

# TRANSITIEPLAN HWGO

## 2022-2025



Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee

# Inhoudsopgave

A	Hoofdpijnen Transitieplan	4
B	Concept-Vervoerplan 2022	18
C	Addendum vervoerplan 2022	61
D	Scholierenvervoer	70
E	Toekomst OV in HWGO	78
F	Marketing	83
G	Infrastructuur	90
H	Ontheffing PvE	97
I	OV pay	98

## **Leeswijzer**

Het Transitieplan bestaat uit verschillende onderdelen en deelplannen. Voorafgaand aan de deelplannen wordt een uitgebreide samenvatting gegeven van alle onderdelen. Hierin wordt de meest actuele situatie verwoord en toegelicht.

Enkele van de deelplannen zijn volgtijdig opgesteld en deels ingehaald door de actualiteit of nieuwe ontwikkelingen. Aangezien sommige plannen al zijn gedeeld met andere partijen en inspraak doorlopen hebben, zijn deze plannen in oorspronkelijke vorm opgenomen in dit Transitieplan.

Daar waar de teksten in deelplannen zijn achterhaald door de actualiteit is in rood een opmerking bijgevoegd. Hiermee blijven de originele teksten en deelplannen qua tekst intact. Zo zijn het Concept-vervoerplan en het addendum-vervoerplan integraal ongewijzigd toegevoegd in verband met de ontwikkeling rondom de BVOV-gelden, het tijdsbeeld en de inspraak en adviezen vanuit en door onder meer gemeenten en het Reizigersoverleg HWGO.

In het Concept-vervoerplan is in rood aangegeven welke zaken door het addendum zijn gewijzigd. Hiermee geeft het Transitieplan ook een beeld van de manier waarop de mogelijkheden en kansen voortdurend zijn gemonitord en benut.

# A Hoofdlijnen Transitieplan 2022-2025

## Hoofdlijnen Transitieplan 2022-2025

### **Resultaat Transitieplan (met BVOV):**

Een toekomstvast netwerk

99% van de reizigers = vast OV

1% van de reizigers = OV op Maat

**100% van de reizigers mobiliteit**

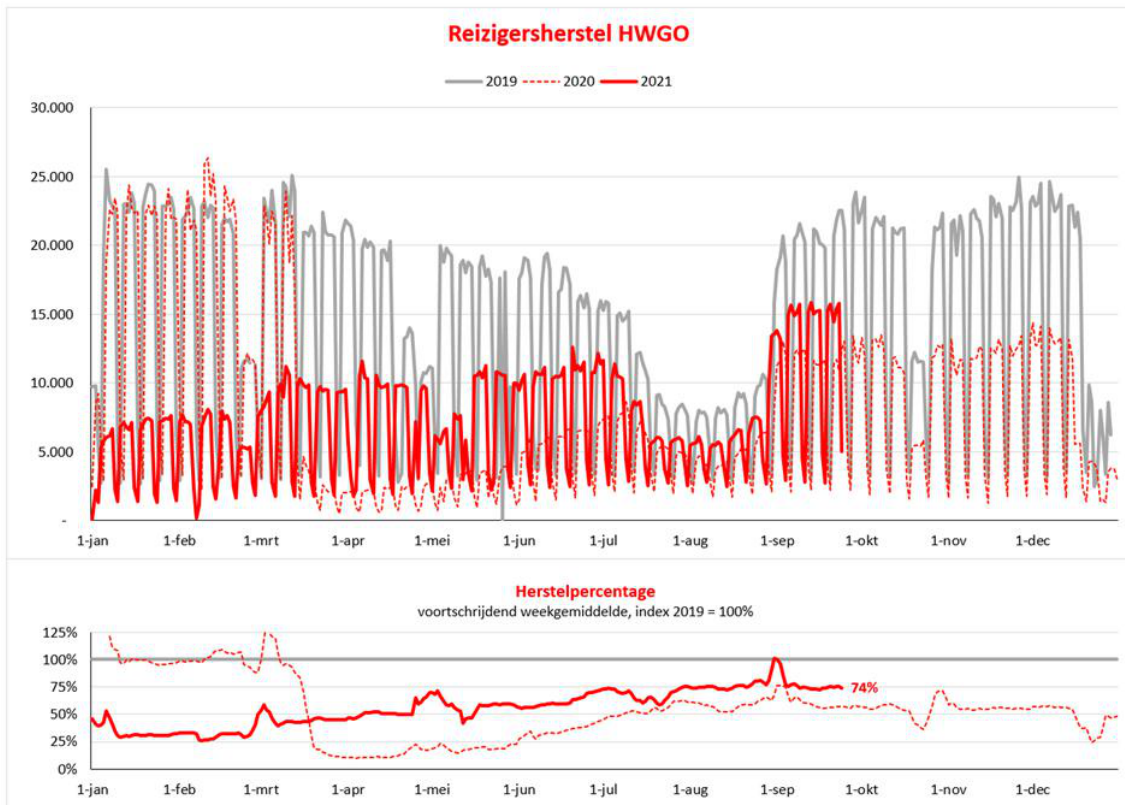
Bovenstaand resultaat van het Transitieplan is de uitkomst van een intensief traject onder hoge tijdsdruk, met intensieve afstemming en constructief overleg tussen veel partijen, waaronder de gemeenten Goeree-Overflakkee en Hoeksche Waard en het Reizigersoverleg HWGO. Door wisselende omstandigheden en fluctuerende toekomstperspectieven hebben we veel flexibiliteit van onze stakeholders gevraagd en gekregen. Waar mogelijk is ingespeeld op de reacties / adviezen van gemeenten en het Reizigersoverleg (binnen de kaders van het provinciaal transitieplan).

Een resultaat waar alle betrokkenen veel tijd en energie in hebben gestoken en waar we trots op mogen zijn. Een resultaat waarmee een goede basis is gelegd voor het openbaar vervoer in de concessie Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee (HWGO) nu en de komende jaren. Op sommige onderdelen anders dan voorheen, bijvoorbeeld OV op Maat in plaats van vast OV. Het resultaat is een totaal netwerk waarbij iedereen zijn/haar reismogelijkheden behoudt en dat goede kansen biedt op vervoergroei in de toekomst.

### **Corona: effect op reizigersaantallen en financiën**

Met de uitbraak van de corona pandemie is het openbaar vervoer in Nederland geconfronteerd met een ongekennde daling van het aantal reizigers en een daarmee gepaard gaande daling van de reizigersopbrengsten.

Met de in maart 2020 afgekondigde maatregelen in de 1<sup>e</sup> lockdown, waaronder sluiting van scholen / winkels en thuiswerkadvies, werd de impact voor het OV direct zichtbaar. Het aantal reizigers in het OV daalde drastisch naar een niveau van nog slechts zo'n 10% ten opzichte van dezelfde periode in 2019. Al naar gelang maatregelen werden versoepeld of weer aangescherpt, nam het gebruik van het OV weer toe of af. Onderstaand schema geeft inzicht in het verloop van de reizigersaantallen de afgelopen jaren.



Een aantal maatregelen is hier duidelijk zichtbaar, zoals:

- 1<sup>e</sup> lockdown maart 2020;
- sluiting scholen in het voorjaar van 2020;
- heropening van de scholen in juni (nog voor de zomer) van 2020;
- 2<sup>e</sup> lockdown december 2020;
- sluiting van de scholen medio december 2020;
- gedeeltelijke opening scholen per 1 maart 2021;
- volledige opening scholen voortgezet onderwijs en hoger onderwijs per september 2021.

Op dit moment (september 2021) bedraagt het aantal reizigers 74% ten opzichte van het aantal reizigers pre-corona. De prognose is dat in het jaar 2022 de reizigersaantallen nog niet uitkomen op het niveau van 2019 van voor corona. De huidige prognoses voor de concessie HWGO gaan uit van een herstel naar ca. 85% van de reizigers in 2022.

De teruggang in reizigers en reizigersopbrengsten slaat de bodem onder de financiering van het OV uit. Fors minder reizigersopbrengsten betekent ook een fors lager budget om OV te verrichten. Het oude voorzieningenniveau in de tijd van voor corona kan niet langer geboden worden: minder buslijnen en busritten kunnen worden uitgevoerd en andere mobiliteitsoplossingen zijn nodig. Het OV zal een verandering ('transitie') moeten ondergaan om zowel in 2022 als in de toekomst goed openbaar vervoer te kunnen bieden. Dit vereist het maken van soms ingrijpende, maar toekomstvast keuzes, die in de lijn liggen van het provinciale transitieplan.

## Transitieplannen

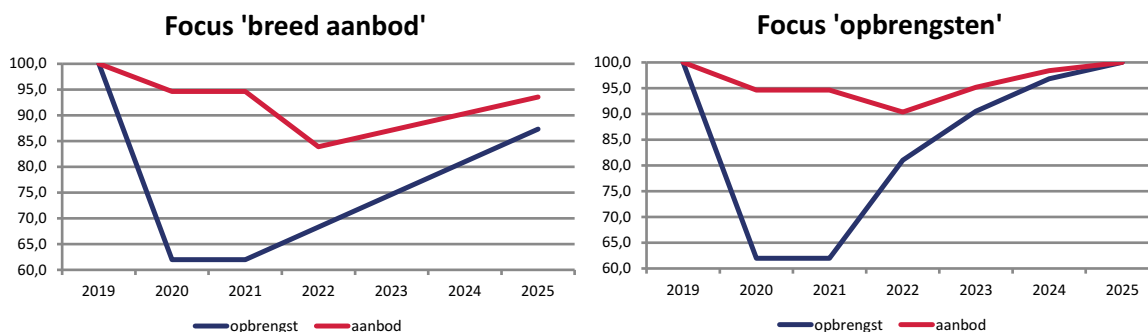
De provincie Zuid-Holland heeft voor deze transitie van het OV een Provinciaal Transitieplan opgesteld ‘**Onderweg naar toekomstvast OV na corona**’, met daarin beleidsuitgangspunten en richtlijnen voor het OV vanaf 2022 geldend voor de gehele provincie Zuid-Holland. Het provinciaal Transitieplan geeft invulling aan de situatie na corona met minder reizigers en zonder aanvullende Rijksbijdrage.

*‘Het beleidsmatige uitgangspunt voor het OV blijft dat het OV-net bijdraagt aan verstedelijking en economische bereikbaarheid en daarnaast een sociale functie heeft. De ambities en doelen uit het Toekomstbeeld OV 2040 blijven van kracht. Er wordt op basis hiervan een samenhangend nieuw toekomstvast netwerk ontwikkeld, waarin elke reiziger optimale keuzevrijheid heeft in de modaliteit die hij kiest. Snelle, frequente lijnen, goede afstemming tussen modaliteiten en optimaal gebruik van infrastructuur gaan hand in hand. Ketenvoorzieningen en ketendiensten zijn er voor snel, comfortabel vervoer van en naar de halte, passend bij ieders behoefte’.*

Op basis van het Provinciaal Transitieplan is de regionale vertaling gemaakt naar de concessie HWGO in het voorliggende ‘Transitieplan HWGO’.

Belangrijk element in het Transitieplan HWGO is de ontwikkeling van een samenhangend nieuw toekomstvast netwerk zoals beschreven in het Provinciaal Transitieplan. In HWGO worden al enige tijd plannen ontwikkeld voor een toekomstig OV-netwerk: het ‘Streefbeeld OV-netwerk HWGO’. Het nieuwe netwerk HWGO voor 2022 anticipeert, rekening houdend met de in het provinciale transitieplan geschetste randvoorwaarden, op dit streefbeeld.

Bij de ontwikkeling van het nieuwe netwerk is de strategie gekozen om te focussen op herstel van reizigersopbrengsten, omdat dit tot een sneller herstel van het totale openbaar vervoersysteem leidt. Dus een focus op de drukke lijnen, om op die manier snel zo veel mogelijk reizigers (terug) te halen naar het openbaar vervoer en de vervoeropbrengsten zo snel mogelijk te laten stijgen. Een focus op ‘breed aanbod’ zou leiden tot een trager herstel van opbrengsten en vervoeraanbod. Vandaar dat in het Transitieplan HWGO niet voor deze strategie is gekozen. Desondanks zijn we erin geslaagd ook in het nieuwe netwerk de OV-bereikbaarheid voor alle bestaande reizigers te behouden.





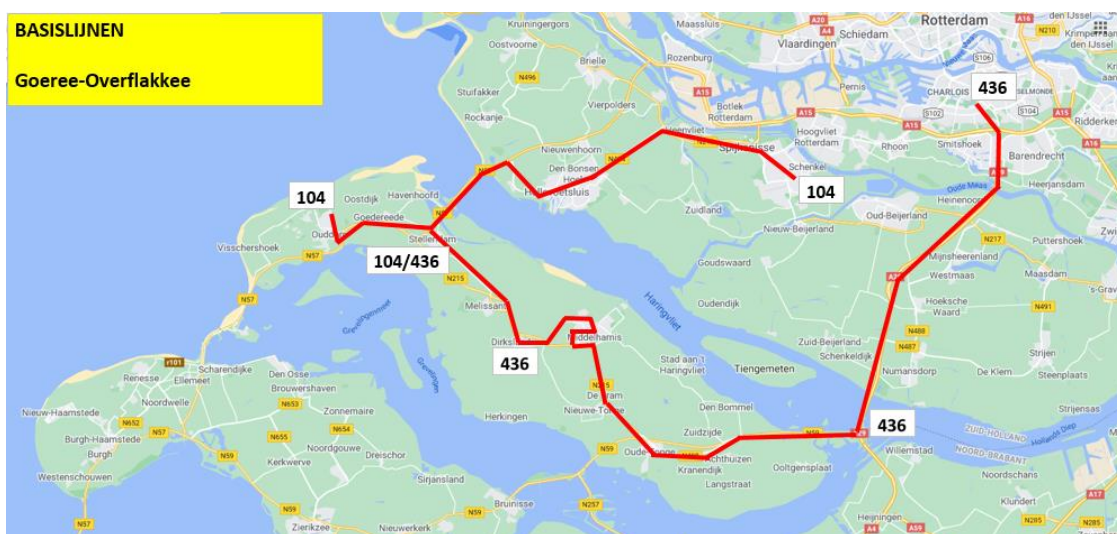
## Vervoerplannen

In het concept-vervoerplan zijn het netwerk en het voorzieningsniveau nader uitgewerkt.

Uitgangspunten hierbij zijn:

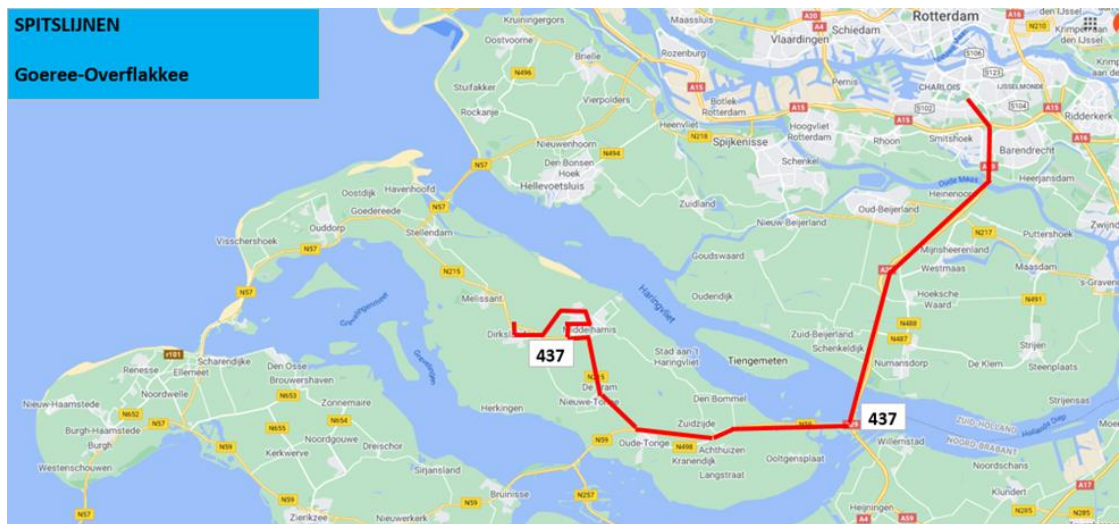
- Snelle terugkeer van reizigers en opbrengsten en daarmee herstel van OV
- Insteken op kansrijke verbindingen met veel reizigers en reizigersopbrengsten
- Toekomstvast netwerk
- Snelle en betrouwbare routes conform streefbeeld HWGO
- Voldoende capaciteit in de spits
- Goede aansluitingen

In de vervoerplannen worden het nieuwe netwerk, de busverbindingen en vervoeroplossingen gedetailleerd beschreven. Belangrijke pijler van het nieuwe netwerk HWGO 2022 vormen de basislijnen: snelle verbindingen op hoofdroutes welke alle dagen van de week rijden met aantrekkelijke frequenties. De basislijnen vormen de ruggengraat van het netwerk.



Naast de basislijnen wordt het netwerk gecompleteerd met:

- Spitslijnen
- Scholierenlijnen
- Buurtbus-lijnen
- Maatwerkoplossingen o.a. OV op Maat







In het concept-vervoerplan leidde dit nog tot ‘witte vlekken’, waar de precieze invulling van het OV en de maatwerkoplossingen nog niet was bepaald. Na overleg met gemeenten, Reizigersoverleg en andere partijen, is het concept-vervoerplan verder uitgewerkt in overleg met de provincie en zijn de witte vlekken verder ingevuld met het hiervoor ontwikkelde systeem ‘OV op Maat’, waarmee op afroepbasis een reismogelijkheid wordt geboden tussen niet meer met regulier OV bediende haltes en nabijgelegen overstappunten op het basisnet. Daar waar voldoende vrijwilligers zijn, kan op delen van het OV netwerk een of meerdere Buurtbus-lijnen worden opgezet. Dit is verwoord in het addendum vervoerplan.

Resultaat is dat er geen ‘witte vlekken’ meer zijn: **100% bereikbaarheid!** Daarnaast biedt het OV op Maat ook reismogelijkheden op tijdstippen waarop tot voorheen geen regulier OV werd aangeboden, waardoor de bereikbaarheid van kleinere kernen zelfs verbetert!

Alle reizigers hebben de beschikking over vervoer: 99% van de reizigers behoudt vast OV en 1% van de reizigers reist met OV op Maat. Sommige reizigers zullen reizen via een andere halte of route, of op een andere wijze. Uiteraard vergen de veranderingen enige gewenning, maar de bereikbaarheid in de concessie HWGO is voor alle inwoners en reizigers geborgd!

Een deel van de invulling van de bereikbaarheid is mogelijk gemaakt door de regeling Beschikbaarheidsvergoeding BVOV welke verlengd is tot en met augustus 2022. Hiermee is financiële ruimte en dekking ontstaan voor een aantal maatregelen. Met de BVOV-gelden zijn de volgende (tijdelijke) maatregelen mogelijk geworden:

- (Financiering van) OV op Maat
- Lijn 104 blijft rijden op alle dagen tussen Ouddorp en Renesse
- Puttershoek handhaving huidige route door het dorp met de lijnen 166/176/666
- Reservering extra capaciteit spits
- Op werkdagen overdag rijden van lijn 135 Ooltgensplaat – Middelharnis \*
- Op werkdagen overdag rijden van lijn 138 Herkingen – Middelharnis \*
- Op werkdagen overdag rijden van lijn 185 Strijensas – 's-Gravendeel \*
- Op werkdagen overdag rijden van lijn 197 Strijensas – Strijen \*

\* *tijdelijk tot 1 september 2021 in afwachting van oprichting Buurtbus-lijnen. 's Avonds wordt op deze lijnen tot 1 september 2021 OV op Maat aangeboden. Als op 1 september 2021 geen nieuwe Buurtbuslijnen zijn opgezet, wordt OV op Maat gedurende de gehele dag aangeboden op deze lijnen.*

### **Maatwerkoplossingen Buurtbus en OV op Maat**

Een **Buurtbus**-lijn is een maatwerkoplossing van het OV voor en door inwoners van kleinere kernen. Er wordt volgens een vaste route en dienstregeling gereden door vrijwilligers waarbij de route en haltes met de wensen en kennis van de vrijwilligers wordt bepaald. Omdat er met Buurtbussen overdag een vaste route volgens de dienstregeling wordt gereden, wordt met hun inzet een vaste vorm van openbaar vervoer tussen de kernen in stand gehouden, ook bij minder reizigers. De chauffeurs en reizigers kennen elkaar meestal omdat ze bij elkaar in de buurt wonen. Dit maakt de Buurtbus een vertrouwde vervoersvorm.



 **BUURTBUS**

In de Hoeksche Waard rijden momenteel al twee Buurtbussen. Eind dit jaar (2021) verwachten wij een nieuwe Buurtbus-lijn ‘Heinenoord Crematorium – Blaaksedijk – Barendrecht’ toe te voegen.

Daarnaast willen we samen met de gemeenten en de provincie de mogelijkheden bezien om het aantal Buurtbussen in de concessie verder uit te breiden. De kernen Ooltgensplaat, Achthuizen, Den Bommel, Stad a/h Haringvliet, Nieuwe Tonge, Herkingen, Mookhoek en Strijensas genereren te weinig reizigers voor een reguliere streekbusdienst; een Buurtbus zou voor deze kernen een adequate en toekomstvastе oplossing kunnen vormen. Noodzakelijk daarvoor is een lokaal initiatief tot oprichting van een Buurtbusvereniging, waar vrijwilligers zich hard voor willen maken. Om hier voldoende tijd en mogelijkheden voor te bieden houden we de huidige lijndiensten tot 1 september augustus 2022 in stand, waarbij we gebruik maken van de BVOV. Vanaf 1 september 2022 starten dan de nieuwe Buurtbus-lijnen. Mocht realisatie van de Buurtbus in bepaalde kernen niet lukken, dan breiden we de bediening van deze kernen met OV op Maat overeenkomstig uit. Het OV op Maat wordt ook aangeboden op momenten dat de Buurtbus niet rijdt.

**OV op Maat** is een nieuw vervoersysteem in de concessie HWGO, maar functioneert al in andere gebieden in Nederland (o.a. in Moerdijk onder de naam ‘Bravo Flex’) tot grote tevredenheid van de gebruikers. Het OV op Maat is een vraagafhankelijk systeem: er wordt gereden wanneer de gebruiker dat wenst. Het OV op Maat biedt een reismogelijkheid van een halte in een dorp naar een overstaphalte van een basislijn (dient dan als feeder van een basislijn) of naar een andere OV op Maat-halte in de directe regio. Reizigers kunnen met een gegarandeerde aansluiting op de basislijn overstappen en verder reizen.

Reservering van OV op Maat kan zowel via de OV op Maat-App als via de telefoon plaatsvinden, uiterlijk een uur voordat de reis plaats vindt. In de OV op Maat-app is zichtbaar van waar naar waar en op welk tijdstippen gereisd kan worden en er kan direct gereserveerd worden. Uiteraard blijft telefonische reservering ook mogelijk.

In de voertuigen van OV op Maat is geen chipkaartapparatuur aanwezig. Inchecken en uitchecken in het voertuig is dan ook niet nodig. De betaling vindt van tevoren plaats bij de reservering. Reizen met OV op Maat vindt plaats via een account bij Connexxion. Bij telefonische reservering maakt Connexxion een account aan voor de reiziger.

Het tarief van OV op Maat is gelijk aan de reguliere OV-tarieven waarbij OV-abonnementen ook worden herkend en geaccepteerd. Bij reizen zonder abonnement geldt het reguliere OV-kilometertarief en wordt het opstaptarief bij overstappen op de basislijn met de reiziger verrekend. De reiziger betaalt dus hetzelfde tarief als elders in het OV in de concessie Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee.

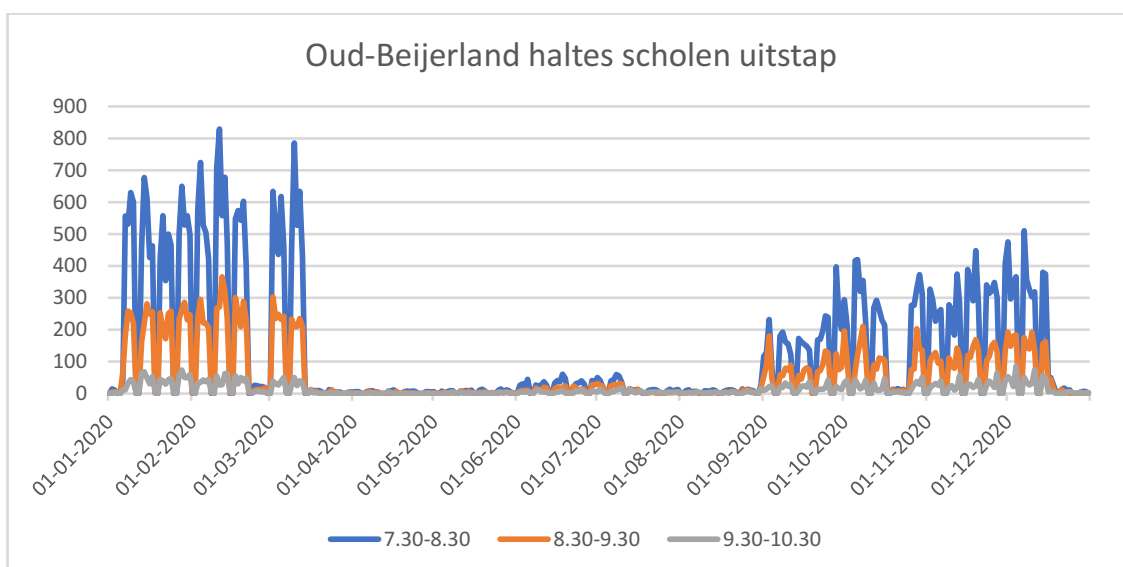
OV op Maat wordt aangeboden in de volgende kernen:

Kern:	Bedieningsperiode *:	Overstaphalte regulier OV
Heinenoord	Avond en weekend	Heinenoord Busstation
Blaaksedijk / Boonsweg	Avond en weekend	Heinenoord Busstation
Mijnsheerenland	Alle dagen	Mijnsheerenland Provincialeweg
Mookhoek	Avond en weekend	's-Gravendeel Weegje Strijen Julianastraat
Strijensas	Avond en weekend	's-Gravendeel Weegje Strijen Julianastraat
Ooltgensplaat	Avond en weekend	Den Bommel N59 P+R
Achthuizen	Avond en weekend	Den Bommel N59 P+R
Den Bommel	Avond en weekend	Den Bommel N59 P+R
Stad a/h Haringvliet	Avond en weekend	Den Bommel N59 P+R Middelharnis Gemeentehuis
Middelharnis Binnenhof	Werkdagen overdag	Middelharnis Gemeentehuis
Nieuwe Tonge	Avond en weekend	Nieuwe Tonge N215
Herkingen	Avond en weekend	Nieuwe Tonge N215

\* OV op Maat wordt aangeboden vanaf bushaltes die (a) op minimaal 500 meter afstand van een bushalte van het basisnet liggen en (b) vanwaar binnen 59 minuten voor of na het gewenste vertrektijdstip geen reguliere busrit vertrekt.

### Scholierenvervoer: spreiding is nodig

Scholieren zijn een omvangrijke reizigersgroep in de concessie HWGO. Voor de scholieren rijden speciale scholierenlijnen naar de scholen in Middelharnis, Oud-Beijerland, Klaaswaal, Rotterdam en Hellevoetsluis. Bij het vervoer van scholieren start de grootste groep scholieren momenteel op het 1<sup>e</sup> lesuur rond 08.30 uur, het aantal scholieren dat op het tweede lesuur start is beperkt.



Figuur: spreiding van scholieren in Oud-Beijerland in 2020. Blauwe lijn is 1<sup>e</sup> lesuur, oranje lijn is 2<sup>e</sup> lesuur.

In de ochtend ontstaat hierdoor een 'hyperspits'. De piek van het scholierenvervoer valt samen met de piek van forensen en studenten, waardoor in de concessie HWGO veel bussen en chauffeurs benodigd zijn voor slechts een ritje in de ochtend op schooldagen. Hiervoor worden circa twintig

bussen ingezet op een wagenpark van ongeveer honderd bussen! Het scholierenvervoer veroorzaakt hierdoor onevenredig hoge kosten die -mede door de gereduceerde tarieven- niet worden gecompenseerd door de verkregen opbrengsten. Zeker in de huidige situatie waarin met beperkte middelen wordt gestreefd naar een kwalitatief goed OV-aanbod is het scholierenvervoer in de huidige opzet niet meer houdbaar. Het scholierenvervoer zal daarom ook een bijdrage moeten leveren in de transitie.

Met scholen in de concessie HWGO worden gesprekken gevoerd met als doel om de starttijd van de lessen meer te spreiden. Uitgangspunt is dat maximaal 50% van de scholieren de eerste les voor 09:15 uur heeft. (Dit is minder vergaand dan in de afspraken met de VO-Raad op 17 mei 2021 is vastgelegd in het afsprakenkader ‘Veilig openbaar vervoer VO’.)

Door een dergelijke spreiding van scholieren kan hetzelfde aantal scholieren met minder bussen en chauffeurs worden vervoerd. Dit maakt het mogelijk om het voorzieningenniveau elders in de concessie, bijvoorbeeld de kleine kernen, op peil te houden. Er zijn reeds scholen die het eerste lesuur voor een deel van de leerlingen anders hebben vormgegeven, bijvoorbeeld door middel van een inloopspreekuur.

Het doorvoeren van een mutatie in de lesroosters gedurende een lopend schooljaar is organisatorisch zeer lastig. Daarom wordt het scholierenvervoer in de nieuwe dienstregeling van begin 2022 op verzoek van de scholen ontzien: alle scholierenlijnen en aankomst- en vertrekmomenten blijven gehandhaafd op het niveau van 2021. Met behulp van de BVOV wordt tot het einde van het lopende schooljaar 2021/22 capaciteit gereserveerd voor het (ongewijzigde) vervoer van scholieren op het 1<sup>e</sup> lesuur. Vanaf het nieuwe schooljaar wordt uitgegaan van realisatie van de spreiding van scholierenvervoer. Dit geldt ook voor de situatie dat scholen er (deels) niet in slagen invulling te geven aan de spreiding van het scholierenvervoer per schooljaar 2022-2023. Reden hiervoor is dat handhaving van de huidige praktijk ingrepen in het voorzieningenniveau elders onvermijdbaar maakt. Wij blijven in gesprek met scholen over mogelijke oplossingen, waarbij ook gedacht kan worden aan het stimuleren van fietsen over kortere afstanden tot circa 12 kilometer.

### **Situatie na augustus 2022**

Na augustus 2022 zal de extra steun van BVOV vervallen of worden afgebouwd. Het OV zal daarbij weer op eigen benen moeten staan: met de provinciale exploitatiebijdrage en de reizigersopbrengsten van dat moment. Belangrijk is dat de reizigersopbrengsten op dat moment zodanig gestegen zijn dat financiering van het openbaar vervoeraanbod mogelijk is, zonder de BVOV (of met een afbouwende BVOV). Dit onderstreept het belang van de strategie om te richten op snel herstel van reizigersopbrengsten.

Bij onvoldoende herstel van reizigersopbrengsten zal kritisch gekeken moeten worden naar het voorzieningenniveau, en als eerste naar de maatregelen die vanuit het BVOV zijn toegevoegd aan het voorzieningenniveau. Het OV op Maat zal echter hoe dan ook als basisvoorziening gehandhaafd blijven, samen met de mogelijk toegevoegde Buurtbusprojecten.

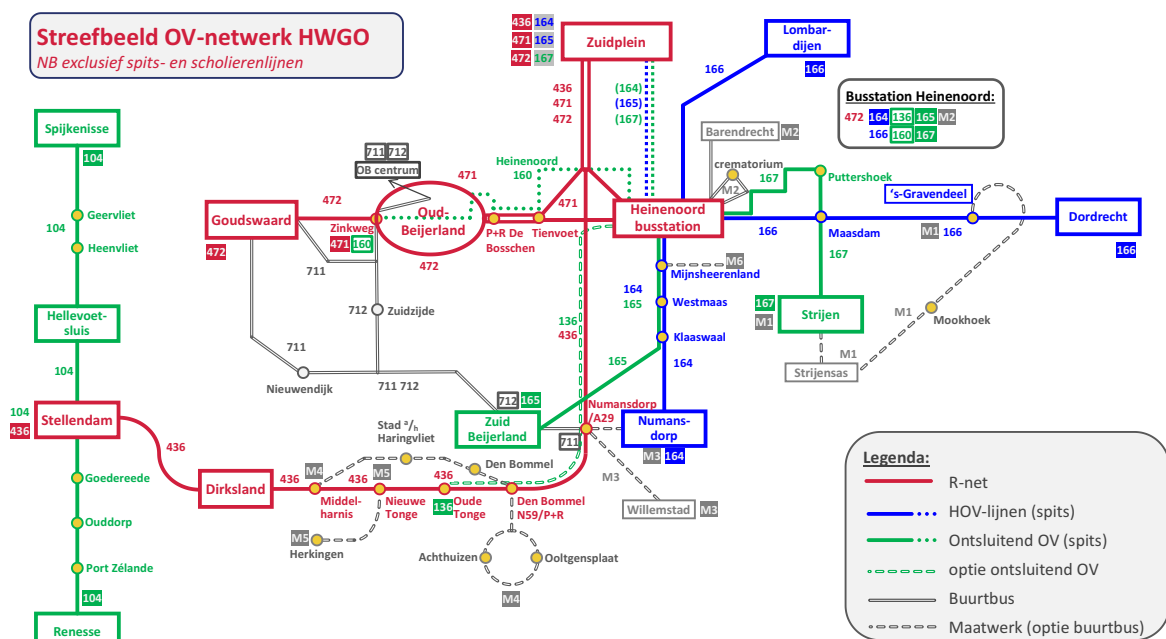
Bij een sneller herstel van reizigersopbrengsten ontstaat meer financiële ruimte om vervoer aan te bieden. Allereerst zullen hieruit de ‘toevoegingen BVOV’, zoals lijn 104 Ouddorp – Renesse, de route door Puttershoek en het aanbod van OV op Maat bekostigd worden.



Aanvullende financiële ruimte wordt benut om in samenwerking met gemeenten invulling te geven aan en toe te werken naar het streefbeeld OV -netwerk HWGO met genoemde verbindingen en frequenties (zie figuur op volgende pagina).

In het streefbeeld OV-netwerk is o.a. een verbinding Goeree-Overflakkee – Hoeksche Waard opgenomen, een R-net verbinding Oud-Beijerland – Rotterdam en verhoogde frequenties van het OV bij het Heinenoord Busstation.

Welke onderdelen van het streefbeeld als eerste worden ingevuld is afhankelijk van de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten, maar ook afhankelijk van de locatie van reizigersgroei. Daar waar gebieden een sterkere reizigersgroei ondergaan, daar zal logischerwijs ook eerder uitbreiding van het voorzieningenniveau gerechtvaardigd zijn.



Figuur 1: streefbeeld OV-netwerk Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee (basisnet)

## Marketing en communicatie

Naast het fysieke vervoeraanbod spelen ook marketingacties en communicatie een belangrijke rol bij het terugwinnen van de reizigers. De marketingdoelstellingen zijn op basis van de speerpunten:

- Het behouden van huidige busreizigers;
- Het terugwinnen van reizigers die tijdens de Coronapandemie de bus niet meer gebruikten;
- Het winnen van nieuwe reizigers die tot dusverre de bus niet gebruikten.
- Het promoten van het openbaarvervoer als veilig vervoer (tijdens en) na de coronacrisis (imago marketing).

De marketing richt zich op de doelgroepen forenzen, recreatieve reizigers, scholieren, studenten en senioren. Er zijn zowel landelijke als regionale campagnes voorzien.

De landelijke OV=OK campagne is gericht op alle reizigers. Bij deze campagne ligt de focus op het inspireren van de reizigers om er weer vaker op uit te gaan met het openbaar vervoer en ze te informeren over geldende maatregelen. Kernboodschap: 'Waar je ook naar toe gaat. Het kan met het OV'. Onderdeel van deze campagne zijn twee kaartsoorten voor reizigers:

- **Meerreizenbundel:**  
Tegen een aantrekkelijk tarief weer gebruik gaan maken van de bus. 10 ritten voor € 15. Alle dagen geldig, op maandag t/m vrijdag na 9 uur. Doordat bedrijven ook vanuit de overheid gestimuleerd worden, haar werknemers zoveel als mogelijk de spits te laten vermijden, is dit product ook prima geschikt voor de forens.
- **Meerrittenkaart:**  
Tegen een vast tarief een 6-tal ritten maken met de bus. Dit is geen OV-chipkaartproduct maar is op basis van een QR-code. Deze actie richt zich op de incidentele reiziger.

Naast de OV=OK campagne zijn er diverse regionale campagnes en acties voorzien:

- **Kinder-ritkaart:**  
In HWGO reizen kinderen tot 12 jaar gratis met de bus wanneer er minimaal 1 betalende ouder aanwezig is.
- **Samen uit dagkaart:**  
Op de samen uit dagkaart kunnen 2 volwassenen reizen met 3 kinderen op 1 kaartje voor € 17,00. Dit kaartje is interessant voor de recreatieve en incidentele reizigers.
- **Evenementen reisinspiratie:**  
Om bestaande reizigers te stimuleren vaker en naar andere bestemmingen de bus te nemen, gaan wij hen inspireren op de website met leuke reistips, uitjes en evenementen in de regio. Daarbij zullen we ook een advies geven betreft het best bijpassende reiskaartje.
- **Dalvrij 65+ abonnement:**  
Voor een vast bedrag per jaar onbeperkt reizen in de daluren; voor 65+ers.
- **Minimaproduct:**  
Dit reisproduct is vergelijkbaar met het 'Dal Vrij 65+'-abonnement, maar dan voor (a) alle leeftijdscategorieën en (b) alleen verkrijgbaar via de gemeenten

Daarnaast is er nog een aantal communicatieactiviteiten waar we rekening mee houden de aankomende jaren, denk daarbij aan de komst van de 20 nieuwe waterstofbussen, opening P+R Heinoord en uitbreiding P+R Numansdorp, ontwikkelingen R-net Oud-Beijerland, nieuwbouwwijk Stougjesdijk in Oud-Beijerland en de afsluiting van de Heinoordtunnel tijdens het groot onderhoud. Vooral, maar niet uitsluitend, de afsluiting van de Heinoordtunnel biedt goede mogelijkheden om nieuwe klanten kennis te laten maken met het openbaar vervoer en hen vervolgens te verleiden vaker gebruik te maken van het OV.

## **Infrastructuur**

In het provinciaal Transitieplan zijn verschillende keuzes benoemd om het openbaar vervoer de komende jaren qua reizigersaantallen weer terug op het niveau van voor de coronapandemie te krijgen. Eén van die keuzes is het investeren in OV-infrastructuur.

Voor een succesvolle transitie is samenwerking nodig tussen vervoerders, provincie en wegbeheerders. Naast de exploitatie van het openbaar vervoer wordt gekeken naar optimalisering van de infrastructuur door middel van doorstromingsmaatregelen, verbeterde haltes en uitbreiding van ketenvoorzieningen.

Met de betrokken wegbeheerders is een inventarisatie gemaakt van verbeteringen in de infrastructuur ten behoeve van het OV en de ketenmobiliteit. Het betreft de volgende maatregelen:

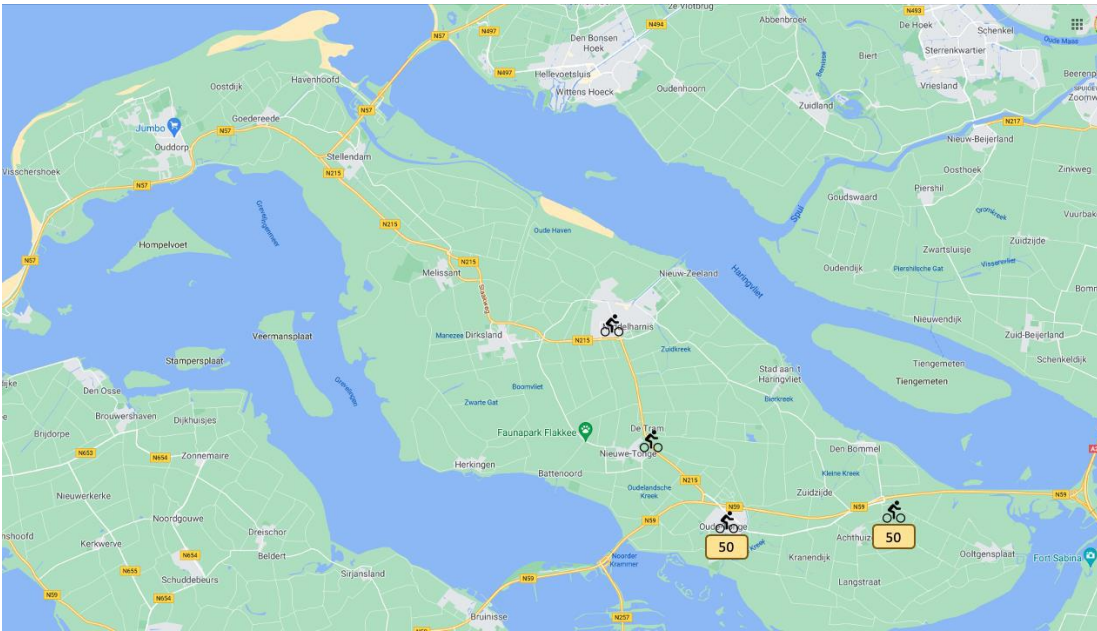
- Realisatie nieuwe bushaltes
- Doorstromingsmaatregelen: prioriteit OV bij kruisingen
- Uitbreiding P+R terreinen
- Aanleg van nieuwe haltes
- Upgrade van haltes naar R-net niveau
- Uitbreiding van fietsvoorzieningen bij haltes
- Doorstroming op nieuwe routes, o.a. toekomstig R-net
- Knooppuntontwikkeling

Diverse verbeteringen zitten al in de planning of kunnen op korte termijn worden gerealiseerd. Hiervoor worden door de provincie Zuid Holland de mogelijkheden voor subsidies voor OV-infrastructuur via de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) verruimd.

Andere maatregelen zijn onderdeel van lopende plannen welke naar voren kunnen worden gehaald. Ook zijn er diverse maatregelen die gecombineerd kunnen worden en gekoppeld kunnen worden aan bestaande grote projecten zoals Groot Onderhoud Heinoordtunnel of ontwikkeling R-net Oud-Beijerland. Vooruitlopend op de renovatie van de Heinoordtunnel in 2023 en 2024 worden er in samenwerking met de wegbeheerders bij de bushaltes/ overstaphaltes circa 500 extra fietsparkeervoorzieningen in de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee geplaatst om de fiets te faciliteren als voor- en natransport van het openbaar vervoer. Deze fietsparkeervoorzieningen kunnen door de scholieren en studenten, maar ook door forensen en recreanten gebruikt worden voor, tijdens en na de renovatie van de Heinoordtunnel.

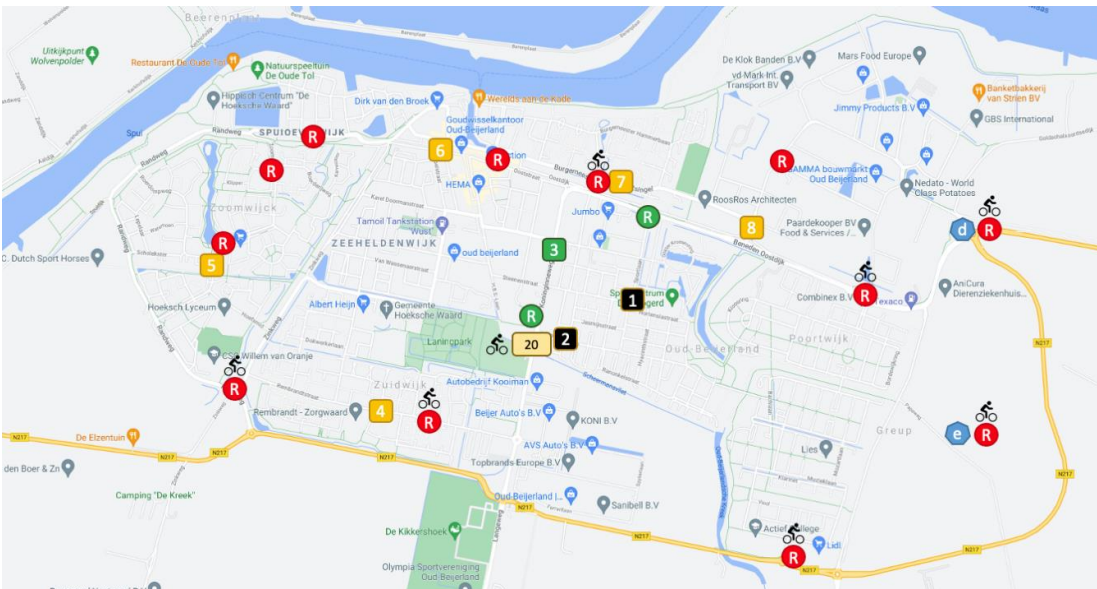


figuur 1: overzicht maatregelen Hoeksche Waard (voor details zie hoofdstuk Infrastructuur)



figuur 2: overzicht maatregelen Goeree-Overflakkee (voor details zie hoofdstuk Infrastructuur)

Ten slotte is er ook een categorie maatregelen welke nog in de onderzoeksfase of in de uitwerkingsfase zitten. Het betreft hier o.a. de routing van R-net door de nieuwbouwwijk Poortwijk-Oost in Oud-Beijerland.



figuur 2: detailoverzicht maatregelen Oud-Beijerland (voor details zie hoofdstuk Infrastructuur)

Met alle maatregelen en verbeteringen in de infrastructuur wordt het nieuwe OV-netwerk verder versterkt door betrouwbare en snelle busroutes en door uitbreiding / verbetering van voorzieningen bij haltes. Het wordt hiermee nog aantrekkelijker om te reizen met het openbaar vervoer en als forens de overstap te maken naar het openbaar vervoer. Zo wordt ook met verbeteringen in de infrastructuur een bijdrage geleverd aan het herstel van de reizigersaantallen.



# B Concept-Vervoerplan 2022

## CONCEPT-VERVOERPLAN HWGO 2022



### Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee (HWGO) 2022



## Inhoud Concept-Vervoerplan

1. Inleiding .....	20
2. Ontwikkeling reizigers.....	21
3. Provinciaal Transitieplan .....	22
4. Scenario Zwart en Groen .....	23
4.1 Resultaat op hoofdlijn Scenario Groen.....	25
5. Vervoerplan scenario groen .....	26
5.1 Basislijnen.....	26
5.2 Spitslijnen .....	37
5.3 Scholierenlijnen .....	40
5.4 Buurtbuslijnen .....	45
6. Witte vlekken .....	46
6.1 Kernen zonder vast OV .....	48
6.2 Grotere afstand tot halte .....	50
6.3 Vervallen verbindingen .....	56
7. Vervoeralternatieven .....	57
8. Uitwerkingen in Transitieplan .....	60

## 1. Inleiding

<Het Concept-Vervoerplan is opgesteld op een moment dat de reizigersaantallen nog sterk gedempt waren door de Corona-maatregelen en op een moment waarop er nog geen duidelijkheid was over BVOV in 2022. Daar waar de teksten in het Concept-Vervoerplan zijn achterhaald door de actualiteit is er in <rood> een toelichting bijgevoegd. Hiermee blijft het originele Concept-Vervoerplan qua tekst intact.>

Met de uitbraak van de corona pandemie is het openbaar vervoer in Nederland, en dus ook in de concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee (HWGO), geconfronteerd met een ongekende daling van het aantal reizigers en een daarmee gepaard gaande daling van de reizigersopbrengsten. Juist deze reizigersopbrengsten vormen een belangrijke basis voor de financiering van het OV. Minder reizigersopbrengsten betekent ook minder mogelijkheden voor het aanbieden van openbaar vervoer.

Dankzij de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer (BVOV) vanuit het Rijk en de gelijkblijvende Provinciale bijdrage is het openbaar vervoer in de concessie in 2020 grotendeels in stand gehouden. In 2021 is de BVOV in aangepaste vorm voortgezet; dit heeft voor HWGO geleid tot een afschaling van de dienstregeling met ca. 10%.

Voor 2022 staan provincie en Connexxion voor de enorme uitdaging om het OV in de concessie HWGO vorm te gaan geven. In 2022 is de verwachting dat nog geen volledig herstel van reizigersaantallen en reizigersopbrengsten heeft plaatsgevonden. Daarnaast zijn er op dit moment nog geen afspraken met het Rijk over continuering van de BVOV in 2022. Dit betekent een forse teruggang in het budget voor de exploitatie van het OV en daarmee ook fors minder mogelijkheden voor OV-aanbod.

Het OV zal een verandering ('transitie') moeten ondergaan om zowel in 2022 als in de toekomst goed openbaar vervoer te kunnen bieden dat inspeelt op de behoeften van zoveel mogelijk (potentiële) reizigers. Dit vereist het maken van ingrijpende, maar toekomstvaste keuzes.

De provincie Zuid-Holland heeft voor deze transitie van het OV een Provinciaal Transitieplan opgesteld met daarin beleidsuitgangspunten en richtlijnen voor het OV in 2022 geldend voor de gehele provincie Zuid-Holland. Op basis van dit Provinciaal Transitieplan gaan vervoerders en provincie de uitwerking per concessie vormgeven. Zo ook voor de concessie HWGO: het Transitieplan HWGO.

Het vervoerplan HWGO 2022 is een belangrijk onderdeel van dit Transitieplan, maar het betreft niet het volledige Transitieplan HWGO. Het totale Transitieplan zal naast het Vervoerplan ook andere elementen bevatten zoals financiering, marketing, uitwerking van vervoeralternatieven, nieuwe betaalvormen en toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Aan het einde van dit vervoerplan wordt kort gememoreerd welke onderwerpen in het totale Transitieplan nog aan bod komen. Het totale Transitieplan wordt op dit moment door Connexxion, provincie, gemeenten en andere belanghebbenden uitgewerkt.

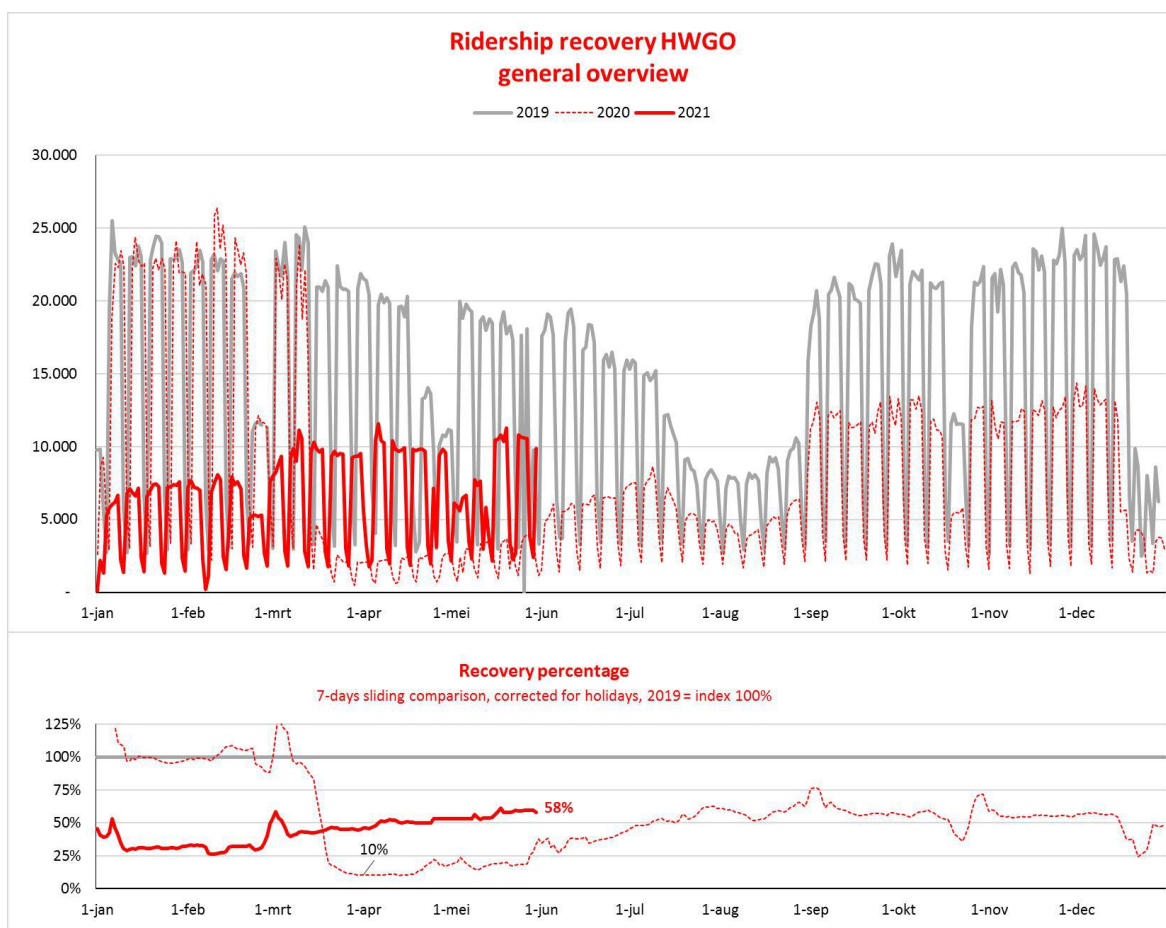
Het vervoerplan HWGO 2022 wat nu voor u ligt, geeft een beschrijving van de voorgenomen vervoerkundige wijzigingen in het OV-netwerk en OV-aanbod in HWGO en de onderbouwing daarvan.

## 2. Ontwikkeling reizigers

Met de in maart 2020 afgekondigde maatregelen werd de impact voor het OV direct zichtbaar. Het aantal reizigers in het OV daalde drastisch naar een niveau van nog slechts zo'n 10% ten opzichte van dezelfde periode in 2019. Al naar gelang maatregelen werden versoepeld of weer aangescherpt, nam het gebruik van het OV weer toe of af. Onderstaand schema geeft inzicht in het verloop van de reizigersaantallen de afgelopen jaren.

Een aantal maatregelen is hier duidelijk zichtbaar, zoals:

- 1<sup>e</sup> lockdown maart 2020;
- sluiting scholen in het voorjaar van 2020;
- heropening van de scholen in juni (nog voor de zomer) van 2020;
- 2<sup>e</sup> lockdown december 2020;
- sluiting van de scholen medio december 2020 zichtbaar per januari 2021;
- gedeeltelijke opening scholen per 1 maart 2021;



<in deel A 'Hoofdlijnen Transitieplan' is de meest actuele situatie in een grafiek weergegeven>

Te zien is dat het huidige aantal reizigers begin juni 2021 nog maar 58% betreft ten opzichte van juni 2019, het jaar voor corona. Half juni 2021 gaan de scholen van het voortgezet onderwijs weer volledig open en later zal ook het hoger onderwijs weer meer fysiek les gaan geven. Dit zal net voor de zomervakantie 2021 naar verwachting een lichte stijging laten zien in reizigersaantallen.

Na de zomervakantie zullen, afhankelijk van tempo van vaccinatie en ontwikkeling van het coronavirus, de reizigersaantallen weer verder toenemen. De prognoses zijn echter dat dit jaar 2021, maar ook in het jaar 2022, de reizigersaantallen nog niet uitkomen op het oude niveau 2019 van voor corona.

### 3. Provinciaal Transitieplan

Provincie Zuid-Holland heeft het Provinciaal Transitieplan ‘Onderweg naar toekomstvast OV na corona’ vastgesteld. Het plan geeft invulling aan de situatie na corona, met aan het begin van 2022 minder reizigers dan in de tijd voor corona en zonder aanvullende Rijksbijdrage.

*‘Het beleidsmatige uitgangspunt voor het OV blijft dat het OV-net bijdraagt aan verstedelijking en economische bereikbaarheid en daarnaast een sociale functie heeft. De ambities en doelen uit het Toekomstbeeld OV 2040 blijven van kracht. Er wordt op basis hiervan een samenhangend nieuw toekomstvast netwerk ontwikkeld, waarin elke reiziger optimale keuzevrijheid heeft in de modaliteit die hij kiest. Snelle, frequente lijnen, goede afstemming tussen modaliteiten en optimaal gebruik van infrastructuur gaan hand in hand. Ketenvoorzieningen en ketendiensten zijn er voor snel, comfortabel vervoer van en naar de halte, passend bij ieders behoefte’.*

Het Provinciale Transitieplan dient per concessie nader te worden uitgewerkt waarbij in het genoemde transitieplan de provinciale kaders voor uitwerking zijn uiteengezet. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De provincie handhaaft in beginsel de huidige subsidie voor openbaar vervoer met mogelijk (tijdelijk) andere voorwaarden als dit in overeenstemming is met de wet- en regelgeving, zodat er bijvoorbeeld geen sprake is van ongeoorloofde staatsteun. Dit betekent dat de provincie, ook als er als gevolg van de pandemie minder wordt gereden dan contractueel afgesproken, in overleg gaat met onze vervoerders hoe wij de beschikbare middelen zo goed mogelijk kunnen inzetten voor onze reizigers. Het aanpassen van de concessievoorwaarden vergt een apart besluit van Gedeputeerde Staten;
- De vervoerder is en blijft opbrengstverantwoordelijk en houdt de ontwikkelrol;
- De vervoerder wordt ook voor de keten verantwoordelijk. De vervoerder gaat de reis van deur tot deur vormgeven;
- Bestaande vaste lijnen mogen pas door vervoerders worden opgeheven als de alternatieve (keten)diensten aantoonbaar net zo goed zijn;
- Tarieven voor het OV mogen niet worden verhoogd, wel verlaagd op tijdstippen om reizigers beter te spreiden;
- Vervoerders kunnen een lening of garantstelling aanvragen voor (duurzaam) materieel. Het verstrekken van een subsidie in de vorm van een lening of het afgeven van een garantstelling voor materieel vraagt aparte besluitvorming van Provinciale Staten.

In het Provinciaal Transitieplan is gevraagd om een regionale uitwerking per concessie volgens een zwart scenario en een meer optimistisch scenario, in HWGO omgedoopt tot scenario Groen.

## 4. Scenario Zwart en Groen

Op basis van de uitgangspunten zoals geformuleerd in het Provinciaal Transitieplan zijn er op dit moment voor de concessie HWGO twee scenario's geformuleerd. Een zwart scenario en een groen scenario.

	opbrengst %	reizigers %	DRU ca. mogelijk:
2022 zwart scenario	50%	50%	160.000
2022 groen scenario	70%	80%	176.000

dru 2019 pre-corona = 212.000  
dru 2021 afgeschaalde dienstregeling = 184.000

### 4.1 Zwarte scenario

Het zwarte scenario gaat uit van de slechts mogelijke situatie: het worst-case scenario. Dit is het geval als slechts 50% van de reizigers hun weg terug vinden naar het OV na corona. Dit zou betekenen dat niet alleen veel minder reizigers in de bus zitten, maar ook dat de reizigersopbrengsten grofweg halveren. Het budget om OV te kunnen uitvoeren zou hiermee kelderen, waarbij er nog maar ca. 160.000 dienstregelinguren (DRU) geboden zouden kunnen worden. Ten opzichte van de dienstregeling 2019 pre-corona met ca. 212.000 DRU<sup>1</sup> is dit een extreme afschaling.

Op het moment van schrijven is het niet de verwachting dat dit extreme scenario werkelijkheid wordt. Enerzijds is de verwachting dat een groter deel van de reizigers in 2022 weer van het OV gebruik gaan maken. Anderzijds zou een dergelijk zwart scenario zeer ingrijpende beperkingen in het OV-aanbod vereisen, waardoor hooguit een rompnetwerk over blijft en het aantal reizigers per saldo verder daalt. Gerekend is met een vervoeromvang en vervoeropbrengsten van vijftig procent ten opzichte van het niveau van 2019. Dit staat in contrast met afgelopen 1,5 jaar, waarin met behulp van Rijksmiddelen het OV-aanbod overeind werd gehouden, onder meer voor reizigers in cruciale beroepen.

*<Door de beschikbaarheid van BVOV tot september 2022 en door de stijging van het aantal reizigers en de vervoeropbrengsten sinds de aankondiging van eerste versoepelingen van de Corona-maatregelen, is het zwarte scenario niet meer opportuun. Om de oorspronkelijke versie van het concept-vervoerplan intact te laten, zijn onderstaande teksten onveranderd opgenomen>*

In de uitgangspunten voor de regionale uitwerking van de Transitieplannen, zoals vastgesteld door Provinciale Staten, wordt verzocht om een doorkijk van een dergelijk zwart scenario en de effecten

<sup>1</sup> Dit aantal DRU is opgenomen in de concessie; daarnaast is op basis van een amendement van Provinciale Staten een aantal extra lijnen en ritten geboden waarvoor de provincie tijdelijk aanvullende financiering bood. Deze ritten lijnen en ritten zijn in 2020 grotendeels opgeheven wegens gebrek aan reizigers. Ter wille van de duidelijkheid zijn de hiermee gemoeide DRU's niet in de vergelijking betrokken.



op de dienstregeling en het netwerk. Hieronder wordt in hoofdlijnen scenario's zwart A en zwart B toegelicht.

#### Zwart A: gehele weekend niet rijden

Alle lijnen vervallen op zaterdag en zondag. In de gehele concessie rijdt in het weekend geen bus meer. Het vervoer op werkdagen zou dan in stand gehouden kunnen worden volgens de afgeschaalde dienstregeling 2021.

#### Zwart B: opheffen van hele lijnen en avonden

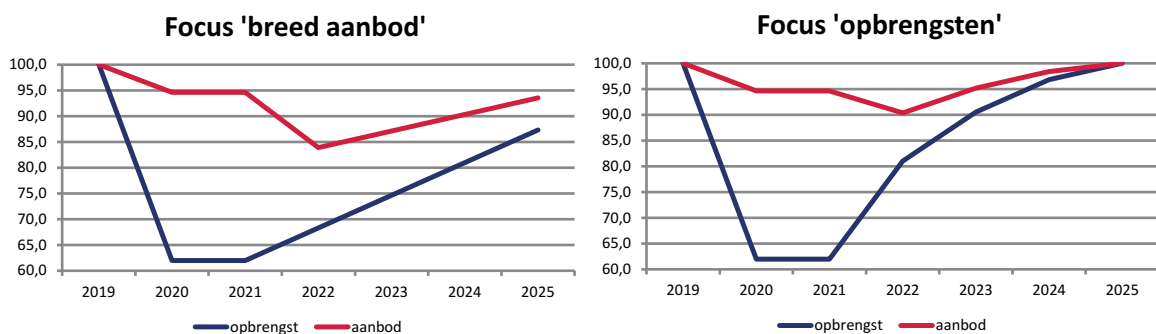
In zwart B vervallen diverse lijnen volledig; dit betreft in ieder geval 10 reguliere buslijnen vervallen (lijnen 134,135,138,169,194,185,585,597,104 (deels)) en alle 12 scholierenlijnen. Daarnaast vervallen alle buslijnen in de avond na 21 uur.

De scenario's zwart worden niet in detail verder toegelicht, gezien de verwachting dat dit scenario niet werkelijkheid wordt. In dit transitieplan richten wij ons bij de verdere uitwerking op scenario groen.

## 4.2 Groene scenario

Bij het groene scenario wordt uitgegaan van herstel in 2022 naar gemiddeld 80% reizigers en 70% reizigersopbrengsten, gerekend over het gehele kalenderjaar. In dit scenario is evenmin gerekend met een BVOV. Door de hogere vervoeropbrengst resulteert dit in ca. 176.000 DRU die geboden kunnen worden. Qua volume is dit nog lager dan het volume van de huidige afgeschaalde dienstregeling 2021.

Het herstel van de vervoeropbrengsten is een belangrijk element in de keuze voor een herstelstrategie. Hierbij bestaat grofweg de keuze tussen twee extremen, namelijk een focus op een brede spreiding van het vervoeraanbod om de 'pijn' zo gelijkmatig mogelijk te spreiden en een focus op de drukke lijnen, om op die manier zo veel mogelijk reizigers (terug) te halen naar het openbaar vervoer en de vervoeropbrengsten zo snel mogelijk te laten stijgen. Het effect van beide strategieën op de vervoeropbrengst en de omvang van het OV-aanbod is globaal in de onderstaande grafieken geschetst.



De analyse van beide strategieën laat zien dat het herstel van de normale dienstregelingomvang aanzienlijk versneld wordt wanneer de focus wordt gelegd op het vergroten van de vervoer-

opbrengst, wat vooral realiseerbaar is door nadruk de drukke en kansrijke lijnen, zoals 171/172 en 436. De consequentie hiervan is weliswaar dat de minder druk gebruikte lijnen naar kleine dorpen en/of lijnen en ritten met een ongunstige verhouding tussen kosten en vervoeropbrengsten minder snel hersteld kunnen worden. Door -in lijn met het provinciale transitieplan- voor verbindingen met kleine dorpen een goed en kostenefficiënt vervoeralternatief aan te bieden kunnen de gevolgen worden beperkt en blijft de bereikbaarheid behouden.

Keuze: binnen de door het provinciale transitieplan geboden ruimte kiezen we voor een focus op het herstel van de vervoeropbrengsten, omdat dit tot een sneller herstel van het totale openbaar vervoer-systeem leidt.

De opzet van scenario groen wordt hiermee:

- Snelle terugkeer van reizigers en opbrengsten en daarmee herstel van OV
- Insteken op kansrijke verbindingen met veel reizigers en reizigersopbrengsten
- Toekomstvast netwerk
- Snelle en betrouwbare routes conform toekomstbeeld HWGO
- Routes voorsorteren op het toekomstig netwerk: R-net Oud-Beijerland / oostkant HW
- Voldoende capaciteit in de spits
- Goede aansluitingen

Op basis van deze opzet is scenario Groen in dit vervoerplan verder tot in detail uitgewerkt. In de volgende hoofdstukken wordt het netwerk per lijn verder toegelicht.

### **4.3 Resultaat op hoofdlijnen Scenario Groen**

Uitwerking van scenario Groen resulteert in onderstaand voorzieningenniveau op hoofdlijnen:

9 basislijnen

5 spitslijnen

11 scholierenlijnen

2 Buurtbus-lijnen

Omvang = 176.000 DRU

Met het netwerk en de dienstregeling van scenario Groen wordt 97% van de reizigers bediend met goed OV en goede reismogelijkheden met vast OV. Bijna alle reizigers die pre-corona van het OV gebruik maakten worden met het nieuwe toekomstvast netwerk en dienstregeling in scenario Groen uitstekend bediend.

De aangeboden capaciteit in de spitsperioden is verminderd, anticiperend op het gewijzigde reisgedrag in het 'nieuwe normaal' na corona: meer thuiswerken, meer spreiding reizigers en meer gebruik van de fiets, onder meer in voor- en natransport. Daarnaast is uitgegaan van toepassing van de in de VO-raad gemaakte afspraken over het spreiden van de stromen scholieren, waarmee met name de hyperspits tussen half acht en half negen wordt ontlast. Afhankelijk van de mate waarin scholen hieraan invulling geven kunnen de bussen in de ochtendspits voller zijn en zal soms met staanplaatsen gereden worden.

Doordat er veel minder DRU geboden kan worden (176.000 versus 212.500) kan niet al het oude OV pre-corona geboden worden. Er ontstaat daardoor een aantal witte vlekken in de concessie waar geen vast OV meer geboden kan worden binnen de op dit moment beschikbare financiën.

Voor deze witte vlekken worden samen met de provincie en gemeenten momenteel vervoeralternatieven ontwikkeld en uitgewerkt. In het totale Transitieplan HWGO zal per witte vlek

een keuze gemaakt worden of er, en zo ja welke, aanvullende vervoeralternatieven voor deze kern beschikbaar komen.

## 5. Vervoerplan scenario groen

In het vervoeraanbod van scenario Groen worden verschillende type buslijnen aangeboden:

- basislijnen: deze lijnen rijden zeven dagen per week, zoveel mogelijk van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Deze lijnen bedienen de zwaardere vervoerstromen in de concessie,
- spitslijnen: deze lijnen bieden aanvullende capaciteit op drukke spitsrelaties, waar mogelijk worden deze lijnen ingezet als sneldienst om enerzijds een aantrekkelijk alternatief voor de auto te bieden en anderzijds het vervoer met zo min mogelijk DRU uit te voeren,
- scholierenlijnen: buslijnen gericht op het woon-schoolvervoer over grotere, niet fietsbare afstanden en zo goed mogelijk afgestemd op de lesroosters en
- Buurtbussen: door vrijwilligers op werkdagen uitgevoerde kleinschalige busdiensten waarmee dorpen en buurtschappen worden bediend die met regulier OV niet ontsloten (kunnen) worden.

Het aanbod per type buslijn wordt onderstaand toegelicht.

### 5.1 Basislijnen

In de Hoeksche Waard rijden de volgende basislijnen:

- Lijn 160 Goudswaard – Rotterdam-Zuidplein
- Lijn 163 Oud-Beijerland – Rotterdam-Lombardijen
- Lijn 164/194 Zuid-Beijerland – Numansdorp – Heinenoord Busstation
- Lijn 166 Dordrecht – Rotterdam-Zuidplein
- Lijn 167 Strijen – Heinenoord Busstation
- Lijn 171 Oud-Beijerland – Rotterdam-Zuidplein
- Lijn 172 Oud-Beijerland – Rotterdam-Zuidplein

Uitgangspunt voor het netwerk is het knooppunt busstation Heinenoord, dat met uitzondering van de lijnen 171/172 door alle lijnen wordt bediend. De dienstregeling is zodanig opgezet dat de bussen hier gelijktijdig aankomen en vertrekken, waardoor in alle richtingen goede aansluitingen worden geboden. Dit vergemakkelijkt het reizen tussen locaties in de gehele Hoeksche Waard.



**Lijn 160 Goudswaard – Rotterdam**

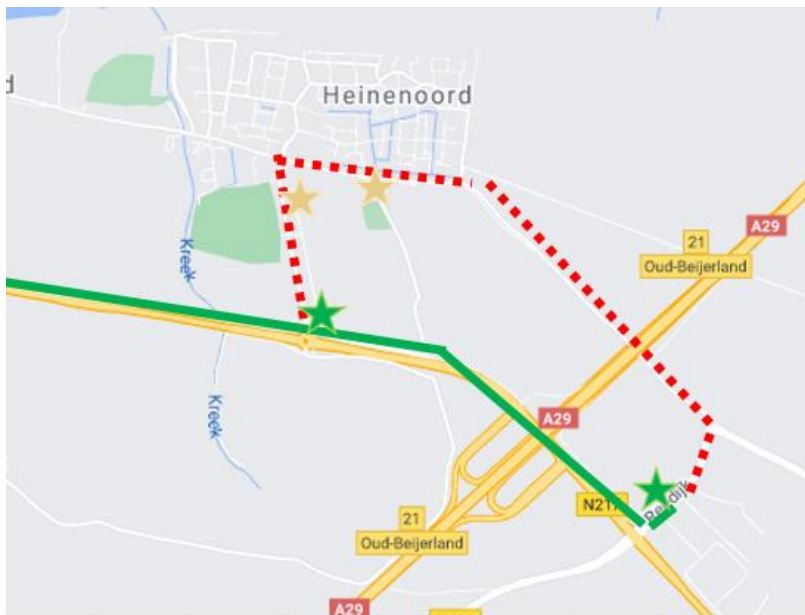
Route:

Lijn 160 rijdt van Goudswaard via Piershil, Nieuw-Beijerland, Oud-Beijerland en Heinoord Busstation naar Rotterdam Zuidplein. Ten opzichte van de huidige lijn 160 wijzigt de route in Oud-Beijerland en bij Heinoord. Hier worden de nieuwe routes gereden volgens de 1<sup>e</sup> fase van de ontwikkeling R-net Oud-Beijerland.



In Oud-Beijerland gaat lijn 160 rijden via de Rembrandtstraat, Koninginneweg en Beneden Oostdijk. Hiermee wordt een snellere route door Oud-Beijerland geboden voor reizigers uit Goudswaard, Piershil en Nieuw-Beijerland. De route via de Mariniersweg, W. van Vlietstraat, Van Ghentstraat, Kareldoormanstraat, Julianastraat / Steenenstraat en Sportlaan wordt niet meer gereden door lijn 160. De haltes Mariniersweg, W. van Vlietstraat, Karel Doormanstraat, Pr. Irenestraat / Julianastraat / Steenenstraat en Sportlaan komen te vervallen voor lijn 160.

Op de Koninginneweg en de Beneden-Oostdijk komen nieuwe haltes. Hiermee hebben reizigers binnen 500 meter afstand een vervangende halte, waardoor het OV een goede gebiedsdekking behoudt. Bijkomend voordeel is dat deze route ook door lijn 171/172, waardoor reizigers een hogere frequentie wordt geboden. De route via W. van Vlietstraat en Karel Doormanstraat worden nog wel gereden door de Buurtbussen 711 en 712.



Bij Heinenoord rijdt lijn 160 niet meer via de Tienvoet en Dorpsstraat in Heinenoord, maar blijft rijden op de busbaan N217. Bij de rotonde Tienvoet komt een nieuwe halte voor de kern Heinenoord. Deze ligt op 500m van de voor lijn 160 vervallen halte Sporthal en 800 meter van de vervallen halte Noordseweg.

De haltes Sporthal en Noordseweg worden op werkdagen overdag nog wel bediend door lijn 163 Oud-Beijerland – Rotterdam Lombardijen. In de avonden en in het weekend worden deze haltes niet bediend door vast OV.

#### Frequenties:

	mavr				zat		zon		
<b>basislijn:</b>	spits	dal	spits	avond	dag	avond	dag	avond	laatste rit:
160 Goudswaard - Rotterdam	2	2	2	1	2	1	1	1	na 24:00 uur

In de spitsperiode rijdt in aanvulling op lijn 160 nog de spitslijn 170. Zie paragraaf spitslijnen.

#### Aansluitingen:

Lijn 160 biedt bij Heinenoord Busstation aansluiting op lijn 163 richting Rotterdam Lombardijen, lijn 166 richting Dordrecht, lijn 167 richting Strijen en lijn 164 richting Numansdorp.



## Lijn 163 Oud-Beijerland – Rotterdam Lombardijen

### Route:

Lijn 163 verzorgt de verbinding tussen Oud-Beijerland en Rotterdam Lombardijen via het busstation Heinenoord. Lijn 163 rijdt dezelfde route als in de huidige dienstregeling 2021. Lijn 163 rijdt hierbij via de haltes Sporthal en Noordseweg in Heinenoord Dorp. In Oud-Beijerland rijdt lijn 163 in de ochtendspits vanaf het busstation Heinenoord en in de middagspits richting het busstation via het bedrijventerrein De Bosschen. Hiermee behouden werknemers van het bedrijventerrein hun verbinding met busstation Heinenoord en de overstapmogelijkheden op de overige buslijnen in de Hoeksche Waard.

### Frequenties:

	mavr				zat		zon		
<b><i>basislijn:</i></b>	spits	dal	spits	avond	dag	avond	dag	avond	laatste rit:
163 Oud-Beijerland- Rotterdam Lombardijen	2	1	2	0	0	0	0	0	19:00 uur

Lijn 163 rijdt op werkdagen overdag, met in de spits 2x per uur en in de dalperiode 1x per uur een reismogelijkheid. Lijn 163 rijdt niet in de avonduren en in het weekend. Reizigers naar Lombardijen reizen dan via Rotterdam Zuidplein. Binnen Oud-Beijerland reist men met lijn 160, 171 of 172.

### Aansluitingen:

Lijn 163 biedt bij Heinenoord Busstation aansluiting op lijn 160/166 richting Rotterdam Zuidplein, lijn 166 richting Dordrecht, lijn 167 richting Strijen en lijn 164 richting Numansdorp.

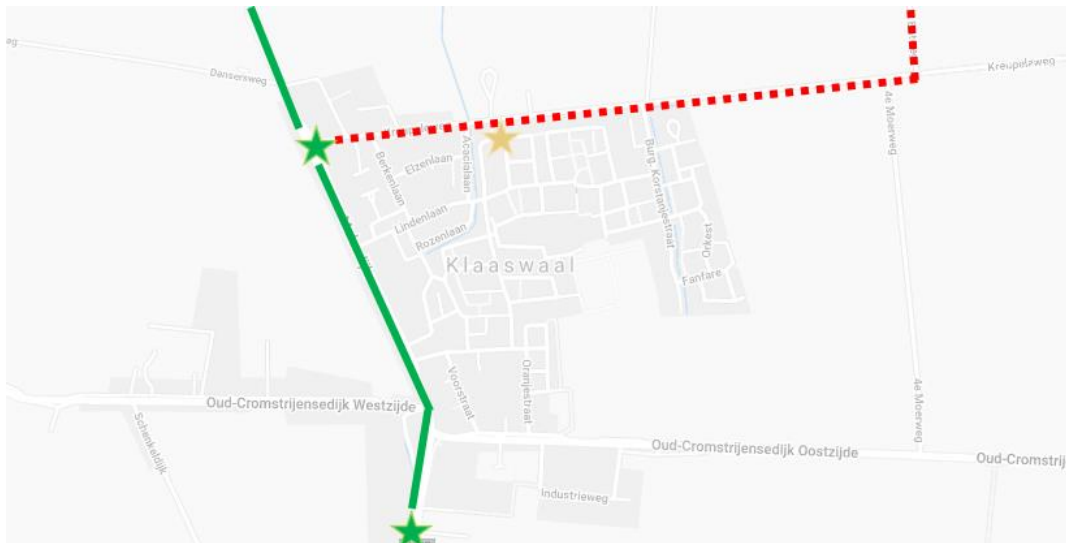
Bij Rotterdam Lombardijen zijn overstapmogelijkheden op de trein naar Den Haag / Leiden of Dordrecht en op de RET tram 2 en 20 en op stads- en streekbussen. De dienstregeling van lijn 163 is gebaseerd op de ‘knoop Heinenoord’; omdat de stoptreinen Den Haag – Rotterdam – Dordrecht vanaf de dienstregeling 2022 elke tien minuten gaan rijden is op Lombardijen sprake is van een goede trein-bus-aansluiting.

## Lijn 164 / 194 Zuid-Beijerland – Heinenoord

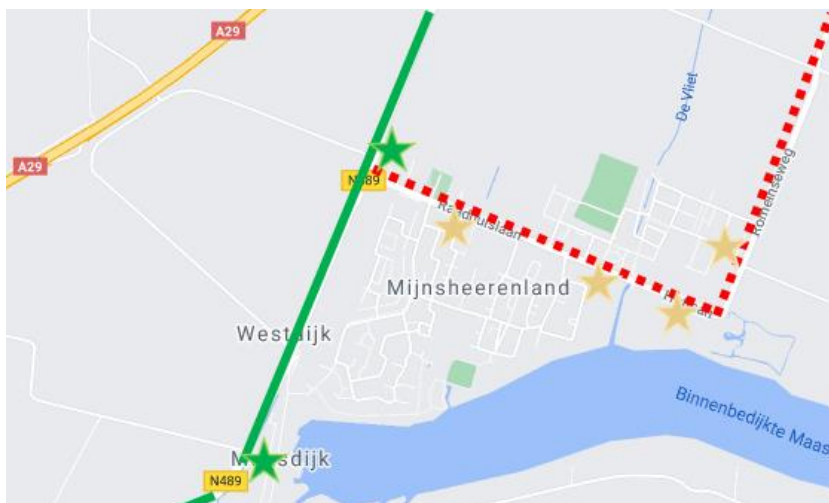
### Route:

Lijn 164/194 biedt de verbinding tussen Zuid-Beijerland, Numansdorp A29, Numansdorp, Klaaswaal, Westmaas, Mijnsheerenland en Heinenoord Busstation. Lijn 164 rijdt overdag vanuit Numansdorp door naar Zuid-Beijerland; 's avonds en in het weekend wordt tussen Numansdorp en Zuid-Beijerland met kleinschalig materieel een op lijn 164 aansluitende pendeldienst geboden met lijnnummer 194.

Ten opzichte van de huidige route van lijn 164 krijgt lijn 164 een gewijzigde, snellere routes bij Klaaswaal en Mijnsheerenland. Hierdoor zijn reizigers uit Zuid-Beijerland, Numansdorp, Klaaswaal en Westmaas ca. 6 minuten sneller bij het busstation Heinenoord en in Rotterdam.



In Klaaswaal blijft lijn 164 over de Molendijk N488 rijden en rijdt via de N489 naar Westmaas. De route in Klaaswaal via de Kreupeleweg wordt hierbij verlaten. Deze route is, zeker na de aanpassingen aan de infrastructuur, minder geschikt als busroute. De halte Molendijk is de vervangende halte voor de kern Klaaswaal. Deze halte ligt op 400 meter van de oude halte Kreupeleweg, waarmee de kern Klaaswaal goed ontsloten blijft.



In Mijnsheerenland blijft lijn 164 over de Provincialeweg N489 rijden. Lijn 164 rijdt hierbij niet meer via de Raadhuislaan, Hoflaan en Romeinseweg. De haltes Raadhuislaan, Dorp, Beukenhof en Romeinseweg vervallen voor lijn 164. De halte Mijnsheerenland Provincialeweg wordt de halte voor de kern Mijnsheerenland.

Frequenties:

	mavr				zat		zon		
<b>basislijn:</b>	spits	dal	spits	avond	dag	avond	dag	avond	laatste rit:
164/194 Zuid-Beijerland - Rotterdam	2	2	2	1	2	1	1	1	na 24:00 uur

In de spitsperiode rijdt in aanvulling op lijn 164 nog de spitslijn 174 tussen Numansdorp en Rotterdam Zuidplein. Zie paragraaf spitslijnen.

In de dalperiode op werkdagen, in de avonden en in het weekend rijdt lijn 194 op het traject Zuid-Beijerland – Numansdorp A29 – Numansdorp Van der Veldeweg in plaats van lijn 164. Lijn 194 rijdt in deze perioden 1x per uur.

Aansluitingen:

Lijn 164 biedt bij Heinenoord Busstation aansluiting op lijn 163 richting Rotterdam Lombardijen, lijn 166 richting Dordrecht, lijn 167 richting Strijen, lijn 160 richting Oud-Beijerland en lijn 160/166 richting Rotterdam Zuidplein.

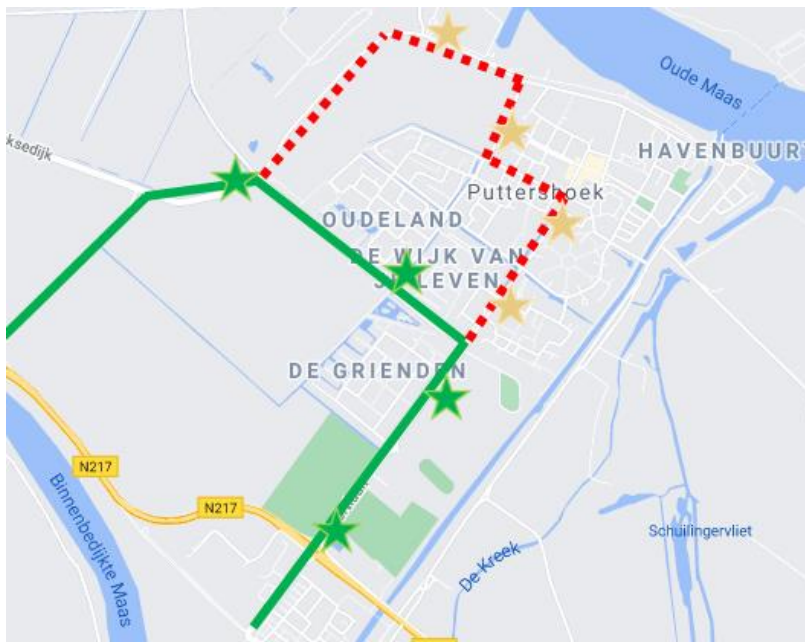
Bij Numansdorp A29 geeft lijn 164/194 vanuit Zuid-Beijerland aansluiting op lijn 436 van/naar Rotterdam Zuidplein.

**Lijn 166 Dordrecht – Rotterdam**

Route:

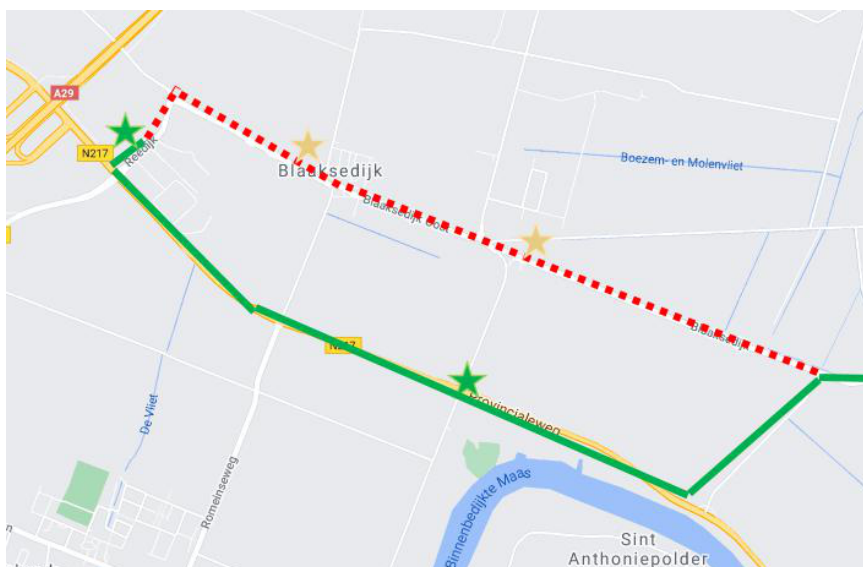
Lijn 166 rijdt van Dordrecht via het Albert Schweitzer-ziekenhuis in Dordrecht en de Kiltunnel naar 's-Gravendeel, Maasdam, Puttershoek, Heinenoord Busstation en naar Rotterdam Zuidplein.

Lijn 166 krijgt een gewijzigde, snellere route in Puttershoek en tussen Puttershoek en het busstation Heinenoord. Hierdoor kunnen reizigers sneller reizen naar het busstation Heinenoord en Rotterdam Zuidplein.



In Puttershoek gaat lijn 166 rijden via de Groeneweg langs het voormalige Alcazar. Lijn 166 rijdt niet meer via de Kastanjelaan, Nassaulaan, G. de Voslaan. De haltes Sportlaan, Kastanjelaan, G.de Voslaan en Suikerfabriek komen te vervallen. Op de Groeneweg komt een nieuwe halte ter hoogte van de Eikenlaan. De afstand vanaf de vervallen haltes naar de vervangende halte Groeneweg bedraagt tussen de 500 en 900 meter.

*<in addendum: route in Puttershoek niet gewijzigd>*



Tussen Puttershoek en busstation Heinoord gaat lijn 166 een gewijzigde, snellere route rijden via de Polderweg en de N217. Reden is enerzijds het geringe aantal reizigers dat hier in- en uitstapt, anderzijds is deze smalle dijk steeds moeilijker met bussen te berijden, waardoor vertragingen ontstaan. De haltes Blaaksedijk-Oost en Heinoord Mollekade komen te vervallen voor lijn 166. Voor de halte Mollekade is de alternatieve halte busstation Heinoord op 1 kilometer afstand. Voor de halte Blaaksedijk-Oost is de alternatieve halte de nieuwe halte N217 Binnenmaas op 800 meter afstand.

*<in addendum: op werkdagen overdag een Buurtbus als alternatief>*

#### Frequenties:

	mavr				zat		zon		
<b>basislijn:</b>	spits	dal	spits	avond	dag	avond	dag	avond	laatste rit:
166 Dordrecht - Rotterdam	2	2	2	1	2	1	1	1	na 24:00 uur

In de spitsperiode rijdt in aanvulling op lijn 166 nog de spitslijn 176. Zie paragraaf spitslijnen.

#### Aansluitingen:

Lijn 166 biedt bij Heinoord Busstation aansluiting op lijn 163 richting Rotterdam Lombardijen, lijn 160 richting Oud-Beijerland, lijn 167 richting Strijen en lijn 164 richting Numansdorp.

In Maasdam biedt lijn 166 vanuit Dordrecht op werkdagen en zaterdag overdag aansluiting op lijn 167 van en naar Strijen.

In Dordrecht zijn er overstapmogelijkheden op de trein en de stadsbussen; de aansluiting op de trein is overdag per definitie goed omdat IC's en stoptreinen naar Rotterdam elke tien minuten gaan rijden. Bij Rotterdam Zuidplein zijn er overstapmogelijkheden op de metro RET en stads- en streekbussen.

## Lijn 167 Strijen – Heinoord Busstation

### Route:

Lijn 167 biedt de verbinding tussen Strijen, Maasdam, Recreatieoord Binnenmaas en Heinoord Busstation. De route van lijn 167 is ongewijzigd ten opzichte van de huidige winterroute van lijn 167. In de zomerperiode rijdt lijn 167 momenteel een afwijkende route via recreatieoord Binnenmaas over de Vrouwe Huisjesweg. Door de nieuwe halte N217 Binnenmaas is dit niet meer nodig en kan lijn 167 op de N217 blijven rijden, waardoor reistijd wordt bespaard. De nieuwe halte ligt op geringe afstand van de oude halte Binnenmaas.

### Frequenties:

	mavr				zat		zon		
<b>basislijn:</b>	spits	Dal	spits	avond	dag	avond	dag	avond	laatste rit:
167 Strijen - Rotterdam	2	2	2	1	2	1	1	1	na 24:00 uur

In de spitsperiode rijdt in aanvulling op lijn 167 nog de spitslijn 177. Zie paragraaf spitslijnen.

### Aansluitingen:

Lijn 167 biedt bij Heinoord Busstation aansluiting op lijn 163 richting Rotterdam Lombardijen, lijn 160 richting Oud-Beijerland, lijn 160/166 richting Rotterdam Zuidplein en lijn 164 richting Numansdorp.

In Maasdam biedt lijn 167 op werkdagen en zaterdag overdag aansluiting op lijn 166 van en naar Dordrecht.

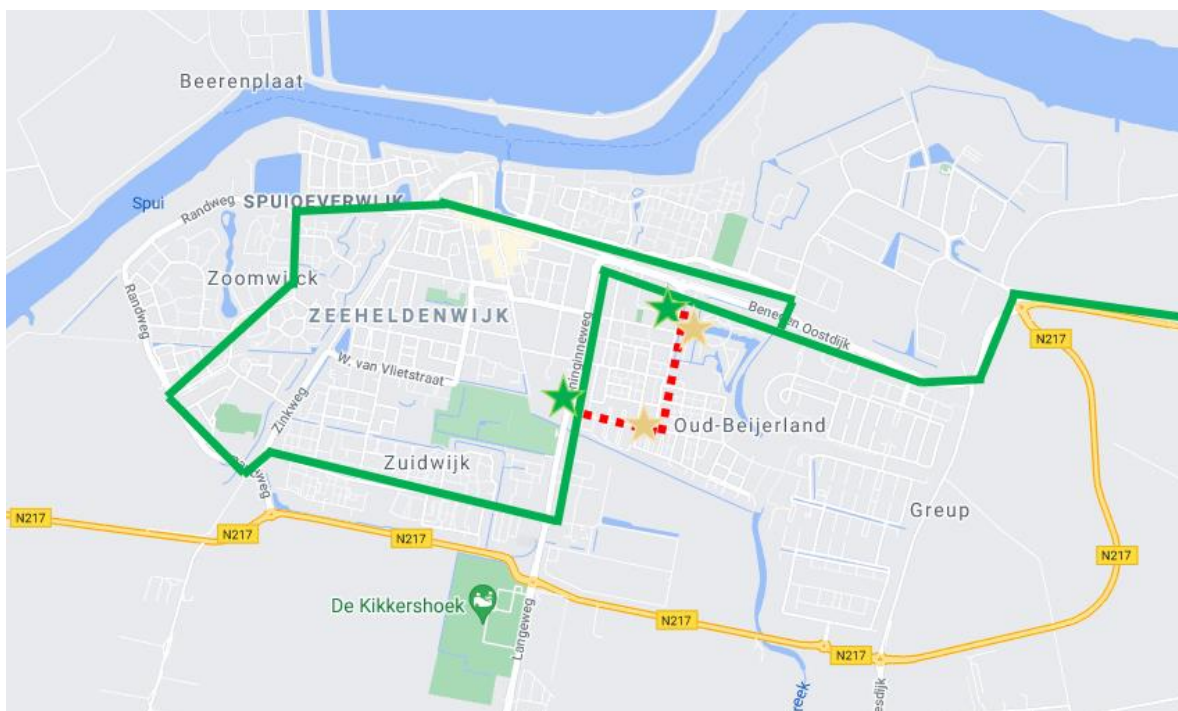
## Lijn 171 / 172 Oud-Beijerland – Rotterdam

### Route:

Lijn 171 en 172 bieden een snelle verbinding van Oud-Beijerland naar Rotterdam Zuidplein. Lijn 171 rijdt de route in Oud-Beijerland met de klok mee. Lijn 172 rijdt de route in Oud-Beijerland tegen de klok in.

In Oud-Beijerland wijzigt de route van lijn 171/172, waardoor een nog snellere route ontstaat. Hiermee wordt voorgesorteerd op de opwaardering van deze lijnen naar R-net-standaard.





Lijn 171 en 172 rijden voortaan via de Koninginneweg en de Beneden Oostdijk in plaats van via Croonenburgh en Sportlaan. De haltes Croonenburgh en Sportlaan vervallen voor lijn 171/172. Op de Koninginneweg en Beneden Oostdijk komen nieuwe haltes welke als vervangende haltes fungeren.

Tussen de haltes Poortwijk Noord en Rotterdam Zuidplein zullen lijn 171 en 172 ook halteren bij de nieuwe halte Heinenoord Tienvoet. Hiermee krijgen inwoners van Heinenoord via de halte Tienvoet een snelle en frequente verbinding met Rotterdam Zuidplein.

In de ochtendspits vanuit Rotterdam rijdt lijn 172 en in de middagspits naar Rotterdam rijdt lijn 171 via bedrijventerrein De Bosschen. Hiermee behouden werknemers van dit bedrijventerrein een snelle verbinding met Rotterdam.

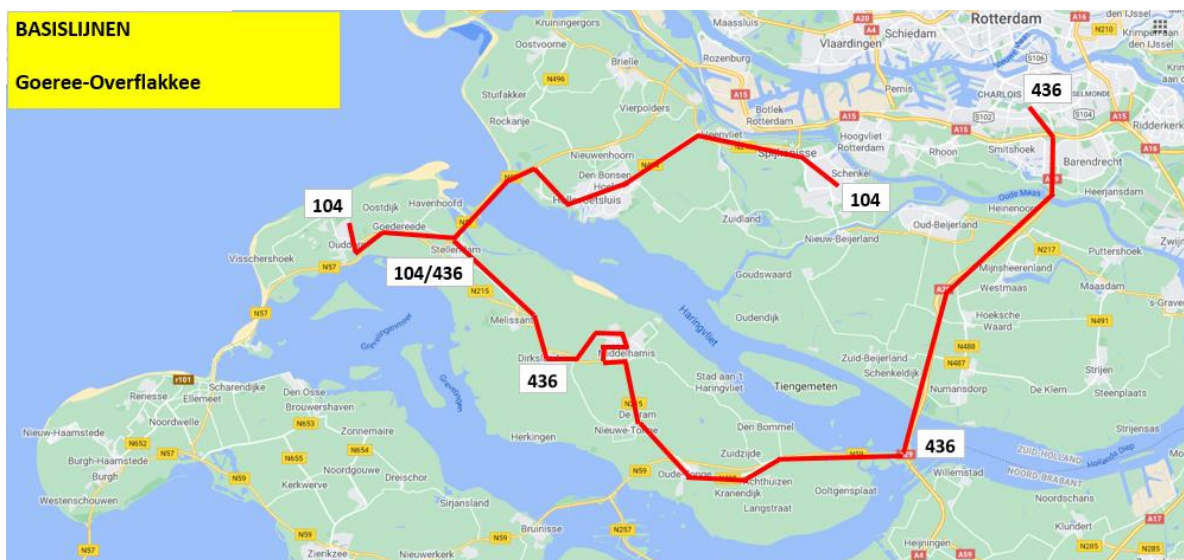
#### Frequenties:

	mavr				zat		zon		
<b>basislijn:</b>	spits	dal	spits	avond	dag	avond	dag	avond	laatste rit:
171/172 Oud-Beijerland - Rotterdam	4-6	2	4	1	2	1	1	1	na 24:00 uur

In vakantieperioden wordt de frequentie aangepast naar 3x per uur in de ochtendspits en 2x per uur in de middagspits.

#### Aansluitingen:

Bij Rotterdam Zuidplein zijn er overstapmogelijkheden op de metro RET en stads- en streekbussen.



Op Goeree-Overflakkee rijden de volgende basis lijnen:

- Lijn 104 Ouddorp – Spijkenisse
- Lijn 436 Ouddorp – Rotterdam Zuidplein

### Lijn 104 Ouddorp - Spijkenisse

#### Route:

Lijn 104 biedt de verbinding tussen Ouddorp, Goedereede, Stellendam, Hellevoetsluis, Heenvliet, Geervliet en Spijkenisse. Lijn 104 rijdt dezelfde route als in de huidige dienstregeling.

Het deel van de lijn 104 tussen Ouddorp en Renesse komt te vervallen. In hoofdstuk 6.3 wordt ingegaan op dit vervallen trajectdeel en op de alternatieven voor reizigers op dit traject.

*<in addendum: deel Ouddorp – Renesse blijft rijden>*

#### Frequenties:

	mavr				zat		zon		
<b>basislijn:</b>	spits	Dal	spits	avond	dag	avond	dag	avond	laatste rit:
104 Ouddorp – Spijkenisse	2	2	2	1	2	1	1	1	na 24:00 uur

#### Aansluitingen:

Lijn 104 sluit bij Stellendam Busstation vanuit zowel de richting Ouddorp als de richting Hellevoetsluis aan op R-net lijn 436 van en naar Middelharnis.

In Spijkenisse zijn er overstapmogelijkheden op de metro RET en de stadslijnen in Spijkenisse.

## Lijn 436 Ouddorp / Stellendam – Middelharnis – Rotterdam



### Route:

Lijn 436 biedt de verbinding tussen Ouddorp / Stellendam, Melissant, Dirksland, Middelharnis, Nieuwe-Tonge, Oude-Tonge, Den Bommel P+R, Numansdorp A29 en Rotterdam Zuidplein. Lijn 436 wordt uitgevoerd als R-net verbinding. Lijn 436 rijdt dezelfde route als in de huidige dienstregeling.

### Frequenties:

	mavr				zat		zon		
<b>basislijn:</b>	spits	dal	spits	avond	dag	avond	dag	avond	laatste rit:
436 Ouddorp / Stellendam- Dirksland	2	2	2	1	2	1	1	1	24:00 uur
436 Dirksland - Rotterdam	4-6	4	4-6	1	2	1	1	1	24:00 uur

Lijn 436 rijdt tussen Dirksland / Middelharnis en Rotterdam een hogere frequentie dan tussen Stellendam en Dirksland. In de spitsperiode rijdt lijn 436 samen met spitslijn 437 in een frequentie van 6x per uur in het drukste richting. In de vakantieperioden rijden er in de spits minder ritten van/naar Rotterdam.

### Aansluitingen:

Lijn 436 sluit bij Stellendam Busstation aan op lijn 104 naar Ouddorp en naar Hellevoetsluis / Spijkenisse. Bij Oude-Tonge Busstation sluit lijn 436 aan op de Zeeuwse lijnen 102 (Bergen op Zoom) en 133 (Zierikzee / Middelburg). Bij Numansdorp A29 sluit lijn 436 van/naar Rotterdam aan op lijn 164/194 van/naar Zuid-Beijerland. Ook zijn er bij Numansdorp A29 overstapmogelijkheden op de scholierenlijnen 662,664 en 669. Bij Den Bommel P+R zijn er overstapmogelijkheden op scholierenlijn 635.

Bij Rotterdam Zuidplein zijn er overstapmogelijkheden op de metro RET en stads- en streekbussen.

## 5.2 Spitslijnen



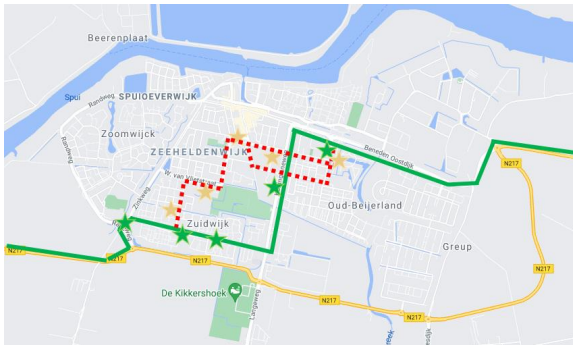
In de Hoeksche Waard rijden de volgende spitslijnen:

- Lijn 170 Goudswaard – Oud-Beijerland – Rotterdam
- Lijn 174 Numansdorp – Rotterdam
- Lijn 176 Dordrecht – Puttershoek – Rotterdam
- Lijn 177 Strijen – Rotterdam

Deze spitslijnen stoppen niet bij het busstation Heinoord maar rijden rechtstreeks naar Rotterdam Zuidplein. De spitslijnen zijn nodig om voldoende capaciteit te bieden in de spitsuren. De bediening van busstation Heinoord is niet dwingend noodzakelijk, enerzijds omdat deze lijnen gericht zijn op forensen van en naar Rotterdam en anderzijds omdat deze lijnen niet kunnen aansluiten op de knoop Heinoord. Door deze lijnen als sneldienst uit te voeren kan dit vervoer met minder DRU's (en dus minder kosten) worden verricht, terwijl de aantrekkelijkheid door de kortere rijtijd groter is.

### Lijn 170 Goudswaard – Oud-Beijerland – Rotterdam Zuidplein

Lijn 170 rijdt op werkdagen in de spitsuren 2x per uur in aanvulling op lijn 160 Goudswaard – Oud-Beijerland – Rotterdam. In de ochtend rijdt lijn 170 vanaf Goudswaard. In de middagspits rijdt lijn 170 tot aan Oud-Beijerland. De route in Oud-Beijerland wijzigt gelijk aan lijn 160: via de Koninginneweg en Beneden Oostdijk.

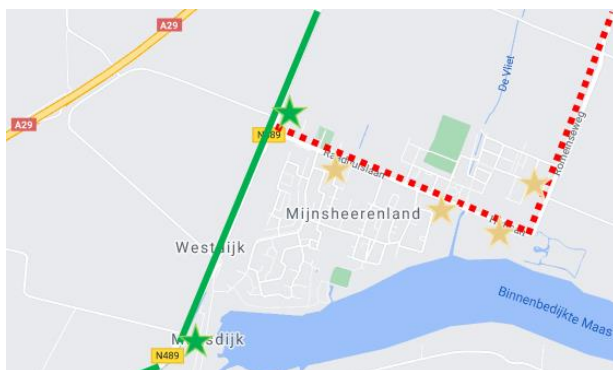
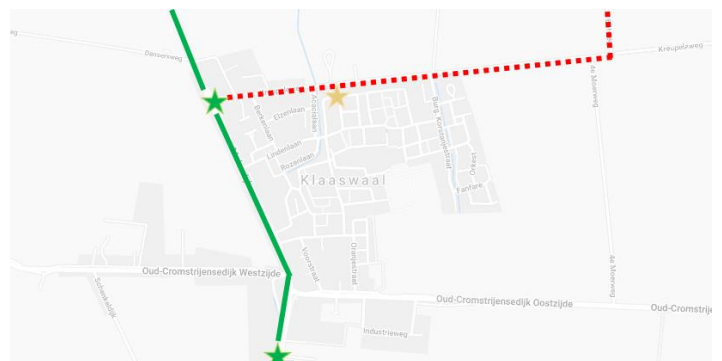


Lijn 170 zal ook stoppen bij Heinenoord Tienvoet.

### Lijn 174 Numansdorp – Rotterdam Zuidplein

Lijn 174 rijdt van Numansdorp via Klaaswaal, Westmaas en Mijnsheerenland naar Rotterdam Zuidplein in aanvulling op lijn 164. Lijn 164 rijdt in de ochtendspits en in de middagspits 4x per uur, zodat samen met lijn 164 een frequentie van 6x per uur in de spits wordt geboden. In de vakantieperiode rijdt lijn 174 nog 2x per uur.

De route van lijn 174 bij Klaaswaal en Mijnsheerenland is gelijk aan de nieuwe route van lijn 164. Dus de snellere route via de provinciale wegen N488 en N489. Dit zorgt ervoor dat vanaf deze haltes een hoge frequentie wordt geboden, wat het gebruik van OV aantrekkelijk maakt. Naar verwachting weegt dit ruimschoots op tegen de eventueel langere loop- of fietstijd naar de haltes aan de provinciale weg.

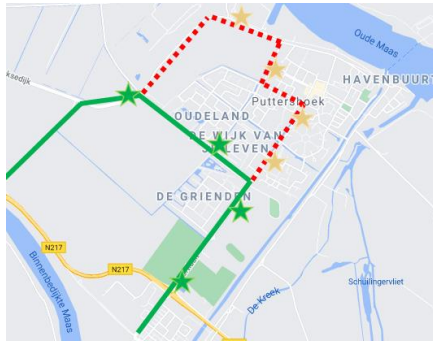




### Lijn 176 Dordrecht – Puttershoek – Rotterdam Zuidplein

Lijn 176 rijdt van Dordrecht via 's-Gravendeel, Maasdam en Puttershoek naar Rotterdam Zuidplein in aanvulling op lijn 166. In de middagspits rijdt lijn 176 vanaf Rotterdam tot aan 's-Gravendeel. Lijn 176 rijdt in de spitsuren 2x per uur.

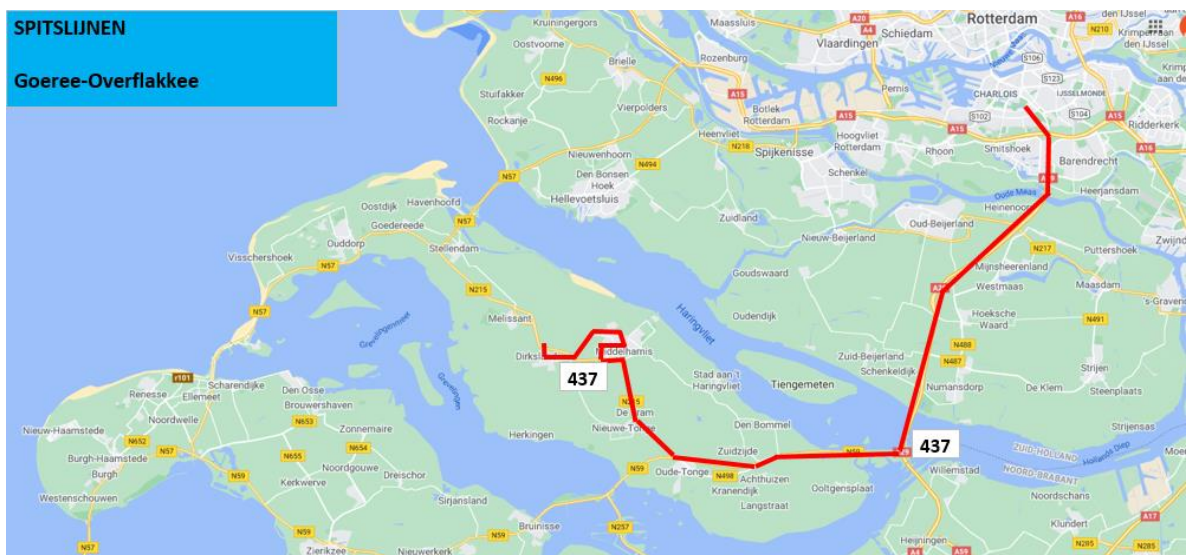
In Puttershoek rijdt lijn 176 de route gelijk aan de nieuwe route van lijn 166 via de Groeneweg:



*<in addendum: route in Puttershoek niet gewijzigd>*

### Lijn 177 Strijen – Rotterdam Zuidplein

Lijn 177 rijdt van Strijen via Maasdam naar Rotterdam Zuidplein in aanvulling op lijn 167. Lijn 177 rijdt in de spitsuren 2x per uur. In Maasdam sluit lijn 177 aan op de extra ritten lijn 166 tussen Maasdam en Dordrecht. Reizigers uit Strijen kunnen samen met lijn 167 hierbij met een overstap in Maasdam 4x per uur naar Dordrecht reizen en 4x per uur naar Rotterdam reizen. Lijn 177 stopt hierbij ook bij de nieuwe halte N217 Binnenmaas.



Op Goeree-Overflakkee rijdt spitslijn 437 Dirksland – Rotterdam Zuidplein.

### Lijn 437 Dirksland – Rotterdam Zuidplein

Lijn 437 rijdt als spitslijn tussen Dirksland, Middelharnis, Nieuwe Tonge, Numansdorp A29 en Rotterdam Zuidplein in aanvulling op lijn 436. Lijn 437 stopt hierbij niet in Oude-Tonge en in Den Bommel P+R. Lijn 437 rijdt 2x per uur in de spitsperiodes, waarmee op de bundel Rotterdam – Dirksland in de spits een frequentie van 6x per uur wordt geboden. Lijn 437 rijdt vanwege het geringere aantal reizigers niet in de schoolvakanties.

## 5.3 Scholierenlijnen



In de Hoeksche Waard rijden de volgende scholierenlijnen:

- Lijn 662 Numansdorp A29 - Zuid-Beijerland – Zuidzijde - Oud-Beijerland Zinkweg
- Lijn 663 Goudswaard – Rotterdam Lombardijen
- Lijn 664 Oud-Beijerland Zinkweg – Numansdorp – Numansdorp A29
- Lijn 666 Maasdam Gemeentehuis – Puttershoek – Oud-Beijerland Scholengemeenschap
- Lijn 667 Strijen – Klaaswaal – Oud-Beijerland Scholengemeenschap
- Lijn 668 's-Gravendeel – Maasdam – Oud-Beijerland Scholengemeenschap
- Lijn 669 Willemstad – Numansdorp A29 – Numansdorp – Klaaswaal – Oud-Beijerland Scholengemeenschap.

De scholierenlijnen rijden niet in schoolvakanties en niet op dagen waarop de scholen gesloten zijn.

In samenwerking met de provincie zijn we in gesprek met de scholen over het spreiden van de omvangrijke vervoerstromen in de ochtendspits. Uitgangspunt is het invoeren van de in de VO-raad

gemaakte afspraken<sup>2</sup> over het spreiden van de begintijdstippen van lessen teneinde de hyperspits te verlichten. In dit vervoerplan anticiperen we deels op deze afspraken door het aantal ritten te beperken. Afhankelijk van de mate waarin de scholen erin slagen om de begintijdstippen van lessen te spreiden bestaat de kans dat sommige bussen drukker zijn en mogelijk alleen staanplaatsen beschikbaar zijn.

#### **Lijn 662 Numansdorp A29 - Zuid-Beijerland – Oud-Beijerland Zinkweg**

Lijn 662 rijdt van Numansdorp A29 via Zuid-Beijerland en Zuidzijde naar Oud-Beijerland Zinkweg. Scholieren voor het Hoeksch Lyceum en Willem van Oranje kunnen hier vandaan lopen naar school. Lijn 662 rijdt niet naar de halte Scholengemeenschap omdat lijn 662 vanaf de halte Zinkweg doorrijdt als lijn 664 naar de halte Poortwijk Zuid waar het Actief College en een locatie van het Willem van Oranje zitten. Scholieren naar Poortwijk Zuid hoeven bij de Zinkweg niet over te stappen. Lijn 662 rijdt 3 ritten in de ochtend en 4 ritten in de middag.

#### **Lijn 663 Goudswaard – Rotterdam Lombardijen**

Lijn 663 rijdt van Goudswaard via Piershil, Nieuw-Beijerland, Oud-Beijerland, Heinenoord Busstation naar Rotterdam Lombardijen. Deze scholierenlijn wordt met name gebruikt door scholieren van het Wartburg College in Rotterdam. Lijn 663 biedt 2 ritten in de ochtend en 1 rit in de middag.

#### **Lijn 664 Oud-Beijerland Zinkweg – Numansdorp – Numansdorp A29**

Lijn 664 biedt de verbinding tussen Oud-Beijerland Zinkweg, Rembrandtstraat, Poortwijk Zuid, Klaaswaal, Numansdorp naar Numansdorp A29. Lijn 664 is gekoppeld aan lijn 662. Scholieren vanuit Zuid-Beijerland en Zuidzijde kunnen bij Oud-Beijerland Zinkweg in de bus blijven zitten en als lijn 664 doorreizen naar de scholen bij Poortwijk Zuid.

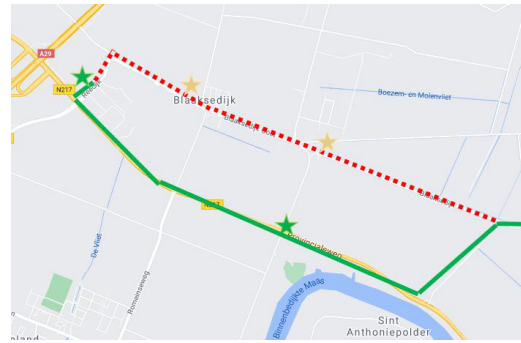
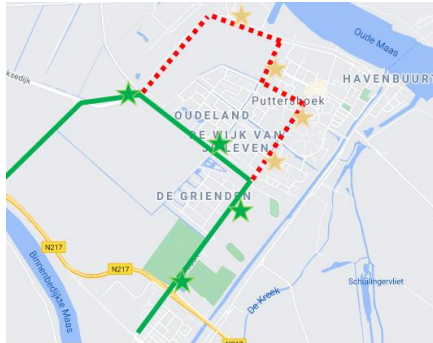
Daarnaast wordt lijn 664 gebruikt voor scholieren die vanuit de westkant van de Hoeksche Waard naar Klaaswaal (Wellant College) reizen en die richting overstappunt Numansdorp A29 reizen om daar over te stappen op lijn 436 richting Goeree-Overflakkee. Lijn 664 rijdt 3 ritten in de ochtend en 4 ritten in de middag.

---

<sup>2</sup> Afsprakenkader 'Veilig openbaar vervoer VO' van 17 mei 2021, waarin wordt uitgegaan van een zodanige spreiding dat in elke halfuursperiode maximaal 25% van de leerlingen aankomt op school, waarbij bij voorkeur geen aankomsten plaatsvinden (en dus geen lessen beginnen) tussen 7:45 uur en 9:30 uur.

### Lijn 666 Maasdam Gemeentehuis – Puttershoek – Oud-Beijerland

Lijn 666 rijdt vanaf Maasdam Gemeentehuis, Puttershoek, busstation Heinenoord naar de scholen in Oud-Beijerland. Lijn 666 rijdt hierbij de zelfde gewijzigde route als lijn 166 in Puttershoek en tussen Puttershoek en het busstation. Lijn 666 rijdt 4 ritten in de ochtend en 5 ritten in de middag.



*<in addendum: route in Puttershoek niet gewijzigd>*

### Lijn 667 Strijen – Klaaswaal – Oud-Beijerland

Lijn 667 verzorgt de verbinding van Strijen naar Klaaswaal en Oud-Beijerland. In Klaaswaal bedient lijn 667 het Wellant College bij de halte Rijksstraatweg. In Oud-Beijerland bedient lijn 667 de scholen bij de haltes Poortwijk Zuid en Scholengemeenschap. Lijn 667 rijdt in de ochtend 2 ritten en in de middag 4 ritten.

### Lijn 668 's-Gravendeel – Oud-Beijerland

Lijn 668 rijdt van 's-Gravendeel via Maasdam naar de scholen in Oud-Beijerland. Lijn 668 rijdt in de ochtend 2 ritten en in de middag 4 ritten.

### Lijn 669 Willemstad – Numansdorp – Klaaswaal – Oud-Beijerland

Lijn 669 rijdt vanaf Willemstad (Noord-Brabant) naar Numansdorp A29, Numansdorp, Klaaswaal en Oud-Beijerland. Zowel voor de scholen in Oud-Beijerland bij de haltes Poortwijk Zuid en Scholengemeenschap als het Wellant College in Klaaswaal. Lijn 669 rijdt in de ochtend 4 ritten (2 ritten vanaf Willemstad) en in de middag 4 ritten.

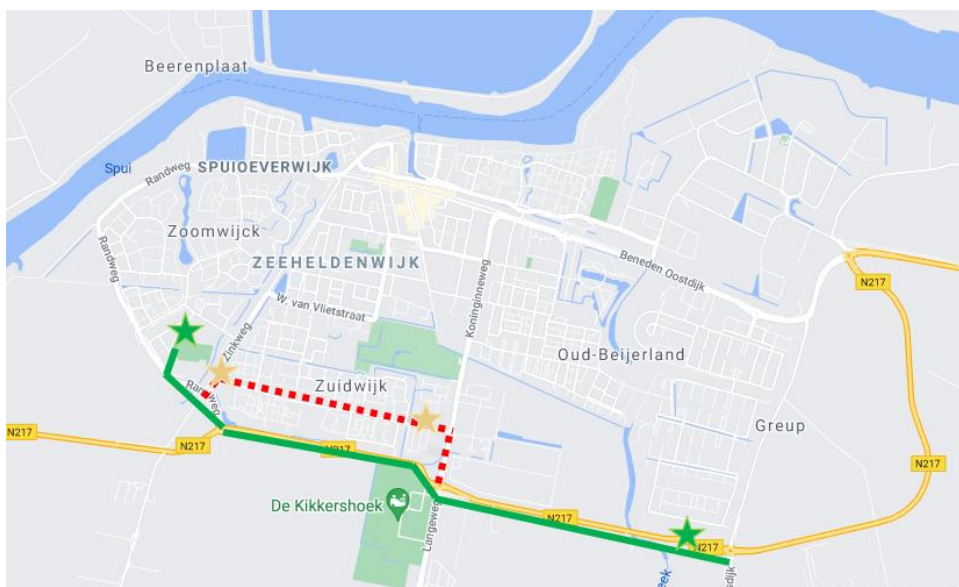
Aangezien lijn 169 van/naar Willemstad is komen te vervallen kunnen scholieren (en andere reizigers) van/naar Willemstad alleen van deze ritten van lijn 669 gebruik maken.

*<in addendum: overleg met provincie Noord-Brabant voor oplossing Willemstad>*

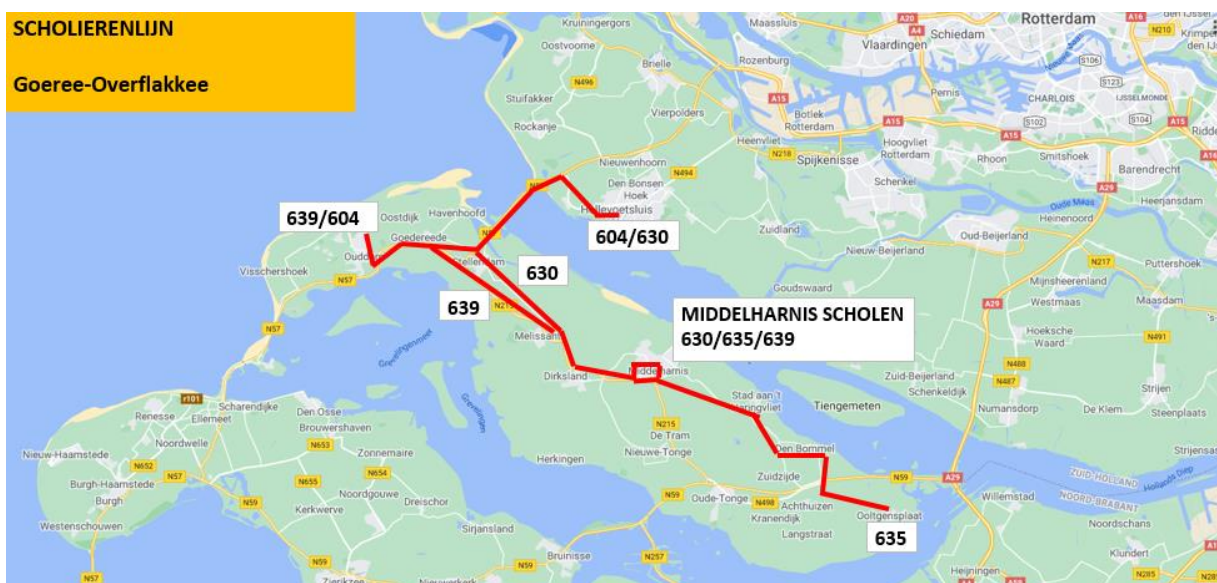
### Route scholierenlijnen 666, 667, 668, 669 in Oud-Beijerland

Voor de scholierenlijnen 666, 667, 668 en 669 geldt dat in Oud-Beijerland de route iets wijzigt. Doordat het Actief College in Oud-Beijerland is verhuisd naar Poortwijk Zuid, is de route over de Rembrandtstraat in Oud-Beijerland voor de scholierenlijnen niet meer nodig.





De lijnen 666,667,668 en 669 rijden hierdoor voortaan over de N217 in plaats van via de Rembrandtstraat en Zinkweg. In Oud-Beijerland stoppen de scholierenlijnen bij de halte Poortwijk Zuid en bij de halte Scholengemeenschap.



Op Goeree-Overflakkee rijden de volgende scholierenlijnen:

- Lijn 604 Ouddorp - Hellevoetsluis
- Lijn 630 Hellevoetsluis – Stellendam – Middelharnis
- Lijn 635 Ooltgensplaat – Middelharnis
- Lijn 639 Ouddorp – Middelharnis

Ten opzichte van de situatie in 2019 (pre-corona) rijden er minder ritten op de scholierenlijnen, waarmee we anticiperen op de afspraken over spreading van het scholierenvervoer.



*<in addendum: met behulp van BVOV tijdelijk nog extra bus-capaciteit beschikbaar voor versterking indien nodig.>*

NB: naar Middelharnis rijden vanuit de concessie Zeeland de scholierenlijnen 602 (Tholen) en 631(Zierikzee). Deze lijnen maken geen deel uit van dit transitieplan voor de concessie HWGO van de provincie Zuid Holland.

#### **Lijn 604 Ouddorp – Hellevoetsluis**

Lijn 604 verbindt Ouddorp en Stellendam met de scholen in Hellevoetsluis (Penta College en Helinium) en rijdt in aanvulling op lijn 104. Scholieren vanuit de richting Middelharnis kunnen met lijn 436 naar Stellendam Busstaiton reizen en daar overstappen op lijn 604.

Lijn 604 rijdt 2 ritten in de ochtend en 4 ritten in de middag.

#### **Lijn 630 Hellevoetsluis – Middelharnis**

Lijn 630 rijdt van Hellevoetsluis via Stellendam en Melissant naar de scholen in Middelharnis: Prins Maurits en RGO bij de halte Gemeentehuis en de Beroepscampus bij de halte Campus. Lijn 630 rijdt 3 ritten in de ochtend (2 vanaf Hellevoetsluis) en 4 ritten in de middag.

#### **Lijn 635 Ooltgensplaat - Middelharnis**

Lijn 635 rijdt vanaf Ooltgensplaat via Den Bommel P+R en Den Bommel naar Middelharnis Gemeentehuis. Lijn 635 rijdt niet via Achthuizen en Stad aan 't Haringvliet. Scholieren vanuit deze plaatsen kunnen de overstaphaltes Den Bommel P+R, Nieuwe Tonge of Middelharnis per fiets of maatwerkvervoer bereiken.

Lijn 635 rijdt 2 ritten in de ochtend en 4 ritten in de middag. Op dinsdagen rijdt een extra rit in de middag vanwege de roostervrije dinsdagmiddag van scholengemeenschap Prins Maurits in Middelharnis.

#### **Lijn 639 Ouddorp -Middelharnis**

Lijn 639 rijdt vanaf Ouddorp via Stellendam (N218) en Melissant naar Middelharnis naar de scholen Prins Maurits en RGO bij de halte Gemeentehuis en de Beroepscampus bij de halte Campus.

Lijn 639 rijdt in ochtend 6 ritten en in de middag 7 ritten. Op dinsdagen rijden twee extra ritten in de middag vanwege de roostervrije dinsdagmiddag van scholengemeenschap Prins Maurits in Middelharnis.

## 5.4 Buurtbuslijnen



In de Hoeksche Waard rijden momenteel 2 Buurtbus-lijnen:

- Lijn 711 Numansdorp A29 – Goudwaard – Oud-Beijerland
- Lijn 712 Zuid-Beijerland – Oud-Beijerland

Lijn 711 verzorgt de verbinding tussen Numansdorp A29, Zuid-Beijerland, Nieuwendijk, Oudendijk, Goudswaard, Piershil, Nieuw-Beijerland, Zinkweg en Oud-Beijerland. In Oud-Beijerland rijdt lijn 711 via de W. van Vlietstraat en Karel Dormanstraat tot aan de Boezemsingel. Lijn 711 rijdt op werkdagen overdag 1x per 2 uur.

Lijn 712 verzorgt de verbinding tussen Zuid-Beijerland – Zuidzijde en Oud-Beijerland. In Oud-Beijerland rijdt lijn 712 via de W. van Vlietstraat en Karel Doormanstraat tot aan de Debussyring in de wijk Poortwijk. Lijn 712 rijdt op werkdagen overdag in een frequentie van 1x per uur.

*<in addendum: nieuwe Buurtbus Barendrecht – Heinoord>*

## 6. Witte vlekken

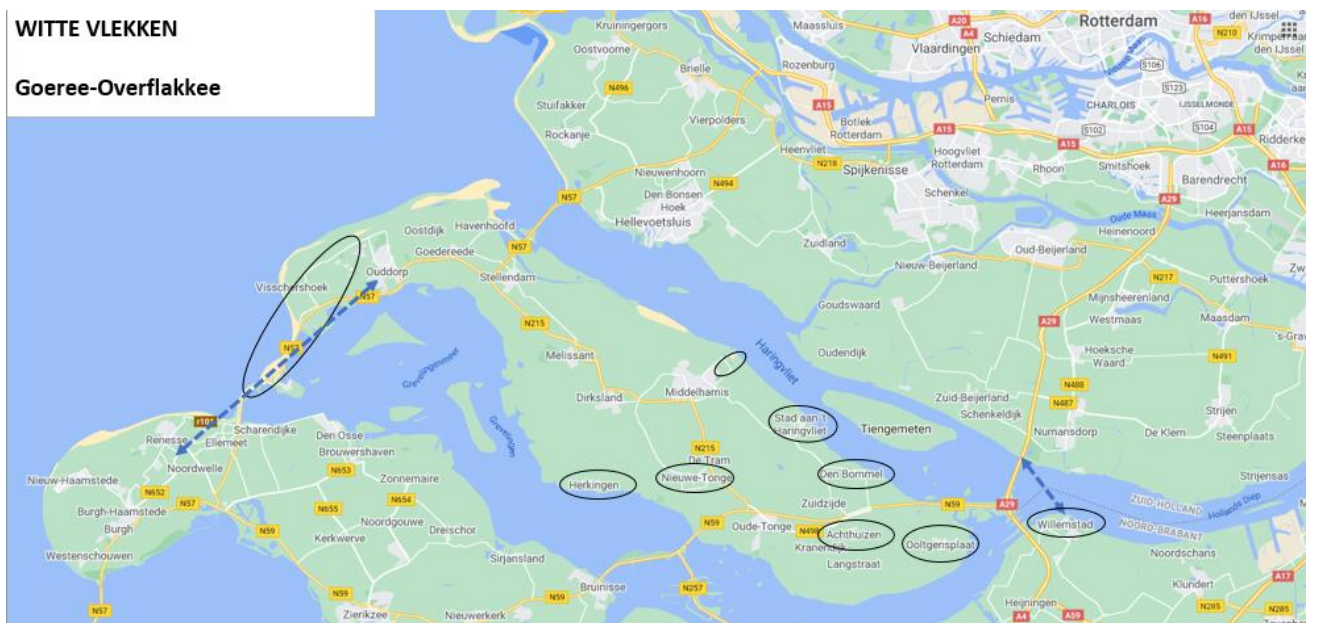
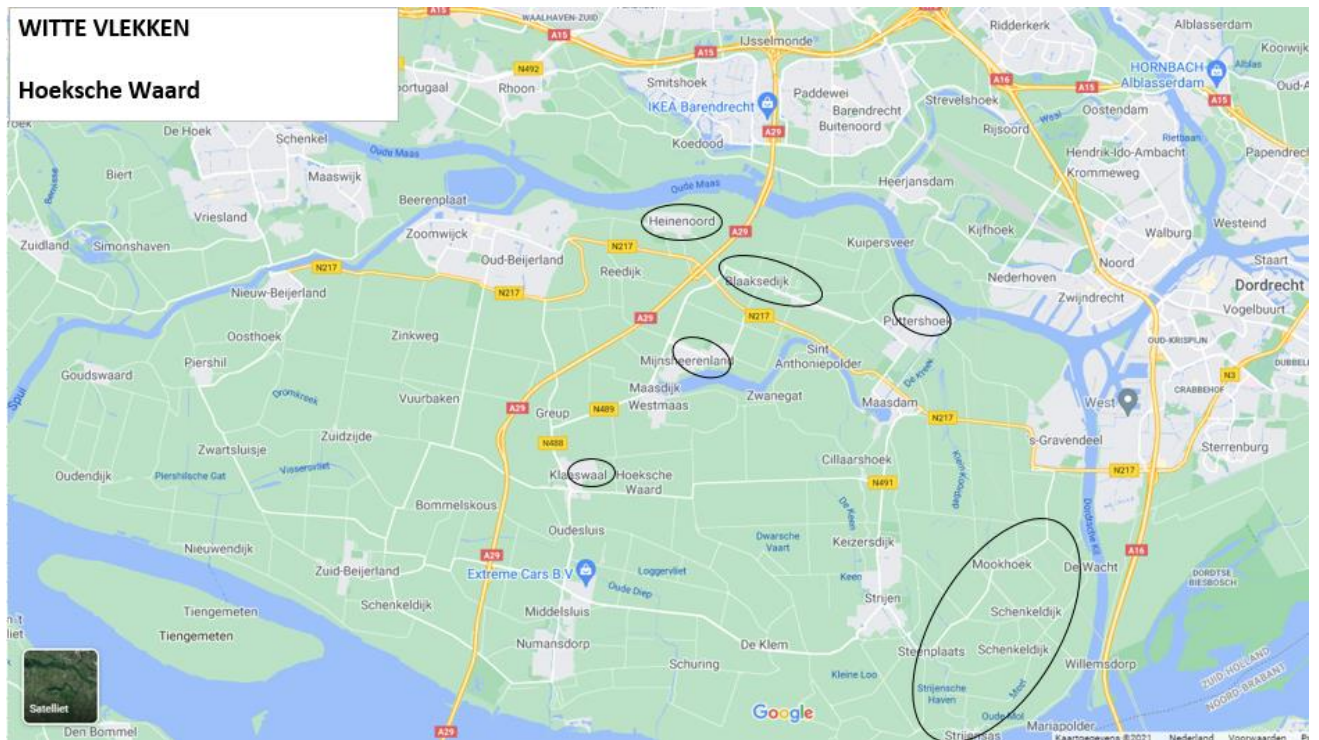
*<in addendum: geen witte vlekken meer: oplossing voor elke witte vlek: o.a. OV op Maat>*

De invulling van scenario Groen vergt het volledige budget dat in 2022 voor verrichten van vast OV beschikbaar is. Met dit budget bieden we een netwerk geboden waarmee 97% van de huidige reizigers gebruik kan maken van vast openbaar vervoer. In een deel van het gebied vervalt het vaste OV geheel of gedeeltelijk. Deze gebieden worden in dit transitieplan aangeduid als ‘witte vlekken’. Ongeveer 3% van de reizigers die in 2019 (pre-corona) gebruik maakten van het OV wordt hierdoor getroffen, het merendeel van hen is scholier of student. De afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte neemt toe tot een fietsafstand van meestal enkele kilometers; voor mensen die deze afstand niet willen of kunnen fietsen en geen recht hebben op WMO-vervoer wordt een alternatief op maat uitgewerkt.

Provinciale Staten in de uitgangspunten voor de transitieplannen heeft opgenomen dat er volwaardige alternatieven beschikbaar moeten blijven voor de reizigers. Voor de witte vlekken en deze 3% van de reizigers worden momenteel als voorbereiding op het transitieplan oplossingen bedacht en uitgewerkt samen met de provincie, gemeenten en derden. In het Transitieplan zal de invulling van de vervoeralternatieven voor de witte vlekken verder worden geconcretiseerd. In dit vervoerplan wordt een overzicht gegeven van de witte vlekken in scenario groen en wordt een doorkijkje gegeven in de oplossingen en vervoeralternatieven die momenteel uitgewerkt worden.

Na invulling van het vast OV in scenario Groen ontstaan de volgende witte vlekken:

*<in addendum: geen witte vlekken meer: oplossing voor elke witte vlek: o.a. OV op Maat>*



Er is onderscheid te maken in 3 categorieën:

- A Kernen zonder vast OV
- B Grotere afstand tot halte
- C Vervallen verbindingen

### 6.1 Kernen zonder vast OV

Het betreft hier kernen of haltes waar het vast OV geheel niet meer komt of in een bepaalde periode of tijdvak niet meer komt. Dit betreft de volgende kernen:

- Mookhoek
- Strijensas
- Ooltgensplaat
- Achthuizen
- Den Bommel
- Stad aan 't Haringvliet
- Herkingen
- Ouddorp Buitengebied
- Middelharnis Binnenhof

Voor elke kern wordt een overzicht gegeven van het aantal instappers per dag in 2019 (het jaar voor Corona). Ook wordt de dichtstbijzijnde alternatieve halte op een basislijn vermeldt inclusief afstand tot en de reistijd per fiets naar deze halte. In het Transitieplan zullen de vervoeralternatieven per kern of halte nader worden toegelicht.

#### Mookhoek (460 inwoners)

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Mookhoek	Gravendeel, H.Hamerstraat	4,4	0:13	n.v.t.	17	4	2

Vanuit Mookhoek is de dichtstbijzijnde alternatieve halte van de basislijnen de halte 's-Gravendeel H.Hamerstraat. Hier rijden lijn 166 en 176 Dordrecht – Rotterdam en ook de scholierenlijn 668 naar de scholen in Oud-Beijerland. De afstand tot deze halte is 4,4 kilometer, wat in 13 minuten per fiets is af te leggen. *<in addendum: werkdagen overdag buslijn, overige momenten OV op maat>*

#### Strijensas (400 inwoners)

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Strijensas	Strijen, Julianastraat	4,3	0:13	n.v.t.	5	1	1

Vanuit Strijensas is de dichtstbijzijnde halte van de basislijnen de halte Strijen Julianastraat. De afstand tot deze halte is 4,3 kilometer, ofwel 13 minuten per fiets. Vanaf de Julianastraat rijden de lijnen 167/177 Strijen – Heinenoord – Rotterdam en de scholierenlijn 667 naar de scholen in Oud-Beijerland. *<in addendum: werkdagen overdag buslijn, overige momenten OV op maat>*



### Ooltgensplaat (2.670 inwoners) \*

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Ooltgensplaat **	Den Bommel, N59 P+R	4,2	0:13	n.v.t.	37	21	9

\*\* nog wel scholierenlijn

In scenario Groen rijdt er van en naar Ooltgensplaat de scholierenlijn 635, waarmee het merendeel van de reizigers een reismogelijkheid met vast OV wordt geboden. Buiten de tijden van de scholierenlijn rijdt er geen vast OV naar Ooltgensplaat. De dichtstbijzijnde halte van een basislijn is de halte Den Bommel P+R van R-net lijn 436 naar Rotterdam en Middelharnis / Stellendam. De afstand tot deze halte is 4,2 kilometer of 13 minuten fietsen. Het aantal reizigers in bovenstaande tabel zijn de reizigers die reizen buiten de tijden van de scholierenlijn 635.

<in addendum: werkdagen overdag buslijn, overige momenten OV op maat>

### Achthuizen (1.085 inwoners)

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Achthuizen	Den Bommel, N59 P+R	1,7	0:06	n.v.t.	10	7	5

Achthuizen heeft in scenario Groen geen vast OV meer in de kern. De dichtstbijzijnde halte van een basislijn is voor Achthuizen de halte Den Bommel P+R van R-net lijn 436 naar Rotterdam en Middelharnis / Stellendam. De afstand tot deze halte is 1,7 kilometer of 6 minuten fietsen.

<in addendum: werkdagen overdag buslijn, overige momenten OV op maat>

### Den Bommel (1.730 inwoners) \*

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Den Bommel **	Den Bommel, N59 P+R	1,8	0:07	n.v.t.	22	12	5

\*\* nog wel scholierenlijn

Voor Den Bommel geldt hetzelfde als voor Ooltgensplaat. Scholierenlijn 635 verzorgt op schooltijden een verbinding met Middelharnis en Den Bommel P+R, waardoor het merendeel van de reizigers een vorm van vast openbaar vervoer wordt geboden. Buiten deze tijden rijdt er geen vast OV naar Den Bommel. De dichtstbijzijnde halte van een basislijn is voor Den Bommel de halte Den Bommel P+R van R-net lijn 436 naar Rotterdam en Middelharnis / Stellendam. De afstand tot deze halte is 1,8 kilometer of 7 minuten fietsen. Het aantal reizigers in bovenstaande tabel zijn de reizigers die reizen buiten de tijden van de scholierenlijn 635.

<in addendum: werkdagen overdag buslijn, overige momenten OV op maat>

### Stad aan 't Haringvliet (1.400 inwoners)

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Stad a/h Haringvliet	Middelharnis Gemeentehuis	7,4	0:23	n.v.t.	36	16	4

Stad aan 't Haringvliet heeft in scenario Groen geen vast OV meer in de kern. Stad aan 't Haringvliet ligt even ver van de overstaphalte Middelharnis Gemeentehuis als van de overstaphalte Den Bommel P+R, namelijk 7,4 kilometer en 23 minuten fietsen. Vanaf deze overstaphaltes kan men reizen met lijn 436 Stellendam – Dirksland – Middelharnis – Rotterdam.

<in addendum: werkdagen overdag buslijn, overige momenten OV op maat>

### Herkingen (1.250 inwoners)

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Herkingen	Nieuwe Tonge, N218	8,2	0:22	n.v.t.	24	8	3

Herkingen heeft in scenario Groen geen vast OV meer in de kern. De kern Herkingen ligt qua afstand even ver tussen de overstaphaltes Nieuwe-Tonge N218 en Dirksland Ziekenhuis, namelijk 8,2 kilometer zijnde 22 minuten fietsen. Vanaf deze overstaphaltes kan men verder reizen met lijn 436 Stellendam – Dirksland – Middelharnis – Rotterdam.

*<in addendum: werkdagen overdag buslijn, overige momenten OV op maat>*

### Ouddorp buitengebied / Port Zelande

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)			alleen zomermaanden:		
					mavr	zat	zon	mavr	zaterdag	zondag
Ouddorp, Port Zelande	Ouddorp, Bernhardweg	11,1	0:30	n.v.t.	11	10	7	22	19	12
Ouddorp, Vuurtoren	Ouddorp, Bernhardweg	6	0:18	n.v.t.	1	1	0	2	2	1
Ouddorp, Klepperstee	Ouddorp, Bernhardweg	4,1	0:11	n.v.t.	3	2	1	6	4	4
Ouddorp, Toppershoedje	Ouddorp, Bernhardweg	2,5	0:07	n.v.t.	6	5	3	10	6	5
Ouddorp, Groene Weide	Ouddorp, Bernhardweg	1,7	0:04	n.v.t.	3	2	2	5	3	4

Met de vervallen verbinding tussen Ouddorp en Renesse op lijn 104 vervalt ook het vast OV in het buitengebied van Ouddorp en het vakantiepark Port Zelande. De afstand tot de vervangende halte Bernhardweg in Ouddorp is variabel, afhankelijk van de vervallen halte. Oplopend tot 11 kilometer voor de halte Port Zelande.

*<in addendum: lijn 104 deel Ouddorp – Renesse blijft rijden alle dagen van de week>*

### Middelharnis Binnenhof

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Middelharnis Binnenhof	Middelharnis Gemeentehuis	2,7	0:09	n.v.t.	8	0	0

Vervoer naar Middelharnis Binnenhof betreft eigenlijk alleen werknemers en personeel van de sociale werkvoorziening aldaar (Werkvoorzieningschap Binnenhof). De afstand tot de vervangende halte Gemeentehuis is 2,7 kilometer of 9 minuten fietsen. Vanaf de halte Gemeentehuis kan men reizen met lijn 436 naar Dirksland / Stellendam en richting Oude Tonge / Rotterdam.

*<in addendum: werkdagen overdag OV op maat>*

## 6.2 Grottere afstand tot halte

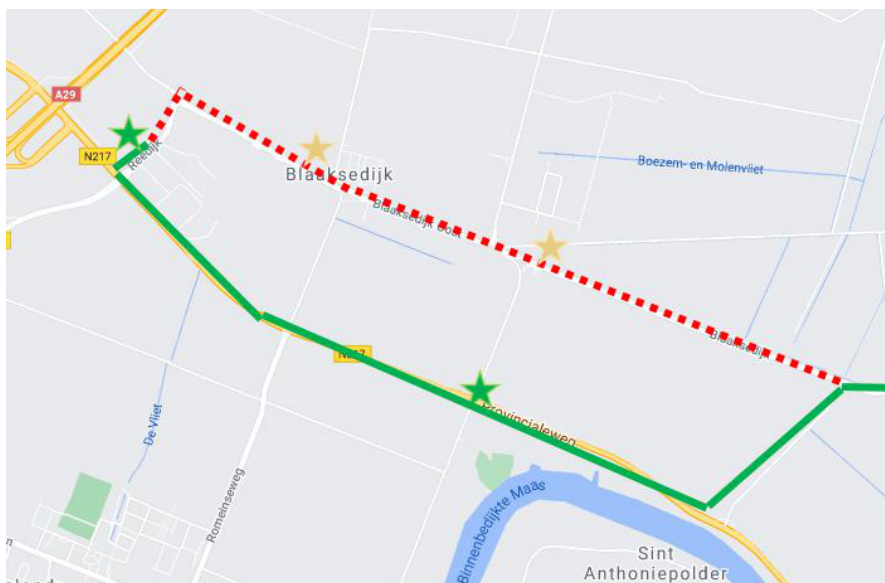
Voor een aantal kernen en haltes geldt dat door de nieuwe busroute de betreffende kern / halte nog wel de beschikking heeft over vast OV, maar dat de afstand tot een halte is toegenomen. Voor de vervallen haltes wordt, per kern, het aantal instappers per dag weergegeven. Ook wordt de afstand, fietstijd en looptijd tot een alternatieve halte weergegeven.

Het betreft een deel van de haltes in de volgende kernen:

- Blaaksedijk
- Puttershoek
- Mijnsheerenland
- Klaaswaal
- Heinenoord
- Nieuwe-Tonge

Voor Oud-Beijerland geldt dat diverse routes wijzigen. De alternatieve en nieuwe vervangende haltes zijn echter op korte afstand van de vervallen haltes, waardoor de gevolgen beperkt zijn. Bij de beschrijving van de basislijnen zijn de nieuwe routes en haltes al besproken.

### Blaaksedijk-Oost / Mollekade



kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Heinenoord Mollekade (Blaaksedijk)	Heinenoord Busstation	1	0:03	0:12	19	15	6

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
BlaaksedijkOost (Boonsweg)	N217 Binnenmaas	0,8	0:03	0:10	22	10	3

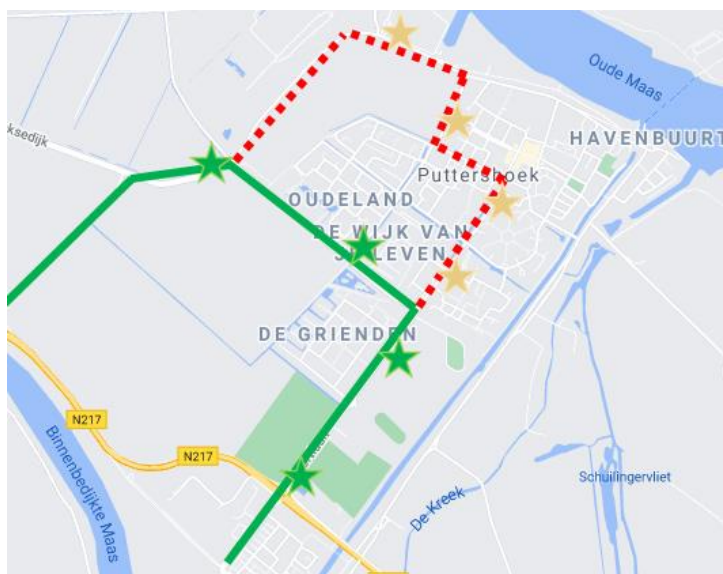
Door de nieuwe route van lijn 166 en 666 over de Polderweg en N217 is de afstand tot de halte voor Blaaksedijk-Oost (bedrijventerrein Boonsweg) en Mollekade (kern Blaaksedijk) toegenomen.

Voor de halte Mollekade geldt de vervangende halte Busstation Heinenoord vanwaar men alle richtingen op kan reizen met de basislijnen in de Hoeksche Waard: o.a. naar Rotterdam Zuidplein, Lombardijen, Dordrecht en de andere kernen in de Hoeksche Waard. De afstand bedraagt 1 kilometer, die per fiets in 3 of te voet in 12 minuten kan worden afgelegd.

Voor de halte Blaaksedijk-Oost geldt dat de vervangende (nieuwe) halte N217 Binnenmaas de dichtstbijzijnde halte is op 800 meter afstand en 3 minuten fietsen of 10 minuten lopen.

*<in addendum: op werkdagen overdag Buurtbus Barendrecht – Heinenoord, overige momenten OV op Maat>*

## Puttershoek

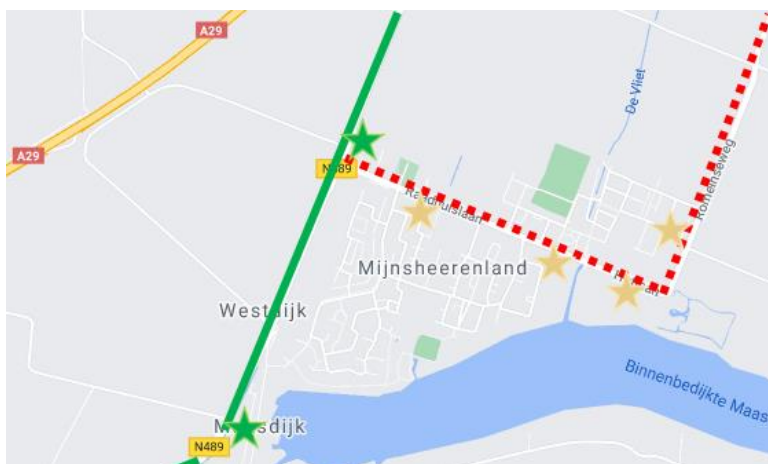


<in addendum: route in Puttershoek niet gewijzigd>

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Puttershoek Suikerfabriek	Puttershoek De Tol	1	0:03	0:12	5	1	0
Puttershoek G de Voslaan	Puttershoek Groeneweg (new)	0,75	0:03	0:09	103	42	23
Puttershoek Kastanjelaan	Puttershoek Groeneweg (new)	0,9	0:03	0:11	186	84	30
Puttershoek Sportlaan	Puttershoek Groeneweg (new)	0,5	0:02	0:06	197	42	25

In Puttershoek rijdt lijn 166 en 666 een andere route via de Groeneweg. Hierbij vervallen de haltes Sportlaan, Kastanjelaan, G. de Voslaan en Suikerfabriek. Op de Groeneweg is een nieuwe halte beoogd ter hoogte van de Eikenlaan. De afstand vanaf de vervallen haltes tot aan de vervangende halte ligt tussen de 500 en 900 meter. De tijd per fiets naar deze halte bedraagt 3 minuten en de looptijd 6 tot 11 minuten.

## Mijnsheerenland



kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Mijnsheerenland Romeinseweg	Mijnsheerenland, Provincialeweg	1,8	0:06	0:22	25	5	2
Mijnsheerenland Beukenhof	Mijnsheerenland, Provincialeweg	1,4	0:05	0:18	1	2	2
Mijnsheerenland Dorp	Mijnsheerenland, Provincialeweg	1	0:04	0:13	63	43	9
Mijnsheerenland Raadhuislaan	Mijnsheerenland, Provincialeweg	0,4	0:02	0:05	66	37	13

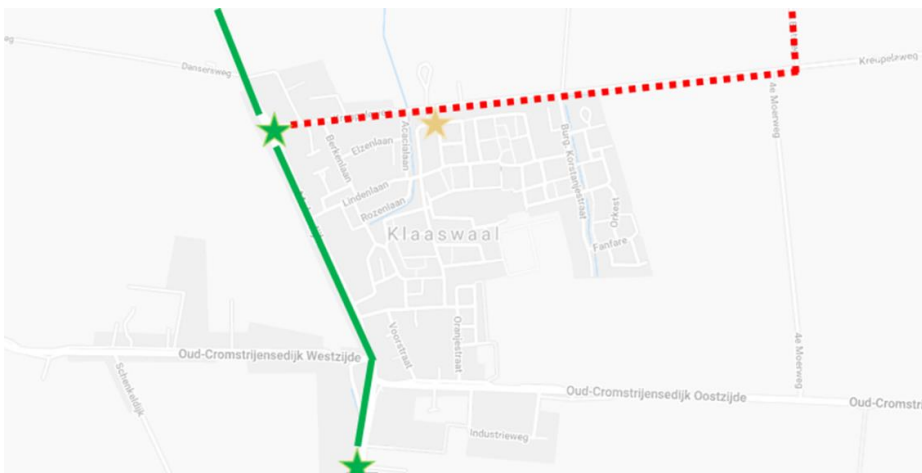
In Mijnsheerenland rijdt lijn 164 met de nieuwe route via de N489 en de halte Provincialeweg in plaats van via de Raadhuislaan, Hoflaan en Romeinseweg. De haltes Dorp, Raadhuislaan, Beukenhof en Romeinseweg komen hierbij te vervallen. Aangezien de halte Provincialeweg ook door lijn 174 wordt aangedaan, ontstaat bij deze halte een frequentie van 6x per uur in de spitsperiode. Dit maakt het gebruik van deze halte een extra aantrekkelijk voor reizigers. Door het combineren van beide lijnen aan dezelfde halte ontstaat een hogere frequentie en hoeven klanten hun reistijden niet af te stemmen op de lijnen die een bepaalde halte bedienen, waardoor het aantal reismogelijkheden en het gebruiksgemak toenemen. Ervaringen met het bundelen van lijnen in 's Gravendeel hebben uitgewezen dat dit, ondanks de grotere loop- of fietsafstand, leidde tot een sterke toename van het aantal reizigers.

De vervallen halte Romeinseweg aan de oostkant van Mijnsheerenland kent de verste afstand van 1,8 kilometer tot de halte Provincialeweg, wat overeenkomt met 6 minuten fietsen of 22 minuten lopen. De overige haltes liggen dichterbij de alternatieve halte Provinciale weg: tabel hierboven.

*<in addendum: alle dagen OV op Maat in Mijnsheerenland beschikbaar>*



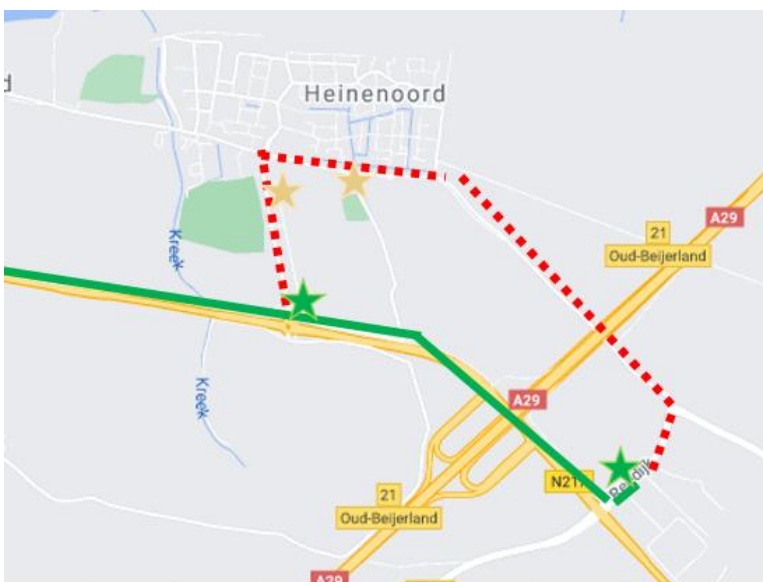
Klaaswaal



kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Klaaswaal Kreupeleweg	Klaaswaal, Molendijk	0,4	0:02	0:05	146	29	17

In Klaaswaal rijden lijn 164 en lijn 174 via de Molendijk N488 in plaats van via de Kreupeleweg en Botweg. De halte Kreupeleweg komt te vervallen. De vervangende halte bij de N488 is de halte Molendijk. Deze vervangende halte licht op slechts 400 meter afstand. Dit is 2 minuten per fiets en een looptijd van 5 minuten. Door het combineren van beide lijnen aan dezelfde halte ontstaat een hogere frequentie en hoeven klanten hun reistijden niet af te stemmen op de lijnen die een bepaalde halte bedienen, waardoor het aantal reismogelijkheden en het gebruiksgemak toenemen.

Heinenoord



kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Heinenoord (Dorp) *	N217 Tienvoet	0,8	0:03	0:11	6	44	30

\* mavr na 19uur + weekend

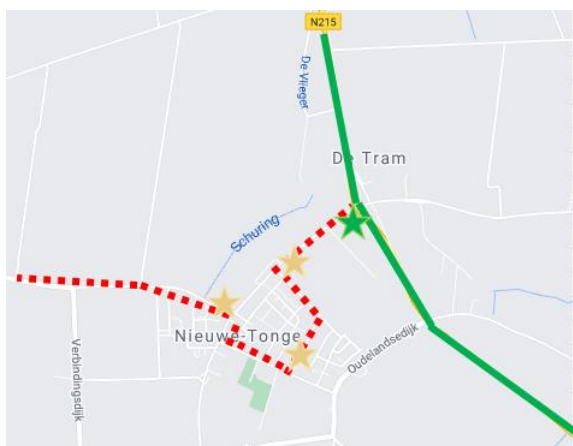
Voor de kern Heinenoord geldt dat er langs de N217 op de busbaan een nieuwe halte wordt gerealiseerd: Heinenoord Tienvoet. Bij deze halte gaan alle passerende lijnen halteren, waaronder ook de sneldiensten en bij uitbreiding naar R-net ook de R-net verbinding vanuit Oud-Beijerland. Hierdoor ontstaan bij deze halte snelle en frequente verbindingen naar Rotterdam en naar het busstation Heinenoord / de overige kernen in de Hoeksche Waard. Deze nieuwe halte Tienvoet wordt hiermee de halte voor Heinenoord.

In scenario Groen rijdt op werkdagen overdag lijn 163 Oud-Beijerland – Rotterdam Lombardijen nog via de haltes Sporthal en Noordseweg in Heinenoord. In deze periode kunnen reizigers er dus ook voor kiezen om van deze haltes gebruik te maken. In de avonduren en in het weekend worden deze haltes niet bediend en geldt de halte Tienvoet als halte voor het dorp.

De halte Tienvoet ligt op ca. 800 meter van de oude haltes Sporthal en Noordseweg. Dit is 3 minuten per fiets of een looptijd van 11 minuten.

*<in addendum: OV op Maat in avond en weekend>*

#### Nieuwe Tonge



kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Nieuwe Tonge	Nieuwe Tonge, N218	0,8	0:02	0:11	7	3	2

Voor de kern Nieuwe Tonge geldt dat lijn 138 die door het dorp heen rijdt, komt te vervallen in scenario groen. Bij het dorp langs de N218 is echter nog wel de R-net halte Nieuwe Tonge N218 beschikbaar. Hier vandaan vertrekt de snelle en frequente buslijn 436 naar zowel Dirksland / Middelharnis als naar Oude Tonge / Rotterdam Zuidplein.

Deze alternatieve halte Nieuwe Tonge N218 ligt op ca. 800 meter afstand van de vervallen haltes in het dorp. Dit is 2 minuten per fiets of een looptijd van 11 minuten.

*<in addendum: werkdagen overdag buslijn, overige momenten OV op maat>*

### 6.3 Vervallen verbindingen

In scenario Groen is een aantal verbindingen vervallen ten opzichte van de situatie in de huidige dienstregeling. Per verbinding wordt een toelichting gegeven van de alternatieven.

#### Lijn 104 Ouddorp – Renesse

*<in addendum: lijn 104 gedeelte Ouddorp – Renesse blijft rijden alle dagen van de week>*

verbinding:		alternatief:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
			mavr	zat	zon
Renesse - Ouddorp (lijn 104)	instappers Renesse	alternatief = reizen via Oude Tonge	38	25	15

Lijn 104 vormt in de huidige situatie de westelijke verbinding tussen Goeree-Overflakkee en Zeeland. De verbinding wordt in de wintermaanden vooral gebruikt door scholieren vanaf Goeree-Overflakkee naar Zeeland (o.a. Goes en Middelburg) en in de zomermaanden wordt lijn 104 met name gebruikt door reizigers met toeristische en sociaal-recreatieve doeleinden gezien de vakantieparken en aanwezige toeristische sector in dit gebied.

Aangezien deze verbinding met lijn 104 wel een schakel is in het OV-netwerk begrijpen wij de wens om deze verbinding in stand te houden. Gezien het relatief geringe aantal reizigers en de beschikbare financiële middelen is het helaas niet mogelijk om deze verbinding in scenario groen aan te kunnen bieden.

Indien er aanvullende financiering beschikbaar komt vanuit gemeenten, derden, provincie of Rijk (aanvullende BVOV in 2022) en er ruimte is om toch meer vervoer aan te bieden dan scenario groen dan staat het herstellen van lijn 104 hoog op het prioriteitenlijstje voor opschaling.

Uitgaande van scenario groen en het vervallen van lijn 104 tussen Ouddorp en Renesse is het alternatief voor reizigers richting Zeeland het reizen met R-net 436 naar Oude-Tonge en daar overstappen op lijn 133 van de concessie Zeeland.

Het buitengebied Ouddorp en Port Zelande zijn in de vorige paragraaf van dit vervoerplan besproken: deze haltes horen bij de witte vlekken waar in het Transitieplan nadere uitwerking aan gegeven wordt m.b.t. reisalternatieven.

#### Willemstad (3.125 inwoners) – Numansdorp A29

kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Willemstad **	Numansdorp A29	10,1	0:30	n.v.t.	27	0	0

*\*\* nog wel scholierenlijn*

Willemstad in Noord-Brabant is vooral gericht op de regio West Brabant, waardoor slechts een beperkte groep reizigers gebruik maakt van de verbindingen met de Hoeksche Waard en Rotterdam. In scenario Groen rijdt vanaf Willemstad de scholierenlijn 669 naar de scholen in Klaaswaal en Oud-Beijerland. Deze lijn rijdt ook via Numansdorp A29 waar overgestapt kan worden op R-net 436 naar Rotterdam. Buiten de tijden van de scholierenlijn is er geen vast OV van/naar Willemstad vanuit de concessie HWGO. De afstand tot de vervangende halte Numansdorp A29 is 10,1 kilometer. In bovenstaande tabel is het aantal reizigers weergegeven dat reist buiten de tijden van de scholierenlijn. Deze verbinding wordt momenteel in het weekend al niet geboden.

*<in addendum: overleg met provincie Noord-Brabant voor oplossing Willemstad>*

## 7 Vervoeralternatieven

Een aantal onderwerpen zal in het Transitieplan nader worden uitgewerkt. Dit geldt ook voor de invulling van de witte vlekken. Hieronder volgt een korte opsomming van vervoeralternatieven die op dit moment worden uitwerkt voor het Transitieplan. Welke alternatieven voor welke witte vlekken gaan gelden, en met welke kenmerken, wordt momenteel uitgewerkt in samenwerking tussen provincie, gemeenten, Connexxion en andere partijen. Uitgangspunt daarbij is het door Provinciale Staten vastgestelde provinciale Transitieplan, waarin wordt vastgelegd dat bij het opheffen van verbindingen sprake moet zijn van een volwaardig alternatief.

### Eigen vervoer naar alternatieve halte

Een grote groep reizigers betreft scholieren en studenten. Deze groep reizigers is vaak welwillend om lopend of per fiets naar een alternatieve halte te verplaatsen. Zeker als deze halte onderdeel is van een basislijn en vervoer van en naar deze halte frequent en over de gehele dag gegarandeerd is. Om scholieren en studenten (en andere reizigers) te stimuleren om per fiets naar een overstaphalte te reizen, zijn goede stallingsvoorzieningen bij de overstaphaltes noodzakelijk.

Samen met de provincie Zuid-Holland en de betreffende wegbeheerders wordt bekeken of, en zo ja, bij welke overstaphaltes de fietsstallingen kunnen worden toegevoegd of uitgebreid.

*<zie hoofdstuk Infrastructuur: Vooruitlopend op de renovatie van de Heinenoordtunnel in 2023 en 2024 worden er in samenwerking met de wegbeheerders bij de bushaltes/ overstaphaltes circa 500 extra fietsparkeervoorzieningen in de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee geplaatst om de fiets te faciliteren als voor- en natransport van het openbaar vervoer>*

Voor het geval de ‘witte vlek’ een bestemming betreft en niet een herkomst, zal een fiets aan de bestemmingskant van de reis vaak niet beschikbaar zijn. Recentelijk heeft de provincie Zuid Holland de studie “Kiezen voor delen: Kansen voor deelfiets en deelscooter in Zuid-Holland” afgerond, met als een van de conclusies: ‘in landelijk(er) gebied waar de afstanden tot de halte groter zijn (tot 7 kilometer), kan deelmobiliteit met elektrische deelfietsen of scooters een goede optie zijn’. Voor de overstaphaltes bij zulke ‘witte vlekken’ wordt de mogelijkheden van het aanbieden deelfietsen of deelscooters onderzocht. Vanaf de overstaphalte kan dan naar de bestemmingshalte met een deelfiets (of deelscooter) gereisd worden.

Tenslotte kan de auto als voortransportmiddel fungeren naar de overstaphalte. Bij verschillende overstaphaltes zijn Kiss and Ride- en/of Park and Ride-voorzieningen aanwezig. Bij de haltes Numansdorp A29 en Heinenoord Busstation worden op dit moment de P&R-voorzieningen uitgebreid; het gebruik hiervan gaan wij promoten. Bij Den Bommel P+R en bij de nieuwe halte Heinenoord Tienvoet zijn ook P&R-plaatsen aanwezig.

### *Fieldlab hub-ontwikkeling N59*

Vanuit de provincie Zuid Holland is momenteel het project “Fieldlab hub-ontwikkeling N59” gaande. In dit project worden plannen geïnitieerd om een aantal knooppunten (hubs) langs de N59 en op Goeree-Overflakkee concreet vorm te geven en te verbeteren. De overstaphaltes Den Bommel P+R,

Oude Tonge busstation, Nieuwe Tonge N218 en Dirksland Ziekenhuis zijn door Connexxion ingebracht als locaties om te verbeteren.

#### Extra Buurtbuslijnen

Samen met gemeenten en provincie wordt onderzocht of er extra Buurtbussen kunnen gaan rijden in de concessie HWGO. De Buurtbussen worden uitgevoerd door vrijwilligers die zijn georganiseerd in een Buurtbus-vereniging. Er wordt dan, net zoals de reeds bestaande Buurtbussen in de Hoeksche Waard, gereden met 8-persoons voertuigen volgens een vaste dienstregeling. Connexxion ondersteunt de Buurtbus-verenigingen o.a. op het vlak van de dienstregeling, voertuig(en), reisinformatie, boordcomputers, communicatie naar reizigers.

De Buurtbus kan een goed alternatief zijn voor kleine kernen waar geen vast OV kan worden geboden in scenario Groen.

*<in addendum: extra Buurtbus Barendrecht – Heinoord Crematorium per eind 2021 + voornemen oprichten Buurtbussen naar de kernen Strijensas, Mookhoek, Ooltgensplaat, Achthuizen, Den Bommel, Stad a/h Haringvliet, Nieuwe Tonge, Herkingen, als daar voldoende vrijwilligers voor zijn>*

#### Vervoer vanuit gemeenten / derden (doelgroepenvervoer):

*<in addendum: niet meer van toepassing door beschikbaarheid OV op Maat>*

Naast openbaar vervoer is het mogelijk om de ‘witte vlekken’ te bedienen met andere vormen van vervoer welke al bestaan of kunnen worden opgezet.

Vanuit de Participatiewet (voorheen Wet Sociale Werkvoorziening) kan vervoer worden geboden naar sociale werkvoorzieningen in gemeenten; georganiseerd en uitgevoerd door gemeenten. Hierbij kan op maat voor de betreffende instelling vervoer geboden worden voor deze doelgroep.

Daarnaast zijn er verschillende vormen van doelgroepenvervoer welke door de gemeenten worden uitgevoerd, zoals WMO-vervoer en leerlingenvervoer. Met de gemeenten in de concessie HWGO wordt onderzocht of deze vormen van vervoer opengesteld kunnen worden voor andere reizigers, dan wel dat de voertuigen ingezet kunnen worden voor (openbaar) vervoer in de witte vlekken.

Financiering van ritten of lijnen door gemeenten of derden (bedrijventerreinen, recreatie-ondernemingen) is eveneens een mogelijkheid om (openbaar) vervoer in de witte vlekken te bieden. Hierbij kan gericht vervoer op bepaalde tijden of perioden geboden worden afgestemd op de specifieke wensen van de betreffende partijen. Voorbeelden kunnen zijn: bieden van scholierenritten in de winterperiode of een toeristenlijn langs vakantieparken. Met de gemeenten en provincie verkennen we momenteel de mogelijkheden hiertoe.

#### *ANWB AutoMaatje*

*<in addendum: niet meer van toepassing door beschikbaarheid OV op Maat>*

ANWB AutoMaatje is een vervoerservice waarbij vrijwillige chauffeurs minder mobiele plaatsgenoten vervoeren. De chauffeurs gebruiken daarvoor hun eigen auto. De reiziger betaalt een onkostenvergoeding van € 0,30 cent per kilometer aan de vrijwillige chauffeur.



In zowel de Hoeksche Waard (vanuit Welzijn Hoeksche Waard) als op Goeree-Overflakkee (stichting Zijn) wordt ANWB AutoMaatje aangeboden aan de inwoners. Deze vervoersservice kan vooral voor de oudere of minder mobiele inwoners in de witte vlekken een alternatief zijn voor het vervallen vaste OV.

Bij ANWB AutoMaatje worden inwoners thuis opgehaald en door de vrijwilliger rechtstreeks naar de bestemming gebracht; zoals gemeentehuis, ziekenhuis of centrum. Alternatief zouden mensen ook naar een nabijgelegen bushalte kunnen worden gebracht.

#### Deur-halte-taxi

*<in addendum: niet meer van toepassing door beschikbaarheid OV op Maat>*

Connexion biedt als onderdeel van de concessie een reismogelijkheid tussen overstaphaltes op het vaste openbaar vervoer en de gebieden buiten de bebouwde kom. Het vervoer is reserveringsplichtig en sluit aan op het vaste openbaar vervoer.

#### OV op maat

*<in addendum: verdere uitwerking kenmerken OV op Maat>*

Daar waar reizigers niet lopend of met eigen vervoer naar een overstaphalte kunnen reizen of waar bovenstaande alternatieven en reismogelijkheden niet beschikbaar of bruikbaar zijn voor de reizigers, wordt door Connexion en provincie een OV op maat-systeem opgezet.

Met dit OV op maat-systeem kunnen reizigers reizen tussen haltes in een “witte vlek” en een overstaphalte van een basislijn. Vanaf deze overstaphalte kunnen reizigers hun reis vervolgen naar hun eindbestemming. Het OV op maat-systeem betreft dus een first mile- / last mile-oplossing in aanvulling op het netwerk van basislijnen.

De gebruiksvoorwaarden en geldigheid van het systeem, als ook systeemkenmerken zoals aanmeldtijd en de hoogte van het tarief worden op dit moment nader uitgewerkt en zijn mede afhankelijk van de uitwerking en beschikbaarheid van de andere vervoeralternatieven.

NB:

De exacte invulling van het vervoer naar en van witte vlekken wordt in overleg tussen provincie en Connexion nader uitgewerkt. Hierin wordt meegewogen dat de invulling van de dienstregeling van scenario Groen het gehele beschikbare exploitatiebudget gebruikt, waardoor er op dit moment geen financiële ruimte resteert voor de invulling van witte vlekken.

*<in addendum: verlenging BVOV geeft extra ruimte financieel voor invulling witte vlekken>*

## 8 Uitwerkingen in Transitieplan

Het transitieplan beschrijft de plannen om het openbaar vervoer in de periode 2022 – 2025 uit de pandemie te laten groeien. Daarbij wordt gestreefd naar een met 2019 vergelijkbaar aantal reizigers en het beëindigen van de afhankelijkheid van financiële ondersteuning door het Rijk. In dit vervoerplan zijn de vervoerkundige wijzigingen voor de dienstregeling 2022 op basis van scenario Groen behandeld. In het Transitieplan worden diverse onderwerpen uitgewerkt die, soms slechts zijdelings, raakvlakken hebben met het vervoerplan. Het betreft onder meer de volgende onderwerpen:

*<zie deelplannen in voorliggend Transitieplan>*

1. Invulling vervoeralternatieven witte vlekken, dit is in hoofdstuk 7 nader toegelicht.
2. Wendbaarheidsprincipes, ofwel de wijze waarop beleidsmatig en financieel wordt ingespeeld op positieve en negatieve veranderingen
3. Criteria en priorisering opschaling aanbod, ofwel de strategie om zo effectief mogelijk gebruik te maken van toenemende financiële mogelijkheden
4. Infrastructuur/ketenvoorzieningen: welke infrastructuur (haltes, beïnvloeding verkeerslichten etc.) en ketenvoorzieningen (fietsenstalling, fietskluis, P+R) zijn nodig om het vervoer goed uit te kunnen voeren en hoe gaan we om met eventueel later realiseren van noodzakelijke infrastructuur?
5. Scholen/spreiding spits: uitgangspunt van dit vervoerplan is het spreiden van het scholierenvervoer. Met welke maatregelen bereiken we een structureel optimale spreiding van zowel scholierenvervoer als forensenvervoer.
6. Marketing levert een belangrijke bijdrage aan het versnellen van de terugkeer van reizigers en het vergroten van de vervoeropbrengsten door op de (veranderde) behoeften van de diverse bestaande en nieuwe doelgroepen gerichte promotie / communicatie en aanbod.
7. PvE eisen/ontheffing: in een aantal gevallen voldoen het geboden vervoer en/of dienstverlening niet (meer) aan de in de concessie opgenomen eisen, waartoe een ontheffing nodig is.
8. OV pay: de introductie van een nieuwe manier van betalen in het OV, waarbij de bankpas de functie van de OV-chipkaart over neemt.
9. Doorkijk 2023-2025: een uitwerking van de ontwikkeling van de OV-concessie
10. Overige kansen en bedreigingen, zoals de werkzaamheden aan de Heinenoordtunnel, binnenlands toerisme, aanpassingen wegen enzovoorts.

# C

## Addendum Vervoerplan 2022

### Addendum Vervoerplan 2022

Het concept-vervoerplan is op een aantal punten gewijzigd als gevolg van:

- Verlenging Beschikbaarheidsvergoeding BVOV tot en met augustus 2022
- Reacties op het concept-vervoerplan van belanghebbenden, gemeenten en Reizigersoverleg.

Door het verlengen van de beschikbaarheidsvergoeding BVOV tot en met augustus 2022 is er (tijdelijk) meer OV-aanbod mogelijk. De tijdelijke extra financiële ruimte door verlenging BVOV wordt als volgt ingevuld:

- (Financiering van) OV op Maat
- Lijn 104 blijft rijden op alle dagen tussen Ouddorp en Renesse
- Puttershoek handhaving huidige route door het dorp met de lijnen 166/176/666
- Reservering extra capaciteit spits
- Op werkdagen overdag rijden van lijn 135 Ooltgensplaat – Middelharnis \*
- Op werkdagen overdag rijden van lijn 138 Herkingen – Middelharnis \*
- Op werkdagen overdag rijden van lijn 185 Strijensas – 's-Gravendeel \*
- Op werkdagen overdag rijden van lijn 197 Strijensas – Strijen \*

\*: betreft tijdelijke oplossing in afwachting van oprichting Buurtbus-lijnen. Zie uitleg bij toelichting maatregelen.

Naast de bovenstaande uitbreidingen vanuit de BVOV zijn er nog een aantal overige wijzigingen:

- Nieuwe Buurtbus Barendrecht – Heinoord Busstation – Heinoord Crematorium
- Lijn 170 middagspits verval
- Lijn 171 uitbreiding middag vakantieperioden
- Mogelijke oplossing voor Willemstad?

Alle maatregelen worden hieronder meer in detail toegelicht.

Aan het eind van deze notitie wordt nog ingegaan op het tempo van herstel van reizigers(opbrengsten) en welke scenario's hiervoor gelden.

## Wijzigingen door BVOV

Het is in de nieuwe financiële werkelijkheid niet langer mogelijk om de oude dienstregeling van voor Corona uit te voeren in 2022. Dit betekent in een aantal gevallen dat bepaalde kernen niet of niet op alle momenten meer vast OV ter beschikking hebben.

### OV op Maat

Connexxion kiest voor de concessie HWGO in deze gevallen voor de vervoeroplossing 'OV op Maat'. Met OV op Maat behouden alle reizigers in de concessie, ook in de kleine kernen, hun reismogelijkheden, ook al rijdt er vanaf hun halte geen vast openbaar vervoer meer. Ook reizigers in kernen waar de loopafstand naar de halte >500 meter wordt door het strekken van buslijnen kunnen gebruik gaan maken van OV op Maat.

OV op Maat wordt hiermee een onlosmakelijk onderdeel van het OV-netwerk in de concessie HWGO. Het OV op Maat heeft de volgende eigenschappen:

- Vraagafhankelijk / flexibel vervoer van kern/halte naar overstaphalte basislijn
- Reservering met app of telefonisch, een uur tevoren
- Bedieningsperiode zoals in huidige dienstregeling
- Geen dedicated voertuigen: gebruik beschikbare voertuigen van alle vervoersystemen zoals WMO / leerlingenvervoer / taxivervoer
- Tarief gelijkwaardig aan OV-tarief, geen chipkaart in voertuigen en betaling d.m.v. account connexxion.nl
- Alleen aangeboden als er geen ander OV (buurt- of lijnbus) voor deze reis te gebruiken is

Volgens het provinciaal Transitieplan moet een volwaardig alternatief geboden worden aan reizigers. Dit hoeft niet met een grote bus volgens een dienstregeling maar mag ook worden ingevuld met flexibel vervoer of first- en last-mile oplossingen in het kader van ketenmobiliteit (fiets / deelfiets e.d.). Connexxion vult dit in de concessie HWGO in met het OV op Maat. Hiermee behouden alle inwoners van de concessie reismogelijkheden! Een iets andere manier van reizen, maar kwalitatief van het zelfde niveau. Of zelfs van een hoger niveau: reizigers kunnen kiezen op welke tijdstippen zij willen reizen, het tarief is gelijkwaardig aan het OV-tarief, en in veel gevallen zal de reiziger een eigen privé-voertuig met chauffeur hebben indien de rit met OV op Maat niet wordt gecombineerd.

De financiering van OV op Maat was in scenario groen van het concept-vervoerplan nog niet mogelijk. Door verlenging van de BVOV kan dit nu wel in deze periode gefinancierd worden.

Met de aanpassingen en toevoegingen in het vervoerplan HWGO 2022 is het OV op Maat vooral in bedrijf in avonden en weekend. De volgende kernen en bedieningsperiode gelden voor OV op Maat:

<b>Kern:</b>	<b>Bedieningsperiode *:</b>	<b>Overstaphalte regulier OV</b>
Heinenoord	Avond en weekend	Heinenoord Busstation
Blaaksedijk / Boonsweg	Avond en weekend	Heinenoord Busstation
Mijnsheerenland	Alle dagen	Mijnsheerenland Provincialeweg
Mookhoek	Avond en weekend	's-Gravendeel Weegje Strijen Julianastraat
Strijensas	Avond en weekend	's-Gravendeel Weegje Strijen Julianastraat
Ooltgensplaat	Avond en weekend	Den Bommel N59 P+R
Achthuizen	Avond en weekend	Den Bommel N59 P+R
Den Bommel	Avond en weekend	Den Bommel N59 P+R
Stad a/h Haringvliet	Avond en weekend	Den Bommel N59 P+R Middelharnis Gemeentehuis
Middelharnis Binnenhof	Werkdagen overdag	Middelharnis Gemeentehuis
Nieuwe Tonge	Avond en weekend	Nieuwe Tonge N215
Herkingen	Avond en weekend	Nieuwe Tonge N215

\* *OV op Maat wordt aangeboden vanaf bushaltes die (a) op minimaal 500 meter afstand van een bushalte van het basisnet liggen en (b) vanwaar binnen 59 minuten voor of na het gewenste vertrektijdstip geen reguliere busrit vertrekt.*

Vanaf bovenstaande kernen is vervoer naar de dichtstbijzijnde halte van de basislijnen mogelijk.

#### **Lijn 104 Renesse – Ouddorp blijft rijden**

Lijn 104 blijft rijden tussen Renesse en Ouddorp. Hiermee wordt de verbinding tussen Goeree-Overflakkee (Ouddorp) en Zeeland (Renesse) weer hersteld. Ook het buitengebied van Ouddorp en de recreatieve bestemmingen zijn via o.a. de halte Port Zelande, Klepperstee en Toppershoedje weer bereikbaar.

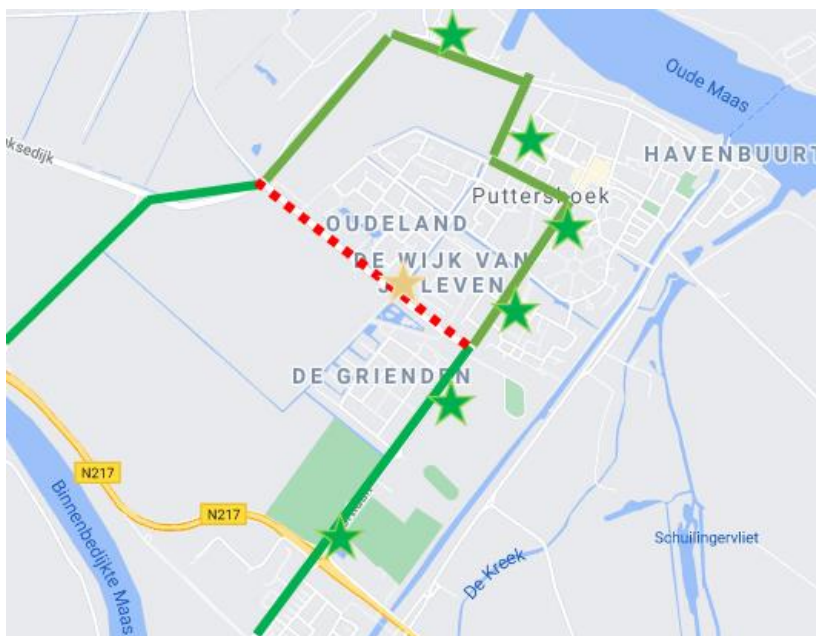
Lijn 104 gaat 1x per uur rijden op werkdagen, zaterdag en zondag. In de zomervakantie rijdt lijn 104 op werkdagen overdag en zaterdag overdag in een frequentie van 2x per uur.





### Puttershoek: de huidige route door het dorp blijft gehandhaafd

De huidige route van de buslijnen 166 / 176 / 666 door Puttershoek blijft gehandhaafd. De haltes Kastanjelaan, Sportlaan, G de Voslaan en Suikerfabriek blijven bediend met deze lijnen. De beoogde route over de Groeneweg met de nieuwe halte ter hoogte van de Eikenlaan wordt niet in gebruik genomen. Reizigers kunnen gebruik maken van hun huidige haltes.



### **Reservering extra capaciteit spits**

De dienstregeling van scenario groen van het vervoerplan HWGO 2022 is gebaseerd op terugkeer van 80% van de reizigers. De capaciteit in de spitsuren is hierop afgestemd. In de praktijk kan het voorkomen dat niet op alle ritten deze verdeling evenredig plaats vindt. Sommige ritten kunnen drukker zijn, waardoor knelpunten kunnen ontstaan in de aangeboden capaciteit in de dienstregeling.

Om deze reden zal een deel van de BVOV-gelden gebruikt worden als reservering voor de inzet van extra capaciteit. Trajecten waarop mogelijk extra capaciteit moet worden ingezet zijn:

- Lijn 436 Middelharnis – Rotterdam
- Lijn 171/172 Oud-Beijerland – Rotterdam
- Lijn 174 Numansdorp – Rotterdam
- Lijn 177 Strijen - Rotterdam
- Lijn 166 Rotterdam – Dordrecht
- Scholierenlijnen naar Oud-Beijerland / Middelharnis

De bezetting in de bussen zal door Connexion nauwgezet gemonitord worden. Indien nodig kan op korte termijn extra capaciteit ingezet worden, eerder dan het eerstvolgende wijzigingsmoment van de reguliere dienstregeling.

### **Tijdelijk vast OV in afwachting van Buurtbus**

Vanuit gemeenten en Reizigersoverleg wordt de voorkeur gegeven aan een reguliere verbinding met vast OV in plaats van flexibel vraagafhankelijk vervoer. Het blijven rijden van vast OV in kleinere kernen is echter financieel gezien niet langer mogelijk. Vandaar de vervoeroplossing van OV op Maat.

Vanuit de wens van gemeenten en reizigersorganisaties om vast OV te blijven bieden in kleine kernen (in plaats van OV op Maat), is het idee van het opzetten van nieuwe Buurtbus-lijnen ontstaan. Met een Buurtbus-lijn, gereden door vrijwilligers, wordt volgens dienstregeling gereden met een vaste route. De ‘lijn op de kaart’ blijft zichtbaar en bushaltes blijven in gebruik. Samen met de gemeenten onderzoeken wij de mogelijkheden van nieuwe Buurtbussen op verschillende trajecten.

Eén van de maatregelen van de verlenging van de BVOV is dat enkele kleine kernen voorlopig nog vast OV houden. Tot de zomer 2022 blijven de kernen Herkingen, Nieuwe Tonge, Stad a/h Haringvliet, Den Bommel, Achthuizen, Mookhoek en Strijensas op werkdagen overdag nog bediend met vast OV: uitgevoerd met taxibussen. In de avonduren en in het weekend krijgen reizigers in deze kernen al wel de beschikking over het OV op Maat.

Het rijden op werkdagen overdag naar deze kernen is een tijdelijke oplossing die vanuit de BVOV wordt gefinancierd. Deze verlenging van BVOV en uitstel van opheffen van vast OV tot zomer 2022, geeft tijd en ruimte voor het opzetten van nieuwe Buurtbus-lijnen. Mochten de nieuwe Buurtbus-lijnen onverhoopt niet gerealiseerd kunnen worden, dan zal vanaf de zomer 2022 het OV op Maat ook op werkdagen overdag beschikbaar zijn voor deze kernen.

Het tijdelijk vast OV naar de kernen betreft de volgende lijnen met bijhorende kernmerken:

***lijn 135 Ooltgensplaat – Middelharnis \****

Lijn 135 rijdt op werkdagen overdag in een frequentie van 1x per uur tussen de kernen Ooltgensplaat, Achthuizen, Den Bommel, Stad a/h Haringvliet en Middelharnis. In Middelharnis rijdt lijn 135 van/naar de halte Gemeentehuis. Daar kunnen reizigers overstappen op lijn 436. In Middelharnis is lijn 135 gekoppeld aan lijn 138 Middelharnis – Nieuwe Tonge – Herkingen. In Middelharnis rijdt lijn 135 niet via de halte Centrum, dit is gezien de koppeling met lijn 138 en de aansluitingen bij Den Bommel niet mogelijk. Reizigers naar de halte Centrum kunnen bij de halte Gemeentehuis overstappen op lijn 436.

Lijn 135 geeft bij Den Bommel P+R overstapmogelijkheden op lijn 436 van/naar Rotterdam. Lijn 135 wordt uitgevoerd met een taxibus.

In aanvulling op lijn 135 rijdt scholierenlijn 635 tussen Ooltgensplaat en Middelharnis, uitsluitend op schooldagen en afgestemd op de schooltijden van de scholen in Middelharnis

***lijn 138 Herkingen – Middelharnis \****

Lijn 138 rijdt op werkdagen overdag in een frequentie van 1x per uur tussen de kernen Herkingen, Nieuwe Tonge en Middelharnis. Bij de halte Nieuwe Tonge N218 zijn er overstapmogelijkheden op lijn 436 van en naar Rotterdam. In Middelharnis rijdt lijn 138 naar de halte Gemeentehuis en is daar gekoppeld aan lijn 135. Lijn 138 wordt uitgevoerd met een taxibus. In Middelharnis rijdt lijn 135 niet via de halte Centrum, dit is gezien de koppeling met lijn 138 niet mogelijk. Reizigers naar de halte Centrum kunnen bij de halte Gemeentehuis overstappen op lijn 436.

***lijn 185 Strijensas – 's-Gravendeel \****

Lijn 185 rijdt op werkdagen overdag in een frequentie van 1x per uur tussen de kernen Strijensas, Mookhoek en 's-Gravendeel. Bij de halte 's-Gravendeel Weegje zijn er overstapmogelijkheden op buslijn 166 naar Rotterdam en naar Dordrecht. In Strijensas is lijn 185 gekoppeld aan lijn 197 naar Strijen. Lijn 185 wordt uitgevoerd met een taxibus.

***lijn 197 Strijensas – Strijen \****

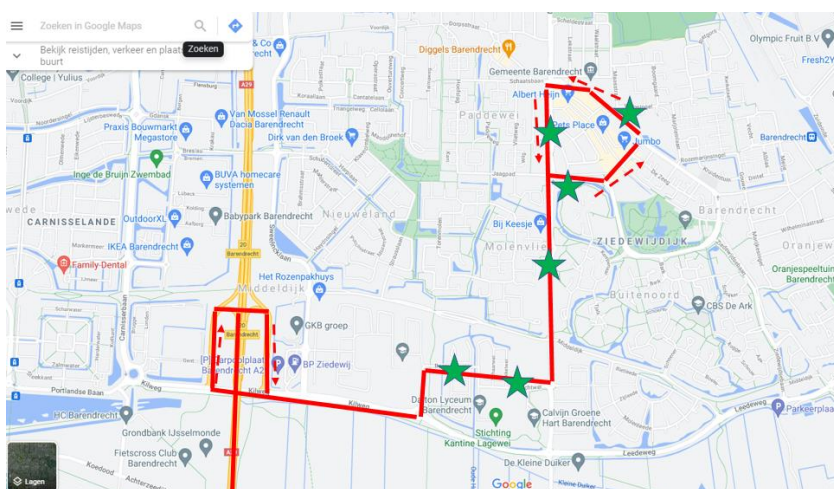
Lijn 197 rijdt op werkdagen overdag in een frequentie van 1x per uur tussen de kernen Strijensas en Strijen. Bij de halte Strijen Julianastraat zijn er overstapmogelijkheden op lijn 167/177 richting Heinoord en Rotterdam. In Strijensas is lijn 197 gekoppeld aan lijn 185. Lijn 197 wordt uitgevoerd met een taxibus.

## Overige wijzigingen:

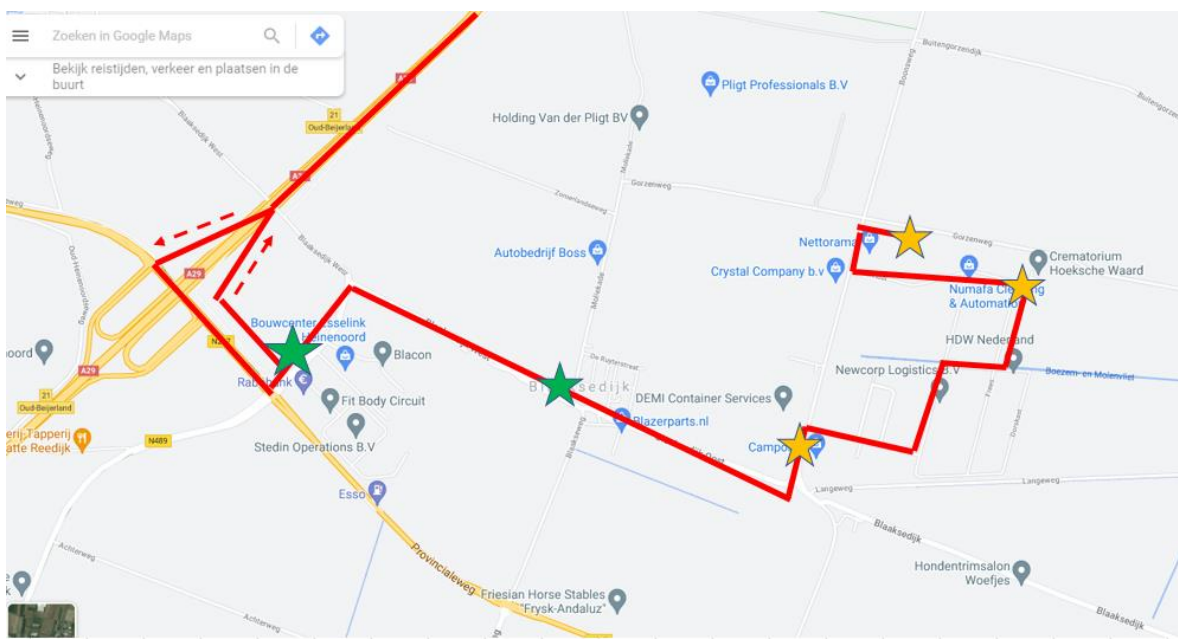
### Nieuwe Buurtbus Barendrecht – Heine Noord Crematorium (eind 2022)

In samenwerking met de gemeente Barendrecht, Hoeksche Waard, provincie Zuid-Holland en de Buurtbus-verenging Barendrecht vinden er gesprekken plaats over het oprichten van een nieuwe Buurtbus-lijn tussen Barendrecht en de Hoeksche Waard. Bij positieve uitkomst van deze gesprekken zou eind oktober 2022 deze nieuwe Buurtbus-lijn kunnen gaan rijden. De verbinding tussen Hoeksche Waard en Barendrecht zou na het vervallen van lijn 680 Heine Noord – Barendrecht dan weer worden hersteld.

De nieuwe Buurtbus is beoogd om 1x per uur te gaan rijden overdag op werkdagen. De route is van Barendrecht Centrum via de scholen in Barendrecht bij Zichtwei naar Heine Noord Busstation. Daar is aansluiting op de andere buslijnen richting de bestemmingen in de Hoeksche waard.



Vanaf Heine Noord Busstation rijdt de Buurtbus via de Blaaksedijk naar het bedrijventerrein Boonsweg met (nieuwe) haltes bij o.a. het crematorium en de ‘Witte Boerderij’.



Op werkdagen overdag behouden Blaaksedijk en Boonsweg hun verbinding met busstation Heinenoord na het wegvallen van lijn 166 op dit traject. Lijn 166 rijdt tussen Puttershoek en het busstation via de Polderweg en N217. In de avonduren en in het weekend rijdt de Buurtbus niet en is OV op Maat beschikbaar.

### **Lijn 170 middag vervalt**

Lijn 170 rijdt in Oud-Beijerland dezelfde route als lijn 171/172 tussen Poortwijk Noord en de Zinkweg. In praktijk zou lijn 170 en 171 dan achter elkaar aan rijden. Qua capaciteit is dit naar verwachting niet noodzakelijk. Vandaar dat lijn 170 in de middag vanaf Rotterdam Zuidplein komt te vervallen.

De bezetting van lijn 171 op dit traject in de middaguren zal door Connexxion gemonitord worden. Indien nodig kunnen extra ritten geboden worden: zie 'reservering extra capaciteit spits'.

### **171 blijft rijden in vakanties middagspits**

In schoolvakanties vervallen er ritten op de buslijnen 171 en 172 in de spitsuren, omdat in schoolvakanties de reizigersaantallen een stuk minder zijn. Door het opheffen van lijn 170 in de middagspits (zie vorige maatregel) zouden er in de vakantieperioden te weinig ritten geboden worden. Om deze reden zal lijn 171 in de middagspits de frequentie van 4x per uur blijven rijden in schoolvakanties.

### **Mogelijke oplossing voor Willemstad?**

In scenario Groen van het concept-vervoerplan is lijn 169 tussen Willemstad en Numansdorp A29 komen te vervallen. Alleen de scholierenlijn 669 blijft in dit scenario rijden.

Er vinden momenteel nog gesprekken plaats tussen Connexxion, de provincie Zuid-Holland en de provincie Noord-Brabant over de bediening van Willemstad. Mogelijk leidt dit nog tot continuering van de verbinding naar de Hoeksche Waard op bepaalde dagen of bepaalde momenten. Zodra hier duidelijkheid over is, zal dit worden gecommuniceerd.

### **Tempo van reizigersherstel**

Bij de inspraak rondom het concept-vervoerplan 2022 is door diverse partijen aangegeven hoe er omgegaan wordt met de situatie dat reizigers sneller terugkeren in het OV en de reizigersopbrengsten hoger zullen uitvallen dan verwacht.

Het extra aanbod OV door de verlenging van BVOV in 2022 zal, als de BVOV wegvalt, gefinancierd moeten worden met de dan geldende reizigersopbrengsten. Uitgaande van de omzetting naar Buurtbussen op de lijnen 135,138,185,197 is voor het in stand houden van o.a. lijn 104 Renesse – Ouddorp, de route in Puttershoek, OV op Maat en de extra capaciteit in de spits, een omvang van ca. 85% reizigersopbrengsten nodig.

Met de huidige inschatting voor 2022 van 70% van de opbrengsten is dit dus nog niet mogelijk. Dus een snellere toename van reizigersherstel is in eerste instantie nodig om de genoemde toevoegingen ook te kunnen blijven bieden na wegvallen van BVOV.

Indien na uitvoering van bovenstaande maatregelen er nog meer financiële ruimte overblijft is door de snellere terugkeer van reizigers, dan wordt gekeken naar uitvoering van onderdelen van het toekomstbeeld OV in HWGO. In het Transitieplan zal het toekomstbeeld van het OV in de concessie HWGO worden toegelicht. Dit toekomstbeeld en de maatregelen betreft een uitbreiding van het voorzieningenniveau welke op dit moment financieel niet haalbaar is. Een snellere terugkeer van reizigers kan betekenen dat onderdelen van dit toekomstbeeld uitgevoerd kunnen worden.

*<in hoofdstuk XXX wordt de toekomstvisie en het streefbeeld OV-netwerk nader toegelicht>*

Andersom bestaat het risico dat het reizigersherstel achterblijft bij de verwachtingen. In dat geval zal het OV-aanbod weer afgestemd moeten worden op de beschikbare financiën. Het is hierbij logisch dat als eerste gekeken wordt naar de extra maatregelen die nu vanuit de verlenging van het BVOV zijn toegevoegd. Onvoldoende reizigersherstel betekent dat deze maatregelen bij stopzetting BVOV weer kunnen komen te vervallen.



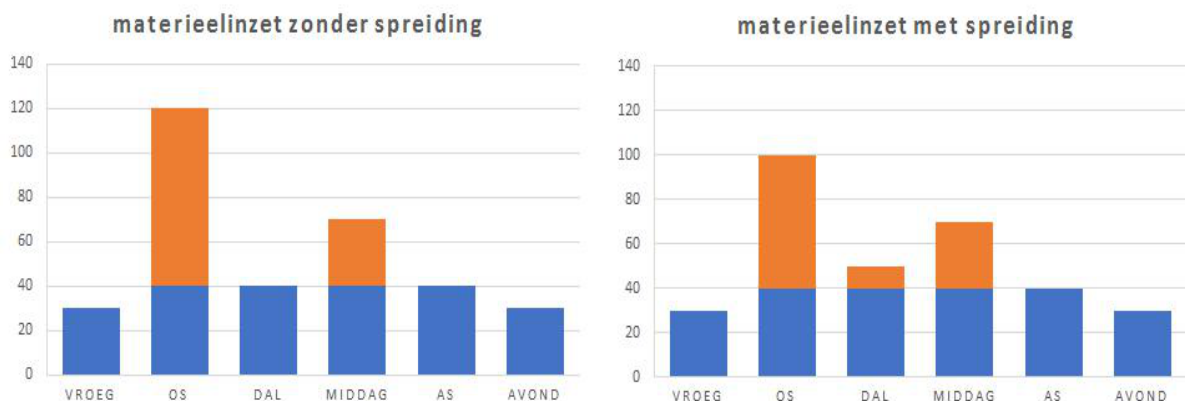
# D

## Scholierenvervoer

### Scholierenvervoer

Het vervoer van scholieren en studenten in de concessie HWGO is zeer omvangrijk. Dit omvat niet alleen het vervoer naar hogere onderwijs in Dordrecht en Rotterdam, maar vooral het vervoer van scholieren naar de regionale scholen voor voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs. Deze scholen zijn geconcentreerd in Oud-Beijerland en Middelharnis, waardoor in de ochtend en middag sprake is van omvangrijke vervoerstromen naar de onderwijsinstellingen. Hier komt bij dat de scholen 's morgens vaak vrijwel gelijktijdig beginnen, wat in combinatie met het reguliere forensenvervoer tot gevolg heeft dat tussen kwart over acht en kwart voor negen sprake is van een hyperspits. Dit vereist de inzet van veel extra bussen en chauffeurs die hierdoor hooguit een uur per dag kunnen worden ingezet, waardoor de kosten van dit vervoer zeer hoog zijn.

Door het spreiden van het aantal leerlingen dat tijdens het eerste lesuur aanwezig dient te zijn kan met minder bussen en chauffeurs hetzelfde vervoer te verrichten, wat ruimte creëert om het OV-aanbod elders op niveau te houden. De onderstaande figuren illustreren het effect van spreiden van de begintijden in het onderwijs.



De figuren maken inzichtelijk dat het verminderen van het aantal scholieren in de hyperspits door de omvang van de groep een substantieel en positief effect heeft op het openbaar vervoer. In combinatie met het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets op hiervoor geschikte afstanden, wordt een afvlakking van de hyperspits nagestreefd.

Met scholen in de concessie HWGO worden gesprekken gevoerd met als doel om de starttijd van scholieren meer te spreiden: maximaal 50% van de scholieren startend voor 09.15 uur. Dit is minder vergaand dan in de afspraken met de VO-Raad op 17 mei 2021 is vastgelegd in het afsprakenkader 'Veilig openbaar vervoer VO'<sup>3</sup>. Door een dergelijke spreiding van scholieren kunnen alle scholieren nog steeds vervoerd worden, maar met een beter afgestemde inzet van middelen (bussen +

<sup>3</sup> <https://www.vo-raad.nl/nieuws/afsprakenkader-veilig-openbaar-vervoer-vo-vernieuwd>

chauffeurs). Dit is nodig om het voorzieningenniveau elders in de concessie, bijvoorbeeld de kleine kernen, te kunnen blijven bieden.

Een mutatie in een lopend schooljaar is organisatorisch zeer lastig. In de nieuwe dienstregeling van begin 2022 wordt op verzoek van de scholen het scholierenvervoer ontzien: alle scholierenlijnen en aankomst- en vertrekmomenten blijven gehandhaafd. Met behulp van de BVOV wordt tot einde lopende schooljaar capaciteit gereserveerd voor het (ongewijzigde) vervoer van scholieren op het 1<sup>e</sup> lesuur. Vanaf het nieuwe schooljaar wordt uitgegaan van realisatie van de spreiding van scholieren.

Mocht spreiding van scholierenvervoer niet slagen per schooljaar 2022-2023, dan is reductie van het aantal scholierenlijnen of ritten nodig om het voorzieningenniveau elders in de concessie in stand te houden. Ook kunnen er dan capaciteitsknelpunten ontstaan op resterende scholierenritten, waarbij scholieren moeten uitwijken naar latere ritten (of gebruik maken van de fiets). Effecten die wij hopen te voorkomen door samen met de scholen het scholierenvervoer te spreiden vanaf het schooljaar 2022-2023.

Ten behoeven van de gesprekken met de scholen zijn er een aantal analyses gemaakt:

- Scholierenvervoer Oud-Beijerland
- Scholierenvervoer Middelharnis
- Scholierenvervoer Klaaswaal

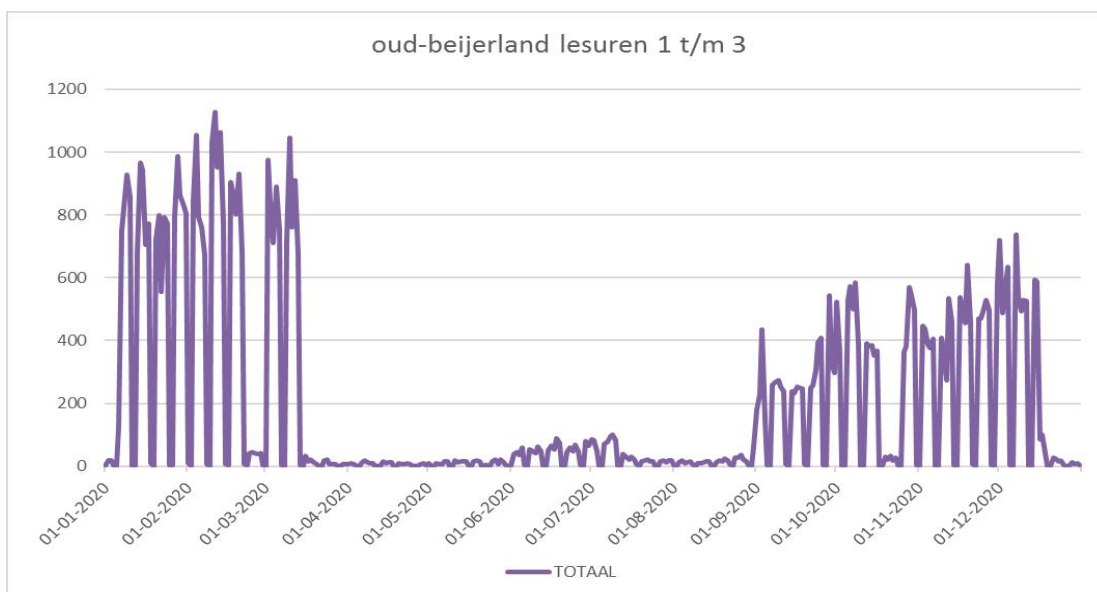
Deze analyses worden hieronder weergegeven. Uit de analyse blijkt dat Yuverta in Klaaswaal (voorheen Wellant College) de spreiding van scholieren al heeft doorgevoerd in het schooljaar 2020-2021 door de invoering van het flexuur op het 1<sup>e</sup> lesuur. Hiermee vervult deze school een voorbeeldrol voor de andere onderwijsinstellingen in en buiten de regio.

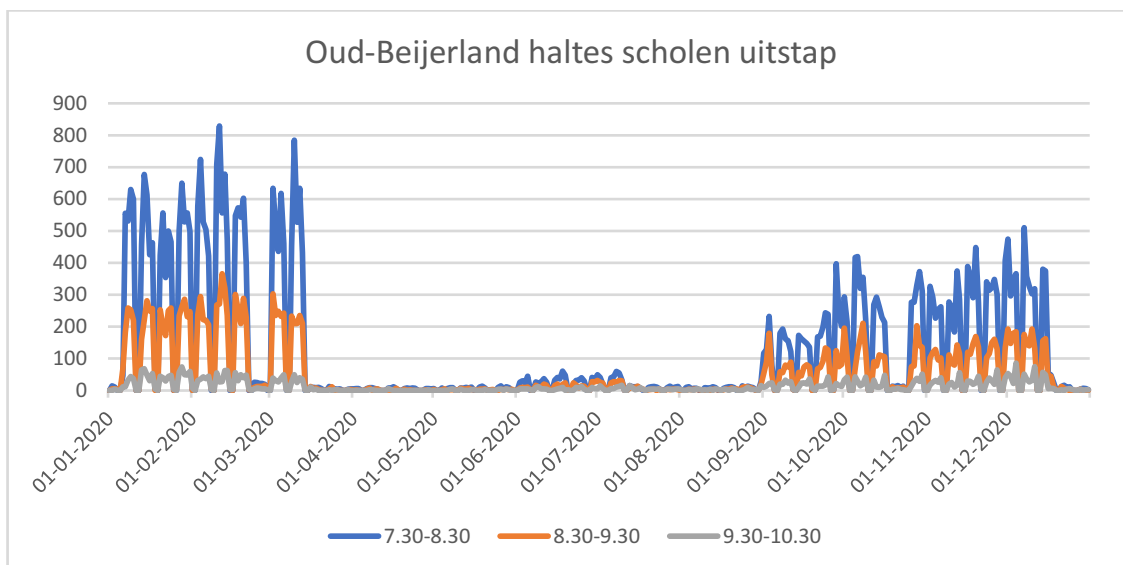
## Analyse scholierenvervoer Oud-Beijerland

Samenvatting / conclusies:

- In februari 2020 (pre-corona) gemiddeld 900 scholieren per dag met de bus naar school
  - In december 2020 (in corona) gemiddeld 600 scholieren per dag met de bus naar school
  - December vs februari = 67%: dus 33% minder reizigers met bus
- Mogelijke oorzaken:
- Uitval lessen bij scholen (corona-gerelateerd)?
  - Scholieren andere vervoerwijze gekozen (fiets / afzetten door ouders)
  - NB: totale populatie scholieren niet afgenomen in nieuwe schooljaar
- Scholierenlijnen 80% van de scholieren; overige buslijnen 20% van de scholieren
  - Scholierenlijnen naar Oud-Beijerland met 14 maatgevende bussen (dienstregeling 2020)
  - 70% van de busreizigers op 1<sup>e</sup> lesuur, overig op 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> lesuur.
  - Veel fluctuatie in reizigersaantallen over de dagen van de week.

### Totaal Oud-Beijerland haltes bij scholen





Te zien is:

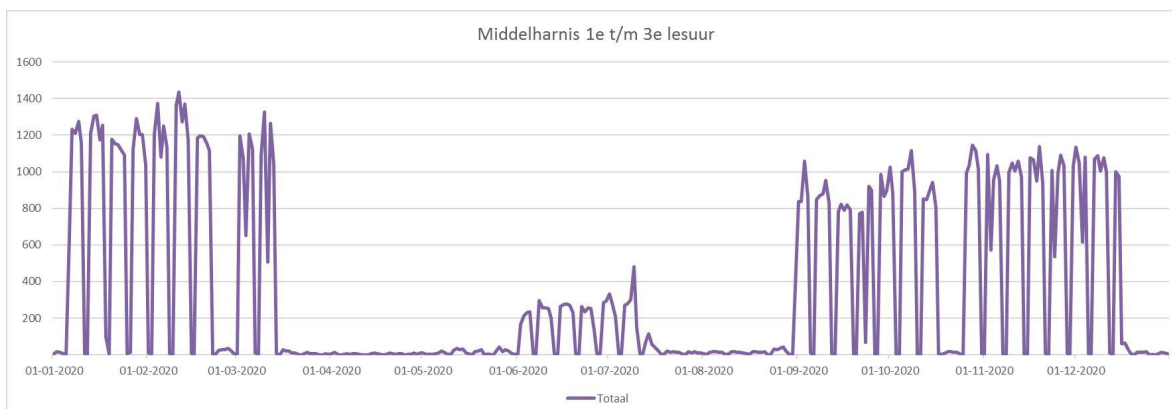
- het verloop over 2020: tot half maart geen corona-maatregelen en ‘oude situatie’;
- maart t/m juni 2020: lockdown. Scholen zijn dicht
- juni + juli 2020: scholen beperkt weer open, met maximaal 40% bezetting op scholen
- juli + augustus zomervakantie.
- September t/m december: scholen weer volledig open; geen beperkingen bezetting op scholen
- Bij de verdeling over de uren is te zien dat het 1<sup>e</sup> uur (blauwe lijn) de meeste reizigers kent.

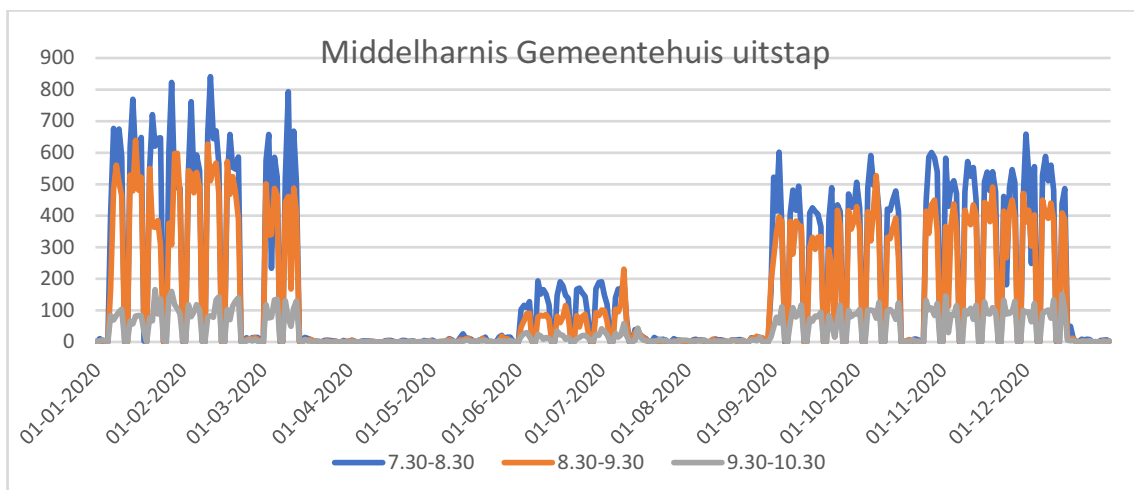
## Analyse scholierenvervoer Middelharnis

Samenvatting / conclusies:

- In februari 2020 (pre-corona) gemiddeld 1.200 scholieren per dag met de bus naar school
  - In december 2020 (in corona) gemiddeld 1.050 scholieren per dag met de bus naar school
  - December vs februari = 86%: dus 14% minder reizigers met bus
- Mogelijke oorzaken:
- Uitval lessen bij scholen (corona-gerelateerd)?
  - Scholieren andere vervoerwijze gekozen (fiets / afzetten door ouders)
  - NB: totale populatie scholieren niet afgenomen in nieuwe schooljaar
- Scholierenlijnen 70% van de scholieren; overige buslijnen 30% van de scholieren
  - Scholierenlijnen naar Middelharnis met 17 maatgevende bussen (dienstregeling 2020)
  - 60% van de busreizigers op 1<sup>e</sup> lesuur, overig op 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> lesuur.
  - Veel fluctuatie in reizigersaantallen over de dagen van de week.

### Totaal Middelharnis Gemeentehuis





Te zien is:

- het verloop over 2020: tot half maart geen corona-maatregelen en ‘oude situatie’;
- maart t/m juni 2020: lockdown. Scholen zijn dicht
- juni + juli 2020: scholen beperkt weer open, met maximaal 40% bezetting op scholen
- juli + augustus zomervakantie.
- September t/m december: scholen weer volledig open; geen beperkingen bezetting op scholen
- Bij de verdeling over de uren is te zien dat het 1<sup>e</sup> uur (blauwe lijn) de meeste reizigers kent.

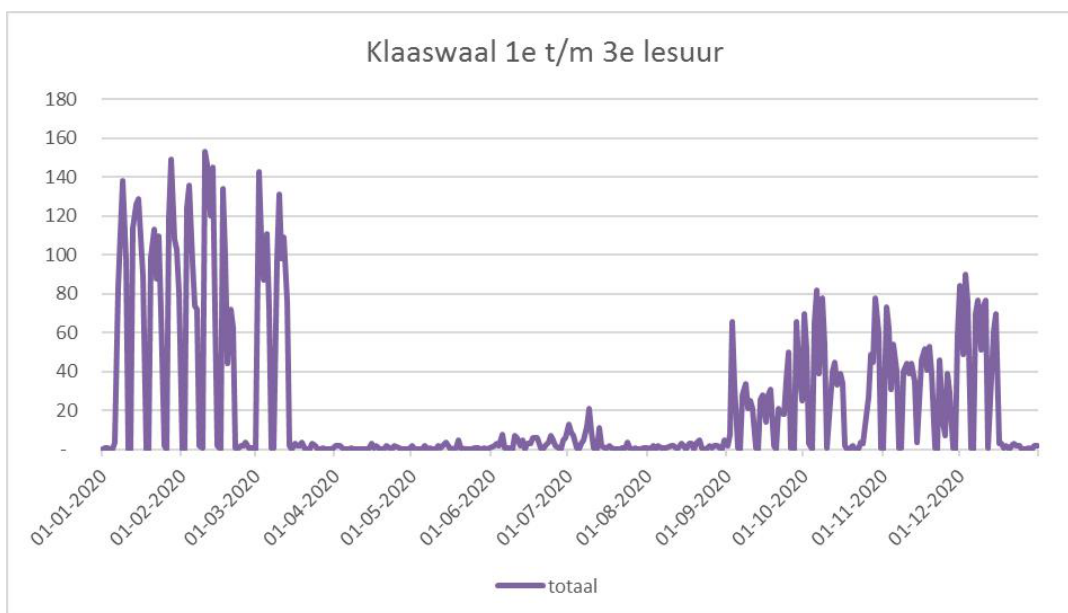


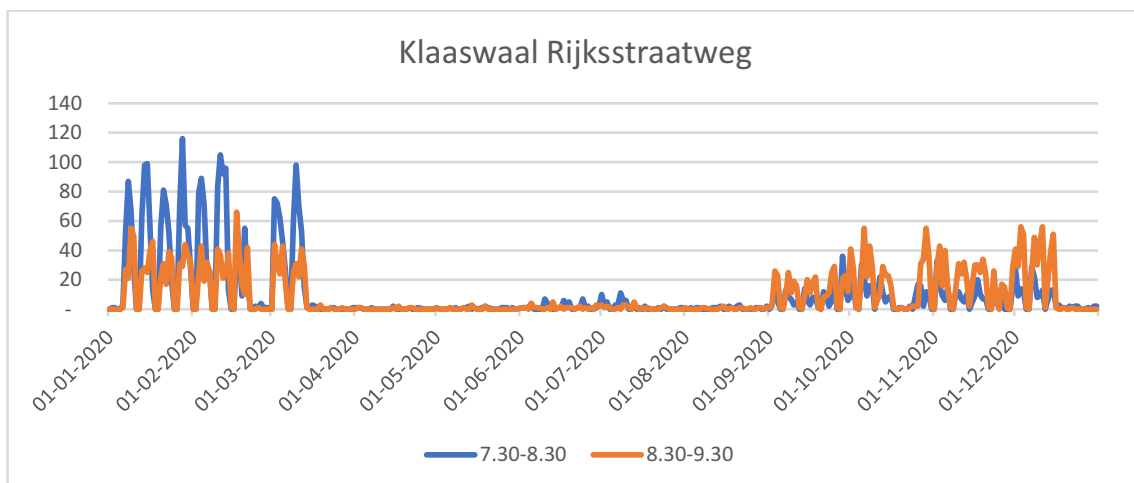
## Analyse scholierenvervoer Klaaswaal

Samenvatting / conclusies:

- In februari 2020 (pre-corona) gemiddeld 120 scholieren per dag met de bus naar school
- In december 2020 (in corona) gemiddeld 75 scholieren per dag met de bus naar school
- December vs februari = 65%: dus 35% minder reizigers met bus  
Mogelijke oorzaken:
  - Uitval lessen bij scholen (corona-gerelateerd)?
  - Scholieren andere vervoerwijze gekozen (fiets / afzetten door ouders)
  - NB: totale populatie scholieren niet afgenomen in nieuwe schooljaar
- Scholierenlijnen 50% van de scholieren; overige buslijnen 50% van de scholieren (grootste deel hiervan lijn 164)
- Scholierenlijnen naar Klaaswaal met 7 bussen (dienstregeling 2020) maar deze bussen rijden ook voor scholen Oud-Beijerland.
- Het Wellant College in Klaaswaal heeft vanaf schooljaar 2020-2021 de lestijden aangepast, met een flex-uur op het 1<sup>e</sup> uur. Hierdoor is er een verschuiving opgetreden in aantal leerlingen op het 1<sup>e</sup> lesuur: van 70% in februari naar 30% in december.
- Veel fluctuatie in reizigersaantallen over de dagen van de week.

### Totaal Klaaswaal Rijksweg





Te zien is:

- het verloop over 2020: tot half maart geen corona-maatregelen en ‘oude situatie’;
- maart t/m juni 2020: lockdown. Scholen zijn dicht
- juni + juli 2020: scholen beperkt weer open, met maximaal 40% bezetting op scholen
- juli + augustus zomervakantie.
- September t/m december: scholen weer volledig open; geen beperkingen bezetting op scholen
- Bij de verdeling over de uren is te zien dat het 1<sup>e</sup> uur (blauwe lijn) de meeste reizigers kende in het vorige schooljaar, maar dat dit in het nieuwe schooljaar 2020-2021 vanaf september dit omgekeerd is. Spreiding van leerlingen in Klaaswaal dus feitelijk al gerealiseerd!

## Toekomst OV in HWGO

### Situatie na augustus 2022

Na augustus 2022 zal de extra steun van BVOV vervallen of worden afgebouwd. Het OV zal daarbij weer op eigen benen moeten staan: met de provinciale exploitatiebijdrage en de reizigersopbrengsten van dat moment. Belangrijk is dat de reizigersopbrengsten stijgen zodat financiering van het vervoeraanbod mogelijk is. Dit onderstreept het belang van de strategie om te richten op snel herstel van reizigersopbrengsten.

Bij onvoldoende herstel van reizigersopbrengsten zal kritisch gekeken moeten worden naar het voorzieningenniveau en als eerste naar de maatregelen die vanuit het BVOV zijn toegevoegd aan het voorzieningenniveau. Het OV op Maat zal echter hoe dan ook als basisvoorziening gehandhaafd blijven, naast de nieuwe Buurtbuslijn(en).

Bij een sneller herstel van reizigersopbrengsten ontstaat meer financiële ruimte en budget om vervoer aan te bieden. Allereerst zullen hierbij de ‘toevoegingen BVOV’ zoals lijn 104 Ouddorp – Renesse, de route door Puttershoek en het aanbod van OV op Maat bekostigd worden.

Aanvullende financiële ruimte wordt benut om invulling te geven en toe te werken naar het streefbeeld OV -netwerk HWGO met genoemde verbindingen en frequenties.

### Toekomstvisie 2022-2025

In samenwerking met de provincie Zuid-Holland is een nieuw OV-netwerk ontwikkeld voor de concessie HWGO: het streefbeeld OV-netwerk. We willen toewerken naar een OV-netwerk dat zowel vervoerkundig als economisch toekomstvast is. Om dit te bereiken is een toename van het aantal reizigers en de reizigersopbrengsten nodig, op zijn minst naar het niveau van 2019. Een snelle opbrengstgroei zorgt ervoor dat op het moment van (gedeeltelijke) afbouw van de BVOV de mogelijkheden om OV aan te bieden maximaal zijn.

Om een snel herstel van reizigersopbrengsten te realiseren zetten we in op verbindingen met de grootste groeipotentie in reizigers en opbrengsten, dit zijn vooral de drukkere verbindingen. Daarnaast werken we aan een vergroting van de efficiency, zodat we met de beschikbare middelen een zo breed mogelijk aanbod aan vervoerdiensten kunnen blijven bieden.

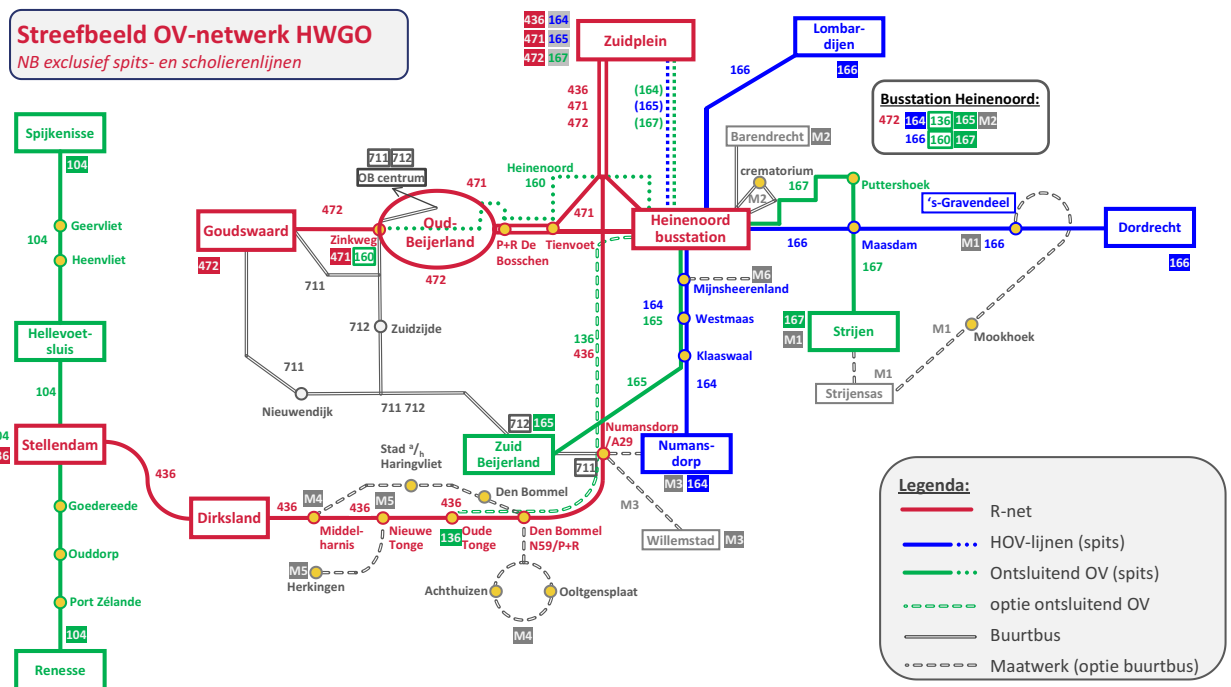
Kernthema's daarbij zijn:

- spreiding hyperspits: de vraag naar OV kent een zeer sterke piek tijdens de ochtendspits. Hiervoor wordt een groot aantal extra bussen en chauffeurs ingezet, wat hoge kosten veroorzaakt. Met scholen in de concessie HWGO wordt een traject gestart om spreiding van scholierenvervoer te realiseren om de hyperspits af te vlakken. Hierdoor ontstaat ruimte om het voorzieningenniveau in de concessie op peil te houden.
- vergroten snelheid en efficiency op druk bereden verbindingen: wanneer een rit in minder tijd kan worden gereden, kan met hetzelfde aantal bussen en chauffeurs een hogere frequentie

worden geboden. Bovendien hebben de reizigers in de bus minder reistijd. De noodzakelijke hogere snelheid wordt in de regel bereikt door:

- strekken van lijnen in overleg met gemeenten: de bus rijdt niet meer het dorp in, maar blijft op de doorgaande weg en heeft daar een halte. Voor lokale reizigers heeft dit als nadeel een (gemiddeld) grotere halteafstand, waar een kortere reistijd en een hogere frequentie voor alle reizigers tegenover staat. De baten nemen toe naarmate de route door de bebouwde kom door onder meer verkeershinder en snelheidsbeperkingen meer tijd kost;
- verminderen van het aantal haltes in overleg met gemeenten: het bedienen van een halte kost relatief veel tijd, wat de aantrekkelijkheid van het OV voor doorgaande reizigers vermindert. Om die reden kan het samenvoegen van (weinig gebruikte) haltes tot verbetering leiden.
- doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer
- gericht aanbod op stille lijnen: enkele lijnen in de concessie trekken (buiten de scholierspits) zeer weinig reizigers, vooral omdat er door het geringe aantal inwoners nauwelijks potentie voor het OV bestaat. Vervanging van de ‘klassieke’ streekbus door een op de vervoerbehoefte toegesneden vervoerdienst vermindert de exploitatiekosten (alsook de veroorzaakte emissies) en voldoet aan de in het provinciale transitieplan geschetste eisen;
- inspelen op marktkansen en veranderde behoeften van reizigers, zoals:
  - beperkingen verkeer en renovatie Haringvlietbrug, afsluiting Heinenoordtunnel, ‘minima’-product (marktkansen);
  - meerrittenkaart, flexibel werken en reizen, binnenlandse recreatie (andere behoeften).

De aanpak en ambities leiden tot een streefbeeld voor het toekomstige OV-netwerk voor de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee (zie onderstaande afbeelding).



Overzicht buslijnen basisdienst (exclusief spits-, scholieren- en toeristenlijnen)

Lijn en route	Type lijn	Frequentie		Bedieningstijden		Opmerkingen	
		Basis	Spits	Eerste	Laatste		
436	Zuidplein – Stellendam	R-net	4	8	5:30	0:00	
471	Zuidplein – Oud Beijerland	R-net	4	4-8	6:00	0:00	
472	Zuidplein – Oud Beijerland – Goudswaard	R-net	4	4-8	6:00	0:00	Goudswaard uitloper met lagere frequentie
164	(Zuidplein –) Heinenoord busst. – Numansdorp	HOV	4	4-6	6:00	0:00	In spits (deels) naar/vanaf Zuidplein metro
166	Lombardijen – Heinenoord busst. – Dordrecht	HOV	4	4-6	6:00	0:00	Lombardijen max. 4x per uur
104	Spijkensisse – Ouddorp – Renesse	Streek	2	2	5:30	23:00	Frequentie Ouddorp – Renesse buiten seizoen beperkt
136	Heinenoord busstation – Oude Tonge busstation	Streek	1	1	7:00	19:00	Kleinschalig materieel, rijdt alleen op werkdagen
160	Heinenoord busstation – Oud Beijerland	Streek	2	2	7:00	19:00	Kleinschalig materieel, rijdt alleen op werkdagen
165	(Zuidplein –) Heinenoord busst. – Zuid Beijerland	Streek	1	2	6:00	23:00	In spits (deels) naar/vanaf Zuidplein metro
167	(Zuidplein –) Heinenoord busstation – Strijen	Streek	2	2-4	6:00	0:00	In spits (deels) naar/vanaf Zuidplein metro
711	Numansdorp A29 – Nieuwendijk – Oud Beijerland C	Buurtbus	1	1	8:00	18:00	
712	Zuid Beijerland – Zuidzijde – Oud Beijerland C.	Buurtbus	1	1	8:00	18:00	
M1	Strijensas – 's Gravendeel N217	OVoM	1	1	8:00	18:00	Indien buurtbus, daarbuiten van 6:00-0:00 OV op Maat
M2	Barendrecht – Heinenoord busst. – Crematorium	OVoM	1	1	8:00	18:00	Indien buurtbus, daarbuiten van 6:00-0:00 OV op Maat
M3	Numansdorp – A29 – Willemstad	OVoM	1	1	8:00	18:00	Indien buurtbus, daarbuiten van 6:00-0:00 OV op Maat
M4	Ooltgensplaat – Den Bommel P+R – Stad a/h Haringvliet - Middelharnis	OVoM	1	1	8:00	18:00	Indien buurtbus, daarbuiten van 6:00-0:00 OV op Maat
M5	Nieuwe Tonge – Herkingen – Dirksland	OVoM	1	1	8:00	18:00	Indien buurtbus, daarbuiten van 6:00-0:00 OV op Maat
M6	Mijnsheerenland ontsluiting westzijde	OVoM	1	1			OV op Maat van 6:00 – 0:00

Het kaartje en de beschrijving van het OV-netwerk laat alleen de basislijnen OV zien. Dit netwerk wordt verder aangevuld met incidenteel rijdende lijnen voor scholieren, forensen en/of toeristen.

Uitgangspunt voor het OV-systeem is de knooppuntendienstregeling, waarbij op diverse plekken vaste aansluitingen worden geboden tussen verbindend (R-net, HOV) en ontsluitend (streekbus, Buurtbus, OVoM). Dit zorgt ervoor dat er snelle verbindingen tussen vrijwel alle plaatsen in de concessie geboden worden.

Voor reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en een grotere afstand moeten afleggen naar de dichtstbijzijnde haltes, wordt een oplossing op maat geboden (vraagafhankelijk openbaar vervoer, OV op Maat) dat ook op de stillere lijnen zal worden ingezet. Daarnaast wordt er geïnvesteerd (in de faciliteiten) voor P+R / hubs en worden extra fietsvoorzieningen en fietskluisen bij R-nethaltes en HOV-haltes geplaatst en worden deelmobiliteiten ontwikkeld in samenwerking met gemeenten. Daar waar voldoende vrijwilligers voorhanden zijn, wordt gekeken of op de stillere lijnen een Buurtbuslijn kan worden opgezet.

Het OV-netwerk bestaat uit de volgende type lijnen / verbindingen:

- **R-net**

De R-net lijnen 436/437 worden in het toekomstig OV-systeem niet echt gewijzigd. Nieuw is R-net Oud-Beijerland met uitloper naar Goudswaard, waarbij één lijn ook busstation Heinenoord bedient.

- **R-net Oud-Beijerland**

Al voor de Coronapandemie zijn voorbereidingen getroffen voor een R-net-verbinding tussen Rotterdam en Oud-Beijerland, met een uitloper naar Goudswaard. De R-net-verbinding volgt in

hoofdlijnen de routes van de huidige buslijnen 171 en 172; door doorstromingsmaatregelen, een grotere halte-afstand en aanpassing van de route wordt de snelheid verhoogd. Kernelement daarbij is een busbaan door de nieuwe wijk Stougjesdijk in Oud-Beijerland, die zorgt voor een goede ontsluiting van zowel de nieuwe wijk Stougjesdijk als het zuidelijk en oostelijk deel van Poortwijk. De invoering van R-net leidt tot de onderstaande veranderingen:

- Vervanging huidige ringlijn 171/172 en buslijnen Goudswaard – Oud Beijerland – Heinenoord busstation (160, 163 en 170) door R-net;
- Nieuwe route R-net langs de zuidkant van Oud-Beijerland en door nieuwbouwwijk Stougjesdijk;
- Aanvullende ontsluitende buslijn op werkdagen voor Heinenoord dorp en centraal deel Oud-Beijerland;
- Een deel van de R-net-bussen rijdt via busstation Heinenoord en naar Goudswaard;
- Scholierenritten Heinenoord busstation – Oud-Beijerland worden opgenomen in R-net.

#### ▪ **HOV : HOV-assen Numansdorp en 's Gravendeel - Dordrecht**

De verbindingen Zuidplein – Heinenoord – Numansdorp / 's Gravendeel – Dordrecht behoren naast lijn 171/172 tot de drukste lijnen in de Hoeksche Waard. Het aantal reizigers is niet voldoende om deze lijnen tot R-net op te waarderen, maar biedt wel mogelijkheden voor verbeteringen. In het streefbeeld zijn de onderstaande verbeteringen en veranderingen opgenomen:

- Snellere route door gebruik provinciale wegen, waardoor de reistijd zowel naar Heinenoord als naar Zuidplein wordt verkort.
- Kwartierdienst overdag met goede aansluitingen op busstation Heinenoord (elk half uur op alle lijnen en elk kwartier tussen R-net en de HOV-lijnen).
- Een deel van de bussen naar Numansdorp rijdt via een kortere route naar Zuid-Beijerland, waardoor ook hier een snellere reis naar alle bestemmingen mogelijk wordt.
- De route over provinciale wegen leidt weliswaar tot een langere afstand naar de halte, wat wordt gecompenseerd door een hogere reissnelheid en de hogere frequentie. Gebruikers van niet meer door OV bediende haltes in de dorpskernen kunnen gebruik maken van OV op Maat.

#### ▪ **Knoop Heinenoord busstation**

De invoering van R-net en HOV heeft tot gevolg dat op werkdagen overdag elk kwartier een busverbinding wordt aangeboden naar Zuidplein, Oud-Beijerland, Dordrecht en Numansdorp. Dit maakt het gebruik van het hier gerealiseerde P+R-terrein aantrekkelijker voor automobilisten die de files en de Rotterdamse parkeerkosten willen vermijden. Daarnaast wordt overwogen om ook de busverbinding Heinenoord – NS-station Lombardijen op te waarderen tot een kwartierdienst. Gelet op het aantal scholen, de aanwezigheid van het Maasstad Ziekenhuis en de frequentie van de treindienst op dit station bestaan daar mogelijkheden voor.

#### ▪ **Streekbussen**

Streekbussen behouden goeddeels hun huidige routes voor zover deze niet worden bediend door R-net of HOV. De streekbussen rijden in principe elk half uur op werkdagen overdag en sluiten in busstation Heinenoord aan op de 'knoop Heinenoord'. Omdat de lijnen 160, 163 en 170 zijn opgegaan in R-net is tussen Heinenoord busstation en Oud-Beijerland een nieuwe lijn 160 voorzien



die voor een fijnmazige bediening zorgt, deze lijn rijdt alleen op werkdagen. Op lijn 104 wordt, net als nu, buiten de zomerperiode een lagere frequentie gereden tussen Ouddorp en Renesse. Daarnaast wordt gestreefd naar een directe verbinding tussen Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee in de vorm van een lijndienst Heinenoord busstation -Oude Tonge busstation, gepland op werkdagen overdag met aansluiting op andere buslijnen.

▪ **Overige geplande verbeteringen**

Gemeenten en scholen vragen al langere tijd om een directe busverbinding tussen Goeree-Overflakkee en de Hoeksche Waard; reizigers moeten nu namelijk omreizen via Rotterdam Zuidplein. Dit wordt verbeterd door invoering van een buslijn tussen de busstations Oude Tonge en Heinenoord, met goede aansluitingen op andere lijnen. Het moment van invoering en de bedieningstijden hangen af van de ontwikkeling van het aantal reizigers.

Bezien wordt of het mogelijk is in de weekends de buslijn Heinenoord – Zuid-Beijerland door te laten rijden naar Nieuwendijk ten behoeve van bezoekers van het eiland Tiengemeten. Ook hier geldt dat realisatie van dit plan afhankelijk is van de ontwikkeling van het aantal reizigers en mogelijkheden om partners te vinden voor de ontwikkeling van deze verbinding.

Dit OV-netwerk willen we in de periode tot 2025 stap voor stap realiseren, waarbij tempo en exacte uitvoering worden bepaald door de mate waarin we erin slagen om reizigers (terug) te winnen. Welke onderdelen van het streefbeeld als eerste worden ingevuld is afhankelijk van de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten, maar ook afhankelijk van de locatie van reizigersgroei. Daar waar gebieden een sterkere reizigersgroei ondergaan, daar zal logischerwijs ook eerder uitbreiding van het voorzieningenniveau gerechtvaardigd zijn.

## Marketingplan HWGO

### 1. Inleiding

De OV-sector is hard getroffen door de corona crisis, zo ook Connexxion. Met een reizigersverlies van 90% op 31 maart 2020 zaten we op een absoluut dieptepunt. Inmiddels zitten we na de zomer 2021 weer op bijna 70% reizigersherstel en wordt met de opening van de scholen en het mogelijk schrappen/verminderen van overheidsmaatregelen weer een stijgende lijn ingezet. Ondanks de door de overheid geboden financiële compensatie heeft de Corona-pandemie tot een fors verlies geleid. De uitdaging is om de komende jaren niet alleen het OV-gebruik weer terug te brengen naar (ten minste) het oude niveau, maar ook om de verliezen zoveel mogelijk weg te werken. Voor beide uitdagingen is een snelle toename van het aantal reizigers noodzakelijk.

De doelstelling die we de aankomende jaren hebben is om uiterlijk in 2025 weer op -en liefst boven-100% van de reizigersaantallen van 2019 te zitten. De marketing-communicatieboodschap die centraal staat de aankomende periode is 'welkom terug!'. Wij willen dat reizigers weten dat het weer veilig is met de bus en dat ze zich herinneren waarom ze voorheen de bus namen. Gemak en veiligheid staat voorop in deze boodschap, deze boodschap wordt dan ook meegenomen in de landelijke 'OV=OK'-campagne die weer van start is gegaan.

In dit plan staat in hoofdlijnen beschreven wat we per doelgroep ondernemen om de reizigers terug te krijgen. De focus voor dit transitieplan ligt bij de doelgroepen forenzen, recreatieve reiziger, (ouders van) scholieren, (ex)studenten en senioren. Hierbij leggen we ook een link met de doelstelling om het scholierenvervoer te spreiden om zo de hyperspits ('s morgens tussen 7:30 en 8:30) af te vlakken.

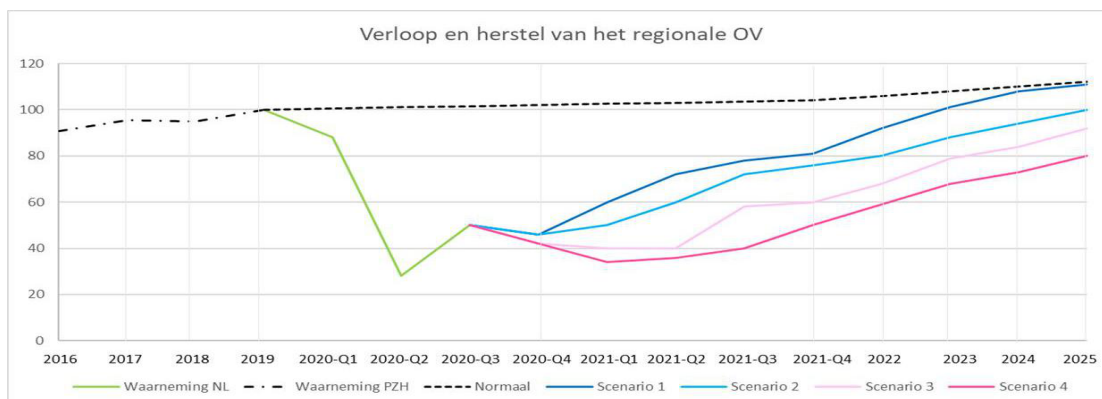
De landelijke OV=OK campagne wordt opgezet voor alle doelgroepen. De sell-fase is een fase die de vervoerders invullen, dat wordt binnen Connexxion gedaan door een Meerreizenbundel en Meerrittenkaart, welke geschikt zijn voor alle doelgroepen. De uitgewerkte informatie vind je terug in hoofdstuk 4.

Daarnaast zijn er nog een aantal communicatieactiviteiten waar we rekening mee houden de aankomende jaren, denk daarbij aan, de komst van de 20 waterstofbussen en het waterstoftankstation, P+R Heinenoord en Numansdorp, ontwikkelingen R-net Oud-Beijerland, nieuwbouw wijken Oud-Beijerland en de afsluiting van de Heinenoordtunnel. Deze worden ook uitgebreid besproken in hoofdstuk 4. De beperkende maatregelen voor het autoverkeer over de Haringvlietbrug bieden een nieuwe kans om het OV als betrouwbaar alternatief neer te zetten en zo nieuwe reizigers te verleiden het OV te gebruiken. In kader van mobiliteitsmanagement wordt dan ook het OV gebruik gestimuleerd.

## 2. Doelstelling

De overall marketingdoelstellingen zijn op basis van deze speerpunten:

- Het behouden van huidige busreizigers;
- Het terugwinnen van reizigers die tijdens de Coronapandemie de bus niet meer gebruikten;
- Het winnen van nieuwe reizigers die tot dusverre de bus niet gebruikten.
- Het promoten van het openbaarvervoer als veilig vervoer (tijdens en) na de coronacrisis (imago marketing).



## 3. Reizigers en Covid-19

### 3.1 Reizigerskilometers

Alle beperkingen rondom Covid-19 hebben ertoe geleid dat het aantal reizigers drastisch is gedaald. In 2020 bedroeg het aantal reizigerskilometers afgerond ongeveer 54% van het aantal reizigerskilometers in 2019. Vergelijken we de eerste 8 maanden van 2021 met 2019 dan zitten we op 50%.

Jaar	Saldo	Product	SOV	Papier	Totaal
2019	34.069.707	17.591.483	28.566.759	1.630.963	81.858.912
2020	19.524.945	10.409.098	14.207.477	386.857	44.528.378
2021 (t/m 11/09)	13.688.371	5.018.872	7.957.443	647.106	27.311.793

### 3.2 Wijziging reisgedrag

Als we het per kaartsoort bekijken dan zien we dat het vooral de SOV kaart en saldo reizigers zijn die voor het herstel zorgen. De wagenverkoopreizigers blijft nog wat achter. Zo ook de reiziger op reisproduct; deze groep kan ook (tijdelijk) de overstap naar saldo hebben gemaakt, omdat zij zich niet langer willen verbinden aan een vast en afgekocht reisproduct.

Jaar-maand	Saldo	Papier	Product	SOV	Totaal	
jan-21	37%	27%	24%	28%	31%	
feb-21	41%	27%	23%	29%	33%	
mrt-21	50%	29%	47%	44%	47%	
apr-21	56%	32%	55%	48%	52%	
mei-21	61%	38%	40%	41%	50%	
jun-21	71%	38%	73%	65%	69%	
jul-21	71%	57%	51%	68%	66%	
aug-21	76%	90%	63%	117%	79%	
sep-21	69%	53%	63%	73%	69%	(t/m 11/09)

Het mogelijk structureel veranderen van het reisgedrag als gevolg van Covid-19 is inmiddels een gegeven. Werkgevers en werknemers hebben gemerkt dat thuiswerken in veel gevallen prima kan, waar voorheen gedacht werd dat dit een stuk lastiger was. Dit biedt organisaties mogelijkheden om te besparen op kantoorkosten en bijvoorbeeld reiskosten, terwijl forensen meer mogelijkheden krijgen om de drukke spitsuren te ontlopen. Dit laatste leidt enerzijds tot een bedreiging (buiten de spits zijn er minder files, waardoor de auto aantrekkelijker wordt), maar vormt anderzijds ook een kans (hogere zitplaatskans betekent meer comfort, terwijl ook de kans op vertragingen kleiner is). Ook wordt er meer gereisd met de auto en fiets. Deze reizigers moeten weer verleid worden gebruik te maken van het OV.

Een afgekocht reisrecht in de vorm van een abonnement wordt daardoor wellicht steeds minder aantrekkelijk, want flexibel werken betekent hoogstwaarschijnlijk ook flexibel reizen. Met een abonnement moet een reiziger een minimumaantal kilometers reizen om het bedrag terug te verdienen; haalt een reiziger dat niet dan wordt dit abonnement ook niet meer aangeschaft. Alhoewel een abonnement gebruiksgemak biedt, waardoor abonneementhouders ook voor andere reizen makkelijker gebruik maken van de bus.

Bovenstaande zou een negatieve invloed kunnen hebben op de omzet. De opbrengst van een abonnement is immers al ontvangen voordat er gereisd wordt en ongeacht het aantal reizen dat een reiziger maakt. Een reiziger die op saldo reist zal met mooi weer sneller de fiets pakken en die reiziger levert dan niets op.

Het is moeilijk te voorspellen of alle reizigers weer terugkomen zodra het virus 'onder controle' is. Het zal zoeken zijn naar het 'nieuwe normaal' en welk reisgedrag daarbij hoort zodat er ook de juiste proposities aangeboden kunnen worden. Wel lijkt nu ook al uit het overzicht dat de (jaar)abonnementen in populariteit dalen en de vraag is maar of dit weer aantrekt gezien de verandering in reisgedrag.

### 3.3 Vervoer is een afgeleide behoefte

Verplaatsen is doorgaans 'een noodzakelijk kwaad'. Iemand is op locatie A, wil/moet iets op locatie B, en moet zich verplaatsen. Afgezien van het fietstochtje op een mooie dag verplaatst doorgaans niemand zich voor het plezier, maar vooral omdat men van A naar B moet. Het is lastig het verlies aan reizigers door bijv. een structurele wijziging van reisgedrag als gevolg van Covid-19 te compenseren door mensen vaker te laten reizen. Marketing is daarin, bij een afgeleide behoefte,

geen ‘toverstokje’. Het is bijvoorbeeld lastig om een belevingswereld om OV heen te creëren (en zo het gebruik te stimuleren) waar marketing dat bij primaire behoeften veel beter lukt.

De uitdaging is om mensen vaker voor het openbaar vervoer te laten kiezen, en dat dan in plaats van voor eigen vervoer. Reistijd en frequentie zijn belangrijke keuze factoren, belangrijker nog dan prijs, deze moeten dan wel opwegen tegen de flexibiliteit van het eigen vervoer. Los nog van het privacy aspect - in de auto ben je eigen baas, in het OV moet je de ruimte delen met anderen en ben je afhankelijk van de reistijd - moet daar dan wel iets tegen over staan. Door middel van verschillende marketingacties proberen we mensen in ieder geval de bus weer als optie te laten zien door hen (opnieuw) te informeren over mogelijkheden en aanbiedingen, een optie die in coronatijd voor veel reizigers afviel omdat hun reis niet noodzakelijk is geweest of omdat men thuiswerkte.

## 4. Marketing en communicatie - Boodschap: Welkom terug!

Marketing en communicatie zijn belangrijke instrumenten om de reiziger te informeren en te verleiden om gebruik te (blijven) maken van het openbaar vervoer. Voor het terugwinnen van de reizigers is zoveel mogelijk gekeken naar het combineren van meerdere doelgroepen in campagnes. Daarnaast zal er ook gekeken worden hoe er een samenwerking met de andere concessies opgebouwd kan worden zowel binnen Connexxion als mogelijk met andere vervoerders, zoals RET. Samenwerkingen en combinaties van doelgroepen is vooral interessant om sommige proposities samen te versterken maar ook interessant vanuit een kostenefficiëntie oogpunt.

Een voorbeeld van een samenwerking met andere Connexxion concessies is het Dalvrij 65+ abonnement en de campagne die daarvoor gehouden wordt. Door in 2020 het Dalvrij 65+ abonnement geldig te maken in zowel Zeeland als in HWGO kunnen reizigers zonder erbij na te hoeven denken over de concessiegrenzen reizen met dit product.

Met andere vervoerders zoals RET en EBS wordt samengewerkt in het regionale Marketingplatform. Hierin worden diverse campagnes uitgerold waarbij ook de concessie HWGO wordt betrokken.

### 4.1 Focus aankomende jaren

In dit transitieplan zullen we ons focussen op het terugwinnen van reizigers de aankomende jaren, want zoals eerder benoemd is de ambitie om uiterlijk 2025 het oorspronkelijk reizigersniveau uit 2019 te bereiken. In dit hoofdstuk zullen we een aantal ideeën noteren die of al uitgewerkt staan in het marketingplan van 2021 of in een later stadium breder uitgewerkt zullen worden afhankelijk van de snelheid van het terugwinnen van de reizigers en de beschikbare budgetten. Daarnaast wordt er voor ieder jaar een apart marketingcommunicatieplan gemaakt waar de acties precies en gedetailleerd in beschreven worden met een daarbij behorende planning, deze ligt er voor 2021 al. Ook de communicatie rondom wijzigingen in de dienstregeling is hierin opgenomen.

De focus zal liggen op de volgende doelgroepen:

- Forenzen (o.a. promotie van R-net)
- Recreatieve reiziger.
- (Ouders van) scholieren.
- (Ex)Studenten
- Senioren.

## 4.2 OV= OK campagne

De landelijke OV=OK campagne is gericht al alle reizigers. Bij deze campagne ligt de **focus op het inspireren (touch)** van de reizigers om er weer vaker op uit te gaan met het openbaar vervoer voor verschillende doeleinden en ze te **informereren (tell)** over geldende maatregelen.

Kernboodschap: Waar je ook naar toe gaat. Het kan met het OV.

Deze campagne heeft een groot budget met een landelijk bereik. De focus van de communicatiemiddelen ligt op TV, radio en online.

Daarnaast heeft deze campagne nog een **sell** component. De inhoud van de vervolgcampagne (**sell**) is een component die ingevuld wordt door de vervoerders. Daarbij zijn er, voor nu, twee uitwerkingen:

1. Meerreizenbundel  
Hierbij bieden we de mogelijkheid aan om voor een aantrekkelijk tarief weer gebruik te gaan maken van de bus. Het is een OV-chipkaartproduct, 10 ritten voor € 15. Alle dagen geldig, op maandag t/m vrijdag na 9 uur. Doordat bedrijven ook vanuit de overheid gestimuleerd worden, hun werknemers zoveel mogelijk de spits te laten vermijden en zo mogelijk thuis te werken, is dit product prima geschikt voor de forens die deels thuis en deels op locatie werkt.
2. Meerrittenkaart  
Hierbij bieden we de mogelijkheid aan om voor een vast tarief een 6-tal ritten te kunnen maken. Dit is geen OV-chipkaartproduct maar is op basis van een QR-code. Deze actie richt zich op de incidentele reiziger.

Beide actieaanbiedingen zijn vooralsnog tot eind 2021 verkrijgbaar.

## 4.3 Herpakken reguliere marketingplan

Nadat door middel van deze campagne-aanpak zowel landelijk, als op regionaal niveau, de bestaande (terug te winnen) reiziger en potentiële reiziger de boodschap tot zich heeft genomen en deze ook ingedaald is, gaan we over tot de uitvoering van het reguliere marketingplan waarin aandacht voor de volgende campagnes:

### Kinder ritkaart

In HWGO reizen kinderen tot 12 jaar gratis met de bus wanneer er minimaal 1 betalende ouder aanwezig is. In 2019 was al duidelijk dat het gratis reizen voor kinderen nog niet erg bekend was bij de reizigers en potentiële reizigers. Er is daarom in 2019 een campagne gedaan voor deze doelgroep om dit bekender te maken, wat leidde tot een toename in het gebruik met X procent. De aankomende jaren zullen wij deze of een soortgelijke campagne herhalen zodat dit kaartje steeds bekender wordt en mensen weten dat men kinderen tot 12 jaar gratis in de bus kan meenemen.

### Samen uit dagkaart

Op de 'samen uit'-dagkaart kunnen 2 volwassenen reizen met 3 kinderen op 1 kaartje voor € 17,00. Dit kaartje is interessant voor de recreatieve en incidentele reizigers omdat je met het hele gezin voordelig met de bus kunt reizen. Kortom een dagje uit begin in de bus. Voor recreatieve reizigers op lijn 104 Renesse – Ouddorp – Spijkenisse is deze dagkaart met name interessant. In samenwerking met recreatieondernemers in de regio zal deze dagkaart worden gepromoot.



### Evenementen reisinspiratie

Om bestaande reizigers te stimuleren vaker en naar andere bestemmingen de bus te nemen, gaan wij hen inspireren op de website met leuke reistips (uitjes en evenementen in de regio). Daarbij zullen we ook een advies geven betreft het best bijpassende reiskaartje, denk voor een gezinsevenement aan de samen uit dagkaart en het kinderkaartje.

### Dalvrij 65+ abonnement

In de regio HWGO hebben wij sinds 2020 in samenwerking met de Concessie Zeeland een interessant reisproduct voor reizigers van 65 jaar en ouder, namelijk het Dalvrij 65+ abonnement. Wegens de uitbraak van corona in 2020 is er nog geen promotiecampagne gedaan voor dit voordelige abonnement. Echter hebben we wel gezien dat hij al aangeschaft is door een aantal reizigers, we kunnen daarom zien dat hier vraag naar is. We gaan de 65-plussers laten kennismaken met dit abonnement door een aantrekkelijke campagne op te zetten die we de aankomende jaren gaan uitvoeren.

### Minimaproduct

Dit reisproduct is vergelijkbaar met het 'Dal Vrij 65+'-abonnement, maar dan voor (a) alle leeftijdscategorieën en (b) alleen verkrijgbaar via de gemeenten. Het Minima product is een aantrekkelijk middel dat gemeenten kan helpen de participatie van deze doelgroep aan de samenleving te versterken.

Met het abonnement kunnen inwoners, waarvoor de gemeente een abonnement bij Connexion heeft besteld, onbeperkt gratis met Connexion reizen tijdens de daluren (maandag t/m vrijdag na 9:00 uur en op weekend- en feestdagen de gehele dag). Het reisproduct is uitsluitend geldig op de lijnen behorend bij de concessies Hoeksche Waarde Goeree Overflakkee en Provincie Zeeland.

De gemeente Hoeksche Waard is waarschijnlijk de eerste gemeente die hier mee van start gaat (per 1 oktober 2021), met de gemeente Goeree Overflakkee zijn we nog in gesprek.

## **4.4. Overige communicatieactiviteiten n.a.v. ontwikkelingen in gebied**

Er is ook een aantal andere communicatieactiviteiten waar aandacht voor is de aankomende jaren. We zullen ze hier enkel benoemen maar nog geen doelstelling aan vastkoppelen omdat dit nog een stap te ver gaat voor in dit plan. Zoals aangegeven zullen we een plan van aanpak maken zoals we dat ook doen op het moment dat we campagnes starten waar specifieke doelstellingen en aanpak in benoemd worden. Uiteraard zullen we ook kijken naar de evenementen die de aankomende jaren in Rotterdam en omgeving zullen plaatsvinden en dan kijken we of we daar een actie voor moeten uitzetten.

### *Waterstofbussen:*

Eind 2021 zullen er in de concessie HWGO 20 waterstofbussen geleverd worden waarmee in 2022 gereden zal worden. Daarbij wordt er een waterstoftankstation gebouwd waar deze en de vier eerder geleverde waterstofbussen kunnen tanken in de toekomst. Er wordt nu in een werkgroep al iedere drie weken overlegd over deze ontwikkelingen. Op dit moment is de werkgroep bezig met een communicatieplan, deze wordt dus nog uitgewerkt. In het communicatieplan zullen we in ieder geval opnemen dat er twee filmpjes gemaakt gaan worden om omwonenden in te lichten over de komst van het waterstoftankstation en wat dit betekent. Het tweede filmpje zal voor een grotere doelgroep zijn omdat we daarbij ook reizigers willen informeren over de komst van de waterstofbussen en waarom het aantrekkelijk zou kunnen zijn om met deze bussen te reizen.

We grijpen de komst van de nieuwe bussen aan om de milieuvriendelijkheid van waterstofbussen aan te kaarten waardoor reizigers die dit belangrijk vinden toch besluiten vaker de bus te pakken. Zoals aangegeven wordt er nu druk gewerkt aan een communicatieplan.

#### *P+R Heinoord & Numansdorp:*

Deze ontwikkeling zullen we aangrijpen om reizigerscommunicatie op te zetten om aan te geven dat men gemakkelijk vanaf de P&R de reis kan vervolgen door de bus te nemen. Uit verschillende onderzoeken blijkt ook dat reizigers gemak belangrijk vinden, belangrijker nog dan prijs, daar kunnen we dit moment goed voor gebruiken.

#### *Ontwikkelingen R-net Oud-Beijerland:*

Waarschijnlijk vinden de R-Net ontwikkelingen rondom Oud-Beijerland pas plaats in 2023. Er is daarom nog geen plan van aanpak voor, tegen de tijd dat er meer zekerheid en duidelijkheid is zal er een plan van aanpak gemaakt worden met een daarbij behorende campagne om reizigers te verleiden om gebruik te maken van deze bus.

#### *Nieuwbouwwijken Oud-Beijerland:*

Een nieuwbouwwijk is altijd een goed moment om de nieuwe inwoners kennis te laten maken met het openbaar vervoer in hun nieuwe woongebied. Deze ontwikkeling zal ook pas plaatsvinden rond 2023 waardoor er nu nog geen plan van aanpak voor is. Doelstelling is om bij de oplevering van de eerste woningen de nieuwe busroute door de wijk in gebruik te hebben. Bij het betrekken van hun woning kunnen de nieuwe bewoners direct van het OV gebruik maken en een duurzame mobiliteitskeuze maken. Door middel van probeerkaartjes of een proef-abonnement worden daarnaast de inwoners verleid om de bus te proberen. Als ze het openbaar vervoer hebben geprobeerd en ze hebben daar een positieve ervaring mee, dan zijn dit potentiële OV-reizigers die de auto wellicht sneller laten staan.

#### *Afsluiting Heinoordtunnel:*

De afsluiting Heinoord tunnel (en Haringvlietbrug) zal ook in 2023 plaatsvinden. De bus mag wel door de tunnel dus dat is gelijk een mooi aanknopingspunt om reizigers te verleiden om met de bus te gaan. Als deze reizigers een positieve ervaring hebben zijn ze wellicht in de toekomst weer sneller geneigd om voortaan met de bus te reizen. In 2021 en 2022 worden de acties en communicatie waarmee dit doel wordt bereikt verder uitgewerkt.

#### *Haringvlietbrug:*

De beperkingen op de Haringvlietbrug maken het gebruik van de auto op de relaties tussen Goeree-Overflakkee, Zeeland, West-Brabant en Hoeksche Waard-Rotterdam lastiger. Hoewel het OV ook hinder ondervindt van deze beperkingen kan de bus door het gebruik van vluchtstrook en parallelroute een betrouwbaar alternatief voor het gebruik van de auto zijn. Dit biedt kansen voor (promotie van het) P+R-vervoer vanaf onder meer Den Bommel. Samen met provincie en Rijkswaterstaat onderzoeken we de kansen en mogelijkheden hiervoor. Daarnaast wordt in het kader van het mobiliteitsmanagement het OV-gebruik gestimuleerd (als alternatief voor de auto).

## Infrastructurele maatregelen Transitieplan

### 1.1 Inleiding

In het provinciaal Transitieplan zijn verschillende keuzes benoemd om het openbaar vervoer de komende jaren qua reizigersaantallen weer terug op het niveau van voor de coronapandemie te krijgen. Eén van die keuzes is het investeringen in OV-infrastructuur.

Voor een succesvolle transitie is samenwerking nodig tussen vervoerders, provincie en wegbeheerders. Naast exploitatie wordt gekeken naar optimalisering van de infrastructuur door middel van doorstromingsmaatregelen en betere haltes en ketenvoorzieningen. Hiervoor worden de mogelijkheden voor subsidies voor OV-infrastructuur via de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 (SRM) verruimd.

Hiervoor is er, samen met de wegbeheerders en Connexxion, gewerkt aan een overzicht van mogelijke infrastructurele maatregelen. Deze gesprekken hebben geleid tot een overzicht van de belangrijkste verbeteringen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en halte-infrastructuur en mogelijke projecten om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Dit kan gaan van investeringen in haltes of weginfrastructuur tot aan plannen voor de lange termijn. Hierbij worden ook mogelijke investeringen meegenomen voor het voor- en na transport van het openbaar vervoer. Tevens is van belang om dit overzicht de komende jaren regelmatig met de betrokken partijen te bespreken voor toevoegingen ten faveure van de uitvoering van het nieuwe vervoersnetwerk.

#### R-net lijnen

Daarnaast lopen er reeds langere tijd gesprekken met de gemeente Hoeksche Waard over de introductie van een R-net verbinding tussen Rotterdam Zuidplein en Oud-Beijerland. De mogelijke routevarianten zijn reeds vastgesteld door gemeente en provincie en vormen ook de basis voor het ov-netwerk in de Hoeksche Waard. Een groot deel van de nog uit te werken maatregelen komen voort uit dit traject.

Op Goeree-Overflakkee zijn bij de start van de nieuwe concessie in 2015 reeds R-net voorzieningen getroffen bij de introductie van de lijn 436. In 2018 en 2019 zijn ook de haltes van de R-net uitloper op het traject Dirksland Ziekenhuis – Ouddorp aangepast en voorzien van extra haltevoorzieningen.

#### Renovatie Heinenoordtunnel

Vooruitlopend op de renovatie van de Heinenoordtunnel in 2023 en 2024 worden er in samenwerking met de wegbeheerders bij de bushaltes/ overstaphaltes circa 500 extra fietsparkeervoorzieningen in de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee geplaatst. In de plannen van RWS is ruimte voor het plaatsen van 1.500 tijdelijke fietsenstallingen, waarvan er dus 500 definitief kunnen blijven staan. Dit conform de afspraken in de samenwerkingsovereenkomst voor de renovatie van de Heinenoordtunnel om de fiets te faciliteren als voor- en natransport van het openbaar vervoer. Bij navraag blijkt het mogelijk om deze tijdelijke fietsenstallingen al in 2022 te realiseren.

Deze fietsparkeervoorzieningen kunnen door de scholieren en studenten, maar ook door forensen en recreanten gebruikt worden voor-, tijdens – en na de renovatie van de Heinoordtunnel. De mogelijke locaties van deze fietsparkeervoorzieningen zijn opgenomen in de onderstaande inventarisaties voor de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee. De locaties zijn in overleg met de gemeenten en Connexxion tot stand gekomen. Hierin kunnen nog (kleine) wijzigingen/verschuivingen plaatsvinden. De mogelijke locaties van de fietsparkeervoorzieningen worden nog voorgelegd aan RWS en het waterschap. De fietsparkeervoorzieningen zullen in 2022 worden aangelegd. Na vaststelling van de aantallen zal in onderling overleg afgestemd moeten worden wie deze voorzieningen gaat realiseren.

*Noot: Doordat de verbouwing van de Heinoordtunnel veel aanpalende projecten kent op de Hoeksche Waard en de haltes langs de R-net lijn (en uitloper) op Goeree-Overflakkee in het verleden zijn opgewaard, zullen de meeste gepresenteerde infrastructurele maatregelen op de Hoeksche Waard plaatsvinden.*

## 1.2 Inventarisatie Hoeksche Waard

Is samenspraak met de gemeente is er een voorlopig totaaloverzicht van de mogelijke infra-projecten opgesomd. Deze kennen hun oorsprong uit: het R-net traject, de verbouwing van de Heinoordtunnel en onderzoeken die bijdragen aan de bereikbaarheid van het eiland alsmede de verbetering van het openbaar vervoer. Op de kaarten op de volgende pagina en verder wordt de projecten en de korte omschrijving hiervan weergegeven. Daaronder volgt een legenda van de verschillende symbolen.



*Afbeelding 1: Overzicht mogelijke infra-projecten Hoeksche Waard.*

## Lopende projecten N217

1. Rotonde 's Gravendeel: twee nieuwe bushaltes N217 met ruimte voor fietsvoorzieningen. In gebruik na verbouwing Heinenoordtunnel.
2. Kruispunt Polderweg/N217: aangepast kruispunt met prioriteit voor OV
3. Uitbreiding P+R busstation Heinenoord
4. Uitbreiding P+R R-net halte Numansdorp A29
5. Haltes Vrouwe Huisjesweg (realisatie binnen projecten N217 door APP)

## Mogelijke onderzoeken

- a. Doortrekken busbaan over A29 (onder voorbehoud van beschikbaarheid realisatiebudget, nog interne afstemming betrokken wegbeheerders)
- b. R-net bushalte bij rotonde De Bosschen met fietsenstalling en oversteek Stougjesdijk-Oost naar busbaan (uitstel, heeft relatie met punt c)
- c. Busroute woonwijk Stougjesdijk-Oost (in afwachting op interne afstemming HW)
- d. Gebruik bus op vluchtstrook gehele A29 (onder voorbehoud van beschikbaarheid realisatiebudget, nog interne afstemming betrokken wegbeheerders)
- e. Knooppunt-ontwikkeling busstation Heinenoord (onder voorbehoud van nadere afstemming HW en PZH)

## Aanvullende fietsvoorzieningen

Er zijn diverse locaties geïdentificeerd om het aantal definitieve stallingplaatsen uit SOK Heinenoord voor de fiets uit te breiden om het OV-gebruik te stimuleren:

- Nieuw-Beijerland (huidige halte Buitenom): **20**
- Nieuw halte Nieuw-Beijerland (zuidkant): **20**
- Haltes Heinenoord N217: **30**
- Mijnsheerenland Dorp (N489): **50**
- Maasdijk Dorp (N489): **20**
- Klaaswaal Dorp (N489): **20**
- Numansdorp A29: **50**
- Nieuwe haltes rotonde 's Gravendeel: **50**
- Centrumhalte Strijen: **30**
- Oud-Beijerland Koninginneweg: **20**
- Oude-Tonge busstation: **50**
- N59 Den Bommel P+R: **50**

**Totaal: 410 extra fietsenstallingen in HWGO. Het is mogelijk om er nog ca. 90 te verdelen.**

## Aanpassingen haltes toekomstige routes

1. R-net halte Goudswaard
2. R-net halte Piershil
3. R-net halte Nieuw-Beijerland Buitenom (reeds opgepakt)
4. R-net ontwikkeling Oud-Beijerland, zie volgende sheet voor meer details
5. R-net halte Heinenoord N217 (reeds opgepakt)

## Lopende projecten

De lopende projecten zijn onder te verdelen in twee bestaande werken:

1. De projecten met nummers 1, 2 en 5 zijn onderdeel van de voorbereidende werkzaamheden voor de verbouwing van de Heinenoordtunnel in 2023-2024. Deze werkzaamheden vinden hun oorsprong in de Samenwerkingsovereenkomst Verbouwing Heinenoordtunnel. Voor deze specifieke projecten worden tussen de betrokken partijen nog realisatieovereenkomsten opgesteld waar de verdeling van de kosten wordt opgenomen.
2. De realisatie van de P+R terreinen (nummer 3 en 4) bij het busstation Heinenoord en Numansdorp A29 zijn projecten die reeds in realisatie zijn. De verwachte oplevering vindt plaats voor het eind van 2021. De financiering is reeds gedekt door de provincie Zuid-Holland.

## Onderzoeksbudgetten

Samen met de gemeente zijn diverse mogelijke onderzoeken en onderzoeksbudgetten ambtelijk besproken. Deze onderzoeken komen voort uit de ontwikkeling van R-net, optimalisatie van de doorstroming op de N217 of lange termijn beleidsdoelstellingen. De eerste inzichten over het doel van de onderzoeken en mogelijke verdeling van de kosten zijn ambtelijk besproken tussen gemeente en provincie. Wel is op sommige onderdelen nadere afstemming nodig, bijv. over het inzicht in realisatiebudget of afstemming met andere betrokken wegbeheerders als RWS. In november vindt nog een bestuurlijk overleg plaats of de onderzoeken gewenst zijn en op welke wijze het proces



nader vormgegeven wordt. Het uitvoeren van deze onderzoeken is afhankelijk van de uitkomsten van het bestuurlijk overleg.

### Fietsenstallingen

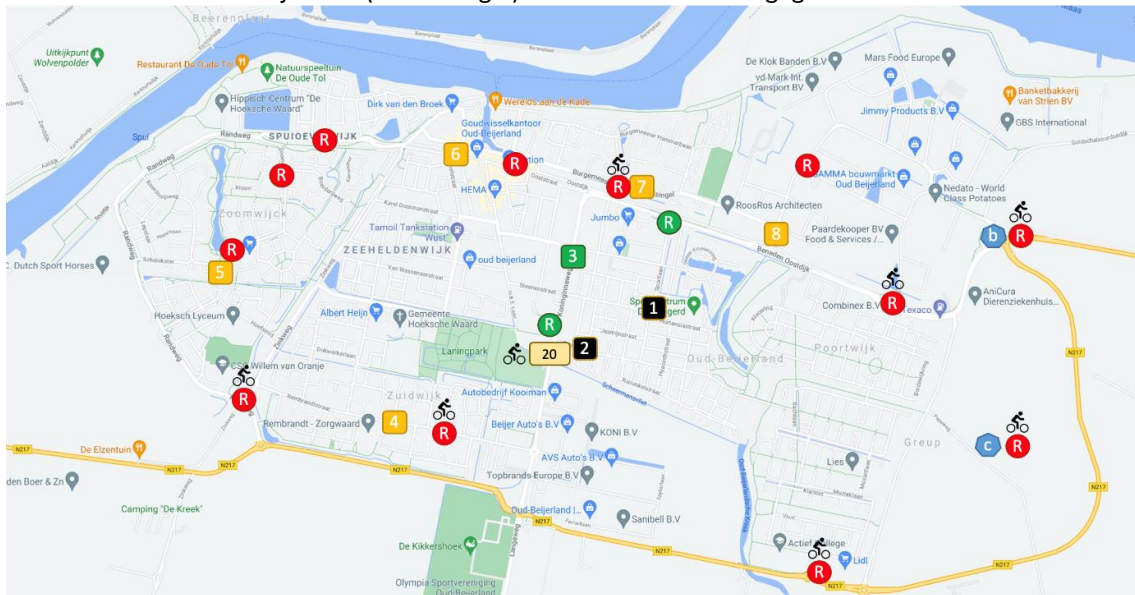
Om de first and last mile voor de reizigers beter te faciliteren wordt er beoogd het aantal fietsenstallingen uit te breiden en extra fietsenstallingen bij de bushaltes te faciliteren. Deze vinden hun oorsprong in de introductie van een toekomstige R-net verbinding, veranderingen in het lijnennet of de wens om het voor- en transport van het openbaar vervoer te faciliteren. Hierbij wordt onder andere gebruik gemaakt van de kans om extra definitieve fietsenstallingen te realiseren in het kader van de verbouwing van de Heine Noordtunnel.

### R-net Rotterdam Zuidplein – Oud-Beijerland

De rode bolletjes stellen toekomstige R-net haltes voor die opgenomen zijn in de routevoorstellen aangaande de toekomstige R-net verbinding. Voor het rode bolletje met nummer 4 is nadere toelichting nodig. Dit behelst namelijk een scala aan aanpassingen in de kern Oud-Beijerland. Deze worden hieronder nader toegelicht en kunnen worden onderscheiden in twee onderdelen:

1. Infrastructurele aanpassingen;
2. Realisatie van R-net haltes met eventueel extra fietsenstallingen.

In de kaart voor Oud-Beijerland (afbeelding 2) wordt dit nader weergegeven.



Afbeelding 2: Overzicht mogelijke infra-projecten in Oud-Beijerland.

## Gewenste aanpassingen infra

1. Route Sportlaan: klinkers, 30 km/u, voorrang bus (vervallen door nieuwe route)
2. Route Croonenburgh: idem + voorrang op Koninginneweg (vervallen door nieuwe route)
3. Voorrang bus bij VRI's Koninginneweg
4. Rembrandtstraat: wegdek, voorrang, vernauwing
5. Zoomwijcklaan: versmallingen, wegdek en bocht t.h.v. Achtersloot (voorrang fiets)
6. Vierwiekenplein: voorrang parkeerplaats
7. Diepenhorstingel: 30 km/u, drempels
8. Kruispunt Jan vd Heijdenstraat/Beneden Oostdijk: lastig linksaf slaan voor bus

## Aanpassingen haltes toekomstig R-net

1. Halte De Bosschen (industrieterrein)
2. Diepenhorstingel
3. Bierkade
4. Spuioeverweg
5. Zoomwijcklaan
6. Winkelcentrum (Zoomwijck)
7. Zinkweg
8. Rembrandtstraat
9. Koninginneweg (reeds opgepakt)
10. Sportlaan (reeds opgepakt)
11. Poortwijk-Noord

R-net haltes worden eventueel aangevuld met extra stallingen voor de fiets en andere voorzieningen.

De onderzoeken B en C zijn reeds toegelicht op pagina 2. De overige voorstellen zijn onder te verdelen in infrastructurele aanpassing voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Dit zijn knelpunten die Connexion in het kader van de toekomstige R-net verbinding heeft geïdentificeerd. Hierbij wordt opgemerkt dat maatregelen 1 en 2 wellicht niet nodig zijn, wanneer ingestemd wordt met de routewijziging voor de lijn 160, 171 en 172. Deze zal dan niet meer gaan rijden over de Sportlaan en Croonenburgh.

Deze mogelijke aanpassingen dragen bij aan een betrouwbare OV-route. De voorgestelde maatregelen worden nog door de gemeente getoetst op haalbaarheid en inpasbaarheid. Uiteraard wordt door de gemeente Hoeksche Waard ook de belangen en doelstellingen overige vervoerwijken meegewogen.

De opsomming voor toekomstige R-net haltes in Oud-Beijerland is afkomstig uit de eerder vastgestelde route-varianten. Er worden ook kansen gezien om bij verschillende haltes extra fietsenstallingen te plaatsen. Deze worden aangegeven met een symbool van een fiets.

### 1.3 Inventarisatie Goeree-Overflakkee

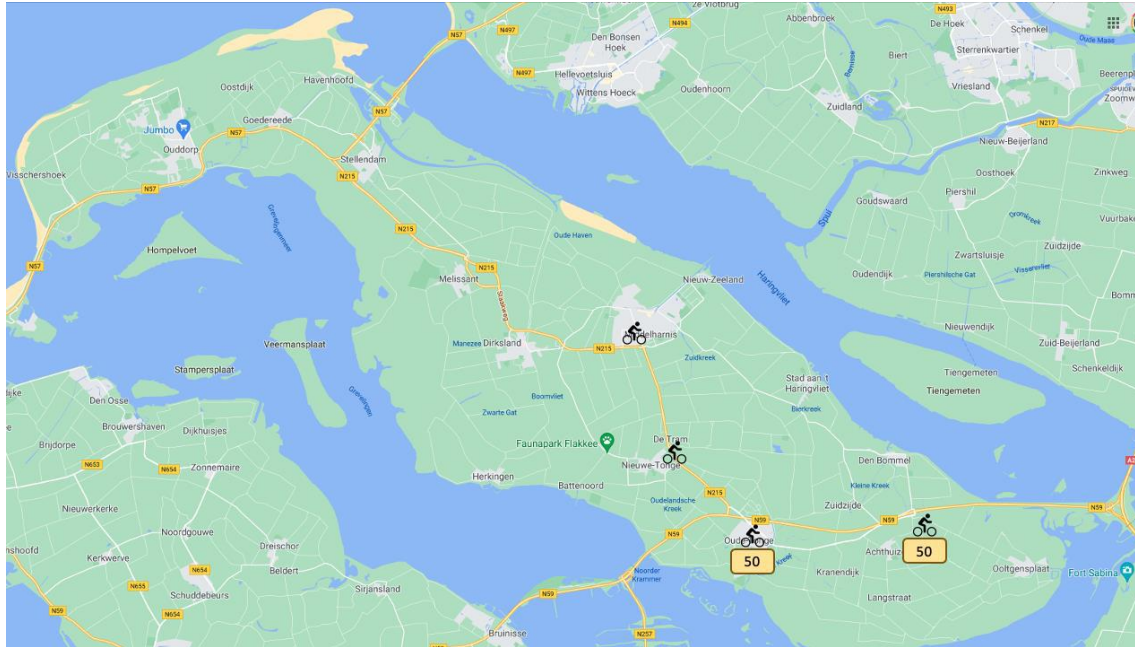
Aan een dergelijk overzicht is ook gewerkt tussen de gemeente Goeree-Overflakkee en de provincie Zuid-Holland. Op Goeree-Overflakkee zijn in het verleden reeds R-net voorzieningen getroffen bij de start van de lijn 436 en in 2018/2019 ook op het traject Dirksland Ziekenhuis – Ouddorp. Derhalve hoeven hier minder infrastructurele maatregelen te worden getroffen. Hierdoor is het overzicht beperkt van aard.

De gemeente Goeree-Overflakkee onderzoekt nog de mogelijkheden om in 2023 te investeren in de halte infrastructuur, met behulp van de SRM subsidies. Ook wordt er gekeken naar de mogelijkheden voor een optimalisatie van het openbaar vervoersnet in verschillende kernen. Dit is nog in de verkennende fase binnen de gemeente en daarom nog niet in het overzicht opgenomen.



Qua fietsenstallingen worden op Goeree-Overflakkee verschillende voorstellen gedaan om het aantal fietsenstallingen uit te breiden. Dit naar aanleiding van de introductie van een nieuw lijnenet. Dit laat bovenstaande zich vertalen naar onderstaande kaart.

*Afbeelding 3: Overzicht mogelijke infra-projecten Goeree-Overflakkee.*



### Aanvullende fietsvoorzieningen

Fietsenstallingen bij haltes:

- Halte Den Bommel N59: 50
- Oude Tonge busstation: 50
- N217 Nieuwe Tonge: in project PZH
- Middelharnis Sommeldijk Zuid en Gemeentehuis -> verzoek bij gemeente

### 1.4 Financiering infrastructurele maatregelen Transitieplan

Voor de financiering van de diverse projecten wordt ingezet op:

1. Ten eerste wordt ingezet om zoveel mogelijk te realiseren met werk-met-werk en rekening te houden met OV-ontwikkelingen in het organiseren van projectbudgetten;
2. Daarnaast wordt onderzocht welke onderdelen van de haltes en voorzieningen van de toekomstige R-net haltes uit het bestaande programma R-net van de provincie gefinancierd kunnen worden. Daarbij geldt in de basis dat de wegbeheerder de kosten voor haar eigen haltes voor rekening neemt. De provincie zal de tekeningen opstellen en een rol betekenen in de R-net haltevoorzieningen;
3. Er wordt onderzocht op welke wijze de wegbeheerders aanspraak kunnen maken op de SRM subsidie voor infrastructurele aanpassingen die in het voordeel van het openbaar vervoer zijn. In plaats van 50% bijdrage vanuit de provincie, geldt bij OV-projecten een bijdrage van 80%. De gemeente bepaalt zelf haar prioritering van het project bij het indienen van de regionale gebiedsagenda. Tevens in onlangs in het PVVB middels aan notitie aangegeven dat: *“Het is belangrijk dat met wegbeheerders overeenstemming wordt bereikt over de prioriteit van doorstroommaatregelen en daarmee samenhangend dat met gemeenten afspraken gemaakt*

*kunnen worden over het minimaal 10 jaar in stand kunnen houden van OV-buslijnen op de route en langs de te verbeteren haltes.”;*

4. Een deel van de projecten worden betaald uit het project Heinenoordtunnel of realisatieovereenkomsten die hierover nader overeen gekomen (gaan) worden. Het betreft hier de projecten langs de N217 en de 500 extra fietsenstallingen.

De provincie kan in haar eigen haltes en in de doorstromingsmaatregelen op de provinciale wegen investeren, andere wegbeheerders kunnen via de SRM subsidie krijgen vanuit hun regionale aandeel in de inframiddelen om een deel van de kosten te dekken en de vergroting van haltekwaliteit te bevorderen.

Ook kan gebruik gemaakt worden van de subsidiemogelijkheden voor de introductie van R-net/ het programma voor R-net. Ketenvoorzieningen en knooppunten kunnen hierbij integraal worden meegenomen. Hierbij kan ook aangehaakt worden bij de ontwikkeling van P&R's bij Heinenoord en Numansdorp A29, waar de overstap van automobilisten op het openbaar vervoer wordt gefaciliteerd.

Daarbij zijn de gemeenten in staat om aan te geven op welke wegen zij de bussen door hun gemeente willen hebben. De provincie kan hiervoor expertise beschikbaar stellen om mee te denken. Door hier actief binnen een gemeente mee aan de slag te gaan, wordt het bewustzijn en betrokkenheid van gemeenten vergroot. Dit kan de OV-bereikbaarheid verbeteren en ook de effectiviteit van OV-investeringen.

## **1.5 Vervolg**

Bij vaststelling van het nieuwe vervoersplan zijn de in dit hoofdstuk gepresenteerde maatregelen gebaseerd op de inventarisatiefase uit het voorjaar en zomer 2021. De uitwerking van deze maatregelen zal na vaststelling van het nieuwe vervoersplan in gezamenlijk nader besproken worden om tot uitvoering te komen.

Daarnaast zal het openbaar vervoer de middels uitvoering van het transitieplan weer toe moeten groeien naar meer reizigers en reisbewegingen. Het is raadzaam om de komende jaren, mede in aanloop van een nieuwe concessieperiode, de wensen aangaande infrastructurele maatregelen frequent met elkaar te blijven bespreken. Deze dialogen moeten leiden tot een toekomstvaste invulling van een sterk OV-netwerk in de regio, waarbij alle betrokken partijen kansen blijven benutten om het OV-gebruik te versterken en op die manier bij te dragen aan een leefbare en bereikbare samenleving.

## Ontheffing Programma van Eisen

De huidige voorwaarden in het Programma van Eisen voor de concessie HWGO stammen uit de tijd van voor Corona en houden nog geen rekening met de transitie die het OV moet ondergaan.

Een aantal vervoeroplossingen en maatregelen uit dit Transitieplan en keuzes die gemaakt moeten worden, zijn nog niet gevat in het Programma van Eisen. Denk hierbij aan het nieuwe netwerk 2022, het streefbeeld OV-netwerk HWGO, maatwerkoplossingen zoals Buurtbussen en OV op Maat.

Op een aantal punten is het noodzakelijk om het huidige Programma van Eisen te updaten en aan te passen aan de nieuwe situatie.

Het betreft hier o.a.:

- Opnemen OV op Maat als maatwerkoplossing voor te ontsluiten gebieden met bijbehorende kenmerken:
  - Bedieningsperiode / Geldigheid
  - Aansluiting op basislijnen
  - Vraagafhankelijk / reserveringsmogelijkheden
  - Geen OV-chipkaartapparatuur in voertuigen
  - Tarieven: afwijkend betaalsysteem i.v.m. afwezigheid chipkaartapparatuur
  
- Frequenties van R-net en overige lijnen afgestemd op (nieuwe) vervoervraag; aanpassing van vooraf gedefinieerde spitsperiode / tegenspitsperiode en aanbod in vakantieperioden
  
- Aangeboden buscapaciteit op bepaalde reisrelaties (bijv. op scholierenlijnen i.h.k.v. spreiding scholieren)

Voor de aanpassing van de concessievoorwaarden zal een apart besluit van Gedeputeerde Staten worden genomen.

## OV pay

Reizigers willen gemakkelijker reizen en betalen in het OV. De gezamenlijke OV-bedrijven werken samen met de overheden en consumentenorganisaties aan nieuwe manieren van betalen in het openbaar vervoer. De techniek van de OV-chipkaart is immers inmiddels gedateerd en vormt tevens een drempel voor OV-gebruik door mensen die niet over een Chipkaart beschikken. Daarnaast is het tijdrovend en kostbaar om regionale actietarieven in het systeem in te brengen, wat het moeilijk maakt om bijvoorbeeld in te spelen op evenementen. Denk bij de nieuwe methoden aan betalen met je mobiel, betaalpas (EMV) of een barcode. In de toekomst kiest de reiziger zelf hoe hij betaalt voor zijn reis. OV pay zal stap voor stap zijn intrede doen, waarbij het de bedoeling is dat de reiziger in 2023 overal in Nederland kan in- en uitchecken met OV pay.

Een (versnelde) invoering van OV pay is een uitgelezen kans om de reiziger (terug) in het openbaar vervoer te verleiden. Met het nieuwe betalen verlagen we immers de drempel tot het OV en verhogen we het reis- en betaalgemak. Vrijwel iedereen beschikt over een betaalpas of mobiele telefoon; het neemt ook de principiële drempel weg die bij sommige reizigers ontstond bij de introductie van de OV-chipkaart. Daarnaast verlaagt het ook de gebruiksbarrière voor mensen met een laag inkomen, zij hoeven niet meer voor aanvang van een reis te ‘investeren’ in een Chipkaart en reistegoed.

Voor de invoering van OV pay zijn investeringen nodig voor de ontwikkeling en aanpassing van apparatuur in voertuigen. Deze investeringen zijn in concessies met een korte resterende looptijd niet altijd terug te verdienen.

Voorafgaand aan invoering van OV pay is het noodzakelijk dat vervoerder en opdrachtgever overeenstemming hebben over de financiële consequenties. Voor de concessie HWGO is Connexion nog in gesprek met de provincie Zuid-Holland over tijdsplan van invoering en financiële afspraken.