



Halteplan provincie Zuid-Holland 2006-2015

**Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland
op 19 december 2006**

1. Inleiding.

Het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer stelt mensen met een functiebeperking in staat zelfstandig gebruik te maken van het openbaar vervoer. Maar ook senioren, ouders met kinderwagens en reizigers met bagage profiteren van een verbeterde toegankelijkheid.

In de zomer van 2005 heeft de provincie Zuid-Holland het actieplan toegankelijkheid opgesteld. In dit actieplan geeft de provincie aan hoe zij in de periode 2005-2007 wil werken aan het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de ov-visie (concept vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 20 juni 2006) bevestigt en concretiseert de provincie Zuid-Holland haar ambitie om in samenwerking met de vervoerders, consumentenorganisaties en overige wegbeheerders, het openbaar vervoer optimaal toegankelijk te maken. De toegankelijkheid van het materieel wordt via de concessieverlening verzekerd. Eind 2008 zijn alle stads- en streekbussen die rijden onder een provinciale concessie voorzien van een lage vloer en een knielsysteem. Ook wordt rekening gehouden met toegankelijkheidsaspecten bij de reisinformatie. In samenwerking met Connexxion en de Federatie voor blinden en slechtzienden zijn bijvoorbeeld bij de doelgroep van reizigers met een visuele beperking de knelpunten geïnventariseerd die zij ervaren bij het reizen met openbaar vervoer en is is gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen.

Dit halteplan heeft betrekking op de ambitie om de toegankelijkheid van de bushaltes te verbeteren. De provincie Zuid-Holland besteedt echter ook flink aandacht aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de gedecentraliseerde spoorlijnen RijnGouwelijn en MerwedeLingelijn. De haltes van de Waterbus / Fastferry zijn al toegankelijk evenals de schepen waarmee wordt gevaren. In 2007 vindt een concretisering plaats van dit halteplan in een zgn. implementatieplan.

Dit halteplan maakt onderdeel uit van de Bestuurlijk Overeenkomst die de provincie Zuid-Holland samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal ondertekenen om aanspraak te kunnen maken op haar aandeel in de extra beschikbare middelen van toegankelijkheid vanuit het rijk.

2. Ambitie provincie Zuid-Holland.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft als optimum in de toegankelijkheid gedefinieerd dat met het aanpassen van 46% van de haltes een bereik van 68% van de doelgroep kan worden bereikt. Deze methode zorgt ervoor dat het bereik van de doelgroep (reizigers met een mobiliteitsbeperking) ten opzichte van de financiële investeringen voldoende zal zijn. Het is dus niet noodzakelijk om alle haltes toegankelijk te maken. Bij de haltes die wel worden aangepast dient een prioritering te worden aangebracht, waarbij ov-knooppunten en haltes bij belangrijke voorzieningen en bestemmingen voorrang hebben.

Uit onderzoek is gebleken dat met een toegankelijk openbaar vervoer zo'n 80 à 90 % van de doelgroep van personen met een functiebeperking in staat is zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen. De provincie Zuid-Holland wil graag deze totale groep (potentiële) reizigers de mogelijkheid bieden, gebruik te maken van het openbaar vervoer. Uiteraard is dit ook afhankelijk van een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte: de halte zelf moet bereikbaar zijn.

Uit de door de provincie uitgevoerde 'quick scan' blijkt dat indien de ambities van de verschillende wegbeheerders in Zuid-Holland daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd een theoretisch bereik kan worden gehaald van ruim 80% van de doelgroep van reizigers met een functiebeperking indien in totaal 49% van het aantal haltes (met name de ov-knooppunten en haltes nabij voorzieningen en belangrijke bestemmingen) wordt aangepast.

Met uitzondering van een aantal stadslijnen overschrijden de meeste buslijnen in het gebied van de provincie de gemeentegrenzen en zullen de meeste reizigers een instaphalte hebben in een andere gemeente dan de uitstaphalte. Aanpassingen in het kader van de toegankelijkheid van de haltes moeten daarom dan ook door de gehele provincie worden uitgevoerd.

Het ligt bij deze ambitie voor de hand dat in grotere gemeenten er meer haltes worden aangepast dan in meer landelijke gemeenten. Echter ook kleinere woonkernen in het landelijk gebied moeten beschikken over één of meerdere toegankelijke haltes. Immers, anders blijft de kans bestaan dat een reiziger niet in- én-uit kan stappen. Overleg en afstemming tussen de verschillende wegbeheerders is daarom van belang.

3. Facilitering wegbeheerders.

Het blijft een flinke opgave, het aanpassen van de haltes aan de eisen van toegankelijkheid. De provincie heeft daarom verschillende acties ingezet om de wegbeheerders te ondersteunen en te faciliteren bij deze zware opgave.

'Quick scan' toegankelijkheid

Om wegbeheerders te ondersteunen bij de prioritering van de haltes is in de zomer van 2006 een 'quick scan' afgerond waarbij per wegbeheerder een advies is opgesteld welke haltes gezien hun functie of ligging moeten worden aangepast om te bewerkstelligen dat op zijn minst 80% van de doelgroep de mogelijkheid heeft een goed toegankelijke reis te maken met het openbaar vervoer. Gemeenten hebben daar in een aantal gevallen nog aanvullingen op gedaan. Bij de deze 'quick scan' zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd t.a.v. de prioritering die ook door het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden gehanteerd.

Uit de 'quick scan toegankelijkheid' blijkt dat veel gemeenten de ambitie delen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer fors te verbeteren. Echter de financiële middelen voor het realiseren van het gewenste eindbeeld ontbreken nog! De extra middelen vanuit de provincie en het Rijk zullen niet toereikend zijn. Daarnaast zijn er een aantal gemeenten die vooralsnog een lagere ambitie hebben. Deze gemeenten zullen worden gestimuleerd om de komende jaren het verbeteren van de toegankelijkheid actief op te pakken.

Subsidieregeling toegankelijkheid

Om wegbeheerders te stimuleren en te faciliteren bij de opgave rond het aanpassen van de bestaande bushaltes heeft de provincie Zuid-Holland in 2006 een subsidieregeling ingesteld waarbij de kosten van het toegankelijk maken van haltes worden vergoed. Per haltelocatie (halte in één richting) is tot een maximum van €10.000,00 subsidie beschikbaar. In de periode 2005-2007 is vanuit de BDU in totaal €2 mln. beschikbaar voor het verbeteren van de halte-infrastructuur. De provincie heeft daarbij de intentie om, na 2007, jaarlijks 0,9% vanuit de BDU-inkomsten te reserveren voor het verbeteren van de haltetoegeankelijkheid (in 2008 zo'n €700.000). In de provinciale subsidieregeling zijn de basiscriteria voor toegankelijkheid die het ministerie van Verkeer en Waterstaat hanteert als subsidievoorwaarden opgenomen (bijlage 1).

Overige middelen

Voor het aanpassen van de haltes onder provinciaal beheer heeft de provincie verder in 2007 in totaal €1 mln. extra ter beschikking gesteld vanuit de BDU, zodat ook met deze haltes op korte termijn een flinke sprong voorwaarts kan worden gemaakt.

Daarnaast zal vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat een extra bedrag beschikbaar worden gesteld ten behoeve van het verbeteren van de bushaltes. Een voorlopige inschatting is dat de provincie Zuid-Holland hier ongeveer €5,4 mln. van zal ontvangen.

De provincie Zuid-Holland gaat er verder vanuit dat alle wegbeheerders de toegankelijkheidscriteria opnemen in de lokale handboeken inrichting openbare ruimte. Dat betekent dat bij (reconstructie-) werkzaamheden en nieuwbouw, waar haltes bij betrokken zijn, de toegankelijkheid van haltes direct wordt meegenomen in de bestekken. Op deze wijze wordt werk met werk gemaakt en zijn de kosten het laagst. Zodoende kunnen inwoners zo snel mogelijk de voordelen ondervinden van een toegankelijke reis per openbaar vervoer. Zoals gezegd: niet alle haltes zullen toegankelijk worden gemaakt. Het is echter wel wenselijk dat alle haltes, ook buiten de bebouwde kom, een minimale inrichting krijgen zoals tegelverharding.

Beschikbare middelen tot en met 2010

Uitgaande van gemiddelde kosten van toegankelijkheid van maximaal €10.000 per haltelocatie (in algemeen bestaat haltepaar uit twee haltelocaties) kan de onderstaande rekensom worden gemaakt. Mocht blijken dat de kosten van aanpassing gemiddeld lager zijn dan €10.000 dan zullen er logischerwijs meer haltes toegankelijk kunnen worden gemaakt.

Financieringsbron	Beschikbaar budget	Aantal halteparen die kunnen worden aangepast
Totaal aantal halteparen provincie ZH		3.172
BDU 2005-2010	€6 mln.	Min. 300
Extra impuls haltes provincie uit BDU 2007	€1 mln.	Min. 50
Extra bijdrage V&W (schatting)	€5.4 mln.	Min. 270
Bijdrage senioren en mobiliteit (afdeling Samenleving van de provincie Zuid-Holland)	€0,5 mln.	Min. 25
Werk met werk / nieuwbouw door wegbeheerders (schatting minimaal 5% van de haltes in deze periode)	pm	Min. 160
Totaal beschikbare middelen vanuit provincie en Rijk 2006-2010	€12,9 mln	
Ambitie: totaal aantal halteparen aangepast eind 2010		Min. 805 (25% van totaal)
Minimaal beschikbaar vanuit BDU 2011-2015 (schatting)	€3,5 mln	Min. 175
Ambitie: totaal aantal halteparen aangepast eind 2015		Min. 1.554 (49% van totaal)

4. Termijn van realiseren van de ambitie.

De provincie Zuid-Holland streeft ernaar in 2015 de eerder genoemde ambitie te hebben gerealiseerd. Er ligt derhalve een forse opgave, zowel financieel als uitvoeringstechnisch. Veel wegbeheerders staan immers anno 2006 nog aan het begin van het proces om te komen tot een toegankelijk openbaar vervoer. Het proces om de toegankelijkheidseisen op te nemen in het programma van eisen en bestekken komt in het algemeen nog maar net op gang. 'Werk-met -werk' maken is zeer belangrijk om de ambitie te kunnen realiseren. Gemiddeld duurt een onderhoudscyclus zo'n 8-10 jaar. Dat betekent dat een termijn van 2010, ondanks de extra beschikbare middelen als einddatum niet realistisch is. Diverse wegbeheerders zijn al gestart met het aanpassen van haltes. Ook de provincie Zuid-Holland start eind 2006 met de eerste tranche van haltes die toegankelijk zullen worden gemaakt.

In de periode 2006-2010 zijn er forse extra middelen beschikbaar. De meeste van deze middelen zijn echter éénmalig. Hiermee zullen vooral de knooppunthaltes en haltes in de buurt van voorzieningen met voorrang kunnen worden aangepast.

De provincie Zuid-Holland verwacht dat de wegbeheerders de toegankelijkheid van de haltes standaard onderdeel gaan laten uitmaken van de beheer en onderhoud / nieuwbouw bestekken en daarbij behorende kostenramingen. Doordat minder haltes separaat hoeven te worden aangepast, zullen de gemiddelde kosten in die gevallen fors lager liggen waardoor met minder budget meer haltes kunnen worden aangepast.

5. Wijze van prioritering haltes.

De uitvoeringsregeling van de BDU waarin de provinciale subsidieregeling toegankelijkheid openbaar vervoer is opgenomen, verbindt voorsnog geen voorwaarden aan het gebruik of de locatie van een halte om in aanmerking te komen voor subsidie. De provincie gaat er vanuit dat de gemeenten zelf een juiste selectie maken van haltes (lokaal maatwerk). In de communicatie rond toegankelijkheid en de toepassing van de subsidieregeling is nadrukkelijk gewezen op het belang om

1. ov-knooppunten,
2. haltes bij voorzieningen en belangrijke bestemmingen
3. overige haltes om te komen tot een toegankelijke keten

met prioriteit aan te passen. De 'quick scan' (zie hierboven) hanteert dezelfde uitgangspunten t.a.v. de prioritering als het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De eerste subsidieaanvragen ondersteunen het beeld dat gemeenten inzetten op het intensiveren van het aanpassen van haltes op ov-knooppunten en belangrijke bestemmingen / herkomst van de doelgroep. Voor het merendeel hebben de aanvragen betrekking op haltes bij verzorgingstehuizen, serviceflats, winkelcentra, begraafplaatsen, busstations etc. Mocht (vanuit de monitoring van de voortgang) echter toch blijken dat deze aanpak tot te weinig effect leidt dan kan de uitvoeringsregeling door de provincie worden aangescherpt.

Een aandachtspunt is de stationslocaties. Door ontwikkelingen specifiek gebonden aan de provincie Zuid-Holland (zoals MerwedeLingelijn en RijnGouwelijn) zullen de komende jaren veel stationsomgevingen op de schop gaan en flink worden aangepast. Daarnaast zullen diverse nieuwe stations worden aangelegd. Bij de projectleiders van deze projecten wordt in een vroeg stadium aandacht gevraagd voor de toegankelijkheidseisen van de bushaltes / busstations bij deze locaties. In het implementatieplan zal daar verder op worden ingegaan.

6. Communicatie.

Hoewel onze ambitie hoog is, is het niet noodzakelijk en gezien de samenhangende kosten ook niet wenselijk alle haltes in Zuid-Holland toegankelijk te maken. Wel moet aan de reiziger duidelijk kunnen worden gemaakt welke haltes volledig toegankelijk zijn, welke partieel en welke niet toegankelijk zijn voor reizigers met een functiebeperking.

De kans bestaat dat bij de aanpak die de provincie Zuid-Holland voorstaat (bijv. in vergelijking met een lijngebonden aanpak) in de eerste jaren een versnipperd beeld ontstaat ten aanzien van welke halte wel en welke niet toegankelijk is. Voordeel van de door ons gekozen aanpak is dat binnen een aantal jaar de toegankelijkheid over de hele provincie, op alle lijnen, fors zal zijn verbeterd. Op die wijze hebben alle reizigers profijt van de investeringen en ontstaat een echt toegankelijke openbaar vervoerketen.

Daarnaast kan de locatie van sommige haltes (bijvoorbeeld in oude binnensteden) kan er toe leiden dat een aantal van de prioritaire haltes niet kunnen worden aangepast, ook niet met creatieve oplossingen.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat neemt in de communicatie rond toegankelijkheid het initiatief. De provincie Zuid-Holland zal in aanvulling hierop overleg voeren met de vervoerders hoe lokaal de communicatie rondom toegankelijkheid kan worden geoptimaliseerd.

7. Afstemming met andere actoren.

Het doorvoeren van de aanpassingen in het kader van toegankelijkheid is niet iets wat de provincie Zuid-Holland in afzondering tot stand kan brengen. Cruciaal is betrokkenheid van de wegbeheerders in Zuid-Holland. Daarom is dit halteplan voorgelegd aan de regio's (waarin de gemeenten en waterschappen betrokken zijn) en Rijkswaterstaat.

Gezien de grensoverschrijdende lijnen is afstemming met de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden ook noodzakelijk. Op uitvoeringsniveau is inmiddels overleg gestart met deze stadsregio's om te komen tot afstemming en uitwisseling van praktijkervaringen.

Verder is het halteplan ook voorgelegd aan de vier reizigersplatforms openbaar vervoer die functioneren binnen de provincie Zuid-Holland. Hierin participeren in ieder geval Rover, ouderenbonden en gehandicaptenorganisaties.

Tot slot is het halteplan toegestuurd aan de vervoerders binnen Zuid-Holland (Connexxion, Arriva, NS en de beheerstichtingen van de CVV-systemen).

In bijlage 2 staat een overzicht van de organisaties die een reactie hebben gegeven.

8. Verdere procedure

Zodra het ministerie van Verkeer en Waterstaat het halteplan heeft ontvangen zal zij een bestuurlijke overeenkomst sluiten met de provincie Zuid-Holland. In deze overeenkomst wordt de provincie gevraagd om akkoord te gaan met het realiseren van de regionale vertaling van de halteaanpak in Zuid-Holland. Na ondertekening van deze overeenkomst zullen de extra middelen voorwaardelijk beschikbaar worden gesteld aan de provincie Zuid-Holland.

Daarnaast heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat de provincie het halteplan moet uitwerken in een implementatieplan. In dit plan wordt uitgewerkt hoe de

ambities uit het halteplan concreet worden gerealiseerd. In dit implementatieplan zal in ieder geval aandacht worden besteed aan de volgende zaken:

- bevorderen dat wegbeheerders de standaardoplossingen ten aanzien van haltetoegankelijkheid opnemen in de lokale handboeken Openbare Ruimte
- per regio / wegbeheerder een overzicht van haltes die zullen worden aangepast en een inschatting van de kosten die daarmee samenhangen. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de mogelijkheden om werk-met-werk te maken (indien mogelijk inclusief jaarschijf) om zo de voortgang van realisatie te kunnen monitoren.
- een inventarisatie van prioritaire haltes (ov-knooppunten en haltes nabij voorzieningen / belangrijke bestemmingen) die moeilijk aan te passen zijn of alleen tegen hoge kosten (incl. kostenraming). Over deze haltes kan dan in overleg met de wegbeheerders gezocht worden naar een oplossing.
- Beeld van de haalbaarheid van de ambitie uit het halteplan en inzicht van wat nog extra aan financiële middelen nodig is om de ambitie te realiseren.

Planning is het implementatieplan na de zomer 2007 af te ronden.

9. Samenvatting.

Totaal aantal bushaltes in gebied (op basis van gegevens KPVV)	3.172
Beleidsdoelstelling 2015 totaal aantal toegankelijke halteparen	1.554 (= 49%)
Theoretisch reizigersbereik toegankelijke haltes in 2015	Ruim 80%
Realisatie eerste toegankelijke halte	Al in 2005 gestart
Aantal toegankelijke halteparen eind 2006	± 20
Aantal halteparen toegankelijk in 2010	± 805 (= 25% van totaal)

Bijlage 1

Minimum eisen toegankelijke halte:

- a. Hoogte perron: 18 cm
- b. De inrichting van de halte is zodanig dat het mogelijk is de afstand tussen halte en voertuig te beperken tot:
 - Horizontaal aanbevolen maximum 5 cm
 - Verticaal aanbevolen maximum 5 cm
- c. Haltebreedte: minimaal 1,50 meter op de plaats van in- en uitstappen
- d. Attentiemarkering, met noppenprofiel
- e. Geleide lijnen met ribbelprofiel, als natuurlijke gidslijnen onvoldoende oriëntatie bieden
- f. Visuele blokmarkering perronrand
- g. Indien de fysieke mogelijkheid ontbreekt om aan de eisen van minimale haltebreedte op de plaats van in- en uitstappen te voldoen, kan worden volstaan met een haltebreedte van 1,0 meter.

Bijlage 2 Overzicht van de reacties op het halteplan.

Organisatie	Opmerkingen	Reactie provincie Zuid-Holland
Stadsregio Rotterdam	Geen opmerkingen. Wel behoefte de implementatieplannen af te stemmen	Bij het opstellen van het implementatieplan zal contact worden gezocht met de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden
Stadsregio Haaglanden	Heldere tekst met een uitdagende ambitie	Hier nemen wij kennis van
	Suggestie om gemeenten te stimuleren de toegankelijkheids-eisen op te nemen in lokale handboeken openbare ruimte	Deze suggestie is overgenomen.
	Twijfel of het hanteren van één normbedrag van €10.000 voldoende is. Haaglanden gaat ook uit van normbedragen maar zal hier waarschijnlijk meer in gaan differentiëren.	In het implementatieplan wordt een evaluatie voorgesteld van de eerste ervaringen met de subsidieregeling. Het normbedrag is daar onderdeel van. De provincie Zuid-Holland volgt met belangstelling de ontwikkelingen bij de stadsregio Haaglanden.
Reizigersoverleg Drechtsteden Alblasserwaard Vijfheerenlanden	Zij zien graag een nadere concretisering	Het implementatieplan dat in 2007 wordt opgesteld, bevat de nadere concretisering.
	De uitkomsten van de 'quick scan' leidt tot de vraag hoe er tussen gemeenten zulke grote verschillen tussen ambities kan zitten	De 'quick scan' maakt geen onderdeel uit van het halteplan. De 'quick scan' is louter een advies aan gemeenten die hen kan ondersteunen van het bepalen van de prioritering van de haltes. In deze fase verschillen de ambities nog sterk. In stedelijke gebieden zullen er verder meer haltes worden aangepast dan in meer landelijke gebieden. Uitgangspunt is dat iedere kern over minimaal één toegankelijke halte zal beschikken.
	De beschikbare subsidie per haltelocatie achten zij ontoereikend, zeker voor bushaltes.	Zie hierboven onder stadsregio Haaglanden. Om de subsidieregeling zo flexibel mogelijk te houden is er expliciet gekozen voor het subsidiëren van een haltelocatie (halte in een richting) . Een busstation heeft meerdere haltelocaties en daar zijn dus ook meer subsidiemogelijkheden dan sec €10.000.
Reizigersoverleg Midden Holland	Het reizigersoverleg onderschrijft in algemene zin het halteplan.	Hier nemen wij kennis van
	Het platform uit zijn zorg over het geringe belang dat een aantal kennelijk aan het verbeteren van toegankelijkheid hecht, gezien de lage ambities uit de 'quick scan'.	Zie hierboven bij reizigersplatform DAV
	Het onderhoud (zowel schoonhouden als voorkomen verzakkingen) van halates is	De provincie erkent het belang van goed beheer en onderhoud van alle haltes en van de aanwezigheid vanabri's op de halte.

	cruciaal voor toegankelijkheid, daarbij moet ook aandacht zijn voor een goede beschutting op de halte	
	De subsidie per haltelocatie is voor met name busstations onvoldoende.	Om de subsidieregeling zo flexibel mogelijk te houden is er expliciet gekozen voor het subsidiëren van een haltelocatie (halte in een richting) . Een busstation heeft meerdere haltelocaties en daar zijn dus ook meer subsidiemogelijkheden dan sec €10.000.
Reizigersadviesraad openbaar vervoer Holland Rijnland (ROVH)	Waardering voor feit dat provincie halteplan opstelt. Dit is een belangrijk onderwerp voor veel reizigers	Hier nemen wij kennis van.
	ROVH heeft verzoek gedaan aan Tympaan instituut om de 'quick scan' te agenderen in de lokale platforms gehandicapt.	Hier nemen wij kennis van. De provincie erkent dat lokale platforms de wegbeheerders zouden kunnen adviseren omtrent de noodzakelijke aanpassingen.
	Opvallend is dat het aantal aan te passen haltes per 1000 inwoners nogal verschilt per gemeente. Het is van belang dat in alle gemeenten voldoende aanpassingen plaatsvinden. Monitoring moet onderdeel uitmaken van het vervolgtraject. Het ROVH is bereid daar een bijdrage aan te leveren.	Zie hierboven bij reizigersoverleg DAV. De provincie zal de voortgang van de verbeteringen van toegankelijkheid monitoren.
	Het is van belang dat toegankelijke haltes goed worden onderhouden, zodat ze ook toegankelijk blijven	De provincie erkent het belang van goed beheer en onderhoud van alle haltes.
Rijkswaterstaat Zuid-Holland	RWS-ZH ondersteunt de ambitie op een optimum te bereiken in de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de wijze van prioritering.	Hier nemen wij kennis van.
	RWS beheert een zeer beperkt aantal haltes. Bij het beheer en onderhoud wordt toegankelijkheid een aandachtspunt	De provincie is positief over deze inzet.
	Ter bevordering van een eenduidige uitstraling is afstemmen met in ieder geval de beide stadsregio's binnen de provincie van groot belang	Wij ondersteunen dit punt en voeren ook regelmatig overleg met de stadsregio's over dit onderwerp (zowel beleidsmatig als uitvoerend)
Regio Zuid-Holland Zuid	De ambitie om uiteindelijk 49% van de haltes toegankelijk te maken is redelijk, maar wellicht niet voor iedereen haalbaar als dit per gemeente wordt gezien (m.n. landelijke gemeenten)	In stedelijke gebieden zullen er meer haltes worden aangepast dan in meer landelijke gebieden. Uitgangspunt is dat iedere kern over minimaal één toegankelijke halte beschikt.

	De regio hoopt dat de provincie flexibel omgaat met de subsidieregeling	Hier streven wij naar.
	De regio vraagt aandacht voor rol vervoerder als het gaat om haltes	Het halteplan is voorgelegd aan de vervoerders. Verder dient de vervoerder in goed overleg met de wegbeheerder afspraken te maken over het verplaatsen en of aanleggen van haltes
	Haltes buiten de bebouwde kom zullen niet allemaal toegankelijk worden. Wel zou hier minimale inrichtingseisen moeten gelden .	Hier is de provincie het mee eens, wij streven daar ook naar ten aanzien van de haltes onder provinciaal beheer.
Drechtsteden	Er is onduidelijkheid over karakter 'quick scan'. Gemeenten hebben in meerjarenbegroting nog geen middelen gereserveerd voor het aanpassen van haltes. Bovendien bestaat er twijfel over de financiële haalbaarheid van de ambities	De 'quick scan' is louter een advies aan gemeenten die hen kan ondersteunen van het bepalen van de prioritering van de haltes. Ook voor gemeenten die een hogere ambities aangeven, geldt dat dit een gewenst eindbeeld betreft waarvoor de financiële dekking nog ontbreekt.
	De regio krijgt graag duidelijkheid over mogelijkheid om vanuit het programma regionale BDU extra middelen voor toegankelijkheid beschikbaar te stellen. De projectondergrens van €200.000 en de max. bijdrage van 80% vormen daarbij een barrière. Hierover moet duidelijkheid komen voordat het gesprek met de gemeenten hierover kan worden aangegaan.	De provincie staat positief tegenover initiatieven om middelen vanuit het programma regionale BDU te bestemmen voor het verbeteren van toegankelijkheid. Via het bundelen van projecten kan de ondergrens worden behaald. Echter de uitvoeringsregeling BDU voorziet op dit moment niet in de mogelijkheid om voor dit geval over te gaan tot een hogere subsidiebijdrage dan 80%.
Regio Hoeksche Waard	Helder verhaal, geen opmerkingen	Hier nemen wij kennis van
Gemeente Vlist	Onderhoudscyclus duurt gemiddeld 8-10 jaar	Dit wordt aangepast
	De ambitie moet zijn om uiteindelijk 100% van alle haltes toegankelijk te maken	De provincie Zuid-Holland streeft, net als het ministerie V&W naar een optimum van de toegankelijkheid. Er zijn veel haltes, zeker in landelijk gebied, waarbij kijkend naar het aantal instappers en de kosten die de aanpassingen met zich meebrengen, moet worden geconcludeerd dat deze aanpassing niet zinvol is.
Connexxion	Connexxion benadrukt belang van afstemming over voorbereiding en uitvoering tussen wegbeheerder en vervoerder. Connexxion is al actief betrokken bij het uitvoeringsplan toegankelijkheid van de provincie Zuid-Holland voor de haltes onder provinciaal beheer.	Dit standpunt ondersteunt de provincie.

	De provincie dient een coördinerende rol te hebben in het afstemmen tussen wegbeheerders en het werk-met-werk maken	Via monitoring zal de provincie de voortgang bewaken. De wegbeheerders zijn zelf verantwoordelijk voor afstemming van de werkzaamheden met de vervoerder.
	Een betere (dynamische) reisinformatie verbetert de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in brede zin	De provincie ondersteunt deze zienswijze en besteedt hier ook expliciet aandacht aan. Echter het halteplan gaat specifiek in op het verbeteren van de toegankelijkheid van haltes.
	Een belangrijk aandachtspunt is het in stand houden (beheer) van de toegankelijke haltes.	De provincie erkent het belang van goed beheer en onderhoud van alle haltes.