

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 23 januari 2008
Ons kenmerk 48/5.8/2007014999
Behandeld door de heer M. Courtz (0592) 36 53 13
Onderwerp: Overeenkomst inzake het verbeteren van de haltetoegeankelijkheid in het
stads- en streekvervoer per bus

Geachte voorzitter/leden,

Gedeputeerde J.H. Bats heeft mede namens de twaalf Drentse gemeenten een bestuurlijke overeenkomst getekend met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de overeenkomst zeggen provincie Drenthe en de gemeenten toe om uiterlijk 2010 46% van de Drentse bushaltes toegankelijk te maken voor de valide en mindervalide busreizigers.

In de provincie Drenthe zijn op 1 augustus 2007 2.283 haltes, waarvan er reeds 347 (15%) toegankelijk zijn. De provincie Drenthe en de twaalf Drentse gemeenten geven, door middel van ondertekening van de overeenkomst aan, binnen de financiële, technische en planologische mogelijkheden, de overige 31% van de haltes (705) toegankelijk te maken.

Voor de uitvoering van dit project stelt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een bedrag van afgerond € 4,4 miljoen beschikbaar. Daarnaast zullen ook de overheden zelf een financiële bijdrage beschikbaar stellen. Provincie Drenthe zal als registrerende overheid de voortgang van het toegankelijk maken van de Drentse haltes coördineren.

Ter informatie merken wij op dat de twaalf Drentse gemeenten de provincie Drenthe hebben gemandateerd de intentieverklaring te ondertekenen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer M. Courtz van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, team Verkeer en Vervoer.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):
gm/coll.

Overeenkomst inzake
het verbeteren van de haltetoegekankelijkheid
in het stads- en streekvervoer
per bus

De ondergetekenden:

1. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen:

“de staatssecretaris”;

2. De OV-autoriteit Provincie Drenthe, handelend als bestuursorgaan, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Gedeputeerde Openbaar Vervoer en Verkeer en Vervoer, hierna te noemen:

“de OV-autoriteit”;

Gezamenlijk te noemen: “Partijen”,

Overwegingen:

- a. Een vergroting van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer brengt een wezenlijke verbetering van de kwaliteit van dit vervoer *voor iedereen* met zich. In brieven aan de Tweede Kamer d.d. 23 november 2004, 12 oktober 2005 en 17 mei 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat stappenplannen ter verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer uitgewerkt.
- b. Het toepassingsgebied van de Wet gelijke behandeling op grond van een handicap of chronische ziekte (Wet gbh/cz) is in 2002 uitgebreid naar het terrein van het openbaar vervoer, welke bepalingen zullen naar verwachting medio 2010 in werking treden. Dit heeft gevolgen voor de eisen aan de toegankelijkheid van openbaar vervoer.
- c. Toegankelijkheid van het openbaar vervoer houdt in dat er in principe geen fysieke en mentale belemmeringen zijn om hiervan gebruik te maken. Hiermee worden alle reizigers beoogd, jong of oud, met of zonder bagage, kinderwagen of hulpmiddel en met of zonder functiebeperking. Voor mensen met een tijdelijke of een blijvende functiebeperking is toegankelijkheid een noodzakelijke voorwaarde.¹

¹ Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 23 november 2004, KST, 04-05, 23645 nr. 81

- d. Ter uitwerking van dit principe zijn nadere afspraken en regels nodig voor de mate waarin het openbaar vervoer toegankelijk moet zijn voor mensen met een functiebeperking. Wat betreft de haltetoegankelijkheid is in het Nationaal Mobiliteits Beraad (NMB) van 30 maart 2006 gekozen voor een aanpak volgens het zogenoemde optimumscenario, waarbij met de beschikbare middelen zoveel mogelijk reizigers een toegankelijke reis geboden kan worden en er tevens een basisniveau van toegankelijkheid over het hele land wordt gerealiseerd. Dit scenario houdt in dat door landelijk gemiddeld 46% van de haltes toegankelijk te maken er voor gemiddeld 68% van de reizigers sprake is van een toegankelijke reis in het openbaar vervoer per bus.
- e. De uitwerking en implementatie van het optimumscenario is richtinggevend voor de invulling van het beschermingsniveau op grond van de Wet gbh/cz voor reizigers met een functiebeperking. De intentie is inwerkingtreding van een algemene maatregel van bestuur op grond van de Wet gbh/cz per medio 2010. Op deze wijze kan er een evenwicht ontstaan tussen rechtszekerheid voor de reiziger enerzijds en bedrijfszekerheid voor de aanbieders van OV-voorzieningen anderzijds, tot welke laatste voornoemde algemene maatregel van bestuur zich richt.²
- f. Alleen in samenwerking tussen OV-autoriteiten, infrabeheerders - met name gemeenten - en vervoerbedrijven kan tot optimalisering van de haltetoegankelijkheid gekomen worden. Gezien hun centrale rol in dit netwerk nemen de provincies en de WGR-plusregio's hierbij zowel procesmatig als inhoudelijk het voortouw.
- g. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven met de OV-autoriteiten afspraken te willen maken over aanpassing van een strategische selectie van de haltes op basis van omschreven doelen, criteria, percentage aan te passen haltes en een tijdsplanning.³ Om een bijdrage te leveren aan het realiseren van de ambities van de betrokken overheden ten aanzien van het verbeteren van de haltetoegankelijkheid stelt de minister van Verkeer en Waterstaat landelijk totaal € 87 miljoen extra aan de OV-autoriteiten (provincies en WGR-plusregio's) beschikbaar.
- h. Het verstrekken van de bijdragen is gekoppeld aan de door de provincies en WGR-plusregio's bij de minister van Verkeer en Waterstaat ingediende halteplannen. Voorliggende overeenkomst wordt afgesloten met iedere OV-autoriteit die een halteplan heeft ingediend en voornemens is dit plan te implementeren. In totaal worden 19 bestuursovereenkomsten inzake het verbeteren van de haltetoegankelijkheid in het stads- en streekvervoer per bus afgesloten.

² Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 17 mei 2006 KST, 05-06, 29355 en 23645 nr. 29

³ Idem voetnoot 2 alsmede brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 mei 2006, kenmerk: DGP/MDV/U.06.01067

Komen overeen als volgt:

I AFSPRAKEN

Artikel 1 Doel van de overeenkomst

1. Deze overeenkomst heeft tot doel het maken van afspraken tussen de OV-autoriteit Provincie Drenthe en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de uitwerking en de implementatie van de haltetoegankelijkheid in het gebied waarvoor de OV-autoriteit als bestuursorgaan bevoegd is concessies te verlenen.

Artikel 2 Prestatie OV-autoriteit en zorgplicht

1. De OV-autoriteit heeft per brief van 27 november 2006 een halteplan ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat waarin de ambities conform het optimumscenario per OV-autoriteit zijn uitgewerkt voor 2010, uiterlijk 2015, hierna: het "Halteplan". Het Halteplan is als bijlage aan deze overeenkomst gehecht en maakt daarvan onlosmakelijk deel uit. De ambities zoals uiteengezet in het Halteplan zijn door de OV-autoriteit afgestemd met de betrokken wegbeheerders en consumentenorganisaties.
2. De OV-autoriteit spant zich in om het Halteplan overeenkomstig de daarin genoemde doelen, criteria, percentages aan te passen haltes en tijdsplanning uit te voeren.
3. De OV-autoriteit ontwikkelt in 2007 op basis van het Halteplan een implementatieplan, dat wordt afgestemd met de wegbeheerders, de aangrenzende OV-autoriteiten en de betrokken vervoerbedrijven en wordt besproken met consumentenorganisaties, waarin de prioriteitstelling, fasering en financiering van de halte-aanpak operationeel is uitgewerkt, hierna: het "Implementatieplan". De OV-autoriteit levert uiterlijk 1 december 2007 het Implementatieplan aan de staatssecretaris.
4. De OV-autoriteit spant zich ervoor in dat uiterlijk met ingang van 1 januari 2008 de aanpak van de toegankelijkheid van haltes standaard onderdeel is van de reguliere beheer- en onderhoudscyclus en dat nieuwbouwhaltes in principe altijd toegankelijk worden aangelegd.

Artikel 3 Prestatie staatssecretaris

1. Om een bijdrage te leveren aan het op korte termijn realiseren van de ambities ten aanzien van het verbeteren van de haltetoegankelijkheid stelt de staatssecretaris landelijk in totaal € 87 miljoen extra middelen beschikbaar aan de OV-autoriteiten.
2. De staatssecretaris stemt in met het ingediende halteplan.
3. Via de Wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer wordt een bedrag van € 4.372.195,00 beschikbaar gesteld voor de OV-autoriteit, als bijdrage aan de kosten voor het verbeteren van de haltetoegankelijkheid van de bestaande haltes, zoals beschreven in het Halteplan. Deze bijdrage is opgenomen in tabel 2 van de BDU, zoals bedoeld in artikel 3 van de Uitvoeringsregeling en beleidsregel BDU verkeer en vervoer.
4. Het bedrag, genoemd in het vorige lid, wordt in 3 gelijke tranches toegekend. In december 2007 resp. 2008 vindt de toekenning van de deelbedragen voor 2008 resp. 2009 plaats. Het besluit over toekenning in december 2009 van de laatste tranche voor 2010 is afhankelijk van de uitkomsten van een evaluatie van de voortgang van de uitvoering van het Halteplan op basis van de daarin genoemde doelen, criteria, percentage aan te passen haltes en tijdsplanning.

II OVERLEGSTRUCTUUR

Artikel 4 Overleg

1. De OV-autoriteit overlegt via de koepelorganisaties, waaronder IPO en SKVV, periodiek met de staatssecretaris in het NMB.
2. Partijen overleggen bilateraal over alle aangelegenheden die de uitvoering van deze overeenkomst betreffen.

III INFORMATIE, COMMUNICATIE

Artikel 5 Informatie

1. Partijen verstrekken elkaar op eigen initiatief of op verzoek van de wederpartij *om niet* alle inlichtingen en gegevens die in alle redelijkheid nodig zijn voor een goede uitvoering van de afspraken in deze overeenkomst.
2. De Partijen leveren relevante informatie over de toegankelijkheid van haltes aan het digitaal kenniscentrum Toegankelijkheid-Doelgroepenvervoer To-Do (www.kenniscentrumto-do.nl).
3. Over het jaar 2008 tot en met de volledige realisatie van het Halteplan verstrekt de OV-autoriteit een jaarlijkse opgave van het aantal toegankelijke haltes in het vervoergebied, conform het format en de uitgangspunten uit het Halteplan. Deze opgave wordt binnen drie maanden na afloop van elk kalenderjaar ingediend bij de staatssecretaris.

Artikel 6 Communicatie richting reizigers

1. In het Implementatieplan maakt de OV-autoriteit afspraken over het verstrekken van informatie over toegankelijke haltes door de wegbeheerders aan de OV-autoriteit.
2. De OV-autoriteit maakt afspraken met de vervoerbedrijven over de wijze van verstrekken van informatie over welke haltes toegankelijk zijn aan landelijke instellingen voor reisinformatie.
3. Partijen maken nadere afspraken over de invulling van en de uniformering van de reizigersinformatie over toegankelijke haltes.

IV SLOTBEPALINGEN

Artikel 7 Wijzigingen

1. Indien als gevolg van overmacht of onvoorziene omstandigheden één der Partijen in redelijkheid zijn verplichtingen voortvloeiende uit deze overeenkomst niet kan nakomen, treden Partijen daarover zo spoedig als mogelijk in overleg.

2. Indien beide Partijen constateren dat het voor een behoorlijke uitvoering van de overeenkomst noodzakelijk is om de prestaties van een Partij te wijzigen of aan te vullen, zullen Partijen tijdig en in onderling overleg de overeenkomst dienovereenkomstig aanpassen.
3. Een herziening, wijziging of aanvulling van deze overeenkomst wordt door de staatssecretaris afgestemd met de andere OV-autoriteiten waarmee een dergelijke overeenkomst is afgesloten.
4. Indien Partijen niet tot overeenstemming kunnen komen is sprake van een geschil, als bedoeld in artikel 9.

Artikel 8 Looptijd

1. Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de datum van tweezijdige ondertekening en geldt tot en met de realisatie van het Halteplan.
2. De verplichtingen als bedoeld in de artikelen 2, vierde lid, 6 en 9, die naar hun aard bestemd zijn om ook na afloop van de overeenkomst voor te duren, blijven van kracht.

Artikel 9 Geschillen

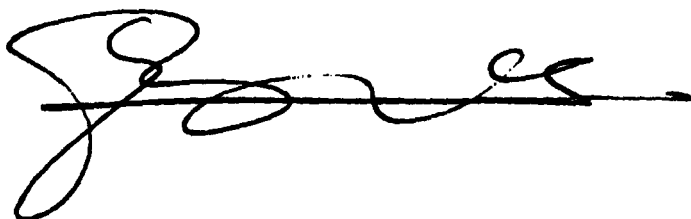
1. Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.
2. De partij die meent een geschil te hebben, zal dit geschil schriftelijk aan de andere partij kenbaar maken. Partijen streven ernaar een geschil in der minne te schikken.
3. Alle geschillen welke mochten ontstaan in verband met deze overeenkomst zullen, nadat gebleken is dat deze geschillen niet in der minne geschikt kunnen worden, worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Den Haag.

Bijlage: Halteplan d.d. 27 november 2006

Aldus in tweevoud opgemaakt.

Ondertekend op 27-11-'07 te Assen...

**DE GEDEPUTEERDE OPENBAAR VERVOER EN VERKEER EN VERVOER IN DE
PROVINCIE DRENTHE,**



Dhr. J.H. Bats

Ondertekend op 12-12-'07 te Den Haag...

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



Mw. J.C. Huizinga-Heringa

Implementatieplan

Toegankelijke haltes in Drenthe

Halteplan Drenthe



3 december 2007

INLEIDING

In 2002 hebben de openbaar vervoerautoriteiten in Nederland, waaronder de provincie Drenthe, de intentieverklaring *'Toegankelijk Openbaar Vervoer'* ondertekend. Betrokken partijen streven hierin naar toegankelijk openbaar busvervoer in 2010. De intentieverklaring dient als belangrijke stap ter invulling van de wet *'Gelijke Behandeling Gehandicapten en Chronisch Zieken'* (december 2003). Aanleiding voor toegankelijk busvervoer is o.a. de vergrijzing en het aantal inwoners met beperking in Nederland. In het jaar 2030 is 25% van de bevolking ouder dan 65 jaar. In Drenthe ligt dit percentage zelfs hoger. Het aandeel inwoners met lichte tot ernstige beperkingen is 4% en voor 65-plussers zelfs 17%.

De provincie Drenthe heeft gezamenlijk met alle Drentse gemeenten in 2004, na goedkeuring door het Consumentenplatform openbaar vervoer, de richtlijn "(toegankelijke) bushaltes provincie Drenthe" vastgesteld. Bushaltes worden standaard toegankelijk opgewaardeerd bij reconstructies, realisatie van nieuwe haltes en beheer en onderhoud.

In november 2007 heeft de provincie Drenthe, mede namens alle Drentse gemeenten, de bestuurlijke overeenkomst, inzake het verbeteren van de haltetoegankelijkheid in het stads- en streekvervoer per bus, ondertekend. In deze overeenkomst is aangegeven dat in de periode 2008 – 2014 minimaal 46% van de haltes toegankelijk zijn gemaakt. In dit implementatieplan wordt aangegeven hoe de provincie en de 12 Drentse gemeenten dit gaan uitvoeren.

Hoofddijnennet Groningen-Drenthe

Om in Drenthe een basis toegankelijkheidsnetwerk te kunnen realiseren is een prioriteitenlijst opgesteld welke verbindingen het meeste rendement zullen leveren kijkend naar een totaal dekkend netwerk in beide provincies. Deze verbindingen zijn in onderstaande figuur aangegeven voor de provincies Groningen en Drenthe. Naast opwaardering op lijnsniveau is het van belang dat financiën worden gereserveerd voor opwaardering op locatieniveau. Dit betreft locaties in (kleinere) dorpen waar behoefte is voor toegankelijke haltes in het centrum, bij het bejaardentehuis etc.. Het toegankelijkheidsnetwerk is in gezamenlijkheid opgesteld door de provincies Groningen, Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe. Gemeenten zijn betrokken bij de realisatie en zijn verantwoordelijk voor de aanleg van toegankelijke haltes op hun grondgebied (incl. prioritering binnen het netwerk).



BEPALINGEN EN VOORWAARDEN

Subsidiebedrag

Vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is een bedrag van € 81 miljoen beschikbaar gesteld voor het toegankelijk maken van minimaal 46% van de haltes in Nederland. Deze subsidie is verdeeld onder de provincies en wordt via de BDU (Brede Doel Uitkering) in drie jaar verstrekt. De provincie Drenthe krijgt € 4.372.195,- subsidie (jaarlijks € 1.457.398,-).

De eis van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gold in eerste instantie voor alle wegbeheerders binnen de provinciegrenzen. Aangezien er in Nederland grote verschillen zijn tussen de gemeenten heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat er ook provinciebreed gekeken mag worden en niet alleen per wegbeheerder. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven te willen sturen op hoofdlijnen. Het gaat daarbij om het aandeel toegankelijke haltes per openbaar vervoergebied dat gerealiseerd is in de afgesproken periode. Er hoeft dus niet op halte niveau gerapporteerd te worden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Voorwaarden voor subsidieverlening

De belangrijkste voorwaarde voor het verstrekken van de subsidie door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is het toegankelijk hebben van 46% van haltes. Hierbij is als deadline 31 december 2010 aangegeven. Om dit aantal te bereiken zal in de komende jaren nog een groot aantal haltes moeten worden aangepast.

Bepaling van de 46% van de haltes

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft ten aanzien van de bepaling van de 46% aangegeven dat op 31 december 2010 de rekening wordt opgemaakt. Op deze datum wordt gekeken naar:

- het aantal gerealiseerde toegankelijke haltes
- het aantal toegankelijke haltes waarvoor financiering en bestuurlijke goedkeuring is verleend, waarbij de halte wordt gerealiseerd voor 2014.

Op 1 augustus 2007 zijn er in de provincie Drenthe 2283 haltes voor het openbaar vervoer. Dit aantal is de laatste jaren flink afgenomen door efficiency maatregelen in het openbaar vervoer. Met name het strekken van lijnen heeft geleid tot een reductie van het aantal gemeentelijke haltes. De bussen maken nu vaak gebruik van de doorgaande (provinciale) wegen, waarbij al nieuwe (toegankelijke) haltes zijn aangelegd. Deze efficiency maatregelen zullen in de komende jaren nog verder worden toegepast. Dit betekent dat het totaal aantal haltes in de toekomst nog verder zal afnemen.

Vanaf 2003 zijn er in de provincie Drenthe al 347 haltes toegankelijk gemaakt. Dit is 15% van de huidige aantal haltes. Om te voldoen aan de eisen van het Ministerie van verkeer en Waterstaat zal dus nog 31% toegankelijk gemaakt moeten worden. Door de diverse overheden zijn reeds 346 haltes gepland (15%) van deze haltes.

Totaal aantal haltes in Drenthe	2656	
Opgeheven	373	
Subtotaal	2283	100%
Toegankelijk	347	15%
Gepland	346	15%

Overzicht totaal aantal haltes in Drenthe 1 augustus 2007

Van de toegankelijke haltes heeft de provincie Drenthe het grootste gedeelte aangelegd (241 haltes). Als wegbeheerder heeft de provincie nu al 65% van de haltes toegankelijk gemaakt en voldoet dus op dit moment al aan de eisen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voor de financiering van een deel van deze haltes heeft de provincie Drenthe GDU/BDU-bijdragen ontvangen. Om deze reden én vanwege het reeds voldoen aan de eis van 46%, vraagt de provincie Drenthe geen subsidie aan voor het verder toegankelijk maken van de overige provinciale haltes. Het totale subsidie bedrag van € 4.372.195,- zal onder de 12 Drentse gemeenten worden verdeeld (zie financiën).

Gemeentelijke haltes	1915	84%
Toegankelijk	106	
Gepland	241	

Provinciale haltes	368	16%
Toegankelijk	241	
Gepland	34	

Overzicht gemeentelijk en provinciale haltes in Drenthe op 1 augustus 2007

Projectbureau

Om aan de eisen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te kunnen voldoen zullen er in drie jaar 703 haltes toegankelijk gemaakt moeten worden. Om dit te kunnen realiseren wordt een projectbureau opgericht, waarbij een centrale database wordt gemaakt van de toegankelijke haltes, met bijbehorend ontwerp, bestek en kosten. Door het leren van de ervaringen van anderen; qua ontwerp, voorbereiding, bestek, aanbesteding en uitvoering, wordt, voor zover mogelijk, dubbelwerk vermeden en kan op een efficiënte manier gewerkt worden.

Daarnaast zullen de haltes zoveel mogelijk met (groot) onderhoud of andere projecten moeten worden meegenomen. Door werk met werk te maken kunnen de kosten voor het toegankelijk maken worden verlaagd. Dit projectbureau zal door de provincie Drenthe worden opgezet. Contactpersoon is Martin Courtz (0592-365313 – m.courtz@drenthe.nl).

Mocht een gemeente ondersteuning nodig hebben voor het realiseren van de toegankelijke haltes, kan hiervoor gebruik worden gemaakt van de ervaringen van de provincie Drenthe. Dit kan door de gemeenten worden aangegeven / vastgelegd in de convenanten die bestuurlijk tussen de gemeente en de provincie zijn ondertekend.

TOEGANKELIJKHEIDSEISEN

De juiste haltes toegankelijk

Voordat de haltes toegankelijk worden gemaakt, zal er eerst duidelijkheid verkregen moeten worden of de desbetreffende halte ook in de komende jaren wordt bediend. Dit wordt in overleg met het OV Bureau Groningen Drenthe bepaald. Aangezien in eerste instantie 46% van de haltes toegankelijk moeten worden in de komende jaren, is een prioritering opgesteld:

Prioriteit 1

- Haltes bij medische instellingen, zoals huisartsenpost, ziekenhuis, verpleegtehuis en gezinsvervangende tehuis
- Busstations
- Centrumhaltes in dorpen of wijken

Prioriteit 2

- Overige medische instanties of verzorgingstehuizen (bijvoorbeeld Vicio in Echten of de Brinkstichting in Vries)
- Scholen
- Winkelcentra
- Buurthuizen

Prioriteit 3

- Transferpunten (grote parkeerplaatsen / carpoolpleinen)

Prioriteit 4

- Overige haltes

Haltes op het platteland hebben relatief weinig instappers. Echter het opheffen van deze haltes stuit op verzet van de omgeving. Om toch te voldoen aan de toegankelijkheidseisen kan worden gekozen voor het combineren van haltes, waarbij extra fietsvoorzieningen worden aangeboden, om het vergroten van het voor- en natransport te compenseren.

Toegankelijkheidseisen

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verwijst voor de toegankelijkheidseisen naar de CROW-richtlijnen. Daarnaast wordt verwezen naar de 'richtlijn uitvoering nieuwe provinciale bushaltes', die in 2004 door alle gemeenten is onderschreven. Deze richtlijn is opgesteld conform de toegankelijkheidseisen 2010 van het Rijk en praktijkervaringen op enkele locaties in Drenthe. De praktijkervaringen zijn opgedaan in een met Arriva en het RPCP-Drenthe gehouden pilot in december 2003. Verder zijn de aspecten 'Verkeersveiligheid' en 'Duurzaam Veilig' geïntegreerd in de richtlijn.

Centrumhaltes en knooppunten worden als uitgangspunt rolstoeltoegankelijk ingericht. Dit vormt een basisnetwerk voor rolstoeltoegankelijk openbaar (bus)vervoer. Rolstoeltoegankelijk vervoer op overige halteplaatsen, langshaltes, zal verdere studie vereisen m.b.t. exacte invulling. Langshaltes zullen, m.u.v. breedte, wel aan 'overige' gestelde toegankelijkheidseisen voldoen.

Uitvoering haltekom

Schematisch is de gewenste uitvoering voor haltekommen per wegcategorie in onderstaande tabel weergegeven.

wegsoort	haltevoorziening	breedte	lengte	opmerkingen
SW	vrijliggend	---	---	breedte en lengte afhankelijk van de situatie
GOW	haltekom	min. 2.80 m	min. 12 m	1 ^e keus
GOW/ ETW	aanrijdstrook	max. 1.00 m	min. 12 m	breedte gemeten vanaf binnenkant kantstreep
BIBEKO	geen	---	min. 12 m	perron tegen wegdek aan

Tabel 1: uitvoering haltekommen naar wegcategorie

- Een aanrijdstrook is een verharde strook naast de rijbaan van maximaal 1,00 m. breed waardoor het voor het achterop rijdend verkeer mogelijk is langs de stilstaande bus te kijken. Zodoende kan de weggebruiker beoordelen of de bus kan worden gepasseerd. Deze maatvoering geeft bovendien duidelijk aan dat er niet getripleerd kan worden. Deze maat is gebaseerd op de maat van het profiel van vrije ruimte van een GOW. Deze vorm van haltering is een alternatief (2e keus) op een GOW voor een aanliggende haltekom.
- De minimale lengte van de rechtstand van haltekom en perron zijn afhankelijk van het type bus en het aantal tegelijkertijd halterende bussen (bijv. bij een knooppunt). De minimaal toe te passen lengte per bus is 12 m. (standaard bus), voor een Q-liner 15 m. en voor een gelede bus 18 m.

Uitvoering bushalte

Onderstaand is in tabel 2 en 3 de gewenste uitvoering per categorie halteplaats aangegeven.

soort halte	instappers per dag	perron hoogte	perron breedte	aanlooppad		abri	fietsenstalling (capaciteit)	hoogte verschillen
				helling	breedte			
langshalte	incidenteel	18 cm	min. 1,0 m	10 %	min. 1,0 m	geen	geen	max. 5 cm
	1-10	18 cm	min. 1,0 m	10 %	min. 1,0 m	1 str.	min. 2 fietsen	max. 5 cm
	10-20	18 cm	min. 1,0 m	10 %	min. 1,0 m	2 str.	min. 4 fietsen	max. 5 cm

Tabel 2: uitvoering langshaltes

soort halte	instappers per dag	perron hoogte	perron breedte	aanlooppad		abri	fietsenstalling (capaciteit)	hoogte verschillen
				helling	breedte			
centrumhalte/ knooppunt	10-20	18 cm	min. 1,5 m	5 – 10 %	min. 1,0 m	2 str.	min. 4 fietsen	max. 5 cm
	20-30	18 cm	min. 1,5 m	5 – 10 %	min. 1,0 m	3 str.	min. 8 fietsen	max. 5 cm
	>30	18 cm	min. 1,5 m	5 – 10 %	min. 1,0 m	4 str.	min. 12 fietsen	max. 5 cm

Tabel 3: uitvoering centrumhaltes/ knooppunten

Twee opmerkingen moeten ten aanzien van bovenstaande uitvoeringen worden gemaakt:

1. toegankelijke uitvoering van halteplaatsen heeft betrekking op nieuw te realiseren halteplaatsen;
2. door plaatselijke omstandigheden of technische (on)mogelijkheden kan van de richtlijnen afgeweken worden.

- De perrons hebben een speciaal aanrijdprofiel voor de bus, standaard 1 rij zwart-wit tegels/markering (eventueel met profiel) en een hoogte van 18 cm. (boven maaiveld).
- Voor langshaltes geldt een perronbreedte van 1,0 m. Indien door plaatselijke omstandigheden noodzakelijk geacht, zal getracht worden de halte rolstoeltoegankelijk in te richten met een perronbreedte van 1,5 m.
- Bij langshaltes met incidentele instappers wordt geen abri of fietsenstalling geplaatst, tenzij door plaatselijke omstandigheden dit wel noodzakelijk geacht wordt.
- Voor rolstoeltoegankelijke bushaltes, centrumhaltes en knooppunten, wordt voor aanlooppaden over grotere afstanden gestreefd naar een helling van maximaal 5 %.
- Hoogteverschillen tussen haltevoorzieningen zoals perron en abri dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden, uitgangspunt is geen hoogteverschil. Voor maximale hoogteverschillen wordt de landelijke norm van 5 cm aangehouden.
- Bij grote hoogteverschillen aan achterzijde van perrons wordt, indien noodzakelijk geacht, over de gehele lengte of gedeelte van het perron een hekwerk geplaatst.

Overige uitvoeringsaspecten

Hieronder volgen met betrekking tot de verschillende bushaltevoorzieningen enkele aspecten voor uitvoering.

Perron

- perron 1,0 m. breed: prefab perronelementen met aanrijdprofiel, 1 rij zwart-wit tegels, eventueel profiel
- perron 1,5 m. breed: perronbanden met aanrijdprofiel, 1 rij zwart-wit tegels, eventueel profiel

Aanlooppad

- in logische loop/fiets route
- breedte min. 1 m, indien mogelijk 1,2 m
- voorkeur voor betonverharding i.v.m. met onderhoud
- aansluiting haaks op perron, bij geringe breedte in verlengde van perron
- ev. toepassing van prefab afloopelement bij perron (in geval van geringe breedte)

Haltepaal

- plaatsing tegen kopse kant perron, logisch t.o.v. lezen haltebord/ vertrekstaat, spiegels bus en maaian berm

Fietsenstalling

- 'diepte' fietsenrek min. 2,5 m (fiets 2,0 m + vrije ruimte 0.5 m) indien van toepassing
- rek met FietsParKeur is gewenst
- plaatsing in logische loop/fiets route
- vanaf stalling voor circa 8 fietsen, indien gewenst overdekte stalling toepassen. Uitvoering met 'fietsabri' heeft hierbij de voorkeur.

Fietspad

- bij grote reconstructies e.d., indien (financieel / technisch) mogelijk -> fietspad ophogen tot hoogte perron

FINANCIËN

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven te willen sturen op hoofdlijnen. Het gaat daarbij om het aandeel toegankelijke haltes per openbaar vervoergebied dat gerealiseerd is in de afgesproken periode. Er hoeft dus niet op halte niveau gerapporteerd te worden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit geldt ook voor de financiën. De 12 Drentse gemeenten en de provincie Drenthe moeten in gezamenlijkheid zorgdragen voor de financiën, de verantwoording hiervan aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de verdeling van het subsidiebedrag tussen de gemeenten.

In het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD) hebben de gemeenten een verdeling van de financiën afgesproken. Om aan de eis van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te voldoen moeten in de komende drie jaar 703 haltes toegankelijk worden gemaakt. Er wordt in deze verdeling niet gekeken naar de locatie van de haltes, welke gemeente de halte ligt en/of de gemeente voldoet aan de 46%'s eis. De bijdrage voor iedere toegankelijk te maken halte is gelijk, namelijk $\text{€ } 4.372.195,- / 703 = \text{€ } 6.218,-$. Dit betekent echter niet dat gemeenten hun verantwoordelijkheid kunnen afschuiven op andere gemeenten. Alle gemeenten blijven verantwoordelijk voor het realiseren van de toegankelijke haltes en dienen elkaar onderling op deze verantwoordelijkheid te wijzen.

De overige benodigde financiën worden door de gemeenten zelf bijgedragen. In totaal gaat het hierom een bijdrage van ongeveer twee miljoen euro (uitgaande van de aanlegkosten van €9.000,- per toegankelijke halte).

Verantwoording, monitoring en evaluatie

Voor een verantwoording van de subsidie aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dient iedere gemeente aan het op te richten projectbureau te melden welke haltes toegankelijk zijn gemaakt. Op basis van deze gegevens kunnen de benodigde rapportages aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat worden geschreven en kan gemonitord worden of er voldoende progressie is om op 31 december 2010 aan de eis van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te voldoen. Deze informatie kan vervolgens worden gebruikt voor de communicatie naar de OV-gebruikers.