

# Halteplan 2017-2024 provincie Zeeland

Afsprakendocument minimaal voorzieningenniveau halten



Datum: 29 september 2016  
Versienummer: 1.2  
Auteurs: Fred Witteveen en Miep Budde  
Afdeling: Mobiliteit en Samenleving

## Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>3</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1. Leeswijzer.	4
<b>2. Minimaal gewenst voorzieningenniveau.</b>	<b>5</b>
2.1. Basis van de halte op orde.	5
2.2. Instappersklassen.	6
2.3. Afvalbak, zitgelegenheid, beschutting tegen wind en regen.	8
2.4. Informatie bij de halte.	8
2.5. Fietsvoorzieningen.	10
<b>3. Communicatie en informatie</b>	<b>11</b>
3.1. Communicatie naar de reiziger.	11
3.2. Communicatie naar de medewegbeheerders.	11
<b>4. Financiering</b>	<b>12</b>
<b>5. Implementatieplan halten</b>	<b>13</b>
5.1. Totaal overzicht per wegbeheerder.	13
<b>6. Planning vaststelling van dit halteplan.</b>	<b>14</b>

## Samenvatting

De halte kan worden beschouwd als het visitekaartje van de bus. De bus is immers slechts op gezette tijden zichtbaar, de halte doorlopend. Een visitekaartje nodigt als het goed is de reiziger uit en heeft dus een wervend karakter. Een nette, goed voorziene en toegankelijke halte geeft aan dat ter plaatse een aantrekkelijke busverbinding aanwezig is. In Zeeland zijn echter nog redelijk wat oude visitekaartjes in omloop. Dit werkt averechts: de matig ogende halte (be)vestigt het imago van een slechte, niet gebruikte voorziening. Dit halteplan beoogt het creëren van een up-to-date voorzieningenniveau bij de halten die in eigendom zijn van de provincie Zeeland en de overige wegbeheerders in de provincie. Dit is geen doel op zich, maar een middel om bestaande reizigers vast te houden en om nieuwe reizigers aan te trekken die thans niet reizen of reizen met een ander vervoermiddel.

In april 2015 zijn de Zeeuwse wegbeheerders – als verantwoordelijken voor de bushaltes – ambtelijk een minimaal voorzieningenniveau voor haltes overeengekomen. Hoe hoger het aantal reizigers, hoe hoger de ambitie. Dit voorliggend halteplan heeft het huidige voorzieningenniveau getoetst aan het aantal reizigers in de maand november 2015.

Het halteplan zal bestuurlijk worden vastgesteld en (her)formuleert voor de haltes de ambities op het vlak van aanwezigheid van afvalbak, informatiepaneel, zitgelegenheid, schuilgelegenheid, verlichting en stallingsmogelijkheid voor fietsen.

De Zeeuwse wegbeheerders spreken af dat met ingang van 1 januari 2020 alle Zeeuwse haltes op het minimale voorzieningenniveau zijn ingericht. De Provincie Zeeland wil zelf haar haltes voor 1 mei 2017 op orde hebben.



## 1. Inleiding

Van 2015 tot en met 2024 verzorgt Connexxion het openbaar vervoer over de weg in Zeeland. Het lijnennet en de dienstregeling van de huidige concessie zijn gestart op 1 maart 2015. Hoewel het nieuwe openbaar vervoer er op hoofdlijnen vergelijkbaar uitziet als in de vorige concessie, zijn het netwerk en de dienstregeling veel sterker afgestemd op de vervoervraag. Dit betekent dat in dunbevolkte gebieden de bus plaats heeft gemaakt voor de buurtbus en de haltetaxi. Soms verdween de bus zelfs helemaal, met name in de steden. Vooral in het weekeinde - en zeker op zondag - zijn er veel minder reismogelijkheden per bus. Dit betekent dat sommige reizigers geconfronteerd worden met grotere voor- en natransportafstanden en er behoefte is om de hiervoor noodzakelijke ketenmobiliteit in te vullen. Met de fiets naar de bushalte is hiervan het bekendste voorbeeld. Maar ook de haltetaxi kan hier een rol in spelen. De (on)mogelijkheden voor ketenmobiliteit worden bepaald door de voorzieningen die bij de halten aanwezig zijn.

De huidige concessie biedt gedurende langere tijd vastigheid en is vraaggericht. Dit zijn twee goede aanleidingen geweest om de Zeeuwse bushaltes tegen het licht te houden en na te gaan waar aanpassing van de halten gewenst was.

Aanleg en onderhoud van bushaltes is een verantwoordelijkheid van wegbeheerders. In het voorjaar van 2015 hebben de Zeeuwse wegbeheerders op initiatief van de provincie Zeeland een halteplan opgesteld voor de periode 2015-2024. Dit plan bevat ambtelijke afspraken over de voorzieningen die bij de Zeeuwse bushaltes minimaal zijn gewenst. Het gaat hierbij zowel om de infrastructuur op maaiveldniveau (denk aan haltekommen en toegankelijke busperrons) als om de voorzieningen die zich boven het maaiveld bevinden (opbouwniveau): van haltepaal enabri tot fietsvoorzieningen.

Het halteplan 2015 kende ook een implementatieplan voor het realiseren van de afspraken. Dit implementatieplan was gebaseerd op telcijfers van het jaar 2013, dus op basis van de oude concessie.

Dit voorliggend afsprakenkader bevat dezelfde indeling als het halteplan 2015: een afsprakenkader en een implementatieplan. Een jaar ervaring opdoen met deze afspraken heeft geleid tot het bijstellen van de afspraken en tevens is het implementatieplan nu gebaseerd op telcijfers van de maand november 2015.

### 1.1. Leeswijzer.

Hoofdstuk 2 beschrijft het minimaal gewenste voorzieningenniveau van haltes.

In hoofdstuk 3 gaat het over communicatie en informatie zowel richting reizigers als richting de wegbeheerders.

Hoofdstuk 4 licht toe bij wie de verantwoording ligt voor de financiering van de haltevoorzieningen.

Hoofdstuk 5 geeft inzicht in de huidige stand van zaken m.b.t. de haltes en wat er nog aan ontbreekt.

## 2. Minimaal gewenst voorzieningenniveau.

### 2.1. Basis van de halte op orde.

Wegbeheerders zijn verantwoordelijk om te zorgen dat elke halte **veilig en toegankelijk** is. De bus dient de halte veilig te kunnen aanrijden om vervolgens veilig stil te kunnen staan. Wachtende reizigers dienen een plek te hebben waar het (sociaal) veilig wachten is. Dan is de basis op orde.

Wegbeheerders hanteren daarbij objectieve landelijke richtlijnen, maar ook subjectieve overwegingen. Als er veel klachten komen over bijv. een sociale onveilige halte dan wordt maatwerk toegepast. Denk bijvoorbeeld aan extra verlichting of snoeiwerk aan bosschages. Wegen binnen de bebouwde kom zijn over het algemeen goed verlicht en daarmee ook de halten. Voor veel wegen buiten de bebouwde kom geldt echter dat uit milieuoverwegingen er geen of minder verlichting mag zijn. Ook dan is maatwerk gewenst.

In de concessie is geregeld dat Connexxion op elke halte zorgt voor een haltepaal met haltebord, een overzicht van de dienstregeling (haltevertrekstaat) en contactgegevens voor informatie, suggesties, klachten en schademelding.

Volgens de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz)<sup>1</sup>, dienen nieuwe halten toegankelijk te worden opgeleverd zodat reizigers met een functiebeperking ook van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Bestaande halten worden volgens een afgesproken planning toegankelijk gemaakt zodat uiterlijk 1 januari 2018 de belangrijkste halten toegankelijk zijn. In overleg met elke wegbeheerder is besloten wat de belangrijkste halten zijn. Een toegankelijke halte is verhoogd waardoor de instap naar de bus nagenoeg drempelloos wordt. Tevens is de halte voorzien van geleidelijnen die blinden en slechtzienden veilig naar een instapmarkering geleiden.

---

<sup>1</sup> Besluit Toegankelijkheid van het openbaar vervoer, artikel 17, eerste lid.

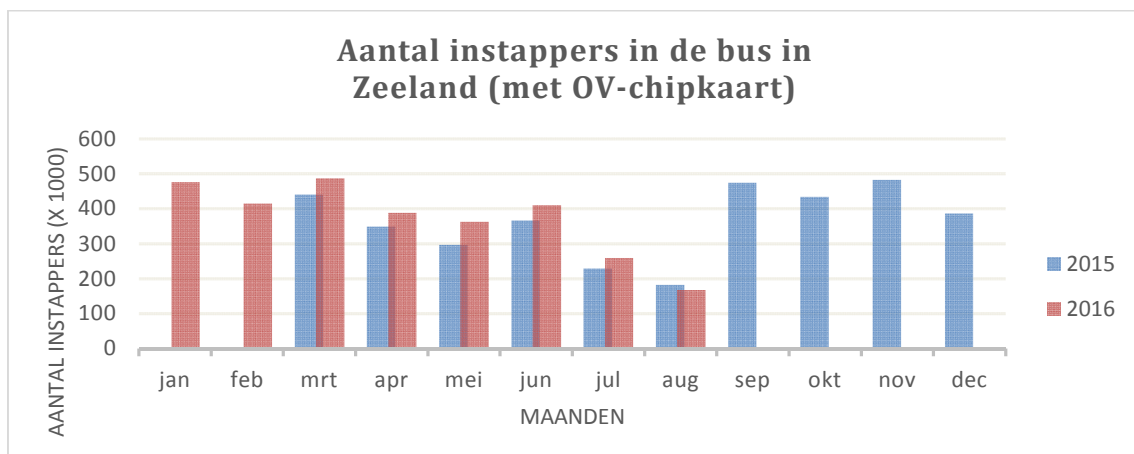
---



## 2.2. Instappersklassen.

Als de basis van de halte op orde is, kan worden nagedacht over extra voorzieningen. Bij het bepalen van het gewenste voorzieningenniveau voor een halte zijn vele invalshoeken mogelijk. Zo ligt het voor de hand om een relatie te leggen met het soort buslijn dat de halte aandoet (kernlijn, spitslijn, scholierenlijn, buurtbus, haltetaxi), de afstand tot de bebouwde omgeving, etc. Dit soort invalshoeken hebben steeds hetzelfde oogmerk, namelijk er voor zorgen dat een gezonde verhouding ontstaat tussen het voorzieningenniveau en het aantal reizigers dat er van profiteert. Uit pragmatisch oogpunt wordt daarom gekozen voor de meest eenvoudige en eenduidige vertaalslag, nl. het **aantal in- en uitstappers per halte**. Het huidige aantal reizigers geeft het beste de potentie van een bushalte weer en daarmee de wenselijkheid van een verbetering of uitbreiding van het voorzieningenniveau.

Connexxion registreert echter alleen het aantal in- en uitstappers van reizigers die met een OV-chipkaart reizen. Reizigers die een kaartje in de bus kopen (ongeveer 20% van het totaal aantal reizigers) worden niet geregistreerd. Bovendien wisselt het aantal instappers gedurende het jaar, het grootste deel van de reizigers in de Zeeuwse bussen zijn immers scholieren. Het aantal instappers is daarom in juli-augustus, maar ook in mei en december, een stuk lager.



Afgesproken is daarom om bij het bepalen van het voorzieningenniveau uit te gaan van het gemiddeld aantal reizigers op werkdagen in de maand november.

De categorie-indeling is zodanig opgesteld dat één op één vertaling mogelijk is naar het gewenste voorzieningenniveau. De volgende instappersklassen worden onderscheiden (gemiddeld aantal instappers per werkdag in november) met vermelde typologie:

- 0 instappers: "halte wordt nooit gebruikt"
- 0-1 instappers: "halte wordt zelden gebruikt"
- 2-9 instappers: "halte wordt beperkt gebruikt"
- 10-50 instappers: "halte wordt normaal gebruikt"
- 50-200 instappers: "halte wordt bovengemiddeld gebruikt"
- 200-400 instappers: "halte wordt heel goed gebruikt"
- 400+ instappers: "halte wordt heel intensief gebruikt"

Onderstaande tabel geeft per wegbeheerder hoeveel halten (halteperrons) in welke categorie vallen (november 2015).

wegbeheerder	in bezit <sup>2</sup>	0	0-1	2-9	10-50	50-200	200-400	400+
Borsele	62	4	37	15	6			
Connexxion	8			2		4	2	
Dow	1			1				
Goes	60	4	29	10	6	7	2	2
Hulst	91	9	46	23	11	2		
Kapelle	33	7	17	7	2			
Middelburg	78	1	29	22	18	4	3	1
Noord-Beveland	28		7	11	9	1		
Provincie Zeeland	119	18	56	28	9	3	5	
Reimerswaal	50	7	24	8	10	1		
Rijkswaterstaat	22	2	5	11	4			
Scheldestromen	99	30	59	9	1			
Schouwen-Duiveland	99	21	22	19	23	12	2	
Sluis	105	43	19	24	14	5		
Terneuzen	101	3	29	24	29	16		
Tholen	19	2		1	6	9	1	
Veere	103	35	32	23	13			
Vlissingen	59	3	7	20	23	4	2	
Westerscheldetunnel	3				2	1		
<b>Totaal</b>	<b>1140</b>	<b>189</b>	<b>418</b>	<b>258</b>	<b>186</b>	<b>69</b>	<b>17</b>	<b>3</b>

Er zijn vele typen voorzieningen denkbaar waar reizigers bij de halte behoefte aan hebben: beschutting, zitgelegenheid, afvalbak, verlichting, fietsenstalling, informatie, etc.

Gelet op de investering die nodig is om het voorzieningenniveau bij de halten in Zeeland op peil te brengen en te houden, is het helder dat keuzes gemaakt moeten worden. Het gaat dan niet alleen om een prioriteitsstelling tussen de halten onderling, maar ook ten aanzien van de te realiseren voorzieningen. Niet iedere denkbare haltevoorziening is immers even belangrijk. Daarom is het nodig om een gewenst minimum voorzieningen niveau te definiëren welke vervolgens als standaard geldt voor de instappersklassen.

<sup>2</sup> Het gaat om halten waar in september 2016 de bus passeert, de halten van de haltetaxi zijn niet meegenomen. Er zijn wel halten opgenomen die in november 2015 geen reizigers hadden, zoals bijv. halten die in 2016 nieuw zijn aangelegd, maar ook de (78) halten van de zomerbus die in november niet rijdt.

### 2.3. Afvalbak, zitgelegenheid, beschutting tegen wind en regen.

Kenmerkend voor een halte is dat de reiziger nog even moet wachten op de bus. Hoe groter het aantal reizigers dat van de halte gebruik maakt, des te belangrijker is het om invulling te geven aan voorzieningen die het wachten bij de halte veraangename.

Hoe meer reizigers, hoe groter de ambitie. Bij halten met minder dan 50 reizigers per werkdag neemt het geambieerde serviceniveau trapsgewijs af (zie tabel):

Reizigers/ Werkdag	Afvalbak	Zitgelegenheid	Beschutting/ Schuilgelegenheid
0-1	Nee	Nee	Nee
2-9	Nee	Nee	Nee
10-50	Ja	Nee	Nee
50+	Ja	Ja	Ja

Afhankelijk van de verstedelijkingsgraad en de ligging ten opzichte van drukke wegen, kunnen halten voor reclamefirma's interessant zijn om als advertentieruimte te verkopen. In die situaties zijn reclamefirma's vaak geneigd omabri's (schuilgelegenheid) met forse korting op de aanschaf en/of het onderhoud aan te bieden aan de wegbeheerder. Daar waar de wegbeheerder zich in principe door het aantal instappers laat leiden, maakt de reclamefirma een afweging of de locatie voldoende passanten kent. Het plaatsen van eenabri bij een halte met minder dan 50 instappers, maar met veel passanten kan de kostprijs van eenabri bij andere halten verlagen. In dat geval profiteren ook die reizigers van een schuilgelegenheid. Uiteindelijk maakt de wegbeheerder daarin een afweging.

*Samenvatting: voorzieningen afgestemd op de vervoervraag.*

*Hoe groter het aantal reizigers dat van een halte gebruik maakt, des te meer waarde hechten de wegbeheerders aan voorzieningen die het wachten veraangename.*

*Bij gemiddeld 10 of meer reizigers per werkdag behoort een afvalbak tot de standaard uitrusting van een halte. Bij 50 of meer reizigers is ook een zitgelegenheid gewenst, evenals beschutting tegen regen en wind (meestalabri).*

### 2.4. Informatie bij de halte.

Connexxion is conform de concessie verantwoordelijk voor de halteborden (de haltepaal en de daaraan gekoppelde informatie) van de bus en de buurtbus. Het gaat hierbij om:

- Naam van de halte;
- Haltevertrekstaten van de lijnen die de halte aandoen (dienstregeling)
- De routes en belangrijke tussenstops van de lijnen die de halte aandoen;
- Vertrektijden van de trein, het fietsvoetveer en aansluitende buslijnen, voor zover bij de halte aansluiting hierop van toepassing is;



- Informatie over de haltetaxi, als de halte een aansluitpunt is;
- Contactgegevens voor informatie, suggesties, klachten en schademelding.

In de concessie is de genoemde basale informatie bij de halten van de bus en de buurtbus geregeld.

Bij halten met meer reizigers wordt een hoger informatieniveau afgesproken dan voorgeschreven is in de concessie. Met name bij knooppunten, waar meerdere lijnen samen komen, heeft extra informatie meerwaarde voor de overstappende of zich oriënterende reiziger. Het gaat dan om:

- Lijnennetkaart met een overzicht van de relevante lijnen in Zeeland.
- Een omgevingskaart met informatie over voorzieningen of attracties in de omgeving.
- Een DRIS-paneel met actuele vertrektijden.

In de concessie is geregeld dat Connexxion een lijnennetkaart plaatst indien de wegbeheerder zorgt voor de kast waarin deze kaart geplaatst kan worden.<sup>3</sup>

Voor het functioneren van het openbaar vervoernetwerk is het van belang dat reizigers direct herkennen en weten welke reismogelijkheden er op de halte zijn. Connexxion is verantwoordelijk voor het leveren van de haltevertrekstaten, contactinformatie en een lijnennetkaart. De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het plaatsen van een omgevingskaart.

De halten van de bus en de buurtbus zijn goed herkenbaar aan het klassieke haltebord.

De halten van de haltetaxi zijn te herkennen aan een sticker met de tekst 'haltetaxi' en het te bellen telefoonnummer op hetzelfde haltebord.

Reizigers/ Werkdag	Halte vertrekstaat	Contact Info	Lijnennet- kaart	Omgevings- kaart	DRIS
0-200	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee
200-400	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee
400+	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

*Samenvatting: De concessie van Connexxion waarborgt detailinformatie bij iedere halte. Een lijnennetkaart is gewenst bij halten met meer dan 200 reizigers per werkdag. Op halten met meer dan 400 reizigers is een omgevingskaart en DRIS-paneel gewenst.*

<sup>3</sup> In augustus 2016 heeft GS besloten dat de provincie Zeeland eenmalig de aanschaf en de afkoop van het onderhoud van de ontbrekende kasten op knooppunten van andere wegbeheerders financiert.

## 2.5. Fietsvoorzieningen.

Niet alle reizigers beschikken over een bushalte op loopafstand van hun woonadres. Zij moeten om van de bus gebruik te make eerst een ander vervoermiddel gebruiken. Meestal is dat de fiets, wat minder vaak de haltetaxi en incidenteel de auto. In die situaties is sprake van ketenmobiliteit.

Vanaf 2016/2017 voert de provincie in het kader van het Mobiliteitsplan Zeeland een project uit waarbij die ketenmobiliteit in kaart wordt gebracht.

Dit afspraken document gaat uit van een vraagvolgend beleid. Bij aantoonbare vraag, blijkend uit gestalde fietsen en/of auto's nabij een halte, worden de voorzieningen op orde gebracht. Als een halte voldoende fietspotentie heeft, bewezen of goed onderbouwd, is het gewenst dat er fietsstallingen bij de halte aanwezig zijn. Hierbij moet men beseffen dat een volle stalling onaantrekkelijk is (kans op schade en/of geen plek), maar een praktisch lege stalling is dat evenzeer ("iets mis mee"). Het inschatten van de benodigde fietscapaciteit is niet altijd eenvoudig en de Zeeuwse wegbeheerders voeren daarom een "probeer en evalueer" beleid.

Bij "probeer en evalueer" wordt op praktische en proefondervindelijke wijze nagelopen hoeveel fietspotentie er bij een halte is. In principe wordt 1 fietsbeugel meer geplaatst dan op grond van het getelde aantal fietsen op een halte nodig zou zijn. Staan er gemiddeld 10 fietsen, dan worden 6 fietsbeugels geplaatst (een fietsbeugel heeft aan twee kanten een aanbindmogelijkheid).

Afgesproken wordt dat wegbeheerders minimaal 2 maal per jaar hun halten inspecteren op voldoende stallingsmogelijkheden. De wegbeheerder bepaalt zelf de momenten waarop de inspecties plaatsvinden.

Het is van belang dat geboden fietsstallingen gebruiksvriendelijk zijn en de kans op diefstal en vandalisme zoveel mogelijk wordt beperkt. De Zeeuwse wegbeheerders hanteren daarbij de landelijke richtlijnen van het CROW (een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer).



### 3. Communicatie en informatie

#### 3.1. *Communicatie naar de reiziger.*

Reizigers willen graag voorafgaand aan de reis weten of een halte toegankelijk is, of dat er bijvoorbeeld andere voorzieningen zoals een wachtruimte, een fietsklem of toilet aanwezig zijn op een halte.

Om te zorgen dat reizigers over de meest actuele informatie beschikken, is het belangrijk dat wijzigingen aan het voorzieningenniveau direct worden doorgegeven. Bron van de informatie is de wegbeheerder die verantwoordelijk is voor aanpassing/verbetering van de halte. Conform de Wgbh/cz<sup>4</sup> en de Wet Personenvervoer<sup>5</sup> hebben de Zeeuwse wegbeheerders onderling geregeld dat zij informatie aanleveren bij de OV-autoriteit, de Provincie Zeeland. Op die manier is het mogelijk de informatie over de halten via één kanaal beschikbaar te stellen voor de reizigers. De Provincie Zeeland heeft er voor gekozen, in tegenstelling tot andere OV-autoriteiten, om de informatie niet zelf via bijv. een website aan reizigers ter beschikking te stellen. De informatie wordt door de provincie momenteel doorgegeven aan de loketten van Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV). De provincie gaat er vanuit dat er marktpartijen zijn die de informatie bij NDOV ophalen en vervolgens via een website, telefoon-app of telefonisch aanbieden aan reizigers. Reizigers kunnen dan gebruik maken van de marktpartij die het best aansluit bij de eigen wensen.

De provincie heeft met subsidie van het Rijk eenmalig een complete halte-inventarisatie gedaan. Wegbeheerders zijn nu zelf verantwoordelijk voor de juistheid van de informatie. Voorlopig is afgesproken dat mutaties in de informatie door de wegbeheerders aan de provincie wordt doorgegeven. De provincie muteert vervolgens het Centrale Haltebestand van NDOV. Indien gewenst kunnen wegbeheerders de mutaties ook rechtstreeks aan NDOV leveren.

#### 3.2. *Communicatie naar de medewegbeheerders.*

In het Wgbh/cz<sup>6</sup> staat de verplichting om minstens eenmaal per jaar een bestuurlijk overleg te hebben tussen de wegbeheerders, concessieverlener en vervoerder. Met behulp van deze overleggen is coördinatie en afstemming over de aanpassingen aan voertuigen, halten, stations en reisinformatie mogelijk. Bovendien kan de gekozen organisatievorm ten behoeve van het actueel houden van de reisinformatie periodiek worden geëvalueerd. Het Provinciaal Overleg Verkeer en Vervoer (POVV) zal worden gebruikt voor dit jaarlijks bestuurlijk overleg.

---

<sup>4</sup> Besluit Toegankelijkheid van het openbaar vervoer, artikel 15, tweede lid.

<sup>5</sup> Besluit Personenvervoer, artikel 10, eerste lid, sub g.

<sup>6</sup> Besluit Toegankelijkheid van het openbaar vervoer, artikel 15, tweede lid

## 4. Financiering

Wegbeheerders zijn zelf verantwoordelijk voor de eigen halten en voor de uitvoering van de afspraken in dit document. Om in Zeeland een zo uniform mogelijk voorzieningenniveau te realiseren, is het daarom belangrijk deze afspraken bestuurlijk vast te stellen. Daarbij wordt uitgegaan van realiseren van de gemaakte afspraken per uiterlijk 1 januari 2020.

Financiering van halten voor gemeenten maakt onderdeel uit van de uitkering uit het gemeentefonds.

Rijkswaterstaat is van mening dat financiering van OV-voorzieningen voor rekening van de Provincie of van gemeenten dient te komen. De afspraken in dit document zullen daarom niet door Rijkswaterstaat worden bekrachtigd. Rijkswaterstaat heeft 1 halte die in aanmerking komt voor een afvalbak.

Waterschap Scheldestromen geeft aan dat het plaatsen van afvalbakken niet tot haar kerntaak behoort. Desondanks zal het Waterschap zo veel mogelijk trachten aan het minimaal voorzieningen niveau te voldoen.

In augustus 2016 heeft GS besloten dat de provincie Zeeland eenmalig de aanschaf en de afkoop van het onderhoud van de ontbrekende kasten op knooppunten van andere wegbeheerders financiert. Het gaat om 11 informatiepanelen.

Tevens is besloten dat er € 210.000 beschikbaar is voor extra fietsvoorzieningen en het aanbieden van e-bikes in combinatie met goede stallingsvoorzieningen.

## 5. Implementatieplan halten

### 5.1. Totaal overzicht per wegbeheerder.

Eind 2015/begin 2016 zijn alle halten op locatie geïnspecteerd en zijn de aanwezige voorzieningen geïntariseerd. Uit die inventarisatie blijkt dat wegbeheerders, op basis van voornoemde afspraken, de volgende opgave hebben om op het minimale niveau te komen:

organisatie	halten in bezit	10+ reizigers, geen afvalbak	50+ reizigers, geen zitje	50+ reizigers, geen beschutting	200+ reizigers, geen infopaneel	400+ reizigers, geen DRIS
Borsele	62					
Connexxion	8	1	2	1	2	
Dow	1					
Goes	60	4	2	2		
Hulst	91	6	2	2		
Kapelle	33	1				
Middelburg	78	8	3	3	4	
Noord-Beveland	28					
Provincie Zeeland	119				1	
Reimerswaal	50	4	1	1		
Rijkswaterstaat	22	1				
Scheldestromen	99	1				
Schouwen-Duiveland	99	11	5	7	2	
Sluis	105	7	3	3		
Terneuzen	101	4	1	1		
Tholen	19	2	1	1	1	
Veere	103	4				
Vlissingen	59	3		1	1	
Westerscheldetunnel	3			1		
<b>Totaal</b>	<b>1140</b>	<b>57</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>11</b>	<b>0</b>

Daarnaast waren er op het moment van inventariseren 19 halten waar meer fietsen stonden dan er stallingsmogelijkheden waren.

Omdat dit een momentopname is, is niet vast te stellen of er voor wegbeheerders nog een investeringsopgave ligt.

Het ging om de volgende aantallen halten per wegbeheerder: Goes (2), Middelburg (1), Reimerswaal (2), Veere (3), Vlissingen (4), Schouwen-Duiveland (3), Sluis (2), Westerscheldetunnel (1), Scheldestromen (1).

## 6. Planning vaststelling van dit halteplan.

• bespreken in ambtelijk vooroverleg POVV	5 oktober
• toezenden ter advisering in OPOV en POVV	18 oktober
• eerste bespreking in POVV	20 oktober
• bespreking in OPOV	25 oktober
• advies OPOV	1 november
• verwerken advies	2-11 tot 23-11
• aanleveren POVV	24 november
• definitieve vaststelling in POVV	1 december
• uitvoering halteplan	na 1 december 2016