



provincie **HOLLAND**
ZUID

Gedeputeerde Staten

Contact
M van Doorn
T 070 – 441 60 96
m.van.doorn@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Provinciale Staten van Zuid-Holland

Datum
Zie verzenddatum linksonder
Ons kenmerk
PZH-2018-642667529 (DOS-2007-0022047)
Uw kenmerk

Onderwerp
Uitwerking M764 – Aantrekkelijkheid bushaltes

Bijlagen
Interpretatie resultaten Haltescan
Haltescan Overzicht analyses
Analyse_obv_maximaal50000inwoners
Analyse_obv_minimaal50000inwoners
Analyse_obv_minimaal50instappers

Geachte Statenleden,

In de Statenvergadering van 8 november 2017 heeft u motie 764 aangenomen. In deze motie verzocht u het college van Gedeputeerde Staten om:

1. de voorzieningen van haltes langs alle provinciale buslijnen te inventariseren;
2. te inventariseren hoe deze haltes, in lijn met het R-netprogramma, aantrekkelijker kunnen worden ingericht;
3. die aanpassing te subsidiëren vanuit de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM);
4. samen met vervoerders en gemeenten tot een verbeterplan te komen.

Over de motie wilde u een terugkoppeling tijdens de behandeling van de Voorjaarsnota.

In onze brief van 20 december 2017 deden wij u ons behandelvoorstel voor de motie toekomen. Zoals daarin aangegeven berichten wij u hierbij over de uitkomsten van de door ons gedane inventarisatie (onderdelen 1 en 2 van de motie). Ook beschrijven wij de vervolgstappen met tijdspad om de verzoeken 3 en 4 uit te voeren, in lijn met het eerder aan u toegestuurde behandelvoorstel.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen 90, 385 en 386 stoppen dichtbij het provinciehuis. Vanaf station Den Haag CS is het tien minuten lopen. De parkeerruimte voor auto's is beperkt.

Inventarisatie

Om een beeld te krijgen van de haltekwiteit in de provincie, zijn er analyses uitgevoerd op basis van data die zijn opgenomen in de zogenaamde 'Haltescan'. Voor het doen van de analyses is de Haltescan zo ver mogelijk geactualiseerd en is er een aantal variabelen aan de database toegevoegd. Kenmerken waarop wij op basis van aanwezige informatie hebben gemonitord, zijn:

- Toegankelijkheid (inclusief uitsplitsing motorisch, visueel en volledig toegankelijk);
- Aanwezigheid van abri's op de halte;
- Aanwezigheid van DRIS-paneel op de halte;
- Aanwezigheid van audio-knop op het DRIS-paneel;
- Aanwezigheid verlichting op de halte;
- Aanwezigheid fietsvoorzieningen.





ALGEMEEN
VOORZIENINGEN
BEREIKBAARHEID
TOEGANKELIJKHEID

Haltenaam: Tochtpad
Haltenummer: NL:Q:58632590
Woonplaats: Zevenhoven

Perronbreedte

Perronhoogte

Geliedelij

Dit is een **toegankelijke halte**, geschikt voor reizigers met een motorische en visuele beperking.

[Incident melden](#)

Voorbeeld van informatieweergave in de Haltescan

Om inzichtelijk te maken waar mogelijke knelpunten en/of verbetermogelijkheden zijn, zijn er verschillende analyses uitgevoerd. Naast het totaalbeeld binnen de provincie zijn kenmerken ook getoetst per wegbeheerder en is er onderscheid gemaakt in de *grootte* van gemeentes in inwonersaantal.

Resultaten

In de bijlage vindt u onze interpretatie van de uit de Haltescan gehaalde analyses. Deze geven een goed beeld van de stand van zaken rondom toegankelijk- en aantrekkelijkheid van onze bushaltes. De belangrijkste conclusies zijn als volgt:

- De haltekwaliteit wisselt sterk per wegbeheerder;
- Er is binnen de provincie winst te behalen in het toegankelijk(er) maken van haltes. Hoewel een groot deel van de haltes al *deels* toegankelijk is, kan het percentage *volledig* toegankelijke haltes nog groeien;
- Er is winst te behalen in het aantrekkelijk(er) maken van haltes, voornamelijk op het gebied van de aanwezigheid vanabri's en fietsvoorzieningen;
- Er zijn verschillen tussen grote en kleine gemeentes, maar deze zijn over het algemeen niet opvallend groot;
- Voor zowel toegankelijkheid als aantrekkelijkheid geldt dat de waterschappen en Rijkswaterstaat (en dan in het speciaal "West Nederland Zuid") opvallend lage percentages halen.

De provincie zet op dit moment al actief in op het toegankelijk maken van haltes, bijvoorbeeld door alle R-net haltes volledig toegankelijk te maken. Ook stimuleert de provincie andere wegbeheerders om bestaande haltes toegankelijk te maken door hen een subsidie aan te bieden (Subsidieregeling Mobiliteit/SRM, artikel 8). Het geringe aantal aanvragen dat wij jaarlijks voor laatstgenoemde subsidieregeling binnenkrijgen, duidt er echter op dat de regeling effectiever ingezet zou kunnen worden. Het aanpassen van de regeling – waardoor het aantrekkelijker wordt voor wegbeheerders om gebruik te maken van de subsidie – is een tweede mogelijkheid.

Inventarisatie kosten

In uw motie verzocht u ons te inventariseren hoe provinciale haltes – in lijn met het R-netprogramma¹ – aantrekkelijker zouden kunnen worden ingericht. Hieronder vindt u een globaal overzicht van kosten die een enkele R-net halte (dus aan één zijde van de weg) met zich meebrengt.

Meubilair (excl. fietsoverkapping)	€25.000,-
Fietsoverkappingen (per stuk)	€5.000,-
DRIS-paneel (per stuk)	€10.000,-
Diverse civiele werkzaamheden (halte-aanleg, halte-toegankelijkheid, et cetera)	€60.000,-
Totaal	€100.000,-

Bij deze globale kosten is nog geen rekening gehouden met bijzondere omstandigheden. Bij werkzaamheden is het totaalbedrag namelijk sterk afhankelijk van locatie. Op sommige locaties moeten haltes vrijwel compleet gerealiseerd worden, wat de kosten exponentieel kan verhogen. Ook zijn kosten voor bijvoorbeeld tijdelijke haltes, tijdelijke verkeersvoorzieningen en/of vaak nodige asfaltverharding niet meegenomen.

Op dit moment voldoen ongeveer 60 van de circa 3.300 haltes langs provinciale buslijnen aan R-net standaarden en dat worden er de komende jaren nog een aantal meer. Desondanks zou, gelet op de kosten, het “ver-R-netten” van onze overige haltes een zeer kostbare aangelegenheid zijn, die bij veel haltes niet in verhouding staat tot het aantal reizigers dat van de halte gebruik maakt. Hiernaast lenen niet alle haltes zich qua omgeving en ligging voor een dergelijke transformatie. Dit wil uiteraard niet zeggen dat niet op andere manieren tot een verbeterplan voor de toegankelijkheid en/of aantrekkelijkheid van haltes kan worden gekomen.

Criteria

Zoals eerder vermeld bestaat er de mogelijkheid de subsidieregeling die op dit moment in de SRM is opgenomen, aan te passen. Naast de toegankelijkheid van haltes, zou dan ook de aantrekkelijkheid van haltes meegenomen kunnen worden. Om haltes aan te passen in lijn met de R-net productformule, zonder tot een disproportioneel kostenplaatje te komen, stellen wij voor een afwegingskader op te stellen waarin wordt bepaald onder welke omstandigheden een halte aan wat voor criteria moet voldoen. Voorbeelden van deze omstandigheden zijn:

- Aantallen in- en uitstappers;
- het belang van locaties in de omgeving van de halte (bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een ziekenhuis of toeristische trekpleister);
- de functie van de halte binnen het netwerk. Is er bijvoorbeeld sprake van een overstaphalte.

Op basis van het afwegingskader kan bepaald worden welke voorzieningen waar terecht komen en kan bepaald worden hoeveel middelen per halte besteed moeten worden om een halte op het gewenste niveau te krijgen.

¹ Bij ombouw naar R-net wordt een halte volledig omgebouwd naar de R-netstandaarden met brede, lange en volledig toegankelijke perrons, uitstekende comfortabele en beschutte wachtvoorzieningen, DRIS-paneel, overdekte fietsstallingen en een herkenbare uitstraling.

Uitbreiden aanvrager subsidies

Een tweede manier om de huidige subsidieregeling aantrekkelijker te maken, is door deze naast wegbeheerders ook open te stellen voor vervoerders. Zij beheren de halte niet, maar kunnen wel degelijk haltekwiteit verbeteren door bijvoorbeeld fietsvoorzieningen of andere faciliteiten aan haltes toe te voegen. Ook dit idee zal worden meegenomen in het vervolgproces.

Concrete vervolgstappen

Er is aanleiding om als provincie actiever te sturen op haltes. Om te komen tot een concreet verbeterplan, lopen er op dit moment enkele parallele processen.

Bijeenkomst "Verbetering Haltekwiteit"

Op 3 mei organiseert de provincie een bijeenkomst, genaamd "Verbetering Haltekwiteit". Op dit evenement worden vervoerders, wegbeheerders, reizigersvertegenwoordigers en enkele vervoersautoriteiten (bijvoorbeeld de MRDH) uitgenodigd om mee te denken over de toekomst van onze haltes. De bijeenkomst wordt georganiseerd met drie hoofdoelen, te weten:

- Wegbeheerders en vervoerders te informeren over de bestaande subsidieregeling mobiliteit (SRM), waarbinnen gemeentes de mogelijkheid wordt geboden een subsidie (max. €10.000) aan te vragen voor het toegankelijk maken van haltes;
- Te inventariseren hoe wegbeheerders, vervoerders en andere OV-autoriteiten aankijken tegen haltekwiteit, en welke impulsen vanuit de provincie zij missen/nuttig achten voor de verbetering van deze kwaliteit;
- Wegbeheerders en vervoerders informeren over (het belang van) de Haltescan, en hun verantwoordelijkheid om deze database tijdig en/of op reguliere basis te actualiseren.

De eerste aanzet voor een verbeterplan is in deze brief al gedaan. De uitkomsten en ideeën uit de bijeenkomst zullen wij gebruiken om tot een concreet verbeterplan te komen met de daarvoor benodigde kosten.

Challenge

Naast de bijeenkomst zetten wij ook in op de verbetering van haltekwiteit door een zogenaamde 'challenge' uit te schrijven in het Startup in Residence programma². Het Startup in Residence programma is een initiatief van de provincie en heeft als doel jonge startups en innovatieve entrepreneurs te stimuleren een creatief antwoord te vinden op bepaalde uitdagingen. Eén van de challenges – die mede in het licht van de uitwerking van motie 764 – is bedacht is die van de 'halte van de toekomst'. Deelnemers aan het programma worden uitgedaagd een halte te bedenken die de provincie zou kunnen inzetten. Zaken die in het ontwerp dienen worden meegenomen zijn o.a. comfort, duurzaamheid, de aanwezigheid van actuele reisinformatie en verbeterde ketenmobiliteit.

In gesprek met waterschappen en Rijkswaterstaat

Tenslotte willen wij – als aanvulling op de bijeenkomst in mei – extra in gesprek gaan met de waterschappen en Rijkswaterstaat, vanwege hun opvallende scores. Hierbij zullen wij hen wijzen op deze scores en zullen wij kijken welke manieren er zijn om haltekwiteit te verbeteren.

² <https://startupinresidence.com/zuid-holland/>

Conclusie

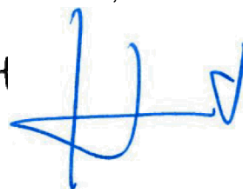
Samenvattend blijkt dat de kwaliteit van de haltes langs provinciale buslijnen sterk verschilt per wegbeheerder. Er is winst te behalen op zowel toegankelijkheid als aantrekkelijkheid. Het aanpassen van al onze haltes in de lijn van ons R-net programma blijkt echter te kostbaar. Om toch op een effectieve manier in te zetten op een verbeterde haltekwaliteit, is maatwerk nodig. Een eerste idee is dit te bereiken door middel van een afwegingskader met criteria, op basis waarvan bepaald kan worden welke voorzieningen waar terecht komen en tevens een inschatting gemaakt kan worden van hoeveel middelen idealiter per halte besteed worden om een halte op het gewenste niveau te krijgen. Naar aanleiding van de bijeenkomst die wij organiseren in mei, de challenge in het Startup in Residence programma en tenslotte de gesprekken die wij aan willen gaan met wegbeheerders, willen wij komen tot een aanpak. Vanwege de complexiteit en omvang van het onderwerp lukt het, in tegenstelling tot eerdere berichten, niet om deze aanpak voor de Voorjaarsnota aan u te presenteren. Wij streven ernaar een besluit over een aanpak aan u voor te leggen na de zomer, zodat de financiële uitwerking van uw besluit nog verwerkt kan worden in de Najaarsnota.

Wij vertrouwen erop u op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd over de voortgang van de afwikkeling van motie 764.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,



drs. J.H. de Baas

drs. J. Smit