

Bijlage 1: Interpretatie resultaten analyses Haltescan per kenmerk

Aandachtspunten

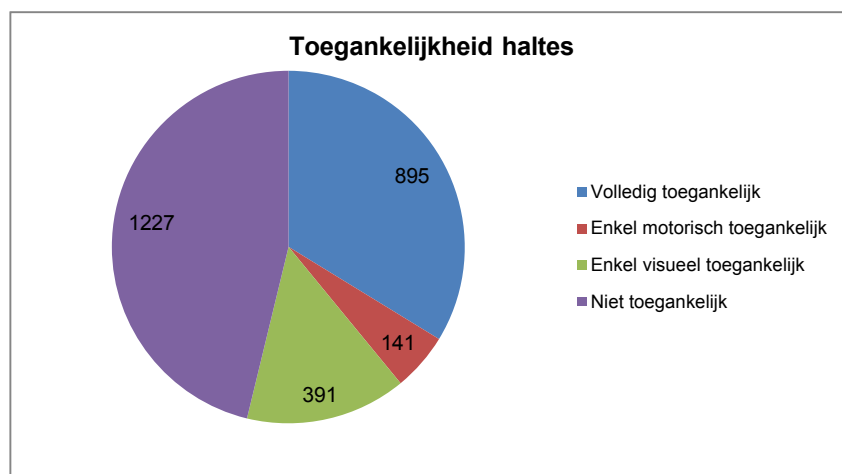
Er zijn twee belangrijke aandachtspunten die moeten worden meegenomen in het beschouwen en interpreteren van de resultaten van de gedane analyses. Allereerst beschikken we niet voor elke halte over volledige en actuele informatie. Voor het actueel houden van onze halte-database zijn wij afhankelijk van de beheerders van wegen waarnaast de betreffende bushaltes staan. Uit ervaring blijkt dat wegbeheerders zich niet altijd bewust zijn van deze verantwoordelijkheid. Wij doen als provincie ons uiterste best dit te verbeteren. Het *continu* schouwen van alle bushaltes die langs provinciale buslijnen staan is daarbij geen realistisch alternatief. Dit zou niet alleen een zeer intensief, maar ook een zeer kostbaar proces zijn. Op een nog te organiseren bijeenkomst (waarover in de GS brief meer) zal aandacht worden gevestigd op het belang van het actualiseren van de haltedatabase.

Een tweede aandachtspunt is dat in de analyses per kenmerk steeds alleen haltes meegenomen zijn waarvan de informatie waarover de analyse gaat, beschikbaar is. Dit verklaart waarom het totaal aantal meegenomen haltes niet in elke analyse gelijk is.

Toegankelijkheid

Er zijn drie categorieën op basis waarvan een halte als 'toegankelijk' kan worden aangemerkt. Een halte is 'motorisch toegankelijk' wanneer deze voldoet aan bepaalde eisen voor rolstoeltoegankelijkheid, zoals bijvoorbeeld een bepaalde hoogte en/of breedte van het perron of afstand tussen het perron en voertuig. 'Visueel toegankelijk' is een halte wanneer deze voldoet aan eisen op het gebied van geleidelijnen, attentiemarkeringen en visuele blokmarkering van de perronrand. Wanneer een halte zowel motorisch als visueel toegankelijk is wordt deze aangemerkt als 'volledig toegankelijk'.

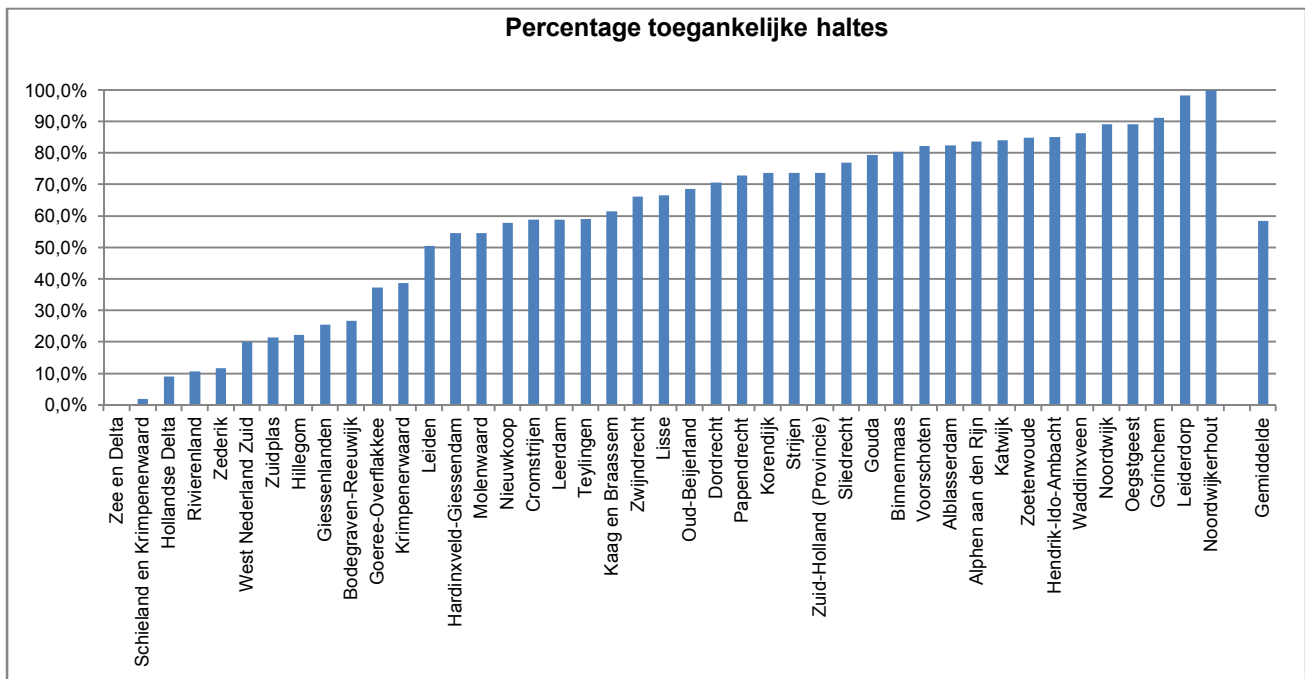
Volgens onze gegevens kan op dit moment 58,5% van haltes langs provinciale buslijnen aangemerkt worden als 'toegankelijk'. Van het totaal aantal haltes is 37,3% volledig toegankelijk, 5,0% enkel motorisch toegankelijk en 16,2% enkel visueel toegankelijk. Zie het diagram hieronder.



De mate van toegankelijkheid van haltes verschilt sterk per wegbeheerder. De provincie zelf doet het relatief goed: 73,7% van onze haltes is al toegankelijk. Wat hiernaast opvalt, is de relatief slechte score van haltes onder het beheer van de Waterschappen ("Hollandse Delta", "Rivierenland" & "Schieland en Krimpenerwaard") en Rijkswaterstaat ("West Nederland Zuid" & "Zee& Delta¹"). Zij scoren respectievelijk 9,1%, 10,7%, 20, 0%, 0,0% & 1,9% op enige vorm van toegankelijkheid. Daarmee halen ze het gemiddelde

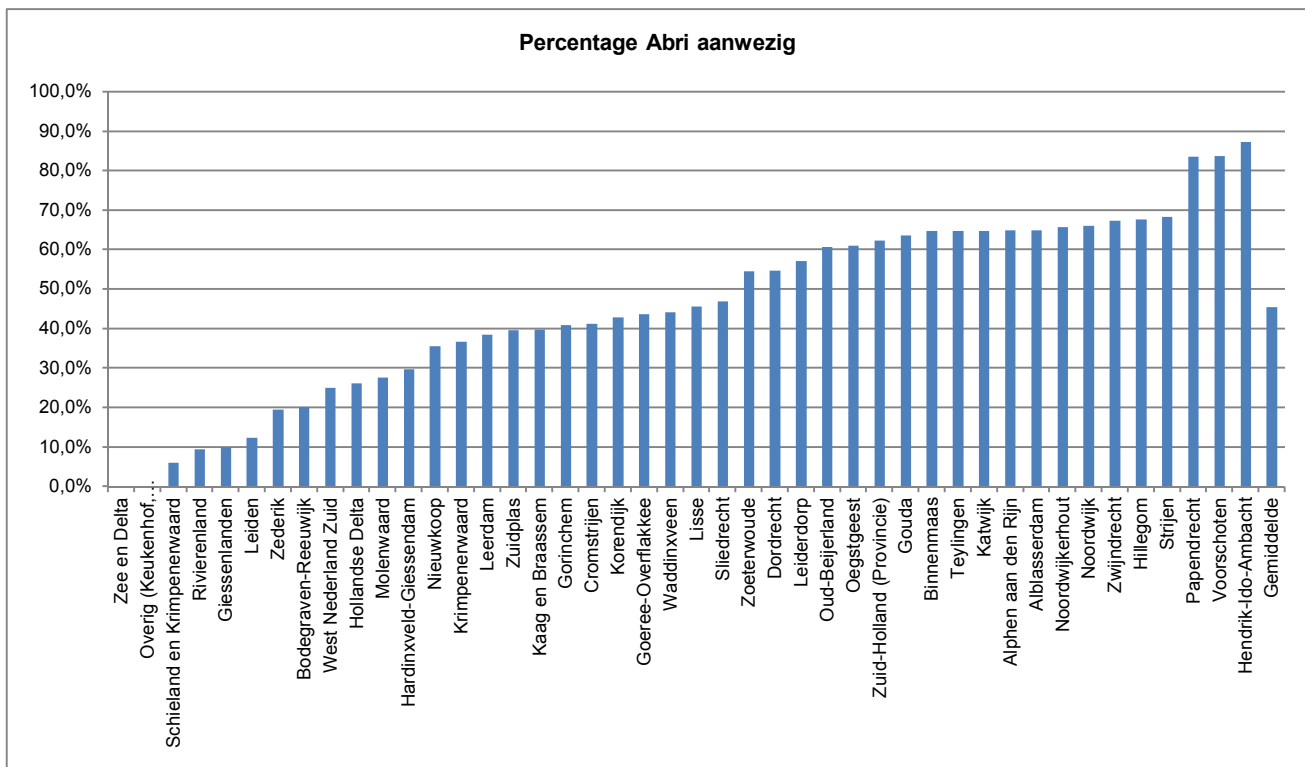
¹ Hierbij moet wel in aanmerking genomen worden dat "Zee & Delta" slechts één halte in beheer heeft.

percentage van alle haltes samen flink omlaag. Tenslotte zien we een klein verschil tussen grote en kleine gemeentes. Waar gemeentes met meer dan 50.000 inwoners een score van 66,2% hebben, is dit voor gemeentes met minder dan 50.000 inwoners slechts 58,5%. Zie de grafiek hieronder.



Aanwezigheidabri's

In totaal is 45,5% van alle bushaltes langs provinciale buslijnen voorzien van eenabri. We zien wederom dat de waterschappen en Rijkswaterstaat relatief minder vaakabri's hebben (zie hieronder). Hiernaast valt op dat Leiden ook weinigabri's heeft. Dit is mogelijk te verklaren door het (stedelijke en fijnmazige) karakter van de omgeving, dat weinig ruimte biedt voorabri's.



Hoewel Leiden een uitzondering is, doen grote steden het over het algemeen iets beter dan kleine steden. Zij liggen echter nog steeds redelijk dicht bij elkaar met respectievelijk 48,5% en 44,0%.

Aanwezigheid DRIS

Op dit moment heeft ruim 45% van alle provinciale bushaltes een DRIS-paneel, waarop actuele reisinformatie te zien is. Ook in dit geval valt op dat de waterschappen en Rijkwaterstaat relatief slecht scoren² zoals hier beneden te zien is. In dit geval is dat verklaarbaar door het aantal in- en uitstappers. Ongeveer 69% van de haltes op lijnen bij eerst genoemde wegbeheerders heeft meer dan 50 in- & uitstappers per dag. Ter vergelijking: het gemiddelde van overige wegbeheerders ligt grofweg op 84%. Het aantal instappers wordt meegenomen in de afweging wel of niet een DRIS-paneel te plaatsen.

Anders dan bij andere haltevoorzieningen, zijn DRIS-panelen in principe in beheer bij de provincie, ook als de provincie niet over de betreffende halte gaat³. Voor het plaatsen van DRIS-systemen is bij aanschaf door de provincie gelet op verschillende criteria. Zo zijn op belangrijke stations, knooppunten en/of relevante locaties (zoals ziekenhuizen) altijd DRIS-panelen aanwezig. Onder andere in verband met het naderende einde van de levensduur van onze solar-DRIS-panelen zijn wij recentelijk begonnen ons beleid op DRIS aan te scherpen. Dit zal worden meegenomen in de eerder benoemde bijeenkomst en het uitschrijven van de 'challenge' binnen het Startup in Residence programma (waarover aan het einde van deze brief meer). U zult uiteraard tijdig worden geïnformeerd over mogelijke veranderingen en/of een aangepaste visie.

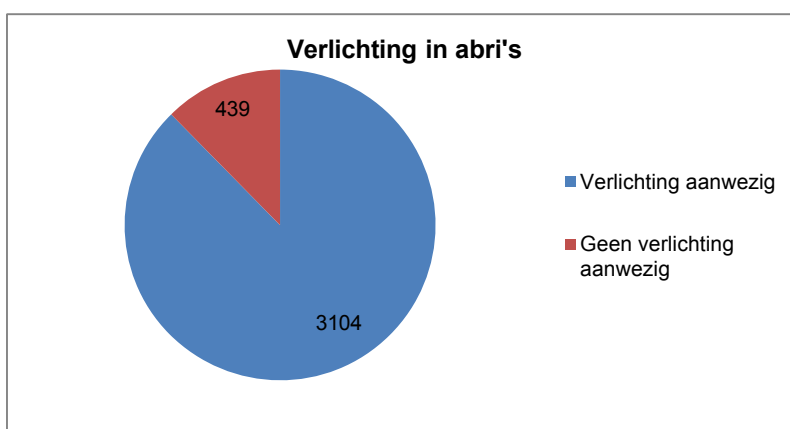
Aanwezigheid Audio-knop DRIS

Een audio-knop is op dit moment enkel nog aanwezig op R-net haltes, waardoor het gemiddelde percentage audio-knoppen ligt op 0,7%. De reden dat alleen R-net panelen een audio-knop hebben is dat deze panelen nieuwer zijn; oude panelen missen de techniek voor audio-ondersteuning. Elk nieuw aangeschaft DRIS-paneel zal in principe uitgerust zijn met een audio-knop⁴.

Aanwezigheid verlichting op halte

De definitie op basis waarvan wordt bepaald of er halteverlichting aanwezig is, is dat er binnen 25 meter van de halte een vorm van verlichting moet zijn. Dit kan zowel van een lantaarnpaal als vanabri-verlichting zijn. Verlichting die afkomstig is van reclameborden wordt niet meegerekend.

In de analyse is te zien dat het relatief goed gesteld is met de verlichting in en/of rondomabri's. In totaal is er bij 87,6% van deabri's van meegerekende haltes verlichting aanwezig (zie hieronder).



² "Zee & Delta" is wederom een uitzondering, maar het percentage is met maar één halte niet representatief.

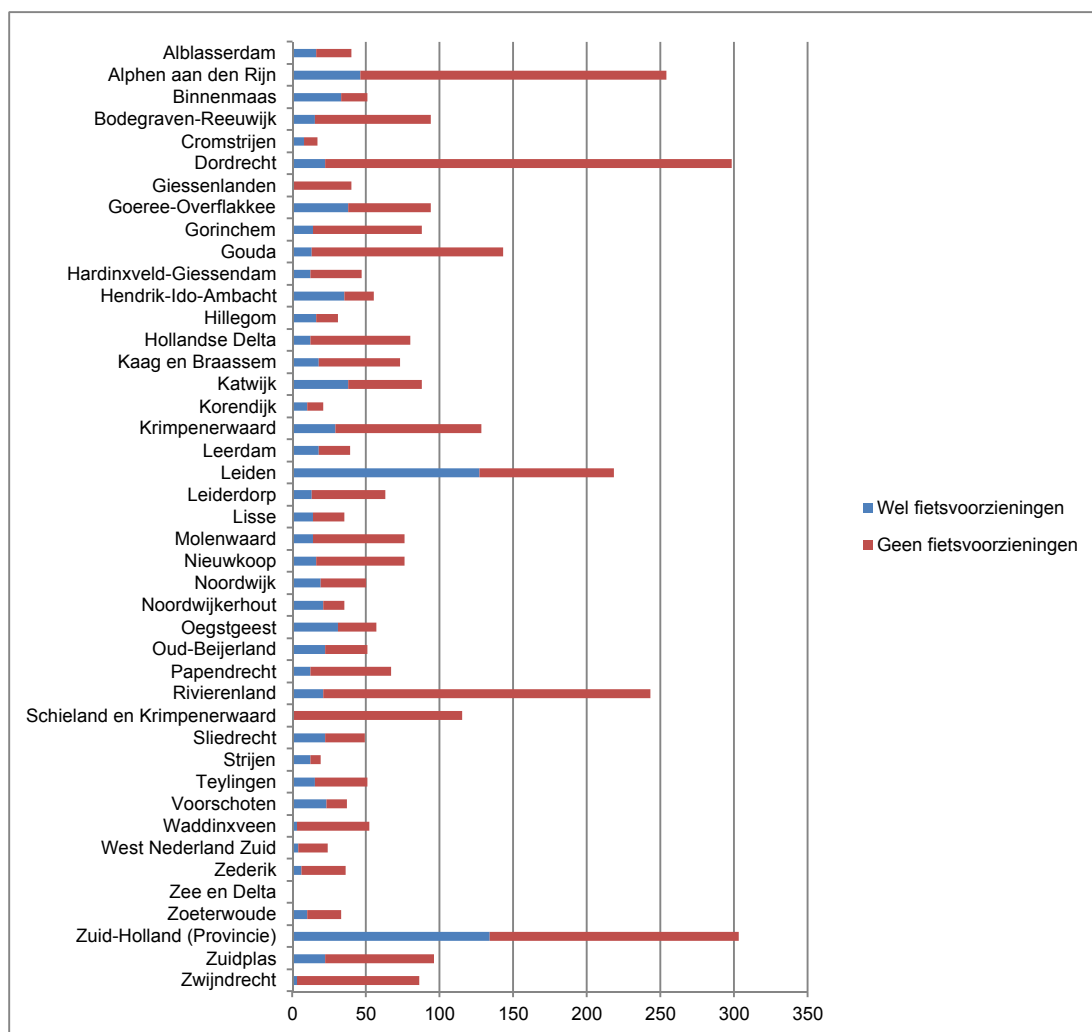
³ De Drechtsteden zijn hier een uitzondering op. Zij voorzien in hun eigen beheer.

⁴ Uitzonderingen hierop zijn de grote hangende haltedisplays (zoals bijvoorbeeld op Leiden Centraal te vinden zijn), omdat deze te hoog hangen.

Kleine gemeentes (<50.000 inwoners) doen het goed. 89,7% van de meegenomen haltes zijn verlicht. Voor grote steden (>50.000 inwoners), de waterschappen & Rijkswaterstaat samen ligt dit op respectievelijk 85.2% en 85,8%.

Fietsvoorzieningen

Of een halte fietsvoorzieningen heeft, wordt bepaald door de aanwezigheid van fietsklemmen en/of fietsenstallingen. Uit de analyses blijkt dat ongeveer 27,0% van provinciale haltes uitgerust is met fietsvoorzieningen. Wederom is er een verschil te zien tussen grote en kleine gemeentes: gemeentes met meer dan 50.000 inwoners zitten gemiddeld op een percentage van 25,7%, terwijl gemeentes met een inwoneraantal dat daaronder ligt gemiddeld op een percentage van 30,2% zitten. De waterschappen en Rijkswaterstaat zitten samen op gemiddeld 10,6%. Vooral waterschap "Rivierenland", met totaal meer dan 240 haltes, valt op met maar 21 haltes met fietsvoorzieningen.



Een belangrijke kanttekening bij de gedane analyse is dat fietsvoorzieningen momenteel lang niet altijd zijn opgenomen in de Haltescan, het geschatte aantal haltes met fietsvoorzieningen is dus een minimum.

Mede door de toenemende focus op ketenmobiliteit is de provincie in de laatste jaren al veel bezig geweest met de aanwezigheid van fietsvoorzieningen bij bushaltes. De aanwezigheid van fietsvoorzieningen is opgenomen in de R-net productformule. Ook wordt er bij herindeling van haltes, knooppunten of stations altijd rekening gehouden met fietsvoorzieningen.