



Haltevisie

Augustus 2022

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland.
Augustus 2022

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
www.zuid-holland.nl

Eindredactie

Provincie Zuid-Holland, afdeling Mobiliteit en Milieu
Janine Hoekman

Vormgeving en productie

Vakteam Grafimedia,
provincie Zuid-Holland.

Fotografie

Provincie Zuid-Holland
Presentatie Makeover

220600982

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	6
Verzoek provinciale staten	6
Coalitieakkoord 2019-2023	7
De Haltevisie	7
Opbouw	7
2 Haltecategorieën	8
2.1 Haltecategorieën	8
2.2 Potentie halte	12
3 Haltevoorzieningen	14
3.1 Minimale voorzieningen	14
3.2 Basis haltevoorzieningen	15
3.3 Extra haltevoorzieningen	17
3.4 Matrix haltevoorzieningen per categorie	20
3.5 Kwaliteitsniveau van voorzieningen	20
3.6 Haltevoorzieningen en kwaliteit per voorziening per haltecategorie	21
4 Beheer en onderhoud	26
4.1 Kwaliteitsniveaus beheer	26
4.2 Matrix beheer en onderhoud van voorzieningen per haltecategorie	27
5 Toepassing Haltevisie	33
Woordenlijst	36
Bijlage 1: Bronnenlijst	37
Bijlage 2: Matrixen	38
Bijlage 3: Flowchart	42

Samenvatting

Het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 vraagt van alle overheden gezamenlijke inspanningen voor het realiseren van flexibel en slim openbaar vervoer dat uitstekend aansluit op alle andere vormen van mobiliteit die beschikbaar zijn¹. Daarom investeert de provincie in toegankelijk, betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoer. Een onderdeel hiervan is het inventariseren van de huidige haltevoorzieningen en het verbeteren van de kwaliteit van deze voorzieningen². Met dit doel is deze haltevisie opgesteld. Ook functioneert het document als beleidskader voor het inrichten van de diverse haltes.

Om te komen tot een gedragen beleidskader is de werkgroep Haltekwaliteit opgericht met daarin wegbeheerders, vervoerders, reizigersvertegenwoordigers en de MRDH. Vanuit verschillende perspectieven en rollen is gekeken naar wat er nodig is om daadwerkelijk een kwaliteitsverbetering bij haltes in Zuid-Holland te realiseren, wat geresulteerd heeft in deze haltevisie.

Welke verbeterslag er gemaakt kan worden verschilt per type halte. Om deze reden maken we in de haltevisie een indeling van haltes naar verschillende

Verdeling fysieke haltes (quays) provincie Zuid-Holland per haltecategorie



Haltecategorie

- Knoop punt groot (halte op knooppunt)
- Knoop punt klein (halte op knooppunt)
- HOV halte
- Drukke reguliere halte: wel centrale functie
- Reguliere halte: geen centrale functie
- Uitstaphalte

¹ Toekomstbeeld Openbaar Vervoer "Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV", minister van I&W mede namens provincies, metropoolregio's, NS, FMN en ProRail, 2016, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-23645-640.html>

² PS, nr. 764, d.d. 8 november 2017

categorieën. Om te komen tot deze categorieën is er gekeken naar verschillende parameters, zoals het aantal instappers, de functie van de halte in het mobiliteitsnetwerk, voorzieningen in de buurt en de ligging van een halte. De categorieën zijn als volgt:

- Uitstaphalte
- Reguliere halte; geen centrale functie
- Drukke reguliere halte; wel centrale functie
- Halte voor hoogwaardig openbaar vervoer (bijv. R-net)
- Klein knooppunt
- Groot knooppunt

Per type halte wordt het minimale voorzieningen-niveau geschetst en daarbij het beoogde kwaliteits-niveau van de voorzieningen. Met de indeling van haltes naar categorieën en kwaliteitsniveaus is per individuele halte relatief eenvoudig de verbeteropgave in kaart te brengen. Daarmee is deze visie faciliterend voor wegbeheerders, die aan de slag gaan met het verbeteren van de halte kwaliteit. De visie geeft een functionele omschrijving van de voorzieningen, waardoor lokaal maatwerk mogelijk blijft.

Na aanleg van de halte is de blijvende kwaliteit van de voorzieningen een aandachtspunt in de onderhoudsfase. De reiziger geniet bij voorkeur de gehele levensduur van een halte met dezelfde kwaliteit. Daarom beschrijft de haltevisie ook de verschillende kwaliteitsniveaus voor het beheer en onderhoud van de haltevoorzieningen. Hierbij is rekening gehouden met de kwaliteitsniveaus die beschreven staan in de Kwaliteitscatalogus openbare ruimte, uitgegeven door CROW.

Aan de hand van deze haltevisie kan per halte de verbeteropgave in beeld worden gebracht. Op basis hiervan kunnen door de wegbeheerders afzonderlijke verbeterplannen worden opgesteld en uitgevoerd. Kortom, kaders en richtlijnen, zoals geschetst in deze haltevisie, leggen de basis voor verbetering van de haltes in eigendom van de provincie en andere wegbeheerders in de provincie.

	Uitstaphalte	Reguliere halte * geen centrale functie in gebied	Drukke Reguliere halte * wel centrale functie in gebied	HOV-halte	Klein knooppunt	Groot knooppunt
Minimaal	Toegankelijke halte + omgeving					
	Haltepaal + Haltevertrekstaat	B Z	B Z G			G
	Verlichting					
	Fietsvoorziening	B Z G	B Z G		Z G	Z G
	Zitgelegenheid	B Z	B Z G		Z G	Z G
	Prullenbak	B Z	B Z G		Z G	Z G
	Abri		B Z G		Z G	Z G
	DRIS-paneel		B		G	G
	Lijnnetkaart					
	Plattegrond van omgeving					
Basis haltevoorzieningen	Watertappunt					
	Servicepunt fiets (e.g. fietspomp)		Z G	Z G	Z G	Z G
	K+R					
	P+R					
	Toilet					
	USB-oplaadmogelijkheid					
	Oplaadpunt elektrische fietsen					
	Fietskluis					
	Kaartautomaat					
	WiFi					
Extra voorzieningen	Pakketpunt					
	Deelsystemen (auto/fiets/step/etc)		Z G	Z G	Z G	Z G
	Drank-/voedselautomaat/Kiosk/Horeca				Z G	G
	Extra's (e.g. boekenkast, urban fitness)					

* Afhankelijk van de locatie van de halte kan er gekozen worden voor een bronzen, zilveren of gouden kwaliteit. Bijvoorbeeld: bij een landelijke halte doe je eerder een basis prullenbak, binnenstedelijk eentje met een hoge of luxe kwaliteit

- Minimaal gewenst op halte
- Logische optie op dit type halte
- B Basis kwaliteitsniveau
- Z Hoog kwaliteitsniveau
- G Luxe kwaliteitsniveau
- Gegeven kwaliteitsniveau (geen keuze)

1 Inleiding

Zonder openbaar vervoer staat vrijwel de gehele provincie stil. Daarom investeert de overheid in toegankelijk, betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoer. Zo blijven werkplekken, stadscentra, bedrijventerreinen, scholen en zorginstellingen voor iedereen bereikbaar. Het is daarbij van belang om te denken vanuit de reiziger die van A naar B wil reizen.

Op dit moment heeft het mobiliteitsnetwerk nog veel gescheiden netwerken voor openbaar vervoer (ov) auto, fiets etc. Het is de verwachting dat binnen het mobiliteitsnetwerk van de toekomst de verschillende vervoerstypen dichter bij elkaar komen. Ze komen samen op centrale knooppunten met snelle, frequente en hoogwaardige verbindingen naar andere knooppunten, centra en voorzieningen (veelal gevormd in netwerken van hoogwaardig ov, zoals R-net). Dit heeft verschillende schaalvoordelen. Hierdoor kunnen dergelijke knooppunten bijvoorbeeld extra services bieden die van belang zijn voor een snelle en comfortabele reis, zoals horeca en

pakketpunten. In het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 spreken overheden dan ook van gezamenlijke inspanningen gericht op het realiseren van een flexibel en slim openbaar vervoer dat uitstekend aansluit op alle andere vormen van mobiliteit die beschikbaar zijn³.

Daarnaast is te zien dat lijnen worden versneld. Ze rijden frequenter, maar stoppen op minder haltes, waardoor de afstanden tussen haltes groter worden. Voor een vlotte reis van deur tot deur is het daarom van belang dat het vervoer van en naar haltes goed gefaciliteerd wordt. Denk hierbij aan parkeerplekken voor fiets, auto, deelsystemen enzovoorts.

Verzoek provinciale staten

De halte vervult een belangrijke rol en is het visitekaartje van het openbaar vervoer. Op dit moment komt dit nog niet overal voldoende uit de verf.



³ Toekomstbeeld Openbaar Vervoer “Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV”, minister van I&W mede namens provincies, metropoolregio’s, NS, FMN en ProRail, 2016, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-23645-640.html>

De Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben Gedeputeerde Staten verzocht de huidige voorzieningen van de haltes langs provinciale buslijnen te inventariseren⁴. Daarnaast hebben Provinciale Staten verzocht een verbeterplan op te stellen om de bushaltes aantrekkelijker te maken (bijvoorbeeld in lijn met de R-net formule) en dit mogelijk te subsidiëren vanuit de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM). Een upgrade van alle haltes binnen de provinciale concessiegebieden naar R-net kwaliteit is echter zeer kostbaar. Deze investering is onevenredig met het gebruik van veel haltes, daarom is er gekozen voor een systematiek waarbij de halte kwaliteit wordt verbeterd op een wijze die aansluit bij het gebruik van de halte.

Coalitieakkoord 2019-2023

De nieuwe coalitie (Gedeputeerde Staten) van de provincie Zuid-Holland wil zich inspannen om de best bereikbare provincie te zijn. Zij willen dat iedereen in Zuid-Holland op een duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kan reizen. Daarbij is de voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk. Of je nu met de fiets, de auto, over het water, lopend, het ov, of een combinatie daarvan naar je bestemming wilt.

Er wordt de komende jaren ingezet op het versterken van het OV gebruik. Gedacht wordt aan versterking van drukke buslijnen, meer overstap-punten en OV-hubs, het aanpassen van reisinformatie aan de behoefte van haar inwoners en verbeterde kwaliteit van de haltes. Daarbij spelen meer ontwikkelingen mee, zoals vervanging van de dynamische reisinformatie (DRIS) panelen, het realiseren van watertappunten op (drukke) OV-knooppunten en de wettelijke verplichting tot toegankelijke haltes

De Haltevisie

Wat een aantrekkelijke bushalte is verschilt per type halte en is afhankelijk van het gebruik van de halte. Om een verbeterde kwaliteit van de haltes te realiseren is samenwerking tussen verschillende partijen van groot belang. De wegbeheerders dragen zorg voor de aanleg en het beheer van de haltes op hun

grondgebied, de vervoerders hebben kennis over (de ontwikkeling van) het mobiliteitsnetwerk, de reizigersvertegenwoordigers dragen bij vanuit hun kennis van de wensen van de reiziger. Met input van de verschillende partijen is deze haltevisie tot stand gekomen. Dit beleidskader geeft een overzicht van de verschillende typen haltes en geeft per type een minimaal niveau van voorzieningen aan (abri, fietsenstalling, etc.). Ook geeft het een overzicht van optionele voorzieningen en wordt benoemd welk kwaliteits-niveau van de voorzieningen wenselijk is. Met behulp van dit document en de matrices als referentiekader, kunnen partijen (wegbeheerders, gemeenten, betrokkenen bij aanbestedingen) concreet aan de slag om de halte kwaliteit in eigen regio in kaart te brengen en te verbeteren.

Opbouw

De haltevisie start met het indelen van haltes naar categorieën. Deze categorieën worden toegelicht in hoofdstuk 2. Daarna volgt in hoofdstuk 3 een beschrijving van alle haltevoorzieningen en de verschillende kwaliteitsniveaus van deze haltevoorzieningen. Hoofdstuk 4 beschrijft het beheer en onderhoud van de haltevoorzieningen. Tot slot volgen in hoofdstuk 5 adviezen voor het toepassen van de haltevisie.



⁴ Motie Provinciale Staten Zuid-Holland, nr. 764, d.d. 8 november 2017

2 Haltecategorieën

Om te komen tot een verbetering van de halte-kwaliteit is de provincie een werkgroep gestart met wegbeheerders, vervoerders, reizigersvertegenwoordigers en de MRDH. Het doel van deze werkgroep Haltekwaliteit was om vanuit het perspectief en de behoeftes van reizigers de (gewenste) voorzieningen per haltetype in kaart te brengen en zo een beeld te krijgen van het gewenste kwaliteitsniveau voor de verschillende haltes.

Op basis van de input van de werkgroep Haltekwaliteit is deze haltevisie tot stand gekomen. Voor een beleidskader per haltetype is gekozen, om uiteindelijk tot een weloverwogen investering te komen die past bij het gebruik van de halte. In de provincie zijn ca. 3.100 haltes.

2.1 Haltecategorieën

Binnen het openbaar vervoer is het gebruikelijk om de haltes in categorieën te verdelen op basis van het gebruik van een halte. Dit helpt de wegbeheerders bij de inrichting van een halte met gepaste voorzieningen. Een voorbeeld hiervan is de 'Handreiking plaatsen DRIS-displays', CROW, april 2018. In deze handreiking zijn de volgende haltecategorieën gedefinieerd om een afweging te kunnen maken waar wel en waar niet een DRIS gewenst is:

1. Uitstaphalte
2. (Bus)station / klein knooppunt
3. Groot knooppunt
4. HOV-halte
5. Overige haltes

Voor deze haltevisie was deze indeling het startpunt, waar samen met de werkgroep Haltekwaliteit verdere invulling aan is gegeven. In de werkgroep kwam naar voren dat de categorie 'overige haltes' een te breed begrip is. Daarom zijn een aantal parameters gebruikt om de categorie 'overige haltes' nader te definiëren. Deze parameters worden dus niet gebruikt voor de indeling in de categorieën HOV-halte, knooppunten en uistaphaltes. Specificeren van de term 'overige haltes'

De bredere categorie 'overige haltes' zijn in deze haltevisie nader ingedeeld. Er is onderscheid gemaakt door middel van verschillende parameters, welke hieronder worden toegelicht.

Parameter 1: Binnen of buiten bestaand stads- en dorpsgebied

Ten eerste kan er onderscheid gemaakt worden tussen haltes die binnen of buiten bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) vallen. De definitie van BSD kent haar oorsprong in het Besluit ruimtelijke ordening (art. 1.1.1, lid 1, onderdeel h) en wordt ook gebruikt in de omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland.

Van alle haltes is, op basis van kaartgegevens, geïnventariseerd of deze binnen of buiten een bestaand stads- en dorpsgebied vallen en per halte aangevuld in het totaalbestand van haltegegevens binnen de provincie.

Samen met de werkgroep Haltekwaliteit is voor deze parameter gekeken naar wat het verschil in de gewenste voorzieningen zou moeten zijn. Voor de basisvoorzieningen (bijv. eenabri of een DRIS) bleek daar geen verschil in te zitten wanneer een halte in het buitengebied of dichter bevolkt gebied ligt. Wel zaten er enkele verschillen in extra voorzieningen (zoals een plattegrond van de omgeving of fietskluizen) die eventueel aan een halte toegevoegd zou kunnen worden. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het gebruik van enkel deze parameter onvoldoende onderscheidende waarde heeft.

Parameter 2: Aantal instappers

Het aantal instappers geeft een goede indicatie van het gebruik van een halte en de functie van een halte in het mobiliteitsnetwerk. Voor deze haltevisie is het aantal instappers per halte opgehaald bij de vervoerders. Deze aantallen zijn gebaseerd op de OV-chipkaart gegevens van maart 2018. Hier zijn eventuele verkochte kaartjes in de bus (wagenverkoop) niet in mee genomen. In deze maand waren er in totaal 20 werkdagen.

Het gebruik per halte is berekend per werkdag, inclusief afronding. Op basis hiervan komen we tot de volgende categorieën om het gebruik van de haltes te bepalen:

Haltes met meer dan 400 instappers per dag betreffen veelal (bus-)stations of haltes bij een belangrijke publieke plaatsen zoals Leiden CS, Dordrecht Leerpark, Sassenheim Station of Alphen a/d Rijn Alrijne Ziekenhuis.

Van	Tot	Klasse
0	0	Nooit
1	9	Zelden
10	50	Beperkt
51	100	Gemiddeld
101	200	Bovengemiddeld
201	400	Heel goed
400	99.999	Zeer intensief

Centrale functie

Voor een veel gebruikte halte die van belang is voor de ontsluiting van het omliggende gebied is het belangrijk om het OV-gebruik aantrekkelijk te maken. Er is duidelijk meerwaarde om aan deze halte meer voorzieningen toe te voegen ten opzichte van een halte die zelden of beperkt gebruikt wordt. Om deze reden is ervoor gekozen om de haltes in de categorie 'overige haltes' in te delen naar haltes met een centrale functie voor de omgeving en haltes zonder centrale functie in de omgeving.

Belangrijk om daarbij te beseffen is dat een halte met een centrale functie voor de omgeving in dichter bevolkt gebied meer instappers kent dan een halte met centrale functie in het buitengebied. Om deze reden hebben is de drempelwaarde voor het aantal instappers hierop aangepast. Voor haltes binnen bestaand stads- en dorpsgezicht heeft een halte met centrale functie meer dan **100 instappers per gemiddelde werkdag**. Voor haltes buiten bestaand stads- en dorpsgezicht heeft een halte met centrale functie meer dan **50 instappers per gemiddelde werkdag**.

Op basis van de categorieën uit de Handreiking plaatsen DRIS en de aanvullende parameters die hierboven beschreven staan, zijn de volgende categorieën haltes ontstaan:

Categorieën

1. Uitstaphalte
2. Reguliere halte zonder een centrale functie
3. Reguliere halte met een centrale functie
4. HOV-halte
5. Klein knooppunt
6. Groot knooppunt

Onderstaand worden de definities per categorie beschreven:

Haltecategorie 1: Uitstaphalte

Een uitstaphalte is een halte waar voornamelijk reizigers uitstappen en nooit of zelden reizigers instappen. De halte heeft dus geen of een zeer beperkte wachtfunctie.

Er zijn twee type uitstaphaltes:

1. Bijna alle busstations kennen een uitstaphalte waar alle bussen enkel de reizigers uit laten stappen;
2. Een (eind-)halte van een buslijn waar reizigers aan de overzijde instappen.

Voor een toegankelijk openbaar vervoersysteem is het wel van belang dat ook de uitstaphalte toegankelijk is voor mensen met een motorische of fysieke beperking.



Uitstaphalte met beperkte wachtfunctie

Haltecategorie 2: Reguliere halte zonder centrale functie

In de kern betreft dit een halte die geen uitstaphalte, HOV-halte of knooppunt is. Op basis van het aantal instappers per gemiddelde werkdag wordt de halte gezien als een rustige of drukke halte. Deze indeling wordt op basis van onderstaande grenswaarden gemaakt:

Binnen bestaands stads- en dorpsgebied: 100 of minder instappers per gemiddelde werkdag;
Buiten bestaand stads- en dorpsgebied: 50 of minder instappers per gemiddelde werkdag.

Haltecategorie 3: Reguliere halte met een centrale functie

In de kern betreft dit een halte die geen uitstap-halte, HOV-halte of knooppunt is. Op basis van het aantal instappers per gemiddelde werkdag wordt de halte gezien als een drukke halte met een centrale functie voor de omgeving. Deze indeling wordt op basis van onderstaande grenswaarden gemaakt:

- Binnen bestaands stads- en dorpsgebied: meer dan 100 instappers per gemiddelde werkdag;
- Buiten bestaand stads- en dorpsgebied: meer dan 50 instappers per gemiddelde werkdag.



Voorbeeld reguliere halte met centrale functie

Haltecategorie 4: HOV halte

Een HOV-halte is een halte waar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) halteert. Hoogwaardig openbaar vervoer kenmerkt zich door een hoge frequentie, veel comfort en een hoog informatie-niveau. Voorbeelden van HOV zijn de Q-liner, Snelbuzz en R-net.

R-net

De provincie Zuid-Holland zet in haar concessies in op de R-net productformule. R-net staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad en is herkenbaar aan de rood-grijze kleur van de voertuigen en het R-net logo. Deze productformule kent een eigen handboek voor de inrichting van de haltes. De R-net haltes zijn volledig toegankelijk voor alle reizigers en zijn uitgerust met een comfortabele abri en digitale informatieborden met actuele reisinformatie.

Binnen de provincie Zuid-Holland zijn er bijna 400 haltes ingericht conform dit principe. De komende jaren wordt het netwerk aan R-net lijnen en bijbehorende haltes nog verder uitgebreid (zie: www.pzh.nl/rnet). Voor de bekostiging hiervan heeft de provincie een separaat investeringsprogramma.

Haltecategorie 5: Klein knooppunt

Een klein knooppunt betreft een verzameling haltes of een busstation met:

- Verschillende lijnen van één modaliteit
- Verschillende perrons
- Veel overstappers



R-net haltes op busstation Alphen aan den Rijn.

Op een klein knooppunt zullen mensen overstappen naar andere lijnen of op ander vervoer (fiets, auto). Van belang is dat er goede informatievoorziening is voor deze overstapbewegingen en dat men comfortabel kan wachten.

Onder de categorie klein knooppunt vallen in de provincie Zuid-Holland de volgende haltes:

- Busstation Heinenoord – concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee
- Numansdorp A29 – concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee
- Busstation Oude Tonge – concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee
- Busstation Stellendam – concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee
- Papendrecht N3 – concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem

Haltecategorie 6: Groot knooppunt

Grote knooppunten betreffen haltes bij stations met minimaal twee OV-modaliteiten, waarvan één rail en minimaal één andere modaliteit. Daarnaast kenmerkt een groot knooppunt zich door veel overstappende reizigers. Ook zijn de afstanden die afgelegd worden gemiddeld langer dan bij de hiervoor omschreven haltes. Dit maakt dat extra voorzieningen zoals horeca en een toilet voor de hand liggende opties zijn om het comfortniveau voor reizigers te verbeteren.



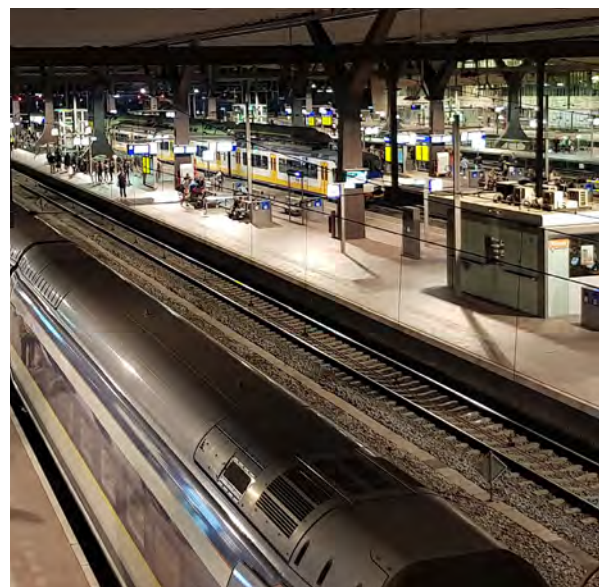
Heinenoord busstation (klein knooppunt)

Voor het overstappen is wederom een goede en actuele informatievoorziening van belang en wordt er rekening gehouden met de loopafstanden tussen de haltes. Ook zichtbaarheid en herkenbaarheid van het knooppunt (wayfinding) zelf verdienen aandacht. Voor alle grote knooppunten in Zuid-holland waar de NS rijdt is met de “TOD-radar” de stationsomgeving gescoord op mate van oriëntatie op het OV. Informatie uit de TOD-radar heeft een ondersteunende rol bij vormgeving van ontwikkelrichting van knooppunten

Onder de categorie groot knooppunt vallen in de provincie Zuid-Holland (excl. MRDH en concessie Hoeksche Waard - Goeree-Overflakkee) de volgende haltes:

Concessie Zuid-Holland Noord

- Station Hillegom
- Station Voorhout
- Station Sassenheim
- Station Leiden
- Station Leiden Lammenschans
- Station De Vink
- Station Alphen aan den Rijn
- Station Boskoop
- Station Boskoop Snijdelwijk
- Station Bodegraven
- Station Waddinxveen
- Station Waddinxveen Noord
- Station Waddinxveen Triangel
- Station Gouda
- Station Gouda Goverwelle
- Station Nieuwerkerk aan den IJssel



Rotterdam centraal (groot knooppunt)

Concessie Drechtsteden-Molenlanden-Gorinchem

- Station Sliedrecht Baanhoek
- Station Sliedrecht
- Station Dordrecht
- Station Dordrecht Zuid
- Station Dordrecht Stadspolders
- Station Zwijndrecht
- Station Hardinxveld-Giessendam
- Station Boven-Hardinxveld
- Station Gorinchem
- Station Arkel

2.2 Potentie halte

40% van de werkenden in Nederland woont en werkt binnen 15 minuten reizen van een treinstation. Toch gebruikt een relatief klein deel (9%) minimaal één dag per week de trein voor woon-werkverkeer. Daarbij worden er in de concessies van de provincie aan de vervoerders eisen gesteld aan de beschikbaarheid van haltes binnen de kernen, bijv. dat 80% van de inwoners binnen een straal van 500 meter over een (bus-)halte beschikken. Daarmee is er nog een grote groeipotentie voor het gebruik van het openbaar vervoer.

Om als wegbeheerder te komen tot een goede afweging welke haltevoorzieningen wenselijk of noodzakelijk zijn, kan gekeken worden naar de potentie van een halte. Bij de voorbereiding van deze haltevisie zijn de onderstaande kenmerken geïnventariseerd.

Arbeidsplaatsen		Indeling inwoners	
Weinig arbeidsplaatsen	<200	Weinig inwoners	<10.000
Redelijk aantal arbeidsplaatsen	200 - 1.000	Redelijk aantal inwoners	10.000 - 15.000
Veel arbeidsplaatsen	1.000 - 4.000	Veel inwoners	15.000 - 30.000
Zeervel arbeidsplaatsen	>4.000	Zeervel inwoners	> 30.000

Aantal inwoners en arbeidsplaatsen

Het aantal inwoners/arbeidsplaatsen binnen een straal van 500 meter van de halte is een van de parameters om vast te stellen of het OV gebruik van een halte potentie heeft om te groeien.



Publieke plaatsen

Bij uitstaphaltes en haltes binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied, is door de provincie de aanwezigheid van een publieke plaats binnen een straal van 500 meter van een halte geïnventariseerd.

Er zijn publieke plaatsen gedefinieerd in de sectoren: recreatie/sport/cultuur, zorg, onderwijs, horeca/vervoer en overheid. In de analyse is gekeken welke bestaande haltes zich in de nabijheid van publieke plaatsen bevinden. Concreet gaat het om de volgende publieke plaatsen:

Het inrichten van een kwalitatieve en toegankelijke halte met goede haltevoorzieningen kan bijdragen aan een positief imago van het openbaar vervoer. Met behulp van de bovengenoemde gegevens kan de potentie van een halte in kaart gebracht worden. De potentie kan per situatie verschillend zijn en vraagt per regio maatwerk. Daarom is het advies om het in kaart brengen van de potentie per halte onderdeel te maken van het verbeterplan voor haltes in een specifiek gebied.

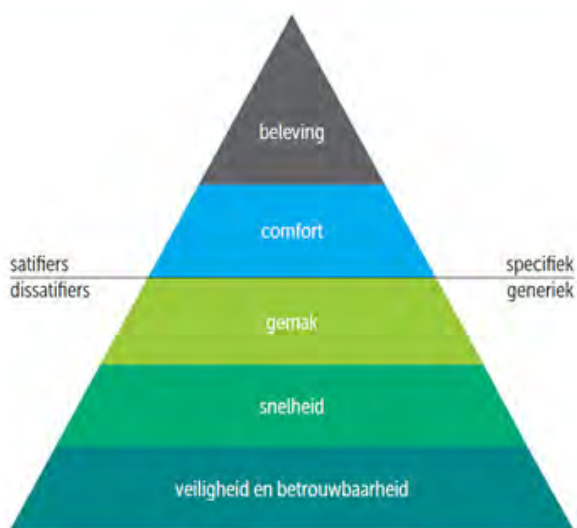
Recreatie, sport en cultuur	Zorg	Onderwijs	Horeca en vervoer	Overheid
Groot sport- complex/-veld	Jeugdzorg	HBO-school	Hotel (maatwerk)	Gemeentehuis
Theater/poppodium/bioscoop	Huisartsenpost	MBO-school	P+R	
Winkelcentrum	Verpleeghuis	VO-school	Treinstation	
Zwembad	Ziekenhuis/ (poli)kliniek	Universiteit	Luchthaven	
Museum/dierentuin		Cultuuronderwijs (maatwerk)		
Bibliotheek				

Gehanteerde publieke plaatsen (Bewerkt uit Vitaliteit en leefbaarheid van kernen in Zuid-Holland)

3 Haltevoorzieningen

Dit hoofdstuk beschrijft alle haltevoorzieningen en de verschillende kwaliteitsniveaus van deze voorzieningen.

CROW refereert in de publicatie Handleiding voor de OV-halte naar de klantenpyramide, waaruit blijkt dat er sprake is van een behoeftehiërarchie in de wensen van reizigers. Aan de basis van de pyramide komt op de eerste plaats de veiligheid op haltes en voertuigen. Wanneer een halte als onveilig wordt ervaren, haken reizigers af.



Piramide van Maslow

Op de tweede plaats staan de harde reiskenmerken, zoals de snelheid, de stiptheid, de frequentie, de prijs enzovoort. Op de derde plaats staan de gemakken van het vervoer, zoals de manier waarop kaartjes kunnen worden gekocht, het gemak van het in- en uitstappen en het vinden van een zitplaats. Op de vierde plaats komen de comfortkenmerken. Hiermee kunnen vervoerders zich onderscheiden en nieuwe reizigers aantrekken, afhankelijk van de wensen van de doelgroepen. Op de vijfde plaats zijn er ten slotte de belevenissen. Dit zijn kenmerken als muziek, verlichting, architectuur en extra diensten, die de reisbeleving kunnen veraangemen.

De eerste drie genoemde kenmerken kunnen worden gezien als zogenaamde dissatisfiers, de kenmerken vier en vijf kunnen worden gezien als satisfiers. Dit betekent dat de veiligheid, de harde reiskenmerken en het gemak op orde moeten zijn, omdat anders klanten mogelijk weglopen.

Haltevoorzieningen worden in deze haltevisie ingedeeld naar 3 categorieën:

- Minimale voorzieningen
- Basisvoorzieningen
- Extra voorzieningen

Bepaalde haltevoorzieningen zijn minimaal nodig op elke halte. Volgens huidige richtlijnen en wetgeving moet elke halte toegankelijk zijn, een haltepaal hebben en (sociaal) veilig zijn, ongeacht de rol van de halte in het OV-netwerk. Daarnaast zijn er in dit hoofdstuk basisvoorzieningen benoemd die, afhankelijk van het gebruik van een halte en de locatie waarin deze halte zich bevindt, passend zijn om op de halte te plaatsen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om eenabri of fietsparkeergelegenheid. Tot slot is er de categorie extra voorzieningen. Dit betreft voorzieningen die een extra beleving aan de halte toevoegen. Ook hier wordt gekeken naar gebruik en locatie van de halte. In de volgende paragrafen worden de categorieën verder toegelicht.

3.1 Minimale voorzieningen

De minimale voorzieningen die nodig zijn op een halte, zijn vanuit een wettelijk kader verplicht of een basisbehoefte van de reiziger.

Sociaal veilige halte

Het is een minimale vereiste dat de halte verkeers- en sociaal veilig is voor de gebruikers. Bij sociale veiligheid spelen goede verlichting, een schone nette halte en zichtbaarheid van de halte mee. Daarom ziet de provincie verlichting als verplichting voor elke bushalte, zodat dit bijdraagt aan de sociale veiligheid. Daarnaast wordt bij het beheer en onderhoud (H 5) aandacht besteed aan het schoon en netjes houden van de haltes.

Toegankelijke halte

In het kader van toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor reizigers met een motorische of visuele beperking is het belangrijk dat de haltes voldoen aan de eisen zoals gesteld in het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Voor de inrichting van de haltes wordt verwezen naar de Richtlijn Toegankelijkheid, opgesteld door CROW. Hierin staat beschreven welke minimale maten een halte in lengte, breedte en hoogte moet hebben. Belangrijkste doel hiervan is om de instap drempelloos te maken.

Naast de inrichting van de haltes is ook van groot belang dat toegang/route naar de halte toegankelijk is ingericht. De provincie stelt dat een halte pas volledig toegankelijk is wanneer zowel de halte als de toegang hiernaartoe toegankelijk zijn ingericht. Ook op landelijk niveau komt hier binnenkort meer aandacht voor.

Haltepaal en Haltevertrekstaat

Een bushalte heeft minimaal een haltepaal nodig met het verkeersbord L3b: een zwarte bus op een witte achtergrond met een blauw kader. Samen met de blokmarkering op het perron geeft dit de juridische status van een bushalte. Daarnaast is het zo dat er minimaal een haltevertrekstaat aanwezig hoort te zijn, waarin de dienstregeling van de bus(sen) is weergegeven.

3.2 Basis haltevoorzieningen

Naast de minimale voorzieningen op een bushalte zijn er ook voorzieningen die erg gangbaar zijn op een halte en bijdragen aan het verhogen van het gemak en comfort op een halte. Hierbij kan gedacht worden aan een zitgelegenheid, een prullenbak, een abri etc. Het plaatsen van deze voorzieningen is afhankelijk van de locatie, het type en de mate van gebruik van de halte en het door de wegbeheerder gewenste kwaliteitsniveau.

Abri

Om reizigers te beschermen tegen weersinvloeden (met name wind en regen), is het vaak zinvol om een abri (bushokje) te plaatsen op plekken waar mensen droog kunnen wachten op het openbaar vervoer.

Zitgelegenheid

Een bankje op haltes geeft reizigers de mogelijkheid om comfortabeler te wachten op het eerstvolgende voertuig. Ook zijn er zitgelegenheden waar staand tegen geleund kan worden.



Haltepaal met haltevertrekstaat (oud L3 bord)



Voorbeeld van een abri



Bankje in abri



DRIS paneel met actuele reisinformatie

DRIS-display

Een Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS) zorgt ervoor dat reizigers precies weten hoe lang zij nog moeten wachten op de volgende bus, tram of trein, en krijgt bij vertragingen hier informatie over. De beschikking over actuele reisinformatie verhoogt de waardering van de halte en maakt het daardoor aantrekkelijk om gebruik te maken van het OV.

Halverwege 2020 eindigde het onderhoudscontract van een aantal DRIS displays (ca. 1.500) in provincie Zuid-Holland. De halte-displays hadden toen hun economische en technische levensduur bereikt. Er is gewerkt aan een DRIS visie, welke een overzicht geeft van de huidige ontwikkelingen op gebied van reisinformatie & DRIS. Aan de hand van deze ontwikkelingen en de ambitie uit deze haltevisie, is antwoord gegeven op de vraag of en hoe huidige DRIS-systemen vervangen en/of uitgebreid moeten worden. Meer informatie over de vervangingsopgave DRIS-displays vindt u op <https://www.zuid-holland.nl/@28919/vervangingsopgave-dris-display-2022-2032/>.

Fietsvoorziening

Steeds meer OV-reizigers gebruiken voor de 'first and last mile' een fiets van en naar de halte. Voor deze groep reizigers is een fietsvoorziening bij een halte essentieel. Een fietsvoorziening is op een bushalte vaak een aanleunbeugel (fietsennietje) of een fietsenrek (bijv. Tulip). Deze voorziening kan verder worden uitgebreid met:

- Fietskluizen: een (individuele) box die extra beveiliging biedt voor (dure) fietsen.
- Overkapping boven de fietsvoorziening: biedt extra bescherming tegen weersinvloeden.

Lijnennetkaart

Om reizigers te helpen bij het zoeken van de juiste verbinding(en) en overstappen, is het belangrijk dat zij op een lijnennetkaart de verschillende verbindingen kunnen vinden. Vooral voor incidentele reizigers of beginnende vaste reizigers is informatie over het lijnennet van groot belang.

Prullenbak

Zwerfvuil wordt door reizigers als zeer ergerlijk ervaren, daarom is het zinvol om op (drukke) haltes een prullenbak te plaatsen. Afhankelijk van de locatie en het gebruik van de halte kan er worden gekozen om een betere of grotere prullenbak te plaatsen. Vaak kunnen prullenbakken ook worden gecombineerd met een asbak.



Fietskluizen NS



Overkapte R-net fietsenstalling



Vitrine in abri met lijnennetkaart



Luxe prullenbak

Extra haltevoorzieningen

Tot slot zijn er haltevoorzieningen die niet strikt noodzakelijk zijn voor reizigers met het openbaar vervoer, maar die wel voorzien in een bepaalde behoefte. Deze voorzieningen verhogen de kwaliteit van het OV doordat zij een positief effect hebben op de belevenis. Daarbij is de ene voorziening wellicht relevanter voor het OV-gebruik dan de andere, maar ze zorgen wel allemaal voor een beter totaalproduct.

Plattegrond van de omgeving

Bij locaties waar het aantal incidentele reizigers hoog is (bijv. bij historische steden, recreatiegebieden etc.) kan het zinvol zijn om een plattegrond van de omgeving in de nabijheid van de halte te plaatsen of bewegwijzering naar belangrijke attracties.



Plattegrond met informatie omgeving

Watertappunt

Om het nuttigen van frisdranken en gebruik van wegwerpplastic tegen te gaan, kan het wenselijk zijn om meer watertappunten te plaatsen. Gedeputeerde Staten van de provincie heeft ook de wens uitgesproken om op drukke OV knooppunten watertappunten te plaatsen.



Watertappunt bij Den Haag HS

WiFi

Vanwege de digitalisering van de samenleving wordt vanuit reizigersorganisaties aangeraden om op haltes WiFi aan te bieden. Hierdoor kunnen reizigers zelf informatie zoeken op hun telefoon om bijv. een reis te plannen, informatie van de omgeving of de route naar de eindbestemming op te zoeken. Haltes waar het mobiele netwerk ontoereikend is, zoals mogelijke enkele haltes in het buitengebied, zouden vooral veel baat kunnen hebben bij een dergelijke voorziening.



Kaartautomaat voor vervoerbewijzen

Vervoerbewijzen

Hoewel in veel winkels en voertuigen al oplaad-/ophaalpunten zijn, kan het zinvol zijn om op specifieke punten bij haltes extra automaten te plaatsen waar ook de OV-chipkaart kan worden opgeladen.

Ter overweging van het bijplaatsen dient rekening gehouden te worden met de uitfasering van de OV-chipkaart als betaalmiddel in het openbaar vervoer. Het huidige doel is dat vanaf 2023 de OV-chipkaart vervangen is voor alternatieve betaalmiddelen, zoals betalen van de reis met de bankpas, smartwatch, telefoon of andere middelen. Daardoor is het enkel raadzaam om bij grote en kleine knooppunten het plaatsen van een automaat te overwegen.



Toilet Heinenoord busstation

Toilet

Door het plaatsen van een openbaar toilet bij een halte of station te plaatsen wordt het OV toegankelijker voor mensen die wellicht vaker naar het toilet moeten. Ook niet-OV-reizigers profiteren van meer openbare toiletten.

K+R

Met name bij HOV haltes, kleine en grote knooppunten zijn Kiss+Ride faciliteiten voor het voor- en natransport raadzaam. Reizigers kunnen op deze manier dichtbij een halte weggebracht en opgehaald worden.

P+R

In landelijke of juist zeer stedelijke gebieden kunnen P+R (Park & Ride) ruimten een middel zijn om het gebruik van het OV verder te stimuleren. De grootte van deze voorziening kan variëren van enkele parkeerplaatsen bij rustige haltes tot vele honderden parkeerplaatsen bij grote knooppunten. Wegbeheerders kunnen over de grootte van de voorziening zelf een beslissing nemen.

Oplaadpunt elektrische fietsen

Het is te overwegen om met name bij grote knooppunten te voorzien in een oplaadmogelijkheid voor elektrische fietsen. Omdat elektrische fietsen een flinke investering vergen, lijkt een combinatie met een fietsenkluis voor de hand liggend.

Servicepunt fiets

Om het gebruik van de fiets te stimuleren, kan een openbare pomp en reparatieset een positief effect hebben op de uitstraling en het gebruik van een halte. De voorkeur ligt hier bij haltes waar relatief veel reizigers overstappen van fiets op bus of andersom, zoals haltes met een centrale functie of haltes in het buitengebied. Hiermee is een reiziger in staat om zelf kleine reparaties te doen aan de fiets. Een meer luxe variant zou een bemand servicepunt zijn voor fietsreparatie.

USB-oplaadmogelijkheid

Steeds meer reizigers hebben een telefoon, tablet en/of laptop bij zich. Het opladen van deze apparaten gedurende het reizen kan een meerwaarde zijn, doordat reistijd op die manier ook nog kan worden gebruikt om bijvoorbeeld e-mails te lezen, zelfs wanneer het apparaat bijna leeg is. Hierbij hebben haltes binnen bebouwd gebied de voorkeur: hier is mogelijk iets meer bescherming tegen weersinvloeden en vandalisme (door aanwezigheid van



Kiss & Ride bij Heinenoord busstation



Oplaadpunt elektrische fietsen



Servicepunt voor fietsen



Oplaadpunt voor telefoon

om-wonenden) en wordt een dergelijke voorziening naar verwachting meer gebruikt.

Pakketpunt

In toenemende mate laten mensen pakketten bezorgen. Als extra service aan de OV-reiziger kan er op de halte een pakketpunt worden aangeboden, waar de reiziger een pakketje kan laten bezorgen. Vooral haltes die strategisch gesitueerd zijn ten opzichte van (grote) reizigersstromen en/of belangrijke woonlocaties zijn mogelijk interessant voor een dergelijk pakketpunt.

Deelsystemen (auto/fiets/step etc.)

Deelsystemen kunnen de mobiliteitsvraag tussen halte en bestemming overbruggen, doordat zij erg fijnmazig kunnen worden gebruikt. Het gebruik van deelsystemen maakt ook dat hiervoor ruimte en voorzieningen op de haltes moet komen. Het ruimtegebruik is afhankelijk van het gebruikte deelsysteem, maar is bij voorbaat ook geschikt voor toekomstige modaliteiten, zoals de elektrische step. In het coalitieakkoord van de Provincie Zuid-Holland is opgenomen dat alle regionale knooppunten de mogelijkheid moeten bieden tot het huren van een (OV-)fiets.

Drank-/voedselautomaat / Kiosk / Horeca

Het beschikbaar zijn van versnaperingen kan de reisbeleving een extra stimulans geven. Met name op punten met veel reizigers kan dit bovendien ook economisch gezien lucratief zijn. Om haltes een nog betere uitstraling te geven, zou het mogelijk moeten zijn dat ondernemers bij haltes diensten aanbieden die voorzien in een behoefte. Hierbij kan gedacht worden aan een café, een kiosk, een snackbar etc. Op haltes waar HOV-lijnen stoppen en waar er niet genoeg vraag is voor een kiosk kan een automaat uitkomst bieden.

Overige extra's

Naast de genoemde voorzieningen zijn er nog een heleboel andere voorzieningen die op of bij haltes geplaatst kunnen worden. Te denken valt aan een openbare boekenkast, een (stations)piano, urban fitness-apparaten, een bloemenstalletje, een auto-servicepunt (bijv. luchtpomp, wassen) en ga zo maar door. Deze extra's zijn naar inzicht van de wegbeheerder toe te voegen en zullen afhankelijk zijn van de financiële ruimte hiervoor per wegbeheerder. Deze haltevisie schrijft hierover niets voor, zodat maatwerk mogelijk blijft.



Pakketpunt op knooppunt



Deelfietsen in Dordrecht



Drank- en snackautomaat



Overige voorzieningen, zoals een brievenbus of piano

3.3 Matrix haltevoorzieningen per categorie

Door de verscheidenheid aan haltecategorieën is het ook zinvol om te kijken naar welke voorzieningen er op welke haltes worden geplaatst. Zo is het plaatsen van een bankje minder zinvol op een halte waar mensen voornamelijk uitstappen en direct naar huis gaan. Het plaatsen van een automaat voor koffie of snoep is alleen zinvol op haltes waar veel reizigers komen, zoals op grote knooppunten en busstations.

Op basis van input van de werkgroep Haltekwaliteit is een indeling gemaakt van gewenste voorzieningen op een halte (donkergroen) en voorzieningen die een goede aanvulling kunnen zijn op het minimale aanbod (lichtgroen). Daarnaast bestaat er voor R-net haltes een specifieke R-net product-formule waar bij de inrichting van een R-net halte rekening mee gehouden moet worden (zie ook www.rnet.nl).

De extra voorzieningen dienen ter inspiratie en hangen mede af van het beleid en de financiële ruimte per wegbeheerder. Ook hier kan ervoor worden gekozen om meer of minder te doen op basis van bepaalde kenmerken van een halte en zijn omgeving, of op basis van beleid van de wegbeheerder.

3.4 Kwaliteitsniveau van voorzieningen

In deze paragraaf zijn de verschillende kwaliteitsniveaus per voorziening aangegeven. De extra voorzieningen die beschreven staan in paragraaf 3.3 kennen geen indeling naar kwaliteitsniveau. Hiervoor geldt: aanwezig of niet aanwezig op een halte.

Brons, zilver, goud

Van elke voorziening zijn diverse uitvoeringsniveaus te onderscheiden. In deze catalogus zijn deze niveaus onderverdeeld in de kwaliteitsklassen brons, zilver en goud.



In de matrix hieronder is een totaaloverzicht te zien welke voorzieningen van toepassing zijn per halte-categorie. Toegankelijkheidsvoorzieningen, zoals een verhoogd perron en aanwezigheid van geleidelijnen, gelden in principe voor alle haltecategorieën. Andere voorzieningen, bijvoorbeeld een toilet, zijn alleen een minimumvoorwaarde bij grote knooppunten.

Daarnaast is er variatie mogelijk in de uitvoering per halte. Dit biedt maatwerk en maakt de verantwoordelijke wegbeheerder de keuze op welke wijze een halte ingericht wordt. Het uitgangspunt daarbij is dat de basiskwaliteit (brons) de minimale variant is. Daarnaast is er keuze uit een hoge kwaliteit (zilver) en zeer hoge kwaliteit (goud). Met bijvoorbeeld de R-net formule (goud) wil men onderscheidend zijn en ook in de uitstraling tonen dat het om hoogwaardig openbaar vervoer gaat.

3.5 Haltevoorzieningen en kwaliteit per voorziening per haltecategorie

Paragraaf 3.4 beschrijft welke voorzieningen gewenst zijn per haltecategorie. In paragraaf 3.5 worden vervolgens de beoogde kwaliteitsniveaus per type voorziening geschetst. In de matrix op de volgende pagina vatten we al deze informatie samen in een overzichtelijk geheel. Deze matrix is tevens als losse bijlage beschikbaar (bijlage 2), zodat deze gemakkelijk als referentiekader gebruikt kan worden in rapporten en projecten.

	Uitstaphalte	Reguliere halte * geen centrale functie in gebied	Drukke Reguliere halte * wel centrale functie in gebied	HOV-halte	Klein knooppunt	Groot knooppunt
Minimaal	Toegankelijke halte + omgeving					
	Haltepaal + Haltevertrekstaat	B Z	B Z G	G	G	G
	Verlichting					
	Fietsvoorziening	B Z G	B Z G	Z G	Z G	Z G
	Zitgelegenheid	B Z	B Z G	G	Z G	Z G
	Prullenbak	B Z	B Z G	G	Z G	Z G
	Abri		B Z G	G	Z G	Z G
	DRIS-paneel		B	G	G	G
	Lijnnetkaart					
	Plattegrond van omgeving					
Basis haltevoorzieningen	Watertappunt					
	Servicepunt fiets (e.g. fietspomp)		Z G	Z G	Z G	Z G
	K+R					
	P+R					
	Toilet					
	USB-oplaadmogelijkheid					
	Oplaadpunt elektrische fietsen					
	Fietskuis					
	Kaartautomaat					
	WiFi					
	Pakketpunt					
	Deelsystemen (auto/fiets/step/etc)		Z G	Z G	Z G	Z G
	Drank-/voedselautomaat/Kiosk/Horeca			Z G	Z G	G
	Extra's (e.g. boekenkast, urban fitness)					
Extra voorzieningen						

* Afhankelijk van de locatie van de halte kan er gekozen worden voor een bronzen, zilveren of gouden kwaliteit. Bijvoorbeeld: bij een landelijke halte doe je eerder een basis prullenbak, binnenstedelijk eentje met een hoge of luxe kwaliteit

- Minimaal gewenst op halte
- Logische optie op dit type halte
- B Basis kwaliteitsniveau
- Z Hoog kwaliteitsniveau
- G Luxe kwaliteitsniveau
- Gegeven kwaliteitsniveau (geen keuze)

NIVEAU VOORZIENINGEN

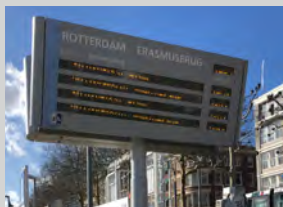
Haltepaal / haltebord met haltenaam, lijnnummers, vertrektijden en de bestemming		
BRONS	ZILVER	GOUD
Standaard functionele haltepaal en haltebord met eenvoudige weergave van de dienstregeling. 	Luxe vormgeving en materiaal van de haltepaal. 	Haltebord geïntegreerd in de haltepaal, met extra functionaliteiten in de paal, zoals een klok, DRIS en extra informatie. 

Fietsenstalling		
BRONS	ZILVER	GOUD
Eenvoudige fietsenstalling, zoals nietjes of klemmen. 	Standaard fietsenstalling / eenvoudige overdekte fietsenstalling. 	Luxe overdekte fietsenstalling / fietskluisen / bewaakte fietsenstalling. 

Prullenbak		
BRONS	ZILVER	GOUD
Eenvoudige, standaard prullenbak die beperkt vandalismebestendig is. 	Prullenbak met luxe design. De opening is afsluitbaar. Eventueel met aparte asbak. 	Prullenbak van hoogwaardig materiaal, met de mogelijkheden om afval te scheiden. De opening is mogelijk afsluitbaar. 

Zitgelegenheid		
BRONS	ZILVER	GOUD
Standaard zitelement met een eenvoudig ontwerp. 	Zitelement met een hoogwaardige uitstraling. Het zitelement is comfortabeler dan het standaard zitelement. 	Zitelement met luxe uitstraling. Comfort staat centraal, zowel in design als materiaalkeuze. Het zitelement biedt plaats voor tenminste 3 personen en bevat bijv. een rugleuning. 

Abri		
BRONS	ZILVER	GOUD
Eenvoudig ontwerp, overbodige materialen of toevoegingen zijn weggelaten. 	Abri met hoogwaardige uitstraling. Statische reis-informatie in de vorm van vitrinekast aanwezig. 	Luxe abri met hoogwaardige voorzieningen en zij- en voorwanden voor bescherming tegen regen en wind. Passend in de R-net productformule of maatwerk. Ook hier is een vitrinekast voor statische reis-informatie aanwezig, bij voorkeur egaal verlicht. 

DRIS		
BRONS	ZILVER	GOUD
Klein haltedisplay, bedoeld voor één of enkele reizigers op een halte. Dit type display kent geen eigen stroomaansluiting. Deze displays zijn in het algemeen laag geplaatst, iets onder ooghoogte en aan de haltepaal. De leesafstand is ongeveer 1 meter. 	Grote haltedisplays hangen in het algemeen aan een mast op een hoogte van min. 2,80 meter. Ze zijn bedoeld om op grotere afstand te worden gelezen; de leesafstand is maximaal 10 tot 20 meter. Ze kunnen door meerdere reizigers tegelijk geraadpleegd worden. Dit type wordt uitgerust met full color LED's, worden tussen de 4 tot 8 ritten per halte getoond en kennen een audiovoorziening. 	Haltedisplay groot Luxe. Deze displays komen overeen met LED-displays, maar kennen toevoegingen als onderscheidend effect: R-net: het toevoegen van de productformule d.m.v. vormgeving, de rode haltevaan met klok en R-net branding. Grafische displays: de mogelijkheid tot kleurgebruik en meer mogelijkheden voor het informeren van reizigers bij omleidingen en storingen. 

Servicepunt fiets		
BRONS	ZILVER	GOUD
Een eenvoudige, werkende fietspomp. 	Een of meerdere fietspompen die bij voorkeur werkt met een compressor. Daarnaast is er een eenvoudige reparatieset aanwezig waarmee reizigers zelf kleine reparaties uit kunnen voeren. 	Een full service point voor fietsreparaties die tenminste elke werkdag geopend is. 

Deelsystemen		
BRONS	ZILVER	GOUD
–	Klantvriendelijke deelsystemen voor korte afstanden, zoals een fiets en/of step. 	Klantvriendelijk deelsysteem voor korte en langere afstanden, zoals auto's. 

Drank-/voedselautomaat, Kiosk, Horeca		
BRONS	ZILVER	GOUD
–	Een standaard automaat met frisdrank en snacks, vandalsmebestendig en werkend. Een of meerdere Kiosk(s) die dagelijks geopend zijn en een gevarieerd assortiment aanbieden op gebied van eten, drinken en snacks. 	Een of meerdere horecaken met zitgelegenheid voor reizigers / klanten. 

4 Beheer en onderhoud

Het is belangrijk dat de haltes in de provincie aantrekkelijk zijn voor gebruikers van het OV en dat deze ook goed en veilig blijven in het gebruik. Goed haltebeheer en regulier onderhoud van de halte is daarom essentieel.

Voor elk beheeronderdeel op de halte (haltepaal, abri, bankje, groenonderhoud, vuil etc.) kan door de wegbeheerder een specifiek onderhoudsschema worden opgesteld, dat is afgestemd op het gewenste kwaliteitsniveau, de mate van natuurlijk verval (bijv. toename van roest op de haltepaal, aangroei van gras en mos op het perron) en de logische volgorde van onderhoud (bijv. het onkruid verwijderen als dat in de directe omgeving ook nodig is, het controleren van elektra als dit bij omliggende elektra ook noodzakelijk is etc).

4.1 Kwaliteitsniveaus beheer

In de Kwaliteitscatalogus openbare ruimte, uitgegeven door CROW worden vijf kwaliteitsniveaus onderscheiden: A+ tot en met D. De indeling voor wegbeheer van CROW gaat uit van R++ tot en met R-.

De definities van de verschillende kwaliteitsniveaus zijn als volgt:

- Zeer hoge kwaliteit (A+/R++): De objecten zijn nagenoeg ongeschonden en schoon. Het onderhoud is uitstekend uitgevoerd. Objecten zien er als 'nieuw' uit.
- Hoge kwaliteit (A/R+): De objecten zijn mooi en comfortabel. Alles is goed onderhouden. Er valt weinig op aan te merken.
- Basiskwaliteit (B/R): Dit is het niveau waarmee duurzame instandhouding gegarandeerd wordt. Functioneel is alles in orde. Het onderhoud op dit niveau levert een acceptabel beeld op. Het is net voldoende.

CROW-publicatie 245 / 288 / 323 Kwaliteitscatalogus openbare ruimte Vergelijk CROW publicaties beheer	CROW-publicatie 145 Beheerkosten openbare ruimte
A+ (zeer goed)	R++ (uitstekend)
A (goed)	R+ (goed)
B (voldoende)	R (basis)
C (matig)	R- (sober) Nog net geen kapitaalvernietiging en/of terechte aansprakelijkheidsstelling
D (te slecht)	- (niet van toepassing)

Om aan te sluiten bij deze landelijke kwaliteitsbegrippen, is de indeling gebruikt van CROW publicatie 145. Per beheeronderdeel is een functionele beschrijving opgesteld wat er wordt verwacht op de verschillende kwaliteitsniveaus. Het advies is om niet lager dan kwaliteitsniveau R uit te komen voor de voorzieningen op haltes. Daarnaast heeft de provincie er reeds voor gekozen worden om bij voorzieningen die horen bij R-net haltes in te zetten op R++. In de matrix worden voor de andere haltecategorieën ook de gewenste kwaliteitsniveaus weergegeven.

4.2 Matrix beheer en onderhoud van voorzieningen per haltecategorie

De matrix op de volgende pagina vat het gewenste beheer en onderhoudsniveau per haltevoorziening en per haltecategorie samen. Deze matrix is tevens als losse bijlage beschikbaar (bijlage 2), zodat deze gemakkelijk als referentiekader gebruikt kan worden in rapporten en projecten.

Het kwaliteitsniveau van het beheer en onderhoud op de halte.	Uitstaphalte *	Reguliere halte *	Drukke reguliere halte *	HOV-halte	Klein knooppunt	Groot knooppunt
		Niet centrale functie	Centrale functie			
Perronvloer (incl. toegankelijkheid)	R R+ R++	R R+	R R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++
Prullenbak	R R+ R++	R R+	R R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++
Reisinformatie (DRIS, informatievitrine, haltepaal)		R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++
Abri (incl. glasplaat en zitplaats)		R+	R+	R+ R++	R+ R++	R+ R++
Fietsenstalling	R R+ R++	R R+	R R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++
Fietsenkluis		R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++
Berm	R R+ R++	R R+ R++	R R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++
Graffiti/beplokkings	R R+ R++	R R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++
Zwerfvuil	R R+ R++	R R+ R++	R R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++
Onkruid	R R+ R++	R R+ R++	R R+ R++	R+ R++	R+ R++	R+ R++
Gladheidsbestreiding	R	R	R	R	R	R

* Het kwaliteitsniveau van het onderhoud is afhankelijk van de locatie van de halte en van de mate van gebruik



gemiddelde of basiskwaliteit / redelijke technische staat



goed / goede technische staat



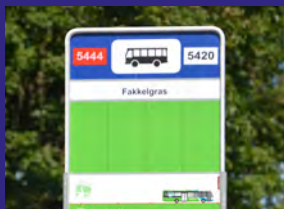
Uitstekende kwaliteit / (zo goed als) nieuw / zeer goede technische staat

NIVEAU BEHEER EN ONDERHOUD

Perronvloer		
Onderhoudsniveau R	Onderhoudsniveau R+	Onderhoudsniveau R++
De vloer is voldoende vlak. Met enige regelmaat is kleine schade waarneembaar. De vloer oogt niet meer als nieuw. Kwaliteitsnormen: Textuur: redelijk Vlakheid: redelijk vlak Schadebeeld vloer + kantstrook: Enige lichte schade Geringe matige schade Geringe ernstige schade Reparaties: zijn vrij duidelijk zichtbaar.	De vloer heeft incidenteel wat schade en geringe onvlakheid, maar oogt redelijk nieuw. Kwaliteitsnormen: Textuur: goed Vlakheid: vlak Schadebeeld vloer + kantstrook: Geringe lichte schade Zeer geringe matige schade Geen ernstige schade Reparaties: zijn zichtbaar maar zonder zichtbaar verschil in het toepassen van materiaal.	De vloer is vlak, heeft geen schade en oogt als nieuw. Kwaliteitsnormen: Textuur: zeer goed Vlakheid: zeer vlak Schadebeeld vloer en kantstrook: Geen lichte schade Geen matige schade Geen ernstige schade Reparaties: zijn onzichtbaar.
		

Prullenbak		
Onderhoudsniveau R	Onderhoudsniveau R+	Onderhoudsniveau R++
Prullenbak is regelmatig wat beschadigd, staat regelmatig scheef, zit driekwart vol, wordt met voldoende regelmaat geleegd, maar oogt niet als nieuw.	Prullenbak is incidenteel beschadigd, staat incidenteel wat scheef, zit niet te vol, wordt zeer regelmatig geleegd en oogt redelijk nieuw.	Prullenbak is niet beschadigd, staat recht, zit niet te vol, wordt vaak geleegd en oogt als nieuw.
		

Reisinformatie (DRIS, informatievitrine, haltepaal)

Onderhoudsniveau R	Onderhoudsniveau R+	Onderhoudsniveau R++
Is soms matig leesbaar; drager zit regelmatig niet goed in de verf, staat soms scheef, heeft beschadigingen en oogt niet als nieuw. 	Is goed leesbaar; drager heeft incidenteel (verf)-beschadigingen, staat soms iets scheef en oogt redelijk nieuw. 	Reisinformatie is zeer goed leesbaar; drager heeft geen (verf) beschadigingen, staat recht en oogt als nieuw. 

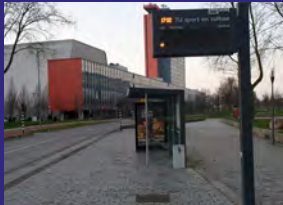
Fietsenstalling

Onderhoudsniveau R	Onderhoudsniveau R+	Onderhoudsniveau R++
De stalling is met enige regelmaat wat beschadigd, kan scheef staan en zit regelmatig niet goed in de verf. Oogt niet als nieuw. 	De stalling is incidenteel wat beschadigd, staat incidenteel iets scheef en zit incidenteel niet goed in de verf. Oogt redelijk nieuw. 	De stalling is niet beschadigd, staat recht, zit goed in de verf en oogt als nieuw. 

Fietsenkluis

Onderhoudsniveau R	Onderhoudsniveau R+	Onderhoudsniveau R++
De kluis is met enige regelmaat wat beschadigd, kan scheef staan en zit regelmatig niet goed in de verf. Oogt niet als nieuw. 	De kluis is incidenteel wat beschadigd, staat incidenteel iets scheef en zit incidenteel niet goed in de verf. Oogt redelijk nieuw. 	De kluis is niet beschadigd, staat recht, zit goed in de verf en oogt als nieuw. 

Berm		
Onderhoudsniveau R	Onderhoudsniveau R+	Onderhoudsniveau R++
De berm heeft met regelmaat kale plekken en heeft een wat onregelmatig maaibeeld.	De berm heeft incidenteel kale plekken en heeft incidenteel een wat onregelmatig maaibeeld.	De berm heeft geen kale plekken en een regelmatig maaibeeld.
		

Vuilgraad (graffiti, beplakking, zwerfvuil, onkruid etc.)		
Onderhoudsniveau R	Onderhoudsniveau R+	Onderhoudsniveau R++
Graffiti & beplakking: er is met enige regelmaat wat graffiti en/of beplakking op objecten aanwezig. Het is echter weinig storend, incidenteel op opvallende plaatsen en er zijn geen aanstootgevende teksten aanwezig. Zwerfvuil: met enige regelmaat aanwezig (4-10 stuks). Natuurlijk vuil & onkruid: regelmatig aanwezig, maar weinig storend (bijv. bladeren).	Graffiti & beplakking: er is incidenteel wat graffiti en/of beplakking op objecten aanwezig. Dit is niet storend (onopvallende plaatsen) en er zijn geen aanstootgevende teksten aanwezig. Zwerfvuil: incidenteel aanwezig (1-3 stuks). Natuurlijk vuil & onkruid: incidenteel aanwezig, maar weinig storend (bijv. bladeren).	Graffiti & beplakking: er is geen graffiti en/of beplakking op objecten aanwezig. Kwetsende en/of intimiderende teksten d.m.v. beplakking of graffiti worden meteen verwijderd. Zwerfvuil: niet aanwezig. Natuurlijk vuil & onkruid: niet aanwezig.
		

Abri (incl. glasplaat en zitplaats)

Onderhoudsniveau R	Onderhoudsniveau R+	Onderhoudsniveau R++
De abri is met enige regelmaat wat beschadigd, kan scheef staan en zit regelmatig niet goed in de verf. Oogt niet als nieuw. Glasplaat: is hier en daar beschadigd, staat redelijk vast, soms ietwat scheef, scheuren en barsten zijn beperkt, oogt niet als nieuw. Zitplaats: heeft enkele beschadigingen, kan wat scheef staan, schilderwerk heeft niet-bijgewerkte beschadigingen, oogt niet als nieuw.	De abri is incidenteel wat beschadigd, staat incidenteel iets scheef en zit incidenteel niet goed in de verf. Oogt redelijk nieuw. Glasplaat: incidentele beschadigingen, staat vast en recht, incidenteel iets scheef. Scheuren en barsten zijn zeer beperkt en zeer incidenteel. Zitplaats: incidentele beschadiging, staat incidenteel iets scheef, schilderwerk is goed met incidentele beschadiging, oogt redelijk nieuw.	De abri is niet beschadigd, staat recht, zit goed in de verf en oogt als nieuw. Glasplaat: niet beschadigd, niet uit het lood en vertoont geen scheuren en barsten. Zitplaats: niet beschadigd, staat recht, schilderwerk heeft volledige dekking en object oogt als nieuw.
		



pp
ide:
0027

HILLENAAR

Maggi

100
NATU
Ingre



Boni coop DEEN HUISMARKT



5 Toepassing Haltevisie

Als provincie Zuid-Holland staan we aan de lat om een slag te maken in het kwaliteitsniveau van haltes langs eigen wegen. Belangrijke gebeurtenissen om rekening mee te houden zijn onder andere de vervangingsopgave voor DRIS en een nieuwe aanbesteding voor abri's van Provincie Zuid-Holland.

Met behulp van dit document en de matrixen als referentiekader, kunnen partijen (wegbeheerders, gemeenten, betrokkenen bij aanbestedingen) concreet aan de slag om de halte kwaliteit in eigen regio in kaart te brengen en te verbeteren. Door de gedefinieerde halte categorieën hebben wegbeheerders houvast bij het bepalen welke voorzieningen op welke haltes geplaatst kunnen worden. De indeling van haltes naar halte categorieën vindt plaats op basis van verschillende parameters. Zie ook de [flowchart in bijlage 3](#). De halte categorieën zijn:

- Uitstaphalte;
- Reguliere halte – geen centrale functie;
- Drukke reguliere halte – wel centrale functie;
- HOV halte;
- Klein knooppunt;
- Groot knooppunt.

Om concreet met deze haltevisie aan de slag te gaan, zijn de volgende stappen nodig:

Inventarisatie

Inventariseer de bestaande voorzieningen per halte. Voor een eerste inventarisatie kan gebruik gemaakt worden van het Centraal Halte Bestand en de ontwikkelde matrix (H4). Voor de actuele stand van zaken zal mogelijk een nieuwe inventarisatie nodig zijn van de haltes per wegbeheerder. Leg de resultaten vervolgens naast de matrix. Welke voorzieningen zijn al aanwezig, welke voorzieningen zouden conform de matrix nog moeten worden toegevoegd en welke overige voorzieningen zijn nog wenselijk? Door deze vergelijking te maken, wordt inzichtelijk welke voorzieningen een welkome aanvulling zijn op het huidige aanbod en welke haltes al voldoen aan het gewenste kwaliteitsniveau.

Verbeterplan

Om tot een daadwerkelijke verbetering te komen van de halte kwaliteit kan, naar aanleiding van de inventarisatie, een wegbeheerder besluiten welke haltes wanneer verbeterd gaan worden. Dit wordt vervolgens verder uitgewerkt in een concreet verbeterplan.



Oplaadpunt elektrische bus bij station De Vink

Provincie Zuid-Holland zal haar eigen opgave in beeld brengen om vervolgens te komen tot een verbeterplan voor de haltes in eigen beheer. Voor het aanpassen van haltes in beheer van derden kan worden onderzocht of subsidie verstrekt kan worden vanuit de Subsidieregeling Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland.

Voor haltecategorie knooppunten is het Handelingsperspectief OV-knooppunten een belangrijke leidraad voor het opstellen van een desbetreffend verbeterplan.

Aandachtspunten voor het verbeterplan zijn: Planning

Door lokale kennis en maatwerk in het verbeterplan mee te nemen, verhoogt de praktische uitvoerbaarheid en haalbaarheid van het plan. Zo kan er bijvoorbeeld gekeken worden naar de lokale huidige plannen, zodat er aangesloten kan worden op reeds geplande ontwikkelingen en vernieuwingen. Wanneer een weg voor groot onderhoud in de planning staat, zou het verbeteren van de kwaliteit van de haltes op die weg een logische toevoeging zijn. Een ander logisch moment kan het moment zijn waarop een nieuwe openbaar vervoer concessie in werking treedt en er bijvoorbeeld nieuwe haltes bijkomen of haltes moeten worden verplaatst. Op basis van dergelijke factoren kan er een planning worden opgesteld om de kwaliteit van haltes in een bepaald gebied te verbeteren.

Budget en capaciteit

Naast planning speelt het beschikbare budget en personeelscapaciteit per wegbeheerder een belangrijke rol voor de realisatie van een kwaliteitsverbetering van haltes. Daarbij kan het vanuit het kostenperspectief interessant zijn om te bezien waar schaalvoordelen te behalen zijn, door bijvoorbeeld haltemeubilair gezamenlijk met andere wegbeheerders in te kopen of gezamenlijk onderhoudscontracten af te sluiten.

Duurzaamheid

In het nationale Klimaatakkoord gepresenteerd op 28 juni 2019 zijn doelen gesteld, zoals een klimaat neutrale en circulaire grond- weg- en waterwerken (werktuigen, materiaalketens) en het opstellen van een convenant voor zero-emissie reinigingsvoertuigen. “De maatregelen richten zich onder meer op levensduur verlengend onderhoud, op het verduurzamen (CO₂-arm maken) en het uniformeren van materiaalgebruik. Hierbij wordt gebruik gemaakt van tools uit de aanpak Duurzaam GWW zoals DuboCalc, de CO₂-prestatieladder en aanvullende inkoopcriteria.

In het Coalitieakkoord van de provincie Zuid-Holland is de volgende ambitie uitgesproken: “Indien haalbaar en betaalbaar schalen wij succesvolle pilots op met circulair bouwen en CO₂-neutraal beheer en onderhoud, en zorgen er de komende vier jaar voor dat dit de standaard wordt bij aanleg, beheer en



Sedumdak op abri

onderhoud.” Duurzame inrichting van de haltes draagt bij aan het imago van het openbaar vervoer. Voor concrete duurzaamheidsmaatregelen op haltes kan gedacht worden aan:

Sedum dak

Een groen dak op een bushalte draagt bij aan het opnemen van fijnstof, verkoelen van de lucht, het opvangen van regenwater / ontlasten van het riool en meer biodiversiteit in de stad. In de zomer is een begroeid dak 30 graden koeler dan een zwart dak. Gezien de voordelen van een groen dak ligt het voor de hand om dit voornamelijk in steden / verhard gebied te doen.

Gebruik hernieuwbare energie

Voor de elektriciteitsbehoefte in een abri kan gebruik gemaakt worden van groene energie via het energiecontract met de energieleverancier of door eigen opgewekte energie. Met bijvoorbeeld zonnepanelen kan in de eigen behoefte aan elektriciteit voor de (LED)verlichting van de halte worden voorzien. Dit kan met name aantrekkelijk zijn in het buitengebied waar bijvoorbeeld geen elektriciteitsaansluiting aanwezig is. Voor draaiende reclamepanelen geven zonnepanelen naar verwachting nog onvoldoende energie. Daarnaast kan worden bezien of de gebruikte installaties in een halte energiezuiniger kunnen worden uitgevoerd.

Duurzaamheid gebruikte materialen

Bij het gebruik van materialen kan op verschillende manieren duurzame inkoop worden toegepast. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de milieubelasting van bepaalde materialen. Dit is bij bamboe bijvoorbeeld lager dan bij staal. Ook gaat het hierbij over de CO₂-footprint van de materialen, wordt het bijvoorbeeld van circulair materiaal gemaakt, hoeveel uitstoot gaat er gepaard met de productie en het transport etc. Bijvoorbeeld hout met FSC keurmerk, recyclebaar aluminium.

Duurzaam ontwerp

Door slim en modulair te ontwerpen kan er minder materiaal nodig zijn voor haltevoorzieningen (bijv. minder aluminium voor een abri). Slim hergebruik van materiaal oude abri's voor nieuwe abri's.

Duurzaam onderhoud

Onderhoud met zero-emissie voertuigen, gebruik van gefilterd hemelwater of gedemineraliseerd water waardoor er geen zeep meer nodig is en er geen zeepresten in de bodem terecht komen.

Inkoop

Duurzaamheid is een belangrijk onderdeel van een inkooptraject. Tools die hierbij kunnen ondersteunen zijn:

- Rekenprogramma dubocalc;
- CO₂-prestatieladder;
- Ambitiweb;
- CO₂-uitstoot meenemen als selectiecriteria in aanbestedingen;
- Mogelijkheid tot toevoegen van toekomstige innovaties aan het contract.

Tot slot kan het vanuit kostenperspectief interessant zijn om te kijken of en waar schaalvoordelen te behalen zijn, door bijvoorbeeld halte-meubilair gezamenlijk met meerdere wegbeheerders in te kopen of gezamenlijk onderhoudscontracten af te sluiten. Afspraken hierover zouden gemaakt kunnen worden in bijvoorbeeld regionale convenanten, waarin beoogde kwaliteitsniveaus van haltes vastgelegd worden.

Woordenlijst

Abri: Een overdekte wachtplaats voor reizigers in het openbaar vervoer.

Bereikbaarheid: De mate waarin een (openbare) voorziening benaderbaar is vanuit de openbare ruimte.

Bestaand stads- en dorpsgebied (BSD): het bestaand stedenbouwkundig stelsel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur (Visie ruimte en mobiliteit, provincie Zuid-Holland, 19 januari 2018).

Centraal haltebestand (CHB): Het centraal haltebestand wordt beheerd door de gezamenlijke ov-autoriteiten en bevat gegevens van alle fysieke haltes in Nederland. Deze informatie wordt beschikbaar gesteld aan de markt die de data bijvoorbeeld gebruiken voor reisinformatie sites.

Collectief personenvervoer: Het openbaar vervoer, zoals bus, tram, metro en trein, doelgroepenvervoer en andere vervoervormen waarbij sprake is van collectiviteit, zoals vrijwilligersvervoer.

Dynamische reisinformatie: Reisinformatie waarin actuele aanpassingen zijn opgenomen ten opzichte van de gebruikelijke dienstregeling. Meestal gebeurt dit door middel van zogenaamde DRIS (Dynamische Reis Informatie)-systemen.

DRIS: Dynamisch Reis Informatie Systeem

Halte: Een halte is een locatie waar mensen in en uit ov-voertuigen kunnen stappen. In de praktijk wordt hier meestal een fysieke locatie bedoeld. We spreken dan over een fysieke halte. Als gesproken wordt over een halte die in de dienstregeling van een vervoerder is opgenomen als zijnde een tijdhaltte of anderszins 'virtuele' halte, wordt er gesproken over een logische halte.

Haltepaal: Een haltepaal is een bord dat aangeeft dat een ov-voertuig op de betreffende plek kan stoppen. Meestal wordt hiervoor het bord Lo3 gebruikt.

HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoer, term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijdsnelheid), comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Hoogwaardig openbaar vervoer kan zowel vervoer over rails als over de weg zijn (Visie ruimte en mobiliteit, provincie Zuid-Holland, 19 januari 2018).

Perron: Een perron is een opstapplaats voor openbaar vervoersystemen. Een perron kan vaak worden herkend aan een (halte)bord dat aangeeft dat er ov-systemen halteren. Een perron is onderdeel van de halte. Een halte kan op zijn beurt meerdere perrons bevatten

Toegankelijkheid: De mate waarin iemand met of zonder beperking zelfstandig gebruik kan maken van (openbare) voorzieningen.

Statische reisinformatie: Reisinformatie die de gebruikelijke dienstverlening weergeeft. Deze informatie wordt alleen gewijzigd bij de invoering van een nieuwe statische dienstregeling. Dit gebeurt doorgaans jaarlijks.

Wegbeheerder: De wegbeheerder is de overheidsorganisatie belast met het feitelijke wegbeheer van een weg of wegvak. Er zijn vier publieke (groepen) wegbeheerders actief:

- Rijkswaterstaat voor alle rijkswegen;
- De provincies voor alle provinciale wegen;
- De gemeenten voor alle gemeentelijke wegen;
- De waterschappen voor wegen specifiek in beheer en gebruik bij een waterschap.

Daarnaast zijn er diverse private organisaties die wegbeheer uitvoeren op semipublieke weggedeelten. Zo zijn percelen met een eigen weg of een eigen infrastructuur in sommige gevallen publiekelijk toegankelijk, maar in beheer bij een private organisatie. Een voorbeeld hiervan is het wegnnet op Schiphol.

Bijlage 1: Bronnenlijst

Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. (2011, maart 31). Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. 's-Gravenhage. Opgeroepen op december 1, 2019, van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0029974/2015-01-01>

CROW. (2012). ASVV. Ede: CROW.

CROW. (april 2018). Handreiking plaatsen DRIS-displays. Ede: CROW.

CROW. (januari 2014). Richtlijn toegankelijkheid. Ede: CROW.

CROW. (mei 2014). Handboek halteplaatsen. Ede: CROW.

CROW. (september 2015). Handleiding voor de OV-halte. Ede: CROW.

Haltescan Zuid-Holland. (sd). Toegankelijkheid OV-haltes. Opgeroepen op december 1, 2019, van Toegankelijkheid OV-haltes: <https://pzh.haltescan.nl/>

Provinciale staten van Zuid-Holland. (2017, november 8). Motie aantrekkelijkheid bushaltes. PS, nr. 764. Den Haag, Zuid-Holland.

R-net. (sd). Handboek R-net productformule. Opgeroepen op december 1, 2019, van <https://www.rnet.nl/handboek/>

Bijlage 2: Matrixen

	Uitstaphalte	Reguliere halte* geen centrale functie in gebied	Drukke Reguliere halte* wel centrale functie in gebied
Toegankelijke halte + omgeving			
Haltepaal + Haltevertrekstaat	 	  	  
Verlichting			
Fietsvoorziening	  	  	  
Zitgelegenheid	 	  	  
Prullenbak	 	  	  
Abri		  	  
DRIS-paneel			 
Lijnennetkaart			
Plattegrond van omgeving			
Watertappunt			
Servicepunt fiets (e.g. fietspomp)		 	 
K+R			
P+R			
Toilet			
USB-oplaadmogelijkheid			
Oplaadpunt elektrische fietsen			
Fietskluis			
Kaartautomaat			
WiFi			
Pakketpunt			
Deelsystemen (auto/fiets/step/etc)		 	 
Drank-/voedselautomaat/Kiosk/Horeca			
Extra's (e.g. boekenkast, urban fitness)			



Minimaal gewenst op halte

Logische optie op dit type halte

 Basis kwaliteitsniveau

 Hoog kwaliteitsniveau

 Luxe kwaliteitsniveau

 Gegeven kwaliteitsniveau (geen keuze)

* Afhankelijk van de locatie van de halte kan er gekozen voor een bronzen, zilveren of gouden kwaliteit. Bijvoorbeeld: bij een landelijke halte doe je eerder een basis prullenbak, binnenstedelijk eentje met een hoge of luxe kwaliteit.

HOV-halte	Klein knooppunt	Groot knooppunt
		
		
		
 	 	 
	 	 
	 	 
	 	 
		
		
		
		
 	 	 
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		
 	 	 
 	 	
		

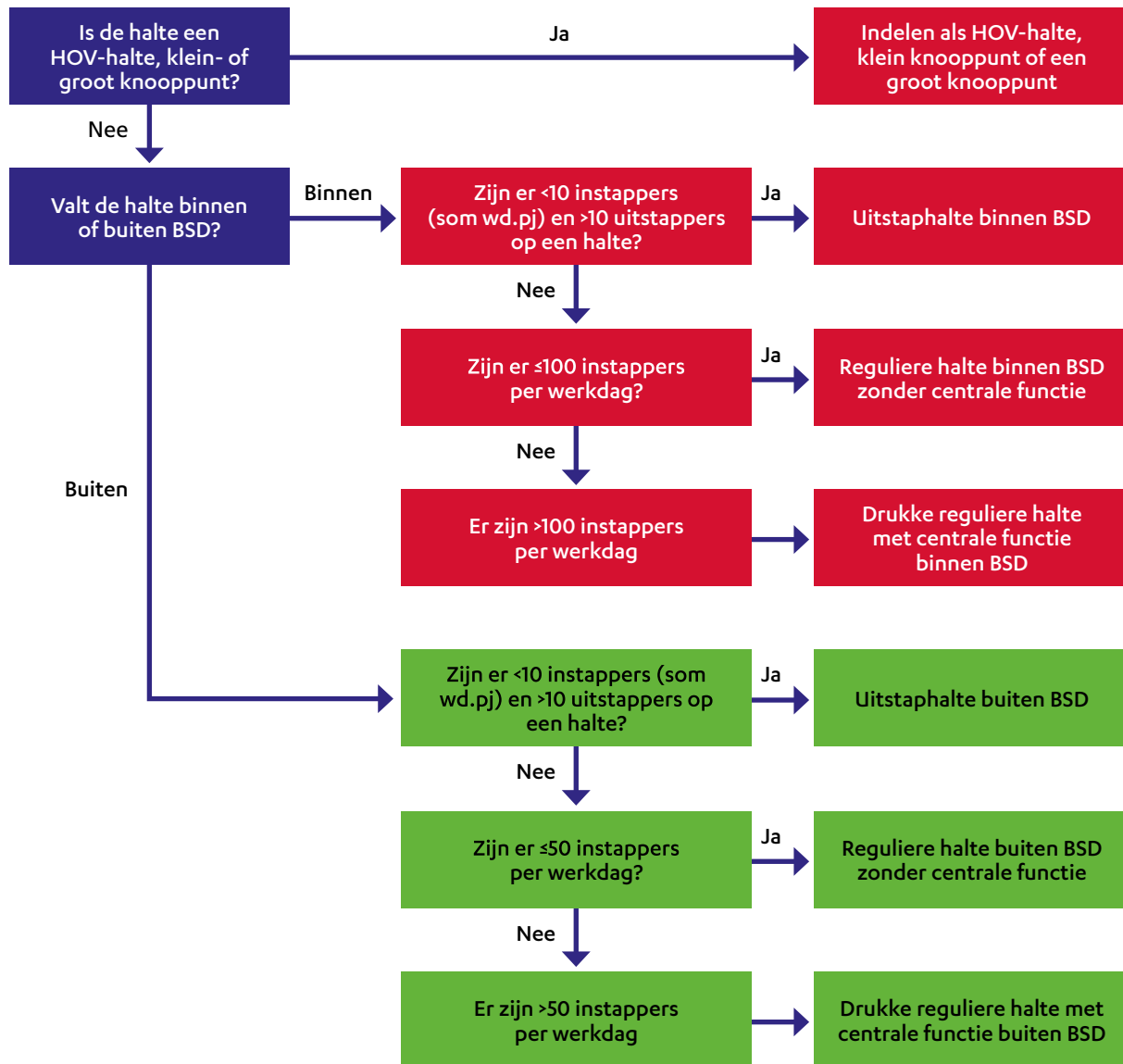
Het kwaliteitsniveau van het beheer en onderhoud op de halte.	Uitstaphalte *	Reguliere halte *	Drukke reguliere halte *
		Niet centrale functie	Centrale functie
Perronvloer (incl. toegankelijkheid)	R R+ R++	R R+	R R+ R++
Prullenbak	R R+ R++	R R+	R R+ R++
Reisinformatie (DRIS, informatievitrine, haltepaal)		R+ R++	R+ R++
Abri (incl. glasplaat en zitplaats)		R+	R+
Fietsenstalling	R R+ R++	R R+	R R+ R++
Fietsenkuis		R+ R++	R+ R++
Berm	R R+ R++	R R+ R++	R R+ R++
Graffiti/beplakking	R R+ R++	R R+ R++	R+ R++
Zwerfvuil	R R+ R++	R R+ R++	R R+ R++
Onkruid	R R+ R++	R R+ R++	R R+ R++
Gladheidsbestreiding	R	R	R

-  gemiddelde of basiskwaliteit / redelijke technische staat
-  goed / goede technische staat
-  Uitstekende kwaliteit / (zo goed als) nieuw / zeer goede technische staat

* Het kwaliteitsniveau van het onderhoud is afhankelijk van de locatie van de halte en de mate van het gebruik.

HOV-halte	Klein knooppunt	Groot knooppunt
 	 	 
 	 	 
 	 	 
 	 	 
 	 	 
 	 	 
 	 	 
 	 	 
 	 	 
 	 	 
		

Bijlage 3: Flowchart







220600982