

Status	Datum vergadering Gedeputeerde Staten	Eindtermijn
Openbaar	23 augustus 2022	n.v.t.

Onderwerp

Haltevisie Zuid-Holland en Halteverbeterplan provinciale bushaltes 2022-2030

Advies

1. Vast te stellen de Haltevisie Zuid-Holland 2022
2. Vast te stellen het Halteverbeterplan provinciale bushaltes 2022-2030
3. Vast te stellen de brief aan PS over de Haltevisie Zuid-Holland en Halteverbeterplan provinciale bushaltes 2022-2030
4. Vast te stellen de publiekssamenvatting over de Haltevisie Zuid-Holland en Halteverbeterplan provinciale bushaltes 2022-2030

Besluit GS

Vastgesteld met een machtiging voor de portefeuillehouder om meekoppelkansen voor groene daken te benoemen in het Halteverbeterplan.

Bijlagen

- Haltevisie Zuid-Holland
- Halteverbeterplan provinciale bushaltes 2022-2030
- GS brief aan PS over Haltevisie Zuid-Holland en Halteverbeterplan provinciale bushaltes 2022-2030

1 Toelichting voor het College

De haltevisie en het provinciaal halteverbeterplan komen voort uit de wens van PS om een hogere haltekwaliteit in de provincie Zuid-Holland na te streven (motie 764). Met dit voorstel wordt nieuw beleid bekrachtigd op het gebied van haltekwaliteit.

Het voorstel dat nu voorligt, zorgt ervoor dat de haltekwaliteit in de provincie op een uniforme manier verbeterd kan worden, zonder dat het de eigen keuzes van wegbeheerders in de weg zit. De haltevisie biedt dus vooral handvatten voor wegbeheerders om aan de slag te kunnen. Het provinciale halteverbeterplan 2022-2030 is voor onze eigen organisatie een belangrijke leidraad voor het verbeteren van de haltekwaliteit. Met name op het onderdeel toegankelijkheid ligt hier nog een opgave. Het doel van het verbeterplan is dus vooral om op dit onderdeel een kwaliteitsverbetering door te voeren, en waar nodig ook haltevoorzieningen te verbeteren, of te realiseren waar deze ontbreken. Samen met andere maatregelen in het OV, zoals het verbeteren van de doorstroming of de investeringen in aantrekkelijke materieel, proberen we hiermee een reizigersgroei te bereiken. Toegankelijke haltes zijn vooral voor mensen met een beperking een belangrijke voorwaarde om gebruik te kunnen maken van het OV.

Bestuursakkoord Toegankelijkheid

Een belangrijke overweging bij dit besluit is dat er op dit moment wordt gewerkt aan het bestuursakkoord Toegankelijkheid. Dit akkoord betekent ook dat haltes beter toegankelijk gemaakt moeten worden. De eisen (ook wel *verwerkingsregels* genoemd) van het Centraal HalteBestand zijn hier een belangrijke leidraad in: als er wordt voldaan aan deze eisen wordt een halte pas als toegankelijk bestempeld en is deze door iedereen zelfstandig te gebruiken. Op dit moment zijn er nog enkele hindernissen die ondertekening van het bestuursakkoord hebben vertraagd. Zo is het op dit moment de vraag of gemeenten het akkoord zullen onderschrijven. De intentie is dat aan uw college nog dit jaar ter besluitvorming zal worden voorgelegd, maar dit is vanwege het standpunt van de gemeenten nog onzeker. Indien uw dit bestuursakkoord ondertekend, verbinden we ons aan het vergroten van de inclusiviteit van ons OV.

Financieel en fiscaal kader

Totaalbedrag excl. BTW : € 6 mln
Programma : Ambitie 2 - Bereikbaar Zuid-Holland
Financiële risico's : Sterke prijsstijging door inflatie, minder mogelijkheden voor werk-met-werk maken, PS wil méér haltes aanpakken (ook van derden) of versneld méér voorzieningen op bijvoorbeeld knooppunten. Een ander risico is de hoeveelheid claims vanuit mobiliteit/OV die op beschikbare budgetten wordt gelegd. Ook de claim voor haltekwaliteit telt daar bij op. Dit is, zeker in samenhang met de na-effecten van corona op het OV, een belangrijk risico.

Als onderdeel van het opgestelde transitieplan OV is bij het Kaderbesluit Bereikbaarheid 2022 besloten om een investeringsbedrag van in totaal € 25 mln op te nemen in het PZI voor

onder andere de kwaliteitsverbetering van de bushaltes. Dit investeringsbedrag wordt gedekt vanuit de strategische reservering voor OV van € 10,8 mln en de extra middelen vanuit de vrije investeringsmiddelen PZI van € 14,2 mln.
Het aandeel hierin voor de uitvoering van het halteverbeterplan is € 6 miljoen.

In het Halteverbeterplan provinciale bushaltes wordt een duidelijke prioritering aangebracht in de aan te pakken haltes. Daaruit blijkt ook dat er een relatief klein aantal haltes is met een hoge prioriteit, en meer haltes met een lagere prioriteit. Daarmee kunnen we de kosten beperken. Mocht het volledige bedrag zoals hierboven genoemd beschikbaar zijn, kunnen ook haltes met een lagere prioriteit worden aangepakt. Het is onwaarschijnlijk dat voor haltes met een lagere prioritering er gekozen zal worden voor voorzieningen van de allerhoogste kwaliteitsklasse (goud).

Een belangrijke pijler in de verbetering van de halte kwaliteit is de subsidiemogelijkheid Toegankelijkheid in de SRM (paragraaf 8). Deze regeling biedt andere wegbeheerders de mogelijkheid om subsidie te ontvangen voor het verbeteren van de toegankelijkheid van bushaltes; wij hebben geen formele zeggenschap over haltes in beheer bij gemeenten, waterschappen, etc. De kosten van subsidieaanvragen zijn niet opgenomen in het provinciaal halteverbeterplan, omdat dit via de SRM loopt. De verwachting is dat aanvragen voor deze subsidieregeling beperkt zullen zijn. Er wordt wel geprobeerd om meer wegbeheerders te stimuleren om een aanvraag in te dienen. De huidige SRM wordt geactualiseerd. In de geactualiseerde SRM wordt de technische uitwerking van de aanpassing van een Halte aangescherpt, conform de verwerkingsregels Toegankelijkheid die zijn vastgesteld samen met DOVA (deze zijn gelijk aan de richtlijn Toegankelijkheid van het CROW).

Juridisch kader

Een van de uitgangspunten van de haltevisie, is dat de inrichting van een halte voldoet aan de Richtlijn Toegankelijkheid, opgesteld door CROW. Wegbeheerders hebben op dit moment een inspanningsverplichting voor goed toegankelijke haltes. Dit heeft ook te maken met het VN-verdrag handicap, en daarmee samenhangend de Wet op gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte. De eisen voor goed toegankelijk OV staan ook vermeld in het aanstaande bestuursakkoord Toegankelijkheid dat naar verwachting nog dit jaar aan uw college ter besluitvorming zal worden voorgelegd. De haltevisie sluit aan op dit proces.

In de geactualiseerde SRM wordt dit als eis opgenomen in de paragraaf over toegankelijkheid bushaltes. Daarom wordt het vaststellen van een aanvraag net iets anders. Met name op het gebied van visuele toegankelijkheid worden eisen scherper geformuleerd, waardoor een aanvraag die hier niet aan voldoet zal worden afgewezen. In de praktijk voldoen aanvragers al aan deze hogere eisen, omdat wegbeheerders vaak al werken conform de CROW-richtlijn.

2 Voorafgaande besluitvorming

Er is rond 2006 een halteplan aangenomen (Halteplan Zuid-Holland 2006-2015). Dit is de voorloper van de huidige haltevisie, waarin een eerste stap werd gezet met het toegankelijk maken van de haltes in de provincie Zuid-Holland. Ook zijn er in het verleden al middelen vrijgemaakt om haltes toegankelijk te maken (zie bijvoorbeeld GS-besluit PZH-2007-196678).

3 Proces

De haltevisie is een gedragen beleidskader, dat tot stand is gekomen in de werkgroep Haltekwaliteit. In deze werkgroep zaten wegbeheerders, vervoerders, reizigersvertegenwoordigers en de MRDH. Hoewel er sinds deze werkgroep sprake is geweest van Corona, en de negatieve invloed op het OV, is het wel de verwachting dat de hoofdlijn van de haltevisie nog steeds wordt onderschreven door deze partijen.

In de PS brief wordt voorgesteld aan PS om motie 764 als afgedaan te beschouwen. Na vaststelling van het de haltevisie en halteverbeterplan, zullen samen met DBI concreet acties worden uitgezet die leiden tot aanpak van haltes. De verwachting is dat er dan eind van dit jaar, samenvallend met de vervanging van de DRIS-panelen en eventuele andere werkzaamheden aan provinciale wegen, gestart kan worden met het verbeteren van de haltekwaliteit.

4 Participatie en rolneming

In 2019 is de werkgroep Haltekwaliteit gestart. Hierin namen verschillende partijen deel, zoals reizigersvertegenwoordigers, gemeenten, vervoerders en MRDH. Deze zijn op het provinciehuis uitgenodigd om mee te denken over de wijze waarop de haltevisie ingevuld zou moeten worden. Op deze wijze is in een aantal verschillende bijeenkomsten de basis gelegd voor de huidige haltevisie. Ook na de bijeenkomsten is er nog contact geweest met alle gemeenten om ook terug te koppelen over de voortgang van de haltevisie. Vooruitlopend op de vaststelling van de haltevisie zijn ook al gegevens over de haltes, die voortkwamen uit de nieuwe inventarisatie, met alle wegbeheerders gedeeld. Daarmee wordt geprobeerd wegbeheerders aangehaakt te houden bij de verbetering van de haltekwaliteit in de hele provincie.

Ook is er binnen de provincie Zuid-Holland uitvoerig contact geweest met diverse beleidsterreinen, met name de Dienst Beheer Infrastructuur.

5 Communicatiestrategie

De haltevisie is een belangrijk beleidskader voor de verschillende wegbeheerders in de provincie. Daarom zal deze worden gedeeld op de website van de provincie. Op dit moment is het bestand nog niet voldoende toegankelijk. Daarom wordt er nu nog gekeken hoe dit bestand op een toegankelijke manier gedeeld kan worden. Met name de vormgeving van tabellen en hoe deze goed leesbaar zijn te maken is een uitdaging. Inhoudelijk zal er niets aan het stuk wijzigen. Het Halteverbeterplan provinciale bushaltes is voor intern gebruik, en daarmee is publicatie minder relevant.

Na het besluit door GS en het informeren van PS zal er een kort nieuwsbericht over de haltevisie en het halteverbeterplan worden gepubliceerd. Daarin wordt benadrukt dat Zuid-Holland werkt aan betere bereikbaarheid, onder andere tot goed OV. Haltes waar inwoners in-, uit- of overstappen naar ander vervoer hebben daar een belangrijke rol in, en daarom investeren we daar in. Bij het nemen van concrete verbetermaatregelen op een of meerdere haltes zal dat opnieuw een communicatie-moment opleveren, evenals bij de uiteindelijke realisatie van de verbetermaatregelen.



provincie
Zuid-Holland