

Halteverbeterplan provinciale bushaltes 2022 - 2030



Colofon

uitgave	Provincie Zuid-Holland Postbus 90602 2509 LP Den Haag www.zuid-holland.nl
samenstelling & redactie	Mick van der Steeg en Marc Maartens (MMa)
foto's	Provincie Zuid-Holland
Archiefnummer	[P.M.]
© Den Haag, juni 2022	

Inhoudsopgave

Samenvatting: prioriteit voor toegankelijkheid & basisvoorzieningen	4
Inleiding: Haltevisie met Halteverbeterplan is uitwerking motie PS	6
1. Haltes in Zuid-Holland: soorten, wegbeheerders & gegevens	7
1.1 Zes soorten haltes	7
1.2 Vijf soorten wegbeheerders	7
1.3 Zes haltecategorieën	8
1.4 Haltevoorzieningen opnieuw in kaart	8
1.5 Wat is nog niet goed op haltes	9
Kanttekeningen bij haltedata	9
2. Drie prioriteiten voor provinciale haltes	10
2.1 Begin met toegankelijkheid, haltepaal & verlichting	10
3. Voorzieningen op haltes : toegankelijkheid, basis & extra	11
3.1 Toegankelijkheid	11
3.2 Basisvoorzieningen	12
3.3 Extra voorzieningen	12
3.4 Welke maatregelen zijn waar nodig	13
3.5 Prioriteiten in beeld:	13
3.6 Extra voorzieningen op haltes	14
4. Totale investering: 6,5 tot 9,5 miljoen euro	15
4.1 Kosten van aanpassingen	15
4.2 Investeren in minimumvoorzieningen (1): toegankelijkheid	15
4.2 Investeren in minimumvoorzieningen (2): haltepaal & verlichting	16
4.3 Investeren in basisvoorzieningen: abri, bankje, fietsklemmen, lijnennetkaart	17
4.4 Investeren in extra haltevoorzieningen: lastig in te schatten	18
4.5 Kostenstijging door inflatie	18
4.6 Financiering uit reserve mobiliteit	18
5. Actieplan: basis op orde & voorwaarden	19
5.1 Basis op orde	19
Volgorde van aanpakken	19
5.2 Voorwaarden	19
5.3 Vervangen of laten vervallen	21
Praktische uitvoering	21
5.4 Haltes van andere wegbeheerders	21
5.5 Ruimere SRM	22
6. Beheer & onderhoud: meenemen in contracten	23
Bijlage 1: Haltevisie Zuid-Holland	24
Bijlage 2: Kosten van minimum-, basis- en extra voorzieningen	25

Samenvatting: prioriteit voor toegankelijkheid & basisvoorzieningen

De provincie Zuid-Holland hecht aan goed en betrouwbaar openbaar vervoer (OV) van hoge kwaliteit, inclusief adequate haltes. Na de door Provinciale Staten aangenomen motie 764 van 8 november 2017 om bushaltes langs alle provinciale buslijnen aantrekkelijk te maken, hebben we eerst de 'Haltevisie Zuid-Holland' (zie bijlage 1) opgesteld en nu dit 'Halteverbeterplan provinciale bushaltes 2022 - 2030'.

Bushaltes moeten voldoen aan wettelijke toegankelijkheidseisen. 'Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer' (artikel 17, lid 2d) bepaalt dat alle bushaltes in Nederland op 1 januari 2016 toegankelijk (hadden) moeten zijn. Inmiddels werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) met OV-autoriteiten (twaalf provincies en twee metropoolregio's) en belangenorganisaties aan het 'Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer 2022 - 2032'.

Voor dit Halteverbeterplan hebben we alle ruim 3.100 bushaltes in de provincie geïnventariseerd op toegankelijkheidskenmerken en andere voorzieningen. Ook hebben we gekeken naar de kosten voor extra voorzieningen op en bij de 375 haltes (12 procent van het totale aantal) die wij als provincie beheren. Op basis van aantallen in- en uitstappers, gewenste kwaliteit en locatie zijn deze haltes geprioriteerd:

- Prio 1. hoogste prioriteit: als eerste verbeteren
- Prio 2. gemiddelde prioriteit: ook aanpakken
- Prio 3. lage prioriteit: aanpak (her)overwegen (weinig gebruikte haltes).

Voorzieningen bij haltes vallen onder drie categorieën:

- minimumvoorzieningen: moeten er altijd zijn (toegankelijkheid, haltepaal, verlichting);
 - basisvoorzieningen: logische voorzieningen (abri, bankje, fietsklemmen, lijnnetkaart);
 - extra voorzieningen: aanvullingen (automaat, deelvervoer, P+R parkeerplekken).
- Daarbij hanteren we verschillende kwaliteitsniveaus: brons, zilver en goud (zie de Haltevisie Zuid-Holland voor een toelichting), zodat de kwaliteit van de halte aansluit bij het wensbeeld; bijvoorbeeld op een R-nethalte een hoogwaardiger abri. R-net is het kwaliteitskenmerk voor betrouwbaar, frequent en snel OV in de Randstad.

Omdat het verbeteren van haltes veel geld kan kosten en de financiële middelen beperkt zijn, focussen we in dit Halteverbeterplan op drie onderdelen: toegankelijkheid, verlichting en basisvoorzieningen. Dat leidt tot deze kosten:

	prio 1	prio 2	prio 3	totaal
minimumvoorzieningen:				
- toegankelijkheid	€ 749.100	€ 1.521.400	€ 2.580.100	€ 4.850.600
- verlichting	€ 3.600	€ 0	€ 19.200	€ 22.800
- haltepaal	€ 0	€ 400	€ 2.000	€ 2.400
basisvoorzieningen:				
- brons	€ 54.500	€ 84.000	€ 429.300	€ 567.800
- zilver	€ 202.700	€ 305.400	€ 1.198.800	€ 1.706.900
- goud	€ 353.600	€ 520.600	€ 2.189.800	€ 3.064.000

Hierbij is de inschatting dat de verdeling van haltevoorzieningen naar kwaliteitsniveau 65% brons, 20% zilver en 15% goud is. De kosten voor het bijplaatsen van haltevoorzieningen zijn dan €1.170.050.

Voor het verbeteren van bushaltes gelden vier voorwaarden:

1. We verbeteren eerst haltes in OV-concessies (exclusieve contracten van een OV- autoriteit aan een vervoerbedrijf om OV te verzorgen) die beginnen of net zijn begonnen. Haltes in gebieden met een aflopende concessie verbeteren we niet, behalve als het R-nethaltes zijn;
2. We sluiten zo veel mogelijk aan bij geplande werkzaamheden ('werk met werk maken'). Kleine ingrepen onder de 2.500 euro per provinciale halte nemen we mee in het reguliere projectbudget van wegonderhoud;
3. Als de halte moet worden aangepast door een ingreep in de omgeving, komen de kosten daarvan ten laste van dat project;
4. Bij nieuwe contracten voor haltemeubilair gaan we na welke haltes meer voorzieningen nodig hebben om de haltekwaliteit te verbeteren. Daarbij onderzoeken we hoe en op welke abri's het toepassen van een groen dak als meekoppelkans toe te passen is.

Haltes met prioriteit 1 zijn meestal haltes met een aanzienlijk aantal in- en uitstappers en HOV-lijnen (hoogwaardig OV, zoals R-net), zoals Zwartewaal op Voorne-Putten of Provincialeweg bij Westmaas.

Zuid-Holland moet de eigen provinciale haltes die nog niet voldoen aan het wensbeeld verbeteren. Andere wegbeheerders als Rijk, gemeenten en waterschappen moeten zelf hun haltekwaliteit verbeteren. De provincie ondersteunt hen hierbij door informatie over haltekwaliteit te delen. Ook wijzen wij hen op de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) voor Toegankelijkheid. We scherpen onze SRM bovendien aan op grond van de CROW-richtlijn Toegankelijkheid, waarmee we eenduidige haltekwaliteit in de hele provincie nastreven. CROW is het kenniscentrum op het vlak van *infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer*.

Na vaststelling van dit Halteverbeterplan zullen we:

- per provinciaal wegdeel precies bepalen welke halte welke maatregelen nodig heeft (extra voorzieningen, geleidelijnen, waarschuwingsmarkeringen, et cetera);
- aan alle andere wegbeheerders vragen een plan te maken om hun haltekwaliteit te verbeteren (we sturen elke wegbeheerder een overzicht van hun haltes);
- beginnen met de verbetermaatregelen met de hoogste prioriteit.

De reiziger is het waard.

Inleiding: Haltevisie met Halteverbeterplan is uitwerking motie PS

Zuid-Holland telt in totaal 3.086 bushaltes (met vaste bediening, dus zonder belbus). Daarvan beheert de provincie 375 haltes, 12 procent van het totaal (peildatum: 1 februari 2022). Bushaltes vormen de toegang tot het openbaar vervoer (OV). De provincie kent verschillende soorten haltes: van een losse haltepaal in de berm waar alleen een buurtbus stopt tot grote haltes met veel voorzieningen voor R-net. Ook zijn er busstations als Leiden Centraal.

OV helpt de provincie bereikbaar houden. Bushaltes vormen het visitekaartje van het OV en dienen voldoende kwaliteit te hebben. Nu scoren nog veel haltes onder de maat: onvoldoende toegankelijk, geen haltebord, geen verlichting. In motie 764 van 8 november 2017 verzoekt Provinciale Staten de haltekwaliteit langs provinciale buslijnen te verbeteren:

1. inventariseer de voorzieningen langs alle provinciale buslijnen;
2. bekijk hoe we deze haltes, in lijn met R-net, aantrekkelijker kunnen inrichten;
3. subsidieer deze aanpassingen vanuit de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM);
4. kom samen met vervoerders en gemeenten tot een Halteverbeterplan.

Hierna is de provincie een werkgroep begonnen met vervoerders, wegbeheerders, reizigersvertegenwoordigers en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH gaat over het regionale OV in Rotterdam en Haaglanden, maar is in tegenstelling tot de provincie geen wegbeheerder). Deze werkgroep heeft de gewenste voorzieningen per haltetype in kaart gebracht, gekeken vanuit het perspectief van de reiziger en de Haltevisie Zuid-Holland opgesteld. Hierin staat de gewenste haltekwaliteit voor verschillende categorieën. Dit Halteverbeterplan is de uitwerking van de Haltevisie voor onze 375 eigen provinciale haltes.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat over de inventarisatie van haltes in de hele provincie. In hoofdstuk 2 stellen we prioriteiten voor om beperkte middelen efficiënt in te zetten. In hoofdstuk 3 schetsen we de benodigde maatregelen op haltes. In hoofdstuk 4 werken we de investeringen uit voor het verhogen van de haltekwaliteit. Daarna volgt een concreet verbeterplan in hoofdstuk 5. Tot slot gaan we in hoofdstuk 6 in op punten als beheer en onderhoud.

1. Haltes in Zuid-Holland: soorten, wegbeheerders & gegevens

De 3.086 haltes (aantal kan licht fluctueren door wijzigingen in infrastructuur en lijnennet) voor provinciale buslijnen én langs provinciale wegen verschillen in aantal in- en uitstappers, omgeving, aantal lijnen en voorzieningen. Hoewel veel haltes toegankelijk zijn voor mensen met een lichamelijke beperking, zijn er verbeteringen mogelijk, ook qua voorzieningen. Verbeterpunten variëren van betere toegankelijkheid tot voorzieningen alsabri, fietsklemmen, oplaadpunten en verlichting.

1.1 Zes soorten haltes

De Haltevisie Zuid-Holland onderscheidt zes categorieën haltes op basis van het aantal instappers en de locatie:

1. Uitstaphalte;
2. reguliere halte;
3. drukke reguliere halte;
4. HOV-halte;
5. klein knooppunt;
6. groot knooppunt.

De provincie beheert haltes in categorie 1 tot en met 5. Daarmee is de opgave divers. De Haltevisie is opgesteld met andere wegbeheerders en belangenorganisaties. Hij biedt wegbeheerders handvatten om de eigen haltes aan het gewenste beeld te laten voldoen. Haltes moeten altijd aan drie (wettelijke) minimum-eisen voldoen:

- haltepaal met haltebord;
- toegankelijk halteperron (zowel fysiek als visueel);
- verlichting op of bij de halte.

Haltes zijn meestal ook uitgerust met eenabri (wachtruimte), afvalbak, fietsenstalling, lijnennetkaart en zitgelegenheid (bankje). Verder hangt er op veel haltes een DRIS-scherm (digitaal reisinformatiesysteem met actuele vertrektijden). Samen vormen zij de basisvoorzieningen van een halte. Daarboven zijn extra voorzieningen mogelijk op het gebied van mobiliteit (deelvoertuigen, P+R parkeerplekken) of de omgeving (kiosk, watertappunt). Op pagina 21 van de Haltevisie Zuid-Holland (bijlage 1) staat een tabel met verschillende voorzieningen.

1.2 Vijf soorten wegbeheerders

In het vervoergebied Zuid-Holland (dus zonder dat van MRDH) zijn er naast de provincie vier andere soorten wegbeheerders: Rijkswaterstaat, gemeenten, waterschappen en private partijen (ESA-ESTEC en Keukenhof). In de concessiegebieden van de provincie opereren in totaal 37 wegbeheerders met minstens één bushalte. Het is de bedoeling dat alle haltes een goede uitstraling hebben met adequate voorzieningen die passen bij het gebruik. In tabel 1 staat het aantal haltes en halteparen (tegenover elkaar liggende haltes) per wegbeheerder.

De gemeenten in MRDH-gebied hebben ook veel haltes. Dit zijn vaak grotere gemeenten met veel buslijnen en dus ook veel haltes. Omdat de MRDH daar de OV-autoriteit is, vallen die haltes niet onder de provincie. Om die reden maken deze haltes geen deel uit van de Haltevisie en dit Halteverbeterplan. We stemmen dit Halteverbeterplan wel af met de MRDH, in elk geval voor provinciale haltes in het MRDH-gebied. De MRDH is ook haltes aan het opwaarderen, vooral op het vlak van toegankelijkheid.

wegbeheerder	haltes	paren	wegbeheerder	haltes	paren
Alblasserdam	28	15	Lisse	30	16
Alphen aan den Rijn	230	123	Molenlanden	105	54
Bodegraven-Reeuwijk	83	46	Nieuwkoop	71	36
Dordrecht	262	149	Noordwijk	88	44
ESA	8	6	Oegstgeest	53	29
Goeree-Overflakkee	64	37	Papendrecht	52	27
Gorinchem	77	39	Rivierenland	163	84
Gouda	132	67	Schieland en Krimpenerwaard	101	51
Hardinxveld-Giessendam	37	19	Sliedrecht	20	10
Hendrik-Ido-Ambacht	49	24	Teylingen	45	22
Hillegom	23	12	Voorschoten	38	19
Hoeksche Waard	159	88	Waddinxveen	25	14
Hollandse Delta	81	44	West Nederland Zuid	10	8
Kaag en Braassem	72	40	Zee en Delta	1	1
Katwijk	82	41	Zoeterwoude	19	10
Keukenhof	2	1	Zuid-Holland	375	190
Krimpenerwaard	88	51	Zuidplas	82	43
Leiden	207	107	Zwijndrecht	63	35
Leiderdorp	61	29			

Tabel 1. Haltes en halteparen per wegbeheerder.

1.3 Zes haltecategorieën

In de tabel 2 staan de zes categorieën haltes met de aantallen. Voor de volledigheid hebben we dat uitgesplitst naar provinciale haltes en haltes van alle andere wegbeheerders.

categorie	provincie	andere wegbeheerders
1. uitstaphalte	16	317
2. reguliere halte	210	1731
3. drukke reguliere halte	9	77
4. HOV-halte	75	339
5. klein knooppunt	15	20
6. groot knooppunt	0	72
- onbepaald (na corona)	50	155
totaal	375	2711

Tabel 2: haltes naar categorie.

Het overgrote deel is een reguliere halte: vaak een 18 centimeter hoog halteperron met zwart-witte blokmarkering aan de rand, een haltepaal, haltevertrekstaat en eventueel lichtmast. Regelmatig staat er ook een abri waar je beschut kunt zitten of staan, een afvalbak en één of twee fietsenrekken.

1.4 Haltevoorzieningen opnieuw in kaart

In het voorjaar van 2020 zijn alle haltes in Zuid-Holland opnieuw geïnventariseerd door verkeersonderzoeksbureau DataCount. Dit is omdat het bestaande beeld verouderd was en fouten bevatte. De gegevens zijn ingevoerd in het landelijke Centraal Haltebestand (CHB), in beheer bij DOVA (samenwerkingsverband van OV-autoriteiten). Met de provinciale afdeling Ruimte, Wonen en Bodem (RWB) zijn alle haltes digitaal in kaart gebracht. Deze data zijn gekoppeld aan reizigersgegevens en ruimtelijke context (zoals aantal inwoners binnen straal van 400 meter en publieke voorzieningen).

Een voordeel van deze nieuwe inventarisatie en kaartbeelden is dat we nu de voorzieningen op een halte kunnen vergelijken met het wensbeeld. Daardoor weten we welke voorzieningen ontbreken. Op drukke reguliere haltes, HOV-haltes en knooppunten zijn de

basisvoorzieningen meestal aanwezig. Ook is de toegankelijkheid meestal redelijk op orde, maar de visuele toegankelijkheid vaak niet. De R-nethaltes voldoen, op enkele details na, aan de kwaliteitseisen in de Haltevisie.

1.5 Wat is nog niet goed op haltes

Vooral de toegankelijkheid is nog onvoldoende op orde, in elk geval niet op de met het ministerie van IenW afgesproken 46 procent van de haltes (goed voor ongeveer 68 procent van de OV-reizen). Slechts 3 procent voldoet aan de (strengere) CROW-richtlijn. Daarnaast zijn er ook haltes die bijvoorbeeld niet verlicht zijn, waar geen haltepaal staat of waar andere gewenste voorzieningen ontbreken. Zo zien we nog veel haltes zonderabri of waar we meer fietsenrekken kunnen plaatsen. Vooral haltes met een groter bereik (bijvoorbeeld in landelijk gebied, maar ook woonwijken met een beperkt aantal hoofdwegen waarover de bus rijdt) vragen goede fietsvoorzieningen. Hoewel gegevens over het gebruik van fietsenstallingen bij haltes nog ontbreken, moeten er in elk geval bij drukke haltes voldoende fietsplekken zijn.

Kanttelingen bij haltedata

De inventarisatie van bushaltes is zo zorgvuldig mogelijk uitgevoerd. Toch kunnen er door het grote aantal haltes kleine foutjes insluipen. Voor de volledigheid enkele kanttekeningen.

- In- en uitstapgegevens van provinciale haltes in het MRDH-gebied zijn niet bekend. Het opvragen hiervan is ingewikkeld en tijdrovend. Daardoor laten deze haltes zich lastig categoriseren. Ze worden nu aangemerkt als 'regulier', maar sommige zijn in de praktijk 'druk regulier'.
- Sommige haltevoorzieningen tellen we per perron (toegankelijkheid), anderen per 'haltepaar' (fietsenstalling aan één kant van de weg). Hierdoor vallen haltes soms in verschillende categorieën.
- Een grote kap van een busstation is strikt genomen geenabri. In de data staat dus soms dat eenabri ontbreekt, terwijl er wél beschutting is.
- Relatief veel halteperrons zijn minder breed dan de CROW-richtlijn van 1,5 meter. Afgesproken is dat, als het niet anders kan, een breedte van 1 meter volstaat.
- Bij het berekenen van de verbeterkosten hebben we de haltes met de status 'buiten gebruik', 'calamiteitenhalte', 'seizoenshalte', 'tijdelijk', 'vervallen' en 'vraagafhankelijk' niet meegeteld.
- Als het niet mogelijk bleek een halte te inventariseren (bijvoorbeeld op het afgesloten terrein van ESA-ESTEC) hebben we aangenomen dat de haltevoorzieningen niet in orde zijn.
- Op basis van al deze punten kunnen de geschatte kosten voor verbeteringen aan provinciale haltes iets hoger uitvallen.

2. Drie prioriteiten voor provinciale haltes

De provincie wil de halte kwaliteit opwaarderen. Omdat het kostbaar, ingewikkeld en tijdrovend om alle haltes tegelijk aan te pakken, geven we de 375 eigen provinciale haltes voorrang. Daarbij kijken we naar:

- aantal gebruikers;
- soort OV (R-net, HOV, streeklijn, scholierenlijn);
- plek in omgeving;
- mate waarin halte voldoet;
- status van concessie en toekomstvastheid lijnvoering;

Dat leidt tot deze prioriteiten:

Prio 1. hoogste prioriteit: als eerste verbeteren

Prio 2. gemiddelde prioriteit: ook aanpakken

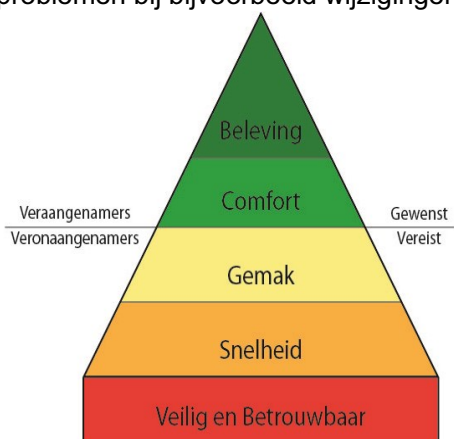
Prio 3. lage prioriteit: aanpak (her)overwegen (weinig gebruikte haltes).

Andere overheden beheren het overgrote deel van de haltes in Zuid-Holland. Deze wegbeheerders zullen we stimuleren om ook werk te maken van halte kwaliteit. Zo brengen we de Subsidieregeling Mobiliteit (paragraaf 8, toegankelijke bushaltes) onder de aandacht. Ook delen we informatie over haltes, zoals in- en uitstapgegevens. Zo kunnen andere wegbeheerders zelf prioriteiten stellen voor het verbeteren van hun haltes. Als bepaalde gezamenlijke HOV-assen van belang zijn voor een goede OV-dienst, moeten provincie en andere wegbeheerders mogelijk intensiever samenwerken.

2.1 Begin met toegankelijkheid, haltepaal & verlichting

Het ligt voor de hand om te beginnen met cruciale voorzieningen, passend bij de onderste laag in de klantenwenspiramide (zie hieronder). Dat betekent dat alle haltes sociaal veilig (dus in elk geval *verlicht*) en *toegankelijk* moeten zijn. Voor het toegankelijk maken van haltes volgen we de richtlijn Toegankelijkheid van het CROW. Een andere plicht is een *haltepaal*. Op dit moment heeft de provincie eigen, afwijkende halteborden. Dit leidt geregeld tot problemen bij bijvoorbeeld wijzigingen (haltenaam, lijnnummer) op het haltebord of bij het

wijzigen van het lijnennet. We overwegen daarom de haltepalen bij de vervoerder te leggen. Tot slot zorgen *abri's* voor beschut wachten. Reizigers nemen geregeld contact op met de provincie als een *abri* ontbreekt of te klein wordt gevonden.



3. Voorzieningen op haltes : toegankelijkheid, basis & extra

Op haltes hebben we drie soorten voorzieningen: voor toegankelijkheid, basis- en extra voorzieningen.

3.1 Toegankelijkheid

Toegankelijkheid bestaat uit drie onderdelen:

- fysieke toegankelijkheid: hoe komt iemand die slecht ter been is of in een rolstoel zit op een halte en in het voertuig
- visuele toegankelijkheid: hoe komt iemand met een visuele beperking op de halte en in het voertuig
- overige toegankelijkheid: hoe kunnen we de toegankelijkheid verbeteren voor mensen met bijvoorbeeld autismespectrumstoornis, blaas- en darmproblemen, dwerggroei, fobieën, laaggeletterdheid (kortom: hoe maken we het OV 'inclusief').

De 'verwerkingsregels toegankelijkheid' maken snel duidelijk of een halte wel of niet toegankelijk is voor mensen met een fysieke of visuele beperking. Omdat zij zijn gebaat bij uniforme en voorspelbare situaties, zijn eerdere regels rond toegankelijkheid aangescherpt.

Breedte perron: minimaal 1,5 meter

De breedte van de meeste halteperrons is op orde: minimaal 1,5 meter. In de praktijk blijken perronbreedtes van 1,0 tot 1,5 meter onvoldoende toegankelijk voor mensen in een rolstoel. Daarom willen we te smalle halteperrons op termijn verbreden naar minimaal 1,5 meter.

Hoogte perron: 18 centimeter

De meeste halteperrons voldoen aan de landelijk afgesproken perronhoogte: 18 centimeter. Als de bus 'knielt' (bij de halte de instapvloer laat zakken), kunnen mensen in een rolstoel, met een rollator, met een kinderwagen of met bagage min of meer gelijkvloers naar binnen. Van de provinciale halteperrons zijn er 88 te hoog of te laag, waarvan 28 stuks 1 tot 2 centimeter. Aandachtspunt is mogelijke verzakking van de bestrating, waardoor de perronhoogte daalt. Voor haltes met prefab betonelementen en losse bestrating is dit ingewikkeld op te lossen.

Lengte perron: minimaal 8,0 meter

Om een bus goed te kunnen positioneren, met zowel instapdeur als uitstapdeur langs het halteperron, is een lengte nodig van minimaal 8,0 meter. Hier kunnen reguliere bussen van 12,0 meter lengte net aan halteren. In het ideale geval is het halteperron minimaal 12,0 meter lang. Op een traject met gelede bussen (harmonicabussen), is minimaal 18,0 meter perronlengte nodig.

Barrièrevrije doorgang

Een halteperron kan 1,5 meter breed en 18 centimeter hoog zijn, maar als de vrije doorgang of de aansluiting op de omgeving niet goed is, dan kan een reiziger in een rolstoel, met een rollator of met een kinderwagen er alsnog lastig komen. Minimale vrije doorgang:

- 0,9 meter over maximaal 0,5 meter lengte (puntvernauwing)
- 1,2 meter over maximaal 20,0 meter lengte (plaatselijke versmalling)

Halte en omgeving moeten naadloos op elkaar aansluiten (idealiter maximaal 2 centimeter hoogteverschil, maar maximaal 5 centimeter hoogteverschil). Bij trottoirbanden (stoepranden) moeten er goed aansluitende op- en afritten zijn. Verlaagde trottoirs hebben de voorkeur, ook voor oversteekplaatsen in de omgeving van de halte. Afwatering vraagt bij verlaagde trottoirs extra aandacht.

Blokmarkering perronrand

Haltes moeten een zwart-witte blokmarkering hebben op of direct langs de perronrand. Zo zien (weg)gebruikers waar de bushalte is. Voor mensen met een visuele beperking vormt de blokmarkering een duidelijk contrast tussen halte en weg.

Geleidelijn

Voor mensen met een visuele beperking moet openbare ruimte toegankelijk zijn met een geleidelijn (eventueel aansluitend op duidelijke, natuurlijke gidslijnen). Omdat het OV voor deze groep essentieel is, moeten de opstappunten goed 'aangelijnd' zijn. Goede geleiding is zo uniform mogelijk (CROW-richtlijnen):

- geleidelijn over hele lengte perron (afwijkend in klank, kleur en/of tast) met een breedte van 0,3 meter en 0,6 meter op plekken met hogere 'gevaarstelling';
- instapmarkering (0,6 x 0,9 meter) ter hoogte van de instapdeur (afwijkend in klank, kleur en/of tast);
- attentievlakken bij richtingveranderingen (>15°) en 'beslispunten' (afslag);
- waarschuwingsmarkeringen bij oversteekplaatsen, einde geleidelijn, trappen;
- object- en informatiemarkeringen, bij kaartautomaat of informatiezuil.

3.2 Basisvoorzieningen

Provinciale haltes kennen meestal uniforme voorzieningen:

- abri met zitgelegenheid
- afvalbak
- DRIS-scherm
- fietsenrekken (meestal met aanbindmogelijkheid)
- haltepaal
- haltevertrekstaat van elke stoppende lijn
- lijnennetkaart (in vitrine).

Uit de inventarisatie blijkt dat de meeste provinciale haltes met meer dan twintig instappers per dag deze voorzieningen hebben. Ze voldoen aan de criteria in de Haltevisie voor meer dan 50 instappers binnen Bestaand Stads- en Dorpsgebied (BSD is bijna hetzelfde als 'bebouwde kom') en meer dan 25 instappers buiten BSD.

3.3 Extra voorzieningen

In de categorie HOV-halte of klein knooppunt zijn extra, aanvullende voorzieningen mogelijk, afhankelijk van hoeveelheid reizigers en ruimtelijke omgeving:

- deelfervoer;
- fietskluizen;
- horeca (automaat, kiosk);
- kaartautomaat;
- Kiss+Ride en/of Park+Ride;
- oplaadpunt voor e-bikes;
- pakketpunt;
- plattegrond omgeving;
- servicepunt voor fiets;
- toilet;
- USB-oplaadmogelijkheid;
- watertappunt;
- wifi.

Het Centraal Haltebestand vermeldt dit soort extra voorzieningen (nog) niet. Het is dan ook lastig te bepalen of ze er zijn: meestal niet. Op een deel van de HOV-haltes en kleine knooppunten staan al wel extra voorzieningen: fietskluizen bij de haltes langs de N214, USB-oplaadpunten bij halte Paul Captijnlaan in Poeldijk en een toilet op busstation Heinenoord.

3.4 Welke maatregelen zijn waar nodig

Een maatregel voor toegankelijkheid is bijvoorbeeld de instapmarkering: die is regelmatig in ribbelprofiel uitgevoerd, 90 graden gedraaid ten opzichte van de geleidelijn en slechts 0,6 x 0,6 meter groot. Dat is onvoldoende afwijkend én te klein. Dat moeten we aanpassen.



De aansluiting van de halte op de omgeving is niet altijd op orde: soms zijn er hoogteverschillen en vaak eindigt de geleidelijn abrupt. De aansluiting op de omgeving is geen inrichtings- of toegankelijkheidseis, elke wegbeheerder is vrij om dit in te vullen. Een mogelijk uitgangspunt is dat een blinde of slechtziende met behulp van geleidelijnen van de ene halte naar de andere halte aan de overkant (voor bussen uit de tegenrichting) moet kunnen komen plus eventuele andere haltes in de directe omgeving. Oversteekplaatsen op provinciale wegen zouden daar dan ook geleidelijnen moeten krijgen.

3.5 Prioriteiten in beeld:

Dit zijn onze prioriteiten:

prioriteit	aantal
1. hoog	51 haltes
2. gemiddeld	117 haltes
3. laag	154 haltes
geen prioriteit	39 haltes
al voldoende	14 haltes

	prio 1	prio 2	prio 3	totaal
actie/aantal	51	117	154	322
<i>halte verhogen</i>	6	12	15	33
<i>halte verbreden</i>	18	33	70	121
<i>halte verlengen</i>	5	1	4	10
<i>barrièrevrije doorgang vergroten</i>	7	12	20	39
<i>fysieke toegang omgeving verbeteren</i>	11	55	60	126
<i>geleidelijn aanbrengen</i>	12	27	39	78
<i>instapmarkering aanbrengen</i>	39	75	131	245
<i>geleidelijn aansluiten op omgeving</i>	38	79	116	233
<i>haltepaal plaatsen</i>	0	1	5	6
<i>verlichting plaatsen</i>	1	0	16	17
<i>abri plaatsen</i>	5	6	52	63
<i>zitgelegenheid plaatsen</i>	7	13	60	80
<i>afvalbak plaatsen</i>	7	20	50	77
<i>lijnnetafhangen</i>	9	30	87	126
<i>fietsenstalling plaatsen*</i>	6	9	27	42

* Het gebruik van fietsenstallingen bij haltes wordt nog niet gemonitord. Daardoor is moeilijk aan te geven of en waar uitbreiding gewenst of nodig is. We raden aan om extra budget vrij te maken voor fietsplekken en onderzoek naar de bezetting van (huidige) fietsplekken, zodat we reizigers een goede ketenreis kunnen bezorgen.

Als we naar de prioriteiten kijken, valt op dat we de haltes vooral toegankelijker moeten maken. Bij enkele haltes in wijken met veel ouderen willen we een bankje plaatsen.

3.6 Extra voorzieningen op haltes

Aangezien we geen overzicht hebben van extra voorzieningen, gaan we ervan uit dat deze op HOV-haltes, kleine en grote knooppunten nog grotendeels moeten worden bijgeplaatst.

4. Totale investering: 6,5 tot 9,5 miljoen euro

Het aanpassen en verbeteren van haltes kost geld. Het bedrag varieert van enkele honderden (voor extra ribbeltegels) tot enkele tienduizenden euro's (het volledig toegankelijk maken of overdekte fietsenrekken) per halte. In dit hoofdstuk gaan we in op de kosten voor het opwaarderen van de 375 provinciale haltes: in totaal 6,5 tot 9,5 miljoen euro.

4.1 Kosten van aanpassingen

Om een goed overzicht te krijgen, hebben we gekeken naar richtprijzen van bijvoorbeeldabri's, fietsenstallingen en extra voorzieningen:

	standaard	brons	zilver	goud
toegankelijke halte + omgeving	€ 20.000 - 75.000			
haltepaal + vertrekstaat		vervoerder	vervoerder	0 (op DRIS)
verlichting	€ 800-1.200			
fietsparkeervoorziening		€ 3.500	€ 25.000	€ 41.000
zitgelegenheid		€ 500	€ 800	€ 1.200
afvalbak		€ 200	€ 500	€ 800
abri		€ 5.000	€ 8.000	€ 18.000
DRIS-scherm		€ 3.500	€ 10.000	€ 13.000 - 25.000
vitrine voor lijnnetkaart	€ 400			
plattegrond van omgeving	€ 800			
watertappunt	€ 3.500			
servicepunt fiets (fietspomp)		€ 1.500	€ 3.000	P.M.
Kiss + Ride				P.M.
Park + Ride				P.M.
Toilet	€ 150.000			
USB-oplaadmogelijkheid	€ 400			
oplaadpunt elektrische fietsen	€ 800			
fietskluis	€ 33.000			
kaartautomaat	€ 25.000			
wifi				P.M.
pakketpunt	€ 20.000			
deelvervoer (fiets/step/auto)				P.M.
horeca (automaat/kiosk)				€ 4.500
extra (boekenkast, urban fitness)				P.M.

4.2 Investeren in minimumvoorzieningen (1): toegankelijkheid

- verhogen halteperron naar 0,18 m (12,0 m) € 22.000,-
- verbreden halteperron naar 1,5 m (12,0 m) € 15.000,-
- verlengen halteperron naar 12,0 m € 22.000,-
- vergroten barrièrevrije doorgang (≥ 0,9 m) € 4.000,-
- instapmarkering € 300,-
- geleidelijn op halteperron (12,0 m) € 1.200,-
 - o geleidelijntegel (7 golven), per meter € 150,-
 - o noppenprofiel, per tegel € 50,-
 - o informatiemarkering € 200,-
 - o waarschuwingmarkering € 200,-
 - o oversteekmarkering, variërend in formaat € 300,- tot € 1.500,-
 - o aanpassen instapmarkering prefab-halte € 1.000,-
- aansluiting geleidelijn op omgeving, richtprijs € 2.500,-
- halteperron toegankelijk maken vanuit omgeving € 8.000,-

De precieze kosten verschillen per situatie. Als we de bovenstaande richtprijzen hanteren, leidt dat tot de volgende kosten:

breedte aanpassen		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	26	390.000
3	70	1.050.000
2	33	495.000
1	18	270.000
		1.815.000
hoogte aanpassen		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	25	550.000
3	15	330.000
2	12	264.000
1	6	132.000
		726.000
lengte aanpassen		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	12	264.000,00
3	12	264.000,00
2	1	22.000,00
1	5	110.000,00
		396.000
barrièrevrige doorgang		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	19	76.000
3	20	80.000
2	12	48.000
1	7	28.000
		156.000

toegankelijk vanuit omgeving		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	28	224.000
3	60	480.000
2	55	440.000
1	11	88.000
		1.008.000
instapmarkering aanpassen		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	37	11.100
3	131	39.300
2	75	22.500
1	39	11.700
		73.500
geleidelijn over hele lengte		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	27	32.400
3	39	46.800
2	27	32.400
1	12	14.400
		93.600
geleidelijn aansluiten omgeving		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	34	85.000
3	116	290.000
2	79	197.500
1	38	95.000
		582.500

4.2 Investeren in minimumvoorzieningen (2): haltepaal & verlichting

Op elke halte moet er ook een haltepaal staan en verlichting zijn. Deze twee minimumvoorzieningen ontbreken op enkele haltes in het buitengebied. Haltepalen zet de vervoerder meestal neer. De provincie heeft ook eigen haltepalen.

verlichting		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	0	0
3	16	19.200
2	0	0
1	3	3.600
		22.800

haltepalen		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	0	0
3	5	2.000
2	1	400
1	0	0
		2.400

De drie haltes met hoge prioriteit zonder verlichting zijn de twee nieuwe haltes Heinenoord Tienvoet (waar verlichting komt) en één halte bij Hellevoetsluis (Voorweg), waar we denken aan een nieuwe halte.

Voor de minimumvoorzieningen op het gebied van toegankelijkheid, haltepalen en verlichting en haltepalen komen we uit op een investering van:

prioriteit 1	€ 752.700
prioriteit 2	€ 1.521.800
prioriteit 3	€ 2.601.300
totaal	€ 4.875.800

4.3 Investeren in basisvoorzieningen: abri, bankje, fietsklemmen, lijnennetkaart

Naast deze investeringen in minimumvoorzieningen (toegankelijkheid, haltepaal en verlichting) zijn er investeringen in basisvoorzieningen (abri, bankje, fietsplekken, lijnennetkaart). Zo mogelijk onderscheiden we drie kwaliteiten: brons, zilver en goud.

zitgelegenheid (vaak in abri)				
prioriteit	aantal	brons	zilver	goud
0	18	€ 9.000	€ 14.400	€ 21.600
3	60	€ 30.000	€ 48.000	€ 72.000
2	13	€ 6.500	€ 10.400	€ 15.600
1	7	€ 3.500	€ 5.600	€ 8.400
		€ 40.000	€ 64.000	€ 96.000

afvalbak				
prioriteit	aantal	brons	zilver	goud
0	18	€ 3.600	€ 9.000	€ 14.400
3	50	€ 10.000	€ 25.000	€ 40.000
2	20	€ 4.000	€ 10.000	€ 16.000
1	7	€ 1.400	€ 3.500	€ 5.600
		€ 15.400	€ 38.500	€ 61.600

abri				
prioriteit	aantal	brons	zilver	goud
0	22	€ 110.000	€ 176.000	€ 396.000
3	52	€ 260.000	€ 416.000	€ 936.000
2	6	€ 30.000	€ 48.000	€ 108.000
1	5	€ 25.000	€ 40.000	€ 90.000
		€ 315.000	€ 504.000	€ 1.134.000

vitrine voor lijnennetkaart		
prioriteit	aantal	kosten in €
0	28	11.200
3	87	34.800
2	30	12.000
1	9	3.600
		50.400

bijplaatsen fietsenstallingen per haltepaar				
prioriteit	aantal	brons	zilver	goud
0	10	€ 35.000	€ 250.000	€ 410.000
3	27	€ 94.500	€ 675.000	€ 1.107.000
2	9	€ 31.500	€ 225.000	€ 369.000
1	6	€ 21.000	€ 150.000	€ 246.000
		€ 147.000	€ 1.050.000	€ 1.722.000

Ingedeeld naar prioriteiten, betekent dat (met inventarisatie 2020) een investering van:

prioriteit 1	€ 54.500 tot € 353.600
prioriteit 2	€ 84.000 tot € 520.600
prioriteit 3	€ 429.300 tot € 2.189.800
totaal	€ 567.800 tot € 3.064.000

Het is waarschijnlijk dat het merendeel van de haltes waar nog haltevoorzieningen nodig zijn niet met het haltevoorzieningen in het hoogste kwaliteitsniveau goud worden uitgerust. Op

basis van een inventarisatie van de haltes, wordt ingeschat dat op 65% haltevoorzieningen in kwaliteitsniveau brons, 20% in kwaliteitsniveau zilver en 15% in kwaliteitsniveau goud worden aangebracht. Daarmee komen de kosten voor de haltevoorzieningen op $(0.65 * 567.800) + (0.20 * 1.706.900) + (0.15 * 3.064.000) = \text{€}1.170.050$.

Los van dit Halteverbeterplan werken we aan de vervanging van DRIS-schermen. Hiervoor is geld gereserveerd. De uitvoering is inmiddels begonnen. Om die reden vallen deze schermen niet onder dit Halteverbeterplan.

4.4 Investeren in extra haltevoorzieningen: lastig in te schatten

Bij de kosten van extra voorzieningen spelen een aantal beperkingen:

- Er wordt nog onvoldoende bijgehouden waar welke extra voorzieningen zijn.
- Niet alle extra voorzieningen zijn overal nodig omdat er een alternatief kan zijn (een carpoolplaats kan ook dienen als P+R)
- Het nut van sommige voorzieningen is onbekend (toilet busstation Oude-Tonge).
- Van een aantal voorzieningen hangen de kosten sterk af van de locatie.

Omdat er nu te weinig financiële middelen zijn voor bijvoorbeeld fietskluisen bij HOV-haltes en een toilet op de busstations Oude-Tonge en Rugge, vullen we de kosten daarvan niet in. Zo nodig kunnen we dit soort extra voorzieningen op projectbasis realiseren.

4.5 Kostenstijging door inflatie

Door duurdere grondstoffen en hogere lonen stijgt de inflatie nu hard. Hierdoor worden de maatregelen duurder; we schatten 20 procent in 2024 (op basis van 11,6 procent inflatie in 2022 en 4,8 procent voor 2023 en 2024). Tegenover stijgende kosten door inflatie staat dat de kosten ook lager kunnen uitvallen. Bijvoorbeeld omdat er sinds de inventarisatie van haltes in 2020 al zaken zijn verbeterd.

4.6 Financiering uit reserve mobiliteit

Voor de financiering van de maatregelen moeten we geld reserveren. Door elk jaar een bedrag uit de reserve mobiliteit te investeren, kunnen op korte termijn veel haltes verbeteren. Zo kunnen we voor één miljoen euro 51 haltes aanpakken, zodat die volledig voldoen aan het gewenste beeld. Als we tot 2030 6,0 miljoen euro reserveren, kunnen we alle haltes toegankelijk maken, een haltepaal én verlichting geven. Voor haltemeubilair is maximaal 3,7 miljoen euro (hoogste kwaliteit) nodig. De verwachting is dat deze kosten lager uitvallen.

In eerste instantie richten we ons op haltes met een hoge of gemiddelde prioriteit. In de reserve zit zo'n twintig miljoen euro. Zo kunnen alle relevante provinciale haltes in 2030 opgewaardeerd zijn. De verwachting is dat we nog wat kunnen besparen door 'werk-met-werk' te maken en haltes programmatisch aan te pakken, bijvoorbeeld op het gebied van visuele toegankelijkheid.

5. Actieplan: basis op orde & voorwaarden

Uit de kostenanalyse blijkt dat er 6,5 tot 9,5 miljoen euro nodig is om alle 375 haltes van de provincie Zuid-Holland aan te pakken. We stellen voor te beginnen met de haltes waar reizigers er het meest profijt van hebben.

5.1 Basis op orde

We stellen voor om te beginnen met haltes die veel reizigers trekken én een belangrijke schakel vormen in het OV-netwerk. Dit zijn haltes met prioriteit 2 en 3. Volgorde van aanpak:

1. toegankelijkheid volgens CROW-richtlijn Toegankelijkheid
2. sociale veiligheid op alle haltes: verlichting
- 3.abri
4. zitgelegenheid
5. afvalbak
6. lijnennetkaart
7. fietsenstalling.

	prio 1	prio 2	prio 3	totaal
toegankelijkheid	€ 749.100	€ 1.521.400	€ 2.580.100	€ 4.850.600
verlichting	€ 3.600	€ 0	€ 19.200	€ 22.800
haltepaal	€ 0	€ 400	€ 2.000	€ 2.400
basisvoorzieningen:				
- brons	€ 54.500	€ 84.000	€ 429.300	€ 567.800
- zilver	€ 202.700	€ 305.400	€ 1.198.800	€ 1.706.900
- goud	€ 353.600	€ 520.600	€ 2.189.800	€ 3.064.000

Zoals aangegeven in 4.3 zullen niet op alle haltes voorzieningen in de hoogste kwaliteitsklasse goud worden geplaatst. De inschatting is dat er zo'n €1.170.050 nodig is om de haltevoorzieningen te plaatsen waar dat nog niet het geval is in de juiste kwaliteitsklasse. Inclusief het toegankelijk maken van alle haltes en overal verlichting en een haltepaal plaatsen is er dan ongeveer **€6.045.850** aan investeringen in haltekwaliteit nodig tot 2030.

Omdat het aantal haltes zonder verlichting,abri,afvalbak, bankje en lijnenkaart beperkt is, adviseren we om deze voorzieningen in elk geval te realiseren op haltes met prioriteit 1 en 2. Als er meer middelen zijn, kunnen we meer fietsenstallingen neerzetten. Dit laatste sluit goed aan op ketenverplaatsingen (reizen met meer vervoermiddelen van-deur-tot-deur) en het strekken (rechter en sneller maken) van buslijnen: door een soms grotere afstand naar de halte, pakken reizigers vaker de fiets om naar een (HOV-)opstaphalte te gaan.

Om ook een bijdrage te leveren aan een klimaatadaptieve en klimaatinclusieve omgeving, wordt onderzocht hoeabri's uitgerust kunnen worden met een groen dak. Op plekken waar deze meekoppelkans toegevoegde waarde heeft wordt geadviseerd hierin te investeren. Ook bij nieuw te plaatsenabri's wordt dit meegenomen.

Volgorde van aanpakken

Haltes met prioriteit 1 pakken we als eerste aan. Ook haltes met prioriteit 2 moeten we bij voorkeur snel verbeteren. Hiermee komt versneld de basis op orde voor de haltes die het belangrijkste zijn voor de reiziger. En als het budget toereikend is, willen we ook haltes met prioriteit 3 aanpakken.

5.2 Voorwaarden

Om verantwoord en toekomstvast met beperkte middelen om te gaan, is het nodig om haltes op een efficiënte en logische manier te verbeteren. Daarbij spelen:

- duur van de OV-concessie
- wegwerkzaamheden (in een gebied of gemeente)
- omgevingskenmerken
- nieuwe (abri)contracten en/of aanbestedingen.

Drie concessies

De provincie Zuid-Holland telt drie busconcessies:

- Zuid-Holland Noord of ZHN (2012 – 2023 plus noodconcessie vanwege coronacrisis)
- Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee of HWGO (2015 – 2023)
- Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem of DMG (2018 – 2026)

Alle concessies kennen verlengingsopties. De noodconcessie Zuid-Holland Noord loopt eind 2024 af, de concessie HWGO (mogelijk) in 2025 en DMG op z'n vroegst in 2026. Het aflopen van concessies betekent dat daarna een nieuwe concessie begint. De nieuwe vervoerder heeft de vrijheid om het OV zo in te richten dat hij op een efficiënte manier reizigers kan vervoeren. Daarbij kijkt de nieuwe vervoerder ook naar bestaande verbindingen. Vaak handhaaft hij goedlopende lijnen. Soms veranderen lijnen of komt er een ander type vervoer (bijvoorbeeld buurt- of belbus). Het verbeteren van de halte kwaliteit in de concessies HWGO en DMG is nog wel kansrijk; voor ZHN adviseren om daarmee te wachten (met uitzondering van toekomstvaste haltes).

Wegwerkzaamheden: werk met werk maken

Wegen moeten worden onderhouden. Steeds vaker kijken we daarbij naar verbeteringen die niet strikt met onderhoud te maken hebben. Voorbeelden zijn bermen met weidebloemen (voor biodiversiteit), veiligere oversteekplaatsen of het extra brede fietspaden (voor nieuwe vervoerwijzen). Ook bushaltes kun je dan meteen verbeteren. Vooral werkzaamheden binnen het projectbudget genieten de voorkeur. Denk aan het verlagen van stoepranden waardoor de halte toegankelijker wordt of een instapmarkering voor slechtzienden. Ook bijvoorbeeld een fietsenrek of afvalbak kunnen we vaak eenvoudig regelen binnen de (ruimtelijke) kaders.

Door de halte-inventarisatie te koppelen aan geplande werkzaamheden (onder andere via de netwerkanalyse Melvin), kunnen we zien waar we maatregelen kunnen combineren. In de toekomst willen we deze koppeling tussen haltes en werkzaamheden automatiseren. Dan is voor zowel OV-autoriteit als wegbeheerder snel duidelijk wanneer en vooral wat we aan de halte kunnen verbeteren. Ook zijn de kosten dan sneller inzichtelijk.

De verwachting is dat we veel haltes met eenvoudige ingrepen kunnen verbeteren, vooral op het vlak van toegankelijkheid. We schatten dat dat vaak al kan voor 2.500 euro per halte, zeker als er toch al wordt gewerkt aan de weg. De vervangingsopgave van de DRIS-panelen is een dergelijke kans die zich in het komende jaar aandoet.

Omgevingsfactoren

Een andere omgevingsfactor is het herinrichten van een gebied. Eventuele haltes kunnen we dan meenemen. Ander voorbeeld: het aanwijzen van verkeersluwe gebieden. Soms betekent ruimtelijke herinrichting dat we bepaalde haltes moeten vergroten om meer reizigers te kunnen verwerken (capaciteit). We kunnen er ook voor kiezen om de kwaliteit van haltes te verbeteren.



Figuur 3: Halte in Leiden

Nieuwe contracten en aanbestedingen

Het opnieuw aanbesteden van contracten biedt kansen verbeteringen door te voeren. Bijvoorbeeld voor nieuw halte-meubilair of voor beheer en onderhoud van haltes. Zo werken we nu aan een nieuw abri-contract dat hand in hand gaat met dit Halteverbeterplan.

5.3 Vervangen of laten vervallen

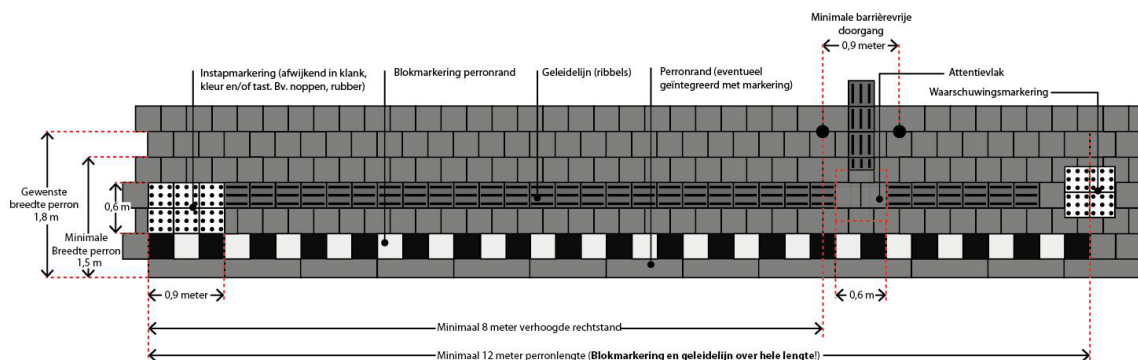
Als een voorziening aan vervanging toe is, kijken we of we die vervangen of laten vervallen. Bij vervanging waar dat vanuit de Haltevisie eigenlijk niet nodig is, betekent dat aanvullende kosten.

Praktische uitvoering

Om haltes zo uniform mogelijk uit te voeren, volgen we deze twee CROW-richtlijnen:

- Richtlijn Toegankelijkheid
- Basiseisen halteplaatsen.

Onderstaande afbeelding laat de afmetingen van een goede halte zien. De perronhoogte is 18 centimeter en de omgeving sluit drempelloos (hoogteverschil $\leq 0,02$ meter is meest ideaal, $\leq 0,05$ meter is Europese ontwerpnorm) aan.



5.4 Haltes van andere wegbeheerders

De haltes van andere wegbeheerders voldoen vaak ook nog niet aan de toegankelijkheidseisen. Ook hebben Rijk, gemeenten en waterschappen haltes waar extra voorzieningen wenselijk zijn. Er zijn twee manieren om andere wegbeheerders te bewegen hun haltes op te waarderen:

1. beheer van een halte (tijdelijk) overnemen

- 2. aanbieden van subsidie (SRM-regeling).

De eerste manier passen we toe voor R-nethaltes, waarbij we een reguliere halte ombouwen naar R-nethuisstijl. Voordeel is dan dat de provincie de regie kan nemen. Nadeel is dat het in eigen beheer verbeteren van de haltes (die later weer 'teruggeven' aan de oorspronkelijke wegbeheerder) kostbaar is.

De Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) is de tweede manier om wegbeheerders te stimuleren hun haltes te verbeteren. Wegbeheerders kunnen dan een deel van de kosten voor het toegankelijk maken vergoed. De eisen voor de huidige subsidie:

- a. de bushalte is in gebruik voor regionaal openbaar vervoer waarvoor GS op grond van artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000 bevoegd is tot het verlenen, wijzigen of intrekken van de concessie
- b. de bushalte wordt aangepast volgens deze specificaties:
 1. perronhoogte perron: 18 cm;
 2. haltebreedte: minimaal 1,50 meter (als dit niet past eventueel 1,0 meter);
 3. geleidelijnen met ribbelprofiel;
 4. attentiemarkering met noppenprofielen;
 5. visuele blokmarkering perronrand.

De SRM wordt niet altijd voldoende benut. Een verklaring kan zijn dat deze te weinig bekend is. Door de SRM beter onder de aandacht van wegbeheerders te brengen, proberen we de haltekwaliteit in de hele provincie te verbeteren. Hierbij houden we ook rekening met de verscherpte eisen in de CROW-richtlijn Toegankelijkheid.

5.5 Ruimere SRM

De SRM wordt elk jaar herzien. Dat biedt de kans om de regeling aan te scherpen aan de CROW-richtlijn Toegankelijkheid, maar ook ruimte te bieden voor voorzieningen als eenabri en verlichting. Het toegankelijk maken van haltes (tot een maximum van 10.000 euro per halte) houdt prioriteit. Daarnaast vragen we extra budget voor zowel het plaatsen vanabri's als het aanbrengen van verlichting op drukke reguliere haltes en HOV-haltes.

Om haltes meer uniform te maken, willen we het onderdeel toegankelijkheid aanscherpen:

6. perronlengte: minimaal 8,0 meter (idealiter 12,0 meter);
7. perronbreedte: minimaal 1,5 meter (= aanscherping punt 2);
8. attentiemarkering 0,6 x 0,9 meter (= aanscherping punt 4);
9. barrière vrije toegang van tenminste 0,9 meter naar perron en op perron;
10. aansluiting geleidelijn op omgeving;
11. perron drempelvrij toegankelijk vanuit directe omgeving ($\leq 0,02$ m, max $\leq 0,05$ m).

Hoger subsidieplafond

Voor een nieuwe (sub)paragraaf in de SRM is mogelijk een nieuw deel-subsidieplafond nodig. Met een nieuw deel-subsidieplafond moet ook het hoofd-subsidieplafond omhoog. Provinciale Staten stelt dat vast, maar dat is een tijdrovend proces. Wanneer voor een paragraaf genoeg geld beschikbaar is, is er geen deel-subsidieplafond nodig.

6. Beheer & onderhoud: meenemen in contracten

Een goede, toegankelijke halte is ook een halte met voldoende beheer en onderhoud. Zo blijven voorzieningen op de halte bruikbaar en aantrekkelijk. Ook borgen we op die manier de toegankelijkheid. Voor het beheer van openbare ruimte (inclusief haltes) bestaan twee CROW-standaarden. Ook de provincie Zuid-Holland hanteert deze standaarden. Het kwaliteitsniveau is doorgaans 'voldoende'.

CROW-publicatie 323:

Kwaliteitscatalogus openbare ruimte

- A+ zeer goed
- A goed
- B voldoende
- C matig
- D te slecht

CROW-publicatie 145:

Beheerkosten openbare ruimte

- R++ uitstekend
- R+ goed
- R basis
- R- sober (nog net geen kapitaalvernietiging en/of terechte aansprakelijkheidsstelling)

We stellen voor om bij het opwaarderen van onze haltes ook het beheer en onderhoud te verbeteren. Daarbij zijn twee contracten van belang:

- Abri-contract voor onderhoud van haltevoorzieningen (bijvoorbeeld ook bankje, fietsplekken en haltepaal).
- Regiocontracten voor onderhoud van halte zelf (opvegen zwerfvuil, verwijderen onkruid, ruimen sneeuw).

Op dit moment zijn we het abri-contract aan het herzien, waarbij het beheer- en onderhoudsniveau van haltevoorzieningen tenminste R+ moet zijn op R-nethaltes en knooppunten. Dit betekent dat die altijd een 'goede' uitstraling hebben. Veel reguliere haltes blijven op R-niveau (voldoende/basis).

Omdat beheer en onderhoud van wegen ook al in regiocontracten zit, is het logisch om beheer en onderhoud van halteperrons daarin mee te nemen. Het onderhoud van perrons wordt nu meegenomen in reguliere werkzaamheden (vegen en maaien) binnen het regiocontract, maar niet alles. Zo wordt er op dit moment weinig tot niets gedaan aan gladheidsbestrijding. Hierdoor zijn haltes op dagen met sneeuw en ijs slecht begaanbaar. Omdat het toevoegen van extra werkzaamheden aan bestaande regiocontracten niet de voorkeur heeft, wordt daarvoor nu niet gekozen.

Bij nieuwe regiocontract kan opgenomen worden dat er bij alle of een geselecteerd aantal haltes standaard voor R+ wordt gekozen als het gaat om maaien, vegen, onkruidbestrijding en gladheidsbestrijding. Bijvoorbeeld bij in ieder geval alle drukke regulier haltes, HOV haltes en de knooppunten. Een andere mogelijkheid is om het huidige beheer beter te monitoren. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door de weginspecteurs te vragen hier extra op te letten. Zo kan de partij die het beheer en onderhoud uitvoert ook eerder worden aangesproken als de uitvoering hiervan niet voldoende naar wens is. Beide opties zouden mogelijk (beperkte) meerkosten betekenen, die nu niet zijn opgenomen in dit Halteverbeterplan.

Bijlage 1: Haltevisie Zuid-Holland

Bijlage 2: Kosten van minimum-, basis- en extra voorzieningen

Minimumvoorzieningen

Er zijn drie eisen waaraan elke halte moet voldoen: de toegankelijkheidseisen, een haltepaal en verlichting.

Toegankelijkheid

De kosten voor het toegankelijk maken van een halte variëren van gemiddeld 20.000 euro voor een gemeentelijke halte tot gemiddeld 75.000 euro voor een halte langs de provinciale weg. Dit verschil ligt aan de grotere veiligheidsmarges (voor de hogere snelheid van het verkeer) en de andere ruimtelijke omgeving.

onderdeel	richtlijn CROW	kosten provincie in €	kosten andere wegbeheerders in €
perronhoogte	18 cm	22.000	5.000
perronbreedte (bij instapdeur)	≥ 1,5 m	15.000	4.500
lengte van verhoogde perron	≥ 8,0 m	22.000	5.000
barrièrevrije doorgang	≥ 0,9 m	4.000	1.000
instapmarkering	0,6 x 0,9 m	300	300
geleidelijn over hele perron	-	1.200	1.200
aansluiting geleidelijn omgeving	-	2.500	1.000
perron toegankelijk uit omgeving	hoogteverschil ≤ 2 cm	8.000	2.000
totale kosten		75.000	20.000

Bij haltes die maar op een paar punten niet voldoen aan de toegankelijkheidseisen, vallen de totale kosten uiteraard veel lager uit.

Haltepaal

Het aanschaffen en plaatsen van een haltepaal kost naar schatting 400 euro.

Verlichting

Het aanbrengen van verlichting is, als er een elektriciteitsaansluiting in de buurt van de halte ligt, relatief goedkoop. Lichtmasten voor provinciale wegen zijn duurder dan lichtmasten voor andere wegen. Dit heeft te maken met een verschillen in botsveiligheid en afmetingen.

- provinciale lichtmast € 1.200
- lichtmast andere wegen € 800

De meeste haltes in de provincie zijn al verlicht (openbare verlichting in of bij de halte of abri). Op sommige locaties is aansluiting op het elektriciteitsnet lastig: daar kunnen de kosten oplopen.

Basisvoorzieningen

Naast de minimaal vereiste voorzieningen op een halte zijn er ook logische voorzieningen die de Haltevisie Zuid-Holland basisvoorzieningen noemt. Deze geven de halte een goede, aantrekkelijke basis voor de reiziger. Om kosten te besparen, kan het interessant zijn om basisvoorzieningen samen met andere wegbeheerders in te kopen.

Fietsvoorziening

OV en fiets vullen elkaar aan. Steeds meer reizigers pakken de fiets in het voor- en natransport. Door het strekken en versnellen van buslijnen worden de invloedsgebieden van haltes groter. Het plaatsen van fietsenstallingen is in die gevallen extra wenselijk. Omdat er veel verschillende fietsenstallingen zijn, valt er ook wat te kiezen in het kwaliteitsniveau: brons, zilver of goud:

- bronzen fietsenstalling € 2.800 (10 plekken)
- zilveren fietsenstalling € 25.000 (8 plekken, overdekt)
- gouden fietsenstalling € 45.000 (8 plekken, R-netkwaliteit)

Het (bij)plaatsen van stallingen wordt meestal georganiseerd op basis van signalen van reizigers of omwonenden.

Zitgelegenheid

Meestal is een bankje onderdeel van deabri. Eenabri met zitgelegenheid is duurder dan eenabri zonder. Ook hier verschillende kwaliteitsniveaus:

- bronzen zitgelegenheid € 500
- zilveren zitgelegenheid € 800
- gouden zitgelegenheid € 1.200 (R-netkwaliteit)

R-nethaltes hebben vaak meerdere bankjes.

Afvalbak

Zwerfvuil op een halte is een ergernis van reizigers. Een afvalbak kan dit (enigszins) tegengaan. Afvalbakken moeten voldoende bescherming bieden tegen vandalisme en ongedierte.

- bronzen prullenbak € 200
- zilveren prullenbak € 600
- gouden prullenbak € 800 (R-netkwaliteit)

Abri

Eenabri biedt wachtende reizigers bescherming tegen het weer. Dat is vooral belangrijk voor op haltes met veel reizigers of een relatief lage frequentie (zoals in het buitengebied).

- bronzenabri € 5.000
- zilverenabri € 8.000
- goudenabri € 18.000 (R-netkwaliteit)

In sommige plaatsen we een overkapping, bijvoorbeeld op de busstations bij Dordrecht en Leiden Centraal.

In combinatie met een reclamecontract kunnenabri's goedkoper soms goedkoper worden geplaatst. De exploitant betaalt dan mee in ruil voor reclame op deabri. Vooral grote gemeenten hebben contracten met reclamebedrijven. Als OV-autoriteit en wegbeheerder kan Zuid-Holland eisen stellen aan ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en verplichteabri's (ook als dit een plek is waar de exploitant zelf geenabri zou willen plaatsen).

DRIS-scherm

DRIS-schermen zorgen dat reizigers op hun halte actuele reisinformatie kunnen zien. Ondanks de opkomst van apps, kijken reizigers veel naar schermen voor informatie over vertrektijden en eventuele vertraging.

- brons € 3.500
- zilver € 10.000
- goud € 13.000 (R-netkwaliteit)

De huidige DRIS-schermen zijn vaak geplaatst tussen 2000 en 2010 en naderen het einde van hun levensduur. Er zit dus een grote vervangingsopgave aan te komen, die een flinke

investering vergt. Om die reden onderzoeken waar en hoe we de nieuwe generatie DRIS-schermen gaan plaatsen. Dit werken we uit in een nieuwe DRIS-visie.

Lijnennetkaart

Op de lijnennetkaart kunnen reizigers routes en bestemmingen van OV-lijnen zien en waar ze kunnen overstappen. Doorgaans hangt een lijnennetkaart in een vitrine in deabri. De vervoerder houdt de kaarten actueel.

- vitrine voor lijnennetkaart € 400

Extra voorzieningen

In de Haltevisie Zuid-Holland staan ook mogelijke voorzieningen die een extra vormen op de minimum- en basisvoorzieningen. Deze voorzieningen behelzen bijvoorbeeld meer mobiliteit (deelvervoer) of aantrekkelijker kwaliteit (horeca).

Plattegrond van de omgeving

Een plattegrond van de omgeving heeft, vooral in een stedelijk of recreatiegebied, meerwaarde. Incidentele reizigers kunnen zich hierdoor makkelijker oriënteren, wat het OV aantrekkelijker maakt.

- plattegrond van omgeving € 400

Watertappunt

Plekken waar veel reizigers komen of waar weinig horeca is (bijvoorbeeld een recreatiegebied), kunnen we voorzien van een watertappunt.

- watertappunt € 3.500

Servicepunt fiets (fietspomp)

Haltes waar veel mensen met de fiets komen (bijvoorbeeld R-nethaltes buiten de bebouwde kom of op knooppunten) zijn gebaat met een 'servicepunt' voor de fiets. Afhankelijk van de grootte van de plek kan dit een verankerde fietspomp zijn (brons), een zuil met gereedschap en materialen voor kleine reparaties (zilver) of een bemenste fietsenmaker (goud).

- servicepunt brons € 1.500
- servicepunt zilver € 3.000
- fietsenmaker geen richtprijs

K+R

Omdat het afzetten van reizigers bij haltes soms niet goed mogelijk is (bijvoorbeeld vanwege drukte op de weg), kan een aparte plek voor Kiss + Ride uitkomst bieden. De kosten voor een K+R hangen af van de locatie.

P+R

Om het gebruik van haltes te verhogen, kunnen we kiezen voor een P+R bij een halte. Vooral haltes met een hoge frequentie en/of veel lijnen en vooral knooppunten lenen zich voor een Park + Ride. Zo'n parkeerplaats kan automobilisten verleiden om alleen het eerste stuk van de reis per auto af te leggen, wat drukte op de weg vermindert. De kosten van een P+R hangen af van de locatie en de uitvoering (kwantiteit en kwaliteit).

Toilet

Plekken waar veel reizigers komen, zouden we kunnen voorzien van een toilet. Dat verhoogt de kwaliteit van de locatie en het gebruik van het OV. Wel zijn toiletten kostbaar en is een aansluiting op waterleiding en riolering een voorwaarde.

toilet	€ 150.000
--------	-----------

USB-oplaadmogelijkheid

Mobiele apparaten spelen een prominente rol in onze maatschappij. Oplaadmogelijkheden maken het gebruik makkelijker, wat bijvoorbeeld nuttig kan zijn voor het opzoeken van reisinformatie. Er zijn verschillende type oplaadmogelijkheden, van *stand alone* tot geïntegreerd in bijvoorbeeld zitmeubilair.

USB-oplaadmogelijkheid	€ 400
------------------------	-------

Oplaadpunt elektrische fietsen

Voorals oudere reizigers of reizigers met langer voor- of natransport gebruiken steeds vaker een elektrisch ondersteunde fiets (e-bike). Met oplaadmogelijkheden op de halte komt een fietser minder snel met een lege accu te staan. Oplaadpunt voor fietsen zouden extra gemarkeerd kunnen worden met borden of lijnen.

Oplaadpunt e-bikes	€ 800
--------------------	-------

Fietskluis

Fietskluisen zijn handig voor reizigers die graag hun kostbare fiets willen beschermen tegen het weer en diefstal. Een standaard unit bestaat uit vier fietskluisen.

Standaard unit fietskluisen	€ 33.000
-----------------------------	----------

Kaartautomaat

Door andere manieren van betalen en alternatieve ticketverkoop, worden kaartautomaten waarschijnlijk overbodig. Daarom is terughoudendheid op z'n plaats. Vooral haltes met veel incidentele of oudere reizigers kunnen baat hebben bij een kaartautomaat. Hoewel er veel verschillende typen kaartautomaten zijn, gaan we in dit Halteverbeterplan uit van een automaat zoals op stations van de MerwedeLingelijn:

kaartautomaat	€ 25.000
---------------	----------

Wifi

Hoewel het mobiele netwerk meestal goed dekkend is, kan wifi op bepaalde plekken waarde toevoegen. Bovendien biedt dit kansen om OV-reizigers gericht welkom te heten. Omdat een wifi-hotspot sterk samenhangt met de omgeving, zijn hiervoor geen richtbedragen te noemen. Wel kunnen de beheerkosten fors zijn.

Pakketpunt

Zuid-Holland onderzoekt of pakketkluisen bijdragen aan het bereikbaar houden van de provincie. De combinatie van een halte met pakketkluisen kan interessant zijn voor vele reizigers. Inmiddels loopt er een proef met pakketkluisen bij drie haltes: twee in MRHD-gebied en één op Goeree-Overflakkee. We kijken of verdere uitrol mogelijk is.

pakketkluis	€ 20.000
-------------	----------

Deelsystemen

Sommige plekken in de provincie zijn niet of moeilijk te bereiken met het openbaar vervoer. In dat geval is het handig als een deelfiets, deelscooter of deelauto het laatste stuk van de verplaatsing mogelijk maakt. Omdat er veel verschillende systemen zijn en de prijs afhangt van zowel de kwaliteit als de kwantiteit, is een richtprijs niet te geven.

Horeca (automaat/kiosk)

De mogelijkheid om onderweg een versnapering te kopen kan positief uitwerken op de reisbeleving van de reiziger. Afhankelijk van de grootte en het aantal potentiële klanten kan een horeca-voorziening bijvoorbeeld een automaat zijn, een kiosk of zelfs een café-restaurant. Voor deze luxere varianten zijn er zoveel variabelen dat een richtprijs niet is te geven.

automaat	€ 4.500
----------	---------

Extra's

Naast bovengenoemde voorzieningen kun je denken aan *urban fitness*-apparaten, een stationspiano of micro-bibliotheek. De kosten voor dergelijke voorzieningen lopen uiteen van gratis (lokale initiatiefnemer die de omgeving van een halte wil verfraaien) tot duur (fitness-apparaten).