

Beleidskader

Aanbesteding OV-concessie Hoeksche Waard en
Goeree-Overflakkee 2025

Vastgesteld in Provinciale Staten van Zuid-Holland

8 november 2023
PZH-2023-840737005



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Vervoergebied HWGO	3
1.2	Looptijd & aanbesteding	3
1.3	Functie beleidskader	3
1.4	Totstandkoming beleidskader	4
1.5	Planning aanbesteding	4
2	Basisinformatie concessie en actuele ontwikkelingen	6
2.1	Kenmerken concessiegebied en kencijfers	6
2.2	Opbouw van het huidige ov-netwerk	7
2.3	Ontwikkelingen door de pandemie en bediening kleine kernen	8
2.4	Kansen voor het ov	8
3	Doelen van de nieuwe concessie HWGO	9
3.1	Borgen basisbereikbaarheid	9
3.2	Verder verbeteren (boven)regionale ov-bereikbaarheid	9
3.3	Ov als instrument voor klimaatdoelen en leefbaarheid	10
3.4	Betrouwbaar en stabiel ov-aanbod	10
4	Uitgangspunten van de nieuwe concessie HWGO	11
4.1	Financiële uitgangspunten	11
4.2	Ontwikkelfunctie	12
4.3	Concessieduur	12
4.4	Basiskwaliteit	13
4.5	Vervoer- en opbrengstgroei	13
4.6	Transitie naar ZE-voertuigen en circulaire bedrijfsvoering	13
5	Uitwerking keuzes	14
5.2	Borgen ov-bereikbaarheid kleinere kernen	16
5.3	Duurzaamheid, circulariteit en inclusiviteit	18
5.4	Ontwikkeling concessie door vervoerder	20
5.5	Overige keuzes	21
5.6	Wensen van derden	23
6	Samenwerking provincie, vervoerder en andere partijen	24
Bijlage 1	Lijst met kernen concessiegebied HWGO	25
Bijlage 2	Basisinformatie over het huidige ov-netwerk	26
Bijlage 3	Vergelijking huidige concessie – beleidskader nieuwe concessie	29

1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat beknopte informatie over de scope en de looptijd van de huidige concessie. Daarnaast zijn in dit hoofdstuk de functie en totstandkoming van dit beleidskader en de planning van de aanbesteding beschreven.

1.1 Vervoergebied HWGO

De provincie Zuid-Holland is concessieverlener (ov-autoriteit) voor de exploitatie van het openbaar vervoer (ov) over de weg (bussen) in het concessiegebied Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee (HWGO). Het vervoergebied beslaat de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee. Een groot deel van de buslijnen heeft echter een eindpunt buiten het concessiegebied, zoals het Zuidplein en station Lombardijen (Rotterdam), Dordrecht (concessie DMG), Spijkenisse (concessie VPR) en Renesse (provincie Zeeland). De ov-concessie HWGO zoekt waar mogelijk aansluiting met ander vervoer in andere concessies, zoals rail-, bus-, tram- en metrolijnen, en doelgroepenvervoer in de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland.

1.2 Looptijd & aanbesteding

De concessie wordt sinds 13 december 2015 geëxploiteerd door Connexxion. De concessie loopt af in december 2025. Door middel van een openbare Europese aanbesteding, zoals voorgeschreven in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), verleent de provincie in de eerste helft van 2024 aan de winnende vervoerder de concessie voor de nieuwe termijn die begint in december 2025.

1.3 Functie beleidskader

Dit beleidskader beschrijft het beleid van de provincie om het openbaar vervoer te laten bijdragen aan de ambities en doelen voor het concessiegebied HWGO. Het beleidskader bevat de uitgangspunten voor de nieuwe concessie. Deze uitgangspunten passen in het provinciale ruimtelijk-economisch beleid (Omgevingsvisie)¹⁾ en fungeren als basis voor het Programma van Eisen (PvE) en andere documenten voor de aanbesteding. Daarnaast omvat dit beleidskader doelstellingen die de provincie graag in samenwerking met medeoverheden in de regio en de toekomstige vervoerder wil bereiken:

- Het versterken van de kwaliteit van het ov-aanbod in het landelijk gebied op een zodanige manier dat de bereikbaarheidsfunctie van het ov op een kwalitatief hoogwaardige en efficiënte wijze geborgd wordt;
- Het verbeteren van de brede toegankelijkheid en inclusiviteit van het ov;
- De aanpassing van de ov-infrastructuur om een vlottere doorstroming van bussen te faciliteren;
- De uitrol van ZE-bussen in het kader van de verduurzaming van de busvloot met als doel dat de (door voertuigen veroorzaakte) uitstoot van onder meer broeikasgassen en stikstof in 2030 is gereduceerd tot nul. Uitgangspunt is een kostenefficiënte transitie die niet ten koste gaat voorzieningsniveau;
- Een goede ov-ontsluiting van de woningbouwlocaties (in ieder geval Stougjesdijk-Oost in Oud-Beijerland) om daarmee het gebruik van de auto door toekomstige inwoners van deze wijk zo beperkt mogelijk te houden;
- Het invoeren van een R-net-lijn naar Oud-Beijerland;
- Het verder verbeteren en aanpassen van het bestaande wegbeheerdersconvenant met als doel minder overlast voor het ov bij werkzaamheden;

¹⁾ Zie <https://ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/omgevingsbeleid/>.

- Het verder verbeteren van (de toegankelijkheid van) de halteinfrastructuur; dit betreft zowel de haltes als de bijkomende voorzieningen (abri, fietsenstalling, informatie) als de routes ernaartoe.

1.4 Totstandkoming beleidskader

Het proces van de aanbesteding is begin 2023 gestart. Om tot dit beleidskader te komen, zijn ter inventarisatie van alle te maken keuzes de volgende stappen genomen:

- Gesprekken met gemeenten (ambtelijk en bestuurlijk), gemeenteraden, en reizigersorganisaties om thema's te signaleren;
- Analyse van de ontwikkelingen in het aanbod en het gebruik van het ov;
- Vroegtijdig opstellen van een transitieplan (2022), geldig tot 2025, in het kader van de ontwikkelingen door corona, met als doel een toekomstvast busnet bij overdracht van de concessie aan de nieuwe vervoerder;
- Enquête onder busreizigers in het begin van 2023;
- Inventarisatie van mobiliteitsontwikkelingen zoals o.a. reispatronen, files, ruimtelijke ontwikkeling en milieu;
- Inventarisatie van (maatschappelijke) doelen en thema's, waaronder inclusiviteit, toegankelijkheid en het stikstofbeleid.

Bij het opstellen van deze inventarisatie is dankbaar gebruik gemaakt van suggesties, vragen en kritiek vanuit het reizigersoverleg en de gemeenteraden. Een aantal van deze wensen is in dit beleidskader verwerkt, andere wensen worden toegevoegd aan een bij de aanbestedingsstukken mee te sturen overzicht van de wensen van belanghebbenden. Dit biedt de inschrijvers op de aanbesteding de mogelijkheid om al dan niet hierop in te spelen.

1.5 Planning aanbesteding

Na vaststelling van het definitieve beleidskader volgt de besluitvorming over het Programma van Eisen (PvE). Het PvE vertaalt de uitgangspunten van dit beleidskader in concrete eisen aan de volgende vervoerder.

Proces en planning aanbesteding concessie HWGO

Fase / Activiteit	Planning
Beleidsvorming: fase tot en met het vaststellen van het beleidskader in PS <i>Document: beleidskader met uitgangspunten concessie</i>	Juni tot november 2023
Operationalisatie: van de vaststelling van het beleidskader in PS tot het vaststellen van het bestek en het Programma van Eisen in GS <i>Document: Programma van Eisen inclusief marktconsultatie en bestek</i>	September tot en met januari 2024
Inkoop: inschrijvingsfase <i>Acties: inschrijven door vervoerders, beoordelen inschrijvingen, gunnen concessie</i>	februari tot en met juli 2024
Implementatie: implementatie concessie	September 2024 - december 2025
Start nieuwe concessie	14.12.2025

Het ontwerp-PvE wordt voorgelegd aan onder andere de twee gemeenten, het reizigersoverleg en de ov-autoriteiten van de buurconcessies. De provincie is verplicht het reizigersoverleg om advies te vragen bij het verlenen of wijzigen van een concessie. Ook krijgen geïnteresseerde vervoerders het ontwerp-PvE voorgelegd in een marktconsultatie. Met deze marktconsultatie controleert de provincie of er bij potentiële inschrijvers voldoende draagvlak bestaat om het PvE vast te kunnen stellen.

Naast een definitief PvE stelt Gedeputeerde Staten (GS) de Nota van Beantwoording vast. Daarin motiveert GS welke adviezen van gemeenten, reizigersoverleg en buurautoriteiten al dan niet zijn overgenomen. In het definitieve PvE staan alle voorschriften waaraan de volgende vervoerder zich tijdens de nieuwe concessie moet houden. Het PvE is daarom onderdeel van het bestek dat wordt gepubliceerd aan het begin van de aanbesteding, nu voorzien voor januari 2024.

Op basis van het bestek kunnen vervoerders een inschrijving doen. De inschrijver die volgens het gunningsmodel de meeste punten haalt, wordt de volgende vervoerder. De gunning aan de hoogst scorende vervoerder gaat op basis van de geboden kwantiteit (gemeten in dienstregelingen) en kwaliteit (vastgelegd in diverse stukken als onderdeel van de inschrijving waarbij de focus ligt op de basisbereikbaarheid en de kwaliteit, zie onder andere hoofdstukken 3.1 en 4.4). Hierbij is onder meer te denken aan aansluitgarantie, reserveringsgemak, communicatie over afwijkingen en betrouwbaarheid.

Om een goede marktspanning te krijgen heeft de provincie contact met andere concessieverleners van het ov die een aflopende concessie hebben in december 2025, en stemt de planning voor de inschrijvingstermijn af met andere concessieverleners.

2 Basisinformatie concessie en actuele ontwikkelingen

Dit hoofdstuk beschrijft de kenmerken van de concessie en actuele ontwikkelingen. Het schetst de basis voor de komende concessie.

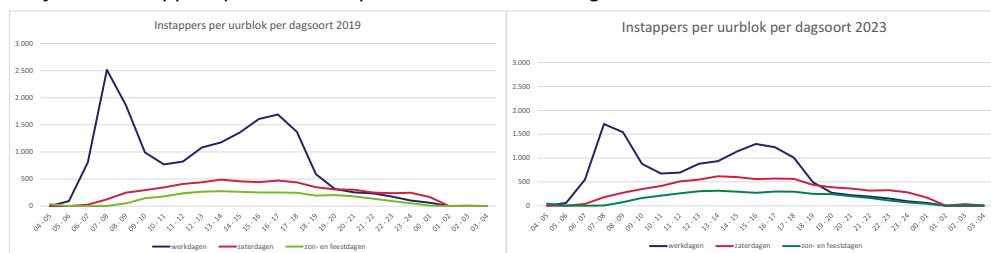
2.1 Kenmerken concessiegebied en kencijfers

Het concessiegebied is als landelijk te omschrijven, met een bijkomend voorstedelijk karakter vanwege de nabijheid van Rotterdam. In de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee wonen rond de 140.000 inwoners (in 2023). Hiervan wonen er circa 90.000 in de Hoeksche Waard en circa 50.000 op Goeree-Overflakkee. Verreweg de grootste kern in de Hoeksche Waard is Oud-Beijerland met circa 25.000 inwoners, gevolgd door 's Gravendeel, Numansdorp en Strijen met elk ongeveer 9.000 inwoners. Oud-Beijerland is een belangrijk centrum voor de Hoeksche Waard, met onder meer scholen en winkels. De Hoeksche Waard heeft geen ziekenhuis, het is daarvoor aangewezen op voorzieningen in Rotterdam en Dordrecht.

De grootste kern op Goeree-Overflakkee is de dubbelkern Middelharnis-Sommelsdijk met circa 15.000 inwoners. Hier zijn belangrijke centrumvoorzieningen gevestigd, zoals middelbare scholen, winkels en het gemeentehuis. In Dirksland is het streekziekenhuis gevestigd. De kuststrook rond Ouddorp kent veel recreatievoorzieningen en trekt vooral in de zomer grote aantallen dag- en verblijfstoeristen.

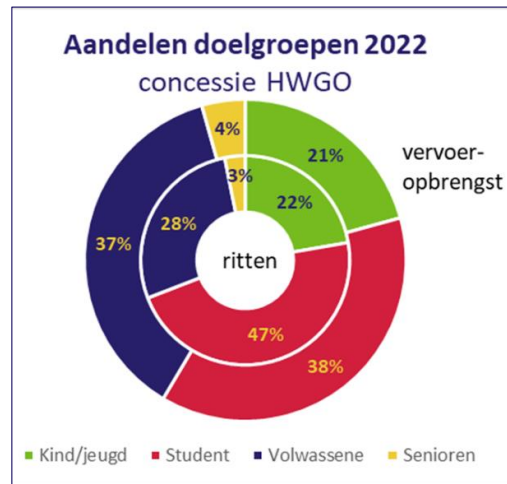
Het overgrote deel van de ongeveer 14.000 tot 18.000 reizigers die dagelijks van het ov in het gebied gebruik maken, heeft Rotterdam (Zuidplein of Lombardijen) als eindbestemming. Dordrecht is vanuit de oostelijke plaatsen van de Hoeksche Waard een tweede belangrijke bestemming. Vanuit de westelijke plaatsen op Goeree-Overflakkee is de verbinding met Spijkenisse van groot belang. Verder is het scholierenvervoer op de kernen Oud-Beijerland, Dordrecht en Middelharnis gericht; met name Middelharnis kent een grote toestroom van scholieren uit Zeeland die soms over grote afstanden reizen.

Grafiek 1: Instappers per uurblok op werk- en weekenddagen in 2019 en 2023.



Door het voorstedelijke karakter wordt de concessie tevens gekenmerkt door een sterke verspising van het vervoer en een sterke eenzijdigheid van de vervoerstromen (zie Grafiek 1). In de ochtendspits zijn voor het rijden van de huidige dienstregeling circa 90 bussen nodig, in de daluren slechts circa 45 bussen. Ongeveer de helft van alle reizigers reist tijdens de ochtend- of middagspits. In het weekend zijn er verhoudingsgewijs weinig reizigers. Het vervoer stroomt 's ochtends vooral naar Rotterdam en 's middags terug. Vanuit Goeree-Overflakkee heeft ongeveer 75 % van alle reizigers Rotterdam Zuidplein of Zeeland als bestemming, slechts 25 % is lokaal vervoer. De kloof tussen piek- en daluren en de lage bezettingsgraad in de respectievelijke tegenspitsrichting zijn kostenverhogende factoren, vooral door de lage gemiddelde inzet van de spitsbussen.

De concessie heeft, naast het voorstedelijke karakter, ook een aantal kenmerken die typerend zijn voor het landelijk gebied. Dit is het beste te zien aan het relatief grote aantal reizigers dat niet over alternatieve vervoerwijzen beschikt. Kinderen (22 % van alle reizigers) en studenten (47 %) maken het overgrote deel van de reizigers uit, zoals uit nevenstaande figuur blijkt. Deze demografische samenstelling heeft ook effecten op de opbrengsten. De overige reizigers zorgen ondanks het lagere aantal voor bijna hetzelfde opbrengstenniveau als studenten. De groep senioren heeft met 3 % van alle reizigers momenteel slechts een beperkte omvang. De toenemende vergrijzing is echter een belangrijke factor bij ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag. In de gemeenten HWGO is ca. 23 % van de bevolking 65 jaar of ouder waardoor het percentage reizigers van deze leeftijd naar verwachting de komende jaren zal stijgen. Deze groep blijft gemiddeld steeds langer vitaal, waardeert comfort en heeft veel tijd ter beschikking. Hierdoor doen zich kansen voor het op voor door expliciet in te spelen op de behoeften van deze groep.



2.2 Opbouw van het huidige ov-netwerk

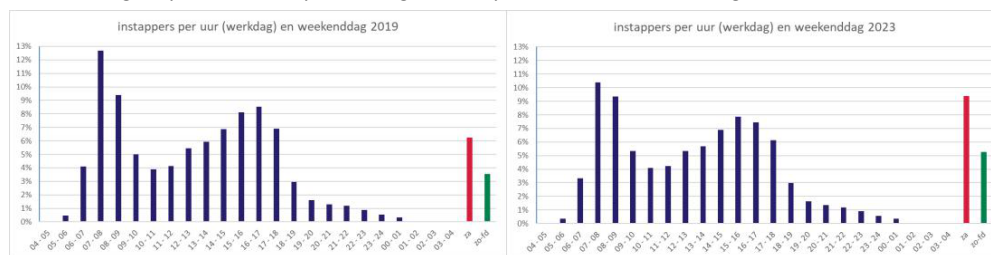
De opbouw van het huidige lijnennetwerk HWGO is gebaseerd op het principe van een knooppuntendienstregeling, met als doel de realisatie van snelle verbindingen tussen alle plaatsen. Bij een knooppuntendienstregeling komt een aantal buslijnen gelijktijdig samen op een overstappunt, waar reizigers makkelijk en snel naar verschillende bestemmingen kunnen overstappen. Hierdoor kan een groter aantal herkomst- en bestemmingslocaties vaker en sneller met elkaar worden verbonden ten opzichte van de toepassing van doorgaande lijnen. Essentieel voor de toepassing van een knooppuntendienstregeling is een passende en betrouwbare rijtijd tussen twee overstappunten, zodat op beide plaatsen aansluitingen kunnen worden geboden. Uitgebreide informatie over het knooppuntprincipe is te vinden in Bijlage 2.

De bestaande concessie bestaat in hoofdzaak uit twee bundels buslijnen. De eerste bundel wordt gevormd door de lijnen vanuit Rotterdam Zuidplein en Lombardijen naar de Hoeksche Waard. De lijnen met de nummers 16x vormen een knooppunt op busstation Heinenoord en bieden daar overstapmogelijkheden naar vrijwel alle grote kernen in de Hoeksche Waard en Dordrecht. De lijnen met de nummers 17x zijn sneldiensten en slaan busstation Heinenoord over. De tweede bundel bestaat uit de R-net-lijn 436/437 en streeklijn 104, waarmee het eiland Goeree-Overflakkee wordt verbonden met Rotterdam, Hellevoetsluis, Spijkenisse en Renesse. Alle overige lijnen zijn gericht op de dienstregeling van lijn 436, waardoor aansluitknooppunten in de grotere kernen van Goeree-Overflakkee bestaan. In de Hoeksche Waard en op Goeree-Overflakkee rijden een aantal scholierenlijnen en buurtbuslijnen in aanvulling op de overige buslijnen. Tevens bestaan nu twee vraagafhankelijke vervoersystemen. OV-op-Maat biedt tegen ov-tarief vervoer naar/vanaf overstaphaltes aansluitend aan reguliere buslijnen, deels in aanvulling op buurtbussen in de avonduren en in het weekend. De aanmeldtijd bedraagt een tot twee uur. Op maandbasis worden enkele honderden reizigers vervoerd, vooral op Goeree-Overflakkee. De deur-halte-taxi biedt tegen een gereduceerd commercieel tarief vervoer tussen een adres en een ov-halte in aansluiting op het reguliere busvervoer. Het gebruik is zeer beperkt, wat mede door de geringe bekendheid van het systeem te verklaren is. Uitgebreide informatie over het huidige ov-netwerk is te vinden in Bijlage 2.

2.3 Ontwikkelingen door de pandemie en bediening kleine kernen

De coronapandemie heeft geleid tot ingrijpende wijzigingen in het gebruik van het openbaar vervoer in Nederland. Meer mensen werken thuis en meer mensen maken gebruik van de auto in plaats van het ov. Ook in de concessie HWGO zijn deze gevolgen merkbaar. Het aantal reizigers en daarmee de vervoeropbrengsten lagen in 2022 nog steeds lager dan in 2019 (circa 85% van het niveau van voor de pandemie). Eveneens zijn reispatronen deels veranderd waardoor de ochtendspits iets is afgevlakt ten opzichte van andere tijdstippen (zie Grafiek 2). Naar verwachting zullen de reizigersaantallen en opbrengsten in 2025 weer het niveau van voor de pandemie bereiken.

Grafiek 2: Veranderingen in de reispatronen in HWGO – het aandeel reizigers aan het totaal aantal reizigers per uurblok op werkdagen ten opzichte van weekenddagen in 2019 en 2023.



In 2022 is door de concessieverlener en de huidige vervoerder gezamenlijk een transitieplan opgesteld met het doel om in te zetten op de dragende lijnen, om daarmee een spoedige vervoersgroei te realiseren. Als gevolg hiervan zijn een aantal lijnen met minder reizigers vervangen door een buurtbus die op werkdagen overdag rijdt. In aanvulling daarop biedt het vraagafhankelijke systeem OV-op-Maat 's avonds en in het weekend extra reismogelijkheden. Hierdoor zijn de reismogelijkheden en reiskosten voor bestaande reizigers gelijk gebleven, hoewel het systeem deels een reservering vooraf vergt. In een aantal gevallen kan zelfs een uur later worden gereisd dan voorheen.

De bediening van de kleine kernen is nu echter kwalitatief niet voldoende om de basisbereikbaarheid van het hele concessiegebied te borgen. Door problemen tijdens de implementatieperiode en een beperkte bekendheid heeft het systeem, net zoals de buurtbus, geen goed imago en kent daardoor weinig gebruikers. Duidelijk is dat het vertrouwen van (potentiële) reizigers in het vervoer naar de kleine kernen op de lange termijn moet worden herwonnen door een hoge uitvoeringskwaliteit en hoog serviceniveau van de toekomstige ov-systemen.

2.4 Kansen voor het ov

Het nemen van effectieve maatregelen tegen klimaatverandering wordt steeds urgenter. Het ov kan een significante bijdrage leveren aan de vermindering van de emissie van broeikasgassen, zoals stikstof en CO₂ door als sector zelf de uitstoot te verminderen (voornamelijk door de inzet van Zero-emissie voertuigen) en door meer reizigers te vervoeren (waardoor autokilometers worden vervangen door ov-kilometers). Een aantal ontwikkelingen biedt kansen om het marktaandeel van het ov te verhogen. Door toenemende files en de tijdelijke afsluiting van de Heine Noordtunnel zullen bijvoorbeeld potentiële reizigers sneller bewogen kunnen worden om over te stappen naar het ov. Hetzelfde geldt voor de woningbouw in Oud-Beijerland. Mits deze geconcentreerd wordt langs een ov-as bestaat hier een grote kans om nieuwe inwoners als ov-reizigers te winnen. Andere ontwikkelingen die het ov-gebruik positief kunnen beïnvloeden, zijn de toename van het aantal binnenlandse toeristische reizen, de toenemende flexibilisering van werktijden, de groei van de ketenmobiliteit, de opkomst van de e-bike en 'Mobiliteit als dienstverlening' (MaaS).

3 Doelen van de nieuwe concessie HWGO

In dit hoofdstuk staan de ambities en de doelen voor de aanbesteding van de nieuwe concessie HWGO.

Het ov kent meerdere kernopgaven, waaronder het garanderen en verbeteren van de bereikbaarheid voor alle bewoners. Tevens moet het ov bijdragen aan andere maatschappelijke doelen, waaronder een duurzame mobiliteit en leefomgeving. Het is de opgave van dit beleidskader om een goed evenwicht tussen de afzonderlijke functies en doelen van het ov in de concessie HWGO te vinden. Uitgangspunt is daarbij dat een basisbereikbaarheid wordt gerealiseerd en geborgd.

3.1 Borgen basisbereikbaarheid

De bereikbaarheid van het volledige concessiegebied is de primaire opgave van het ov in de concessie HWGO. Dit houdt in dat het ov toegankelijke en betaalbare reismogelijkheden naar elke (kleine) kern biedt, ook en vooral voor mensen die op het betreffende moment niet over eigen vervoermiddelen kunnen of willen beschikken. Kleine kernen zijn gedefinieerd als kernen met minimaal 200 en maximaal 3.000 inwoners. Ov zorgt op die manier dat iedereen kan participeren in de maatschappij. Het borgen van de basisbereikbaarheid van de kleine kernen is één van de specifieke aandachtspunten voor de komende concessieperiode. Er wordt meer nadruk gelegd op de behoeften van reizigers zonder eigen vervoer. De provincie stelt hoge eisen aan de betrouwbaarheid, de kwaliteit en het gebruiksgemak. Tevens wordt de vervoerder geprikkeld om een coherente en innovatieve invulling te geven aan deze opgave.

3.2 Verder verbeteren (boven)regionale ov-bereikbaarheid

Naast de uitgebreide bediening van het concessiegebied bestaat conform de provinciale Omgevingsvisie²⁾ de ambitie om het ov-aanbod stapsgewijs verder te verbeteren. Om dit te bereiken wordt strategisch ingezet op de verdere ontwikkeling van het basisnetwerk en ketenvoorzieningen op kansrijke haltes. De focus ligt op de behoeften van zowel bestaande als potentiële reizigers. Potentiële reizigers zijn vooral mensen die voor de betreffende reis over alternatieve vervoermiddelen beschikken dan ov (ook wel keuzereizigers), maar ook mensen die de reis voorheen niet hadden gemaakt. Op relaties waar door kwalitatieve verbeteringen een verdere vervoersgroei te verwachten is, zullen bussen vaker en, waar mogelijk, sneller rijden en wordt meer comfort geboden. Het strekken van buslijnen in de Hoeksche Waard heeft inzichtelijk gemaakt dat met vergelijkbare maatregelen aantoonbaar meer reizigers naar het ov kunnen worden getrokken, mits tegelijkertijd de frequenties worden verhoogd en de reistijd daalt. Door deze maatregelen zal het basisnetwerk een hoogwaardige ruggengraat van het ov vormen, waardoor het ov vooral op verbindingen tussen de grote kernen en naar centrale bestemmingen de voorkeursmodaliteit t.o.v. van privaat gemotoriseerd vervoer kan worden. Meer reizigers in het ov ontlast het wegennet waardoor de mobiliteitsgroei onder andere door de woningbouwopgave zonder uitbreiding van het wegennet kan worden gerealiseerd. Op drukke relaties kan het ov voorkomen dat files ontstaan, mits vrije busbanen de reistijd van het ov verkorten. Ook de bereikbaarheid van de kleine kernen profiteert van betrouwbaardere aansluitingen op verbindingen naar de hoofdassen en de verdere verduurzaming van het ov-aanbod door de gerealiseerde vervoersgroei.

²⁾ Zie Beleidskeuze 'Adequaat aanbod openbaar vervoer',
<https://ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/omgevingsbeleid/>.

3.3 Ov als instrument voor klimaatdoelen en leefbaarheid

Naast de verbetering van de bereikbaarheid en positieve effecten op het gebied van sociale veiligheid, werkgelegenheid en financiële duurzaamheid, levert het ov een substantiële bijdrage voor het halen van klimaat- en milieudoelen. Om als sector zelf uitstoot te verminderen is een convenant gesloten om het ov zo snel mogelijk te verduurzamen, met als doel dat de uitstoot van bussen in 2030 tot nul is gedaald. Hiermee neemt het ov voor wat betreft emissies een grote voorsprong op de personenauto. Ook in energieverbruik per afgelegde reizigerskilometer komt het ov veel gunstiger weg dan de auto, waardoor minder energie hoeft te worden opgewekt. Het effect van emissievrij ov op de totale door verkeer veroorzaakte emissie kan substantieel worden vergroot door autokilometers te vervangen door ov-kilometers (al dan niet in combinatie met auto of fiets voor voor- en natransport). Juist hier ligt een groot potentieel voor het halen van de klimaatdoelen. Investerings in het ov zijn daarom een effectief middel om uitstoot te verminderen. Ook op het gebied van ruimtelijke ordening levert het ov een significante bijdrage voor de leefbaarheid van kernen. Het ov neemt minder ruimte in beslag dan door het gebruik van auto's nodig is, en is veiliger. Door in te zetten op ov kan daarom een duurzamere inrichting van de leefomgeving worden gestimuleerd.

3.4 Betrouwbaar en stabiel ov-aanbod

De randvoorwaarde voor het bereiken van de bovengenoemde doelen is de toekomstvastheid van het netwerk. Voor alle reizigers zijn een op lange termijn stabiele en eenvoudige dienstregeling en betrouwbaar uitvoeringskwaliteit essentieel. Iedereen maakt zijn mobiliteitskeuze op basis van het beschikbare aanbod en de verwachte toekomstvastheid ervan. Een vanzelfsprekende basiskwaliteit zorgt ervoor dat (potentiële) reizigers vertrouwen in het ov stellen en vaker gebruik ervan zullen maken. Omgekeerd geldt dat voortdurende ingrepen in de dienstregeling, rituitval en vertragingen tot frustratie bij reizigers leiden. Zodra het voortbestaan van een lijn of halte met onzekerheid omgeven is zien mensen om naar alternatieve vervoerwijzen, meestal in de vorm van eigen vervoer. Voor mensen die niet over (geschikt) eigen vervoer beschikken leidt dit vaak tot grote zorgen. Om bestaande en potentiële reizigers zekerheid te bieden, is het een expliciet doel om het busnetwerk en de (basis)dienstregeling tijdens de gehele concessie en ook in kleinere kernen te behouden. Een financiële randvoorwaarde hiervan is dat daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van het beschikbaar ov-aanbod. Daarnaast zal de vervoerder het ontzorgen van reizigers centraal stellen door proactieve ondersteuning bij verstoringen en klantgerichte reisinformatie. Specifiek voor HWGO is het daarnaast noodzakelijk dat de nieuwe vervoerder zich inspant om de 'hyperspits' in de ochtend te beperken om meer middelen beschikbaar te hebben voor een betrouwbaar ov-aanbod overdag. Ook de gemeenten spelen in deze laatste opgave een centrale rol om de onderwijsinstelling daartoe te bewegen; in de huidige concessie zijn daarin al stappen gezet.

4 Uitgangspunten van de nieuwe concessie HWGO

In dit hoofdstuk worden de doelen vertaald naar concrete uitgangspunten die het beleid voor alle maatregelen van de komende concessie samenvatten.

4.1 Financiële uitgangspunten

Financieel uitgangspunt van de nieuwe concessie is het behoud van de bestaande vaste exploitatiebijdrage van 13,65 miljoen euro (prijspeil 2023) die jaarlijks geïndexeerd wordt ter compensatie van de ontwikkeling van lonen en prijzen in de bedrijfstak openbaar vervoer. Hiermee biedt de provincie een stabiele basis voor de ontwikkeling van het ov op lange termijn en zekerheid voor zowel vervoerder als reizigers.

De omvang van het geboden vervoer wordt uitgedrukt in het aantal dienstregelingen (DRU)³⁾. Wij hebben de ambitie om het aantal reizigers weer terug te brengen naar het niveau van vóór de pandemie. Wij dagen daarom de markt uit om een aantal dienstregelingen te bieden dat grofweg weer op het niveau ligt van vóór de pandemie: streefwaarde is een stijging van 15% ten opzichte van het huidige niveau.

De vervoerder draagt, zoals in alle concessies in de provincie Zuid-Holland, het financiële risico over de vervoeropbrengsten. Deze vormen ongeveer de helft van de inkomsten van de vervoerder. De keuze om opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder te leggen zorgt ervoor dat de vervoerder meer inkomsten krijgt als er meer reizigers worden vervoerd; bij een dalend aantal reizigers nemen ook de inkomsten af. Op die manier heeft de vervoerder een sterke prikkel om door voortdurende verbetering van het ov het aantal reizigers te laten toenemen.

Van de vervoerder wordt verwacht dat hij de ontwikkelingen in de infrastructuur kritisch en nauwgezet volgt, en hij waar nodig de belangen van het openbaar vervoer constructief verdedigt, bijvoorbeeld door het aandragen van alternatieven die het openbaar vervoer minder of niet benadelen danwel door het inzichtelijk maken van de gevolgen voor (de kwaliteit van) het openbaar vervoer.

De verantwoordelijkheid voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van de infrastructuur is een taak van de wegbeheerders. De provincie Zuid-Holland biedt wegbeheerders verschillende subsidieregelingen aan om de aanleg van infrastructuur voor het openbaar vervoer te stimuleren. Hierbij kan worden gedacht aan busbanen, voorsorteerstroken en busvriendelijke verkeersdrempels. Daarnaast financiert de provincie ook verbeteringen van de halte- en infrastructuur, zoals reisinformatiepanelen (DRIS), fietsenstallingen en P+R-plaatsen. In alle gevallen dient de wegbeheerder zelf ook een bijdrage te leveren.

Provinciale Staten heeft de afgelopen jaren budget beschikbaar gesteld om de tarieven te verlagen. In de aanbesteding is het uitgangspunt dat deze tarief-ondersteuning in stand blijft. De dekking hiervoor (€ 450.000,- p.p. 2023) is gevonden in programma 2 –

³⁾ Een dienstregelinguur (DRU) wordt gerealiseerd als een bus gedurende een uur wordt ingezet in de dienstregeling zoals die is gepubliceerd in het busboekje. In de huidige concessie bedraagt het aantal DRU ongeveer 185.000; de uren voor OV op Maat en buurtbus zijn hierin niet meegerekend. Het aantal ritten dat geboden kan worden hangt door het gebruik van de eenheid DRU af van de rijtijden: een kortere rijtijd vergt minder DRU, waardoor bij een gelijkblijvend budget meer ritten geboden kunnen worden. Uiteraard geldt ook het omgekeerde.

bereikbaar en verbonden. Deze aanvullende exploitatiebijdrage zal ook jaarlijks geïndexeerd worden.

Net als bij de aanbesteding van de OV-concessie Zuid-Holland Noord is de intentie om de winnende vervoerder de mogelijkheid te bieden tot het sluiten van een *meerpartijen-overeenkomst voor de financiering van het ZE materieel*. Leasetermijnen van het materieel worden dan direct door de Provincie namens de concessiehouder aan de financier betaald, met lagere rentelasten tot gevolg. Een voorstel zal ter instemming nog worden voorgelegd aan PS.

4.2 Ontwikkelfunctie

Door de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder te leggen, wordt de vervoerder geprikkeld om in te zetten op vervoersgroei. Dit borgt dat de vervoerder een eigen belang heeft bij het continu verbeteren van het ov-aanbod en de uitvoeringskwaliteit. De ontwikkelfunctie wordt tevens bij de vervoerder gelegd om het ov-aanbod aan de vervoervraag aan te passen en door een eigen marketingstrategie meer reizigers te lokken. De vervoerder wordt hiermee uitgedaagd om kansen voor de ontwikkeling van de concessie, zoals het inspelen op toeristische reizigers of flexibel werkende forenzen door het bieden van een hogere frequentie in avonduren, te benutten. Door het hoge aantal beperkingen in de weginfrastructuur is echter te benadrukken dat op een aantal onderwerpen zoals de busroutes van het basisnetwerk weinig ontwikkelmogelijkheden bestaan. Vanuit vervoerkundig oogpunt ligt de nadruk bij de ontwikkelfunctie op de optimale bediening van knooppunten, de busroutes van aanvullende streeklijnen en de concrete invulling van de basisbereikbaarheid waarin de vervoerder vrij wordt gelaten om een optimaal netwerk te ontwikkelen. Daarnaast houdt de ontwikkelfunctie in dat de vervoerder inzet op verdere verbetering van de kwaliteit van zijn dienstverlening en aanvullende diensten (zoals publieke mobiliteit, zie 5.2 Borgen ov-bereikbaarheid kleinere kernen). De kaders in de concessie worden door de provincie Zuid-Holland bepaald waardoor de vervoerder verplicht wordt om aan de van de provincie gestelde eisen te voldoen.

4.3 Concessieduur

De concessieduur is vastgelegd op tien jaar met een verlengingsoptie van maximaal vijf jaar. De concessie wordt bij aanvang automatisch met drie jaar verlengd als de vervoerder de inzet van volledig (100%) ZE-materieel bij start van de concessie biedt. De keuze voor de looptijd van tien + drie + twee jaar is ingegeven door de verwachte looptijd van de concessie Voorne-Putten-Rozenburg van de MRDH waar de huidige concessie loopt tot 2028. Indien gewenst bestaat op die manier de mogelijkheid om de concessies in 2038 samen te voegen.

Een verlenging van de concessie is voor de vervoerder aantrekkelijk omdat hij langer kan profiteren van investeringen in bussen, systemen, het bedrijfsopzet en meer van de kosten voor de verwerving van de concessie kan terugverdienen. De beslissing om de concessie te verlengen wordt door de provincie genomen op basis van de prestaties van de vervoerder op het gebied van:

- Uitvoeringskwaliteit: onder andere punctualiteit, rituitval, aantal gehaalde aansluitingen;
- Klanttevredenheid: beoordeling dienstverlening in ov-klantenbarometer met de beoordeling van de invulling van de basisbereikbaarheid als specifiek aandachtspunt;
- Milieuprestaties: de reductie van aan het ov toe te schrijven emissies en de vervanging van (vervuilende) autokilometers;
- Vervoerprestaties: de ontwikkeling van het aantal ov-reizen en reizigerskilometers per inwoner.

4.4 Basiskwaliteit

Om het doel van een duurzame en betrouwbare dienstregeling te bereiken, staan de eisen aan de basiskwaliteit centraal bij de nieuwe concessie. Het inzetten op de basiskwaliteit berust op het inzicht dat het ov succesvoller is naarmate het op de kernbehoeften van (potentiële) reizigers inspeelt. Ook is het inzetten op de basiskwaliteit noodzakelijk om het vertrouwen van (potentiële) reizigers te (her)winnen en een positief imago van het ov te herbouwen oftewel behouden. Basiskwaliteit is daarbij niet beperkt tot het punctueel rijden van bussen, maar vergt dat de vervoerder volledig vanuit de perspectief van de reiziger denkt en deze proactief ondersteunt. Het gebruik van het ov moet zo makkelijk en aantrekkelijk mogelijk worden gemaakt en het aanbod zo optimaal mogelijk afgestemd op de behoeften van de reizigers. Prioritair heeft de vervoerder aandacht voor de behoeften van de reiziger om op de juiste momenten de door hen gewenste informatie te verkrijgen. Dat begint met informatie over mogelijkheden, voordelen en kosten en loopt via toegankelijke reisinformatie en makkelijk verkrijgbare kaartjes tot actieve informatie over het geplande verloop van de reis, inclusief beschikbare diensten bij de uitstaphalte en actieve ondersteuning om ook bij verstoringen met zo min mogelijk tijd- en comfortverlies op de gewenste plaats aan te komen.

4.5 Vervoer- en opbrengstgroei

Volgens de meest actuele vervoerprognoses blijkt het realistisch dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengsten in 2025 weer terug op het niveau van voor de pandemie (referentiejaar 2019) zijn. Ter ondersteuning van de bovengenoemde doelen van de concessie zullen alle eisen en toekomstige maatregelen erop gericht zijn tot een groei in het aantal reizigers en het genereren van meer opbrengsten. Hiermee kunnen centrale doelen worden bereikt, met name een versterking van de bereikbaarheid van kleine kernen en het landelijk gebied. Bovendien kunnen met deze opbrengsten extra maatregelen gefinancierd worden zoals de uitbreiding van het aanbod op kansrijke verbindingen en de kwalitatieve verbetering van de ov-dienstverlening.

4.6 Transitie naar ZE-voertuigen en circulaire bedrijfsvoering

In het kader van globale klimaatdoelen en de actuele stikstofproblematiek is in het landelijke Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen afgesproken dat vanaf 2025 alle nieuwe bussen zero emissie moeten zijn en vanaf uiterlijk 2030 exclusief Zero-Emissie voertuigen worden ingezet. Voor de concessie HWGO bestaat de wens om dit sneller te realiseren, mits het niet ten koste van het ov-aanbod gaat. Algemeen is het doel dat het ov een bijdrage levert aan het halen van generieke klimaatdoelen, ook wat betreft de bedrijfsvoering van de vervoerder. Van de toekomstige vervoerder wordt verwacht dat hij op het gebied van circulariteit en klimaatneutraliteit een voorbeeldfunctie inneemt en andere bedrijven binnen en buiten de sector tot soortgelijke maatregelen inspireert.

5 Uitwerking keuzes

In dit hoofdstuk worden de specifieke eisen en maatregelen genoemd die invulling geven aan de doelen en de uitgangspunten van de nieuwe concessie.

5.1 Bedieningseisen en Basisnet

Minimale bediening van de kernen

Wij hechten grote waarde aan een goede bereikbaarheid van het concessiegebied. Daarom stellen wij ten opzichte van de huidige concessie hogere eisen aan het bedieningsniveau van de kernen. Wij blijven een verschil maken op basis van de aantallen reizigers en inwoners per kern om de vervoerder te stimuleren om tot een gewogen ov-netwerk te komen. De belangrijkste verandering is dat hogere eisen gesteld worden aan met name de bediening van kleinere kernen (zie 5.2 Borgen ov-bereikbaarheid kleinere kernen). In de onderstaande tabel zijn de minimale bedieningsniveaus naar kerngrootte samengevat.

Kerngrootte	Minimale bedieningseis
Vanaf 3.000 inwoners	Vast vervoer
1.500 – 3.000 inwoners	Vast vervoer overdag op werkdagen, daarbuiten 1x per uur reismogelijkheid
200 – 3.000 inwoners	1x per uur reismogelijkheid

Basisnet en knooppuntendienstregeling

Het basisnet, bestaand uit de R-net- en de overige streekbuslijnen met aansluitknooppunten op centrale overstapplaatsen, vormt ook in de toekomst de ruggengraat van het openbaar vervoer in het concessiegebied. De buslijnen bieden snel, frequent en betrouwbaar vervoer tussen de grotere kernen van de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee en naar omliggende plaatsen en belangrijke bestemmingen. Om snelle verbindingen tussen alle kernen te bieden, zijn goede aansluitingen op knooppunten, zoals Heinenoord busstation en overstappunten op R-net-lijn 436 op Goeree-Overflakkee essentieel. Om deze aansluitingen te borgen, wordt ingezet op het behoud van de huidige reistijden. Door de uitrol van maatregelen en wegheerlinrichtingen in het kader van het programma 'duurzaam veilig', zal het mogelijk nodig zijn om op een aantal plekken nieuwe routes voor de huidige buslijnen te vinden oftewel buslijnen te strekken (zie hoofdstuk 2.2 Opbouw ov-netwerk). In dit geval zal de bereikbaarheid van de kernen door een alternatieve invulling, zoals kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, worden geborgd (zie 5.2 Basisbereikbaarheid) worden geborgd. Het openbaar vervoer blijft de kernen bedienen zolang de bussen zonder overmatige hinder deze kernen kunnen bereiken en/of de rijtijden zodanig toenemen dat de knooppuntendienstregeling in gevaar komt. De wegbeheerders hebben dus grote invloed op de mogelijkheden van het ov om kernen te ontsluiten.

Streefbeeld ov

Om vervoergroei op het basisnet te realiseren wordt de stapsgewijze opwaardering gewenst van een aantal lijnen naar HOV- of R-net-niveau en de verdere uitbreiding van de dienstregeling op de bestaande R-net-lijn 436. Dit betekent dat de frequenties en de reissnelheden worden verhoogd. Waar mogelijk worden spits- en scholierenlijnen samengevoegd of geïntegreerd in het basisnet, waardoor eveneens mogelijkheden ontstaan om een hogere frequentie te bieden. Het streefbeeld ziet op lange termijn de volgende uitbreidingen en verbeteringen, waarop de vervoerder zal worden uitgedaagd in de aanbesteding:

- **R-net-lijn 436:** Om op toeristische reizigers in te spelen, bestaat de ambitie om ten minste in de zomer ook op (delen van de) zondag een halfuurdienst te bieden.
- **R-net Oud-Beijerland:** De huidige buslijnen tussen Rotterdam en Oud-Beijerland worden opgewaardeerd naar twee nieuwe R-net-lijnen (werktitel 471/472). Lijn 471 blijft rechtstreeks van Oud-Beijerland naar Zuidplein rijden, lijn 472 bedient ook busstation

Heinenoord. De start van de R-net-verbinding vindt plaats bij de oplevering van de eerste woning in de nieuwbouwwijk Stougjesdijk-Oost in Oud-Beijerland. Voor R-net Oud-Beijerland bestaat de ambitie om ten minste een 6/4/2-frequentie⁴⁾ per lijn op het kerntraject te bieden, op de uitloper naar Goudswaard mag een lagere frequentie worden geboden.

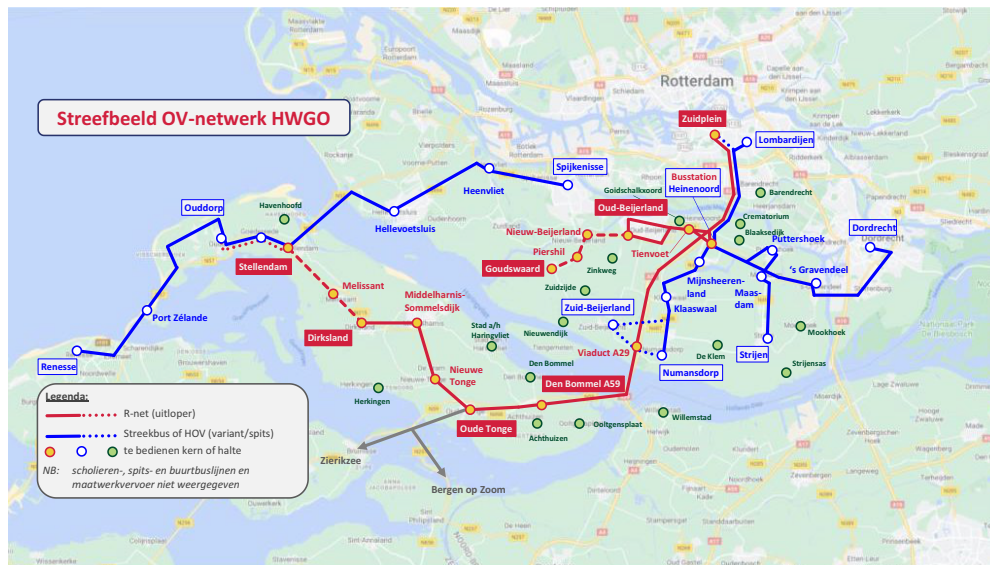
- **HOV-lijnen:** De huidige lijnen 164 (Heinenoord – Numansdorp – Zuid-Beijerland) en 166 (Heinenoord – 's Gravendeel – Dordrecht) worden geleidelijk opgewaardeerd naar HOV-niveau. Op lijn 164 geldt dit voor het traject tussen Heinenoord en Numansdorp. Het eventuele strekken van de huidige lijnen zal gepaard gaan met frequentieverhogingen (doelstelling: 4/4/2-frequentie). De vervoerder stelt hiervoor een ontwikkelingsstrategie voor, waarbij rekening wordt gehouden met de behoeften van mensen die niet zelfstandig naar een halte kunnen komen. Voor deze reizigers kan bijvoorbeeld aanvullend vervoer worden geboden dat aansluit op de HOV-lijn. Op die manier kan de versnelling, die leidt tot meer (keuze)reizigers, worden gerealiseerd zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid voor mensen met beperkingen.
- Nieuwe directe verbindingen tussen Heinenoord en Zuid-Beijerland en tussen Heinenoord en Goeree-Overflakkee. De vervoerder wordt uitgedaagd om een optimaal lijnennet te ontwikkelen.
- Hogere frequenties in de avonduren: Er bestaat de ambitie om in het begin van de avond (tijdvak 18:00 – 20:00 of 21:00 op werkdagen) hogere frequenties te bieden om rekening te houden met een steeds grotere flexibiliteit in werk- en onderwijstijden en hierdoor het ov voor forenzen aantrekkelijker te maken. Door het aanbieden van (meer) mogelijkheden om terug te reizen zal op vroegere tijdstippen het aantal reizigers toenemen.

Naast de verbetering van de buslijnen wordt ingezet op een uitbreiding van de aansluitknoop op busstation Heinenoord. Door de uitbreiding van kwartierdiensten op de R-net-lijnen kan overdag elk kwartier een aansluiting van/naar Rotterdam worden geboden waardoor het busstation ook een aantrekkelijkere overstaplocatie voor automobilisten wordt. Om ketenreizen verder te faciliteren worden ook de P+R voorzieningen op belangrijke haltes zoals Den Bommel en Numansdorp uitgebreid.

Het volgende plaatje geeft het streefbeeld van het basisnet schematisch weer. De specifieke invulling van de kleinere kernen behoort tot de ontwikkelfunctie van de vervoerder.

⁴⁾ Minimumfrequenties worden hier en beneden aangegeven voor spitsuren (zes keer per uur), overdagperiodes op werkdagen (vier keer per uur), en daluren en weekenddagen (twee keer per uur).

Streefbeeld basisnetwerk HWGO



Toelichting op het kaartbeeld:

- De bediening van Stellendam en Goudswaard door R-net-lijnen vindt plaats als uitloper van R-net-lijnen, op deze verbindingen kan een lagere frequenties gelden.
- Een deel van de R-net-bussen Zuidplein – Oud-Beijerland rijdt via busstation Heinoord als daar kan worden aangesloten op andere lijndiensten. Op die manier blijft Oud-Beijerland (en Goudswaard) goed verbonden met de rest van de Hoeksche Waard, Rotterdam Lombardijen en Dordrecht.
- De locaties Heinoord, Numansdorp A29 en Den Bommel N59/P+R zijn overstaphaltes met een geringe betekenis als herkomst/bestemming.
- De blauwe lijnen zijn streekbussen. De vervoerder dient voor de verbindingen van Heinoord busstation naar Numansdorp en Dordrecht een voorstel te doen voor de doorontwikkeling naar HOV-verbindingen.
- De bediening van Zuid-Beijerland is op twee manieren mogelijk, namelijk rechtstreeks via Klaaswaal of als uitloper van de buslijn naar Numansdorp, waarbij aan de A29 een snelle overstap wordt geboden naar of van Rotterdam (huidige situatie). De inschrijvers worden uitgedaagd om een goede oplossing uit te werken.
- De kern Barendrecht hoeft in deze concessie uitsluitend met busstation Heinoord te worden verbonden.

5.2 Borgen ov-bereikbaarheid kleinere kernen

Minimale bediening

Voor de bereikbaarheid van kleine kernen is een betrouwbaar basisvoorzieningsniveau met het ov essentieel. Hiervoor zal vanuit en naar alle (kleine) kernen ten minste één reismogelijkheid per uur tussen 6:00 uur (werkdagen) / 7:00 uur (zaterdag) / 9:00 uur (zon- en feestdagen) en middernacht worden geboden. Op die manier zullen inwoners van 's morgens vroeg tot 's avonds laat elk uur van en naar de belangrijkste bestemmingen en overstaplocaties in logische reisrichting kunnen reizen. Er bestaat eveneens de wens om een zo groot mogelijk deel van deze reismogelijkheden te bieden met vast vervoer (streekbus, buurtbus, kleinbus). Met oog op de bediening van de kleine kernen boven de 1500 inwoners die niet aan de route van streekbuslijnen liggen, eisen wij daarbij dat in ieder geval kernen met 1500-3000 inwoners van 6:00-19:00 uur op werkdagen met vast vervoer bediend worden. De totale omvang van het geboden vast vervoer is één van de kwaliteitscriteria waarop de inschrijvingen op de aanbesteding worden beoordeeld.

Continuering bediening bushaltes

Om ov-reizigers betrouwbaarheid op de lange termijn te bieden, wordt tevens geëist dat alle haltes uit de huidige dienstregeling (2023) ook in de nieuwe concessie moeten worden bediend. De vervoerder mag met uitzondering van R-net-haltes (inclusief nieuwe lijnen naar Oud-Beijerland) in plaats van een vaste buslijn ook een alternatieve reismogelijkheid (buurtbus, maatwerkvervoer) aanbieden, mits het aantal reizigers dit toelaat en de kern bediend blijft met vast vervoer. Het opheffen van bushaltes is daarmee niet meer aan de orde. Bovendien kunnen haltes worden toegevoegd wanneer er voldoende vraag verwacht wordt, bijvoorbeeld bij nieuwbouwwijken of voor belangrijke bestemmingen.

Buurtbus

Eén mogelijke invulling van vast vervoer is de buurtbus die volgens een vaste dienstregeling en route rijdt, waarbij de chauffeurs vrijwilligers zijn. De continuering van de bestaande buurtbuslijnen speelt een belangrijke rol bij de invulling van de basisbereikbaarheid. De vervoerder wordt verplicht om alle bestaande buurtbuslijnen te continueren, desgewenst kunnen inschrijvers ook andere buurtbuslijnen aanbieden. Wel dient de vervoerder de realisatie van de extra geboden buurtbuslijn(en) en de continuïteit van de buurtbuslijnen te garanderen. Hierdoor krijgt de vervoerder een groter belang bij de continuïteit van de buurtbuslijnen en -verenigingen. Dit wordt verder uitgewerkt in een verplichting voor de vervoerder om bij onvoldoende vrijwilligers op eigen kosten personeel ter beschikking te stellen. Hiermee wordt de vervoerder geprikkeld om de buurtbusverenigingen actief te steunen bij het werven en behouden van vrijwilligers.

Publieke mobiliteit

Voor dunne vervoersstromen zijn flexibele oplossingen een alternatief. Daarom vragen we de vervoerder een aantrekkelijk systeem van publieke mobiliteit te ontwikkelen voor deze reizigersstromen. Dit systeem bestaat naast het ov uit een waaier van vervoersopties, zoals deelfietsen, deelscooters, meerrijdiensten en systemen met deeltaxi's. Dit systeem moet aantrekkelijk zijn voor zowel keuzereizigers als reizigers die geen andere vervoersopties hebben. De vervoerder wordt nadrukkelijk gevraagd samen te werken met lokale partijen, waaronder het bestaande doelgroepenvervoer, zodat dit aanbod waar mogelijk ook geïntegreerd kan worden. Het vervoer is geïntegreerd in het traditionele ov, zodat de reiziger dit als één systeem ervaart. De vervoerder neemt in de loop van de concessie ontwikkelingen in reispatronen en technologie mee, en past hier het aanbod op aan.

Maatwerkvervoer

Onderdeel van de publieke mobiliteit is het maatwerkvervoer. Het maatwerkvervoer biedt reismogelijkheden die specifiek zijn toegesneden op de behoeften van de individuele reizigers. Deze vorm van op reserveringsbasis rijdend kleinschalig vervoer is uit ecologisch en economisch oogpunt het meest geschikt voor de verwachte hoeveelheid reizigers. Dit vervoer dient gedurende dezelfde tijdstippen als het vaste vervoer te worden aangeboden (06:00 / 07:00 / 09:00 – 00:00) en goed op dit vaste vervoer aan te sluiten. Verder worden aan het maatwerkvervoer de volgende eisen gesteld:

- Laagdrempelig bruikbaar: het reserveren en betalen van een rit moet zo eenvoudig mogelijk telefonisch en per app kunnen. De vooraanmeldingstijd en de variatie van de vertrektijd moeten zo beperkt mogelijk zijn. De vertrekmogelijkheden moeten steeds zoveel mogelijk op dezelfde minuut liggen om het gebruik van maatwerkvervoer te vergemakkelijken voor reizigers en de aansluiting van/op vast openbaar vervoer te optimaliseren.
- Hoge uitvoeringskwaliteit: betrouwbaarheid van het geboden vervoer van groot belang. Reizigers moeten er niet alleen op kunnen vertrouwen dat de bus daadwerkelijk rijdt als een rit is gereserveerd, maar ook dat de vervoerder alles in het werk stelt om de rit vlekkeloos te laten verlopen en eventuele overlast door uitvoeringsproblemen te beperken. De

dienstverlening is mede daarom sterk op het ontzorgen van de reiziger gericht, onder meer door app- of spraakberichten bij eventuele vertragingen en/of aankomstbevestigingen enkele minuten voor vertrek van de gereserveerde rit. Naast goede informatievoorzieningen (met name bij vraagafhankelijk vervoer) wordt gestreefd naar extra garanties voor overstappers. Denkbaar is bijvoorbeeld de implementatie van een aansluitgarantie waarbij een reiziger na een gemiste aansluiting en een wachttijd van meer dan 15 minuten een alternatief voertuig (taxi) wordt geboden om zijn bestemming te bereiken. Bij uitval of vertraging handelt de vervoerder actief richting de reiziger en zorgt hij zo snel mogelijk voor een alternatieve reismogelijkheid.

- Duidelijk, aanwezig en comfortabel: de halte voor maatwerkvervoer is een belangrijke locatie in kleine kernen. De halte moet duidelijk zichtbaar en vindbaar zijn, beschikken over een beschutte wachtgelegenheid met zitplaatsen en bij voorkeur een display waarop reizigers de eerstvolgende rit(ten) kunnen zien en eventueel zelfs een reservering kunnen maken.
- Integratie in ov: essentieel voor succes van het maatwerkvervoer is dat het basisnet en het aanvullende maatwerkvervoer door de reiziger worden ervaren als één logisch samenhangend ov-systeem. Een goede integratie in het vaste lijndienstvervoer vergt o.a. vaste overstapplaatsen en -tijden, goede aansluitingen (inclusief wachttijdregeling en bij voorkeur aansluitgarantie). Denkbaar is de toepassing van een op de 'Vlinder'-gebaseerd model, waarbij op de drukkere overstappunten op gezette tijden een busje klaar staat om reizigers naar hun bestemming in de regio te brengen (reizigers in omgekeerde richting reizen eveneens op min of meer vaste tijden, maar moeten de rit wel vooraf reserveren).
- Innovatie en ontwikkeling door de vervoerder: De vervoerder wordt uitgedaagd om op basis van eigen ervaringen en voorbeelden in het binnen- en buitenland een optimale invulling van het maatwerkvervoer te bieden en proactief aan een verdere verbetering ervan bij te dragen. Dit betekent dus een verdere doorontwikkeling en integratie van de thans bestaande systemen belbus, kleinbus, OV-op-Maat en deur-halte-taxi tot een samenhangend systeem.

5.3 Duurzaamheid, circulariteit en inclusiviteit

Zero-Emissie voertuigen

De provincie heeft het doel om het ov vanaf uiterlijk 2030 klimaat-neutraal te exploiteren. Hiertoe is het convenant Zero Emissie ondertekend. Tevens onderschrijft de provincie het doel van zo laag mogelijke emissie door *alle* soorten verkeer, emissievrij openbaar vervoer levert een bijdrage aan het realiseren van deze doelstelling. Op die manier worden mogelijkheden voor nieuwe maatschappelijke en economische activiteiten zoals woningbouw en landbouw gecreëerd. Om het doel om in 2030 alleen duurzaam materieel in te zetten te bereiken wordt de vervoerder verplicht om:

- Alle nieuw aangeschafte bussen te laten voldoen aan de eis 'zero emissie', waarbij een compensatie van emissies (bijvoorbeeld door het gebruik van HVO) niet is toegestaan;
- Alle bussen die na het kalenderjaar 2030 in dienst zijn, te laten voldoen aan de 'zero emissie'-eis.

Deze provincie kiest voor een hoger ambitieniveau bij het toepassen van deze afspraken in de nieuwe concessie. Uitgangspunt is dat de basisdienst wordt uitgevoerd met zero emissie-bussen. Dit wordt vertaald met de eis dat 85% van de afgelegde kilometers in de concessie moet worden gereden met zero-emissiebussen, de overige 15% mag tot en met 2030 nog worden gereden met conventionele bussen. Dit leidt al tot een besparing een besparing op de emissies van schadelijke stoffen en geluid die grofweg vergelijkbaar is met de emissie van circa 10 miljoen personenautokilometers.

Deze keuze maakt het enerzijds mogelijk om tot en met 2030:

- taxi- en buurtbusjes met verbrandingsmotor te gebruiken. Belangrijkste reden hiervoor is dat er in 2025 naar verwachting nog onvoldoende aanbod zal zijn van zero emissie-voertuigen voor het vervoer van acht personen die met een B-rijbewijs mogen worden gereden⁵⁾;
- op scholierenlijnen en -ritten bestaande dieselbussen in te zetten, waardoor de nog relatief hoge aanschafkosten van zero emissie-bussen worden vermeden.

Op die manier wordt voorkomen dat de inzet van zero emissie-bussen kan leiden tot hogere kosten, wat bij een gelijkblijvende exploitatiebijdrage leidt tot een lager ov-aanbod. Wel stimuleren we het aanbieden van een hoger percentage emissievrije kilometers met een hogere waardering in de aanbesteding.

De techniekeuze laat de provincie over aan de vervoerder. Dit betekent dat de vervoerder zelf de keuze maakt tussen batterij-elektrische of waterstof-brandstofcel-bussen (danwel een mix daarvan), uiteraard rekening houdend met de over te nemen verplichtingen ten aanzien van de huidige waterstofbussen. Uitgangspunt is immers een kostenefficiënte transitie naar ZE-voertuigen die niet ten koste gaat van het beoogde voorzieningenniveau in de concessie.

Waterstofbussen en -tankstation

Als onderdeel van de huidige concessie zijn 24 waterstofbussen aangeschaft en is een tankstation voor waterstof gerealiseerd in Heinenoord. Hierbij is onder meer gebruik gemaakt van subsidies van de EU, waaraan ook verplichtingen zijn verbonden. Ook in de nieuwe concessie moet hieraan worden voldaan.

De nieuwe vervoerder is verplicht de twintig Solaris Urbino 12 Hydrogen-bussen over te nemen van Connexxion en deze ten minste tot en met december 2034 in te zetten⁶⁾. Aan de inzet van de waterstof-bussen is een aantal aanvullende verplichtingen gekoppeld, waar de vervoerder ook invulling aan dient te geven. Hierbij gaat het onder meer om de afname van een vastgelegde hoeveelheid waterstof bij het tankstation van Everfuel en het afdragen van de door de inzet van de waterstofbussen gegenereerde HBE's⁷⁾ aan de provincie (dit geldt overigens voor de inzet van alle zero emissie-bussen). De vervoerder moet de waterstofbussen zodanig inzetten zij voldoende kilometers maken om aan de afspraken over de afname van waterstof te voldoen.



Duurzame, circulaire bedrijfsvoering

Duurzaamheid heeft niet alleen betrekking op het materieel, maar in de brede zin ook op circulaire, inclusieve en financieel duurzame bedrijfsvoering. De provincie vindt het van belang dat de vervoerder een stabiel en maatschappelijk verantwoord rendement behaalt. De provincie verwacht daarom van de vervoerder een maximale inspanning tot het realiseren van vervoersgroei, welke resulteert in meer vervoeropbrengsten. Om dit te bereiken speelt de vervoerder maximaal in op de behoeften en wensen van de verschillende groepen (potentiële)

⁵⁾ De nu beschikbare voertuigen zijn door de grotere batterij relatief zwaar, waardoor zij bij gebruik met een B-rijbewijs een lagere capaciteit hebben. Het toepassen van kleinere batterijen lost het capaciteitsprobleem weliswaar op, maar leidt tot een te beperkte actieradius waardoor de voertuigen tussen de ritten door moeten bijladen.

⁶⁾ Naast de twintig waterstofbussen van Solaris zijn ook vier waterstofbussen van VDL aangeschaft. Voor deze bussen bestaat geen overnameverplichting.

⁷⁾ De Nederlandse overheid zet met de uitvoeringssystematiek Energie voor Vervoer een handelssysteem in met zogenaamde Hernieuwbare Brandstofeenheden ('HBE's'), waarbij de deelnemers gezamenlijk op de meest kosteneffectieve wijze hun verplichte aandeel hernieuwbare energie kunnen leveren en hun broeikasgasemissies kunnen reduceren.

reizigers. Daarnaast streeft de vervoerder naar een efficiënte bedrijfsvoering, waardoor het aanbod tegen maatschappelijk verantwoorde kosten kan worden gerealiseerd. De vervoerder is zich ervan bewust dat hij in een maatschappelijk-bestuurlijke context opereert waar elke keuze mensen raakt. De vervoerder houdt er maximaal rekening mee dat deze keuzes op korte en lange termijn tot substantiële gevolgen voor de bewoners van het concessiegebied leiden. De vervoerder let hierbij in het bijzonder op de effecten die eventuele besparingen op langere termijn kunnen hebben op de aantallen reizigers en de vervoeropbrengsten.

Als maatschappelijke ondernemer wordt de vervoerder geacht zich volop in te zetten voor een duurzaam arbeidsklimaat. Dit houdt in dat kernwaarden zoals inclusiviteit en diversiteit in het bedrijfsleven verankerd zijn. Betrokkenheid en goede zorg voor de eigen mensen leidt tot meer tevredenheid, die afstraalt op (potentiële) reizigers. Het personeel zal zich hierdoor verbonden voelen met het doel de (potentiële) reiziger tevreden te stellen en te houden.

De vervoerder zorgt tevens voor duurzame en circulaire bedrijfsvoering, waarbij hij voor elk aspect van zijn bedrijfsvoering de afweging maakt of er mogelijkheden tot verduurzaming zijn. Dit betreft niet alleen inzetten op een vermindering van emissies en afvalstromen, maar ook circulair denken in de brede zin. Dit betreft bijvoorbeeld de omgang met papier en wasprocessen. De provincie accepteert dat niet alles in één keer kan worden gerealiseerd, maar verwacht dat de vervoerder zijn inschrijving baseert op een werkwijze waarbij zo min mogelijk materialen en grondstoffen worden gebruikt en zo weinig mogelijk emissies en afvalstromen worden geproduceerd. De vervoerder werkt gedurende de looptijd actief aan een verdere verlaging van emissies en afvalstromen.

5.4 Ontwikkeling concessie door vervoerder

Ondanks de beperkte ontwikkelmogelijkheden bestaan er een aantal kansen voor de vervoerder om in te zetten op verdere vervoersgroei. De vervoerder wordt geacht om proactief marktkansen te signaleren en zelfstandig strategieën te bedenken om hierop in te spelen, ook als deze niet direct tot een toename in opbrengsten leiden. Uitgangspunt voor de vervoerder is de onafgebroken bereidheid om nieuwe ontwikkelingen te benutten en nieuwe samenwerkingen aan te gaan om succesvoller te worden. Marktwerking, inzichten in (veranderende) reizigersbehoeften en het ontzorgen en informeren van (potentiële) reizigers is daarom een essentieel onderdeel van de ontwikkeling van de concessie. De bewaking en verbetering van het publiek imago van het ov speelt hierbij een belangrijke rol. Algemeen geldt dat marketing van de vervoerder gezien wordt als een investering in toekomstige groei van reizigersaantallen en vervoeropbrengsten en niet als een kostenpost.

Concrete ontwikkelkansen wat betreft het netwerk zijn onder andere op het gebied van toeristische reizen binnen Nederland te vinden. Die zijn sinds de pandemie in aantal gestegen. Zowel de Hoeksche Waard als Goeree-Overflakkee bieden voor veel Nederlanders mogelijkheden voor dagrecreatie dicht bij huis. Voorbeelden zijn de kust bij Ouddorp, eiland Tiengemeten en recreatiegebied Binnenmaas. Een deel van de bestemmingen is al goed bereikbaar met het ov. Het eiland Tiengemeten is populair bij toeristen en wordt bediend door een veer vanuit Nieuwendijk. Doordeweeks bestaat hier aansluiting aan de buurtbus, maar vanwege de toeristische functie bestaat de wens om een op toeristen gerichte buslijn te laten rijden. De vervoerder wordt gevraagd om een concept uit te werken en te vermarkten. De ontwikkeling van het vervoer naar deze gebieden vanuit Rotterdam is vanuit financieel oogpunt extra aantrekkelijk, omdat dit vervoer in de tegenspitsrichting plaatsvindt waardoor de materieelinzet efficiënter wordt en geen extra ritten nodig zijn.

Eveneens bestaan kansen om reizigers in de ochtendspits beter te spreiden. Om de kloof tussen spits- en daluren te overbruggen wordt in samenwerking met scholen momenteel al ingezet op

een betere spreiding van de begintijden van lessen met als uitgangspunt dat maximaal de helft van de leerlingen voor 9:15 uur de eerste les heeft. Dit blijkt al succesvol bij de scholen in Middelharnis (CSG Prins Maurits en Beroepscampus) en Klaaswaal (Yuverta). De twee grootste scholen in Oud-Beijerland (CSG Willem van Oranje en Actief College / Hoeksch Lyceum) hebben echter aangegeven dat zij door gebrek aan lesruimte geen mogelijkheid hebben om de lessen te spreiden. De opkomst van de e-bike creëert bovendien voor een steeds grotere groep scholieren de mogelijkheid grotere afstanden per fiets af te leggen. Hierdoor kan de drukte tijdens de spits worden verminderd en de capaciteit beter worden gespreid. De vervoerder van de nieuwe concessie wordt gevraagd om verder te werken aan de spreiding van het scholierenvervoer, bijvoorbeeld door na de afschaffing van de OV-chipkaart gebruik te maken van gerichte kortingen op abonnementstarieven om zo de kostenbesparing door de spreiding van lestijden door te geven danwel de kostenstijging door het uitblijven van de lestijdspreiding door te berekenen. In beide gevallen genereert dit middelen om andere (potentiële) reizigers beter te bedienen, bijvoorbeeld door de versterking van het ov-aanbod in het landelijk gebied.

5.5 Overige keuzes

Ruimtelijke ordening

In de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee zijn veel nieuwe ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en bedrijventerreinen. In veel gevallen gaat het om kleinschalige ontwikkelingen. De omvang van deze projecten is te gering om een nieuwe ov-verbinding te rechtvaardigen, al kunnen zij wel bijdragen aan het versterken van het ov-gebruik op bestaande lijnen. Er bestaat de ambitie om bij de uitwerking van kleinschalige projecten aansluiting te zoeken bij bestaande ov-buslijnen.

De voorsnog enige grootschalige ruimtelijke ontwikkeling betreft de nieuwe woonwijk Stougjesdijk-Oost aan de oostzijde van Oud-Beijerland met uiteindelijk 2.200 nieuwe woningen. Hier bestaat de ambitie om het principe van ov-georiënteerd ontwikkelen toe te passen door een vrije busbaan en een R-net-halte te realiseren. Provincie en gemeente hebben de ambitie om de R-net-lijn op het moment van overdracht van de eerste woning in gebruik te nemen. Naar verwachting is dat bij het begin van de concessie of kort daarna. Om de nieuwe inwoners te motiveren het ov te gebruiken wordt de vervoerder uitgedaagd alle nieuwe inwoners een gratis probeer-abonnement voor de periode van ten minste een half jaar te verstrekken. Naar verwachting leidt dit tot een hoog ov-gebruik, waardoor de vervoerder de kosten hiervan in de resterende looptijd van de concessie ruimschoots terugverdient. Bij andere projecten die in de directe omgeving van bestaande ov-haltes worden gerealiseerd is een vergelijkbare aanpak denkbaar, waarbij de basis wordt gevormd door een samenwerking van vervoerder, gemeente, provincie en projectontwikkelaar(s).

Tarieven

Op het gebied van tarieven wordt momenteel ingezet op een goede overgang naar OV Pay, waarbij de behoeften van alle reizigers in beeld blijven. Bij start van de concessie houdt dit bij voorkeur in een tariefaanbod bestaande uit:

- Vastrecht en gemakkaarten, oftewel abonnementen voor een bepaald gebied en een bepaald tijdvak waarmee reizigers vooraf zekerheid hebben over de kosten van het ov. Hieronder vallen ook vooraf te kopen dagkaarten, die vooral door toeristen erg praktisch worden gevonden;
- Losse kaarten gericht op incidentele reizen, of wel het in- en uitchecken met de bank- of OV-pas; en
- Flexibele tarieven, waarbij bij toenemend gebruik een hogere korting wordt verleend met eventueel een prijsmaximering. Deze tarieven zijn gericht op mensen die een flexibel aantal dagen per week werken en/of flexibel zijn in hun herkomsten en bestemmingen. Sinds de pandemie werkt een steeds groter aantal mensen één tot twee dagen per week thuis

waardoor het klassieke tariefassortiment met abonnementen voor frequente reizigers (lonend vanaf vier dagen per week) en incidentele reizigers (betalen per rit) niet meer aansluit aan hun behoeften. Dit kan ertoe leiden dat deze categorie reizigers vaker voor de auto kiest. Het ontwikkelen en actief aanbieden van een kaartformule met oog voor deze doelgroep kan het ov-gebruik stimuleren. Daarnaast kan met behulp van prijsprikkels het reizen op minder populaire weekdays (maandag, woensdag en vrijdag) aantrekkelijker worden gemaakt.

Daarnaast zullen, in afstemming met de gemeenten, de minimaproducten worden behouden.

Ketenmobiliteit en MaaS

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen in de afgelopen jaren is de trend tot ketenmobiliteit waarbij het ov-gebruik aansluit aan een rit met bijvoorbeeld fiets of auto. De provincie ziet ketenmobiliteit daarom als een mogelijkheid om bij te dragen aan het ov-gebruik, maar niet als doel op zich. De vervoerder fungeert hierbij als regisseur voor de ontwikkeling van ketenvoorzieningen waar dit kansrijk wordt geacht en peilt marktkansen op eigen initiatief. Hubs met een groot aantal fietsenstallingen en P+R voorzieningen zijn een belangrijk onderdeel van het faciliteren van ketenreizen en het knooppuntensysteem. Heinenoord busstation is daarbij verreweg de belangrijkste overstapplaats in de Hoeksche Waard. Bij opwaardering van de lijnen naar Numansdorp en Dordrecht naar HOV-lijnen kan een aantal haltes worden voorzien van ketenfaciliteiten als parkeerplaatsen, fietsenstallingen en -kluizen. Bij voldoende vraag zouden ook andere functies, zoals deelfietsen, kunnen worden toegevoegd. Daarnaast vergemakkelijkt de e-bike het voor-en natransport naar een bushalte. Om het gebruik van e-bikes te stimuleren zijn veilige en bij voorkeur per dag reserveerbare kluisjes voor e-bikes bij bushaltes belangrijk. Mobility as a Service omvat het aanbieden van diverse diensten op het gebied van aanvullend vervoer, variërend van deelfietsen tot taxi en deelauto in combinatie met ov. Het doel is het stimuleren en vergemakkelijken van ketenreizen met ov en aanvullend vervoer waar de bestemming met ov op zich niet goed bereikbaar is. MaaS zal echter slechts beperkt kansrijk zijn in HWGO omdat de regio voornamelijk een herkomstgebied is. De meeste ov-reizigers kunnen met eigen vervoer (lopen, fiets, e-bike, auto) naar een bushalte komen. Hiervoor zijn goede stallingsvoorzieningen bij bushaltes belangrijker. Deelfietsen zijn eventueel kansrijk bij toeristen, om ov-reizen in combinatie met een fietstocht te stimuleren. De vervoerder zal aanbieders van MaaS-diensten altijd aansluiting moeten bieden op reisinformatie- en betaalsystemen, zoals het nu ook het geval is.

Toegankelijk, comfortabel & veilig materieel

Het materieel heeft een belangrijke invloed op de reiservaring van de reiziger. Voor specifieke reizigerstypen, zoals reizigers met een beperking, is betrouwbaarheid het vertrouwen dat men mee kan. Zowel qua in- als uitstap als informatievoorziening in de bus, bij de halte en digitaal.

Dit betekent dat alle voertuigen goed toegankelijk en comfortabel moeten zijn, zodat reizigers zich welkom voelen in het openbaar vervoer. Ook dient het materieel er verzorgd uit te zien, zowel qua reinheid als onderhoud. Al het materieel moet uiteraard voldoen aan de veiligheidsvoorschriften en de geldende wet- en regelgeving.

Binnen de kaders van het PvE en de wettelijke voorschriften mag de vervoerder zelf de bustypes en inrichting van het wagenpark bepalen. De vervoerder is ook vrij in het aantal voertuigen dat hij aanschaft (en in reserve houdt), maar moet wel onderbouwen hoe hij een goede dienstuitvoering waarborgt.

Eisen aan OV-materieel (op hoofdlijnen, nadere detaillering in het PvE):

- Bussen zijn veilig, hebben infoschermen met actuele reisinformatie (inclusief aansluitingen op ander OV) en gratis draadloos internet (wifi).

- Bussen (ook buurtbussen en taxibusjes) zijn toegankelijk voor mensen met een beperking en hebben een lage instap en zitplaatsen waarop iemand zonder drempels kan plaatsnemen. Voor buurtbussen wordt expliciet een lage vloer geëist.
- Bussen op R-netlijnen zijn uitgerust volgens de productformule van R-net; R-netbussen mogen ook rijden op eventuele uitlopers van R-net (zodat de vervoerder het materieel effectiever kan inzetten).
- Bustypes sluiten aan bij het type reis: bijvoorbeeld bij relatief lange reisafstanden extra aandacht voor onder andere zitcomfort en beenruimte, ook R-net en HOV onderscheiden zich op het aspect comfort.

Brede toegankelijkheid

De provincie zet in de nieuwe concessie in op toegankelijkheid in de brede zin, niet alleen voor wat betreft het materieel. Er wordt rekening gehouden met zoveel mogelijk beperkingen, zowel fysiek als mentaal. Maatregelen die hierbij denkbaar zijn, zijn onder meer toegankelijke informatievoorziening, akoestische en visuele reisinformatie, goed toegankelijke website en laagdrempelige reserveringssystemen. Daarnaast is een goede afstemming met het doelgroepenvervoer en andere kleinschalige vervoersystemen die van vrijwilligers worden uitgevoerd, van centraal belang. De vervoerder heeft hierbij de rol om kansen te benutten om het ov voor zoveel reizigers mogelijk toegankelijk te maken en zo doelgroepen beter te laten participeren in mobiliteit en meer reismogelijkheden te bieden.

5.6 Wensen van derden

De geconsulteerde partijen hebben een aantal wensen geuit voor de uitbreiding van het ov-aanbod. Het gaat hierbij om:

- Het aanbieden van openbaar vervoer in de nacht gedurende de weekenden. Hierbij wordt vooral gemikt op jongeren en het uitgaanspubliek. De vervoerder zal worden verzocht een kostendekkend voorstel voor nachtvervoer voor te doen; dit kan bijvoorbeeld de toepassing van afwijkende tarieven voor het reizen met nachtbusen betekenen.
- De gemeente Hoeksche Waard en het Reizigersoverleg HWGO hebben de wens geuit voor een ringlijn door de Hoeksche Waard waarmee diverse kleine kernen en zorginstellingen worden verbonden; een deel van deze verbinding bestaat al in de vorm van streek-, school- en buurtbussen.
- Tot slot heeft de gemeente Hoeksche Waard de wens geuit voor een snellere verbinding van de Hoeksche Waard naar Barendrecht ten behoeve van het scholierenvervoer, overeenkomstig de thans door de gemeente ingekochte extra ritten tussen Heinenoord Busstation en Barendrecht Zichtwei.

Na publicatie van het concept-beleidskader hebben de gemeenten, het ROCOV HWGO, en andere organisaties en particulieren een aantal aanvullende wensen geuit. Deze nemen wij bij het programma van eisen als wensen van derden op. Dit kan inschrijvers helpen om in hun aanbiedingen hun aanbod zo goed mogelijk aan te passen aan de potentiële vervoervraag.

6 Samenwerking provincie, vervoerder en andere partijen

In dit hoofdstuk: welke rol de provincie inneemt en welke verwachtingen de provincie aan de vervoerder en andere partijen heeft.

De provincie neemt tijdens de looptijd van de concessie een actieve rol in. Uitgangspunt is dat de provincie het doel heeft om met de vervoerder samen te werken om het openbaar vervoer continu te verbeteren. De provincie controleert of alle afspraken worden nagekomen, denkt mee met de vervoerder over kansen voor de ontwikkeling, en stimuleert de vervoerder om actief mogelijkheden tot verbetering te benutten.

De provincie streeft tevens tot een goede samenwerking met andere partijen, met name de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee, met andere wegbeheerders (Rijkswaterstaat en het waterschap) en het reizigersoverleg. De provincie vraagt aan de gemeenten om ervoor te zorgen dat busroutes snel en betrouwbaar kunnen worden bediend door ov en dat ruimtelijke ontwikkeling rond bestaande ov-bushaltes prioriteit heeft. De provincie roept de gemeenten en andere wegbeheerders op om bij de uitrol van maatregelen rondom het programma 'duurzaam veilig' ov-vriendelijke oplossingen toe te passen. Op het gebied van sociaal beleid kunnen de gemeenten bovendien een actieve rol spelen om het openbaar vervoer verder te stimuleren, bijvoorbeeld om de inkoop van minimakaarten bij de vervoerder te waarborgen en gratis ov-abonnementen tegen inlevering van de (tweede) auto aan te bieden.

De provincie heeft de ambitie om met alle wegbeheerders het afgesloten wegbeheerdersconvenant verder te verbeteren met als doel om onder andere de doorstroming van het ov te verbeteren. De provincie wil met name met Rijkswaterstaat als wegbeheerder samenwerken om bussen het gebruik van vluchtstroken bij files op uitgebreide routes mogelijk te maken. Ook bestaat de ambitie om de busbaan tussen Oud-Beijerland en Heinenoord te verlengen over A29 bij Heinenoord oftewel een nieuw busstation op de snelweg te realiseren.

Bijlage 1 Lijst met kernen concessiegebied HWGO

Het volgende overzicht geeft het aantal inwoners per kern in de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee weer.

Hoeksche Waard (inwoners 1.1.2022)		Goeree-Overflakkee (inwoners 1.1.2022)	
Kernen met R-net-bediening (<i>cursief: uitlopers</i>)			
Oud-Beijerland	24.825	Middelharnis	7.645
<i>Nieuw-Beijerland</i>	4.285	Sommelsdijk	7.170
Heinenoord	3.615	Dirksland	5.930
<i>Goudswaard</i>	2.030	Oude-Tonge	5.085
<i>Piershil</i>	1.725	<i>Stellendam</i>	3.520
		Nieuwe-Tonge	2.415
		<i>Melissant</i>	2.175
Kernen met vast vervoer (>3000 inwoners, <i>cursief kernen langs de busroute</i>)			
Numansdorp	9.225	Ouddorp	6.215
's-Gravendeel	9.055	<i>Goedereede</i>	2.295
Strijen	8.835		
Puttershoek	7.240		
Mijnsheerenland	4.750		
Klaaswaal	4.165		
Zuid-Beijerland	3.620		
Maasdam	3.275		
<i>Westmaas</i>	2.070		
Overige kleine kernen (selectie)			
Strijensas	509	Ooltgensplaat	2.660
Mookhoek	458	Stad aan 't Haringvliet	1.480
Blaaksedijk	390	Den Bommel	1.705
Nieuwendijk	350	Herkingen	1.250
Goidschalxoord	250	Achthuizen	1.075
Zuidzijde	220	Havenhoofd	360
Kernen buiten concessiegebied (selectie)			
Ellemeet *)		Rotterdam-Zuidplein	
Renesse *)		R'dam-Lombardijen	
Willemstad		Barendrecht	
Hellevoetsluis		Dordrecht	
Spijkenisse			

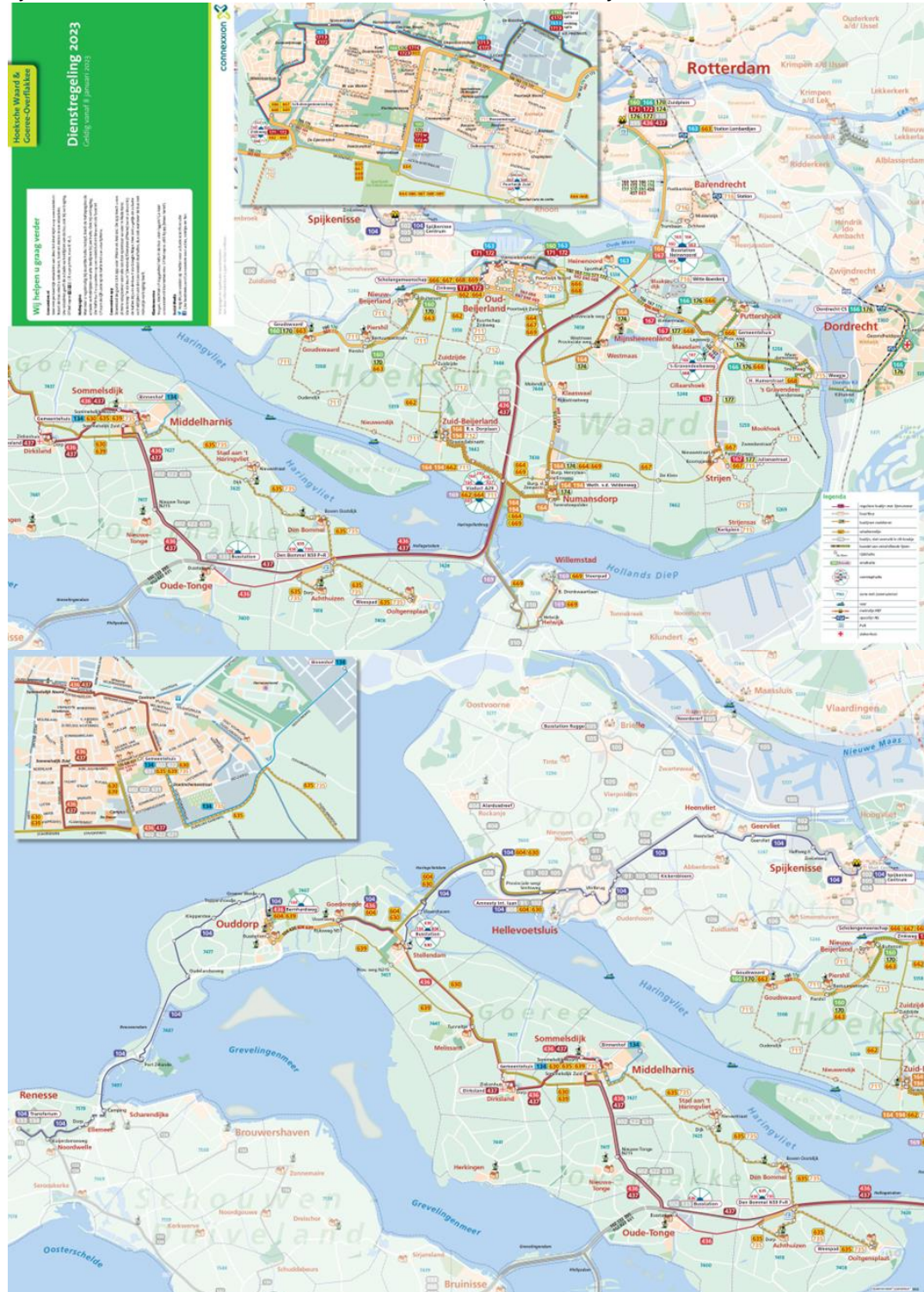
*) Ellemeet en Renesse liggen aan huidige buslijn 104 naar Renesse. De wens is het handhaven van een vaste lijndienst, maar denkbaar is dat hier een combinatie met kleinschalig vervoer wordt gemaakt.



Bijlage 2 Basisinformatie over het huidige ov-netwerk

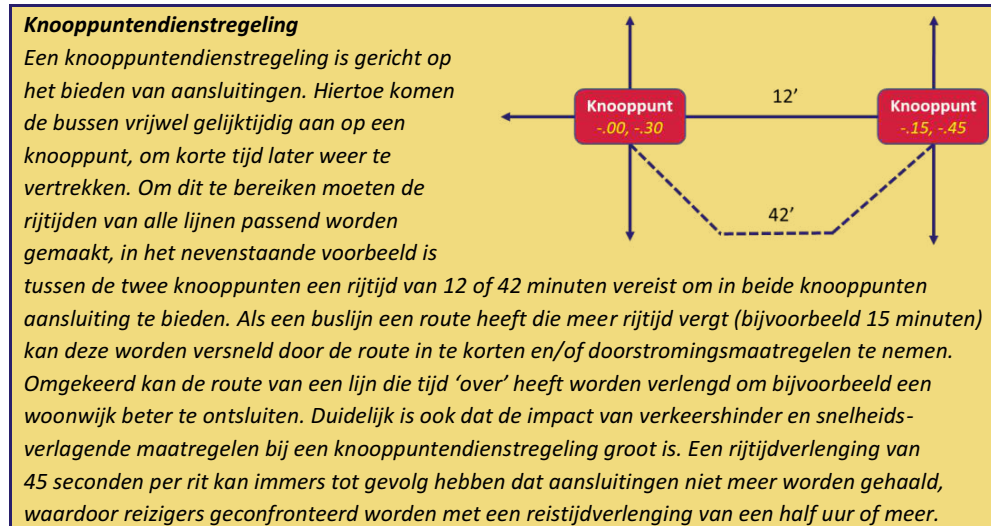
Het volgende overzicht biedt uitgebreid informatie over het ov in de huidige concessie.

Lijnnetkaart Connexxion concessie Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee 2023.



Knooppuntensysteem als basis

De opbouw van het lijnennetwerk HWGO is al decennia gebaseerd op het principe van een knooppuntendienstregeling. Dit is een landelijk gebied van belang omdat hierdoor snelle verbindingen tussen alle plaatsen kunnen worden gerealiseerd. Een belangrijke voorwaarde om dit systeem betrouwbaar te laten uitvoeren, is dat rijtijden grotendeels gelijk blijven. Voor doorgaande reizigers kan dit een langere reistijd als consequentie hebben. Dit weegt echter op tegen voordelen voor overstappende reizigers. De volgende grafiek beschrijft het principe van een knooppuntendienstregeling in het algemeen:



Ov-buslijnen

De concessie bestaat in hoofdzaak uit twee bundels buslijnen. De eerste bundel wordt gevormd door de lijnen vanuit Rotterdam Zuidplein en Lombardijen naar de Hoeksche Waard. Deze lijnen met de nummers 16x vormen een knoop op busstation Heinenoord, waardoor overstapmogelijkheden bestaan van en naar vrijwel alle bestemmingen in de Hoeksche Waard en Dordrecht. Naast Heinenoord busstation bestaan er knooppunten met aansluitingen in Maasdam (lijnen 166/167), 's Gravendeel (166/715), Viaduct A29 (436/169/164/194/711). Buiten deze knoop bestaat een aantal sneldienstlijnen met de lijnummers 17x die busstation Heinenoord overslaan en het Zuidplein 'buiten de knoop om' bedienen. Behalve de twee sneldienstlijnen tussen Zuidplein en Oud-Beijerland (lijnen 171/172) rijden deze lijnen alleen in de spits. Het aanbod in het gebied Hoeksche Waard wordt gecompleteerd met een op Oud-Beijerland gerichte aantal scholierenlijnen (lijnummers 6xx), een buslijn naar Willemstad (Noord-Brabant). De tweede bundel bestaat uit de lijnen 436/437 en 104, waarmee het eiland Goeree-Overflakkee wordt verbonden met Rotterdam, Hellevoetsluis, Spijkenisse en Renesse. Alle buslijnen richten zich naar de dienstregeling van lijn 436, waardoor in Den Bommel (436/735), Oude Tonge (436/lijnen Zeeland), Middelharnis (436/735) en Stellendam (436/104) aansluitknoten bestaan. Daarnaast bestaat een aantal scholierenlijnen naar Middelharnis en Hellevoetsluis. Het netwerk bestaat uit een aantal 'dragende lijnen' met veel reizigers en opbrengsten op basis waarvan de financiering van lijnen kan worden gewaarborgd die minder opbrengsten opleveren. De dragende lijnen zijn de lijnen 160, 164, 166, 171/172, 436/437, alsmede 104 tussen Ouddorp en Spijkenisse. Tot de 'ontvangende lijnen' horen lijn 104 op het gedeelte tussen Renesse en Ouddorp en de lijnen 163, 169 en de scholierenlijnen. In het verleden waren dit ook de lijnen 135, 138, 180, 185 en 197. Deze zijn inmiddels omgezet tot Buurtbus oftewel OV-op-Maat.

Buurtbus

Buurtbussen zijn kleinere voertuigen die worden gereden door vrijwilligers. Zij zijn vooral geschikt voor landelijke gebieden met weinig reizigers. In de Hoeksche Waard rijden al langer

twee buurtbuslijnen (711 en 712). In aanvulling op of ter vervanging van ov-buslijnen met minder reizigers zijn tijdens de lopende concessie meerdere buurtbuslijnen geïntroduceerd:

- 715 's Gravendeel – Mookhoek – Strijensas – Strijen, gestart in 2023 als vervanging van buslijnen 185/197 die weinig reizigers trokken en al jaren met kleine busjes werden uitgevoerd;
- 716 Bedrijventerrein Heinenoord – busstation Heinenoord – Barendrecht Postkantoor, in 2023 verlengd naar Barendrecht station. Deze lijn vervult een belangrijke functie voor het bedrijventerrein, het crematorium en scholieren in en naar Barendrecht. Vooral bij slecht weer leidt de vraag van scholieren tot een capaciteitsknelpunt tussen busstation Heinenoord en Barendrecht Zichtwei. De gemeente Hoeksche Waard bestelt daarom in de winter twee extra ritten met een grote bus.
- 735 Ooltgensplaat – Achthuizen – Den Bommel N59 – Den Bommel – Stad aan 't Haringvliet – Middelharnis, gestart in 2023 als vervanging van buslijn 135. Omdat nog onvoldoende vrijwilligers zijn gevonden om deze lijn met twee busjes te rijden wordt nu een 90'-dienst uitgevoerd. Zodra er voldoende vrijwilligers zijn om een tweede busje te bemensen wordt de frequentie verhoogd naar een uurdienst en wordt de lijn doorgetrokken naar Herkingen (op het traject van de voormalige buslijn 738). Daarmee zou het ov-aanbod van 2022 worden hersteld.

Vraagafhankelijk vervoer

Tot slot bestaat in de concessie een tweetal vormen van vraagafhankelijk vervoer, te weten:

- **Ov-op-Maat (OVOM):** biedt vervoer naar/vanaf overstaphaltes op reguliere buslijnen. Er kan zowel naar op dat moment niet-bediende haltes worden gereisd als naar haltes die in 2022 zijn opgeheven en die verder dan 400 meter van een nog wel bediende halte liggen. De aanmeldtijd bedraagt een tot twee uur, het tarief is gelijk aan het ov-tarief. Op maandbasis worden enkele honderden reizigers vervoerd, vooral op Goeree-Overflakkee. Op kortere afstanden, zoals Mijnsheerenland Romeinseweg – Mijnsheerenland Provinciale Weg, blijken reizigers de voorkeur te geven aan eigen vervoer naar de bushalte. De mensen die OVOM gebruiken, zijn bij reizen over korte afstand meestal niet in staat zelfstandig naar een wel bediende bushalte te reizen of reizen (vaak bij slechter weer) over langere afstanden. OVOM vormt een aanvulling op de buurtbus om op die manier alle kleine kernen ook 's avonds en in het weekeinde bereikbaar te houden.
- **Deur-halte-taxi:** de deur-halte-taxi biedt vervoer tussen een adres en een ov-halte in aansluiting op het reguliere busvervoer. Het systeem wordt in de gehele concessie aangeboden en hanteert een afstandsgebonden, gereduceerd commercieel tarief. Het gebruik is verwaarloosbaar, wat mede door de geringe bekendheid van het systeem te verklaren is.

Bijlage 3 Vergelijking huidige concessie – beleidskader nieuwe concessie

	Concessie 2015-2025	Beleidskader
Financiën en tarieven:		
opbrengstrisico	Bij vervoerder	idem
ontwikkefunctie	Bij vervoerder	idem
Exploitatiebijdrage (prijspeil 2023)	€ 13,65 miljoen (prijspeil 2023)	€ 13,65 miljoen + € 0,45 mln. compensatie lagere tarieven (continuering motie 578)(prijspeil 2023)
Tarieven	Conform provinciaal tarievenkader	Conform provinciaal tarievenkader
	Geen HOV-tarief	Geen HOV-tarief
	Toeslag deur-halte-vervoer € 2,00	Maatwerkvervoer
	Geen minimatarieven geëist	Minimatarieven via gemeenten
Ontsluitingseisen (minimum):		
tot 200 inwoners	Geen eisen	Geen eisen
200-1.500 inwoners	Minimaal Deur-halte-vervoer	1 rit/uur bereikbaar 6:00/7:00/8:00 (ma-vr/za/zo-feestdag)– 24:00
1.500-3.000 inwoners	Minimaal Deur-halte-vervoer	,Aanvullend: ma-vr 6:00 – 19:00 1 rit/uur vast vervoer
3.000 – 5.000 inwoners	6:00 – 9:00 en 16:00 – 19:00 vast vervoer 2x / uur, daarbuiten minimaal deur-halte-vervoer	1x/uur vast vervoer 6:00/7:00/8:00 (ma-vr/za/zo-feestdag)– 24:00
5.000 inwoners en meer	Vast vervoer Ma – vr 6:00 – 19:00 2x/uur, za 7:00 – 19:00 en zo/feestdag 9:00 – 19:00 1x/uur	idem
R-net 436 (Rotterdam – Stellendam)	6 (spits) / 4 (werkdag overdag) / 2 (zaterdag) ritten per uur, na 19:00 en zo-feestdag 1 rit / uur	Idem, ambitie voor 2 ritten / uur op zondag overdag t.b.v. kusttoerisme en meer ritten ma-vr 19:00 – 21:00
R-net Oud-Beijerland	n.v.t.	6 (spits) / 4 (werkdag overdag) / 2 (overige uren) ritten per uur
Specifieke eisen	Uitzonderingen voor o.a. Nieuw-Beijerland, Oud-Beijerland Poortwijk, Middelharnis en Oude Tonge	Idem
	14 zorginstellingen ontsluiten met ov	alle bestaande haltes blijven bereikbaar; geldt dus ook voor nu ontsloten zorginstellingen
Afstand tot halte (kern)	80% adressen op 500 meter, m.u.v. R-net-bediening	-
Oproepafhankelijk vervoer (belbus, deur-halte-taxi):		
Aanmeldtijd	1 uur	1 uur
Aanmeldmethode	telefoon	telefoon en app
Overige communicatie	-	App/SMS-melding bus arriveert over 5 min.
Aansluiting naar vast ov	binnen 30 minuten	direct op overstaphalte, garantie
Aansluiting vanuit vast ov	-	direct op overstaphalte, garantie
Voertuigeisen		
Emissie-eis streekbussen	EEV bij aanvang concessie, Euro 6 bij latere toevoeging	Zero Emissie, tot 2030 15% concessie-kilometers met Euro 6 toegestaan
Nulemissievoertuigen	Standkachel op fossiele brandstof toegestaan	Volledig zero emissie
Emissie-eis schoolbussen	Euro 3 met roetfilter	Onderdeel eis streekbussen
kleinschalig vervoer /buurtbus	Euro V	Onderdeel eis streekbussen

