

Richtlijn Haltebeleid

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, 12 maart 2013

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel van Richtlijn Haltebeleid	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Kaders en ontwikkelingen	4
2.1	Speerpunten Visie OV 2020.....	4
2.2	Wet gelijke behandeling chronisch zieken of gehandicapten.....	6
2.3	Technische richtlijnen.....	6
2.4	Datacollectie.....	6
3	Richtlijnen.....	8
3.1	Keuze voor haltevoorzieningen.....	8
3.2	Haltevoorzieningen	9
3.3	Inwerkingtreding	11
4	Investeringsprogramma's.....	12
4.1	Halteinvesteringsprogramma stroomlijnnennet.....	12
4.2	Haltevoorzieningen R-net.....	13
5	Communicatie en informatie	14
5.1	Communicatie naar de reiziger	14
5.2	Communicatie naar de medewegbeheerders.....	14
6	Evaluatie	14

Bijlage 1: Werkwijze Provincie Noord-Holland voor haltes

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2012 heeft de provincie een nieuwe Visie Openbaar Vervoer 2020 opgesteld. Eén van de pijlers van de nieuwe Visie is het Halteinvesteringsprogramma. Binnen dit programma investeert de provincie in haltevoorzieningen langs de meest drukbezette buslijnen in Noord-Holland. De nieuwe Visie met het investeringsprogramma is de aanleiding om haltebeleid op te stellen.

De afgelopen jaren heeft de provincie verschillende subsidieregelingen gehad voor het toegankelijk maken van haltes en het plaatsen van haltevoorzieningen. Tevens heeft de provincie als wegbeheerder eigen haltes gerealiseerd en toegankelijk gemaakt. Deze programma's hadden verschillende achtergronden en voorwaarden. Deze richtlijn schept eenduidigheid voor de toekomst in de ambities en werkwijze van de provincie op het gebied van haltevoorzieningen in het Openbaar Vervoer.

In deze richtlijn wordt deze werkwijze uiteen gezet. De uitgangspunten uit deze richtlijn vormen de basis voor de prioritering binnen het Halteinvesteringsprogramma, en zullen daarnaast gehanteerd worden voor andere plannen en projecten betreffende haltes¹. Lopende subsidiebeschikkingen en projecten zullen uiteraard conform de opdracht of beschikking worden afgerond. Bij wijzigingen zal echter het vigerende haltebeleid gelden.

1.2 Doel van Richtlijn Haltebeleid

Het doel van deze richtlijn is het vaststellen van uniforme uitgangspunten voor alle haltes binnen de concessiegebieden en beheersgrenzen van de provincie Noord-Holland. Ook is de prioritering binnen het Halteinvesteringsprogramma gebaseerd op de uitgangspunten uit deze Richtlijn Haltebeleid.

1.3 Leeswijzer

Deze richtlijn beschrijft in hoofdstuk 2 de kaders en ontwikkelingen die van invloed zijn op de haltes en de daarbij behorende haltevoorzieningen. Ook de uitvoeringsrichtlijnen komen in dit hoofdstuk aan de orde. Vervolgens gaat hoofdstuk 3 in op de uitgangspunten die de provincie hanteert voor haltevoorzieningen. In hoofdstuk 4 worden de investeringsprogramma's omschreven waarmee de provincie werkt aan het verwezenlijken van haar ambities op het gebied van haltevoorzieningen voor het openbaar vervoer. Hoofdstuk 5 bevat een omschrijving van de communicatie richting reizigers en medewegbeheerders. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 nog kort ingegaan op de mogelijkheden om het beleid te evalueren.

¹ Onder andere trajectstudies provinciale wegen, aanvragen voor BDU Kleine Infrastructuur, aanleg nieuwe haltes bij concessiewijziging.

2 Kaders en ontwikkelingen

Ten behoeve van de halte en haltevoorzieningen zijn er verschillende (nationale) kaders en ontwikkelingen die hierop van invloed zijn. Ten eerste is door de Provincie Noord-Holland een nieuwe Visie OV 2020 opgesteld. In paragraaf 2.1 wordt deze toegelicht. In paragraaf 2.2 wordt de Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten toegelicht, deze is per mei 2012 ook van toepassing op het openbaar vervoer. In de paragrafen 2.3 en 2.4 wordt respectievelijk ingegaan op de technische richtlijnen en de datacollectie.

2.1 Speerpunten Visie OV 2020

De Visie OV 2020 is, in tegenstelling tot eerdere beleidsvisies, gericht op de vraag. Hierbij heeft het twee speerpunten:

- Op een deel van onze buslijnen is al jaren sprake van een bestendige, grote vraag. Deze goedbezette lijnen, toekomstbestendige lijnen worden stroomlijnen genoemd. Deze lijnen verbinden alle kernen van meer dan 3000 inwoners 7 dagen per week, van 7 tot 24 uur iedere dag. Deze lijnen vervoeren nu ongeveer 90% van de huidige OV reizigers. Deze reizigers moeten worden bediend met snelheid, betrouwbaarheid en hoge frequentie. Daarvoor gaat de provincie investeren in de infrastructuur ten behoeve van de snelheid en betrouwbaarheid van de stroomlijnen. Dit stroomlijnnet vormt een toekomst vast net voor het grootste deel van de huidige OV reizigers én reizigers die nog geen gebruik maken van het openbaar vervoer.
- Waar er minder vraag naar openbaar vervoer is, is maatwerk nodig. Uitgangspunt is dat niemand, ook niet in het landelijk gebied, verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer. Op dit moment biedt de Provincie Noord-Holland een dekkend netwerk van buslijnen aan in het landelijk gebied. Van het totale budget van € 43 miljoen exploitatie, wordt aan dit laagfrequente net jaarlijks € 10 miljoen besteed, welke ten bate komt aan een kleine 10% van de reizigers. De jarenlange trend van afnemende reizigers bevestigt dat de provincie – ondanks het relatief hoge budget en dekkende netwerk - niet voldoet in de vraag van de reiziger. De uitdaging is dus om te kijken of vanuit het huidige budget, voor meer reizigers een betere oplossing geboden kan worden.

Afbeelding 1: stroomlijnnennet Provincie Noord-Holland



Het halteinvesteringsprogramma geeft invulling aan de Visie OV 2020. Hoofdstuk 3 licht de werkwijze binnen dit nieuwe programma toe.

De volgende vijf deelprogramma's vormen het uitvoeringsprogramma 2012-2015 Visie OV 2020:

- I. Marktonderzoek en marketingprogramma OV;
- II. Programma doorstromingsmaatregelen Stroomlijnnennet (2013-2015);

III. Halteprogramma stroomlijnnenet (2012-2015);

IV. Buurtbusmaterieel en OV-chipkaart apparatuur;

V. Pilot Texel: vervoer op maat, verbeteren product, service en toegankelijkheid.

2.2 Wet gelijke behandeling chronisch zieken of gehandicapten

Per mei 2012 is de wet gelijke behandeling voor chronisch zieken en gehandicapten ook van kracht in het openbaar vervoer. Deze wet is tegen discriminatie op grond van een chronische ziekte of handicap. Voor het openbaar vervoer betekent dit dat mensen met een functiebeperking die zelfredzaam zijn, zelfstandig moeten kunnen reizen met het openbaar vervoer.

Om dit voor het busvervoer te kunnen uitvoeren, zullen een aantal aanpassingen gerealiseerd moeten worden. Hiervoor is vastgesteld dat in het voorjaar van 2012 98% van alle bussen toegankelijk is. Van alle bushaltes moet 1 januari 2016 46% toegankelijk zijn voor chronisch zieken of gehandicapten. Dit houdt in dat de perrons op de goede hoogte gebracht moeten worden en dat er geleidenlijnen op de halte aangebracht moeten worden. Voor de toegankelijkheid van de bussen zijn de vervoerders verantwoordelijk. Het toegankelijk maken van haltes is een taak van de wegbeheerders. Langs de provinciale wegen is de provincie dus verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van de bushaltes. Daarnaast is de provincie als concessiehouder ook nauw betrokken bij de haltes langs de gemeentelijke wegen. Daarom heeft de provincie middels een subsidieregeling ook investeringen in toegankelijkheid op gemeentelijke wegen gestimuleerd. Vanaf nu moeten wegbeheerders haltes toegankelijk maken wanneer de weg in reconstructie wordt genomen.

Naast het toegankelijk maken van de bushaltes hebben de wegbeheerders ook de verplichting halte informatie op te leveren aan de OV-autoriteit. Hiermee moeten de reizigers voor hun reis (via het internet) kunnen zien welke haltes wel en niet toegankelijk zijn voor reizigers met een beperking.

2.3 Technische richtlijnen

Bij aanleg van de bushaltes en voorzieningen worden een aantal (technische) richtlijnen in acht genomen. Hierbij gaat het om richtlijnen van het CROW², maar ook om richtlijnen vanuit de sector Beheer en Uitvoering van de provincie Noord-Holland³. Deze richtlijnen zijn op te vragen bij de contactpersoon van de provincie. Deze richtlijnen worden gehanteerd zowel bij de subsidieaanvragen als bij de aanleg van provinciale haltes.

2.4 Datacollectie⁴

Ten behoeve van datacollectie in het openbaar vervoer wordt de Nationale Database Openbaar Vervoer ontwikkeld (NDOV). Het doel van deze database is brongegevens voor reisinformatie in het openbaar vervoer beschikbaar te stellen aan afnemers. De afnemers kunnen de brongegevens vervolgens gebruiken om reisinformatiediensten voor reizigers te ontwikkelen. Om dit te kunnen realiseren is het van belang dat de gegevens eenvoudig, laagdrempelig en efficiënt voor alle afnemers beschikbaar komen. Om dit te kunnen faciliteren is het platform Beheer Informatie Standaarden Openbaar vervoer Nederland (BISON) in het leven geroepen. Dit platform stelt de

² Bron: CROW publicatie 233 (2006), *Handboek halteplaatsen* en (2010), *addendum Handboek halteplaatsen*

³ Bron: Informatiemap Haltetoegankelijkheid (te raadplegen via www.noord-holland.nl)

⁴ Bron: Ministerie Infrastructuur en Milieu (2012), *Kaders voor een loket voor brongegevens reisinformatie openbaar vervoer*

standaarden op (BISON standaarden), waar alle partijen zich aan moeten houden bij het aanleveren van de OV-informatie.

De Provincie Noord-Holland zal als concessiehouder en wegbeheerder rekening moeten houden met de BISON standaarden en de NDOV in de wijze waarop haltegegevens worden bijgehouden. Zoals eerder genoemd, dienen wegbeheerders gegevens over gemeentelijke haltes op te leveren aan de Provincie. De Provincie heeft ervoor gekozen hiervoor de Haltescan te gebruiken, zie hiervoor ook Hoofdstuk 5.

3 Richtlijnen

De Visie OV 2020 was aanleiding om opnieuw te bekijken wat de ambities zijn op het gebied van haltes in Noord-Holland. De focus ligt op de haltes binnen het stroomlijnnennet. In paragraaf 3.1 wordt uiteengezet vanuit welke achtergrond keuzes worden gemaakt voor haltevoorzieningen. In 3.2 wordt nader ingegaan op de uitgangspunten voor het niveau van haltevoorzieningen de komende jaren. In 3.3 wordt tot slot ingegaan op de inwerkingtreding van de richtlijnen uiteengezet in 3.2.

3.1 Keuze voor haltevoorzieningen

In de Visie OV is gesteld dat de investeringen in haltevoorzieningen dienen bij te dragen aan

1. Beter openbaar vervoer, dus door meer mensen gebruikt voor hetzelfde geld;
2. Beter faciliteren van ketenmobiliteit (voor- en natransport naar halten van het stroomlijnnennet (incl. stations));
3. Betere haltevoorzieningen teneinde het invloedsgebied te vergroten en gebruik te stimuleren;
4. Hoger klantenuoordeel en een beter imago voor het openbaar vervoer.

Het is de verwachting dat bovengenoemde effecten met de investeringsprogramma's (H4) (groten)deels gerealiseerd kunnen worden, op basis van wat er nu in de literatuur bekend is. Uit enkele rapporten blijkt dat voorzieningen op haltes effect lijken uit te oefenen op tevredenheid en gebruik van het OV. In dit deelhoofdstuk wordt besproken hoe de voorgenoemde investeringen in haltevoorzieningen naar verwachting bijdragen aan deze gestelde doelen uit de Visie OV 2020.

Algemeen

In het rapport 'Halte als voordeur van het OV' (februari 2006) komt naar voren dat voor reizigers die werden gevraagd naar hun mening over de halte waar zij bijstonden, het gevoel van veiligheid een randvoorwaarde is in het keuzeproces om al dan niet met het openbaarvervoer te reizen. Dit gevoel van veiligheid voor met name bepaald door de locatie en het beheer en onderhoud van de halte. De reizigers gaven ook aan belang te hechten aan onder andere: goede bescherming tegen regen en wind; een comfortabel bankje; duidelijke, liefst actuele, reisinformatie; tijdsaanduiding. Het rapport concludeert daarnaast dat als er duidelijk aandacht aan een halte wordt besteed, dat dit positieve invloed heeft op het totale beeld van het OV. De halte is een belangrijke indicatie voor de kwaliteit van het totale OV-product voor de reiziger.

Fietsvoorzieningen

Uit het 'Onderzoek Zuidtangent & Fiets' (juni 2010) blijkt dat fietsvoorzieningen invloed hebben op het gebruik van de fiets als voor- of natransport. Voor veel reizigers (meer dan 30% van de deelnemers) is het ontbreken van een toereikende en veilige stallingsmogelijkheden een reden om de fiets niet te gebruiken voor hun reis naar de opstaphalte. De kans is (daarom) groot dat er ook een groep reizigers bestaat die het OV mijdt vanwege de gebrekkige fietsvoorzieningen. Zij zijn in dat geval aangewezen op ander vervoer, zoals de bus. Maar aangezien het moeten overstappen binnen het OV doorgaans een cruciale reden is om het OV te mijden (onzekerheid), kan het verbeteren van de fietsvoorzieningen het totale OV gebruik (waaronder R-net 300) stimuleren. Het verbeteren van de informatievoorziening over de mogelijkheden (fietskluizen, OV-fiets) kan het OV-gebruik

stimuleren. Voorwaarde is wel dat de totale fietsvoorzieningen dan een minimale en gegarandeerde basiskwaliteit hebben.

Actuele reisinformatie

Zoals hierboven al is genoemd, wordt actuele reisinformatie door reizigers als een belangrijk punt aangedragen als het gaat om de waardering van haltes. Uit het onderzoekje in het rapport 'Halte als voordeur van het OV' blijkt dat de nieuwe halte met actuele reisinformatie de beste beoordeling kreeg van reizigers. Uit de 'klantenmonitor OV 2011' blijkt dat de ruime meerderheid van de reizigers (zeer) te spreken is over de elektronische borden boven de perrons van de R-net 300. Zowel de leesbaarheid, duidelijkheid en correctheid worden goed beoordeeld.

3.2 Haltevoorzieningen

Allereerst is een onderscheid gemaakt tussen verschillende typen haltes. Dit onderscheid is gemaakt omdat niet elke halte hetzelfde voorzieningenniveau nodig heeft. Wel moet elke halte voldoen aan dezelfde basiskwaliteitseisen. Door middel van de OV-chipkaartgegevens wordt per halte het aantal instappers bepaald⁵. In de volgende paragrafen staat welke niveaus onderscheiden worden, en welke voorzieningen passen bij een bepaald niveau:

Niveau 0

Dit is een halte die weinig reizigers bedient of die (vrijwel) alleen als uitstaphalte gebruikt wordt. Ook geldt niveau 0 voor haltes die gedurende een bepaalde periode als pilot getest worden. Omdat de kosten niet in relatie staan tot het gebruik van de voorzieningen, worden deze haltes ingericht onder basisniveau. Dit niveau is voorgesteld om te voorkomen dat haltes opgeheven gaan worden, omdat de kosten van het op niveau 1 brengen van de voorzieningen niet in verhouding staat tot het aantal reizigers dat er gebruik van maakt. De bedoeling is wel dat dit slechts bij uitzondering wordt toegepast. Een aangepaste uitvoering van niveau 0 kan worden toegepast bij uitstaphaltes; deze dient tevens te voldoen aan de toegankelijkheidseisen.

Niveau 1

Dit is basisniveau, waar in principe alle haltes aan dienen te voldoen. Dit niveau is bestemd voor haltes met 20 tot 100 instappers per gemiddelde werkdag.

Niveau 2

Voor deze haltes geldt als richtlijn dat er op een gemiddelde werkdag 100 tot 250 passagiers instappen. Dit aantal is gebaseerd op 10% van het totale aantal reizigers op een buslijn en betekent dat de betreffende halte belangrijk is voor de lijn. Dit niveau 2 geldt ook voor alle haltes in de bebouwde kom – voor zover de lokale ruimtelijke omstandigheden dat toelaten. Wanneer dat niet mogelijk is, dan kan gekozen worden voor een uitvoering conform niveau 1. Voor deze haltes geldt tevens dat ze voornamelijk dienen als tussenhalte, niet als overstappunt.

⁵ Hierop dient wel een correctie plaats te vinden voor reizigers die niet met een OV-chipkaart reizen. Door een ophoogfactor te bepalen, kan echter per halte een goede inschatting van het aantal instappers gemaakt worden. Hiermee kan er binnen de voor gedefinieerde niveaus maatwerk per halte plaatsvinden op basis van het daadwerkelijke gebruik.

Niveau 3

Alle transferpunten (of haltes met meer dan 250 instappers per dag) kennen een hoger voorzieningenniveau dan de normale haltes. Het aantal reizigers op deze categorie 3 haltes staat gelijk aan de kleinste treinstations in Nederland. Op dit soort knooppunthaltes kunnen in verband met een overstap de wachttijden ook langer zijn dan bij een reguliere halte, waardoor een reiziger meer gebaat is bij een hoger voorzieningenniveau. Ook komen hier meerdere lijnen samen, of is de halte gecombineerd met een treinstation of P&R voorziening.

In onderstaande tabel is per halteniveau het gewenste voorzieningenniveau weergegeven. Daarna volgt per type voorziening een korte toelichting. Dit schema kan als leidraad gezien worden: uiteraard is dit slechts een uitgangspunt en is maatwerk (met het oog op omgevingsfactoren die het gebruik van de halte bepalen) gewenst en vaak noodzakelijk.

Voorziening	Niveau 0	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Toegankelijk	Indien mogelijk ⁶	Ja	Ja	Ja
Haltepaal	Ja	Ja	Ja	Ja
Abri ⁷	Nee	klein (1-3 stramienen ⁸)	middelgroot (3-6 stramienen)	Groot (minimaal 4 stramienen)
Reisinformatie				
- Dienstregeling	Ja ⁹	Ja	Ja	Ja
- Lijnennetkaart	Nee	Ja	Ja	Ja
- Omgevingskaart	Nee ¹⁰	Ja	Ja	Ja
- Algemene info	Nee	Ja	Ja	Ja
- DRIS	Nee	Nee	Mogelijk	Ja
- haltedisplay	Nee	Ja	Ja, bij geen DRIS	Nee (DRIS)
Fietsvoorzieningen				
- Fietsklemmen ¹¹	Nee	Maatwerk, vuistregel: voor 10% van de gebruikers	Maatwerk, vuistregel: voor 10% van de gebruikers	Maatwerk, vuistregel: voor 10% van de gebruikers
Afvalbak	Nee	Ja	Ja	Tenminste 2
Verlichting	Lantaarnpaal	Ja, eventueel met aanwezigheidsdetectie	Ja, eventueel met aanwezigheidsdetectie	Ja, eventueel met aanwezigheidsdetectie

Toegankelijkheid

Alle haltes voldoen aan de richtlijnen van het CROW mbt dit onderwerp (CROW, art 233). Een uitzondering wordt gemaakt voor haltes van niveau 0, waar dit niet mogelijk of ongewenst kan zijn of waar sprake is van een pilothalte.

Abri

Een abri heeft een achterwand, twee zijwanden en een dak. De opstelling is zodanig dat deze ruimte beschutting biedt tegen regen en wind. In verband met de zichtbaarheid van reizigers is de zijkant in

⁶ Maar steeds bij een uitstaphalte.

⁷ Zitruimte wordt gekoppeld aan de grootte van de abri.

⁸ Een stramien is 1,35-1,45 meter breed. CROW (2006), Handboek halteplaatsen. CROW publicatie 233.

⁹ Maar niet bij een uitstaphalte

¹⁰ Eventueel wel bij een uitstaphalte

¹¹ Er wordt momenteel nog gezocht naar een eventueel geschikt alternatief voor de huidige fietskluizen die op sommige plaatsen staan (maar waarvan weinig gebruik gemaakt wordt). Mogelijk kan een ander hoogwaardige fietsvoorziening een aanvulling zijn op de standaard fietsklemmen.

de aanrijrichting doorzichtig. De grootte per halteniveau is weergegeven in bovenstaande tabel. Bij een knooppunt hoort een grote abri met meerdere banken.

Reisinformatie

Elke halte (met uitzondering van niveau 0) dient te voldoen aan de basisbehoeften qua reisinformatie. DRIS wordt alleen voorgeschreven bij knooppunten. De achterliggende gedachte hierbij is het opkomende gebruik van de smartphone¹² (met een ruim aanbod aan applicaties op het gebied van reisinformatie, maar wel een vereiste voor de concessiehouder om dit te faciliteren). DRIS levert daarmee steeds meer van zijn meerwaarde in en is relatief duur. Met name op knooppunten kan DRIS, door overzicht te bieden over meerdere lijnen, een meerwaarde blijven houden om reizigers naar het juiste perron te verwijzen. Tegelijkertijd wordt actuele reisinformatie door reizigers op haltes gewaardeerd, zo blijkt uit een beknopte literatuurstudie. Als alternatief wordt daarom gekeken naar de zogenaamde ‘haltedisplay’s’, simpele en goedkopere DRIS panelen zoals die ook in Zuid-Holland worden toegepast. Daarnaast beschikt elke halte over statische haltevertrekstaten, een lijnennetkaart, een overzichtskaart en algemene informatie over het vervoer (tarief, telefoonnummer klantenservice etc.)

Fietsvoorzieningen

Elke halte (met uitzondering van niveau 0) beschikt over hoge, stevige fietsklemmen. De hoogte is belangrijk voor het vastmaken van de fiets aan de klem en voorkomt ook slagen in fietswielen bij harde wind. Richtlijn voor het aantal fietsklemmen is 10% van het aantal instappers op een gemiddelde werkdag. Afhankelijk van de lokale omstandigheden kan hier van worden afgeweken. In de bebouwde kom met een hoge haltedichtheid kan soms volstaan worden met minder stallingen, buiten de bebouwde kom geldt het omgekeerde.

Verlichting

In verband met de sociale veiligheid is de verlichting van een halte belangrijk. Hier kan het beste gekozen worden voor “warm” licht. Wit licht roept eerder een gevoel van onveiligheid op. Warm licht kan ook gecombineerd worden met warme haltekleuren. Hierdoor wordt eerder een gevoel van comfort gecreëerd. De verlichting moet de hele halte beslaan. Voor een gevoel van veiligheid is het ook belangrijk dat de halte zichtbaar is vanuit de omgeving, dit in verband met een gevoel voor sociale controle. De verlichting kan versterkt worden door middel van aanwezigheidsdetectie. Dit heeft meerdere voordelen: het valt direct op voor de chauffeur, het versterkt het gevoel van veiligheid, het is niet populair bij hangjongeren en het is energiezuiniger. Voor niveau 0 volstaat de aanwezigheid van een lantaarnpaal.

3.3 Inwerkingtreding

Voor *wijzigingen* in bestaande subsidie- of investeringsprogramma’s op het gebied van haltevoorzieningen zullen de verzoeken worden getoetst aan de richtlijnen in dit vigerende haltebeleid. Op deze manier worden geen verschillende maatregelen getroffen, maar is er een eenduidig beleid voor de aanvragen.

¹² Van de bezitters van een mobiele telefoon, bezat in 2011 40% een smartphone. Het aandeel smartphones onder verkochte mobiele telefoon was in datzelfde jaar zelfs 65%.

Dit betekent dat de provincie niet zal werken aan verbetering van haltevoorzieningen op laag bezette lijnen buiten het stroomlijnnennet, noch middels eigen investeringen noch middels het toekennen van subsidies. Dit is met het oog op de toekomstvastheid van deze haltes: het niet zeker dat deze er na 2020 nog zullen liggen. Voor de overige haltes binnen het stroomlijnnennet, zal het gewenste niveau van de halte op dezelfde manier worden gehanteerd als in het uitvoeringsprogramma benoemd is. De provincie zal niet investeren in voorzieningen die boven dit gewenste niveau uitstijgen, of subsidieaanvragen hiervoor honoreren.

4 Investeringsprogramma's

In dit hoofdstuk worden de twee belangrijkste huidige programma's voor haltevoorzieningen toegelicht. In 4.1 wordt het halteinvesteringsprogramma stroomlijnnennet uiteengezet en in 4.2 het programma voor haltevoorzieningen R-net.

4.1 Halteinvesteringsprogramma stroomlijnnennet

Om deze ambities te realiseren op het stroomlijnnennet, is het halteinvesteringsprogramma bij de Visie OV 2020 vastgesteld door Provinciale Staten. Het doel van dit programma is om de haltes op het stroomlijnnennet (met name de haltes binnen de concessies van de provincie), te laten voldoen aan het gewenste kwaliteitsniveau (zoals hierboven omschreven). Deze investering in haltevoorzieningen moet uiteindelijk (in samenhang met de andere uitvoeringsprogramma's van de OV Visie 2020) leiden tot het verbeteren van het imago van het OV, een hoger klantoordeel, een groter invloedsgebied van haltes en het stimuleren van het gebruik van het OV.

Voor het haltevoorzieningsprogramma is een eenmalige investering van € 3,9 miljoen beschikbaar. Uiteraard is het niet mogelijk om met deze investering alle haltes binnen de concessies van de provincie aan het kwaliteitsniveau te laten voldoen. Daarom zal er een prioritering plaatsvinden. Gedeputeerde Staten nemen daar op 12 maart 2013 een besluit over.

Het uitgangspunt is dat de provincie de kosten voor de uitvoering van de nieuwe haltevoorzieningen voor haar rekening neemt, terwijl de gemeentes zorgdragen voor het beheer en onderhoud van de voorzieningen.

Het programma zal worden uitgevoerd in de periode tot en met 2015.

4.2 Haltevoorzieningen R-net¹³



De vier provincies en vier stadsgewesten in de Randstad hebben de handen ineen geslagen om een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk te ontwikkelen van trein, metro, tram en bus onder de naam R-net. R-net staat voor betrouwbaar, snel, comfortabel en frequent. En R-net biedt goede voorzieningen zoals dynamische (actuele) reisinformatie, gemakkelijke overstap en voorzieningen voor het voor- en natransport. De kwaliteit van R-net is zodanig dat het voor de (keuze)reiziger aantrekkelijk is te reizen met het openbaar vervoer. Er zijn rechtstreekse verbindingen naar de grootste attractiepunten en verder voldoende overstappunten. Het R-net maakt afstanden in de regio gevoelsmatig kleiner, doordat het perspectief biedt op betrouwbare, frequente, herkenbare regionale verbindingen. Maar de bereikbaarheid verbetert niet alleen gevoelsmatig maar ook daadwerkelijk omdat reizigers sneller kunnen reizen van A naar B en meer reizigers binnen het bereik komen van het netwerk door verdichting op de openbaar vervoerknooppunten. Het R-net wordt hét aantrekkelijk alternatief waarmee de mobiliteitsgroei in de Randstad wordt opgevangen. Uw staten hebben de ambitie om R-net te realiseren, op 13 december 2010 onderschreven.

Aan het R-net worden specifieke kwaliteitseisen gesteld waarmee het zich onderscheidt van het overige stroomlijnnennet. Deze zijn vastgelegd in een programma van eisen. Daarnaast onderscheidt het R-net zich van het onderliggend net door de toepassing van een huisstijl. Het gaat hier om de vormgeving van voertuigen, naam, logo, halten, informatie en communicatie. De reizigers zien hierdoor in een oogopslag welke kwaliteit hen te wachten staat in plaats van te zien welke vervoerder hen toevallig vervoert. De kwaliteitseisen en de huisstijl vormen samen de zogenaamde productformule R-net. Waar de formule wordt gebruikt, wordt de reiziger daarmee dus een belofte gedaan van betrouwbaarheid, snelheid, comfort en hoge frequentie.

R-nethalten moeten voldoen aan een bepaald kwaliteitsniveau en moeten herkenbaar zijn als haltes waar men kan op- of overstappen op de R-netlijnen. Uit een inventarisatie blijkt dat nog niet alle R-net haltes aan het gewenste kwaliteitsniveau voldoen. Daarnaast moeten ook haltes langs toekomstige R-net lijnen aangepast worden.

¹³ Bron: EXINH. Uitvoeringsprogramma Productformule R-net: haltevoorzieningen en knooppunten (september 2011)

In de periode tot en met 2015 zullen daarom de voorzieningen op de volgende lijnen worden geïnventariseerd en indien nodig aangepast:

1. voor huidige R-netlijnen provincie (lijnen 300 + 320)
2. voor toekomstige R-netlijnen provincie
3. voor huidige niet-provinciale R-netlijnen in concessiegebieden Stadsregio
4. voor toekomstige R-netlijnen andere concessieverleners in concessiegebieden Noord-Holland

Prioritering van de te nemen maatregelen op halten zal plaats vinden aan de hand van de volgende criteria:

1. toekomstbestendigheid lijnen
2. provinciale R-netlijnen binnen concessies Noord-Holland te beginnen met lijn 320
3. niet-provinciale R-netlijnen binnen concessies Noord-Holland
4. provinciale R-netlijnen in niet-provinciale concessiegebieden

Indien blijkt dat bepaalde toekomstige lijnen niet voldoen aan de R-net criteria, worden deze lijnen meegenomen in het investeringsprogramma voor haltevoorzieningen, inclusief bijbehorende investeringsbudgetten.

5 Communicatie en informatie

5.1 Communicatie naar de reiziger

In het kader van de Wet Gelijke Behandeling chronisch zieken of gehandicapten zijn de wegbeheerders verplicht om de halte informatie aan te leveren bij de OV-autoriteit, in dit geval Provincie Noord-Holland. Op deze manier is het mogelijk de informatie over de haltes via één kanaal beschikbaar te stellen voor de reizigers. De Provincie Noord-Holland heeft ervoor gekozen om de informatie openbaar te maken via de haltescan (<http://pnh.haltescan.nl>). Dit is een webapplicatie waarop de burgers gemakkelijk kunnen zien of een bushalte toegankelijk is voor visueel of lichamelijk gehandicapten. Wegbeheerders dienen zelf wijzigingen aan haltes door te voeren in de haltescan, zodat de informatie up-to-date blijft. Deze wijzigingen worden gecontroleerd door de OV-autoriteit.

5.2 Communicatie naar de medewegbeheerders

In de Wet Gelijke Behandeling chronisch zieken en gehandicapten staat ook de verplichting om minstens eenmaal per jaar een overleg te hebben tussen de medewegbeheerders. Met behulp van deze overleggen is coördinatie en afstemming over de aanpassingen aan voertuigen, haltes, stations en reisinformatie mogelijk. Op deze manier kunnen de aanpassingen op een zo'n uniforme manier worden uitgevoerd. Deze jaarlijkse overleggen zullen worden geagendeerd voor de Provinciaal Verkeer- en Vervoerberaden (PVVB) tussen wegbeheerders in de provincie Noord-Holland.

6 Evaluatie

In 2015, wanneer het halteinvesteringsprogramma ten einde loopt, zal er op basis van instapgegevens (die door de vervoerder worden bijgehouden) en reizigerstevredenheidsonderzoeken worden geëvalueerd of de investeringen effect gehad hebben.

BIJLAGE 1

Naast de reeds besproken investeringsprogramma's, zijn er meerdere aanleidingen om werken aan haltes uit te voeren. Dit kan bijvoorbeeld zijn een lijnwijziging, verzoeken van burgers, groot onderhoud aan wegen. In onderstaand schema is samengevat hoe de provincie daarbij te werk gaat, en hoe de aanpassingen gefinancierd worden. Er is onderscheid gemaakt naar provinciale en gemeentelijke infrastructuur.



