

Afsprakenkader Bus en Tramhaltes

Aanleg, wijziging, gebruik, instandhouding en
financiering bus- en tramhaltes binnen de regio Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam 2017

Vastgesteld in het dagelijks bestuur op 12 oktober 2017

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Nog niet in dit afsprakenkader	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Bus en tramhaltes als onderdeel van het OV	5
2.1	Verantwoordelijkheden, rollen en taken.....	5
2.2	Ontwikkelingen en vragen.....	6
3	Afsprakenkader	9
3.1	Concessieverlening en duurzaam gebruik infrastructuur.....	9
3.2	Mutaties van halte-infrastructuur en DRIS.....	10
3.3	Mate van financiering.....	15
	Bijlage 1: aanvraagformulier aanpassen en veranderen tram- en bushaltes	19
	Bijlage 2: PvE toegankelijke bushaltes	24
	Bijlage 3: Richtlijnen inrichten R-net haltes	24
	Bijlage 4: Algemene subsidievoorwaarden voor DRIS-panelen	24
	Bijlage 5: Kader en ontwikkelingen op het gebied van DRIS.....	26

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het verleden was een halte vaak een rijtje tegels met een haltepaal in de grond naast de weg. Dat was gemakkelijk, betrekkelijk goedkoop te realiseren en flexibel aan te passen in het geval van wijzigingen in de lijnvoering. Vanuit de wegbeheerders kwamen ook niet of nauwelijks vragen rondom investering en beheer en onderhoud.

Om het openbaar vervoer voor de reiziger aantrekkelijker te maken is er echter veel veranderd. Nu is een halte toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking, zijn er vaak comfortabeleabri's, voorzieningen voor fietsen en voor actuele reisinformatie. OV-haltes zijn daarmee veel meer een volwaardig en herkenbaar onderdeel van de openbare ruimte geworden. De consequentie hiervan is dat een halte in beton gegoten is: in een haltekom met ruime in- en uitrijhoeken. En de kosten van één haltekom bedraagt nu vaak meer dan €50.000. Een mutatie is niet meer zo eenvoudig uit te voeren, nog afgezien van vervoerkundige vragen en wensen rondom haltes, zoals het bedienen van een woonvoorziening voor ouderen.

Vanwege aanpassingen in de lijnvoering, door een nieuwe concessiehouder of een nieuw vervoerplan, komen mutaties regelmatig voor. Dan ontstaat de vraag wie de bouw van een nieuwe halte of het verwijderen van een bestaande halte financiert. Gezien de verantwoordelijkheid die de wegbeheerder van het Rijk heeft gekregen op het gebied van toegankelijkheid, en de verantwoordelijkheden van de Vervoerregio als concessieverlener en partij die bereikbaarheid bevordert is het van belang om hier goede afspraken over te maken.

Er zijn al behoorlijk veel stappen gezet om haltes uit te rusten met de noodzakelijke voorzieningen. Op een groot aantal haltes in de regio is dynamische reisinformatie gerealiseerd en een vormgeving in de stijl conform R-net productformule. Verder is een groot aantal haltes toegankelijk gemaakt en de komende twee jaar wordt binnen de gemeente Amsterdam ook een grote stap gezet om de doelstellingen rondom reisinformatie en toegankelijke haltes te realiseren. De veranderingen en nieuwe eisen aan haltes, betekent ook dat samenwerking tussen partijen steeds belangrijker is geworden. Afstemming over lijnvoering, de exploitatie en eventuele wijzigingen in de lijnvoering hebben directe consequenties voor de fysieke infrastructuur.

Vragen die momenteel spelen gaan over de financiering van de aanleg, beheer en onderhoud en wie verantwoordelijk is voor mutaties: wijzigingen van haltes, zowel tijdens de loop van een openbaar vervoersconcessie als in de aanloop tot een nieuwe aanbesteding daarvan. En daarbij komt dat het 'Halteplan Toegankelijkheid' in de afrondende fase is maar daarmee zijn nog niet alle haltes toegankelijk. De vraag is of en zo ja, hoe er een vervolg wordt gegeven aan dit programma.

In de openbaar vervoerconcessies wordt voor een groot deel van het lijnennet de vrijheid aan de vervoerder gegeven om met een aangepaste en betere lijnvoering te komen, in de verwachting dat dit per saldo beter openbaar vervoer oplevert voor de reiziger voor hetzelfde geld. Dit heeft consequenties voor het gebruik en de mutaties van haltevoorzieningen. De vraag is of de concessiesystematiek en het overleg met de vervoerbedrijven op dit punt kan verbeteren, zodat een goede en kosteneffectieve afweging plaats kan vinden.

Door al deze ontwikkelingen wordt het belangrijker om daar afspraken over te maken. Om die reden heeft de Vervoerregio een beleidskader (Afsprakenkader) opgesteld.

Voorliggende beleidslijn geeft een totaalbeeld van alles wat er speelt rondom haltes: wat weten we nu en waar loopt nog een actie op dit moment. De beleidslijn geeft aan:

- Hoe we de afstemming en verantwoordelijkheden tussen vervoerder, concessieverlener en wegbeheerder willen regelen;
- hoe we omgaan met nog niet toegankelijke haltes;
- hoe we omgaan met mutatieverzoeken en voorstellen om tot aanpassing te komen van een (net aangelegde) halte;
- Waaraan de inrichting van een halte dient te voldoen;
- Wie er zorg draagt voor de financiering.

1.2 Nog niet in dit afsprakenkader

Dit afsprakenkader gaat niet in op aspecten op een halte die meer een dienstenkarakter kunnen hebben dan de harde infrastructuur zoals beton en tegels. Naast DRIS zijn er meer van dergelijke onderdelen op een halte aanwezig. Denk hierbij aanabri's en prullenbakken. Daarnaast is er bij de haltes een nauwe verwevenheid tussen de aangelegde voorzieningen en de aangeboden diensten door de vervoerders. In 2008 heeft het Portefeuillehoudersoverleg van de Vervoerregio (voorheen Stadsregio) een voorstel besproken omabri's centraal in te kopen in relatie tot de aanleg van DRIS, met als doel schaalvoordelen te halen. Gemeenten kozen er destijds voor om hier niet in mee te gaan, om zo zelf keuzes te blijven maken over de inkomsten. Sindsdien is deze markt, mede door de crisis, sterk veranderd. Een aantal gemeenten legt tegenwoordig geld toe op deabri's, schaalvoordelen wegen mogelijk zwaarder. Ook wordt duidelijker dat leveranciersbelangen en reizigersbelangen niet altijd parallel lopen. Soms kan het voor een leverancier handig zijn om eenabri te laten staan zonder functie voor de reiziger, maar bijvoorbeeld vanwege het plaatsen van 4G zendapparatuur. Om deze reden, en omdat bij een grotere schaal hergebruik van te verwijderen voorzieningen makkelijker is, ziet de Vervoerregio aanleiding om de mogelijkheden en meerwaarde te verkennen om de aanleg, beheer en exploitatie van al het meubilair op de haltes, met onder andereabri's en reclame anders te organiseren, integraler, en mogelijk op het niveau van de Vervoerregio. Hiervoor wordt in 2016 een studie opgestart.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de huidige situatie en bevat een beeld van de problemen en onduidelijkheden waar we in de huidige praktijk tegen aan lopen. In hoofdstuk 3 doen we voorstellen hoe in het vervolg om te gaan met de haltes en de rollen en verantwoordelijkheden die hier bij horen. In de bijlage wordt dit ondersteund met een totaal overzicht met hoe het nu gaat en wat anders gaat worden en relevant achtergrond materiaal.

2 Bus en tramhaltes als onderdeel van het OV

2.1 Verantwoordelijkheden, rollen en taken

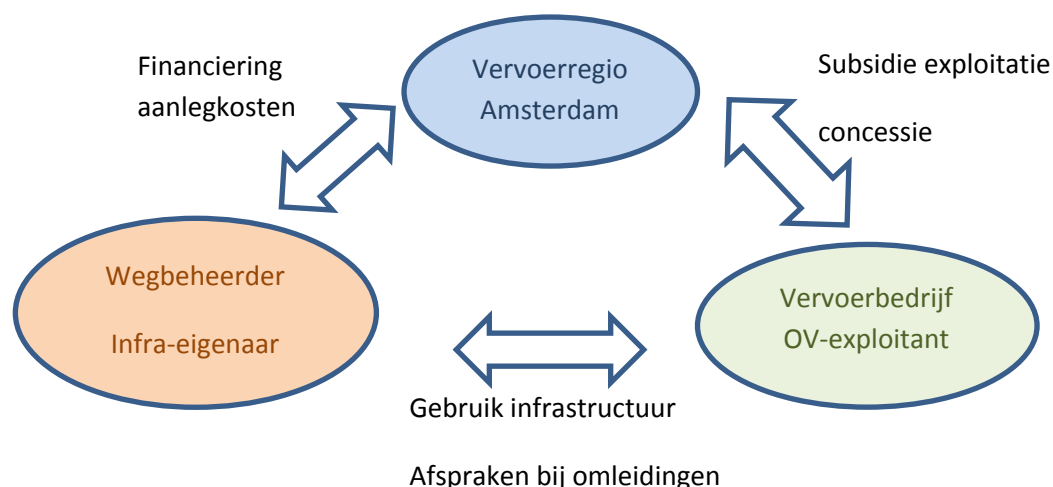
De Vervoerregio Amsterdam is verantwoordelijk voor de exploitatie van bus en tram en hanteert hiertoe vier openbaar vervoerconcessies. Binnen de concessies krijgen de vervoerbedrijven een redelijke mate van vrijheid in het bepalen en vaststellen van het lijnennet. De Vervoerregio stelt een programma van eisen vast en geeft aan van welke infrastructuur gebruik kan worden gemaakt. In enkele gevallen schrijft de Vervoerregio het gebruik van infrastructuur verplicht voor.

Daarnaast heeft de Vervoerregio budget om te investeren in aanleg van fysieke infrastructuur voor bus, tram en metro, gekoppeld aan verbeteringen van het netwerk/systeem en de exploitatie. De Vervoerregio hanteert hiervoor een specifieke methodiek, en maakt onder meer gebruik van normbedragen.

De laatste jaren is er veel geïnvesteerd in voorzieningen voor de bus en tram om de rijtijd te verkorten en betrouwbaarheid te vergroten, maar ook om de in en uitstaphaltes te verbeteren: toegankelijker, beter ingericht en bereikbaar en met dynamische reisinformatie. Daarnaast heeft de Vervoerregio ervoor gekozen om investeringen in voorzieningen voor bus en tram onderscheid te maken in R-net, Plusnet en de overige lijndiensten.

Reizigers die met bus, tram of metro reizen, beginnen en eindigen daarbij hun reis op de halte. Haltes zijn onderdeel van de openbare ruimte en van de openbare weg en vallen daarmee formeel onder verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, meestal gemeentes of provincie. Met een halte wordt in dit geval de plek bedoeld waar een reiziger in of uit kan stappen, inclusief de daarbij behorende voorzieningen. In voorliggende beleidslijn ligt de focus vooral bij tram en bus. Bij de OV-knooppunten en hoogwaardige overstappunten is er in dat geval sprake van meerdere in/uitstaphaltes en gaat het om vergelijkbare kwaliteiten en eisen. Wegbeheerders stellen infrastructuur ter beschikking en zijn eveneens verantwoordelijk voor de beschikbaarheid daarvan.

Onderstaande figuur geeft een schematisch overzicht van de verantwoordelijkheden en afspraken tussen de Vervoerregio (concessieverlener en subsidieverlener voor de infrastructuur) de wegbeheerder (eigenaar/beheerder infrastructuur) en de OV-exploitant (concessiehouder en gebruiker van de infrastructuur).



2.2 Ontwikkelingen en vragen

Steeds meer voorzieningen op en om de halte

In de loop der jaren zijn haltes geëvolueerd van een 'stoep met haltepaal' tot een hoogwaardige comfortabele voorziening.

Een belangrijke ontwikkeling is de toegankelijke halte: een toegankelijk perron voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Een toegankelijk perron leidt er toe dat de in- en uitstap soepeler en sneller gaat voor alle reizigers. Het is een wettelijke plicht om openbaar vervoer haltes toegankelijk te maken, deze wettelijke verplichting ligt bij de wegbeheerders. Om een grote slag te stimuleren is het programma 'Toegankelijke bushaltes' uitgevoerd. Het bestuurlijk vastgelegde streven hierbij is om versneld 57% van de bestaande bushaltes aan te passen per uiterlijk 1-1-2016¹, zodat circa 90% van de reizigers daarmee kan worden bediend. Voor dit programma gelden specifieke normbedragen, die hoger liggen dan gebruikelijk vanwege het versnellingskarakter van het programma. De gemeente Amsterdam investeerde zelfstandig in het verbeteren van de toegankelijkheid op een aantal tramhaltes. Er was voor de tram vanuit de Vervoerregio echter geen vergelijkbaar stimuleringsprogramma voor de tramhaltes zoals dat er was voor de bus. Voor het verder aanpassen van tramhaltes zet de Vervoerregio geen specifiek versnellingsprogramma voor toegankelijkheid op, maar geldt het uitgangspunt om 'werk met werk' te maken. Hierin worden al stappen in genomen met projecten zoals De Entree (het voorplein van het centraal station) en de herinrichting van het Leidseplein en een aantal projecten uit de Investeringsagenda OV. Het toegankelijk maken van een halte betekent dikwijls het verbreden, verhogen en verlengen van het perron, ofwel het opnieuw aanleggen daarvan. Daarnaast verplicht de regelgeving wegbeheerders om nieuwe, dan wel vernieuwde haltes direct toegankelijk te maken.

Naast zaken als toegankelijkheid verschijnen er op steeds meer halteplaatsen Dynamische Reis Informatie Systemen (DRIS): actuele reisinformatie en verstoringsberichten op de haltes en knooppunten. Panelen met actuele reisinformatie zijn op veel haltes een zeer nuttige aanvulling, om daarmee in alle gevallen de reizigers te voorzien van actuele informatie over vertrektijden en eventuele calamiteiten.

Verder gaat het om andere functionaliteiten zoals een abri, prullenbak, afscheiding tussen halte en aanpalend wegvak. Er worden productformules ontwikkeld zoals R-net en Plusnet, die ieder eisen stellen aan halte-uitrusting, vormgeving en voorzieningen. De afspraken die zijn gemaakt over toepassing van de productformule R-net staan in Bijlage 3: Richtlijnen inrichten R-net haltes.

Voor de plaatsing, beheer en onderhoud van abri's heeft de markt inmiddels een oplossing aangeboden. Veel wegbeheerders hebben daarbij een contract gesloten met marktpartijen, waarin ook reclame-uitingen zijn betrokken. Maar ook hier zijn verschuivingen waar te nemen en veranderen grenzen tussen domeinen. De abri ontwikkelt zich van wachthuisje naar multi-media-communicatie-instrument en telecomproviders zien mogelijkheden in het aanbieden van internet op haltes om hun netwerk te vergroten.

Vragen die op dit vlak spelen zijn:

- *Hoe gaan we verder met verbetering van toegankelijk openbaar vervoer na afloop van het programma?*

¹ Voor een aantal gemeenten is uitstel verleend, tot uiterlijk 31 december 2017.

- *Hoe om te gaan met aanpassingen van haltes? Hoe kan ruimte worden voor maatwerk?*
- *Hoe kan de inbreng van de Vervoerregio verbeteren bij voorstellen voor aanpassingen aan haltes?*
- *Hoe om te gaan met de vervangingsvraag van DRIS-panelen?*

Concessieverlening en wijziging van het lijnennet

De praktijk van de concessieverlening kan tot gevolg hebben dat er aan een vervoerbedrijf wordt gegund dat een lijnennet aanbiedt dat op onderdelen afwijkt van het lijnennet in de voorgaande concessie. Dit kan positief zijn want het idee is om bij de uitgifte van de concessie marktpartijen uit te dagen om met een voorstel te komen dat per saldo vooral beter aansluit bij de reizigers en klanten. En dat belang weegt zwaarder dan een vooraf bepaald lijnennet. Een ander lijnennet kan echter ook betekenen dat een aantal haltes niet wordt aangedaan en dat er op juist andere plekken haltes bij moeten komen. De consequenties van deze fysieke maatregelen kwamen in het verleden pas na de gunning in beeld en gaven dan vaak discussies over kosten en dekking.

De ombouw en de halte-uitrusting vragen een forse investering. De DRIS-panelen hebben een relatief korte levenscyclus en het lijnennet en de infrastructuur is aan verandering onderhevig. Niet alleen vinden bij aanbestedingen van de OV-concessies veranderingen plaats, maar ook treden er gedurende de looptijd van een concessie vaak wijzigingen op, onder andere in het kader van de jaarlijkse vervoersplannen: vervoer valt mee of tegen, lijnen worden gebundeld of voortschrijdend inzicht leidt tot een efficiëntere lijnvoering en dienstregeling. Dit geldt vooral voor de ontsluitende en aanvullende buslijnen. De regionale verbindende lijnen (R-net, Plusnet) zijn in het algemeen robuuste lijnen. Het ligt voor de hand dat een nieuwe vervoerder ervoor zal kiezen om deze lijnen te blijven rijden en dus de haltes te blijven gebruiken.

Zowel vanuit de deelnemende gemeenten als bij de Vervoerregio Amsterdam is er behoefte aan een helder kader voor plaatsing, vervanging en financiering van haltes en haltevoorzieningen. Daarmee kan ook op de langere termijn de toegankelijkheid en bruikbaarheid van de halte en de werking van dynamische reisinformatie zeker blijven en wordt in stappen de kwaliteit van alle haltes in het OV netwerk verder verbeterd en wordt in gezamenlijkheid hier invulling aan gegeven en wordt voorkomen dat budgetten niet efficiënt worden ingezet en is het richting alle partijen uit te leggen welke overwegingen ten grondslag liggen aan een bepaalde keuze. Daarvoor is een breder kader vaak zeer nuttig. Als voorbeeld kan worden genoemd een halte die drie jaar geleden is aangelegd, maar welke in de nieuwe concessie niet meer wordt aangedaan. Voor de buitenwereld lijkt het een desinvestering. Maar in die drie jaar kan deze halte al voldoende rendement hebben gehaald en levert de nieuwe concessie afspraak een veel beter product op.

Ook na de verlening van een concessie blijven er vragen naar verplaatsing van haltes, bijvoorbeeld in het kader van reconstructie of herprofilering van een weg of in het kader van groot onderhoud.

Vragen, die op dit vlak spelen, zijn:

- *Hoe kan bij de aanbesteding van een concessie meer en beter rekening worden gehouden met gerealiseerde en geplande nieuwe infrastructuur?*
- *En vice versa: hoe kan bij een verplaatsingsvraag beter rekening worden gehouden met de ontwikkelvrijheid van de vervoerder?*

Afspraken en contractvormen

Infrastructuur wordt meestal als een civiel-technisch project behandeld: de eenmalige aanleg en levering, die eindigt met een ingebruikname. Hiervoor is een uitgebreide procedure opgezet en is zeer veel kennis bij de partijen aanwezig. De volgens een vaste methodiek (genaamd SSK) geraamde

infrastructuurkosten en de voorbereidingskosten worden daarbij als een vast bedrag berekend en gefinancierd of gesubsidieerd.

De laatste tijd zien we steeds meer andere opdrachtvormen ontstaan: contracten gebaseerd op een combinatie van aanleg, levering, beheer en onderhoud. Het al eerder genoemde contract over Abri's is daarvan een voorbeeld, maar ook op het gebied van DRIS-voorzieningen worden dergelijke geïntegreerde contracten gesloten. Zelfs bij weginfrastructuur (denk aan de toltunnels en de PPS-constructies) is hiervan al sprake.

De verandering van contractvorm heeft ook te maken met de tegenprestatie: deze bestaat dikwijls niet uit een product (een kunstwerk, weg of bus) maar uit een combinatie van een product met een dienst. Deze worden vaak beoordeeld op functionele 'output' en er worden minder gedetailleerde eisen gesteld aan de middelen waarmee de dienst wordt geleverd. Het gaat niet om 'panelen' maar om 'actuele reisinformatie', we wensen geen 'knielbussen' maar 'toegankelijk openbaar vervoer'. Bij een dienst is er sprake van een gedurende langere tijd geleverde service, die onlosmakelijk samenhangt met de fysieke middelen. Panelen functioneren niet zonder data en zonder stroom, bussen functioneren niet zonder chauffeurs. De bestaande subsidiemethodiek, gebaseerd op infrastructuurkosten is niet meer in alle gevallen toereikend.

Vragen die op dit vlak spelen zijn:

- *De bestaande subsidiesystematiek sluit niet aan bij de geïntegreerde contractvormen, hoe kan aansluiting verbeteren?*

Dit onderwerp, waaronder deze vraag wordt beantwoord in de beleidsnotitie 'van subsidiëren naar financieren'.

- *Kunnen abricontracten worden verbreed met andere functionaliteiten op de halte zoals prullenbakken en reisinformatie?*

Dit onderwerp wordt meegenomen in een op te starten onderzoek naar een andere organisatieschaal van de inkoop van abri's.

3 Afsprakenkader

Dit hoofdstuk beschrijft het nieuwe afsprakenkader: de afspraken die we maken om een duurzaam en efficiënt gebruik van halte-infrastructuur te bevorderen. Paragraaf 3.2 beschrijft hoe we in nieuwe aanbestedingen van OV-concessies hiermee om willen gaan, paragraaf 3.3 beschrijft de mutatievragen en behoefte in bestaande (lopende) concessies. Paragraaf 3.4 gaat in op de financiering.

3.1 Wat wil de Vervoerregio?

De wensen van de Vervoerregio voor haltes zijn primair functioneel van aard: toegankelijke haltes met voldoende lengte, (actuele) reisinformatie, een wachtvoorziening, schoon en heel. De kwaliteit van de voorzieningen. Voor R-net en Plusnet zijn deze eisen nader uitgewerkt. Voor overige bus- en tramhaltes wordt een optimum gezocht vanuit de principes ‘functioneel en duurzaam’ in relatie tot de te maken kosten.

3.2 Concessieverlening en duurzaam gebruik infrastructuur

De Vervoerregio bevordert het duurzaam en efficiënt gebruik van halte-infrastructuur via de aanbesteding van de concessie en via de afspraken met de wegbeheerder over infrastructuur.

De aanbesteding van een concessie.

Vervoerders schrijven in op een programma van eisen. In dit programma van eisen bevindt zich een lijst met ter beschikking gestelde infrastructuur. Deze lijst bestaat uit een overzicht van wegen en straten die de inschrijver kan gebruiken om een lijnennet te exploiteren. Soms wordt infrastructuur (zoals busbanen en tramrails) verplicht gesteld, maar steeds meer wordt gebruik van deze infrastructuur bevorderd door bepaalde verbindingen te eisen.

Aan de lijst met beschikbare infrastructuur wordt een lijst toegevoegd met beschikbare haltes en hun uitrustingsniveau. Inschrijvers dienen een vervoerplan in bij hun inschrijving, waarin zij aangeven welke bestaande en nieuwe haltes worden gebruikt en welke niet worden aangedaan.

Voorstel voor nieuwe concessies:

In de lopende aanbesteding Amstelland en Meerlanden kijkt de Vervoerregio Amsterdam naar het optimaal benutten van de beschikbare infrastructuur en eventuele aanpassing daarvan bij aantoonbare meerwaarde in de concessie. Streven is om met wegbeheerders vooraf tot afspraken te komen hoe om te gaan met de financiering van voorgestelde infrastructuur, in de geest van het afsprakenkader. Zodat de wegbeheerders direct na gunning de wegbeheerders tot actie over kunnen overgaan.

Opdracht te geven een systematiek uit te werken om bij de concessieverlening en van het openbaar vervoer en bij het proces en de beoordeling van de vervoerplannen rekening te houden met de gevolgen voor recent gedane en te verwachten investeringen in de halte-infrastructuur. De gedachte is dat de consequenties voor de infrastructuur van voorstellen door vervoerders meewegen in de concessieverlening, en zo zorgvuldigheid te borgen over met reeds gedane investeringen in de infrastructuur. Voorwaarde is dat de beschikbare infrastructuur vanuit de wegbeheerder tijdig bekend is. De beschikbaarheid van de infrastructuur en de haltes maakt onderdeel uit van het bestek, is dus bekend bij alle geïnteresseerden. Zo weten de vervoerbedrijven welke infrastructuur er beschikbaar is of komt.

Voor haltes die voortvloeien uit het PvE geldt dat Vervoerregio en Wegbeheerder zich er aan committeren dat deze haltes tijdig zijn aangelegd. Voor haltes die voortvloeien uit de offerte of een vervoerplan geldt dat Vervoerregio en wegbeheerder meewerken aan de realisatie hiervan. De aanpak van deze haltes is vergelijkbaar met het voorstel voor lopende concessies.

Voorstel voor lopende concessies:

Er vindt altijd afstemming plaats tussen de drie partijen wegbeheerder, vervoerbedrijf en Vervoerregio.

De initiatiefnemer dient in alle gevallen in overleg te gaan met de andere twee partijen.

Uitgangspunt is dat de veroorzaker in principe verantwoordelijk is voor de (financiële) consequenties, maar andere partijen bereid zijn om (financieel) mee te doen, als ook voor de andere partij(en) sprake is van een 'baat'. Dit punt wordt nader uitgewerkt in §3.3.

Afspraken met de wegbeheerder over de aanleg en het gebruik van infrastructuur.

Wegbeheerders zijn eigenaar van de infrastructuur. Zij zijn en blijven verantwoordelijk voor de exploitatie, het onderhoud en beheer van deze voorzieningen. Onderhoud en beheer van abri- en DRIS-voorzieningen dienen geregeld te worden in het contract met de leverancier.

3.3 Mutaties van halte-infrastructuur en DRIS

In 2009 heeft de Vervoerregio (voorheen Stadsregio) minimum aantallen in- en uitstappers vastgesteld als nom voor financiering van het plaatsen van panelen op haltes. Gezien de ontwikkelingen in enerzijds het gebruik van smartphones, doorontwikkelingen in kosten en functionaliteiten van panelen en de ontwikkeling van R-net zal maatwerk geboden blijven, met behulp van de benadering van toekomstvastheid. Na deze algemene benadering staat een viertal situaties beschreven van mutaties van haltes zelf en van de voorzieningen op de haltes.

Generiek: toekomstvast

Vanuit wegbeheerders (meestal gemeenten) kunnen plannen worden gemaakt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en voor nieuwe infrastructuur. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden vaak ontsloten door openbaar vervoer. Vaak zijn er ook aanvragen voor extra haltes. Hiervoor is nieuwe halte-infrastructuur nodig, en wettelijk is vastgelegd dat nieuwe haltes toegankelijk dienen te zijn. Als duidelijk is dat deze halte-infrastructuur goed gebruikt gaat worden (verwacht aantal in-/uitstappers per dag) en dat ook gebruik gedurende de looptijd van een concessie (op dit moment 8-10 jaar) gegarandeerd is, kan halte-infrastructuur worden gesubsidieerd door de Vervoerregio. Zo zal voor bepaalde hoofdroutes en centrale en drukke haltes deze garantie gemakkelijker kunnen worden gegeven dan voor nieuwe haltes langs rustige lijnen. Op die manier voorkomen de Vervoerregio en de wegbeheerders dat haltes voor beperkte tijd worden aangelegd en gesubsidieerd.

Voor het criterium "goed gebruikte halte" is aangesloten bij de diverse programma's voor DRIS en toegankelijkheid. Deze gaan uit van het bedienen van 90% van de in- en uitstappende reizigers binnen de gemeente, via de drukste haltes. In de praktijk betekent dit een ondergrens van 100 in- en uitstappers per werkdag in de drukke, stedelijke gebieden (de bebouwde kom van Amsterdam/Diemen, Zaandam, Amstelveen, Hoofddorp en Purmerend). In de niet stedelijke gebieden is het aantal reizigers minder, maar zijn deze vaak afhankelijk van haltevoorzieningen. Daarom geldt in die gebieden een lagere ondergrens.

De generieke lijn is dat de aanvrager voor een nieuwe (toegankelijke) halte en of DRIS-systeem toekomstvastheid voor minimaal de duur van een concessieperiode aantoont.

Aanleg, onderhoud en beheer dient te worden geregeld in een contract tussen wegbeheerder en leverancier, als onderdeel van een het in standhouden van een totaalsysteem.

- **De wegbeheerder is verantwoordelijk voor het beheer van brondata over de halte, de daar aanwezige voorzieningen en de toegankelijkheid.** Vervoerregio en wegbeheerders hebben hiertoe een samenwerkingsovereenkomst opgesteld die voorjaar 2016 aan betrokkenen wordt voorgelegd.
- **De Vervoerregio is verantwoordelijk voor het beheer van het verzamelen en distribueren van de data van wegbeheerders en vervoerbedrijven.** De Vervoerregio heeft dit belegd bij GOVI/NDOV.

De wegbeheerder is verantwoordelijk voor het beheer van panelen op straat en het goed verwerken van de informatie die ze van de Vervoerregio (via GOVI) ontvangt. Dit wordt geregeld in contracten tussen de Wegbeheerder en de leveranciers van die systemen.

Vier typen mutaties

In het afsprakenkader is er onderscheid in vier gevallen:

- 1) *Plaatsing en inrichting van haltes als onderdeel van een programma.*
- 2) *Plaatsing en inrichting van DRIS-voorzieningen. Behalve DRIS-voorzieningen kunnen hier ook andere reizigersgerichte voorzieningen onder vallen, zoals bijvoorbeeld wachtgelegenheid, communicatie en publicatievoorzieningen.*
- 3) *Groot onderhoud en vervangen van DRIS voorzieningen*
- 4) *Incidentele plaatsing, inrichting, verplaatsing of vernieuwing van enkele haltes en haltevoorzieningen*

Ad 1. Plaatsen en inrichting van haltes als onderdeel van een programma

De voorzieningen op een halte zijn van belang voor het goed functioneren van het openbaar vervoer. De Vervoerregio faciliteert met BDU-subsidie het inrichten van een toegankelijke halte in concessies. Daarbij wordt allereerst getoetst op nut en noodzaak, robuustheid en effectiviteit (zie ook §3.1).

Aanvullend daarop wordt positief beoordeeld op een aanvraag als:

- De betreffende halte onderdeel is van R-net. Bij zaken als een schuilgelegenheid geldt bovendien dat de halte een instaphalte moet zijn: bij uitstaphaltes zijn deze voorzieningen niet nodig. Bij instaphaltes wordt ook de uitrusting met R-netbranding subsidiabel.
- Of als dit niet het geval is: de halte onderdeel is van een openbaar vervoerknooppunt, gekenmerkt doordat er meerdere lijnen vertrekken in verschillende richtingen. Voor een dergelijke halte is dan een visie nodig over dat knooppunt, waarbij alle haltes van dat knooppunt in de aanvraag worden betrokken.

De Vervoerregio is op dit moment geen opdrachtgever voor dergelijke projecten, maar financiert de aanschaf en plaatsing volgens de geldende subsidieregels BDU. De wegbeheerder (of een door de wegbeheerder aangewezen partij) is de opdrachtgever. Na inrichting van de halte komt deze in eigendom bij de wegbeheerder, die voor beheer en onderhoud van de voorzieningen zorgdraagt.

De Vervoerregio draagt voor maximaal 95% bij in de aanleg- en projectkosten in de financiering van plaatsing en inrichting van haltes. Behalve de drukke robuuste haltes geldt dit ook voor haltes op knooppunten, en van R-net-lijnen. Bij plaatsing (of vervanging) van reizigersvoorzieningen (zoalsabri's) is ook een contract in de vorm van een service-level-agreement denkbaar. In dat geval wordt per element uitgegaan van een subsidie volgens normbedragen.

Ad 2. Inrichting van DRIS-voorzieningen en andere reizigersgerichte services op haltes

De aanwezigheid van een DRIS-voorziening op een halte is van belang voor het goed functioneren van het openbaar vervoer. De Vervoerregio kan daarbij op twee manieren financieren:

- met BDU-subsidie volgens de bestaande subsidieregels (95% aanschaf en installatie);
- met BDU-subsidie voor het leveren van een dienst. De grondslag door deze dienst bestaat uit de normkosten voor aanschaf en installatie per voorziening.

Bij het toekennen van een bijdrage voor (DRIS-)voorzieningen wordt allereerst getoetst op nut en noodzaak, robuustheid en effectiviteit (zie onder 3.2). Aanvullend daarop wordt positief beoordeeld op een aanvraag als:

- De betreffende halte onderdeel is van R-net. Bij DRIS-voorzieningen geldt bovendien dat de halte een instaphalte moet zijn: bij uitstaphaltes zijn geen DRIS-voorzieningen nodig. In dat geval wordt bij een drukke halte ook de uitrusting van het paneel met R-netbranding (rode vlag met klok en R-net-logo) subsidiabel.
- Of als dit niet het geval is: de halte onderdeel is van een openbaar vervoerknooppunt, gekenmerkt doordat er meerdere lijnen vertrekken in verschillende richtingen. Voor een dergelijke halte is dan een integrale knooppuntvisie nodig, waarbij alle haltes in de aanvraag worden betrokken.

De wegbeheerder of een door hem aangewezen partij is de opdrachtgever. Na inrichting van de halte en installatie van de DRIS-panelen komen deze DRIS-panelen in eigendom bij de wegbeheerder, die een beheerscontract afsluit met een partij die beheer en onderhoud verricht.

Voor DRIS zijn voordelen te behalen door clusterwijze inkoop. Dat geldt zowel financieel als beheersmatig.

De Vervoerregio draagt voor maximaal 95% bij voor de aanleg- en projectkosten in de financiering van inrichting van voorzieningen op haltes. Behalve de drukke robuuste haltes geldt dit ook voor haltes op knooppunten. Bij plaatsing (of vervanging) van voorzieningen zoals DRIS-systemen is ook een contract in de vorm van een service-level-agreement denkbaar. In dat geval wordt per element uitgegaan van een subsidie volgens normbedragen. Bij plaatsing (of vervanging) van voorzieningen zoals DRIS-systemen is ook een contract in de vorm van een service-level-agreement denkbaar. In dat geval wordt per element uitgegaan van een subsidie volgens normbedragen.

(NB: bedragen afkomstig uit recente projecten die als norm kunnen dienen: Haarlemmermeer, GVB-DRIS: Eenvoudige halte display: € 5000, Vlaggenmast display: € 7500)

Ad 3. Groot onderhoud en vernieuwen DRS-voorzieningen

DRIS-haltesystemen hebben een beperkte technische en economische levensduur. Bij de eerste generatie panelen is dit ongeveer 10 jaar. Na deze periode dient zich een vervangingsvraag aan. Bij het organiseren van de uitrol van DRIS over de gehele Vervoerregio (voorheen Stadsregio) in 2009 is afgesproken om op korte termijn geen afspraken te maken over vervanging. De reden hiervoor was de onstuimige marktontwikkeling, opgeteld bij onduidelijkheid over de vraag welke partij deze vervanging zou moeten financieren.

De Vervoerregio stelt voor om een verantwoordelijkheid te nemen voor de vervangingsvraag, en in principe hiervoor dezelfde regels te laten gelden als voor de subsidiëring van projecten (ad 1). Hieraan toegevoegd wordt de voorwaarde dat bij een dergelijk vervangingsproject moet worden gezocht naar de economisch meest voordelige vervangingsoptie. Dat kan bijvoorbeeld zijn dat alleen software, ict-hardware en/of binnenwerk van de systemen wordt vervangen of dat gebruik wordt gemaakt van stroomvoorziening, bekabeling en fundering van de masten. Er dient gezocht te worden naar inkoopvoordelen door combinatie van meerdere clusters/projecten.

Grootschalige (projectmatige) vernieuwing geldt in mindere mate voor de overige halte-infrastructuur.

In geval van knooppunten wordt nadrukkelijk bij vervanging gestreefd naar verbetering van de DRIS-functionaliteit (denk aan overzichtspanelen, meer informatieregels).

Bij vervanging zal de Vervoerregio bijdragen in de financiering onder in beginsel dezelfde voorwaarden als de projectmatige plaatsing. (infrastructuur: maximaal 95%, of voorzieningen in SLA-contracten: normbedragen). Op grond van de huidige projecten worden de kosten die hiermee gemoeid zijn op structureel geschat €600.000 per jaar. Dit betreft een globale indicatie, de wijze

waarop dit wordt opgepakt, heeft invloed op de hoogte van deze inschatting. De Vervoerregio zal in dat geval ook opnieuw het regionaal belang afwegen, waaronder zaken als toekomstvastheid.

Ad 4. Incidenteel plaatsen, inrichten, verplaatsen, over vernieuwen van haltes of voorzieningen.

Hieronder vallen plaatsingsverzoeken als gevolg van externe oorzaken (wijziging dienstregelingen, reconstructies van de weg, upgradering van haltes, of toename van de behoefte aan een DRIS-paneel door bijvoorbeeld uitbreidingen van woonwijken of werkgebieden.

Voor deze gevallen geldt de regel dat de initiatiefnemer betaalt. Als de bij- of verplaatsing een gevolg is van een nieuw vervoersplan of dienstregelingwijziging, wordt nagegaan wat de achterliggende oorzaak is van de wijziging. Als deze voortkomt uit de vraag om meer reizigers te bedienen of reizigers beter te bedienen is deze subsidiabel door de Vervoerregio. Dit geldt ook als bij de opzet en bespreking van het vervoerplan van de vervoerder overeengekomen is om haltes meer te gaan bedienen, of lijnen door te trekken of uit te breiden.

Als de wijziging van het vervoerplan voortkomt uit de wens van de vervoerder om efficiënter te rijden en tot gevolg heeft dat het bedieningsniveau niet verbetert, dan is dit in beginsel geheel voor rekening en risico van de vervoerder.

Als een verplaatsing het gevolg is van een project van de wegbeheerder, bijvoorbeeld omdat een weg wordt gereconstrueerd of groot onderhoud krijgt, zijn de kosten voor rekening van de wegbeheerder. Op grond van de wetgeving over toegankelijkheid is de wegbeheerder verantwoordelijk om in een dergelijk geval zorg te dragen voor toegankelijkheid.

Een uitzondering zijn de subsidiabele projecten op het gebied van specifieke OV-infrastructuur, zoals busbanen. De bij- of verplaatsing van een DRIS kan daarin als subsidiabel worden opgenomen. Daarbij dient dan wel te worden voldaan aan de basiscriteria voor plaatsing zoals die onder 1 zijn geformuleerd (de halte maakt deel uit van R-net, van een knooppunt of heeft een minimaal aantal instappers).

Algemeen geldt dat bij verplaatsen of opheffen van haltes waar DRIS-panelen staan mogelijk hergebruik van panelen wordt meegewogen.

In geval van mutaties van haltes en/of –voorzieningen geldt in beginsel de regel dat de initiatiefnemer betaalt. Een uitzondering hierop zijn de projecten op het gebied van specifieke OV-infrastructuur waar de Vervoerregio mede financiert, zoals busbanen. De Vervoerregio kan bijdragen in het geval van extra functionaliteit, en zal daarbij kijken naar effectiviteit en toekomstvastheid.

Mutaties DRIS enabri's

Van wegbeheerders wordt verwacht dat zij in de contracten met de leverancier en/of beheerder van een systeem rekening houden met een jaarlijks aantal mutaties en daartoe standaardbedragen opnemen voor bij- of verplaatsen van DRIS. Dit geldt eveneens voor abrivoorzieningen. Voorabri's hebben bijna alle gemeenten contracten met wereldwijd werkende leveranciers met wie hierover relatief eenvoudig afspraken kunnen worden gemaakt, omdat zij met standaardabri's werken. Voor DRIS is dit ingewikkelder, omdat hier buiten R-net geen standaard voor bestaat en de ontwikkelingen nog te snel gaan om tot een dergelijke standaard te komen. Bij elk project ontstaat daardoor de vraag om een aantal extra panelen aan te schaffen en op te slaan voor een mogelijk plaatsen van een paneel. Deze benadering is gezien de korte levensduur van de panelen relatief duur en inefficiënt. In de praktijk wordt er geschoven tussen projecten, en tussen diverse wegbeheerders zodat er niet of nauwelijks panelen renteloos hoeven worden opgeslagen. Een aandachtspunt hierbij is dat door deze decentrale werkwijze een lappendeken is ontstaan van verschillende panelen, beheerders en contractvormen. Verspreid over de gemeenten zijn er op dit moment 12 projecten, en op het grondgebied van een gemeente als Amstelveen zijn er bijvoorbeeld 5 projecten.

In het onderzoek naar mogelijke opschaling van voorzieningen op de halte naar het niveau van de Vervoerregio wordt het aspect meegenomen van jaarlijkse mutaties en het beperken van het aantal te beheren contracten en contractpartijen.

3.4 Mate van financiering

Op dit moment hanteert de Vervoerregio standaard een financiering van 95% van de subsidiabele aanlegkosten. Om beter in te kunnen spelen op de behoeften van wegbeheerders en van de Vervoerregio zelf, en in overeenstemming met de notitie 'Sneller naar een beter resultaat' kijkt de Vervoerregio hier nu iets anders naar.

Inspelen naar op de behoeften kan enkel onder de voorwaarde dat de Vervoerregio tijdig wordt betrokken in een traject om tot een aanpassing van een halte te komen.

Door tijdige betrokkenheid als voorwaarde te stellen voor financiering wil de Vervoerregio tijdig met de wegbeheerder om tafel over ideeën en plannen rondom de aanleg en wijzigingen van bus- en tramhaltes.

Financiering naar belang

Op het moment dat in beginsel één partij belang heeft bij een halte-aanpassing, bijvoorbeeld de gemeente, dan is die partij ook verantwoordelijk voor en de investering en compensatie van bijvoorbeeld het vervoerbedrijf voor het laten omrijden of extra stap, gedurende de betreffende concessieperiode. Dat neemt niet weg dat deze aanpassing al snel de belangen van de Vervoerregio kan raken. Om de effecten en belangen boven water te tillen is er overleg noodzakelijk, en is de Vervoerregio bereid om in het geval dat de Vervoerregio geen direct belang heeft maximaal 5% te financieren van de aanleg van de halte zelf.

Op het moment dat het vanwege een ruimtelijke ontwikkeling of vanwege de exploitatie van de vervoerder beter is om tot een mutatie te komen, kan het een invulling zijn dat zowel de gemeente als de Vervoerregio beiden 50% van de subsidiabele kosten afdekken voor wat betreft de halte. Daarbij speelt ook het onderscheid R-net/Plusnet en overig/comfortnet een rol.

Op het moment dat er in het licht van een nieuw vervoerplan wordt besloten om haltes niet meer te bedienen, dan geldt het zelfde uitgangspunt voor wat betreft de financiering. Nu zijn er voorbeelden van haltes die niet meer worden aangedaan, maar deze gewoon blijven liggen omdat de wegbeheerder geen actie onderneemt. De keuze kan zijn om deze te laten liggen als calamiteitenhalte, maar dat moet dan een uitkomst zijn van de afstemming tussen partijen. Als partijen het eens zijn over niet het meer bedienen van de halte, dan kan de Vervoerregio 95% van de kosten financieren voor het verwijderen.

In de contracten over abri's en DRIS moet zijn vastgelegd, dat als de halte niet meer wordt aangedaan door het OV, de contractpartijen verplicht zijn om de voorzieningen weg te halen. Er zijn situaties dat de halte niet meer wordt aangedaan, maar de abri blijft staan, omdat in de abri een extra voorziening is ingebouwd waarover afspraken zijn gemaakt met bijvoorbeeld een telecomprovider voor het aanbieden van een 4G netwerk.

Voor bij plaatsing, verplaatsing en bij verwijdering geldt het principe dat de veroorzaker betaalt, waarbij de Vervoerregio ook een rol kan hebben als er geen direct belang is bij een mutatie. Als de verplaatsing het gevolg is van een wens om de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren, komen de kosten in aanmerking voor financiering.

Het effect dat een wegbeheerder een contract heeft gesloten met een abrileverancier, die vervolgens extra functionaliteiten aanbiedt die niet relevant zijn voor het OV (bijvoorbeeld een zendmast voor 4G) wordt meegenomen in het onderzoek naar mogelijk opschalen van voorzieningen op de halte.

Geïntegreerde contractvormen

De wegbeheerder blijft in alle gevallen verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud waar het gaat om fysieke infrastructuur. Het gaat dan om de aanleg van 'het platte vlak' in de openbare ruimte, al dan niet in combinatie met de aanleg van fietsenstallingscapaciteit. De voorzieningen op de halte worden steeds meer gezien als dienstverlening. Denk aan de wachtvoorziening en actuele reisinformatie. Daarvoor geldt dat aanleg en onderhoud in één contract zitten en de scheidslijn tussen aanleg- en B&O-kosten niet meer scherp te trekken is.

Er vanuit gaande dat de Vervoerregio geen opdrachtgever is voor de aanleg, is er sprake van 95% financiering van een dergelijke voorziening. Voor de abri's ligt de opdrachtgeversrol vooralsnog geheel bij de wegbeheerder, en is er geen financiering vanuit de Vervoerregio aan de orde.

3.5 Voorbeelden van financiering

Zaanstad-Hembrugterrein – Halte met ongewis toekomstperspectief:

De vervoerder komt met een voorstel voor een nieuwe lijndienst. De wegbeheerder is enthousiast, maar er bestaat twijfel over de toekomstvastheid. De Vervoerregio is voornemens enkel een sobere, tijdelijke voorziening te financieren. De gemeente wil werk met werk maken en biedt aan om op eigen risico een ruimer opgetuigde halte aan te leggen die onder andere toegankelijk is gemaakt voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Doordat Zaanstad de Vervoerregio tijdig betrok, in combinatie met het zoeken naar werk met werk en de expliciete bereidheid van Zaanstad het risico te nemen maakt dat de Vervoerregio de hardheidsclausule toepast: Als de halte inderdaad toekomstvast blijkt, zal de Vervoerregio met terugwerkende kracht de extra voorzieningen financieren.

Een bruggetje

Een wegbeheerder wil een halte aanleggen naast een nieuwe woonwijk. Aan de andere kant van de weg ligt een bedrijventerrein, maar met daartussen een sloot. Met een bruggetje kan vrij eenvoudig ook het bedrijventerrein beter ontsloten worden. Een bruggetje maakt geen deel uit van een halte, en de Vervoerregio zou daarvoor dus geen bijdrage leveren. Volgens de nieuwe regeling kan de Vervoerregio ook een bijdrage leveren aan dat bruggetje, in dit geval 50%.

De gerenoveerde rustige halte

Een halte wordt gerenoveerd. De halte ligt aan een rustige lijndienst bij een woonwijk. Er zijn niet veel instappers, maar de halte is wel toekomstvast.

Volgens de huidige wet- en regelgeving - inclusief toegankelijk maken - is de renovatie een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, en draagt de Vervoerregio niet bij.

Volgens de nieuwe regeling gaan de partijen met elkaar in gesprek om samen de consequenties te bekijken bij de vervoerwaarde. Dat zou ertoe kunnen leiden dat de Vervoerregio een hogere bijdrage levert, van bijvoorbeeld 50%.

Renoveren tramhalte

Een tramhalte wordt gerenoveerd. Deze halte ligt aan een lijn van het comfortnet, maar kent veel instappers.

In beginsel wordt naar een tramhalte op dezelfde wijze gekeken als naar een bushalte. Maar daar waar er voor de bus een halteplan is uitgevoerd, is dit voor de tram niet gebeurd.

Uitgaande van toekomstvastheid ziet de Vervoerregio vanuit reizigersbelang reden om voor de toegankelijkheidsmaatregelen toch een bijdrage te komen van maximaal 50%, en eventuele andere verbeteringen van de functionaliteit te functioneren volgens de maximale bijdrage van 95%.

Opheffen halte i.v.m. versnellen lijndienst

Door de versnelling kan de gewonnen tijd worden ingezet voor diensten elders, of voor extra ritten. Dit speelt naast een aantrekkelijker OV-dienst voor mensen die de betreffende halte niet als bestemming hebben. De Vervoerregio betaalt mee voor de verwijderingskosten van de halte, onder de voorwaarde dat werk met werk wordt gemaakt, en bij de vraag over het verwijderen van haltevoorzieningen wordt de toekomstvastheid van het besluit meegewogen. In een aantal gevallen kunnen haltevoorzieningen nog een rol spelen in tijdelijke situaties, of bestaat er een redelijke kans dat de halte op termijn opnieuw in gebruik wordt genomen.

N231 Aalsmeer – Een logische halte, op een wel heel dure locatie

Provincie Noord-Holland werkt aan de renovatie van de N231 en neemt in het kader van 'werk met werk' ook de renovatie mee van de haltes. De Vervoerregio is goed betrokken. Bij de uitwerking bleek dat toegankelijkheidsvoorzieningen erg duur zijn. Noord-Holland en de Vervoerregio hebben gezocht naar een ruimtelijk- financieel optimum, waarbij gekeken is naar een andere locatie van de halte en antwoord op de vraag of deze halte in de toekomst echt wel nodig is.

Verwijderen van een halte

Het verwijderen van een halte is een paradoxale grond voor financiering, omdat door het verwijderen in eerste instantie de ontsluiting van het openbaar vervoer vermindert. Als gevolg van het verwijderen van een halte kan de snelheid van de vervoerdienst hoger worden, en kunnen er zodoende grote groepen mensen kunnen profiteren. Het verwijderen van een halte kan in een dergelijk geval toch worden beschouwd als een verbetering van het openbaar vervoer. En dan kan de Vervoerregio ook de verwijdering mede financieren. Een vergelijkbare redenering kan gelden op het moment dat een vervoersdienst in zijn geheel vervalt, wanneer het vervoerbedrijf de bespaarde middelen kan inzetten op vervoerdiensten met een hogere vervoerwaarde. Daarbij zou er ook een overweging mee kunnen spelen, dat de wegbeheerder een belang heeft om tot verwijdering van een halte te komen, dan wel het samenvoegen, omdat dit bijvoorbeeld meer kwaliteit en ruimte in de openbare ruimte betekent. Dit speelt dan mede een rol in het maken van definitieve financiële afspraken. De Vervoerregio zal bij de beoordeling van een aanvraag ook hier nadrukkelijk kijken naar toekomstvastheid (is de verwijdering definitief?) en naar het maken van werk met werk.

Bijlage 1: aanvraagformulier aanpassen en veranderen tram- en bushaltes

Checklistformulier aanpassen en veranderen van tram- en bushaltes

Het ingevulde formulier dient als checklist, op basis waarvan de Vervoerregio Amsterdam een onderbouwd advies kan meegeven aan de wegbeheerder. Het formulier is in principe bedoeld voor solitaire haltes (dus géén halteparen), maar indien het om eenzelfde argumentatie gaat bij een haltepaar en/of meerdere haltes kan dit formulier ook zo ingevuld worden.

1 Naam wegbeheerder(s)

.....

2 Naam invuller formulier

Indien anders dan naam wegbeheerder.

3 Contactpersoon

Naam :
Organisatie :
Email :
Telefoon :

4 Haltenaam, -type en -locatie

A. Naam halte(s)

.....

B. Type halte bus/tram en lokaal/regionaal

- | | |
|---|---|
| ☐ Bushalte | ☐ Lokaal |
| ☐ Tramhalte | ☐ Regionaal |
| ☐ Bus-tramhalte ('combihalte') | ☐ Regionaal/lokaal |

C. Gemeente(n) / stadsdeel waarbinnen de halte ligt:

.....

D. Straatnaam (bijvoorbeeld 'Hoofdweg tussen Zijweg en Dwarsstraat'):

.....

E. Ligging ten op zichte van rijbaan (bijvoorbeeld 'Zuid-Oost')

.....

5 Beschrijving bestaande situatie: exploitatie van de halte

A. Welke bus- en/of tramlijnen halteren bij de halte?

.....

B. Wat is het invloedsgebied van de halte? Visualiseer dit aan de hand van een kaartbeeld met de 400m invloedcirkel(s) van de halte. NB: de gemeente Amsterdam hanteert daarnaast ook 250m invloedcirkels.

.....

C. Beschrijf de functie(s) die de halte bedient. Denk dan bijvoorbeeld aan functies als een verzorgingstehuis, school, sociaal/maatschappelijke voorzieningen, enzovoorts.

.....

D. Aantal in- en uitstappers van de halte, per lijn:

- Lijn [nummer lijn] instappers : [aantal instappers]
- Lijn [nummer lijn] uitstappers : [aantal uitstappers]

- Lijn [nummer lijn] instappers : [aantal instappers]
- Lijn [nummer lijn] uitstappers : [aantal uitstappers]

E. Is er sprake van een overstaprelatie en zo ja, welke?

- ☐ OV-fiets;
- ☐ OV-auto (P+R);
- ☐ Overig, namelijk
- ☐ Er is geen sprake van een overstaprelatie op deze halte.

6 Beschrijving bestaande situatie: exploitatie omliggende haltes

A. Geef per omliggende halte aan om wat voor type halte het gaat:

Halte(s): [naam halte(s)]

- | | |
|---|---|
| ☐ Bushalte | ☐ Lokaal |
| ☐ Tramhalte | ☐ Regionaal |
| ☐ Bus-tramhalte ('combihalte') | ☐ Regionaal/lokaal |

Halte(s): [naam halte(s)]

- | | |
|---|---|
| ☐ Bushalte | ☐ Lokaal |
| ☐ Tramhalte | ☐ Regionaal |
| ☐ Bus-tramhalte ('combihalte') | ☐ Regionaal/lokaal |

B. Aantal in- en uitstappers van omliggende haltes, per lijn:

- Halte [haltenaam], lijn [nummer lijn] instappers : [aantal instappers]
- Halte [haltenaam], lijn [nummer lijn] uitstappers : [aantal uitstappers]

- Halte [haltenaam], lijn [nummer lijn] instappers : [aantal instappers]
- Halte [haltenaam], lijn [nummer lijn] uitstappers : [aantal uitstappers]

C. Wat is de afstand tussen de volgende haltes?

.....

7 Beschrijving bestaande situatie: fysieke halte

A. Is de halte toegankelijk gemaakt in het kader van Halteplan Toegankelijkheid?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Indien nee, is het gewenst om de halte toegankelijk te maken en is het inpasbaar?

- ☐ Ja, het is gewenst en het is inpasbaar;
- ☐ Ja, het is gewenst maar moeilijk/niet inpasbaar;
- ☐ Nee, het is niet nodig deze halte toegankelijk te maken, want

B. Zijn er specifieke voorzieningen bij de halte?

- ☐ DRIS-panelen (Dynamische Reisinformatie Systeem panelen);
- ☐ Fietsenstalling met [aantal stallingsplaatsen] stallingsplaatsen;
- ☐ Overig, namelijk
- ☐ Er zijn geen specifieke voorzieningen bij deze halte.

C. Betreft het een R-Net halte, conform de Productformule van R-net?

- ☐ Ja, de halte is conform Productformule R-Net uitgevoerd, compleet met haltetoegankelijkheid, DRIS-panelen en R-Net abri;
- ☐ Nee, maar de halte wordt in de toekomst wel R-Net uitgevoerd, naar verwachting in [datumindicatie, bijvoorbeeld Q3 2013]
- ☐ Nee, en de halte wordt ook niet in de toekomst R-Net uitgevoerd.

Indien beschikbaar kunt u hier ook digitale foto's bijvoegen van de bestaande situatie.

8 Aanleiding voor verandering

De aanleiding voor verandering van de halte kan divers zijn. Beschrijf wat de aanleiding is voor het veranderen van de halte.

.....

9 Gewenste verandering aan de halte

A. Wat is de gewenste aanpassing?

- ☐ Samenvoegen van meerdere haltes, namelijk [beschrijf welke haltes op welke locatie samengevoegd worden, en hoe ver dit verwijderd is ten opzichte van de bestaande situatie(s)]
- ☐ Verplaatsen van de halte, namelijk [beschrijf waar de halte naar verplaatst wordt, locatie en afstand in meters ten opzichte van de bestaande situatie]
- ☐ Opheffen van de halte
- ☐ Overig, namelijk

B. Is de gewenste verandering strijdig met de geldende concessie(s)?

- ☐ Ja, want [reden]
- ☐ Nee
- ☐ Onbekend

C. Zijn er aanvullende infrastructurele maatregelen mogelijk ten behoeve van het verbeteren van de snelheid en/of kwaliteit van de halterende lijn(en)?

- ☐ Ja, namelijk [maatregelen]
- ☐ Nee, er zijn geen aanvullende maatregelen mogelijk, want [reden]

10 Consequenties van de gewenste verandering

- A. **Wat is de consequentie van de gewenste verandering op het invloedsgebied, zoals omschreven onder punt 5B?**
- ☐ Het invloedsgebied neemt toe met[aantal meters] meter
 - ☐ Het invloedsgebied neemt af met[aantal meters] meter
 - ☐ Het invloedsgebied blijft ongewijzigd
 - ☐ Het invloedsgebied verplaatst zich conform bijgevoegde kaart: [kaart]
- B. **Zorgt de gewenste verandering ervoor dat de functie(s) die de bestaande halte bedient (zoals omschreven onder punt 5C) buiten het invloedsgebied van de halte valt, zoals beschreven onder punt 5B?**
- ☐ Ja
 - ☐ Nee
- C. **Wat is de consequentie van de gewenste verandering op de overstaprelatie, zoals beschreven onder punt 5E?**
- ☐ De overstaprelatie blijft behouden
 - ☐ De overstaprelatie blijft niet behouden en het alternatief is [dichtstbijzijnde acceptabele overstaprelatie]
 - ☐ De overstaprelatie blijft niet behouden en er is geen alternatief
- D. **Indien de halte wordt opgeheven, is het dan noodzakelijk dat omliggende haltes worden verplaatst teneinde het invloedsgebied van het OV-netwerk optimaal te houden?**
- ☐ Ja, het gaat om haltes [haltes + locatie verplaatsen]
 - ☐ Nee

Bijlage 2: PvE toegankelijke bushaltes

(bestaand PvE)

Bijlage 3: Richtlijnen inrichten R-net haltes

(bestaande Handboeken)

Bijlage 4: Algemene subsidievoorwaarden voor DRIS-panelen

Naast de in het beleidskader genoemde voorwaarden moeten projecten voldoen aan een aantal algemene voorwaarden om voor subsidie in aanmerking te komen.

DRIS-voorzieningen

- Haltesystemen moeten werken op basis van open data, zoals die door GOVI worden aangeleverd.
- Haltesystemen moeten voldoen aan de afbeeldings-, weergave- en leesbaarheidseisen zoals die zijn vastgelegd in publicatie.... Van CROW/KPVV (de 'Mijksenaar-standaard').
- R-net instaphaltes worden voorzien van DRIS-panelen, waarbij sober en doelmatig uitgangspunt is. Dat wil zeggen dat bij een beperkt aantal instappers (200 per dag) volstaan moet worden met een kleine uitvoering van een DRIS-paneel: de informatie mag leesbaar zijn vanaf 1 meter afstand in plaats van 5 meter of meer. Bij minder dan 50 instappers per werkdag is geen DRIS-paneel nodig
- Kosten dienen marktconform te zijn. Aanvrager dient daarom meervoudig uit te vragen en met vergelijkbare offertes de marktconformiteit aan te tonen.
- Tegelijk met een subsidieaanvraag moet een contract voor beheer, onderhoud en instandhouding tussen wegbeheerder en een derde partij worden afgesloten waarin 10 jaar functionaliteit is geregeld, alsmede het bijplaatsen en verplaatsen van panelen.
- In plaats van afzonderlijke contracten voor plaatsing en voor beheer kan ook één contract op basis van een service level agreement worden gesloten. Dit dient dan eveneens een regeling voor verplaatsen en bijplaatsen te bevatten.
- Subsidiabele kosten zijn in geval van een afzonderlijk contract voor plaatsing en voor beheer:
 - de fabricage/aanschaf en plaatsing van haltepalen en panelen
 - Een evenredig deel van de kosten voor de centrale server en de installatie van beheers- en distributieapplicaties bij projecten van 10 panelen of meer
 - Algemene voorbereidings- en projectkosten als opslagpercentage op de twee hiervoor genoemde kosten tot een maximum van 16 %
 - Of: een bijdrage op basis van normbedragen in het geval van een SLA-contract
- Bij projecten (plaatsing van meerdere panelen) dient altijd een prijs voor bijplaatsing en verplaatsing te worden afgesproken.
- De aanvraag voor een DRIS-systeem dient zoveel mogelijk gecombineerd te worden met aanpassing van haltes.

- De normale subsidieregels en –procedures voor het verkrijgen van BDU-subsidie zijn van toepassing.

Algemene voorwaarden voor subsidiëring van halte-infrastructuur

- Halte-inrichting moet conform de toegankelijkheidseisen zijn, zoals neergelegd in de publicaties van CROW.
- Haltes dienen robuust te zijn, zoals verwoord in de bovenstaande criteria (8 jaar voldoende instappers)
- Halteplannen dienen afgestemd te worden op de ruimtelijke omgeving
- De aanvraag voor een aanpassing van haltes dient zoveel mogelijk gecombineerd te worden met de aanpassing of installatie van een DRIS-systeem
- De normale subsidieregels en –procedures voor het verkrijgen van BDU-subsidie zijn van toepassing

Bijlage 5: Kader en ontwikkelingen op het gebied van DRIS

Het beschikbaar stellen van deze informatie is inmiddels landelijk gecoördineerd en de informatie is in de vorm van een vast format voor iedereen beschikbaar. Naast de 'vaste' informatie op de haltes zijn er ook steeds meer apps beschikbaar voor mobiele telefoons en tablets, waarmee over deze informatie kan worden beschikt

In de Vervoerregio is door wegbeheerders en andere initiatiefnemers een groot aantal haltes voorzien van DRIS-panelen. Er zijn halverwege 2014 7 projecten afgerond of in uitvoering. Soms is de wegbeheerder initiatiefnemer en verantwoordelijk voor de exploitatie, maar soms ook door andere initiatiefnemers, zoals Schiphol en Connexxion. Voor 8 gemeenten heeft de Vervoerregio een gezamenlijk inkooptraject begeleid. Met de plaatsing van panelen in Amsterdam en Hoofddorp in 2015 is de hele Vervoerregio voorzien, en heeft 80-90 procent van alle OV-reizigers de beschikking over actuele reisinformatie op de halte.

DRIS-systemen ontrafeld

Een DRIS-systeem bestaat uit hardware (de panelen) software (de datavoorziening) en orgware (beheer en onderhoud en organisatie). De Vervoerregio faciliteerde en subsidieerde tot nu toe de aanschaf en plaatsing van de DRIS-panelen en de daarbij horende apparatuur, zoals haltecontrollers en de centrale server. De datastroom wordt centraal verzorgd door GOVI (Grenzeloze OV-informatie) een onafhankelijk platform dat de dienstregelings- en voertuigdata van vervoerders verzamelt, bewerkt en distribueert. De organisatie (eigendom, beheer en onderhoud, vervanging, reiniging en reparatie) is veelal ondergebracht bij de wegbeheerders, die daarvoor meestal contracten sluiten met de leverancier van de apparatuur. In de totale kosten van een DRIS-systeem gedurende 10 jaar zijn de beheerskosten gedurende de 10 jaar vaak van dezelfde orde van grootte als de aanschafkosten.

In 2015 heeft 80% -90% van de reizigers reisinformatie op de halte.

In de Vervoerregio staan in 2015 circa 1.000 panelen, waarmee de helft van de (instap)haltes en circa 80-90% van de reizigers wordt bediend. Met de uitrol van GVB zal dit groeien tot ca 1.500 in 2017.

Deze zijn het resultaat van 12 projecten:

1. Op sneltram 51 en lijn 5 zijn in de jaren '90 ca 40 panelen geplaatst die aan het einde van hun levensduur zijn, maar die nog in bedrijf worden gehouden met de implementatie van het project Amstelveenvlijn.
2. Op de IJtram zijn door Amsterdam/GVB in 2006 ca 20 panelen geplaatst die nog niet aan het einde zijn van hun technische levensduur.
3. Gemeente Amstelveen heeft in 2008 een zestal panelen en een groot overzichtspaneel geplaatst op het busstation in het Stadshart.
4. Schiphol heeft in 2008 op de 'Sternetlijnen' 40 reisinformatiepanelen neergezet;
5. Connexxion heeft bij de start van de concessie Amstelland-Meerlanden in 2007 op 70 haltes panelen geplaatst, waar er nog 60 van staan. Deze panelen zijn aan het einde van de levensduur, en er wordt nu een vervanging voorbereid.
6. GVB heeft in 2010 een vijftal panelen geplaatst op de looproute van het centraal station naar de metro.
7. Provinciale wegen: op de Zuidtangent, de zuidtak van de Zuidtangent en de R-netlijnen naar Waterland heeft de Provincie Noord-Holland vanaf 2012 de tweede generatie panelen neergezet, 86;
8. Gemeente Zaanstad heeft in 2011 in de eigen gemeente en in Oostzaan een kleine 150 panelen neergezet.

9. De Vervoerregio heeft voor negen gemeenten in een gezamenlijk inkooptraject in 2012 een kleine 200 panelen geplaatst.
10. Gemeente Haarlemmermeer voorziet in aanvulling op Schiphol, de Zuidtangent en Connexxion zelf ca 100 resterende haltes met kleine panelen, werkend op zonne-energie.
11. GVB realiseert in de gemeente Amsterdam de plaatsing van circa 700 panelen op bus- en tramhaltes in 2015. In dit project worden ook 65 panelen vervangen daterend tot aan de jaren '90.
12. Gemeente Amsterdam realiseert op de metrolijnen vervanging van de ca 100 panelen, en nieuwbouw op de Noord-Zuidlijn.

Het aanschaffen en installeren van de panelen is veelal tot stand gekomen met subsidie van de Vervoerregio en provincie, het beheer en exploitatie van de panelen is daarna overgedragen aan de wegbeheerders. Bij de projecten 1, 2, 5, 6 en 11 is dit niet het geval: daar zijn Connexxion, maar vooral GVB de beheerder/exploitant.

In Amsterdam worden haltes die meer dan 300 instappers per dag voorzien van panelen. In de regio zijn ook haltes met minder instappers voorzien van een DRIS-paneel.

De prijzen zakken en er is betere technologie

De kostprijs van panelen is de afgelopen jaren gezakt. Kostte een DRIS-paneel in de beginjaren nog € 25.000, nu zijn bij grote aantallen al prijzen van € 5.000 gezien. Ook de techniek achter de panelen wordt beter en simpeler. De eerste panelen waren gebaseerd op LED-technologie (de lichtkrant) en gebruikten ingewikkelde speciaal geschreven software. Momenteel worden veel vaker TFT-schermen (zoals die ook bijvoorbeeld ook televisies en computerschermen worden gebruikt) ingezet. Deze techniek heeft als voordeel de grotere flexibiliteit en de mogelijkheid om ook andersoortige informatie te geven. Nieuwe ontwikkelingen zijn e-ink (de technologie van de e-readers), en aan de dataverwerkingskant de kleine software-bedrijven die kant-en-klare software voor de dataverwerking leveren. Met name de technische ontwikkeling gaat anno 2014 nog zeer snel en er is moeilijk te voorspellen wat de komende jaren betekent voor de prijsstelling.

Minder toegevoegde waarde

Een bijkomend effect van het beschikbaar komen van reisinformatie in de vorm van open data is de ontwikkeling van toepassing op de mobiele telefoon. Dat zorgt ervoor dat de toegevoegde waarde afneemt van de beschikbaarheid in de vorm van DRIS op haltes. Nieuwe panelen zijn minder belangrijk, de reiziger heeft immers andere bronnen. De ontwikkeling van apps en toepassingen wordt steeds makkelijker en goedkoper.

Toegankelijkheid stelt eisen

Een derde ontwikkeling die met DRIS te maken heeft is de verplichting om toegankelijk openbaar vervoer te bieden voor mensen met een handicap. Voor de reisinformatie houdt dat in dat alle DRIS-panelen per 1 januari 2015 moeten zijn voorzien van een 'audioknop', waarmee de getoonde informatie kan worden voorgelezen. In het kader van het programma 'Toegankelijke haltes' worden circa 55% van de haltes toegankelijk gemaakt voor rolstoelers en daarmee wordt dan 80-85% van de reizigers bediend.

Aansluiten bij een bestaand subsidiekader voor OV-infrastructuur

Infrastructuur voor openbaar vervoer en het subsidiëren daarvan is het middel om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten. Traditioneel subsidieert de Vervoerregio 95% van de kosten voor infrastructuur vanuit de BDU. Het kader voor deze subsidies is vastgelegd in de Investeringsagenda Openbaar Vervoer (nov 2013). Exploitatie en infrastructuur vinden elkaar zeer specifiek op de haltes en daarvan maken DRIS-systemen onderdeel uit. Daarnaast zijn er twee onderwerpen die in de investeringsagenda extra aandacht krijgen: de ontwikkeling van OV-

knooppunten en het hoogwaardig openbaar vervoer: R-net. Bij de R-net-kwaliteit is het aanwezig zijn van reisinformatie benoemd als kwaliteit.