijkheid 2022*, ongedateerd, p. 66.

¹¹ Gemeente Amsterdam, Raadsinformatiebrief *Plan van Aanpak Toegankelijke OV haltes (beantwoording motie 758.21)*, 14 maart 2023, p. 2.

¹² Gemeente Amsterdam, Raadsinformatiebrief *Plan van Aanpak Toegankelijke OV haltes (beantwoording motie 758.21)*, 14 maart 2023, p. 3.

¹³ Gemeente Amsterdam, Raadsinformatiebrief *Plan van Aanpak Toegankelijke OV haltes (beantwoording motie 758.21)*, 14 maart 2023, p. 2.

¹⁴ Gemeente Amsterdam, *Begroting 2025*, 19 september 2024, p. 80.

¹⁵ Gemeente Amsterdam, *Begroting 2025*, 19 september 2024, p. 79.

¹⁶ Gemeente Amsterdam, *Begroting 2025*, 19 september 2024, p. 79.

¹⁷ Gemeente Amsterdam, *Begroting 2025*, 19 september 2024, p. 79.

¹⁸ Gemeente Amsterdam, *Begroting 2025*, 19 september 2024, p. 80.

¹⁹ Gemeente Amsterdam, Raadsinformatiebrief *Plan van Aanpak Toegankelijke OV haltes (beantwoording motie 758.21)*, 14 maart 2023, p. 1.

²⁰ Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie Amsterdam 2050*, 8 juli 2021, p. 190.

²¹ Gemeente Amsterdam, *Toekomstvisie Sociaal Vervoer*, ongedateerd, p. 11.

²² Gemeente Amsterdam, *Begroting 2025*, 19 september 2024, p. 80.