



Voortgangsrapportage Haltetoegankelijkheid 2025 Conceptversie DB

30 september 2025

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	2
Samenvatting	3
1 inleiding	5
1.1 Werken aan toegankelijk OV, een wettelijke taak.	5
1.2 Bijdragen vanuit de Vervoerregio en Motie Bikker	6
1.3 Vervolg versnellingsopgave	6
1.4 Aanpak over vijf sporen	6
2 Aanpak en resultaten oktober 2024-september 2025	8
2.1 Dataspoor	8
2.2 Quickwins	10
2.3 Op te hogen haltes	12
2.4 Buurtbushaltes	14
2.5 Verbeteringen toegankelijkheid als <i>werk met werk</i>	16
2.6 Blik op de regio	17
3 Vooruitblik	20

SAMENVATTING

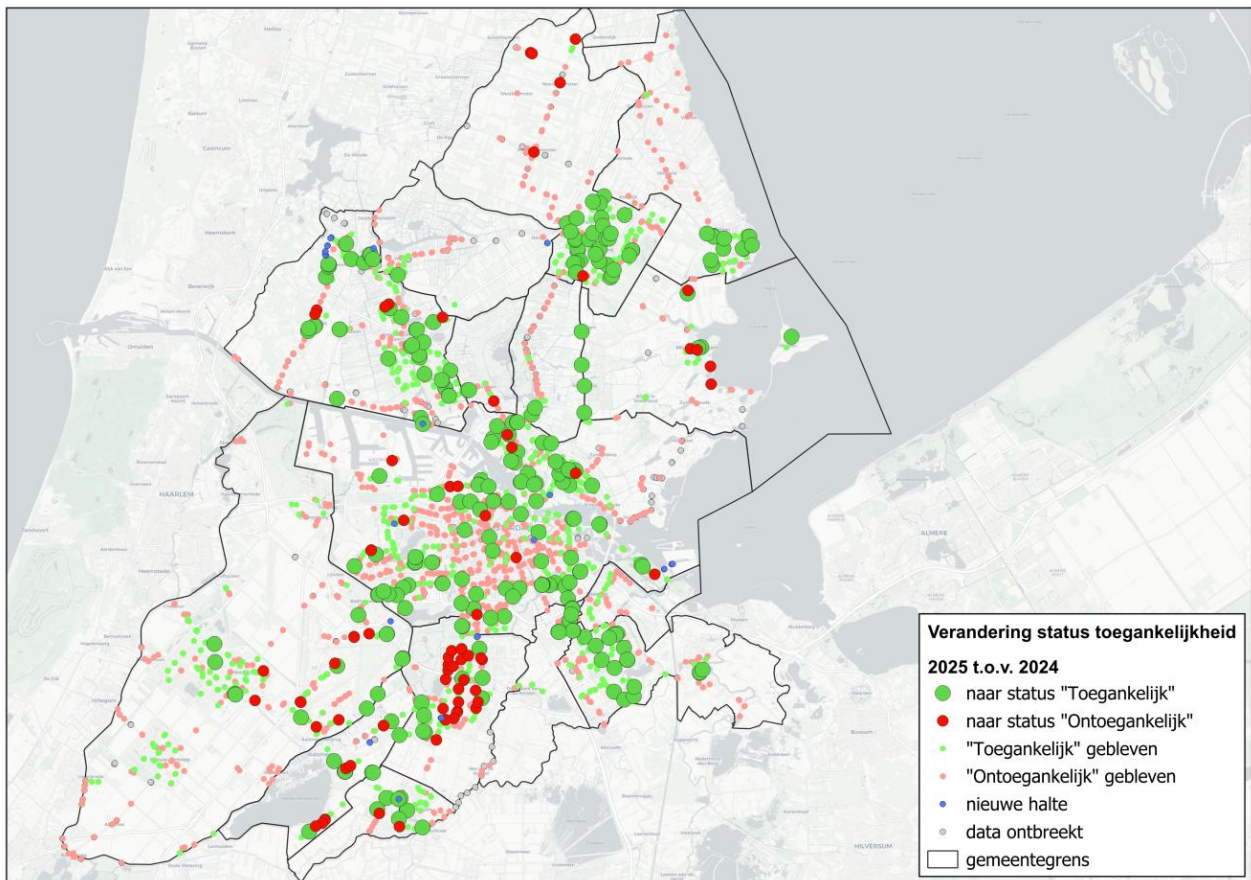
In Nederland hebben ongeveer 2 miljoen mensen een fysieke of mentale beperking. Het reizen met het openbaar vervoer is voor deze mensen niet altijd even vanzelfsprekend. Reizigers met een toegankelijkheidsvraag hebben bijvoorbeeld moeite om zelfstandig een ov-halte te bereiken, hebben hulp nodig bij het in- en uitstappen of ervaren mentale drempels om met het ov te reizen.

De Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid beoogt de fysieke toegankelijkheid van de bus- en tramhaltes te verbeteren. Bij deze aanpak is een aantal haltes geselecteerd dat op een snelle manier voor zoveel mogelijk reizigers verbeteringen biedt. Deze rapportage toont de voortgang in de periode van 1 oktober 2024 - 30 september 2025. De voortgangsrapportage toont niet alleen de verbeterde toegankelijkheid van OV haltes, maar agendeert ook voorstellen tot verbetering van onze aanpak en biedt een vooruitblik op de resterende opgave.

Veel bereikt:

- De wegbeheerders hebben aan 226 haltes verbeteringen doorgevoerd, waarvan 189 *Quickwins*, 17 op te hogen haltes en 19 haltes die als werk met werk bij bijvoorbeeld een herinrichting zijn verbeterd. Dat zijn er minder dan in 2024. Dit komt omdat de geselecteerde haltes voor deze versnellingsopgave uitgeput raken.
- Er is een forse verbetering doorgevoerd van de haltedatakwaliteit, zodat reizigers beter kunnen vertrouwen op hun reisinformatie. Om die verbetering ook vast te houden is er veel aandacht besteed aan het beheer van de gegevens bij de wegbeheerders.
- Met de extra middelen die via Motie Bikker vrij zijn gekomen, is besloten om ook de buurtbushaltes in de regio van een kwaliteitsimpuls te voorzien.
- We verwachten na 2025 nog een handvol verbeteringen binnen deze opgave. Omdat daarmee nog niet de gehele Vervoerregio 100% toegankelijk is, blijft de opgave doorgaan. Project Nieuwe scope brengt in beeld wat nodig is aan maatregelen en (financiële) middelen om de resterende opgave toegankelijk te maken.

Kortom: we hebben we afgelopen jaren een hoop bereikt met de versnellingsopgave haltetoegankelijkheid. We plukken daar in 2025 en 2026 de laatste vruchten van. Ondertussen wordt in beeld gebracht wat de resterende opgave behelst en hoe die het best geprogrammeerd kan worden.



Afbeelding 1.1: Overzichtskaart met de ontwikkeling van toegankelijke haltes t.o.v. 2024

1 inleiding

Voor u ligt de voortgangsrapportage versnellingsopgave haltetoegankelijkheid 2025. Dit is de derde rapportage en gaat over de stand van zaken van de versnellingsopgave voor de periode oktober 2024-september 2025.

De benadering van de versnellingsopgave is om voor zoveel mogelijk reizigers binnen de Vervoerregio zo snel mogelijk verbeteringen aan te brengen, om te beginnen met de eenvoudigste maatregelen. Het achterliggende doel is dat zoveel mogelijk reizigers met een fysieke en/of visuele mobiliteitsbeperking zelfstandig het voertuig kunnen in- en uitstappen. Ook gaat het er hierbij om dat de reiziger vanaf de openbare weg veilig de halte kan bereiken. Om een impuls te geven aan de versnelling, stelt de Vervoerregio sinds enkele jaren extra geld beschikbaar.

Na het oplossen van enkele issues rondom datakwaliteit en normen bij de tramhaltes, is de versnellingsopgave inmiddels in volle gang. Een groot aantal van de geselecteerde haltes is de afgelopen jaren in project gegaan en met diverse wegbeheerders zijn afspraken gemaakt over de aanpak van zogeheten quickwins. De aanpak heeft tot mooie resultaten geleid, waarbij we in de hele Vervoerregio voorbeelden zien van haltes die op deze manier snel zijn verbeterd. Ook hebben we een aantal stappen gezet in het verder verbeteren van de datakwaliteit en het programmeren van de fysieke opgaven. Ook de rekenkamer Amsterdam-Zaandam besteedt aandacht aan de versnellingsopgave.

Terwijl steeds meer haltes opgeleverd worden via de versnellingsopgave, is het aantal geselecteerde haltes voor deze opgave eindig. Daarom kijken we tegelijkertijd vooruit, door via een nieuw project in beeld te brengen wat de resterende opgave behelst. Op die manier zetten we een nieuwe stap naar een toegankelijke Vervoerregio.

1.1 Werken aan toegankelijk OV, een wettelijke taak.

Het toegankelijk maken van het ov is een juridische verplichting die onder andere is vastgelegd in het [Besluit Toegankelijkheid OV](#). Daarnaast is deze ambitie ook vastgesteld in het VN-verdrag voor de rechten van personen met een handicap.

De Vervoerregio heeft als opdrachtgever van het openbaar vervoer (ov) de taak om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen met het ov kunnen reizen. Vanuit het door de Regioraad in mei 2020 vastgestelde [Beleidskader Inclusieve Mobiliteit](#) en het hierop volgende [Uitvoeringsprogramma](#) werkt de Vervoerregio samen met wegbeheerders aan het toegankelijker en inclusiever maken van het openbaar mobiliteitssysteem. Met het Beleidskader Inclusieve Mobiliteit streeft de Vervoerregio samen met de reizigersbelangenorganisaties, de 14 aangesloten gemeenten en andere betrokken partijen naar een toegankelijk openbaar vervoersysteem voor iedereen. Reizigers met een toegankelijkheidsvraag moeten in beginsel zelfstandig kunnen reizen. In het Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit is opgenomen dat de Vervoerregio in samenwerking met wegbeheerders verschillende activiteiten uitvoert die bijdragen aan een inclusiever en toegankelijker mobiliteitssysteem. Eén van de speerpunten in het Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit is de ambitie om in 2030 dat minimaal 90% van de bushaltes en toegankelijk is voor mensen met een fysieke toegankelijkheidsvraag, zodat reizigers zelfstandig en zonder obstakels kunnen in- en uitstappen. We merken hierbij wel op dat we bij een groot aantal haltes tegen belemmeringen aanlopen om dit doel te realiseren. Project Nieuwe scope benoemt per halte de

(meestal ruimtelijke) belemmeringen en de mogelijkheden om verbeteringen aan te brengen. In 2026 bepalen we wat een acceptabele en realistische doelstelling is, op welke termijn dit te bereiken is en tegen welke kosten en inspanningen.

1.2 Bijdragen vanuit de Vervoerregio en Motie Bikker

Na een grootschalige operatie – het zogenaamde "Halteplan" - voor de verbetering van de toegankelijkheid voor bushaltes tussen 2006 en 2015 zijn de wegbeheerders nu zelf verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van de haltes. De gedachte was dat zij de verbeteringen meenemen als *werk met werk*.

Voor de Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid heeft de Vervoerregio vanaf 2021 een subsidieregeling ingesteld van 50%. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft landelijk 30 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het versneld toegankelijk maken van het openbaar vervoer door OV- autoriteiten. Daar bovenop is vanuit Motie Bikker voor de jaren 2024, 2025 en 2026 in totaal 10 miljoen euro extra beschikbaar gesteld om een impuls te geven aan de subsidiebijdrage om gemeenten mee te laten werken aan de versnellingsopgave. Met dat geld verhoogt de Vervoerregio tijdelijk de maximale subsidiebijdrage van 50% naar 95%. Met de extra bijdrage is het nu mogelijk geworden om ook de buurtbushaltes van een upgrade te voorzien.

In aanvulling op het co-financieren van de aanleg van infrastructurele maatregelen ondersteunt de Vervoerregio ook de wegbeheerders bij de voorbereiding van de projecten. Voor op te hogen haltes heeft de Vervoerregio tot maart 2025 een ingenieursbureau gecontracteerd voor het maken van eerste ontwerpen (zogenoemde VO's). Het contract met dit bureau is inmiddels afgelopen en geëvalueerd. Het doel is bereikt, namelijk het ondersteunen van gemeenten door het maken van ontwerpen. Bijna alle wegbeheerders, waaronder al onze eigen gemeenten, hebben van deze regeling gebruik gemaakt voor al hun eenvoudig op te hogen haltes. Gemeenten kunnen ook na het aflopen van dit contract nog ontwerpen krijgen, maar dan via de Bikkergelden.

1.3 VERVOLG VERSNELLINGSOPGAVE

De versnellingsopgave nadert binnenkort haar einde. Dat betekent echter niet dat alle haltes in de regio volledig toegankelijk zijn. Daarom is in 2025 een nieuw project gestart door de Vervoerregio. Dit project is een vervolgstap en brengt in beeld welke haltes in de regio nog niet (volledig) toegankelijk zijn en wat de te nemen maatregelen kosten. Hier kan vervolgens mee geprogrammeerd worden. Na voltooiing van dit project start een nieuw programma om met de uitkomsten aan de slag te gaan. Ondertussen werken we natuurlijk verder aan de laatste opgaven uit de versnellingsopgave en monitoren we de voortgang.

1.4 AANPAK OVER VIJF SPOREN

Vanuit de aanpak om voor zoveel mogelijk reizigers zo snel mogelijk verbeteringen te realiseren hebben we bij de Versnellingsopgave gekozen om te beginnen met een aanpak via drie sporen. In het afgelopen jaar zijn er twee sporen bijgekomen, namelijk de projecten Buurtbushaltes en Nieuwe scope.

1. Dataspoor: de gegevens verbeteren voor de reisinformatie waaruit blijkt welke haltes wel of niet toegankelijk zijn;
2. Oorspronkelijke versnellingsopgave:

- a. Quickwins – eenvoudige aanpassingen aan haltes, zoals het aanleggen of aanpassen van geleidelijnen of het verwijderen van een obstakel op de looproute;
 - b. Ophogen – het ophogen van reguliere haltes zonder fysieke ingrepen in de openbare ruimte;
3. Buurtbushaltes: op een snelle manier de buurtbushaltes van een upgrade voorzien. Dit lag buiten de scope van de oorspronkelijke versnellingsopgave;
4. Project Nieuwe scope: een zelfstandig project dat inzicht geeft in de totale opgave: wat moet er gebeuren om alle haltes in de regio toegankelijk(er) te maken, ook bij de haltes die niet onder de oorspronkelijke versnellingsopgave vielen?
5. Verbeteringen als *werk met werk*: haltes die zijn aangepast bij vernieuwing en herinrichting van straten.

De hoofdstukindeling van de rapportage is ingedeeld aan de hand van deze sporen: dataspoor, quickwins, op te hogen haltes, de buurtbushaltes en *Werk met werk*. Per spoor geven we een overzicht van de stand van zaken en de ontwikkeling van afgelopen jaar. De rapportage sluit af met een vooruitblik, waarin ook het project Nieuwe scope aan bod komt.

2 Aanpak en resultaten oktober 2024-september 2025

In dit hoofdstuk vertellen we over de verschillende sporen hoe we de zaak hebben aangepakt en geven we aandacht aan de mooie resultaten.

2.1 Dataspoor

Het dataspoor gaat over het verbeteren van de datakwaliteit van de haltes. Bij aanvang van de versnellingsopgave was de datakwaliteit van dermate slechte kwaliteit dat er geen uitspraak over het aantal toegankelijke haltes gedaan kon worden. Deze kwaliteit is de afgelopen jaren sterk verbeterd. Dit is van belang, omdat een opgeleverde toegankelijke halte pas volledig van nut is, als de toegankelijkheidsinformatie ook bij de reiziger terechtkomt. In 2025 doet ook de Rekenkamer Amsterdam-Zaanstad een onderzoek naar het verschil tussen toegankelijkheid van bus- en tramhaltes in de theorie en in de praktijk.

Organisatie en aanpak

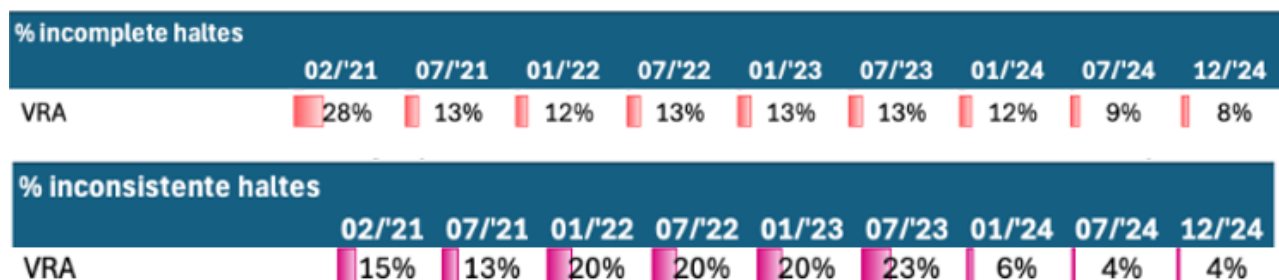
De informatie over alle haltes en stations in Nederland is opgenomen in het Centraal Halte Bestand (CHB). Reisinformatie-apps zoals 9292, Google en Haltehulp maken gebruik van de gegevens uit het CHB. Wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het actueel houden van de data in het CHB. Sinds de voortgangsrapportage van 2023 heeft de Vervoerregio samen met wegbeheerders grote stappen gezet in het verbeteren van de datakwaliteit. Inmiddels heeft elke wegbeheerder een verantwoordelijke voor het haltedatabeheer, die de haltedata op orde houdt en actualiseert wanneer nieuwe haltes opgeleverd worden. Bij onvoldoende activiteit bij wegbeheerders kan de Vervoerregio de wegbeheerder op zijn verantwoordelijkheden aanspreken en daar waar nodig helpen in het ondersteunen van het actualiseren.

Best-in-class principe

DOVA, de landelijke samenwerking tussen Decentrale OV Autoriteiten hanteert het *best-in-class principe* tussen concessies als referentie voor verbetermogelijkheden: de best presterende partij is de maat voor de rest om naar te steven. Om de verschillende concessies te vergelijken maakt DOVA gebruik van een vergelijking van alle decentrale overheden die bestaat uit verschillende kritieke prestatie-indicatoren, zoals de volledigheid en juistheid van de datakwaliteit.

Resultaat: een grote inhaalslag in datakwaliteit

Het bepalen van datakwaliteit is lastiger dan het op het eerste gezicht lijkt. Om voor een toegankelijkheidsvraag te kunnen bepalen of een halte geschikt is, verzamelen we een hele reeks gegevens over de halte die geheel moet kloppen. Ook bij het in beeld en controleren brengen van die gegevens zijn fouten snel gemaakt. Een manier om gevoel te krijgen bij de kwaliteit is door te kijken of alle gegevens voor ene halte zijn ingevuld (compleetheid) en deze gegevens elkaar niet tegenspreken (consistentie). In februari publiceerde samenwerkingsverband DOVA een tabel met deze gegevens per OV-autoriteit. In figuur 2.1 is te zien hoe deze gegevens zich in de vervoerregio hebben ontwikkeld. Dankzij de inspanningen van de wegbeheerders en betrokken partijen, zoals DOVA, is de basis gelegd om het percentage haltes met incomplete en tegenstrijdige data komende tijd verder te verlagen. Het doel is om in samenwerking met wegbeheerders de datakwaliteit periodiek te actualiseren en te verbeteren. De Vervoerregio heeft ieder half jaar een gesprek met de wegbeheerders om de haltegegevens actueel te houden en de datakwaliteit te verbeteren. Een van de maatregelen die we nemen om haltedataverwerking sneller door te voeren is dat we in de voorwaarden van nieuwe beschikkingen opnemen dat wegbeheerders de data moeten actualiseren. Daarnaast hebben we het via een brief aan de Portefeuillehouders Verkeer & Vervoer voor elkaar gekregen om bij elke wegbeheerder een haltedatabeheerder aan te wijzen.



figuur 2.1: Inconsistente en incomplete halte-informatie bij de wegbeheerders van de Vervoerregio Amsterdam, februari 2025.

Dankzij de inzet op het dataspoor hebben we gezamenlijk voortgang geboekt, maar duidelijk is wel dat hierbij het beheer en actualiseren van het haltedatabestand een sleutelfactor voor succes is. De wegebeheerders hebben hierbij een primaire verantwoordelijkheid en het is belangrijk om hiervoor de komende jaren aandacht te blijven geven. In figuur 2.2 is te zien dat de ontwikkeling ook in het afgelopen jaar positief is geweest. Steeds meer wegbeheerders hebben de haltedata volledig op orde, aangegeven met de groen gemarkeerde cellen.

Wegbeheerder	% Incompleet		%Inconsistent	
	Oktober 2024	September 2025	Oktober 2024	September 2025
Aalsmeer	11%	17%	24%	12%
Amstelveen	5%	3%	8%	8%
Amsterdam (bus)	5%	3%	1%	0%
GVB (tram)	8%	4%	1%	1%
Schiphol	44%	26%	7%	0%
Diemen	0%	0%	0%	0%
Edam-Volendam	13%	0%	1%	1%
Haarlemmermeer	16%	11%	7%	0%
Hollands Noorderkwartier	5%	0%	4%	0%
Landsmeer	3%	0%	8%	0%
Noord-Holland	17%	2%	11%	2%
Oostzaan	7%	0%	20%	0%
Ouder-Amstel	24%	8%	24%	0%
Purmerend	5%	1%	14%	2%
Uithoorn	8%	0%	19%	0%
Waterland	39%	4%	13%	4%
Rijkswaterstaat	0%	0%	0%	0%
Wormerland	4%	2%	5%	2%
Zaanstad	0%	3%	0%	0%
Eindtotaal	8%	4%	5%	1%

figuur 2.2: Inconsistente en incomplete halte-informatie per wegbeheerder, augustus 2025. NB: Bij een aantal wegbeheerders gaat het om een klein aantal ov-haltes (< 10 haltes). De informatie van één of enkele haltes heeft dan een groot effect op de het percentage.

Halteschouw

Het actualiseren van de haltegegevens gebeurt ook middels het schouwen van haltes. Hiermee kan de situatie op straat vergeleken worden met de gegevens in het CHB. Naast de halteschouw die DOVA in 2023 heeft uitgevoerd, voert de Vervoerregio als opdrachtgever samen met GVB een schouw uit op een hele tramlijn. Alle haltes worden beoordeeld op verschillende thema's (waaronder toegankelijkheid). De verbetermogelijkheden die uit deze schouw komen, kunnen vervolgens in projecten worden aangepakt.

2.2 Quickwins

Quickwins zijn relatief eenvoudige maatregelen waardoor haltes volledig toegankelijk gemaakt worden en waarvoor geen fysieke maatregelen in de openbare ruimte nodig zijn. De maatregelen bestaan meestal uit

het toevoegen of aanpassen van geleidelijnen, en het obstakelvrij maken van de ruimte door het verplaatsen van prullenbakken, abri's en haltepalen.

Bulk quickwins afgerond

Een groot aantal wegbeheerders heeft quickwins opgeleverd. In de gemeenten Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn en Zaanstad zijn in totaal 189 verbeterde haltes gerealiseerd. Voor de tramhaltes bleken er negen quickwins te realiseren en deze zijn ook uitgevoerd. Tezamen met de 140 haltes die in 2024 al waren gerealiseerd staat de teller nu op 329, met nog 52 haltes in het verschiet.

Wegbeheerder	Opgeleverde quickwins	Verwacht 2026	Verwacht onduidelijk
Aalsmeer	-	-	
Amstelveen	26	-	
Amsterdam bus	60	-	
Diemen		16	1
Edam-Volendam	5	-	
Haarlemmermeer	13	1	
Landsmeer	6	-	
Oostzaan	-	2	
Ouder-Amstel	6	-	
Purmerend	33	-	
Uithoorn	6	-	
Waterland	-	-	
Wormerland	-	-	
Zaanstad	25	-	1
Tram	9	-	
Schiphol	-	15	
Noord-Holland	-	18	
Totaal	189	52	2

Figuur 2.3: Ontwikkeling opgave Quickwins per gemeente

Quickwin blijkt herinrichting

De halte Dennenlaan in Zwanenburg is op voldoende hoogte gebracht om te bereiken vanuit de bus. Ook zijn op de halte blindengeleidelijnen aangelegd. Maar de aansluiting op de omgeving blijkt onvoldoende: Het is niet goed mogelijk om veilig en volgens de regels vanaf de halte de overkant van de weg te bereiken. Omdat deze halte aan een plein ligt en nabij een kruising zou gemeente Haarlemmermeer de halte ofwel de halte moeten verplaatsen, dan wel de hele straat en het plein moeten herinrichten.



2.3 Op te hogen haltes

De Versnellingsopgave richt zich op de simpelste wijze om het instappen vanaf een halte te verbeteren: het ophogen van het perron. Voorwaarde is dat de halte zelf dan al wel breed genoeg is, te smalle haltes vergen al snel complexe aanpassingen in de ruimte. Toch kan dat ophogen al snel lastiger zijn dan op het eerste gezicht lijkt. Er kan op de halte een boom staan, of direct ernaast een fietspad. Ook is het een dure ingreep om een haltekom zodanig op te hogen dat een bus geen schade rijdt. Het gevolg van deze complexiteit is dat het aantal op te hogen haltes binnen de versnellingsopgave lager is dan de quickwins. Maar mede dankzij de tijdelijke middelen vanuit Bikker hebben de gemeenten Edam-Volendam, Haarlemmermeer en Zaanstad gezamenlijk 17 haltes opgeleverd.

Middelen vanuit motie Bikker leiden tot versnelling

Het ophogen van haltes is complexer en daarmee duurder dan quickwins. Ook de voorbereiding vereist extra en langere inspanning. De Vervoerregio heeft als tegemoetkoming (tot en met februari 2025) een bureau ingehuurd om voorontwerpen te maken van deze haltes, onder de voorwaarde dat de betreffende wegbeheerder later tot uitvoering over gaat. Deze stap bleek voor bijna alle wegbeheerders te groot, met als gevolg dat de uitvoering stagneerde. Met de bijdrage vanuit de zogeheten Bikker-gelden is er sinds medio 2025 gelukkig weer beweging in gekomen. De tijdelijkheid van deze middelen leidt ertoe dat de meeste wegbeheerders alles op alles zetten om uiterlijk 2026 de opgehoogde haltes in 2026 op te leveren. Om die reden verwachten we in dat jaar ruim vier keer zoveel als in 2025.

Wegbeheerder	Opgeleverde op te hogen haltes	Verwacht 2026	Verwacht onduidelijk
Aalsmeer	-	-	
Amstelveen	-	-	
Amsterdam bus	-	7	
Diemen	-	-	
Edam-Volendam	6	-	
Haarlemmermeer	5	17	
Landsmeer	-	18	
Oostzaan	-	-	
Ouder-Amstel	-	-	
Purmerend	-	10	
Uithoorn	-	-	
Waterland	-	-	
Wormerland	-	5	
Zaanstad	6	8	
Tram	1	4	
Schiphol	-	4	
Noord-Holland	-	25	
Totaal	18	98	0

Figuur 2.4: Ontwikkeling opgave op te hogen haltes per gemeente

*De resterende opgave van de haltes van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is overgenomen door Landsmeer en Wormerland.

Besluit normen tramhaltes

De afgelopen jaren heeft de Vervoerregio veel geïnvesteerd in het (versneld) toegankelijk maken van tramhaltes, maar het aandeel toegankelijke tramhaltes dat volledig voldoet aan de functionele eisen, zoals beschreven in het iPvE (2021), is laag. Bij nieuw aan te leggen tramhaltes in Amsterdam wordt voor een toegankelijke halte uitgegaan van een perronhoogte van 24cm en een breedte van 2,3m (iPvE, 2021). Landelijk is generiek de afspraak gemaakt om de ruimte tussen het voertuig en perron tot een minimum te beperken. Complicerende factor hierbij is dat er verschillend tram- en metromaterieel in bedrijf is met verschillende vloerhoogtes en breedtes. Bovendien is Amsterdam uniek, omdat bij ongeveer de helft van de tramhaltes ook bussen stoppen. Het PvE toegankelijke tramhaltes Amsterdam (2021) is de concrete invulling van de Amsterdamse situatie aan het landelijk streven om de ruimte tussen voertuig en perron tot een minimum te beperken. De mate van een toegankelijke tramhalte is afhankelijk van de wisselwerking tussen de toegankelijkheid van het trammaterieel en de tramhaltes. Om deze belemmering in de toekomst weg te nemen, is binnen de Vervoerregio besloten om de normen uit het iPvE Tram als uitgangspunt te nemen bij inkoop van nieuw materieel. Daarmee accepteren we dat de instap niet volledig drempelloos is, maar wel als een acceptabele graad van toegankelijkheid wordt gezien, met als consequentie dat een deel van de doelgroep gebruik moet kunnen maken van een loopplank om het hoogteverschil perron-voertuig te overbruggen.

Materieel & infrastructuur: een lastige match

Het lijkt simpel: de haltes op dezelfde hoogte als het trammaterieel. In een stad als Amsterdam is de praktijk een stuk weerbarstiger. Voorlopig verschillen de verschillende trams die te koop zijn nog altijd van instaphoogte. Dat is op sommige tracés, zoals die van de IJ-tram en de Amsteltram geen enkel probleem.

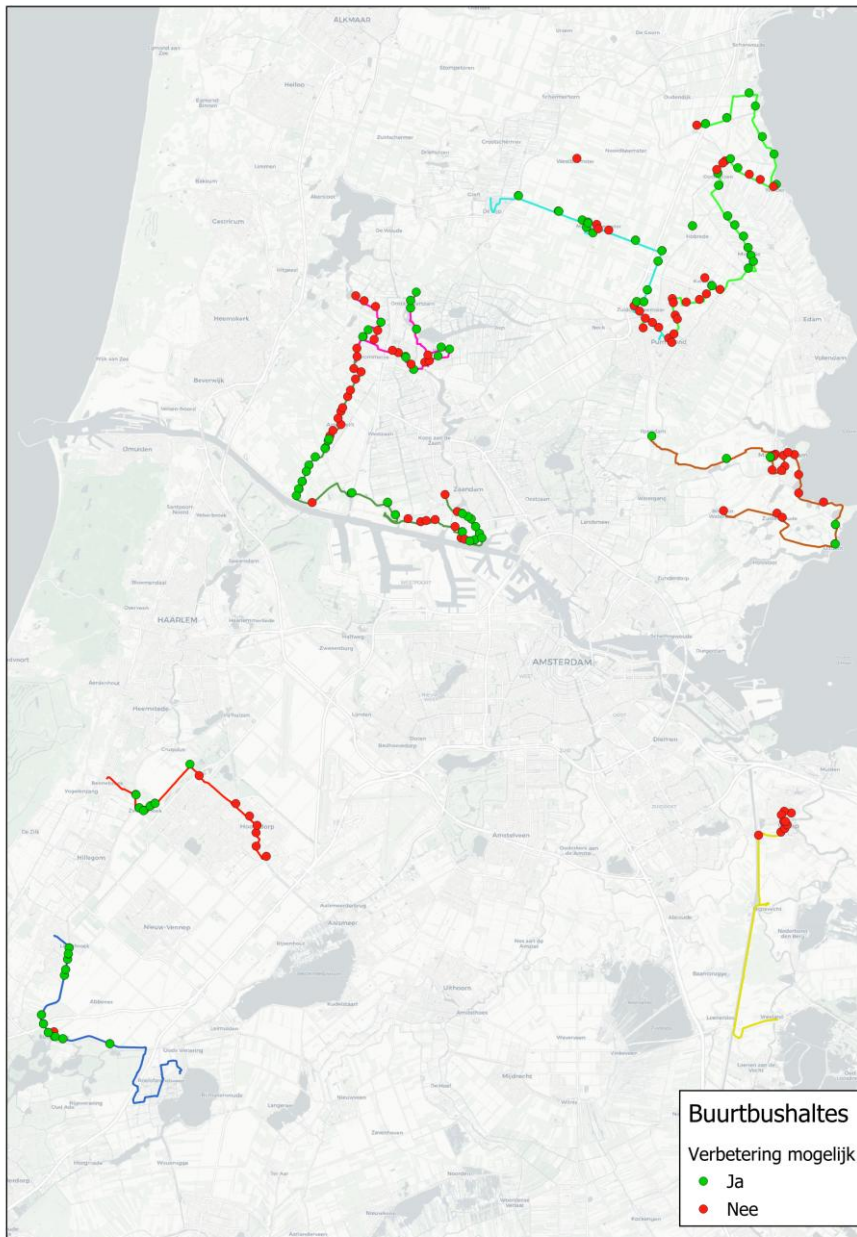
In het overgrote deel van het Amsterdamse tramnetwerk stoppen echter verschillende lijnen (met verschillend materieel) bij de haltes. Hierbij zorgen de verschillende hoogten dus niet voor een drempelloze instap. Wel is er met het hanteren van 24cm als haltehoogte een zo toegankelijk mogelijke instap voor al het materieel gevonden.

Aanvankelijk kozen de betrokken partijen gemeente Amsterdam, GVB en Vervoerregio er samen voor om tramhaltes waarvan het perron eerder verhoogd was naar 20 centimeter niet verder te verhogen, gezien de geringe toegevoegde waarde bij het gebruik van een loopplank. Mede vanuit het beschikbaar komen van de extra middelen vanuit Motie Bikker en meer duidelijkheid over de vereiste haltehoogte van 24cm gaan de partijen nu werken om ook met die (maximaal 52) haltes aan de slag te gaan.

2.4 Buurtbushaltes

Tot 2025 vielen buurtbushaltes buiten de oorspronkelijke versnellingsopgave. Vanuit de besteding van de Bikkergelden is besloten om ook de buurtbushaltes mee te financieren. Tijdelijk behandelen we daarom buurtbushaltes en bijbehorende infrastructuur en voorzieningen hetzelfde als reguliere OV-haltes. Dat betekent dat ook buurtbushaltes onderdeel zijn van de opgave haltetoegankelijkheid en wegbeheerders hiervoor dus tot en met 2026 subsidie voor kunnen aanvragen. Het gaat hierbij in eerste instantie om ongeveer 130 haltes.

Het doel daarbij is om op een snelle manier de buurtbushaltes in de Vervoerregio van een upgrade te voorzien, zowel als het gaat om voorzieningen als om toegankelijkheid. De Vervoerregio kent zes buurtbuslijnen met bijbehorende haltes van zeven wegbeheerders (zie figuur 2.5).



Figuur 2.5: Buurtbuslijnen en –haltes in de Vervoerregio Amsterdam

Met de wegbeheerders en de buurtbusverenigingen brengen we in beeld welke haltes we kunnen verbeteren. Dat doen we voor toegankelijkheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid en comfort. Maatregelen waar we aan denken zijn de aanleg van blindengeleidelijnen, een (hoger) perron, verlichting, wachtvoorzieningen en fietsparkeren. Nog meer dan bij gewone bushaltes, blijkt de ruimte vaak beperkt voor verbeteringen. Veel buurtbushaltes liggen in lintdorpen met smalle wegen en bestaan op dit moment uit niet meer dan een haltepaal, liggen direct naast een sloot of op privéterrein, omdat de lintdorpen in het buitengebied vaak smallere wegen kennen. Hierbij geldt dat we samen met de wegbeheerders kijken wat wél mogelijk is om een kwaliteitsslag te halen. In de praktijk betekent dat vaak niet meer dan haltemarkering of een rij tegels aanleggen, maar in samenwerking met Gemeente Edam-Volendam en

Buurtbusvereniging Zeevang hebben we de eerste stap gezet voor een project. Ook gemeente Zaanstad heeft toegezegd haltes in project te brengen. Met de wegbeheerders Purmerend, Waterland en zijn de gesprekken gevorderd. Hierin blijven enkel Haarlemmermeer, HHNK en Wormerland nog achter, terwijl Amsterdam heeft aangegeven niet over (financiële dan wel personele) capaciteit te beschikken om buurtbushaltes aan te pakken.

Kwaliteitsslag buurtbushaltes

Bij het verbeteren van buurtbushaltes blijkt het vaak een creatieve denkoefening. Zo ook bij de halte Overtoom/Zuideinde van Buurtbus 456 in Westzaan, waar enkel een haltepaal aanwezig is, die praktisch in een voortuin staat. In overleg met gemeente Zaanstad kijken we of we de halte kunnen verplaatsen naar het einde van de straat, waar al een trottoir en abri aanwezig zijn.



2.5 Verbeteringen toegankelijkheid als *werk met werk*

Daar waar de Versnellingsopgave inzet op het doen van een extra stap naar toegankelijkheid, draagt de Vervoerregio ook bij aan andere projecten die de fysieke toegankelijkheid van haltes verbeteren. En daarmee dragen deze projecten ook bij aan de totale opgave. Als we alle projecten bij elkaar optellen, dan zien we dat er over het afgelopen jaar 19 haltes zijn opgeleverd, bij de volgende wegbeheerders:

Wegbeheerder	Quickwins+opgehoogd	Werk met werk	Totaal opgeleverd
Aalsmeer		2	
Amstelveen			
Amsterdam bus		1	
Diemen			
Edam-Volendam		1	
Haarlemmermeer			
Landsmeer			
Oostzaan			
Ouder-Amstel			
Purmerend			
Uithoorn			
Waterland			
Wormerland			
Zaanstad		6	
Noord-Holland			
Schiphol			
Tram		9	
Totaal	207	19	226

Figuur 2.6: aantal verbeterde haltes per wegbeheerder.

2.6 BLIK OP DE REGIO

Nu we de behaalde resultaten van de afgelopen maanden hebben beschreven, kunnen we een mooi beeld laten zien van hoe de Vervoerregio Amsterdam er op dit moment uit ziet als het gaat om toegankelijke bus- en tramhaltes.

Als we naar de totale opgave toegankelijkheid kijken is de volledige toegankelijkheid met 226 haltes toegenomen. In totaal reist nu 36% (ongeveer 10 miljoen) van de reizigers via een volledig toegankelijke halte. De relatief geringe stap op dat vlak ten opzichte van vorig jaar geeft aan dat de aangepakte haltes geen hoge vervoerwaarde hebben, maar heeft ook te maken met een herberekening. Netto is de vooruitgang op het gebied van haltetoegankelijkheid in de Vervoerregio zo'n 3,5%, wat betekent dat de regio toegankelijker is geworden voor ongeveer een miljoen reizigers per maand. Figuur 2.7 toont de ontwikkeling van de toegankelijkheid voor het totaal aantal reizigers.

Jaar	Aantal haltes	Aantal Toegankelijk	Aandeel reizigers
2023	2890	983	29%
2024	2929	1103	35%
2025	2926	1294	36%

Figuur 2.7: Ontwikkeling van de totale toegankelijkheid voor de reiziger

Daarmee is de versnellingsopgave nog niet tot een einde gekomen, al wordt het aantal van tevoren geselecteerde haltes kleiner. Vervoerwaarde is een criterium dat bij project Nieuwe scope in beeld wordt gebracht. Op die manier zou in de toekomst ook op vervoerwaarde geprioriteerd en geselecteerd kunnen worden. Ondertussen wordt komende tijd verder gewerkt aan de 150 overgebleven geselecteerde haltes

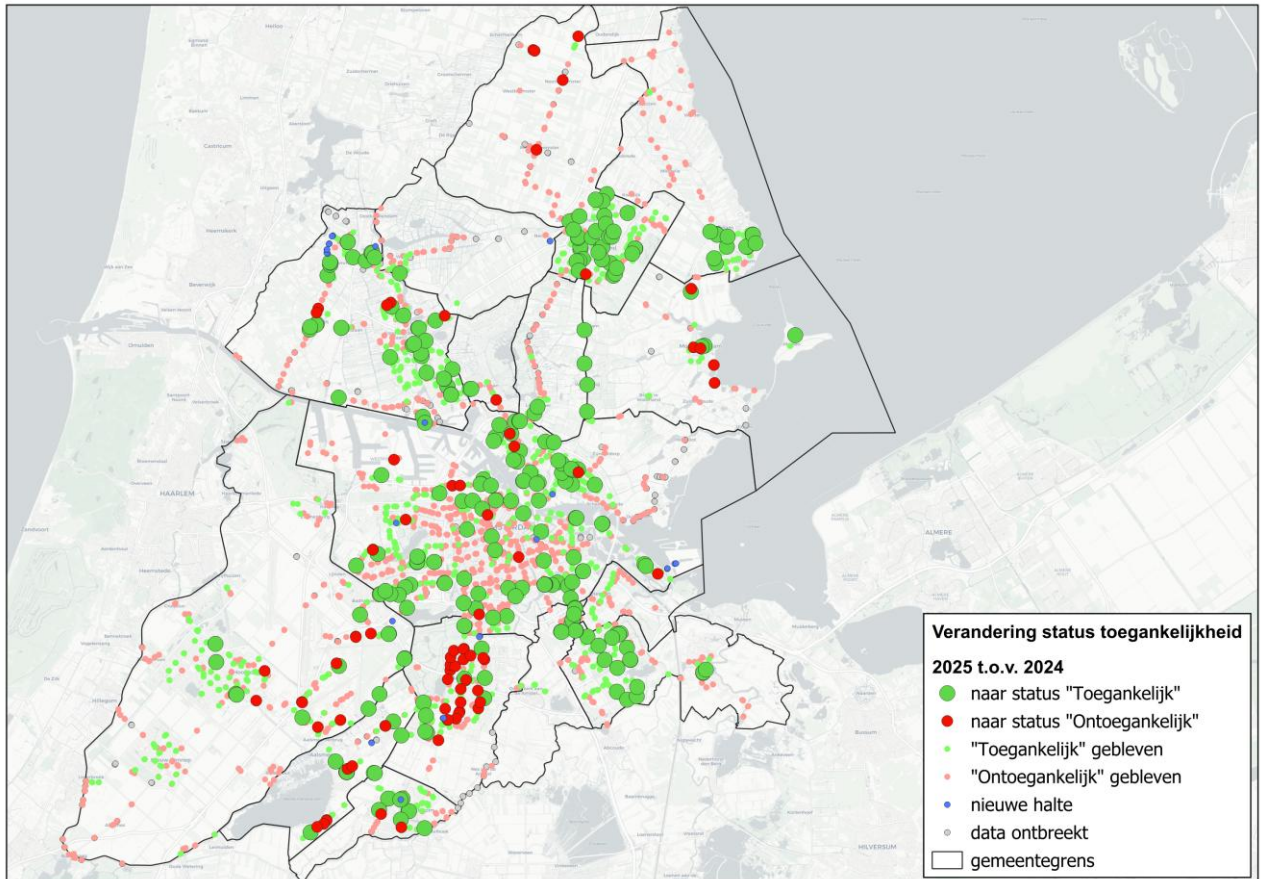
van de oorspronkelijke versnellingsopgave. Het gaat daarbij om maximaal 98 quickwins en 52 op te hogen haltes waarvan we verwachten dat de wegbeheerders deze in 2026 opleveren.

Hieronder is in figuur 2.8 per modaliteit en per wegbeheerder te zien wat de omvang van de resterende opgave nog is. Ondanks de positieve resultaten zijn er bij elke wegbeheerder nog stappen nodig tot een volledig toegankelijk areaal. Bij een aantal gaat het nog maar om enkele haltes, maar er zijn ook wegbeheerders met een grotere resterende opgave. Ook bij tramhaltes voldoet een deel nog niet aan de toegankelijkheidsnormen.

Wegbeheerder	Aantal haltes in beheer	Waarvan niet volledig toegankelijk	Aandeel toegankelijke haltes	Aandeel reizigers via toegankelijke halte
Bus				
Aalsmeer	41	25	39%	74%
Amstelveen	136	75	45%	56%
Amsterdam	967	460	52%	70%
Diemen	39	25	36%	50%
Edam-Volendam	58	10	83%	80%
Haarlemmermeer	230	134	42%	77%
Landsmeer	37	26	30%	53%
Oostzaan	14	10	29%	29%
Ouder-Amstel	22	6	73%	96%
Purmerend	239	104	56%	65%
Uithoorn	56	21	63%	92%
Waterland	14	4	71%	79%
Wormerland	48	36	25%	29%
Zaanstad	282	96	66%	74%
Amsterdam Airport Schiphol	66	44	33%	22%
Hollands Noorderkwartier	33	31	6%	36%
Noord-Holland	178	87	51%	72%
West Nederland Noord	9	8	11%	23%
Totaal	2469	1202	51%	64%
Tram				
GVB	457	430	6%	8%

Figuur 2.8: Volledige toegankelijkheid per wegbeheerder

Tot slot toont figuur 2.9 een overzicht van de totale ontwikkeling in de toegankelijkheid op halteniveau. Hierin is naast de fysieke verbetering ook de verbetering te zien in de informatie naar de reiziger. Wanneer een halte bijvoorbeeld eerst wel als toegankelijk stond aangemerkt en nu niet, dan is dit alsnog een verbetering voor de reiziger. Want de reiziger kan nu beter erop vertrouwen dat een halte al dan niet toegankelijk is, in plaats van daar pas op de halte erachter te komen.



Figuur 2.9: Overzicht van de ontwikkeling in toegankelijkheid per halte.

3 Vooruitblik

Het einde van de versnellingsopgave is in zicht. Maar voor onze ambitie voor een toegankelijk openbaar vervoer is meer nodig. In de loop der jaren hebben we veel geleerd. Hier kijken we vooruit naar wat komen gaat.

Het belang van structureel haltegegevensbeheer

Hoewel we ten opzichte van vorig jaar behoorlijke voortgang hebben geboekt, heeft de kant van het beheer van de gegevens blijvend aandacht. Vanwege de kennis van de situatie op straat en van eventuele omleidingen, is het aan de wegbeheerder om de gegevens actueel te houden. Voor de uitvoering heeft de Vervoerregio met de gemeenten en de vervoerbedrijven afspraken gemaakt. Zo zorgen we er samen voor dat de reiziger kan vertrouwen op de informatie uit de reisinformatie-apps en op de borden. Hiermee voorkomen we ook dat mensen met een toegankelijkheidsvraag onterecht naar de verkeerde halte gaan.

Capaciteit bij wegbeheerders

Met de extra, tijdelijke gelden vanuit Bikker is het nu voor wegbeheerders financieel een stuk eenvoudiger en aantrekkelijker om de projecten van de Versnellingsopgave uit te voeren. De projecten die in aanmerking komen voor de Bikkergelden moeten uiterlijk eind 2026 gerealiseerd zijn. Op verzoek van de gemeenten helpt de Vervoerregio hen met het beschikbaar stellen van ontwerpers. Maar met tekeningen alleen zijn we er nog niet. Wegbeheerders moeten zelf de projectleider leveren. De Vervoerregio roept op om dit momentum te benutten en voldoende projectleiders vrij te maken. Hiermee kunnen we ook de kans om buurtbushaltes mee te nemen verzilveren.

Monitoring resterende opgave

In de regiораadsvergadering van juli 2025 kwam de vraag naar voren of we monitoren op opgeleverde en toegankelijk gemaakte haltes. Dit doet de Vervoerregio met behulp van het Centraal Haltebestand. Naast informatie voor de reiziger helpt de openbare informatie ook bij het volgen van de ontwikkelingen in de toegankelijkheid. Deze voortgangsrapportage is een momentopname hiervan. Ook in de toekomst blijven we het aantal toegankelijke haltes bijhouden, zodat we de voortgang richting de ambitie van 90% fysiek toegankelijke bushaltes vóór 2030 kunnen monitoren.

Nieuwe scope haltetoegankelijkheid

Het aantal toegankelijke haltes dat geschetst is laat zien dat nog niet alle haltes binnen de Vervoerregio toegankelijk zijn gemaakt. Project 'Nieuwe Scope' heeft als doel om de overgebleven opgave voor het toegankelijker maken van bus- en tramhaltes te inventariseren, met een inschatting van de kosten voor (deel)verbeteringen en informatie over de locatie van de halte binnen het OV-netwerk. Daarmee biedt dit project handvatten voor het vervolg; het programmeren van de resterende opgave. Zo maken we het mogelijk om keuzes te maken in welke haltes we (volledig) toegankelijk maken en wanneer, maar ook bij welke haltes het verwezenlijken van 100% toegankelijkheid (on)realistisch en (on)betaalbaar is.

Met de uitkomst van deze aanpak zijn alle ingrediënten beschikbaar om een zorgvuldig, samenhangend besluit te nemen over in welke mate de toegankelijkheid van haltes te verbeteren. Op deze manier organiseren we dat de wegbeheerder ook complexe (tram)haltes kan verbeteren, waar de versnellingsopgave enkel de simpelste haltes heeft opgepakt. In dit project maken we de kosten en afwegingen in samenhang inzichtelijk. We kunnen hiermee bepalen wat een acceptabele en realistische doelstelling kan zijn om het percentage haltes te bepalen dat we toegankelijk maken tot 2030. Daarnaast

bieden we hiermee de gemeenten als wegbeheerder dus handvatten voor de gezamenlijke aanpak van de toegankelijkheidsopgave.

Tijdens het reeds lopende project is een onderzoek gedaan naar doelgroepen. Hierbij is gekeken naar welke fysieke maatregelen nodig zijn om een halte toegankelijk te maken voor een specifieke doelgroep. Denk hierbij bijvoorbeeld aan mensen met een visuele beperking. Deze doelgroep heeft andere verbeteringen bij een halte nodig dan bijvoorbeeld mensen met een auditieve beperking. Zo beschouwen we de opgave niet alleen in zijn geheel, maar maken we het ook mogelijk om haltes volledig toegankelijk te maken voor een doelgroep. Toegankelijkheid van een halte wordt dan niet alleen binair (toegankelijk of niet) bekeken, maar ook inzichtelijk gemaakt wat mogelijk is voor deze verschillende groepen. Het uiteindelijke doel voor een volledig toegankelijk OV blijft daarbij altijd staan. Bij dit onderzoek hebben we ook de werkgroep van de Reizigers Adviesraad (RAR) betrokken. Eind 2025 is dit project afgerond, met als resultaat een rapport met een programmeerbare tabel per wegbeheerder.

Foto's van opgeleverde haltes en foto voorkant <<krijgen nog een plekje in latere versies>>



