



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## Lid Gedeputeerde Staten

E.F.A. (Frederik) Zevenbergen

Contact  
070 441 71 12  
f.zevenbergen@pzh.nl

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
www.zuid-holland.nl

Provinciale Staten

Datum  
18 november 2021  
Ons kenmerk  
DOS-2012-0003667  
PZH-2021-790632692  
Uw kenmerk  
-  
Bijlagen  
10

Onderwerp  
Vervoerplannen 2022 openbaar vervoer

Geachte Statenleden,

Met deze brief informeer ik u over de vervoerplannen van het Openbaar Vervoer (OV) voor 2022. Deze zijn in de afgelopen maanden door onze vervoerders uitgewerkt op basis van het door u op 16 juni 2021 vastgestelde 'Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland - Onderweg naar een toekomstvast OV na corona'.

### Proces naar vervoerplannen

Sinds het begin van corona bent u veelvuldig geïnformeerd over de gevolgen van deze pandemie op het OV. Als gevolg van corona zijn reizigersaantallen aanzienlijk afgenomen en zijn deze nog lang niet terug op het oude niveau. Na de oproep van het kabinet van vrijdag 12 november 2021 om weer zoveel mogelijk thuis te werken is herstel wederom verder uit zicht geraakt. We weten ook niet hoe corona zich verder ontwikkelt en daarmee het reizigersaantal van volgend jaar. Hiernaast zijn we met succesvol fietsbeleid onze eigen grootste concurrent. De verwachting is nu dat we pas omstreeks 2025 weer op de oude reizigersaantallen zitten. Het geringere aantal reizigers heeft ook gevolgen voor de vervoeropbrengsten; vooral door een geringer aantal keuzereizigers zijn de vervoeropbrengsten nog verder afgenomen dan het aantal reizigers.

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen  
90, 385 en 386 stoppen  
dichtbij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.

Door de continuering van onze subsidies aan de vervoerders en de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk (BVOV) kon het voorzieningenniveau van het OV op een redelijk peil worden gehouden. Het is echter noodzakelijk om ons voor te bereiden op de tijd dat er geen BVOV meer zal zijn. We willen tegelijk kansen benutten om het OV beter te laten aansluiten bij de huidige en toekomstige vraag van de reiziger én iedereen vervoer blijven bieden. Dit is in lijn met ons provinciale beleid als de omgevingsvisie, het coalitieakkoord en het Transitieplan OV. Daarvoor is het noodzakelijk wijzigingen door te voeren in het openbaar vervoernetwerk.

We bereiden ons nu voor op afloop van de BVOV. We zetten ten principale in om op termijn – hetzij door steun, hetzij door autonome groei van passagiers – weer op het 'oude' niveau van dienstverlening te kunnen terugkomen. Op welke termijn dit zal zijn kunnen we op dit moment nog niet zeggen, onze ambitie is natuurlijk zo snel mogelijk. Hierbij nemen we wel de innovaties,



vernieuwingen en verbeteringen van de transitie mee – kort gezegd de lessons learned – zodat het aanbod uiteindelijk voor de reizigers beter wordt.

Vervoerders hebben bij de ontwikkeling van de vervoerplannen gebruik gemaakt van input van regio's en ROCOV's<sup>1</sup>. Hierdoor zijn vervoerplannen ontstaan die op een breed draagvlak kunnen rekenen, al is natuurlijk niet iedereen volledig tevreden omdat er soms pijnlijke keuzes moesten worden gemaakt. Dit houdt in dat sommige lijnen worden samengevoegd, gestrekt, of op delen van de dag, of de gehele dag niet meer rijden. Om het netwerk in deze tijden echter zo aantrekkelijk mogelijk te laten zijn is dat helaas onvermijdelijk. Wel is er altijd voor elke reiziger een alternatief beschikbaar.

De vervoerplannen zijn inmiddels besproken in de stuurgroepen van de verschillende concessies, waardoor de vervoerders deze nu omzetten naar een dienstregeling. De stuurgroepen en de ROCOV's hebben positief geadviseerd.

### **Hoofdlijnen vervoerplannen**

Elke concessie is anders, daarom is de uitwerking ook maatwerk. Zo bevindt elke concessie zich in een ander stadium tot een concessie opnieuw moet worden aanbesteed, verschillen de gebieden qua vervoerkundig karakter en heeft de ene concessie meer mogelijkheden tot aanpassing dan de andere. De hoofdlijnen van de vervoerplannen zijn:

- Een aantrekkelijk aanbod voor de meeste reizigers, met waar mogelijk snelle en frequente verbindingen tussen kernen;
- Als een lijn wordt opgeheven, geheel of op sommige tijdstippen zoals de avonduren, is er altijd een alternatief beschikbaar. Dit alternatief is voor de reiziger niet duurder, minstens even vaak beschikbaar en niet langzamer;
- Flexibelere dienstregeling, waarbij vervoerders sneller kunnen inspelen op een gewijzigde vervoervraag. Het is nu nog onduidelijk hoe snel en waar reizigers terugkeren, de vervoerders zijn in staat hier goed op in te spelen;
- Vervoerders hebben optimalisaties in hun kostenniveau doorgevoerd, waar reizigers geen last van hebben.

Per concessie geef ik u nu een overzicht van de hoofdlijnen van de vervoerplannen. De volledige vervoerplannen kunt u in de bijlagen van deze brief lezen.

### **Zuid-Holland Noord**

De lijnen van het bestaande net blijven grotendeels in stand. De belangrijkste aanpassingen die Arriva gaat doorvoeren zijn:

- Aanpassingen aan de frequenties van de lijnen 37 (via Rijnsburg) en 38 (via Valkenburg) in combinatie met een openbaar vervoer ontsluiting van Unmanned Valley. Over de definitieve uitwerking wordt nog met een aantal partners gesproken.

---

<sup>1</sup> ROCOV staat voor Regionaal Overleg Consumentenorganisatie Openbaar Vervoer. Dit zijn platforms waar consumentenorganisaties bij elkaar komen om te adviseren over het OV.

- Optimalisatie van de stadsdiensten van Leiden en Gouda. In Gouda leidt dit tot een lagere frequentie. Gezien de reizigersaantallen en het PvE van de concessie is dit gerechtvaardigd.
- Introductie van het zogenaamde Vlinder-concept. Dit is een vraagafhankelijk vervoerssysteem dat in de avonduren stadslijnen vervangt. De reiziger heeft vanaf het station een voertuig naar de halte en hoeft hiervoor niet te reserveren. Vanaf elke andere halte binnen de stad kan de reiziger tot een half uur van tevoren een voertuig bestellen. Bestellen kan via de app, telefonisch, of via de website van Arriva. Op dit moment wordt nog bekeken wanneer het concept in Alphen aan den Rijn en/of Gouda zal worden ingevoerd.

Het vervoerplan kent een addendum waarin aanvullende maatregelen worden beschreven. Beide stukken vormen samen het vervoerplan voor volgend jaar.

### **Treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda**

De bestaande dienstregeling met overdag een kwartierdienst blijft in stand. Besparingen zijn in deze concessie beperkt mogelijk. Omdat de inkomsten van deze concessie wel afnemen zijn we met concessiehouder NS in gesprek over de financiële situatie. Hierover zullen nog nadere afspraken worden gemaakt.

Met NS zijn we bezig met afspraken om het onderhoud aan het materieel gelijk te trekken met NS-materieel van het hoofdrailnet van hetzelfde type. Hier kunnen kosten door worden bespaard, uiteraard zonder dat de veiligheid in het geding komt.

Er wordt een pilot gestart om te reserveren voor het meenemen van fietsen in de trein. De hoeveelheid fietsen is vaak dusdanig groot dat dit tot gevaarlijke situaties in de trein leidt. Met de proef moet duidelijk worden of een reserveringssysteem werkt. De prijs voor het meenemen van de fiets blijft gelijk, namelijk een tarief in de spitsuren en gratis buiten de spits.

Omdat de dienstverlening van deze treindienst niet verandert is er geen vervoerplan voor volgend jaar. In de bijlage is wel informatie over de pilot fietsreservering opgenomen.

### **Drechtsteden Molenlanden Gorinchem**

In deze concessie voert Qbuzz een aantal wijzigingen door. Het doel is om met de bestaande middelen het aanbod voor de reiziger te verbeteren. De belangrijkste elementen zijn:

- Qbuzz houdt de dienstverlening op het hoogwaardig net als R-net en de Snelbuzz in stand. Waar mogelijk worden frequenties verhoogd om de reizigersvraag te verwerken en een aantrekkelijker aanbod te kunnen bieden.
- Optimalisaties in de stadsdiensten van Drechtsteden en Gorinchem. Een aantal lijnen wordt gebundeld, waardoor het aanbod beter past bij de reizigersvraag en waar mogelijk frequenties kunnen worden verhoogd. Met de bundeling blijft Qbuzz zich houden aan alle dekkings- en ontsluitingseisen van het PvE van de concessie.
- In de Molenlanden wordt het aanbod aan lijngeboden ontsluitende diensten verminderd. Sommige lijnen rijden alleen nog op bepaalde tijden zoals de spits, andere worden geheel opgeheven. De reiziger heeft een alternatief in de vorm van onder meer een vernieuwde Bestelbuzz, die aansluit op lijngebonden OV en gaat van halte naar knooppunt. Hierdoor heeft de reiziger vaak meer reismogelijkheden per uur, is even snel en reist bovendien in

2022 kosteloos. De omzetting van lijndienst naar een flexibel systeem is in lijn met het ontwikkelplan dat Qbuzz bij zijn aanbidding heeft gedaan en in lijn met het PvE van de concessie.

- De bestaande deelfietsen in Dordrecht worden vervangen door een nieuw, flexibeler systeem van Donkey Republic. Hiermee komen meer deelfietsen beschikbaar die op meer plaatsen kunnen worden gehuurd en ingeleverd.
- Qbuzz moderniseert zijn serviceconcept. Hiermee worden de mogelijkheden en tijden van ondersteuning uitgebreid. Het servicepunt in Gorinchem wordt gesloten. Voor alle service die hier geleverd wordt is een alternatief beschikbaar. Hiermee verwacht Qbuzz meer reizigers te kunnen helpen. Het aantal servicemedewerkers neemt per saldo toe.

Het vervoerplan en het ketenplan vormen het totaalpakket van het vervoersaanbod van deze concessie.

### **Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee**

Vervoerder Connexxion heeft een nieuw lijnennet ontwikkeld dat geleidelijk wordt gerealiseerd; het tempo wordt bepaald door enerzijds de terugkeer van reizigers en anderzijds de realisatie van infrastructuur. De basis van het nieuwe OV-systeem wordt gevormd door snelle en frequente lijnen van knooppunt Heinenoord naar Rotterdam-Zuidplein, Rotterdam – Lombardijen, Dordrecht, Numansdorp en Oud-Beijerland – Goudswaard. Door slimme verknoping op busstation Heinenoord ontstaat een netwerk waarmee de reizigers sneller op de plaats van bestemming zijn. De minder drukke verbindingen sluiten aan op de basislijnen, deze bestaan zowel uit streek- en buurtbussen als uit vraagafhankelijk OV. De komende jaren wordt dit toekomstvaste lijnennet stapsgewijs gerealiseerd.

Het busstation Heinenoord vervult een centrale rol in het OV-systeem. Dit busstation is vernieuwd, waarbij de perrons zijn verlengd om meer bussen tegelijk af te handelen. Daarnaast is bij het busstation een P+R gerealiseerd, waardoor het gebruiksgemak van het OV verder wordt vergroot.

De scholierenlijnen worden vanaf het schooljaar 2022/23 afgestemd op de spreiding van de scholierenspits; met de scholen zijn afspraken in voorbereiding om de lestijden hierop aan te passen. De zo bereikte besparingen worden benut om het OV-aanbod verder te verbeteren en/of de bereikbaarheid van kleinere dorpen te handhaven.

Een deel van de bestaande lijnen naar kleine kernen wordt in de loop van volgend jaar omgezet naar andere bedieningsvormen. Hierbij moet gedacht worden aan buurtbussen op werkdagen overdag en het nieuwe concept OV op Maat 's avonds en in het weekend. OV op Maat is een vraagafhankelijk systeem dat reiziger van halte in de regio naar een overstappunt op een snelle lijnbus brengt, uiteraard met een goede aansluiting. Reizigers kunnen het systeem boeken door een app, telefonisch of via de website van Connexxion. Hierdoor houden alle kernen vervoer en kunnen deze kernen in een aantal gevallen zelfs op de late avond nog bereikt worden. Connexxion verwacht dat minder dan 1% van de reizigers met deze verandering te maken krijgt.



Het vervoerplan kent een addendum waarin aanvullende maatregelen worden beschreven. Hiernaast is er een plan voor scholierenlijnen en een ontwikkelplan. Deze stukken vormen gezamenlijk het vervoerplan voor volgend jaar.

### **Vervolg**

De vervoerders werken nu aan de voorbereidingen om de vervoerplannen om te zetten in een dienstregeling. Van groot belang is dat de wijzigingen goed aan de reizigers worden gecommuniceerd. De vervoerder is hiervoor verantwoordelijk. Daarvoor werken zij aan een uitgebreide communicatiecampagne, zodat geen reiziger wordt verrast. Hiernaast gaan we als provincie zelf actief over de hoofdlijnen van het vervoer van volgend jaar communiceren, waarin we verwijzen naar detailinformatie op de kanalen van de vervoerders.

Ik besef terdege dat niet iedere reiziger de aanpassingen op prijs stelt. Als een vaste lijndienst vervangen wordt door een maatwerkoplossing is dat natuurlijk wennen. We leven echter in een bijzondere tijd, waarin we binnen de budgetten die we hebben de dienstverlening naar de reiziger toe moeten proberen te optimaliseren. Zo houden we het OV aantrekkelijk voor de meeste reizigers, waardoor reizigers sneller en in grotere getale terugkeren naar het OV. Dit zorgt voor een goede vervoerkundige en financiële basis op het moment dat de financiële ondersteuning door het Rijk wordt beëindigd.

In december ontvangt u nog informatie over de volledige transitieplannen van de verschillende concessies, en de manier waarop dat wordt verwerkt in de diverse concessies.

Ik ben ervan overtuigd dat er een evenwichtig pakket ligt dat voor de meeste reizigers minstens even goed, en in sommige gevallen zelfs beter is dan de huidige situatie. Tegelijk kunnen we iedereen vervoer blijven bieden. Zo houden we Zuid-Holland bereikbaar, voor iedereen.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,



E.F.A. (Frederik) Zevenbergen

Bijlagen:

*Zuid-Holland Noord*

- Vervoerplan 2022
- Addendum op vervoerplan 2022

*Treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda*

- Pilot fietsreservering

*Drechtsteden Molenlanden Gorinchem*

- Vervoerplan 2022
- Ketenplan 2022

*Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee*

- Vervoerplan 2022
- Addendum Vervoerplan 2022
- Scholierenvervoer
- Ontwikkelplan HWGO 2022-2025
- Toekomstvisie netwerk



# Concept-vervoerplan Zuid-Holland Noord 2022 Arriva regio West

Versie: 3 juni 2021



## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
1. Inleiding .....	4
1.1 Reizigersontwikkeling in coronatijd .....	5
1.2 Transitieplan 2022-2024.....	5
2. Voorstellen Concept-Vervoerplan ZHN 2022 .....	6
2.1 Algemene maatregelen .....	6
2.1.1 Ingangsdatum dienstregeling .....	6
2.1.2 Introductie van de lentedienstregeling .....	6
2.1.3 Rijtijden.....	7
2.1.4 MaaS, deelfietsen, hub's .....	7
2.1.5 Flexibele, kleinschalige oplossingen (Vlinder).....	7
2.2 Bollenstreek.....	8
2.2.1 Haarlem-Leiden lijn 50.....	8
2.2.2 Haarlem Houtplein .....	8
2.2.3 Hub OV-knoop station Sassenheim.....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
2.2.4 Corridor Duin- en Bollenstreek-Den Haag.....	8
2.3 Katwijk – Noordwijk.....	10
2.3.1 Corridor Katwijk-Leiden.....	10
2.3.2 Corridor Noordwijk-Leiden.....	10
2.3.3 Naar een HOV-verbinding Noordwijk-Leiden.....	10
2.4 Stadsdienst Leiden.....	10
2.4.1 Ontsluiting Bio Science Park .....	12
2.5 Zoetermeer – Leiden (400).....	12
2.6 Rijnstreek.....	12
2.6.1 Lijn 470-870 Alphen - Schiphol.....	12
2.6.2 Lijn 182-183 Alphen - Leiden.....	12
2.7 Alphen aan den Rijn – Gouda West.....	13

2.7.1 Lijn 165-380-381 Zoetermeer - Alphen .....	13
2.8 Alphen aan den Rijn – Gouda Oost .....	14
2.8.1 Lijn 147-247 Uithoorn – Alphen .....	14
2.8.2 Lijn 101 Nieuwkoop – Woerden .....	14
2.9 Stadsdienst Alphen a/d Rijn .....	14
2.10 Midden-Holland.....	15
2.10.1 Lijn 175 Gouda – Waddinxveen – Rotterdam .....	15
2.10.2 Lijn 383 Capelle – Nieuwerkerk – Den Haag.....	15
2.11 Krimpenerwaard.....	16
2.11.1 Lijn 293 Krimpen a/d Lek – Rotterdam Capelsebrug.....	16
2.12 Stadsdienst Gouda.....	16
3. Voorstellen voor 2023 en later.....	17
3.1 Volgen van reizigersgroei .....	17
3.2 OV-verbinding oost-west in BD-streek.....	17
3.3 Leimuider-Roelofarendsveen-Leiden .....	17
Bijlagen .....	18
Bijlage 1.1 Ci's per week over 2019 van diverse lijnen.....	19
Bijlage 1.2 Buskalender concessie ZHN 2022 .....	20
Bijlage 2 Corridor Duin- en Bollenstreek-Den Haag .....	21
Bijlage 4 Stadsdienst Leiden .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
Bijlage 7.1 H-B lijn 182.....	22
Bijlage 7.2 Bezettingscijfers lijn 182 .....	23
Bijlage 7.3 H-B lijn 183.....	27
Bijlage 7.4 Bezettingscijfers lijn 183 .....	28
Bijlage 8.1 H-B lijn 380.....	30
Bijlage 8.2 Bezettingscijfers lijn 380 .....	31
Bijlage 8.3 H-B matrix lijn 381 .....	32
Bijlage 8.4 Bezettingscijfers lijn 381 .....	33
Bijlage 9.1 H-B lijn 101.....	34
Bijlage 9.2 bezettingscijfers lijn 101 (jan 2020).....	35
Bijlage 10.1 Bezettingscijfers stads lijn 1 Alphen a/d Rijn.....	36
Bijlage 10.2 Bezettingscijfers stadslijn 2 Alphen a/d Rijn.....	38
Bijlage 13.1 Bezettingscijfers stadslijn 1 Gouda .....	40
Bijlage 13.2 Bezettingscijfers stadslijn 4 Gouda .....	42

## 1. Inleiding

Het vervoerplan Zuid-Holland Noord 2022 is onze uitwerking van de eerder gepresenteerde en besproken “Groslijst maatregelen Transitieplan 2022-2024”. Ons vervoerplan 2022 geeft invulling aan de afspraak die gemaakt is tussen OV-vervoerders, OV-opdrachtgevers en het Rijk om per concessie een Transitieplan op te stellen. Dit regionale transitieplan voor de concessie Zuid-Holland Noord is voor ons en de provincie de basis om het herstel van OV-reizigers zo snel mogelijk te realiseren en de komende jaren het openbaar vervoer qua vraag en aanbod terug te brengen naar het pre corona niveau en van daaruit weer verder te bouwen aan het regionale openbaar vervoersysteem.

Als basis voor de Transitieplannen per concessie heeft de provincie als kaderstellend document het Transitieplan “Onderweg naar toekomstvast OV na Corona” eind maart aan haar regionale vervoerders opgeleverd. Hierbij is gevraagd om op basis van het verwachte reizigersvolume in 2022 (80% ten opzichte van het referentiebeeld 2019) dienstregelingvoorstellen te ontwikkelen. Het vervoerplan 2022 is de resultante van dit proces en een onderdeel van het totale transitieplan ZHN 2022-2024. Dit regionale plan moet de komende jaren enerzijds moet voorzien in het faciliteren van de verwachte groei op drukke verbindingen en anderzijds ook invulling geven aan een mogelijke verdere bezuinigingsopgave, mochten de reizigersaantallen, - opbrengsten of de BVOV Rijkssteun respectievelijk minder snel herstellen, danwel qua steun afgebouwd worden.

Om adequaat in te kunnen spelen op de snel wisselende situaties, ontwikkelen wij in samenspraak met de provincie een viertal scenario's. Het meest negatieve scenario is een extra bezuiniging van 2% DRU (ofwel ca. 15.000 DRU) ten opzichte van de huidige dienstregeling. Het meest positieve uitgewerkte scenario is een toename van 2% in DRU ten opzichte van de huidige dienstregeling. Dit betekent dat sommige dienstregelingvoorstellen in bepaalde scenario's wel of niet worden doorgevoerd. Om straks flexibel te zijn in de uitvoering van de scenario's leggen wij alle dienstregelingvoorstellen integraal aan u voor. Uiteraard zullen bij toepassing van sommige dienstregelinvoorstellen een deel van onze reizigers nadeel ondervinden van de voorgestelde wijzigingen. Door slimme maatregelen of aanwezige alternatieven proberen wij het nadelig effect van de wijzigingen zoveel mogelijk te beperken.

Dit vervoerplan beschrijft achtereenvolgens de te verwachten ontwikkelingen van het reizigersaanbod onder de huidige omstandigheden, de algemene plannen en ideeën over alternatieve producten en daarna per deelgebied de omschrijving van de voorgestelde aanpassingen. Omdat de verwachting is dat het onderwijs na deze zomervakantie weer volledig van start zal gaan en steeds meer mensen weer fysiek op pad gaan om (op één of meerdere dagen per week) op kantoor te gaan werken, zullen wij **vanaf 29 augustus 2021** op een aantal lijnen in de regio's Leiden en Alphen aan de Rijn extra ritten toevoegen.

Het merendeel van de maatregelen in dit vervoerplan zullen wij doorvoeren m.i.v. 9 januari 2022 (einde kerstvakantie). Een beperkt aantal maatregelen gaat in per september 2022. Daar waar dit het geval is, staat dit expliciet aangegeven.

## 1.1 Reizigersontwikkeling in coronatijd



Bovenstaande grafiek geeft een helder beeld hoe het reizigersvolume (instappers per week) vanaf 2019 zich heeft ontwikkeld. De weg omhoog is voorzichtig ingezet. T/m mei 2021 zitten we op een niveau van ca. 50% t.o.v. het reizigersvolume in 2019 (het laatste volledige kalenderjaar zónder corona).

## 1.2 Transitieplan 2022-2024

De Provincie Zuid-Holland heeft een Transitieplan opgesteld voor de komende drie jaren, bedoeld om de kaders en randvoorwaarden te stellen voor het laatste jaar van de concessie (eind 2022). Daarnaast zijn we met de provincie in gesprek over een noodconcessie voor de jaren 2023 en 2024, als overbruggingsperiode van twee jaar tot de vernieuwde gunning na een nieuwe aanbesteding.



## 2. Voorstellen Concept-Vervoerplan ZHN 2022

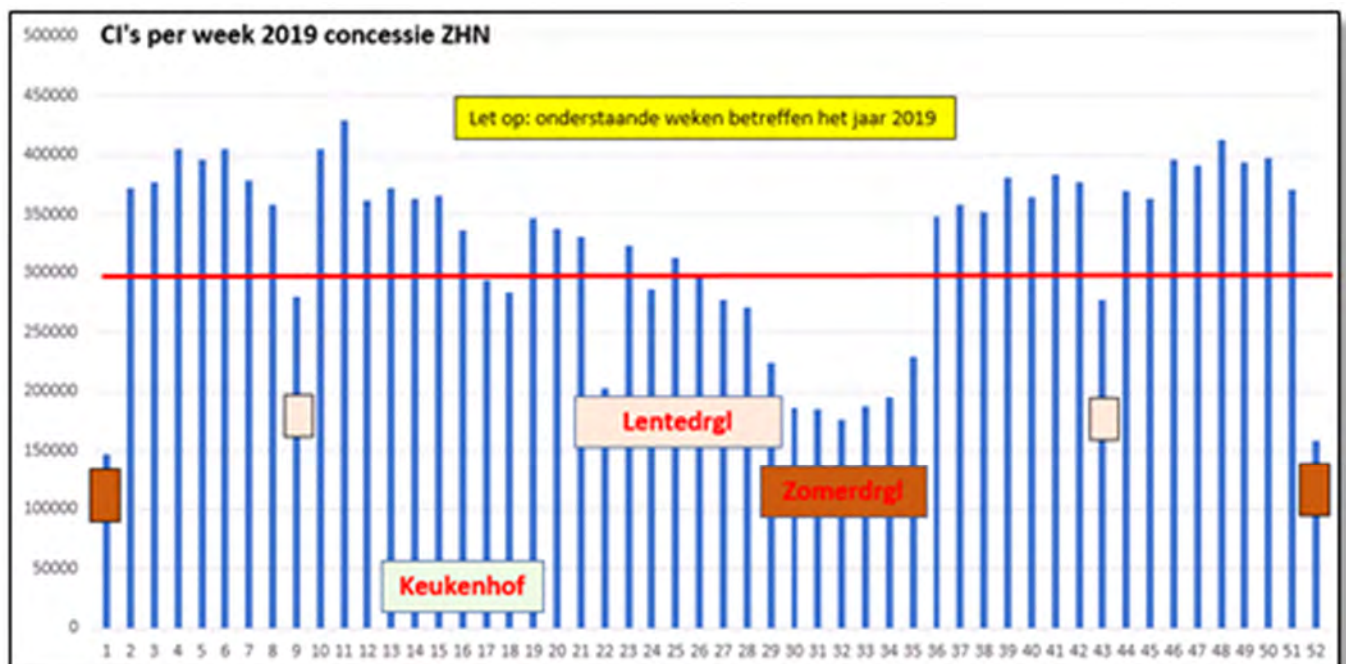
### 2.1 Algemene maatregelen

#### 2.1.1 Ingangsdatum dienstregeling

Wij stellen voor de dienstregeling 2022 in te laten gaan op zondag 9 januari 2022. De NS-dienstregeling 2022 start medio december 2021. Echter, de wijzigingen zijn minimaal en hebben geen invloed op de afstemming tussen beide dienstregelingen. Vanwege de gezamenlijke exploitatie van lijn 295 wordt Syntus gevraagd ook deze ingangsdatum te gebruiken. Is dit niet mogelijk dan passen we de dienstregeling in de Krimpenerwaard aan voor de periode 26-12-2021 t/m 8-1-2022.

#### 2.1.2 Introductie van de lentedienstregeling

In dit voorstel geven we uitwerking aan het begrip 'wendbare dienstregeling', waar mogelijk vraag en aanbod op elkaar afstemmen. We kennen al de winter- en zomerdienstregeling (rijden we ook in de kerstvakantie). We gaan een derde dienstregeling toevoegen: de lentedienstregeling. Onderstaande grafiek geeft de reizigersaantallen van de hele concessie Zuid-Holland Noord per week weer over het jaar 2019 (dus vóór corona).



Het weekgemiddelde is 325.000 reizigers en de verschillen tussen de seizoenen zijn groot: winter ca. 400.000, zomer ca. 200.000 en 'lente' ca. 300.000 reizigers. Deze grote verschillen rechtvaardigen een derde dienstregelingniveau. Naast de lente zijn we dat 3<sup>e</sup> niveau ook terug in de overige vakantieweken door het jaar heen. Deze analyse hebben we ook voor enkele afzonderlijke lijnen gemaakt. De drie niveaus blijken bij alle lijnen terug te keren.

Daarom stellen we voor om in 2022 (of later, afhankelijk van het herstel van het reizigersvolume in met name de daluren) de lentedienstregeling in te voeren over de volgende perioden:

- o Voorjaarsvakantie van 26 februari t/m 6 maart 2022 1 week
- o Meivakantie van 30 april t/m 8 mei 2022 1 week
- o Periode tussen meivakantie en zomervakantie t/m 9 juli 2022 9 weken



- o Herfstvakantie van 22 t/m 30 oktober 2022 1 week
- o Totale duur van de lentedienstregeling 12 weken

De 1<sup>e</sup> week van de zomerdienstregeling hebben toegevoegd aan de lentedienstregeling. De zomerdienstregeling duurt in 2022 daarom 6 weken. In de kerstvakantie blijven we zoals gebruikelijk de zomerdienstregeling rijden.

Er zijn twee categorieën lijnen die in aanmerking komen voor een lentedienstregeling:

1. Lijnen met een dal frequentie van 8 ritten per uur in de winter. In de zomer zijn dit 4 ritten per uur. De lentedienstregeling biedt een goed tussenniveau: 6 ritten per uur. De in aanmerking komende lijnen zijn lijn 20-21, R-net 400 en R-net 430-431-432.
2. Lijnen met een hoge spitsfrequentie. Dit zijn de bovengenoemde lijnen aangevuld met R-net 470 en 497. We sluiten niet uit dat ook op andere lijnen een of enkele spitsritten uitvallen in deze lentedienstregeling.

Een reizigersgrafiek van 2019 van meerdere afzonderlijke lijnen én de buskalender 2022 ZHN incl. de lentedienstregeling hebben we als bijlage 2.1.2 toegevoegd.

### 2.1.3 Rijtijden

Door minder reizigers én minder verkeer zijn de rijtijden m.n. gedurende de spitsuren ruim. Onzeker is wanneer de drukte weer gaat aantrekken. Bovendien is er geen representatieve periode te vinden voor een meting waarop juiste rijtijden zijn te baseren. Met het chauffeursoverleg bespreken we de mogelijkheid extreme afwijkingen te corrigeren.

### 2.1.4 MaaS, deelfietsen, hub's

Als belangrijke toevoeging op het huidige netwerk en wellicht in de toekomst ook als substituut voor slecht bezette OV-diensten, zien wij de toevoeging van nieuwe mobiliteitsoplossingen voor de first- & last mile en het bieden van voorzieningen waar de "eigen" modaliteiten geparkeerd kunnen worden in combinatie met het gebruik van het openbaar vervoer. Door snelle technologische ontwikkelingen en de penetratie van de smartphone heeft de ontwikkeling van Mobility as a Service (verder MaaS) een snelle vlucht genomen. Via MaaS-platforms kunnen gebruikers verschillende vormen van vervoer boeken, betalen, reserveren en er ook mee reizen. Arriva is als MaaS-aanbieder actief en verwacht medio juli haar MaaS-platform Glimble te lanceren. Hiermee komen ook andere modaliteiten beschikbaar voor onze klanten, zoals (elektrische) deelfietsen, scooters en deelauto's. Met de provincie en de regio's willen we de komende jaren werken aan een platform waarin alle relevante (deel) modaliteiten zijn opgenomen. Bij de lancering van Glimble zijn in ieder geval bijvoorbeeld Go Sharing (o.a. actief in Alphen aan de Rijn en Gouda) en Urbee (o.a. actief in Katwijk) al opgenomen.

Samen met Urbee onderzoeken wij momenteel of en waar een uitbreiding van het deelfietsnetwerk zinvol is. Wij zien hierbij kansen vooral op het natransport naar bedrijventerreinen vanaf de sterke en frequente basislijnen in ons netwerk, zoals R-net, Qliners en enkele streeklijnen zoals de lijnen 50, 147/247 en 295. Ook en vooral vanaf hubs in het OV-netwerk liggen hier aanvullende kansen, zoals de trein- en busstations. Denk hierbij aan bijvoorbeeld Sassenheim en Lansingerland.

### 2.1.5 Flexibele, kleinschalige oplossingen (Vlinder)

Als de uitvoering van het Vlinder-concept op de stadsdienst van Alphen en Gouda goed uitpakt, wordt gekeken naar een verdere uitrol op andere lijnen in 2023. Te denken valt aan de ontsluiting van de kleine kernen Noorden en Woerdense Verlaat, of de avond- en weekend bediening van Moerkapelle en Zevenhuizen

of Gouderak/Lageweg. Ook valt te denken aan de ontsluiting van bedrijventerreinen die (soms tijdens daluren) niet optimaal bediend worden.

## 2.2 Bollenstreek

### 2.2.1 Haarlem-Leiden lijn 50

Lijn 50 Haarlem-Leiden is van oudsher een belangrijke drager van het OV-netwerk in de Duin- en Bollenstreek en deze functie willen we de komende jaren weer versterken.

Vanwege corona is lijn 50-250 afgeschaald door het opheffen van lijn 250. Dit waren spitsritten in de ochtend en middag op het traject Lisse-Leiden. De verwachting is dat er reizigersgroei in de spituren komt zowel richting Haarlem als richting Leiden. Waar nodig zullen we ritten toevoegen.

### 2.2.2 Haarlem Houtplein

Het Houtplein te Haarlem wordt vanaf 2022 volledig heringericht. De werkzaamheden duren ca. 20 maanden (tot september 2023). De huidige halte Tempeliersstraat wordt verplaatst naar Houtplein/Dreef. Tijdens de verbouwing kan het ov-gebruik blijven maken van de route Houtplein-Tempeliersstraat richting Haarlem Station. De retourrichting is afgesloten.

Arriva gaat in beide richtingen de omleiding via de Van Eedenlaan-Lorentzplein rijden. Dit geeft duidelijkheid aan de reizigers en houdt de dienstregeling betrouwbaar door niet dóór het werk te gaan rijden.

Vanaf de haltes Florapark en Stadsschouwburg is het ca. 500 meter lopen naar het Houtplein.

### 2.2.4 Corridor Duin- en Bollenstreek-Den Haag

Door het ontbreken van een treinverbinding tussen de Duin- en Bollenstreek en de agglomeratie Den Haag zijn reizigers aangewezen op de verschillende buslijnen die in deze reisrelatie voorzien. Door het goede van de bestaande buslijnen 90 en 385 samen te voegen ontstaat een sterke HOV-lijn met doorgroeimogelijkheden de komende jaren.

Dit plan is onderbouwd op basis van analyses van het gebruik van de lijnen 37, 38, 90 en 385 over de periode januari/februari 2020, dus voor uitbraak van corona. Alle gegevens zijn als bijlage bijgevoegd.

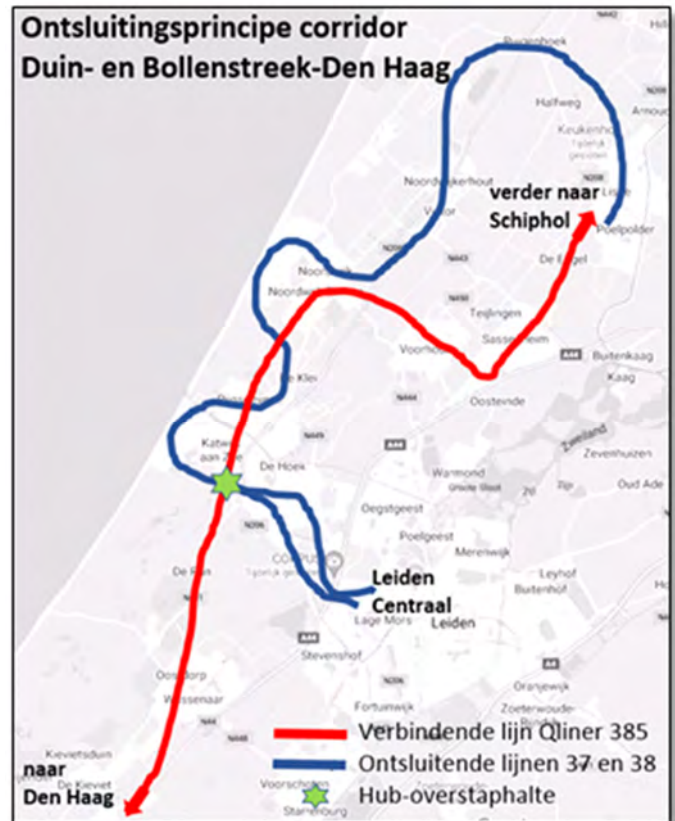
Qliner 385 Sassenheim-Voorhout-Noordwijk-Katwijk-Wassenaar-Den Haag wordt de dragende en verbindende lijn (zie kaartje met het ontsluitingsprincipe) in deze corridor:

- o Vanaf de halte Katwijk-Gemeentehuis rijdt lijn 385 volgens de route van lijn 90 naar Den Haag Centraal. Enkele haltes op deze route vervallen. Voor de haltes Amerikaanse School en Deijlroord biedt EBS-lijn 43 een goed alternatief. Op de N44 worden alle haltes aangedaan. De haltelijst is als bijlage bijgevoegd.
- o De basisfrequentie op werkdagen is twee keer per uur. In de avonduren en het weekend wordt een uurdienst gereden.
- o Vanaf 2023 zien we mogelijkheden om de frequentie in de brede spits te verhogen naar een kwartierdienst tussen Noordwijk en Den Haag, inclusief ritten van en naar ESA Estec.

De scholierenritten tussen Oegstgeest en Den Haag onder lijnnummer 685 blijven behouden.

Lijn 90 is de ontsluitende lijn in de Duin- en Bollenstreek en verbindt vele kernen onderling met elkaar. De route tussen Lisse en Katwijk handhaven we in de huidige vorm. Vanaf de halte Katwijk-Gemeentehuis rijdt lijn 90 volgens de routes van de lijnen 37 en 38 om en om via Rijnsburg (lijn 37) of Valkenburg (lijn 38) en het Bio Science Park naar Leiden Centraal. De belangrijkste wijzigingen op deze lijnen zijn:

- o De gecombineerde lijnen 37-38-90 krijgen de lijnummers 37 (Rijnsburg) en 38 (Valkenburg).
- o Tussen Lisse en Katwijk rijden deze lijnen samen een uurdienst. Tussen Katwijk en Leiden splitsen de lijnen zich in twee tweeuursdiensten.
- o Op de halte Katwijk-Gemeentehuis bieden we een gegarandeerde aansluiting tussen de lijnen 37-38 en 385 zodat de reismogelijkheid tussen kernen uit de Duin- en Bollenstreek enerzijds en Wassenaar en Den Haag anderzijds behouden blijft.
- o Lijn 38 rijdt niet meer langs de wijk Zanderij. De haltes Boslaan en Westerbaan vervallen. Beide lijnen rijden weer over de volle lengte over de Hartlijn door het Bio Science Park.
- o De lijnen 37 en 38 bieden elk afzonderlijk voor de kernen binnen Katwijk op werkdagen 9 reismogelijkheden per richting, op zaterdag 8 en op zondag 9.



De plannen voor de Groene Lijn 90 blijven doorgaan, maar nu onder de lijnummers 37 en 38 en een afbuiging naar Leiden i.p.v. Wassenaar/Den Haag

Lijn 35 biedt momenteel een spitsverbinding tussen Unmanned Valley (UMV) en de halte Duinvallei. Deze lijn wordt gefinancierd door derden. Door de excentrische ligging van dit bedrijventerrein en de beperkte ontsluitingsmogelijkheid (alleen via de 1<sup>e</sup> Mientlaan) hebben we een reguliere OV-ontsluiting van Unmanned Valley niet opgenomen in dit plan voor de corridor Duin- en Bollenstreek-Den Haag. Met een tweede aansluiting van UMV op de Katwijkseweg/N441 sluiten we een toekomstige busroute over het UMV-terrein van Qliner 385 niet uit. Voorwaarde is een perfecte doorstroming over de N441 en over het UMV-terrein zonder obstakels.

In dit plan voor 2022 biedt de nieuwe Qliner 385 ook voor Unmanned Valley meer reismogelijkheden (2 keer per uur) richting Wassenaar/Den Haag én richting Katwijk (met overstapmogelijkheden bij de halte Duinvallei/N206). Een extra halte op de Katwijkseweg nabij de Grote Wetering ('achterdeur' van Unmanned Valley) biedt een betere ontsluiting met een kortere loopafstand dan vanaf de halte 1<sup>e</sup> Mientlaan. Vanwege het verbindende karakter van Qliner 385 is een route over het terrein geen optie.

Momenteel wordt gesproken over alternatieve en/of innovatieve mobiliteitsvormen voor dit gebied. Totdat deze beschikbaar is zal lijn 35 de bereikbaarheid van Unmanned Valley moeten blijven verzorgen.

Dit plan van de lijnen 37-38, 90 en 385 wordt gedetailleerd onderbouwd met data van bezettingen per rit en herkomst-bezettingenmatrices van de lijnen in een bijgevoegd Excel-bestand bijlage 2 Corridor Duin- en Bollenstreek-Den Haag.

## **2.3 Katwijk – Noordwijk**

### **2.3.1 Corridor Katwijk-Leiden**

Vanaf zondag 9 mei 2021 zijn we gestart met de nieuwe R-net verbinding Katwijk-Leiden, de lijnen 430, 431 en 432.

Op basis van het verleden hebben we hoge verwachtingen betreffende reizigersgroei op deze R-net verbinding. We monitoren deze groei dagelijks en gaan ritten en/of frequenties toevoegen daar waar nodig. Met de huidige kennis zien we de volgende fasering:

- o Vanaf 29 augustus 2021 voegen we al enkele spitsritten toe.
- o In de loop van 2022 hopen we de dalfrequentie te verhogen naar 8 ritten per uur (optie is september 2022)
- o Tenslotte voegen we spitsritten toe waar nodig in de periode 2022-2024

### **2.3.2 Corridor Noordwijk-Leiden**

Parallel aan de corridor Katwijk-Leiden volgen we ook de reizigersontwikkeling op de corridor Noordwijk-Leiden op de voet en voegen ritten en/of frequenties toe waar nodig.

Met de huidige kennis zien we de volgende fasering:

- o Vanaf 29 augustus 2021 voegen we al enkele spitsritten toe.
- o In de loop van 2022 hopen we de dalfrequentie te verhogen naar 8 ritten per uur (optie is september 2022)
- o Tenslotte voegen we spitsritten toe waar nodig in de periode 2022-2024

### **2.3.3 Naar een HOV-verbinding Noordwijk-Leiden**

Het lijnennet op de corridor Noordwijk-Leiden is een combinatie van verbindende lijnen (20-21) en ontsluitende lijnen (221-621). We gaan deze lijnen ontvlechten in een verbindende lijn 20-21 Noordwijk-Leiden en een ontsluitende lijn 221-621 Bio Science Park-Leiden Centraal (zie voor verdere uitwerking Stadsdienst Leiden). De huidige ritten onder lijnnummer 221 worden omgezet tot ritten onder lijnnummer 21 door Rijnsburg en Oegstgeest naar Leiden Centraal. Deze nieuwe opzet van lijn 20-21 Noordwijk-Rijnsburg-Oegstgeest-Leiden Centraal is een eerste opstap naar een HOV-verbinding Noordwijk-Leiden.

## **2.4 Stadsdienst Leiden**

Reizigers gebruiken de stadsdienst Leiden veel voor korte ritten. De gemiddelde reisafstand van de stadsreiziger in de stadslijnen 1 t/m 8 is slechts 3,3 km (gemeten over 2019, dus vóór corona). De fiets en zelfs lopen zijn bij deze gemiddelde reisafstanden een geduchte concurrenten. De verwachting is dat deze reizigers de komende jaren verhoudingsgewijs minder snel terugkeren in het openbaar vervoer omdat de fiets en lopen als een redelijk alternatief is ervaren.



De gemiddelde bezetting van de stadsritten in de rustige periodes (avonduren, zondag en vakanties) was vóór de corona-uitbraak al niet hoog. In bijgaande tabel is de 80-percentielwaarde van de bezetting per rit weergegeven in de zomerperiode per lijn/richting voor alle dagen van de week. Idem is voor de periode van januari/februari 2020 (vóór corona) de bezetting op zondag weergegeven. Met een bezetting van ca. 5 reizigers per rit overdag in de zomerperiode en vaak nog geen 4 reizigers per rit in de avonduren (in de winterperiode op zondag zijn de cijfers vergelijkbaar) ontkomen we niet aan een aanpassing van het voorzieningenniveau op de Leidse Stadslijnen. Deze noodzaak wordt versterkt door de verwachting dat reizigers gezien de korte reisafstand minder snel en in mindere aantallen zullen terugkeren in deze stadslijnen.

De aanpassing in het voorzieningenniveau naar een uurdienst heeft betrekking op alle zondagen en de zomervakantie (incl. kerstvakantie, samen 8 weken). In de avonduren van ca. 21.00 uur rijden we in de huidige dienstregeling al een uurdienst. Het gevolg is dat van de combinatielijnen 1 en 2 én 3 en 4 na 21.00 uur, op zondagen en tijdens de zomervakantie de lijnen 1 en 3 niet rijden.

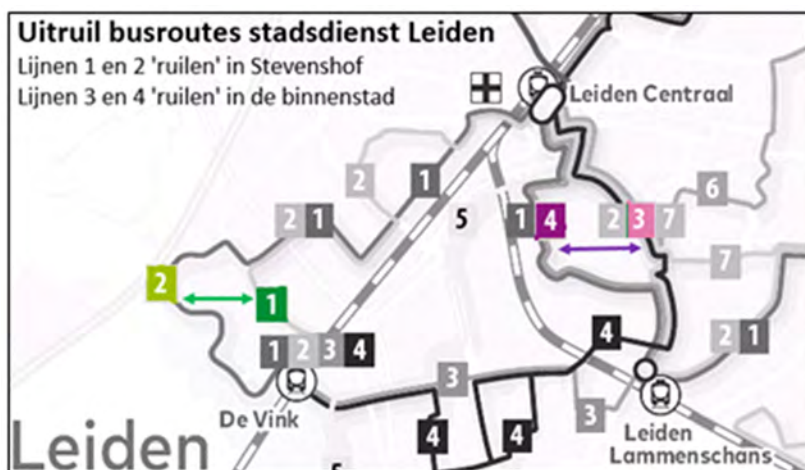
Om de buitenrand van Stevenshof en de Witte Singel ook in de avonduren, op zondag en in de zomervakantie per bus bereikbaar te houden worden busroutes uitgeruild: lijn 2 gaat de lange route door Stevenshof rijden (i.p.v. lijn 1) en lijn 4 rijdt in de binnenstad over de Singelroute (i.p.v. lijn 3).

Het goede nieuws is dat we het voorzieningenniveau niet wijzigen op maandag t/m zaterdag van aanvang dienstregeling tot ca. 21.00 uur (uitgezonderd de 8 vakantieweken). In ca. 80% van de exploitatieperiodes over het hele jaar wijzigen we de dienstregeling dus niet.

Stadsdienst Leiden: 80-percentiel bezetting per rit zomer 2019 en zondag jan/feb 2020

Lijn	ma/vr zomer19		zaterdag zomer19		zondag zomer19		zondag jan/feb20	
	Overdag ad-19.00	Avond 19.00-ed	Overdag ad-19.00	Avond 19.00-ed	Overdag ad-19.00	Avond 19.00-ed	Overdag ad-19.00	Avond 19.00-ed
1a	2,5	1,8	2,5	2,4	2,8	1,8	3,9	2,3
1b	3,5	2,4	3,3	1,8	3,3	1,4	3,9	2,5
2a	3,6	2,3	3,9	3,2	3,4	2,5	5,8	3,0
2b	3,2	2,0	3,6	3,3	3,6	1,9	6,0	3,3
3a	5,7	4,0	5,6	3,8	4,7	3,9	4,7	3,0
3b	5,6	5,3	5,4	5,8	5,1	4,7	5,0	3,4
4a	8,4	5,5	8,8	5,6	7,3	4,6	6,2	4,4
4b	7,1	5,3	7,5	6,3	6,0	5,9	6,1	4,6
5a	4,3	4,7	4,1	5,0	3,9	4,5	4,0	3,6
5b	4,9	2,4	5,1	2,8	4,4	2,4	4,8	1,5
6a	6,7	6,6	6,1	6,5	5,3	6,2	5,4	5,4
6b	6,6	2,6	6,4	3,0	5,4	1,8	3,7	2,0
7a	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
7b	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
8a*	7,8	2,2	7,8	2,4	5,8	2,5	3,9	3,8
8b*	7,2	5,4	7,6	4,6	5,6	4,5	4,6	1,5
Gem.	5,5	3,8	5,6	4,0	4,8	3,5	4,9	3,2

\* Bezetting zomer 2019 op basis van data lijn 187 traject Oegstgeest-Leiden Centraal



### 2.4.1 Ontsluiting Bio Science Park

Door het ontvlechten van de ontsluitende en verbindende functies in de lijnen 20, 21 en 221 op de corridor Noordwijk-Leiden verdwijnt lijn 221 uit het Bio Science Park (BSP). De lijnen 37-38 rijden samen een uurdienst door BSP 7 dagen van de week. Op werkdagen voegen we daar de nieuwe stadslijn 9 toe. Tot ca. 12.00 uur rijdt deze lijn vanaf Leiden Centraal over de hartlijn van het BSP tot de



nieuwe eindhalte Willem Einthovenstraat (BSP-Oegstgeest) om vervolgens via de Wassenaarseweg en Rijnsburgerweg weer terug te rijden naar Leiden Centraal. Vanaf 12.00 uur tot ca. 20.00 uur wordt de route in de andere richting gereden. We onderzoeken de mogelijkheid op deze lijn vanaf Leiden Centraal door te trekken naar Station Lammenschans. Hiermee verbinden we twee OV-knoppen met concentraties van wonen, werken, recreëren en studeren.

De basisfrequentie overdag is twee keer per uur. De spitsfrequentie kan oplopen tot 10 ritten per uur of meer. Dit aantal bouwen we op afhankelijk van de vervoersvraag en het tempo van de reizigersgroei.

Een uitgebreide onderbouwing van de plannen van de stadsdienst Leiden is te vinden in de aparte Excel-bijlage 4 met bezettingscijfers per rit over verschillende periodes van alle stadslijnen.

### 2.5 Zoetermeer – Leiden (400)

Het is onze intentie om het voorzieningenniveau van R-net 400 weer op het hoge niveau van 2019 te krijgen. We monitoren de verwachte groei dagelijks en gaan ritten en/of frequenties toevoegen daar waar nodig.

Met de huidige kennis zien we de volgende fasering:

- o Vanaf 29 augustus 2021 voegen we al enkele spitsritten toe.
- o In de loop van 2022 hopen we de dalfrequentie te verhogen naar 8 ritten per uur (optie is september 2022)
- o Tenslotte voegen we spitsritten toe waar nodig in de periode 2022-2024. Hoewel het onze verwachting is dat de (hyper)spitsen door meer spreiding over de dag én thuiswerken zullen afvlakken, willen we voorbereid zijn op een volledig herstel van het reizen in de spitsuren.

### 2.6 Rijnstreek

#### 2.6.1 Lijn 470-870 Alphen - Schiphol

In de spits zullen wij twee extra spitsritten bieden op lijn 470 per 29-8-2021 om de verwachte groei van het aantal reizigers tussen Alphen en Schiphol te kunnen faciliteren en stimuleren.

#### 2.6.2 Lijn 182-183 Alphen - Leiden

Wij stellen voor om de frequentie op lijn 182 op werkdagen te halveren (van halfuurdienst naar uurdienst) en in een 30'-patroon te brengen met lijn 183. Daarbij zal de route van de lijnen 182 en 183 in Leiden gelijkgesteld worden via de Leiderdorpsebrug - Breestraat naar Centraal. Daarmee wordt de paralleliteit



voorkomen op de verbinding tussen Woubrugge, Hoogmade en Leiden alsmede tussen lijn 183 en R-net 410 tussen Leiderdorp en Leiden.

Hiermee behouden de inwoners van Woubrugge, Hoogmade en Leiderdorp een halfuurdienst met het centrum van Leiden en met Leiden Centraal.

Alleen de inwoners uit Ter Aar krijgen hiermee minder reismogelijkheden. Het gemiddelde aantal reizigers in de bus vanuit Ter Aar naar Alphen bedraagt in de ochtendspits 13 reizigers, in de daluren 5 reizigers en in de avondspits 14 reizigers. Van Ter Aar naar Leiden is het gemiddeld aantal reizigers in de ochtendspits 17 reizigers, in de daluren 5 en in de avondspits gemiddeld 9 reizigers. Voor dit aantal reizigers is een halfuurdienst de hele dag niet passend. In bijlage 7 staan de bezettingscijfers en de herkomst-bestemmingsmatrices van deze lijnen.



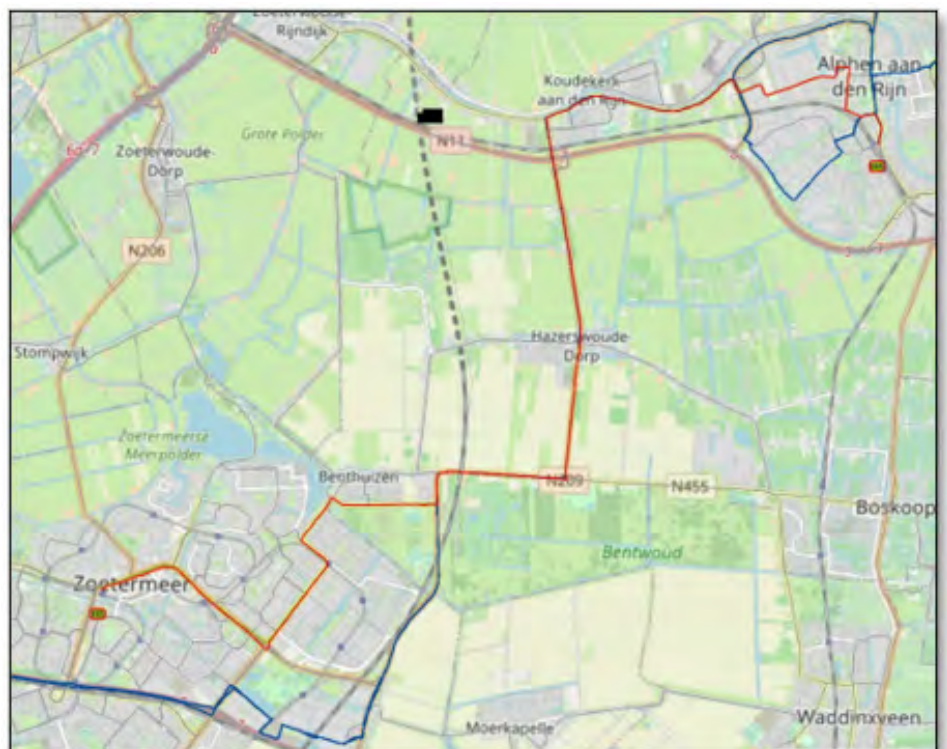
## 2.7 Alphen aan den Rijn – Gouda West

### 2.7.1 Lijn 165-380-381 Zoetermeer - Alphen

Voorgesteld wordt om de verbinding Alphen-Zoetermeer eenduidiger vorm te geven en het aantal lijnen op deze relatie te reduceren tot één lijn. Lijn 380 en 381 zullen daarbij komen te vervallen, waarbij de frequentie op lijn 165 verhoogd zal worden van uurdienst naar halfuurdienst.

Reizigers naar Den Haag kunnen op Centrum West overstappen op RandstadRail. Inwoners uit Alphen kunnen ook gebruik maken van de trein.

In bijlage 8 staan de bezettingscijfers en de herkomst-bestemmingsmatrices van de lijnen 380 en 381.



Lijnvoering lijnen 165, 380 en 381 dienstregeling 2021

## 2.8 Alphen aan den Rijn – Gouda Oost

### 2.8.1 Lijn 147-247 Uithoorn – Alphen

Wij bieden m.i.v. 29-08-2021 twee extra ritten in de ochtend van Nieuwkoop naar Alphen ad Rijn om de verwachte groei van het aantal reizigers tussen Nieuwkoop en Alphen ad Rijn te kunnen faciliteren en stimuleren.

### 2.8.2 Lijn 101 Nieuwkoop – Woerden

Wij stellen voor om de uitvoering van lijn 101 uit te besteden aan een vervoerder die met kleinere voertuigen en gereden vanuit Woerden een kostenbesparing kan realiseren. Hierbij zullen wij in de middag één rit minder bieden dan nu. In bijlage 9 staan de bezettingscijfers en de herkomstbestemmingsmatrix van lijnen 101.

Voor de jaren 2023 en daarna gaan wij onderzoeken of er alternatieve oplossingen mogelijk zijn (buurtbus of vlinder-concept) waarmee lijn 101 kan vervallen. Om lijn 101 te kunnen laten vervallen zal er in elk geval een alternatief geboden moeten worden voor de kernen Noorden, Woerdense Verlaat en Zegveld.

Tabel 9.1 voorgestelde aanpassing dienstregeling lijn 101

			IC	Spr	IC
<b>aankomst trein uit Utrecht</b>			15:04	16:25	17:34
Woerden station	05:45	07:05	15:10	16:30	17:45
Zegveld	05:57	07:17	15:22	16:42	17:57
Woerdense Verlaat	06:02	07:22	15:27	16:47	18:02
Noorden	06:09	07:29	15:34	16:54	18:09
Nieuwkoop, Kennedylaan	06:20	07:40	15:44	17:05	18:20
<b>vertrek bus 147/247</b>					
	06:22	07:58			
<b>aankomst bus 147/247</b>			15:19	16:49	18:18
Nieuwkoop, Kennedylaan	06:23	07:41	15:45	17:06	18:21
Noorden	06:30	07:48	15:52	17:13	18:28
Woerdense Verlaat	06:35	07:53	15:57	17:18	18:33
Zegveld	06:41	07:59	16:03	17:24	18:39
Woerden station	06:56	08:19	16:21	17:39	18:54
<b>vertrekt trein ri. Utrecht</b>			07:04	08:25	
			Spr	IC	

## 2.9 Stadsdienst Alphen a/d Rijn

Voorgesteld wordt om de frequentie van de ringlijnen 1 en 2 op werkdagen en zaterdag overdag terug te brengen tot een uurdienst, waarbij de patroontijden zodanig worden afgestemd dat er elk half uur een reismogelijkheid geboden blijft worden.

Voorgesteld wordt om de route van lijn 3 en 4 te verleggen via de Aziëlaan en Goudse Schouw, waarmee lijn 5 kan vervallen. Hiervoor is het noodzakelijk dat er een bushalte wordt gerealiseerd bij het station in/nabij de bocht in de Aziëlaan.

Een eventuele extra halte op de Aziëlaan t.h.v. de Zuiderkeerkring is optioneel/wenselijk en een extra halte in de Schans II biedt het nieuwe bedrijventerrein optimale ontsluiting. Tot slot zou de halte Archeon iets





verlegd kunnen worden naar het begin van de Tankval i.p.v. langs de Goudse Schouw om route in de retourrichting gelijk te maken en in relatie tot de bouw van een nieuw hotel.

Willen we dit vanaf januari 2022 invoeren is in elk geval een (eventueel tijdelijke) halte aan de andere kant van het station nodig.

Voordelen:

- + De Schans en Archeon blijven zonder lijn 5 bediend en krijgen een dag bediening i.p.v. een spitsbediening
- + betere en snellere verbinding vanuit Kerk en Zanen naar het station

Nadelen:

- overstappers van lijn 3 en 4 naar lijn 1 en 2 of streeklijnen moeten de tunnel onder het spoor door lopen.

Voor de avond en zondag wordt voorgesteld om de route flexibel te maken conform het vlinder-concept van Arriva. Dit wordt doorgevoerd zodra de techniek (hardware en software) gerealiseerd is en het gebruik zich bewezen heeft. Volgens de huidige planning zal dat eind 2021 voltooid zijn.

In bijlage 10 staan de bezettingscijfers van de lijnen 1 en 2

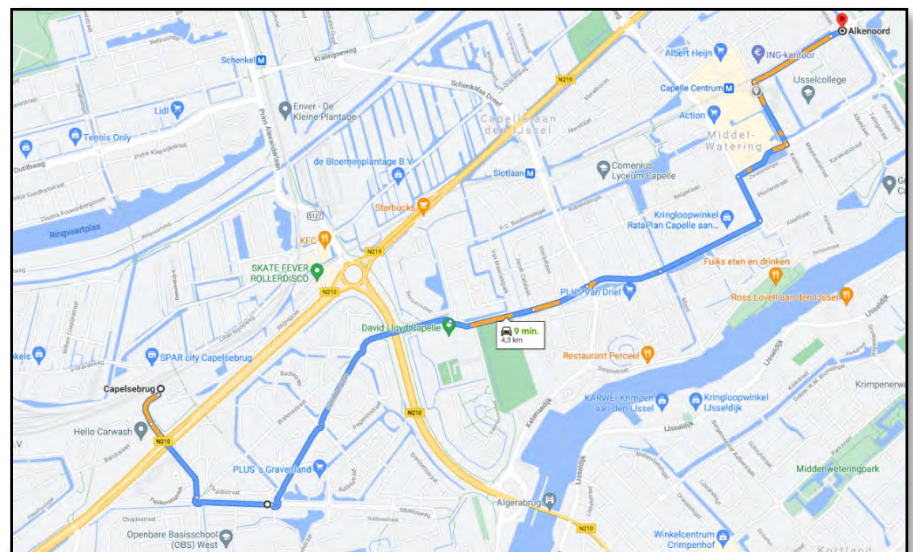
## 2.10 Midden-Holland

### 2.10.1 Lijn 175 Gouda – Waddinxveen – Rotterdam

Wij stellen voor om lijn 175 in de spits niet meer door te laten rijden naar Rotterdam Alexander, maar te laten eindigen bij Metro Nesselande. Reizigers naar Alexander kunnen overstappen op de metro. Reizigers tussen Alexander en de Hoofdweg kunnen gebruik maken van lijn 190. Het gebruik van de halte Zuidlaardermeer waar dan geen bus meer komt is te verwaarlozen: gemiddeld aantal instappers richting Alexander 1,5 per dag richting Nesselande 0,2 per dag (jan-feb 2020).

### 2.10.2 Lijn 383 Capelle – Nieuwerkerk – Den Haag

Voorgesteld wordt om de route van lijn 383 in Capelle a/d IJssel te verleggen i.v.m. het opheffen van lijn 37 door de RET.



## 2.11 Krimpenerwaard

### 2.11.1 Lijn 293 Krimpen a/d Lek – Rotterdam Capelsebrug

Voorgesteld om de ochtendritten van lijn 293 (4 ritten) te laten vervallen. De ritten in de middagspits zijn reeds vervallen per 17 april. Reizigers kunnen gebruik maken van lijn 194, waarbij lijn 194 qua reistijd een vergelijkbaar alternatief is. Ook kunnen reizigers vanaf de provinciale weg N210 bij de halte De Viersprong met lijn 292 en 295 naar Capelsebrug reizen. Lijn 295 rijdt overdag elk kwartier en lijn 292 rijdt in de spits elk half uur en in de dal elk uur. Vanaf De Viersprong zijn er in de spits dus zes reismogelijkheden per uur en kan men op deze locatie fiets stallen of auto parkeren.



Het aantal reizigers dat gebruik maakt van lijn 293 in de ochtend was gemiddeld 12 reizigers (6 ritten in 2020) met een max. bezetting van 19 reizigers. Ook bij herstel van het aantal reizigers na Corona is de meerwaarde van lijn 293 t.o.v. lijn 194 gering.

## 2.12 Stadsdienst Gouda

Voorgesteld wordt om de frequentie van de ringlijnen 1 en 4 op werkdagen en zaterdag overdag terug te brengen tot een uurdienst, waarbij de patroontijden zodanig worden afgestemd dat er elk half uur een reismogelijkheid geboden blijft worden. De gemiddelde bezetting overdag van de lijnen 1 en 4 bedraagt minder 10 reizigers per rit.

Voor de avond en zondag wordt voorgesteld om de route van de stadslijnen flexibel te maken conform het vlinder-concept van Arriva. Dit wordt doorgevoerd zodra de techniek (hardware en software) gerealiseerd is en het gebruik zich bewezen heeft. Volgens de huidige planning zal dat eind 2021 voltooid zijn.

### 3. Voorstellen voor 2023 en later

#### 3.1 Volgen van reizigersgroei

Als gevolg van de COVID-19 pandemie hebben we in maart 2020 de dienstregeling fors afgeschaald. Deze dienstregeling hebben we op hoofdlijnen in 2021 voortgezet en een eerste opschaling vindt plaats op 29 augustus 2021. Afhankelijk van de reizigersgroei in de tweede helft van 2021 en 2022 is ook nog een opschaling in 2023 en later mogelijk. De aangekondigde introductie van de lentedienstregeling wordt mede bepaald door de toename van de reizigers in de daluren. Is deze toename in 2022 niet substantieel dan behoort uitstel van de start van de lentedienstregeling naar 2023 tot de mogelijkheid.

#### 3.2 OV-verbinding oost-west in BD-streek

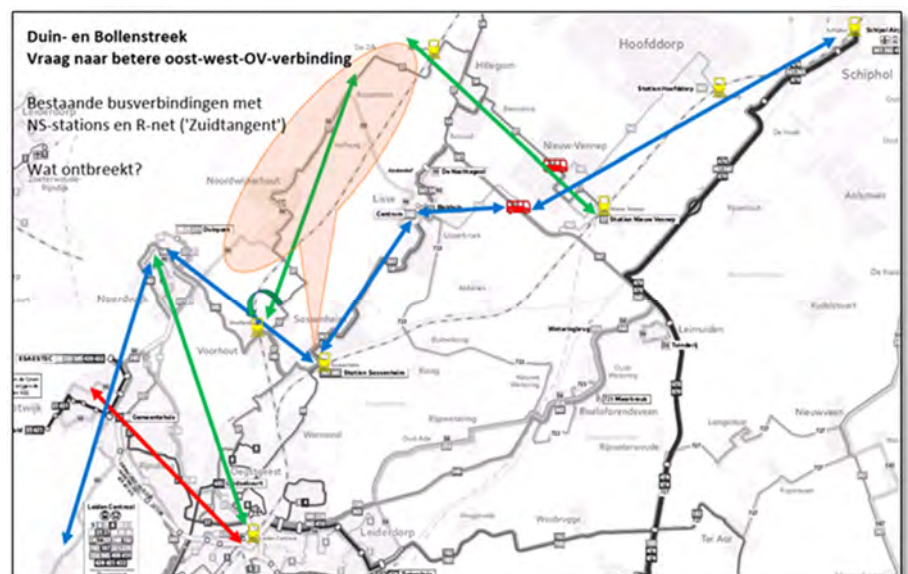
Arriva onderzoekt de mogelijkheden voor betere oost-west OV-verbindingen aansluitend op trein en/of R-net richting Schiphol en Amsterdam. De huidige bus en treinverbindingen zijn vooral noord-zuid gericht (Haarlem en Leiden). Betere oost-west OV-verbindingen aansluitend op de noord-zuid-lijnen vergroot het aantal reismogelijkheden aanzienlijk. Met simpele aanpassingen in het huidige lijnennet is deze verbetering niet te realiseren. Betere oost-west busverbindingen vereist een nieuwe opzet van met name de ontsluitende lijnen in de Duin- en Bollenstreek (huidige lijnen 57 en 90).

#### 3.3 Leimuiden-Roelofarendsveen-Leiden

Op deze corridor rijden de lijnen 56, 256 en 365, ieder met een eigen functie. Lijn 56 is een ontsluitende lijn voor diverse kernen tussen Leiden en Leimuiden. Qliner 365 is de verbindende lijn tussen Oude Wetering/Roelofarendsveen en Leiden. Lijn 256 biedt in de ochtendspits 2 scholierenritten om te voorzien in de grote vervoersvraag tussen 7.30 en 8.00 uur.

Ondanks het toevoegen van enkele spitsritten in het verleden blijven enkele ritten op Qliner 365 overbelast, voornamelijk de rit met aankomst Leiden Centraal rond 8.00 uur.

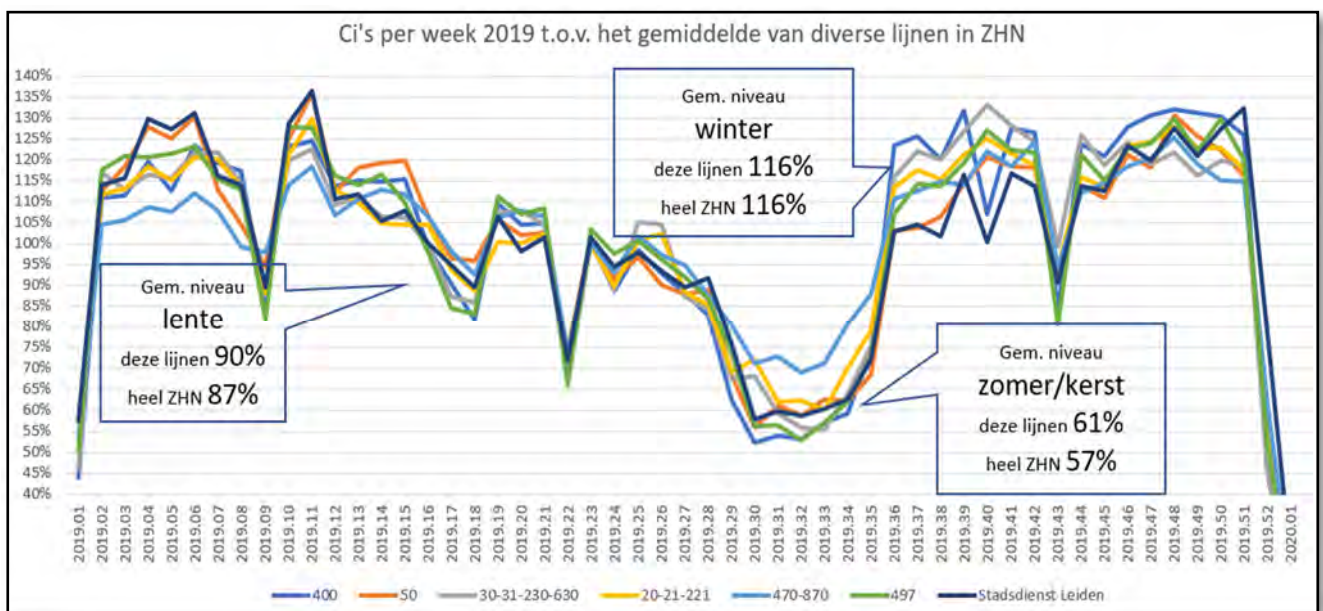
Een nadere analyse van het reisgedrag op deze corridor moet uiteindelijk leiden tot minder overbelaste ritten. In deze analyse zal ook stadslijn 6 betrokken worden.



### 3. Bijlagen



### Bijlage 2.1.2 Ci's per week over 2019 van diverse lijnen



**Bijlage 2.1.2 Buskalender concessie ZHN 2022**

<b>December 2021</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>49</th><th>50</th><th>51</th><th>52</th><th>53</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td></tr> <tr><td>di</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td></tr> <tr><td>wo</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td></tr> <tr><td>do</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>vr</td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td>31</td></tr> <tr><td>za</td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> </table>					wk	49	50	51	52	53	zo		5	12	19	26	ma		6	13	20	27	di		7	14	21	28	wo	1	8	15	22	29	do	2	9	16	23	30	vr	3	10	17	24	31	za	4	11	18	25		<b>Januari 2022</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>53</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td>31</td></tr> <tr><td>di</td><td></td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>wo</td><td></td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td><td></td></tr> <tr><td>do</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td><td></td></tr> <tr><td>vr</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td><td></td></tr> <tr><td>za</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td><td></td></tr> </table>					wk	53	1	2	3	4	5	zo		2	9	16	23	30	ma		3	10	17	24	31	di		4	11	18	25		wo		5	12	19	26		do		6	13	20	27		vr		7	14	21	28		za	1	8	15	22	29		<b>Februari 2022</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td></tr> <tr><td>di</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td></td></tr> <tr><td>wo</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td></td></tr> <tr><td>do</td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td></td></tr> <tr><td>vr</td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>za</td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td><td></td></tr> </table>					wk	5	6	7	8	9	zo		6	13	20	27	ma		7	14	21	28	di	1	8	15	22		wo	2	9	16	23		do	3	10	17	24		vr	4	11	18	25		za	5	12	19	26	
wk	49	50	51	52	53																																																																																																																																																																	
zo		5	12	19	26																																																																																																																																																																	
ma		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
di		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
wo	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
do	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
vr	3	10	17	24	31																																																																																																																																																																	
za	4	11	18	25																																																																																																																																																																		
wk	53	1	2	3	4	5																																																																																																																																																																
zo		2	9	16	23	30																																																																																																																																																																
ma		3	10	17	24	31																																																																																																																																																																
di		4	11	18	25																																																																																																																																																																	
wo		5	12	19	26																																																																																																																																																																	
do		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
vr		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
za	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
wk	5	6	7	8	9																																																																																																																																																																	
zo		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
ma		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
di	1	8	15	22																																																																																																																																																																		
wo	2	9	16	23																																																																																																																																																																		
do	3	10	17	24																																																																																																																																																																		
vr	4	11	18	25																																																																																																																																																																		
za	5	12	19	26																																																																																																																																																																		
<b>Maart</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th><th>13</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td></tr> <tr><td>di</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td></tr> <tr><td>wo</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>do</td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td>31</td></tr> <tr><td>vr</td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>za</td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td><td></td></tr> </table>					wk	9	10	11	12	13	zo		6	13	20	27	ma		7	14	21	28	di	1	8	15	22	29	wo	2	9	16	23	30	do	3	10	17	24	31	vr	4	11	18	25		za	5	12	19	26		<b>April</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>13</th><th>14</th><th>15</th><th>16</th><th>17</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td></tr> <tr><td>di</td><td></td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td></tr> <tr><td>wo</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td></tr> <tr><td>do</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td></tr> <tr><td>vr</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td></tr> <tr><td>za</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> </table>					wk	13	14	15	16	17	zo		3	10	17	24	ma		4	11	18	25	di		5	12	19	26	wo		6	13	20	27	do		7	14	21	28	vr	1	8	15	22	29	za	2	9	16	23	30	<b>Mei</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>18</th><th>19</th><th>20</th><th>21</th><th>22</th></tr> <tr><td>zo</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td></tr> <tr><td>ma</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>di</td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td>31</td></tr> <tr><td>wo</td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>do</td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td><td></td></tr> <tr><td>vr</td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td><td></td></tr> <tr><td>za</td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td><td></td></tr> </table>					wk	18	19	20	21	22	zo	1	8	15	22	29	ma	2	9	16	23	30	di	3	10	17	24	31	wo	4	11	18	25		do	5	12	19	26		vr	6	13	20	27		za	7	14	21	28									
wk	9	10	11	12	13																																																																																																																																																																	
zo		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
ma		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
di	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
wo	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
do	3	10	17	24	31																																																																																																																																																																	
vr	4	11	18	25																																																																																																																																																																		
za	5	12	19	26																																																																																																																																																																		
wk	13	14	15	16	17																																																																																																																																																																	
zo		3	10	17	24																																																																																																																																																																	
ma		4	11	18	25																																																																																																																																																																	
di		5	12	19	26																																																																																																																																																																	
wo		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
do		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
vr	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
za	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
wk	18	19	20	21	22																																																																																																																																																																	
zo	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
ma	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
di	3	10	17	24	31																																																																																																																																																																	
wo	4	11	18	25																																																																																																																																																																		
do	5	12	19	26																																																																																																																																																																		
vr	6	13	20	27																																																																																																																																																																		
za	7	14	21	28																																																																																																																																																																		
<b>Juni</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>22</th><th>23</th><th>24</th><th>25</th><th>26</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td></tr> <tr><td>di</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td></tr> <tr><td>wo</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td></tr> <tr><td>do</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>vr</td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td></td></tr> <tr><td>za</td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> </table>					wk	22	23	24	25	26	zo		5	12	19	26	ma		6	13	20	27	di		7	14	21	28	wo	1	8	15	22	29	do	2	9	16	23	30	vr	3	10	17	24		za	4	11	18	25		<b>Juli</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>26</th><th>27</th><th>28</th><th>29</th><th>30</th><th>31</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td>31</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>di</td><td></td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td><td></td></tr> <tr><td>wo</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td><td></td></tr> <tr><td>do</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td><td></td></tr> <tr><td>vr</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td><td></td></tr> <tr><td>za</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td><td></td></tr> </table>					wk	26	27	28	29	30	31	zo		3	10	17	24	31	ma		4	11	18	25		di		5	12	19	26		wo		6	13	20	27		do		7	14	21	28		vr	1	8	15	22	29		za	2	9	16	23	30		<b>Augustus</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>31</th><th>32</th><th>33</th><th>34</th><th>35</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td></tr> <tr><td>ma</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td></tr> <tr><td>di</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>wo</td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td>31</td></tr> <tr><td>do</td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>vr</td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td><td></td></tr> <tr><td>za</td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td><td></td></tr> </table>					wk	31	32	33	34	35	zo		7	14	21	28	ma	1	8	15	22	29	di	2	9	16	23	30	wo	3	10	17	24	31	do	4	11	18	25		vr	5	12	19	26		za	6	13	20	27	
wk	22	23	24	25	26																																																																																																																																																																	
zo		5	12	19	26																																																																																																																																																																	
ma		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
di		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
wo	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
do	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
vr	3	10	17	24																																																																																																																																																																		
za	4	11	18	25																																																																																																																																																																		
wk	26	27	28	29	30	31																																																																																																																																																																
zo		3	10	17	24	31																																																																																																																																																																
ma		4	11	18	25																																																																																																																																																																	
di		5	12	19	26																																																																																																																																																																	
wo		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
do		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
vr	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
za	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
wk	31	32	33	34	35																																																																																																																																																																	
zo		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
ma	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
di	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
wo	3	10	17	24	31																																																																																																																																																																	
do	4	11	18	25																																																																																																																																																																		
vr	5	12	19	26																																																																																																																																																																		
za	6	13	20	27																																																																																																																																																																		
<b>September</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>35</th><th>36</th><th>37</th><th>38</th><th>39</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td></tr> <tr><td>di</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td></tr> <tr><td>wo</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td></tr> <tr><td>do</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td></tr> <tr><td>vr</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>za</td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td></td></tr> </table>					wk	35	36	37	38	39	zo		4	11	18	25	ma		5	12	19	26	di		6	13	20	27	wo		7	14	21	28	do	1	8	15	22	29	vr	2	9	16	23	30	za	3	10	17	24		<b>Oktober</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>39</th><th>40</th><th>41</th><th>42</th><th>43</th><th>44</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td>31</td></tr> <tr><td>di</td><td></td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>wo</td><td></td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td><td></td></tr> <tr><td>do</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td><td></td></tr> <tr><td>vr</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td><td></td></tr> <tr><td>za</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td><td></td></tr> </table>					wk	39	40	41	42	43	44	zo		2	9	16	23	30	ma		3	10	17	24	31	di		4	11	18	25		wo		5	12	19	26		do		6	13	20	27		vr		7	14	21	28		za	1	8	15	22	29		<b>November</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>44</th><th>45</th><th>46</th><th>47</th><th>48</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td></tr> <tr><td>di</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td></tr> <tr><td>wo</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>do</td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td></td></tr> <tr><td>vr</td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>za</td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td><td></td></tr> </table>					wk	44	45	46	47	48	zo		6	13	20	27	ma		7	14	21	28	di	1	8	15	22	29	wo	2	9	16	23	30	do	3	10	17	24		vr	4	11	18	25		za	5	12	19	26	
wk	35	36	37	38	39																																																																																																																																																																	
zo		4	11	18	25																																																																																																																																																																	
ma		5	12	19	26																																																																																																																																																																	
di		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
wo		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
do	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
vr	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
za	3	10	17	24																																																																																																																																																																		
wk	39	40	41	42	43	44																																																																																																																																																																
zo		2	9	16	23	30																																																																																																																																																																
ma		3	10	17	24	31																																																																																																																																																																
di		4	11	18	25																																																																																																																																																																	
wo		5	12	19	26																																																																																																																																																																	
do		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
vr		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
za	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
wk	44	45	46	47	48																																																																																																																																																																	
zo		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
ma		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
di	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
wo	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
do	3	10	17	24																																																																																																																																																																		
vr	4	11	18	25																																																																																																																																																																		
za	5	12	19	26																																																																																																																																																																		
<b>December 2022</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>48</th><th>49</th><th>50</th><th>51</th><th>52</th></tr> <tr><td>zo</td><td></td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td></tr> <tr><td>ma</td><td></td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td></tr> <tr><td>di</td><td></td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td></tr> <tr><td>wo</td><td></td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td></tr> <tr><td>do</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td></tr> <tr><td>vr</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>za</td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td>31</td></tr> </table>					wk	48	49	50	51	52	zo		4	11	18	25	ma		5	12	19	26	di		6	13	20	27	wo		7	14	21	28	do	1	8	15	22	29	vr	2	9	16	23	30	za	3	10	17	24	31	<b>Januari 2023</b> <table border="1"> <tr><th>wk</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th></tr> <tr><td>zo</td><td>1</td><td>8</td><td>15</td><td>22</td><td>29</td></tr> <tr><td>ma</td><td>2</td><td>9</td><td>16</td><td>23</td><td>30</td></tr> <tr><td>di</td><td>3</td><td>10</td><td>17</td><td>24</td><td>31</td></tr> <tr><td>wo</td><td>4</td><td>11</td><td>18</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>do</td><td>5</td><td>12</td><td>19</td><td>26</td><td></td></tr> <tr><td>vr</td><td>6</td><td>13</td><td>20</td><td>27</td><td></td></tr> <tr><td>za</td><td>7</td><td>14</td><td>21</td><td>28</td><td></td></tr> </table>					wk	1	2	3	4	5	zo	1	8	15	22	29	ma	2	9	16	23	30	di	3	10	17	24	31	wo	4	11	18	25		do	5	12	19	26		vr	6	13	20	27		za	7	14	21	28		<table border="1"> <tr><td>Vakantie zomer</td><td>6</td></tr> <tr><td>Kerstvakantie</td><td>2</td></tr> <tr><td></td><td>8</td></tr> <tr><td>Voorjaarsvakantie</td><td>1</td></tr> <tr><td>Meivakantie</td><td>1</td></tr> <tr><td>Voorjaarsperiode</td><td>9</td></tr> <tr><td>Herfstvakantie</td><td>1</td></tr> <tr><td>Voorjaarsdrgl</td><td>12</td></tr> </table>					Vakantie zomer	6	Kerstvakantie	2		8	Voorjaarsvakantie	1	Meivakantie	1	Voorjaarsperiode	9	Herfstvakantie	1	Voorjaarsdrgl	12																																								
wk	48	49	50	51	52																																																																																																																																																																	
zo		4	11	18	25																																																																																																																																																																	
ma		5	12	19	26																																																																																																																																																																	
di		6	13	20	27																																																																																																																																																																	
wo		7	14	21	28																																																																																																																																																																	
do	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
vr	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
za	3	10	17	24	31																																																																																																																																																																	
wk	1	2	3	4	5																																																																																																																																																																	
zo	1	8	15	22	29																																																																																																																																																																	
ma	2	9	16	23	30																																																																																																																																																																	
di	3	10	17	24	31																																																																																																																																																																	
wo	4	11	18	25																																																																																																																																																																		
do	5	12	19	26																																																																																																																																																																		
vr	6	13	20	27																																																																																																																																																																		
za	7	14	21	28																																																																																																																																																																		
Vakantie zomer	6																																																																																																																																																																					
Kerstvakantie	2																																																																																																																																																																					
	8																																																																																																																																																																					
Voorjaarsvakantie	1																																																																																																																																																																					
Meivakantie	1																																																																																																																																																																					
Voorjaarsperiode	9																																																																																																																																																																					
Herfstvakantie	1																																																																																																																																																																					
Voorjaarsdrgl	12																																																																																																																																																																					

### ***Bijlage 2 Corridor Duin- en Bollenstreek-Den Haag***

De volledige bijlage 2 is als Excel-bestand bijgevoegd met

- Bezettingscijfers per rit van de lijnen 37, 38, 90 en 385
- Herkomst-bestemmingsmatrices van de lijnen 38 en 90
- Concept-dienstregeling 2022 van de lijnen 37/38 en 385

### ***Bijlage 4 Stadsdienst Leiden***

De volledige bijlage 2 is als Excel-bestand bijgevoegd met bezettingscijfers van alle ritten en lijnen van de stadsdienst lijnen van zomer 2019 en januari/februari 2020.

#### 4. Bijlage 7.1 H-B lijn 182

Dagtype		WERK
Aantal dagen		15
Route		182
Richting		1
Totaal aantal		12.349
Gemiddeld per dag		823,3

				6	13	15	18	23	25	33
				Ld	Ldd	Hgm	Wb	Taa	Alr	Apn
5	Ld		<b>512,0</b>	221,2	57,9	26,1	70,5	86,7	1,5	48,1
13	Ldd		<b>43,0</b>		0,2	2,7	11,3	9,1	0,1	19,7
15	Hgm		<b>5,1</b>				2,7	0,3		2,1
18	Wb		<b>42,5</b>				6,9	16,1		19,4
23	Taa		<b>84,7</b>					0,1		84,7
25	Alr		<b>0,1</b>							0,1
32	Apn		<b>135,9</b>							135,9
			<b>823,3</b>	<b>221,2</b>	<b>58,1</b>	<b>28,7</b>	<b>91,4</b>	<b>112,3</b>	<b>1,5</b>	<b>310,0</b>

Dagtype		WERK
Aantal dagen		15
Route		182
Richting		2
Totaal aantal		12.780
Gemiddeld per dag		852,0

				7	14	17	21	25	27	36
				Apn	Alr	Taa	Wb	Hgm	Ldd	Ld
6	Apn		<b>334,5</b>	166,6	0,2	86,1	19,5	3,5	25,1	33,5
14	Alr		<b>2,6</b>				0,8		0,1	1,7
16	Taa		<b>116,5</b>			0,1	21,7	0,4	9,1	85,1
21	Wb		<b>81,7</b>				6,0	2,3	11,3	62,1
25	Hgm		<b>27,4</b>					0,1	2,5	24,8
27	Ldd		<b>31,5</b>						0,2	31,3
36	Ld		<b>257,9</b>							257,9
			<b>852,0</b>	<b>166,6</b>	<b>0,2</b>	<b>86,2</b>	<b>48,1</b>	<b>6,3</b>	<b>48,3</b>	<b>496,4</b>



## 5. Bijlage 7.2 Bezettingscijfers lijn 182

Halte	1001	1003	1005	1007	1009	1011	1013	1015	1017	1019	1021	1023	1025	1027	1029	1031	1033
Ld Centraal		1,1	4,7	2,4	12,4	9,5	5,7	6,9	6,7	6,3	5,2	5,9	9,5	11,7	13,1	12,7	14,8
Ld Steenstraat				2,8	12,0	8,9	5,5	6,9	6,3	5,9	5,1	6,1	9,1	11,9	13,3	12,7	15,3
Ld Breesstraat			4,7	3,4	12,4	5,3	3,1	5,7	5,5	5,3	5,5	5,9	8,9	10,8	13,8	13,0	15,7
Ld Korevaarstr		1,9	5,1	4,5	13,1	4,8	3,1	5,4	5,6	5,1	5,8	5,9	9,6	10,5	14,4	13,7	17,5
Ld Kraaistraat		1,6	5,1	4,3	14,7	4,5	2,9	5,3	5,4	5,0	5,6	5,9	9,4	10,3	13,5	13,5	17,0
Ld Plantage		1,7	5,2	4,3	15,3	4,4		5,3	5,4	4,8	5,5	5,9	9,1	10,1	13,8	13,8	16,5
Ld Burggravenln		1,3	1,5	4,7	10,9	4,3	2,5	4,9	5,2	4,8	5,1	6,5	9,2	10,4	13,6	13,2	16,3
Ld Meerburgerkd		1,2	1,4	4,6	10,8	4,3	2,4	4,6	4,9	4,7	5,0	6,4	9,1	10,4	12,9	12,4	15,6
Ld Leiderdorpsb		1,3	1,3	4,3	11,0	3,9	2,3	4,5	5,0	4,6	5,1	6,3	9,1	9,9	12,1	12,5	15,0
Ldd Acacialaan			1,2			3,8		4,3	4,9	4,5			9,1	9,8	11,9		14,9
Ldd Leythenrode		1,4			10,9					4,8		6,3	9,1	9,9			12,5
Ldd Ziekenhuis		0,3	0,4	1,6	1,7	1,7	1,4	3,7	4,3	4,1	5,1	6,9	9,7	10,0	11,4	11,0	14,3
Ldd Munnikenbrug						1,4	1,3	3,6	4,1		4,9	6,9	9,7	9,8	11,4	10,6	14,1
Hgm Zuideinde		0,9	1,1	1,8	1,9	1,7	1,3	3,1	3,4	3,9	4,3	6,7	8,9	9,1	9,8	9,8	13,1
Wb Hoogte		1,3	1,1	1,9	2,0		1,5				4,4	6,8	8,7		9,7	9,8	
Wb Begraafplaats				2,0		1,8		3,2	3,4	3,9	4,3	6,6		9,1	9,2		
Wb Kerkweg	1,0	2,5	3,4	3,5	3,3	3,2	1,2	3,9	3,5	4,0	3,9	5,7	8,2	8,0	7,7	8,2	10,7
Wb Kruiswg/Brug		2,7	3,8	4,1	3,4	3,3	1,1	4,1		3,9	3,9	5,3	7,8	7,7	7,7	7,9	9,9
Wb Jacobswoude		2,1	2,0	2,9	2,1	2,3	1,1	4,3	2,9	3,3	3,6	5,1	7,7	7,0	7,4	8,3	9,5
Taa Driesprong		2,2	2,1	3,6	2,3	2,3	1,4	4,3	2,9	3,1	3,5	5,1	7,2	6,7	6,8	8,0	9,0
Taa Aardamseweg	1,5	3,6	3,9	5,5	3,5	3,8	2,1	4,1	3,1	3,2	3,4	4,3	6,5	6,1	6,6	7,7	7,5
Taa Aardam	2,3	6,3	9,2	10,5	7,1	6,7	4,3	3,9	2,9	3,9	3,3	4,2	5,7	4,5	6,2	6,0	5,7
Taa Geref Kerk	2,7	7,0	11,7	13,3	8,3	7,6	4,9	4,4	3,7	4,3	3,3	4,3	6,3	4,3	6,1	5,5	5,3
Alr Machineweg				13,4	8,3				3,6	4,2		4,3		4,3		5,5	
Apn Zegerbrug					8,4								6,2	4,2	6,1	5,3	5,3
Apn Kromme Aar																	5,3
Apn Zegerplas			11,8	13,6	8,2	7,7			3,5	4,1	3,3	4,3	6,1			5,1	5,2
Apn Saffierstr	2,7	8,9	14,3	16,1	8,9	9,2	5,3	4,3	3,7	4,7	2,9	4,8	5,9	4,6	5,2	5,2	4,2
Apn Ridderhof	5,2	10,3	17,3	17,3	9,1	10,9	4,8	4,7	4,0	5,1	3,1	4,9	5,6	5,3	5,5	5,4	4,6
Apn Diepenbrockw	6,0	10,9	18,5	18,5	9,9	11,3	5,1	5,1	4,1	5,3	3,1	4,9	5,3	5,1	5,4	5,9	4,7
Apn Bachsingel	6,0	11,5	19,3	18,5	9,8	11,5	4,9	5,3	3,9	5,3	3,1	5,3	4,9	5,0	5,3	5,7	4,4
Apn Ziekenhuis	6,1	14,3	19,7	20,9	10,3	13,6	5,8	5,7	4,6	5,9	3,7	6,1	6,2	6,5	6,6	7,5	5,9
Apn Schweitzerbr			19,7				5,7					6,2	6,3		6,7	7,8	5,9
Apn Zoutmanstr	6,8	15,2	21,6	20,7	10,8	14,2	6,1	5,9	4,9	5,7	3,7	6,1	6,0	6,7	6,5	7,7	5,6
Apn VanNesstraat	6,6	16,3	21,9	19,1	10,6	14,0	5,9	5,8	4,7	5,5	3,2	5,7	6,1	6,2	6,1	6,9	5,7
Apn Centrum	6,4	15,7	19,2	12,6	6,9	12,5	3,1	4,6	3,7	4,1	3,4	3,4	4,9	4,5	6,5	5,7	6,2
Apn Station	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Max Bezetting</b>	<b>6,8</b>	<b>16,3</b>	<b>21,9</b>	<b>20,9</b>	<b>15,3</b>	<b>14,2</b>	<b>6,1</b>	<b>6,9</b>	<b>6,7</b>	<b>6,3</b>	<b>5,8</b>	<b>6,9</b>	<b>9,7</b>	<b>11,9</b>	<b>14,4</b>	<b>13,8</b>	<b>17,5</b>
<b>TotInstappers</b>	<b>6,9</b>	<b>20,1</b>	<b>31,5</b>	<b>28,8</b>	<b>33,9</b>	<b>28,0</b>	<b>14,4</b>	<b>17,2</b>	<b>15,6</b>	<b>15,4</b>	<b>14,9</b>	<b>17,1</b>	<b>23,8</b>	<b>24,7</b>	<b>30,8</b>	<b>29,1</b>	<b>30,1</b>

1035	1037	1039	1041	1043	1045	1047	1049	1051	1053	1055	1057	1059	1061
15,7	21,5	15,5	25,6	21,6	29,7	20,8	27,3	14,7	16,3	14,5	11,1	7,6	10,9
16,1	21,7	15,5	25,1	22,3	30,6	21,2	28,3	15,7	16,8	15,5	11,6	8,1	11,3
15,9	22,9	16,9	27,1	23,3	33,9	22,1	27,9	13,7	15,5	14,5	11,5	7,9	11,5
17,0	24,1	18,4	29,5	24,6	36,1	22,6	27,0	11,9	14,9	13,7	11,5	7,9	10,9
16,4	23,1	17,3	26,9	22,3	33,7	21,6	24,3	10,0	13,6	13,1	10,9	7,3	9,8
16,5	22,3	17,7	26,2	21,6	33,2	20,3	22,5	9,3	12,1	12,5	9,9	7,1	8,5
16,5	21,9	17,9	25,3	20,5	29,8	18,8	19,8	8,8	10,6	10,4	8,8	6,2	7,6
16,3	20,6	17,1	23,6	19,1	26,8	16,7	16,9	7,9	9,3	8,7	7,7	5,8	6,4
15,9	19,9	15,2	22,8	17,2	24,7	13,6	13,8	7,4	8,3	6,8	7,1	4,6	5,5
15,8	19,7	15,1	22,6			13,5	13,7		8,2				5,5
	19,9	15,7	22,7	18,1	25,5	13,6	13,7		8,4		7,2		5,5
14,6	21,5	16,1	26,4	19,3	27,5	12,7	13,1	6,5	7,5	6,9	7,7	4,4	5,7
14,5	21,3	15,7	26,3	19,3	28,2	12,4	13,1	6,5	7,3	7,0		4,6	5,7
13,1	18,4	14,8	23,2	17,3	24,8	11,5	11,7	5,9	6,7	6,8	7,1	4,1	5,7
		14,9	23,1	17,2	24,6			11,5	5,9	6,5			5,5
13,1	18,2	14,9	23,0			11,2	11,3		6,7				
11,4	14,8	12,3	16,9	14,2	18,9	8,3	7,5	5,4	4,7	5,3	6,8	3,5	4,3
11,1	14,3	12,1	16,0	13,8	17,5	7,9	7,1	5,4	4,7	5,3	6,7	3,5	4,5
11,3	13,7	11,8	15,9	14,3	17,3	8,9	7,7	5,7	4,5	5,0	6,7	3,5	4,1
10,1	12,3	10,7	14,9	13,6	15,7	8,2	7,4	5,3	4,3	4,9	6,0		3,8
8,1	11,1	9,1	12,4	12,1	13,3	6,5	6,4	4,7	4,1	4,6	5,7	3,3	3,5
5,3	7,3	5,3	8,3	7,4	10,5	4,6	5,4	3,7	4,1	4,5	4,1	2,7	3,3
4,9	6,9	5,1	7,0	7,0	9,8	4,5	5,1	3,5	3,8	5,1	4,3	2,4	3,3
4,8	6,5	4,9	6,9	6,9	9,6								
4,9	6,6	4,8	6,9		9,5	4,5	5,3			5,1			
		4,7										2,3	
5,1	6,5	4,6	5,5	6,7	9,4	4,5	4,9	3,3		5,1	4,3	2,3	
4,8	5,2	4,8	4,8	6,2	7,1	3,5	4,6	3,6	3,9	5,0	4,2	2,1	2,7
5,1	4,7	5,2	4,5	5,4	7,1	2,5	4,1	3,5	3,5	4,2	3,7	1,7	2,2
4,8	4,6	5,0	4,6	5,4	6,9	2,4	3,8	3,5	3,5	3,9	3,1	1,2	2,1
4,4	4,3	4,9	4,2	4,7	6,3	2,5	3,7	3,4	3,1	3,7	3,0	1,2	2,0
5,6	5,6	5,1	5,3	5,1	6,5		3,8	3,7	3,1	3,5	3,1	0,9	2,0
5,8	5,8	5,1	5,3	5,1	6,6			3,7	3,1	3,4		0,9	
5,3	5,9	4,7	5,1	5,2	5,3	2,1	3,6	3,4	3,0	2,9	2,9	0,9	1,7
4,9	5,7	4,3	4,6	4,5	4,2	1,7	2,8	3,2	2,9	2,7	2,7	0,8	1,5
6,3	6,9	3,9	4,5	3,5	3,1	1,1	2,1	2,5	2,1	1,9	1,8	0,6	0,9
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>17,0</b>	<b>24,1</b>	<b>18,4</b>	<b>29,5</b>	<b>24,6</b>	<b>36,1</b>	<b>22,6</b>	<b>28,3</b>	<b>15,7</b>	<b>16,8</b>	<b>15,5</b>	<b>11,6</b>	<b>8,1</b>	<b>11,5</b>
<b>32,7</b>	<b>41,7</b>	<b>33,3</b>	<b>47,4</b>	<b>37,7</b>	<b>53,5</b>	<b>32,6</b>	<b>38,3</b>	<b>23,1</b>	<b>25,3</b>	<b>25,1</b>	<b>19,9</b>	<b>14,1</b>	<b>16,3</b>

Halte	1002	1004	1006	1008	1010	1012	1014	1016	1018	1020	1022	1024	1026	1028	1030	1032
Apn Station		0,7	0,9	1,1	4,8	14,2	12,3	7,1	4,5	6,1	5,9	2,8	1,7	4,6	3,9	6,1
Apn Centrum			1,3	1,1	7,0	13,3	7,7	5,6	4,6	2,9	6,1	3,9	2,5	6,6	5,9	7,1
Apn VanNesstraat	0,1	1,6			8,5	13,1	7,1	5,4	4,5	2,5	6,3	4,3	2,4	7,1	6,7	7,3
Apn Zoutmanstr		2,0	2,3	1,9	9,6	13,3	8,1	5,5	5,0	2,7	6,4	4,3	2,6	7,3	6,5	7,5
Apn Schweitzerbr		1,8		1,7	9,2	12,6	7,8	4,8	4,3	2,7	6,1	4,4	2,5	7,1	6,1	7,4
Apn Ziekenhuis	0,2		2,2	2,1	8,9	9,4	6,5	3,4	2,1	1,7	5,3	3,8	2,2	6,6	6,1	7,5
Apn Bachsingel		1,9	1,8		8,7	9,0	6,3	3,5	2,1	1,9	5,2	3,8	2,3	6,5	5,9	7,5
Apn Diepenbrockw			1,9	2,2	8,2	8,5	6,1	3,7	2,2		5,0	3,8	2,5	6,1	5,9	6,9
Apn Ridderhof	0,1	2,2	1,9	2,9	6,9	4,5	3,9	4,0	2,3	2,0	4,3	3,8	2,5	5,5	5,8	5,5
Apn Saffierstr		2,5	2,0	2,6	9,6	4,5	4,5	4,5	2,6	2,5	4,3	4,2	2,7	5,3	6,1	6,8
Apn Zegeerplas				2,9	9,7	4,7	4,6	4,8	2,9		4,5	4,1	2,9	5,4	6,1	6,7
Apn Kromme Aar									2,9		4,5					
Apn Zegeerbrug		2,8		2,9	9,8	4,8	4,7				4,4	4,0	2,7		6,0	
Alr Machineweg			2,8	3,7	10,1	5,1		4,9	3,1						5,9	
Taa Geref Kerk	0,2	3,7	3,1	5,1	10,7	6,1	5,2	5,8	3,2	3,1	4,8	4,7	2,5	4,9	6,2	6,4
Taa Aardam	0,7	5,5	6,2	13,5	20,8	7,9	6,1	10,7	6,1	4,1	5,9	6,2	4,0	5,3	5,2	6,3
Taa Aardamseweg		7,2	8,1	17,5	25,1	9,5	7,1	12,8	7,3	5,5	6,1	6,3	4,7	6,3	4,8	6,3
Taa Driesprong			8,3	20,3	27,3	11,3	8,0	13,6	7,7	6,1	6,4	6,5	5,7	6,6		6,7
Wb Jacobswoude		6,5	6,1	18,5	28,0	11,0	7,8	13,2	7,3	5,7	6,7	6,9	5,8	6,7	4,5	6,4
Wb Kruiswg/Brug	0,8	7,3	6,5	19,2	29,7	11,0	8,3	13,9	7,5	6,0	7,1	7,1	5,9	6,7	4,5	6,6
Wb Kerkweg		8,3	6,8	23,7	36,9	15,7	12,7	17,4	10,7	6,9	9,1	9,3	7,8	7,4	5,0	6,4
Wb Begraafplaats		8,6			37,1			17,5		7,1		9,4		7,5		
Wb Hoogte				23,9			12,7	17,5				9,5				6,5
Hgm Wijde Aa						15,8						9,5	7,9	7,6		6,6
Hgm Zuideinde	1,3	9,6	8,3	26,9	39,9	17,0	14,6	19,7	11,7	8,4	10,0	11,1	8,4	7,7	5,4	6,9
Ldd Munnikenbrug	1,2	9,5		26,9	39,7	16,9		19,4	11,8	8,1	10,1	10,7	8,5	7,7	5,3	6,8
Ldd Ziekenhuis		8,1	7,2	24,9	30,3	15,6	14,7	18,6	11,5	7,3	10,6	10,5	8,9	7,2	5,3	5,4
Ldd Leythenrode	1,1		7,1	23,9	29,5	15,4	14,7	17,7	11,4	7,1	10,5	10,4				5,3
Ld Leiderdorpsb	1,7	9,3	8,6	26,4	30,1	15,6	15,5	18,5	12,9	8,6	11,5	11,4	9,4	8,3	6,4	6,6
Ld Meerburgerkd	1,9	11,7	8,8	28,2	31,1	16,1	16,3	19,6	13,6	9,0	12,3	11,3	9,8	8,0	6,7	6,9
Ld Wilhelminabr	2,5	12,6	10,4	29,3	31,8	16,3	16,9	20,1	14,5	9,5	13,1	12,1	10,6	9,1	7,5	7,7
Ld Burggravenln	3,9	13,1	10,9	29,2	31,5	16,6	17,7	20,1	15,0	9,3	13,1	12,4	11,5	9,7	8,5	8,6
Ld Plantage	4,5	11,7	12,3	31,3	33,5	17,5	18,7	20,7	15,5	9,8	13,1	12,6	11,7	10,0	9,3	8,0
Ld Kraaistraat	5,0	12,1	14,0	33,7	34,9	18,1	19,2	21,3	16,1	10,2	13,6	13,1	11,7	10,3	9,6	7,9
Ld Korevaarstr	6,1	13,1	16,4	36,0	31,9	21,3	19,9	18,1	15,6	10,1	12,0	12,6	11,6	10,4	9,9	9,3
Ld Breestraat	6,5	13,7	17,1	38,9	27,7	21,3	19,3	15,8	14,6	8,7	11,0	11,6	11,7	9,7	10,3	10,4
Ld Prinsessenkd			17,2	39,1	27,5	20,5	18,9	15,6	14,3	8,4	10,7	12,2	11,3	10,1	12,5	14,5
Ld Beestenmarkt			17,1	38,9	27,3	20,6	18,9	15,5	13,8	8,3	10,6	11,9	11,1	10,1	12,4	14,3
Ld Centraal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>MaxBezetting</b>	<b>6,5</b>	<b>13,7</b>	<b>17,2</b>	<b>39,1</b>	<b>39,9</b>	<b>21,3</b>	<b>19,9</b>	<b>21,3</b>	<b>16,1</b>	<b>10,2</b>	<b>13,6</b>	<b>13,1</b>	<b>11,7</b>	<b>10,4</b>	<b>12,5</b>	<b>14,5</b>
<b>TotInstappers</b>	<b>7,0</b>	<b>19,5</b>	<b>25,1</b>	<b>52,3</b>	<b>64,5</b>	<b>49,3</b>	<b>39,0</b>	<b>36,7</b>	<b>26,9</b>	<b>22,4</b>	<b>23,1</b>	<b>23,5</b>	<b>19,9</b>	<b>24,9</b>	<b>24,3</b>	<b>29,5</b>

1034	1036	1038	1040	1042	1044	1046	1048	1050	1052	1054	1056	1058	1060	1062
4,7	9,2	4,4	8,4	7,5	13,7	6,8	12,2	8,8	21,6	8,5	3,1	7,3	3,9	2,2
7,6	10,4	6,5	11,8	9,6	18,3	8,9	15,4	10,8	22,6	9,5	3,7	8,3	4,6	3,5
8,1	10,5	6,7	11,9	10,1	18,3	8,8	15,1	10,7	23,1	9,9	4,1	8,4	4,4	3,7
8,3	10,3	6,7	11,7	9,8	17,6	8,6	15,2	10,6	22,1	9,7	4,1	8,7	4,2	
8,1	9,9	6,5	11,3	9,5	17,5	8,5	15,1	10,1	21,6	9,5		8,5	4,1	3,7
7,9	9,7	5,9	10,4	8,8	17,1	9,6	15,4	11,0	18,2	8,5	3,9	7,3	4,4	3,8
7,8	9,5	6,3	10,7	9,3	17,0	9,4	14,9	10,7	17,3	8,4	3,9	7,2	4,6	
7,6	8,9	6,2	10,1	8,4	15,6	8,4	13,4	9,2	15,5	7,6	3,9	6,9	4,4	3,7
7,4	7,7	6,1	7,9	8,4	12,3	8,2	10,2	8,4	11,3	5,3	3,5	5,1	3,4	3,7
7,8	7,9	5,7	7,5	7,9	11,8	7,9	9,1	7,4	9,0	4,7	3,3	4,6	3,3	3,3
7,9	8,0	5,7	7,5	7,8	11,8		8,9	7,3		4,7	3,2	5,0		
					11,8								3,3	
7,8	8,1				11,9	7,9	9,0			4,6				
						7,8		7,3	9,1					
6,5	7,5	4,8	6,7	6,6	10,5	7,0	8,1	5,9	7,1	4,4	3,1	4,8	2,9	3,3
4,3	6,6	3,8	4,5	3,7	7,3	3,1	6,5	3,7	5,5	4,0	2,9	4,1	2,0	1,8
3,7	6,7	2,5	4,1	3,2	6,3	2,3	5,9	3,0	4,7	3,3	2,5	3,3	1,4	1,5
3,7	6,8	2,4	3,8	2,8	5,9	2,4	5,9	3,0	4,7	3,1	2,5	3,4	1,3	1,4
3,9	7,1	3,1	4,4	2,5	6,5	2,9	7,1	3,3	5,8	3,5	2,8	3,3	1,5	1,7
4,0	7,1	2,9	4,3	2,5	6,4		6,3	3,2	5,5	3,3	2,5	3,1	1,5	1,6
4,1	6,7	3,3	3,7	2,1	4,3	3,3	4,5	3,9	4,6	2,4	2,5	2,3	0,7	0,1
4,1	6,6	3,0	3,6		4,2	3,3	4,4		4,5	2,4	2,5			
4,1					4,1		4,5	3,9						
	6,5		3,7				4,5		4,5	2,3		2,3		
4,3	6,7	3,0	3,6	2,1	3,8	3,1	4,3	3,8	4,9	2,9	2,7	2,3	1,1	0,0
4,3	6,6	3,0		2,2	4,0	3,1	4,1		4,7		2,5	2,5	1,2	
3,9	5,9	4,5	4,3	2,9	5,9	6,0	4,6	4,3	3,7	3,8	2,6	2,7	1,3	
3,3	5,8	4,4	4,2	2,8	5,5		4,5			3,7	2,5			
4,3	6,3	5,3	5,1	3,7	5,9	6,6	5,5	5,2	5,5	4,6	3,6	3,2	1,7	
4,7	7,0	5,8	5,6	4,0	5,9	6,9	5,5	5,3	6,2	4,9	3,9	3,3	1,8	
6,2	7,1	6,8	6,3	4,3	6,3	7,6	6,1	5,3	6,5	4,9	4,1	3,5	2,1	
7,7	7,9	8,1	8,7	5,2	6,7	10,3	7,0	5,5	6,7	5,4	4,6	5,0	2,1	
8,4	7,9	8,4	8,9	5,3	7,2	11,1	7,4	5,5	7,2	6,0	5,2	5,7	2,3	
9,3	8,1	8,3	9,4	5,8	7,6	11,3	7,7	6,5	7,5	6,1	5,3	5,8	2,3	
9,2	8,2	9,3	9,0	6,3	7,1	11,1	7,5	5,9	6,8	8,8	6,2	6,3	2,0	
10,2	8,8	9,9	9,4	7,6	7,4	12,2	7,3	6,7	7,1	10,3	6,7	6,9	2,3	
10,3	10,3	10,9	10,2	9,2	8,0	12,5	6,9	6,6	6,6	9,8	6,7	6,7	2,1	
10,2	10,2	10,9	10,2		7,8	12,1	6,6	6,5	6,3	9,6	6,3	6,7	1,5	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>10,3</b>	<b>10,5</b>	<b>10,9</b>	<b>11,9</b>	<b>10,1</b>	<b>18,3</b>	<b>12,5</b>	<b>15,4</b>	<b>11,0</b>	<b>23,1</b>	<b>10,3</b>	<b>6,7</b>	<b>8,7</b>	<b>4,6</b>	<b>3,8</b>
<b>25,9</b>	<b>28,7</b>	<b>25,9</b>	<b>30,2</b>	<b>24,7</b>	<b>33,1</b>	<b>30,3</b>	<b>30,5</b>	<b>23,9</b>	<b>40,8</b>	<b>24,9</b>	<b>14,1</b>	<b>17,1</b>	<b>9,3</b>	<b>4,7</b>

## 6. Bijlage 7.3 H-B lijn 183

Dagtype		WERK
Aantal dagen		15
Route		183
Richting		1
Totaal aantal		5.427
Gemiddeld per dag		361,8

				4	10	14	18	29	
				Ld	Ldd	Hgm	Wb	Apn	
	3	Ld		<b>164,5</b>	32,3	36,9	7,8	28,0	59,5
	10	Ldd		<b>51,3</b>		2,0	1,7	4,9	42,7
	14	Hgm		<b>3,8</b>				0,3	3,5
	17	Wb		<b>22,8</b>				2,3	20,5
	28	Apn		<b>119,4</b>					119,4
				<b>361,8</b>	<b>32,3</b>	<b>38,9</b>	<b>9,5</b>	<b>35,5</b>	<b>245,6</b>

Dagtype		WERK
Aantal dagen		15
Route		183
Richting		2
Totaal aantal		6.547
Gemiddeld per dag		436,5

				9	20	24	28	34	
				Apn	Wb	Hgm	Ldd	Ld	
	8	Apn		<b>259,7</b>	96,1	15,4	3,1	44,9	100,2
	19	Wb		<b>44,7</b>		1,9	0,6	5,5	36,7
	24	Hgm		<b>11,4</b>				0,9	10,5
	27	Ldd		<b>76,4</b>				2,8	73,6
	34	Ld		<b>44,2</b>					44,2
				<b>436,5</b>	<b>96,1</b>	<b>17,3</b>	<b>3,7</b>	<b>54,1</b>	<b>265,3</b>

## 7. Bijlage 7.4 Bezettingscijfers lijn 183

Halte	1001	1003	1005	1007	1009	1011	1013	1015	1017	1019	1021	1023	1025	1027
Ld Centraal	0,1	2,4	5,7	8,0	3,7	2,9	2,3	8,0	7,7	8,1	13,9	15,5	20,5	9,3
Ld Centraal West		2,9	5,0	6,7	4,1	2,7	3,7	9,0	9,1	10,2	15,3	19,3	24,7	10,5
Ld Schipholweg		3,9	5,1	6,7		2,9	3,9	9,1	9,4	10,8	15,7	19,5	25,5	10,5
Ld Groenoord	0,3	4,5	5,1	7,2	4,1	3,1	4,5	8,9	9,1	11,0	15,3	19,2	25,3	10,2
Ld Kooplein		4,5	4,9	7,3	4,5	2,7	4,5	9,2	8,8	10,9	14,9	19,7	25,1	9,3
Ld Sumatrastraat	0,8	5,7	5,1	6,0	4,3	2,7	5,1	8,8	9,2	12,7	16,2	21,5	24,7	9,3
Ldd Buitenhof	0,7	7,0	4,5	4,3	4,7	2,8	5,6	9,5	9,2	20,5	16,1	21,5	24,8	8,7
Ldd Dennenschans			4,7	4,5	4,9	2,9	5,5	9,3	8,9	20,7	15,4	21,1	24,3	8,1
Ldd Vronkenlaan		7,4	4,5	4,3	4,9	3,0	5,3	9,2	8,8	20,8	14,9	20,9	23,8	8,1
Ldd Winkelhof		8,7	4,8	4,7	5,1	3,1	5,3	9,5	8,9	21,4	15,6	20,9	23,9	8,3
Ldd Leythenrode		7,6	4,5	4,6	4,9		5,3	9,4	8,9	21,2	15,8	20,7	23,8	8,2
Ldd Ziekenhuis	0,5	6,5	3,3	4,1	4,8	3,2	5,6	11,0	9,2	22,2	17,2	24,3	24,6	7,9
Ldd Munnikenbrug		6,5		4,0	4,8		5,5	11,1	9,3	22,0	17,2	24,3	24,9	8,0
Hgm Zuideinde	1,1	8,1	3,4	4,3	4,9	3,3	5,2	10,4	8,7	20,9	15,6	22,5	23,2	7,4
Wb Hoogte				4,3	5,1		5,3	10,3		20,8	15,6	22,4	23,1	7,3
Wb Begraafplaats				4,2					8,6	20,7	15,6	22,3	23,0	
Wb Kerkweg	1,5	12,5	5,7	5,7	5,4	4,3	6,1	9,2	7,5	18,1	12,0	18,6	18,1	5,9
Wb Kruiswg/Brug		13,3	5,8				6,1	9,3	7,3	17,6	11,5	18,3	17,5	6,0
Wb Jacobsvoude	1,4	13,1	5,7	6,6	5,5	4,5	6,1	8,9	6,6	16,0	10,9	18,0	17,1	5,9
Apn Ridderbuurt		13,0	5,4	6,3							10,8	17,9	16,9	5,8
Apn Boschkemper	1,7	13,2	5,6	6,5	5,5	4,3	6,0	8,8	6,4	15,7	10,7	16,7	15,4	5,6
Apn Herenhof	1,9	13,7	6,6	6,7	5,3	4,0	5,5	7,6	5,5	14,6	9,6	14,8	14,0	5,8
Apn Concertweg	2,2	12,1	7,1	6,1	5,3	4,1	5,0	7,2	5,1	12,9	8,9	12,4	12,5	5,5
Apn Binkhorst	2,4	13,3	7,4	6,1	5,6	4,1	4,7	7,1	5,1	12,9	8,9	11,5	12,1	5,4
Apn Loenhorst	2,7	14,5	8,1	7,5	6,3	4,5	4,9	6,9	4,9	13,0	8,2	11,2	11,7	5,3
Apn Aalhorst	3,5	17,1	11,1	8,9	7,0	4,8	5,5	6,6	4,8	12,8	7,8	9,5	10,8	5,1
Apn Rijssenburg	5,2	16,5	12,5	9,5	7,1	5,2	5,5	6,3	4,6	12,9	7,5	8,2	10,0	4,3
Apn Giessenburg	7,6	19,5	13,8	10,7	7,4	5,3	5,2	5,5	4,1	9,7	6,7	7,1	8,1	3,6
Apn Troubadour	8,4	23,1	14,9	11,0	7,7	5,3	5,2	5,4	4,1	8,9	5,6	5,1	6,1	2,9
Apn Ridderhof	9,7	24,5	22,2	14,9	7,9	5,5	5,2	6,3	5,7	9,8	6,2	5,9	6,1	2,9
Apn Flmeerzicht	12,9	24,9	25,9	16,5	9,1	5,6	5,3	6,4	6,0	7,7	6,1	5,5	5,7	3,0
Apn Sportlaan	12,9	24,7	26,1	16,2		5,1	5,3	6,2	6,6	7,9	6,9	5,4	5,3	2,7
Apn Wdezwijgerln	12,9	24,6	26,7	16,0	8,9	5,0	4,9	5,9	6,3	7,3	6,3	5,2	5,0	2,5
Apn Stadhouderspl	13,5	22,6	15,5	13,4	5,1	4,5	4,0	5,0	5,7	5,9	5,3	4,4	4,1	2,0
Apn Centrum	13,4	19,9	13,9	11,0	4,3	3,8	4,0	4,7	6,1	5,1	4,7	4,1	3,8	1,5
Apn Station	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>MaxBezetting</b>	<b>13,5</b>	<b>24,9</b>	<b>26,7</b>	<b>16,5</b>	<b>9,1</b>	<b>5,6</b>	<b>6,1</b>	<b>11,1</b>	<b>9,4</b>	<b>22,2</b>	<b>17,2</b>	<b>24,3</b>	<b>25,5</b>	<b>10,5</b>
<b>TotInstappers</b>	<b>14,5</b>	<b>38,4</b>	<b>36,1</b>	<b>29,8</b>	<b>16,9</b>	<b>12,0</b>	<b>13,2</b>	<b>22,0</b>	<b>22,8</b>	<b>32,4</b>	<b>32,1</b>	<b>36,7</b>	<b>36,9</b>	<b>18,0</b>

Halte	1002	1004	1006	1008	1010	1012	1014	1016	1018	1020	1022	1024	1026	1028
Apn Station	0,1	1,2	0,8	2,4	16,3	1,9	2,5	4,1	5,6	4,2	6,9	11,8	14,6	15,1
Apn Centrum				2,7	14,1	2,1	2,7	4,6	6,3	5,4	8,9	14,3	16,9	16,9
Apn Stadhouderspl			0,9	3,5	5,3	3,1	3,2	5,3	6,7	7,0	10,3	17,5	17,9	18,7
Apn Wdezwijgerln				4,3	6,1	3,4	3,4	5,4	7,2	7,1	11,1	17,1	17,3	18,1
Apn Sportlaan				4,5	6,0		3,3	5,2	7,3	6,9	10,6	16,9	17,3	17,8
Apn Flmeerzicht		1,5	1,0	6,5	5,7	4,1	3,7	5,2	6,3	6,8	10,2	13,5	14,0	14,9
Apn Ridderhof	0,5	2,4	1,3	9,9	6,5	4,5	4,2	4,8	4,9	6,9	8,7	9,9	10,0	10,5
Apn Troubadour	0,5	3,3	1,5	11,1	7,5	5,3	4,5	5,3	5,3	7,0	8,5	9,9	9,6	9,9
Apn Aardster	0,6	4,4	2,7	15,3	9,9	7,7	5,3	5,5	5,9	7,3	8,1	9,3	9,9	8,7
Apn Rijssenburg	0,5	4,3	3,9	19,3	11,9	8,7	5,9	5,8	5,8	8,7	8,4	8,9	9,4	8,1
Apn Aalhorst	0,6	6,3	4,9	20,8	12,7	9,5	7,7	6,3	6,8	8,9	8,5	8,7	8,7	7,3
Apn Loenhorst		6,4	5,5	22,5	13,3	9,9	7,9	6,6	7,2	9,3	8,3	8,7	7,9	7,1
Apn Binkhorst		6,9	6,3	25,1	14,6	11,5	7,9	7,0	7,1	9,5	8,2	8,3	7,7	6,3
Apn Concertweg		7,6	8,7	28,3	16,7	13,0	9,4	7,2	7,3	10,7	8,9	8,9	7,7	7,0
Apn Herenhof	0,6	10,1	9,3	34,4	17,7	14,7	10,7	8,1	8,3	11,6	8,3	9,2	8,5	6,9
Apn Boschkemper	1,6		10,0	35,3	18,4	15,1	10,9	8,3	8,5	11,7		9,4		7,0
Apn Ridderbuurt				35,4							8,2		8,5	7,5
Wb Jacobswoude		10,3	9,9	37,1	19,5	15,5	11,6	8,7	9,0	11,9	8,4	9,7	9,0	8,6
Wb Kruiswg/Brug			10,1	38,3	20,9	15,6	12,3	8,9	9,0	12,0	8,2	9,6	8,9	8,3
Wb Kerkweg	2,0	12,7	12,6	45,1	26,5	19,3	14,9	9,9	9,7	11,1	7,8	7,2	7,6	5,5
Wb Begraafplaats			12,0		27,1	19,5		9,9		10,9	7,7	7,3	7,5	5,4
Wb Hoogte							15,0	9,9	9,5	10,7			7,3	5,3
Hgm Wijde Aa			12,2						9,5		7,9	7,1	7,2	5,2
Hgm Zuideinde	2,3	14,1	14,3	47,1	27,9	20,1	16,1	10,5	9,8	10,6	7,7	6,3	7,1	5,0
Ldd Munnikenbrug					27,5	19,9	15,7	10,3	9,9	10,5	7,7	6,5		5,1
Ldd Ziekenhuis	2,5	11,8	14,5	42,0	26,2	18,5	15,0	11,1	8,6	9,5	8,7	6,9	7,3	5,5
Ldd Leythenrode		11,3	14,5	42,5	26,2	18,6	15,2	11,7	9,3	9,5	8,9	7,1	7,9	5,7
Ldd Winkelhof	2,4	11,1	15,5	41,9	27,0	19,3	15,9	13,6	10,1	9,7	9,9	6,9	8,1	5,5
Ldd Vronkenlaan	2,5	10,4	17,0	42,7	27,3	19,5	17,1	14,5	10,2	10,1	10,1	7,0	8,1	6,0
Ldd Dennenschans	4,8	12,4	17,5	44,7	29,2	20,3	17,5	15,1	10,2	10,3	10,5	7,1	8,3	6,2
Ldd Buitenhof	5,1	13,2	19,4	43,4	28,7	22,5	19,2	15,9	10,9	9,8	11,2	7,1	8,0	6,6
Ld Sumatrastraat	5,3	13,5	19,6	39,9	28,7	22,2	19,1	15,9	10,8	10,3	11,1	7,5	8,0	6,4
Ld Kooiplein	5,6	13,9	21,9	42,9	30,1	25,3	20,3	18,0	12,3	10,7	11,7	8,5	8,7	6,7
Ld Groenoord	5,4	13,3	22,7	42,0	29,9	24,8	20,2	17,9	11,9	10,9	11,3	8,1	8,5	6,4
Ld Centraal West	1,7	3,5	7,4	12,9	8,7	8,4	7,9	7,5	5,1	4,4	6,1	4,8	4,0	3,7
Ld Centraal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Max Bezetting</b>	<b>5,6</b>	<b>14,1</b>	<b>22,7</b>	<b>47,1</b>	<b>30,1</b>	<b>25,3</b>	<b>20,3</b>	<b>18,0</b>	<b>12,3</b>	<b>12,0</b>	<b>11,7</b>	<b>17,5</b>	<b>17,9</b>	<b>18,7</b>
<b>Totinstappers</b>	<b>6,1</b>	<b>18,8</b>	<b>27,2</b>	<b>64,5</b>	<b>57,7</b>	<b>33,5</b>	<b>29,4</b>	<b>26,5</b>	<b>25,5</b>	<b>24,2</b>	<b>27,7</b>	<b>32,9</b>	<b>31,8</b>	<b>30,6</b>

## 8. Bijlage 8.1 H-B lijn 380

Dagtype		WERK
Aantal dagen		15
Route		380
Richting		1
Totaal aantal		1.453
Gemiddeld per dag		96,9

			5	9	12	13	14	16	18	20
			Apn	Hzz	Hzw	Bnz	Krw	Ztm	Vb	Gv
4	Apn	<b>38,5</b>	15,9	5,7	3,3	0,2	0,7	7,1	0,7	4,8
9	Hzz	<b>13,5</b>	0,2	0,1	1,5	0,1	0,7	4,5	1,7	4,7
11	Hzw	<b>11,7</b>	0,1		0,1		0,4	5,5	1,3	4,3
13	Bnz	<b>0,6</b>					0,1	0,3		0,2
14	Krw	<b>4,7</b>						2,7	0,5	1,5
16	Ztm	<b>24,1</b>	0,3					2,3	2,2	19,3
18	Vb	<b>1,9</b>								1,9
19	Gv	<b>1,9</b>								1,9
		<b>96,9</b>	<b>16,6</b>	<b>5,9</b>	<b>4,9</b>	<b>0,3</b>	<b>1,9</b>	<b>22,6</b>	<b>6,3</b>	<b>38,5</b>

Dagtype		WERK
Aantal dagen		15
Route		380
Richting		2
Totaal aantal		1.645
Gemiddeld per dag		109,7

			2	3	5	7	8	10	12	17
			Gv	Vb	Ztm	Krw	Bnz	Hzw	Hzz	Apn
1	Gv	<b>49,5</b>	3,5	3,2	27,5	1,1	1,1	4,3	3,5	5,3
3	Vb	<b>5,7</b>			1,5	0,7	0,1	1,6	0,9	0,8
5	Ztm	<b>23,7</b>			1,5	3,7	2,5	4,5	5,5	5,9
7	Krw	<b>3,8</b>					0,1	0,1	2,3	1,3
8	Bnz	<b>0,5</b>							0,2	0,3
10	Hzw	<b>7,4</b>					0,1	0,1	3,3	3,9
12	Hzz	<b>10,2</b>							0,1	10,1
16	Apn	<b>8,9</b>								8,9
		<b>109,7</b>	<b>3,5</b>	<b>3,2</b>	<b>30,6</b>	<b>5,6</b>	<b>3,9</b>	<b>10,6</b>	<b>15,8</b>	<b>36,5</b>



## 9. Bijlage 8.2 Bezettingscijfers lijn 380

Halte	1003	1007	1011	1013	1017	1021
Apn Station	3,2	4,9	9,5	1,5	2,3	3,0
Apn Molenviet	4,0	6,5	9,8	1,7	3,7	4,3
Apn Europalaan		7,1	10,1	1,6		4,5
Apn Amerikalaan	4,5	7,5	10,3	1,5		4,5
Apn Vroonhoeveln	4,4	7,7	9,7	1,5	3,2	4,4
Apn Sportpark		6,8	9,1	1,4	3,1	6,0
Apn Flemingweg	2,4	4,7	2,7		3,2	7,5
HZR Bonte Paal	2,1	5,1	2,3	1,3	3,4	7,0
HZR Zonneveldstr	3,0	7,6	2,6	1,1	3,1	6,2
HZR Raadhuis	4,8	10,5	3,9	1,7	3,1	5,6
HZW Dorp	8,3	13,2	6,1	1,3	2,0	5,2
HZW Driesprong	8,7		6,1	1,3		5,1
Bnz Dorp		13,3	6,1	1,2	2,1	5,3
Krw Zoetermeerse	7,8	13,6	5,8	1,9	2,5	7,7
Ztm St Lansinger	7,7	12,7	5,9	1,7	1,5	5,8
Ztm v Siemenstr	7,7	13,9	5,5	2,3	3,8	9,9
Ztm Mandelabrug	11,6	12,2	5,5	1,9	3,4	6,4
Vb H.Hubrechtstr	11,8	10,1	4,9	1,3	2,9	5,5
Gv Haagse Poort	3,9	3,0	1,9	1,3	2,8	5,1
Gv Centraal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>MaxBezetting</b>	<b>11,8</b>	<b>13,9</b>	<b>10,3</b>	<b>2,3</b>	<b>3,8</b>	<b>9,9</b>
<b>TotInstappers</b>	<b>18,3</b>	<b>26,0</b>	<b>18,7</b>	<b>5,1</b>	<b>9,7</b>	<b>19,1</b>

Halte	1002	1006	1010	1016	1020	1024
Gv Centraal	2,5	3,9	2,3	3,8	5,1	1,0
Gv Haagse Poort	4,7	3,5	2,5	17,1	15,7	2,5
Vb H.Hubrechtstr	5,4	4,2	2,6	16,9	16,9	2,5
Ztm Mandelabrug	7,3	4,4	1,9	13,6	13,2	1,9
Ztm v Siemenstr	7,9	2,5	0,9	13,8	13,3	1,8
Ztm St Lansinger	10,5	5,7	2,3	8,3	12,2	2,7
Krw Zoetermeerse	9,6	4,8	1,8	8,4	12,7	2,5
Bnz Dorp	8,7	3,0	1,4	8,3	12,5	
HZW Driesprong			1,3	8,1		2,5
HZW Dorp	11,0	5,2	2,7	5,8	7,1	1,5
HZR Raadhuis	11,1	4,9	2,3	4,1	3,8	1,3
HZR Zonneveldstr	12,7	6,4	2,7	4,1	2,8	1,1
HZR Bonte Paal	11,3	5,3		4,0	3,2	1,1
Apn Flemingweg	9,1	4,7	2,7	6,5	4,5	1,4
Apn Sportpark	8,5	4,7	2,8	6,3	4,5	1,3
Apn Vroonhoeveln	9,8	5,1	3,1	6,2	4,7	1,5
Apn Amerikalaan	9,9			6,1	4,4	1,4
Apn Europalaan	9,6				3,9	1,3
Apn Molenviet	4,0	4,1	2,0	4,9	3,0	1,1
Apn Station	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>MaxBezetting</b>	<b>12,7</b>	<b>6,4</b>	<b>3,1</b>	<b>17,1</b>	<b>16,9</b>	<b>2,7</b>
<b>TotInstappers</b>	<b>23,2</b>	<b>18,2</b>	<b>8,0</b>	<b>25,5</b>	<b>28,6</b>	<b>6,2</b>

## 10. Bijlage 8.3 H-B matrix lijn 381

Dagtype	WERK
Aantal dagen	15
Route	381
Richting	1
Totaal aantal	1.750
Gemiddeld per dag	116,7

		4	11	14	15	16	18	20	22	
		Apn	Hrz	Hzw	Bnz	Krw	Ztm	Vb	Gv	
4	Apn	<b>50,3</b>	3,4	8,3	4,3	1,3	2,7	10,1	3,7	16,4
11	Hrz	<b>17,3</b>	0,2	0,3	1,3	1,1	1,7	5,4	0,3	6,9
14	Hzw	<b>12,1</b>				0,1	5,4	0,9		5,8
15	Bnz	<b>2,7</b>				0,1	2,0			0,6
16	Krw	<b>11,0</b>			0,1		8,4	0,9		1,7
18	Ztm	<b>19,4</b>	0,1				0,9	1,7		16,7
20	Vb	<b>2,4</b>								2,4
21	Gv	<b>1,5</b>								1,5
		<b>116,7</b>	<b>3,7</b>	<b>8,7</b>	<b>5,7</b>	<b>2,5</b>	<b>4,5</b>	<b>32,3</b>	<b>7,5</b>	<b>51,9</b>

Dagtype	WERK
Aantal dagen	15
Route	381
Richting	2
Totaal aantal	1.255
Gemiddeld per dag	83,7

		2	3	5	7	8	10	12	19	
		Gv	Vb	Ztm	Krw	Bnz	Hzw	Hrz	Apn	
1	Gv	<b>41,5</b>	2,3	1,7	17,0	1,2	0,3	3,3	4,9	10,7
3	Vb	<b>6,1</b>			1,5	0,1	0,1	0,9		3,5
5	Ztm	<b>18,8</b>			3,0	3,0	0,5	2,4	3,0	6,9
7	Krw	<b>3,3</b>				0,1	0,1	0,2		2,9
8	Bnz	<b>0,7</b>					0,1	0,4		0,2
10	Hzw	<b>5,5</b>						1,1		4,3
12	Hrz	<b>3,9</b>						0,2		3,7
18	Apn	<b>3,9</b>								3,9
		<b>83,7</b>	<b>2,3</b>	<b>1,7</b>	<b>21,5</b>	<b>4,2</b>	<b>0,9</b>	<b>6,0</b>	<b>10,8</b>	<b>36,3</b>

## 11. Bijlage 8.4 Bezettingscijfers lijn 381

Halte	1001	1005	1009	1015	1019	1023
Apn Station	0,1	0,3	1,7	3,3	4,6	2,7
Apn Centrum		0,4	2,3	3,9	6,9	4,1
Apn Wdezwijgerln	1,1	0,7	2,9			
Apn Ridderhof	4,3	3,9	5,6			
Apn Aalhorst	5,1	7,1	6,7			
Apn Herenhof	8,1	11,1	8,7			
Apn Ziekenhuis	8,9	12,4	10,8			
Apn Avifauna		12,5	10,3		6,9	4,0
Apn Hoorn Genie		12,3	10,2	3,9	7,1	4,2
Hrz Bonte Paal		12,9	10,3	4,6	8,8	6,1
Hrz Zonneveldstr	9,3	14,5	10,2	3,8	7,6	4,8
Hrz Raadhuis	10,7	18,4	12,1	3,4	6,3	4,3
Hzw Dorp	12,9	22,7	14,8	2,6	3,5	3,7
Hzw Driesprong	13,7	23,2	14,9	2,7	3,5	3,7
Bnz Dorp		22,9	14,7	1,7	5,1	3,8
Krw Zoetermeerse	11,5	22,6	14,5	3,1	12,7	4,0
Ztm St Lansinger	11,2	17,3	14,5	2,3	7,1	2,9
Ztm v Siemenstr	11,1	17,4	11,8	2,7	8,7	4,1
Ztm Mandelabrug	14,1	17,7	13,3	1,9	5,1	3,5
Vb H.Hubrechtstr	12,3	18,0	10,8	1,7	4,5	3,2
Gv Haagse Poort	4,2	7,6	2,9	1,7	4,3	2,5
Gv Centraal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>MaxBezetting</b>	<b>14,1</b>	<b>23,2</b>	<b>14,9</b>	<b>4,6</b>	<b>12,7</b>	<b>6,1</b>
<b>TotInstappers</b>	<b>17,3</b>	<b>30,7</b>	<b>23,7</b>	<b>8,3</b>	<b>24,3</b>	<b>12,3</b>

Halte	1004	1008	1012	1014	1018	1022
Gv Centraal	2,3	3,1	1,0	2,1	4,4	3,5
Gv Haagse Poort	1,7	3,5	1,1	7,9	15,2	9,7
Vb H.Hubrechtstr	2,1	3,6	0,8	9,1	16,7	11,3
Ztm Mandelabrug	4,1	3,6	1,3	8,1	16,6	9,9
Ztm v Siemenstr	2,0	1,1	0,6	9,1	17,9	10,5
Ztm St Lansinger	4,9	1,8	1,2	10,3	13,7	9,1
Krw Zoetermeerse	2,7	1,2	0,9	12,7	14,0	8,5
Bnz Dorp	2,7	0,7	0,8	12,9	13,9	8,8
Hzw Driesprong			0,7	12,8		
Hzw Dorp	4,0	1,4	1,9	12,0	12,3	7,6
Hrz Raadhuis	4,0	1,7	1,7	10,3	10,3	5,5
Hrz Zonneveldstr	4,3	2,0	1,7	9,8	9,3	5,4
Hrz Bonte Paal	3,8	1,8	1,7	10,0	9,5	5,5
Apn Hoorn Genie	3,5		1,7	10,3	8,8	
Apn Avifauna		1,7	1,9	10,1	8,5	5,5
Apn Ziekenhuis				8,4	7,3	4,6
Apn Herenhof				5,6	5,0	3,3
Apn Aalhorst				5,6	5,1	1,9
Apn Troubadour				3,9	1,3	1,0
Apn Wdezwijgerln				3,1	1,2	0,7
Apn Centrum	0,9	1,1	1,7	2,1	1,1	0,6
Apn Station	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>MaxBezetting</b>	<b>4,9</b>	<b>3,6</b>	<b>1,9</b>	<b>12,9</b>	<b>17,9</b>	<b>11,3</b>
<b>TotInstappers</b>	<b>10,9</b>	<b>8,1</b>	<b>4,9</b>	<b>17,9</b>	<b>25,8</b>	<b>16,1</b>

## 12. Bijlage 9.1 H-B lijn 101

Dagtype		WERK
Aantal dagen		15
Route		101
Richting		1
Totaal aantal		697
Gemiddeld per dag		46,5

				3	11	14	20	30	
				Nkp	Noo	WVI	Zvd	Wd	
	2	Nkp		<b>23,3</b>	8,8	3,1	0,6	0,3	10,6
	11	Noo		<b>5,9</b>			0,1		5,7
	15	WVI		<b>3,0</b>					3,0
	19	Zvd		<b>9,2</b>					9,2
	28	Wd		<b>5,1</b>					5,1
				<b>46,5</b>	<b>8,8</b>	<b>3,1</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>33,6</b>

Dagtype		WERK
Aantal dagen		15
Route		101
Richting		2
Totaal aantal		713
Gemiddeld per dag		47,5

				5	13	19	23	31	
				Wd	Zvd	WVI	Noo	Nkp	
	3	Wd		<b>39,9</b>	9,6	7,7	2,5	5,9	14,1
	14	Zvd		<b>0,1</b>			0,1		
	19	WVI		<b>0,5</b>					0,5
	23	Noo		<b>5,4</b>					5,4
	31	Nkp		<b>1,7</b>					1,7
				<b>47,5</b>	<b>9,6</b>	<b>7,7</b>	<b>2,6</b>	<b>5,9</b>	<b>21,7</b>

### 13. Bijlage 9.2 bezettingscijfers lijn 101 (jan 2020)

Halte	1001	1003	1005	1007	1009	1011
Nkp Kennedylaan	1,9	3,1	3,2	2,0	2,7	3,5
Nkp Roerdompln		4,2	2,7	0,5	2,1	1,5
Nkp Meeuwenlaan	2,9	5,9	1,7	0,7	1,5	1,5
Nkp Zwembad	3,2	6,3	1,6		1,2	
Noo S v Capelweg			1,5	0,7	1,1	
Noo RK Kerk	3,7	7,0	1,6	0,5	0,9	
Noo Postkantoor	4,2	7,7	1,5	0,6	0,7	0,7
Noo Kerklaan			1,1	0,7	0,7	
Noo Voorweg		8,3	1,1		0,7	
Noo Noordse Krs	5,0	9,3	1,1	0,9	0,5	0,5
WVI Slikkendam	5,3	10,0	1,1	1,9	0,5	0,5
WVI Voorhaakdijk		10,3				
Zvd Oude Meye		10,4				
Zvd Branderpad	5,6	10,5	1,2			
Zvd Hoek	8,7	15,0	1,5		0,5	0,8
Zvd Hoofdwg 143					0,5	
Zvd Hoofdwg 161		15,1				
Zvd Hoofdwg 181			1,4			
Wd Zegv Uitweg		15,2		1,8		
Wd Blokhuisbrug				1,4	0,5	
Wd Gebr Marisstr	9,1	15,5	1,7	0,7	0,7	0,7
Wd Nic Maesstr		16,1	2,0	1,3	1,3	0,9
Wd Ridderstr		15,7	2,1			0,9
Wd Westdam		15,4	2,0		1,3	1,0
Wd Oranje-str			1,9		1,3	0,9
Wd Wilhelminawg	9,1	15,3				
Wd Station	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>MaxBezetting</b>	<b>9,1</b>	<b>16,1</b>	<b>3,2</b>	<b>2,0</b>	<b>2,7</b>	<b>3,5</b>
<b>TotInstappers</b>	<b>9,3</b>	<b>17,7</b>	<b>5,5</b>	<b>4,7</b>	<b>4,7</b>	<b>4,6</b>

Halte	1002	1004	1006	1008	1010	1012
Wd Station	1,7	3,4	5,3	9,3	8,4	8,5
Wd Plantsoen			5,4	9,4		8,5
Wd Westdam			5,5	9,1	8,5	8,8
Wd Ridderstr			5,4	9,0	8,3	8,7
Wd Nic Maesstr		1,1	5,7	8,1	7,1	8,1
Wd Gebr Marisstr	1,8	0,7	5,9	7,5	7,0	7,6
Wd Blokhuisbrug	1,7	0,5			7,2	
Wd Zegv Uitweg	1,7					
Zvd Hoofdwg 189			5,8			
Zvd Hoofdwg 181						7,5
Zvd Hoofdwg 161						7,5
Zvd Hoofdwg 143				7,4		7,4
Zvd NH Kerk			5,5	6,9	6,5	5,9
Zvd Hoek			5,0	6,1	5,1	4,9
Zvd Branderpad			4,8	6,0	5,1	
Zvd Oude Meye			4,6			4,8
WVI Voorhaakdijk	1,5		4,5			
WVI Slikkendam	0,2	0,5	4,3	5,9	4,8	4,7
Noo Noordse Krs	0,3	1,1	4,1	5,4	4,3	4,7
Noo Voorweg		1,6	3,8	5,3	4,1	4,3
Noo Kerklaan	0,4		3,7	5,3		
Noo Postkantoor	0,6	1,9	3,6	4,9	3,8	3,6
Noo RK Kerk	2,5	2,8	2,9	4,5	3,6	3,5
Noo S v Capelweg				4,5		
Noo Watergeus		2,9				
Nkp Zwembad	2,5		2,5	4,3	3,5	
Nkp Meeuwenlaan	0,6	3,4	2,2	3,5	3,2	3,1
Nkp Roerdompln		3,9	1,6	3,4	2,9	2,5
Nkp Kennedylaan	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>MaxBezetting</b>	<b>2,5</b>	<b>3,9</b>	<b>5,9</b>	<b>9,4</b>	<b>8,5</b>	<b>8,8</b>
<b>TotInstappers</b>	<b>4,3</b>	<b>7,0</b>	<b>7,6</b>	<b>10,4</b>	<b>9,1</b>	<b>9,1</b>

## 14. Bijlage 10.1 Bezettingscijfers stads lijn 1 Alphen a/d Rijn

Rit	1001	1003	1005	1007	1009	1011	1013	1015	1017	1019	1021	1023	1025	1027	1029	1031	1033
	Vertrektijd	05:30	06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00
Apn Station	0,1	0,0	0,3	0,5	3,7	3,3	4,5	3,0	2,7	3,0	2,4	2,7	1,8	4,3	2,9	4,5	2,8
Apn Castellumst	0,1	0,0	0,3	0,5	3,7	3,0	4,4	3,2	3,1	3,3	3,1	3,4	2,3	5,1	4,1	5,4	3,8
Apn De Aarhof	0,1	0,0	0,4	0,5	4,6	3,6	5,4	2,9	4,0	4,4	4,3	4,6	4,5	7,7	6,6	9,1	6,7
Apn Lijsterlaan	0,1	0,0	0,5	0,5	4,6	3,7	5,4	2,8	4,1	4,6	4,4	4,7	4,6	7,7	6,6	9,2	6,7
Apn Meerkoetstr	0,1	0,0	0,4	0,6	4,7	6,6	5,5	2,8	4,3	4,7	4,5	4,9	4,8	8,1	6,9	9,5	7,0
Apn Sportlaan	0,1	0,0	0,4	0,3	3,7	6,2	4,2	2,1	3,9	3,7	4,4	4,8	4,7	8,2	7,1	9,1	7,0
Apn Fimeerzicht	0,1	0,0	0,4	0,3	3,8	6,3	4,0	1,9	3,6	3,4	4,0	4,4	4,5	7,1	6,4	8,0	6,2
Apn Ridderhof	0,1	0,0	0,4	0,6	2,7	3,8	2,2	1,8	1,6	3,2	3,1	3,3	3,5	5,2	4,9	6,6	5,5
Apn Saffierstr	0,1	0,0	0,4	0,6	2,7	3,8	2,2	1,7	1,5	3,1	3,0	3,3	3,3	5,0	4,8	5,8	5,2
Apn Ericapark	0,1	0,0	2,0	0,9	2,9	2,7	2,6	1,9	1,5	3,1	3,1	3,1	3,2	5,0	4,8	5,3	4,9
Apn Paddestoelwg	0,4	1,4	1,9	1,4	3,1	3,0	3,0	2,5	1,6	3,1	2,9	3,5	2,9	4,7	4,5	4,9	4,1
Apn Aardster	0,4	1,4	1,9	1,3	3,2	3,2	3,3	2,9	1,8	2,9	2,9	3,6	2,9	4,6	4,1	4,8	4,2
Apn Rijssenburg	0,6	1,4	1,9	3,1	2,6	3,4	3,4	3,3	1,8	3,0	2,7	3,7	2,7	4,1	4,1	4,7	4,2
Apn Aalhorst	0,9	1,7	2,0	3,2	2,5	3,5	3,6	3,6	1,8	3,2	2,9	3,5	2,6	3,9	3,5	3,9	3,9
Apn Bronkhorst	0,9	1,7	2,0	3,3	2,8	3,8	4,0	3,7	1,9	3,2	3,0	3,5	2,6	3,9	3,2	3,9	3,8
Apn Lokhorst	1,3	1,9	1,9	3,4	2,8	3,7	4,0	3,7	2,0	3,3	3,1	3,5	2,6	3,8	3,0	3,9	3,8
Apn Herenhof	1,0	1,6	1,9	2,4	1,9	3,7	3,4	3,1	1,4	2,2	2,0	2,8	1,7	2,9	2,6	3,3	2,9
Apn Oudeambacht	1,0	1,7	1,8	3,2	2,2	3,9	3,3	3,0	1,3	2,2	1,8	2,7	1,6	2,9	2,4	3,0	2,8
Apn Zadelmaker	1,0	1,8	2,3	4,6	2,6	4,8	3,5	2,9	1,8	2,2	1,7	2,8	1,6	2,9	2,4	2,8	2,9
Apn Poortwachtr	1,3	2,7	3,3	7,7	4,1	6,6	4,5	4,1	2,5	2,7	2,3	3,1	1,7	2,8	2,9	2,6	2,3
Apn IJzerweg	1,3	2,7	3,4	8,0	3,8	5,5	3,2	3,9	2,3	2,4	2,2	3,2	1,7	3,1	3,4	2,7	2,5
Apn Haringvliet	1,4	2,7	3,9	8,6	4,7	5,8	3,4	3,9	2,8	2,6	2,3	3,3	1,9	3,3	3,6	2,9	2,7
Apn Stortemelk	1,5	3,3	4,4	9,7	4,8	5,7	3,8	3,9	3,1	2,7	2,5	3,3	1,9	3,4	3,6	2,9	2,9
Apn Concertweg	2,2	3,5	5,5	10,0	5,1	6,1	4,2	4,3	3,3	3,1	2,7	3,5	2,5	3,5	3,9	3,5	3,0
Apn Ziekenhuis	2,2	3,7	6,1	10,3	5,9	6,5	4,7	5,0	3,7	3,8	3,6	3,6	3,0	4,5	4,4	4,2	3,9
Apn Schweitzerbr	2,2	3,7	6,1	10,3	5,9	6,5	4,6	5,0	3,8	3,8	3,5	3,7	3,0	4,5	4,4	4,2	3,9
Apn Avifauna	2,2	3,7	6,1	10,1	5,8	6,2	4,6	5,2	3,7	3,6	3,5	3,9	3,1	4,5	4,3	4,1	4,0
Apn Zwemdehoorn	2,2	3,7	6,1	9,9	5,6	5,9	4,5	4,9	3,7	3,5	2,6	3,7	3,2	4,5	3,9	4,1	3,9
Apn Baronie	2,5	3,7	6,3	9,9	4,5	5,1	3,2	4,1	3,1	2,9	2,0	2,9	2,6	3,9	3,7	4,1	3,1
Apn Centrum	2,4	3,7	5,8	9,8	3,6	4,5	2,7	3,3	1,9	2,1	2,1	3,2	2,6	4,0	2,8	4,5	4,6
Apn Station	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gemiddeld	1,0	1,7	2,7	4,5	3,8	4,5	3,7	3,2	2,7	3,2	2,9	3,4	2,8	4,5	4,2	4,8	4,0
Max (gemiddeld)	2,5	3,7	6,3	10,3	5,9	6,6	5,5	5,2	4,3	4,7	4,5	4,9	4,8	8,2	7,1	9,5	7,0
Aantal DC800	0,1	0,1	0,7	0,6	0,6	1,1	0,7	0,7	0,8	1,0	1,2	1,3	1,2	1,6	1,3	1,6	1,6
Aantal CI zonder CO	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Aantal dagen	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

1035	1037	1039	1041	1043	1045	1047	1049	1051	1053	1055	1057	1059	1061	1063	1065
14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:40	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10	00:10
4,6	3,3	6,6	6,3	15,1	9,3	16,2	7,8	19,0	12,5	9,7	4,4	5,5	5,9	4,1	4,4
5,8	4,5	8,2	7,9	17,1	10,9	17,7	8,9	19,9	13,1	10,1	5,6	5,7	6,6	4,5	4,7
9,2	7,8	12,3	11,5	21,1	14,7	21,7	11,9	21,6	14,2	11,3	6,7	7,2	7,3	5,1	4,9
9,3	7,9	12,8	11,6	21,0	14,6	21,4	11,8	21,3	14,1	11,1	6,8	7,4	7,3	5,2	5,0
9,5	8,1	12,9	11,8	21,1	14,9	21,7	11,8	21,5	14,4	11,0	7,5	8,0	7,1	5,5	5,1
9,7	8,5	12,8	11,7	21,0	14,9	21,5	11,7	20,9	13,9	10,7	7,6	8,2	7,3	5,5	5,1
8,8	7,8	11,7	10,8	17,6	14,2	19,0	11,0	17,5	12,5	9,9	6,9	7,4	6,9	5,2	4,8
7,5	6,7	9,7	9,4	14,5	11,2	15,0	9,6	13,0	9,9	8,2	6,5	6,7	6,1	5,1	4,3
7,4	6,4	9,5	9,0	14,3	11,1	14,3	9,1	11,7	9,9	8,1	6,3	6,3	6,0	5,0	4,2
6,7	5,8	9,0	8,2	12,5	9,2	12,9	7,5	10,0	9,0	7,2	6,0	5,8	5,5	4,7	4,1
5,8	4,9	7,8	6,5	10,2	7,7	10,4	5,9	7,8	7,7	5,9	4,8	5,0	5,0	3,8	3,9
5,6	4,6	7,7	6,5	8,8	7,3	10,3	5,7	6,9	7,1	5,9	4,9	4,8	4,8	3,7	3,7
5,5	4,4	6,6	5,9	7,3	6,7	8,8	5,0	5,7	6,2	5,4	4,6	4,6	4,5	3,6	3,3
4,6	4,1	5,2	5,5	5,4	6,0	7,9	4,5	4,5	5,3	5,1	4,2	3,7	3,8	3,2	2,7
4,7	4,3	5,3	5,4	5,0	5,7	7,6	4,3	3,9	5,1	5,0	4,3	3,7	3,7	3,1	2,5
4,6	4,2	5,1	5,3	5,0	5,5	7,6	4,3	3,7	4,9	4,9	4,4	3,5	3,6	2,8	2,4
3,4	3,2	4,0	4,1	4,3	4,1	6,2	3,6	3,3	4,0	4,6	3,7	2,7	2,8	2,6	2,0
3,1	3,1	3,9	3,7	4,1	3,9	5,9	3,3	2,8	3,4	4,4	3,7	2,7	2,8	2,4	1,7
2,8	2,9	3,7	3,6	3,9	3,6	5,3	2,9	2,5	2,7	3,9	3,2	2,2	1,9	2,0	1,4
1,9	2,5	3,3	2,6	2,9	2,0	3,7	1,9	1,6	1,9	3,7	2,9	1,7	1,5	1,5	1,1
2,5	2,9	3,6	2,7	3,5	2,3	4,0	2,0	1,5	1,8	3,6	2,9	1,7	1,4	1,5	1,1
2,7	3,0	3,5	2,6	3,6	2,2	3,9	1,4	1,3	1,4	3,6	2,8	1,7	1,3	1,4	0,6
2,7	2,7	3,6	2,3	3,5	2,3	3,7	1,2	1,2	1,3	3,4	2,5	1,6	1,2	1,3	0,5
2,7	2,4	3,8	2,4	3,6	2,3	3,7	1,2	1,2	1,1	3,6	2,6	1,5	1,2	1,1	0,5
3,7	3,2	4,7	3,0	4,2	2,8	4,4	1,6	1,3	1,4	3,7	2,9	1,9	1,5	1,3	0,4
3,7	3,2	4,7	3,1	4,3	3,2	4,5	1,6	1,4	1,3	3,7	2,8	1,9	1,5	1,3	0,3
3,9	3,3	5,1	3,2	4,5	4,1	4,5	1,7	1,4	1,3	3,6	2,7	1,9	1,5	1,3	0,3
3,9	3,3	4,9	3,1	4,4	4,3	4,4	1,6	1,3	1,1	3,4	2,8	2,0	1,5	1,3	0,3
3,2	3,1	4,6	3,1	4,8	5,0	4,5	1,6	1,8	1,3	2,9	3,1	2,2	1,5	1,2	0,3
3,3	3,4	5,3	3,4	4,2	4,7	4,1	1,1	1,5	1,1	1,9	2,9	1,9	1,2	1,0	0,2
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4,9	4,4	6,5	5,9	8,8	6,8	9,6	5,1	7,5	6,2	5,8	4,3	3,9	3,7	2,9	2,5
9,7	8,5	12,9	11,8	21,1	14,9	21,7	11,9	21,6	14,4	11,3	7,6	8,2	7,3	5,5	5,1
1,9	1,5	3,0	1,8	2,4	1,3	2,3	1,4	1,2	1,2	1,2	1,1	0,9	0,8	0,7	0,4
0,2	0,1	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1
35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35



## 15. Bijlage 10.2 Bezettingscijfers stadslijn 2 Alphen a/d Rijn

Rit	1002	1004	1006	1008	1010	1012	1014	1016	1018	1020	1022	1024	1026	1028	1030	1032	1034
	05:32	06:06	06:12	06:42	07:12	07:42	08:12	08:42	09:12	09:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12
Vertrektijd																	
Apn Station			0,1	1,8	0,2	6,1	5,3	7,3	3,4	3,5	2,9	4,9	4,6	4,5	8,3	7,3	8,7
Apn Centrum			0,1	1,9	0,2	7,1	4,6	6,1	3,1	3,4	2,3	4,3	4,7	5,2	7,8	8,0	8,8
Apn Baronie			0,1	0,7	0,2	6,6	3,1	3,9	2,3	3,1	2,4	4,6	4,5	5,1	7,6	8,5	9,0
Apn Zwemdehoorn			0,1	0,6	0,2	6,6	2,1	3,7	2,2	3,1	2,4	4,3	4,6	5,1	7,7	8,8	9,7
Apn Avifauna			0,1	0,6	0,2	5,5	1,5	3,7	1,5	2,8	2,3	4,2	4,4	5,1	7,6	8,8	9,6
Apn Schweitzerbr			0,1	0,6	0,2	5,0	0,9	3,0	1,5	2,7	2,0	3,7	4,3	4,9	7,1	8,1	9,1
Apn Ziekenhuis			0,1	0,5	0,1	3,3	0,8	1,9	1,1	2,3	1,7	3,3	3,4	4,3	6,4	7,3	8,1
Apn Concertweg			0,1	0,6	0,1	3,7	0,8	1,9	1,3	2,1	1,2	3,1	3,2	3,9	5,6	6,9	7,8
Apn Stortemelk			0,1	0,6	0,4	3,7	0,8	1,9	1,3	2,1	1,2	3,1	3,2	3,9	5,6	6,8	7,6
Apn Haringvliet			0,1	0,8	0,4	3,7	0,9	2,1	1,3	2,2	1,2	3,0	3,1	3,9	5,6	6,8	7,6
Apn IJzerweg			0,1	0,5	0,5	3,0	0,5	1,8	1,1	1,8	1,1	2,6	3,1	3,9	5,8	7,0	7,7
Apn Poortwachtr			0,6	1,3	1,8	3,6	0,7	2,5	2,0	2,5	1,5	3,0	3,3	3,9	5,7	6,7	7,5
Apn Zadelmaker			0,8	1,9	2,0	3,9	0,9	2,7	2,1	2,8	1,6	2,9	3,3	3,9	5,7	6,4	6,9
Apn Oudeambacht			0,8	2,3	2,1	4,6	1,5	2,9	2,2	2,7	1,7	3,0	3,4	4,0	6,0	6,4	7,0
Apn Herenhof	0,0	0,0	0,9	2,6	2,2	5,4	1,6	3,1	2,8	2,7	2,2	2,9	3,4	4,3	6,0	6,1	7,0
Apn Havixhorst	0,0	0,0	0,9	2,6	2,8	5,5	1,9	3,5	3,2	3,0	2,6	3,4	4,1	4,5	6,5	6,6	7,3
Apn Loenhorst	0,0	0,0	1,1	3,5	3,6	6,9	2,3	3,9	3,7	3,4	2,7	3,7	4,3	4,8	6,8	6,8	7,1
Apn Aalhorst	0,1	0,2	2,3	5,9	4,1	7,6	3,4	5,1	4,5	4,2	3,1	4,4	4,4	5,3	7,0	6,6	7,2
Apn Rijssenburg	1,6	0,9	2,3	7,9	6,7	9,0	5,2	6,0	5,6	5,0	3,7	4,7	4,6	6,0	6,9	6,2	7,1
Apn Aardster	1,6	1,1	3,2	8,3	7,8	8,9	5,9	6,8	6,1	5,3	4,0	4,6	4,8	5,9	6,4	5,9	7,3
Apn Paddestoelwg	2,5	1,5	4,1	11,0	10,4	10,3	7,6	7,8	7,3	6,6	4,8	5,5	5,3	7,0	7,2	5,7	6,9
Apn Ericapark	2,5	1,6	5,5	14,0	12,2	12,3	8,4	8,5	8,2	7,7	5,6	6,1	5,4	6,9	7,9	6,4	7,0
Apn Saffierstr	3,2	1,9	5,7	14,6	12,7	14,1	9,5	9,2	8,6	8,3	5,9	6,4	5,7	7,1	8,3	6,4	6,7
Apn Ridderhof	5,1	2,7	8,1	18,5	17,2	16,2	14,0	11,0	9,9	10,9	7,3	9,1	7,4	8,9	11,1	7,8	9,4
Apn Fmeerzicht	5,8	4,2	8,3	21,1	19,2	17,6	14,9	11,4	11,1	12,2	8,4	10,1	8,2	9,6	12,1	8,0	10,3
Apn Sportlaan	5,8	4,2	8,3	21,1	19,6	17,7	14,9	11,5	11,1	12,3	8,3	10,3	8,5	9,7	12,2	7,8	11,2
Apn Meerkoeistr	5,9	4,4	8,7	22,2	19,9	17,7	14,8	11,7	11,3	12,4	8,3	10,3	8,0	9,3	11,0	7,7	10,4
Apn Lijsterlaan	5,9	4,4	8,7	22,3	20,3	18,7	14,9	11,6	11,2	12,0	8,1	10,2	7,9	9,0	10,8	7,6	10,2
Apn De Aarhof	5,9	4,6	9,1	22,1	20,3	17,9	12,9	9,8	9,3	10,6	6,5	8,8	6,5	6,8	7,5	4,9	6,8
Apn Castellumst	5,8	4,6	8,0	21,3	18,4	13,9	9,2	8,5	8,0	8,4	5,5	7,6	5,1	5,3	5,8	3,5	5,0
Apn Station	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gemiddeld	3,0	2,3	2,9	7,5	6,6	8,9	5,4	5,6	4,9	5,4	3,6	5,3	4,9	5,5	7,5	6,9	7,8
Max (gemiddeld)	5,9	4,6	9,1	22,3	20,3	18,7	14,9	11,7	11,3	12,4	8,4	10,3	8,5	9,7	12,2	8,8	11,2
Aantal DC800	0,2	0,1	0,2	0,6	1,3	1,7	2,3	1,0	1,5	1,3	1,0	1,1	1,3	1,3	2,5	1,9	2,9
Aantal CI zonder CO	0,0	0,1	0,1	0,3	0,3	0,5	0,6	0,3	0,2	0,6	0,5	0,6	0,5	0,9	1,0	0,5	0,2
Aantal dagen	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

1036	1038	1040	1042	1044	1046	1048	1050	1052	1054	1056	1058	1060	1062	1064
13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	19:32	20:32	21:32	22:32	23:32
8,2	9,9	8,4	8,2	8,1	9,7	10,0	9,1	10,0	10,0	4,9	2,9	2,7	1,7	2,1
9,0	10,7	9,2	9,3	9,4	10,8	11,0	10,2	10,7	10,6	5,3	3,4	3,3	2,4	2,4
9,2	11,3	8,9	9,5	9,1	10,8	10,6	10,2	10,0	10,8	5,9	4,2	4,5	2,5	2,4
9,1	11,3	8,9	9,5	8,9	10,9	10,7	10,7	9,9	10,9	5,9	4,6	4,7	2,6	2,4
9,1	11,3	8,9	9,5	9,0	10,9	10,8	11,0	9,9	10,9	5,9	4,7	4,7	2,6	2,3
8,7	11,0	8,7	9,2	8,7	10,8	10,2	10,5	9,6	10,5	5,7	4,7	4,7	2,5	2,4
8,1	10,0	8,0	9,0	8,5	10,4	9,6	10,4	9,0	10,3	5,5	4,3	4,5	2,4	2,3
7,5	9,5	7,6	8,1	7,9	9,7	9,2	9,6	8,4	10,0	4,8	3,9	4,2	1,9	2,0
7,6	9,3	7,5	7,9	7,6	9,7	9,0	9,0	7,8	9,5	4,7	3,5	3,9	1,9	1,9
7,5	9,1	7,4	7,6	7,5	9,3	8,6	8,9	7,5	9,3	4,6	3,5	3,9	1,9	2,0
7,5	9,5	7,6	8,1	7,5	9,4	8,7	8,9	7,4	9,1	4,5	3,5	4,0	2,0	2,0
7,1	8,6	6,7	7,6	7,2	8,2	8,3	8,1	6,7	7,7	4,1	3,3	3,5	1,9	2,1
6,6	8,0	6,6	7,1	7,0	8,0	7,9	8,1	6,5	7,3	4,1	3,1	3,5	1,7	1,9
6,5	8,0	6,6	7,3	7,1	8,4	8,0	8,2	6,4	7,4	4,1	3,2	3,5	1,6	1,8
6,3	8,0	6,9	7,7	7,4	8,6	7,8	8,2	6,4	8,4	3,7	3,0	3,4	1,7	1,6
6,7	8,4	7,5	8,1	7,6	9,0	7,8	8,6	6,6	8,9	4,0	3,1	3,5	1,5	1,7
6,9	8,2	7,4	7,9	7,6	8,7	7,5	7,5	6,4	9,1	3,9	2,8	3,1	1,4	1,7
6,6	7,8	6,9	7,4	7,0	7,8	7,0	6,6	5,9	8,8	3,9	2,3	2,8	1,3	1,5
6,2	7,0	6,4	6,7	6,0	7,2	6,1	5,8	5,2	7,9	4,1	2,5	2,8	1,1	1,3
6,1	6,5	5,9	6,3	4,9	6,8	5,9	5,4	5,3	6,7	3,4	2,7	2,7	1,5	1,2
5,9	6,1	5,6	6,1	4,6	5,8	5,3	5,0	4,5	6,1	3,4	2,7	2,4	1,4	0,9
6,1	5,9	5,7	5,5	5,1	5,8	5,3	4,6	4,3	5,6	3,5	2,7	2,4	1,5	0,9
5,9	5,8	5,8	5,5	4,8	5,9	4,9	4,3	3,8	5,1	3,5	2,6	2,5	1,4	0,9
6,8	10,4	5,5	7,5	4,7	7,8	5,0	4,7	3,1	4,5	3,6	2,5	2,4	1,3	0,7
7,1	10,9	5,5	7,9	4,5	8,1	5,1	4,5	2,9	4,7	3,7	2,6	1,9	1,4	0,7
7,3	12,1	5,8	8,3	4,7	8,5	5,2	4,5	2,9	4,5	3,6	2,7	2,1	1,3	0,7
6,3	10,8	5,3	7,9	4,4	7,9	4,9	4,3	2,6	4,0	3,3	2,7	1,9	1,2	0,7
6,3	10,6	5,1	7,8	4,2	7,8	4,7	4,1	2,4	3,8	3,1	2,7	1,8	1,1	0,5
3,5	7,7	3,6	5,9	3,0	6,5	3,5	3,4	2,3	3,4	2,3	2,5	1,7	1,1	0,5
2,7	6,1	2,6	5,0	2,6	5,1	2,9	2,6	2,0	2,6	1,9	2,3	1,6	1,0	0,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6,7	8,7	6,8	7,7	6,6	8,2	7,1	7,0	6,0	7,4	4,0	3,1	3,1	1,6	1,5
9,2	12,1	9,2	9,5	9,4	10,9	11,0	11,0	10,7	10,9	5,9	4,7	4,7	2,6	2,4
2,0	2,2	2,2	2,7	1,9	1,6	1,4	1,3	1,0	1,4	0,8	0,9	0,7	0,3	0,3
0,3	0,5	0,3	0,6	0,4	0,5	0,2	0,3	0,0	0,5	0,2	0,2	0,3	0,1	0,0
35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

## 16. Bijlage 13.1 Bezettingscijfers stadslijn 1 Gouda

Rit	1001	1003	1005	1007	1009	1011	1013	1015	1017	1019	1021	1023	1025	1027	1029
	06:07	06:37	07:07	07:36	08:08	08:39	09:09	09:39	10:09	10:39	11:09	11:40	12:10	12:40	13:10
Gd Station	0,1	1,4	1,3	29,5	24,5	18,9	8,3	8,7	8,5	3,5	3,8	3,7	12,4	6,6	5,1
Gd R van Catsweg	0,1	1,0	0,8	26,9	22,7	18,5	7,7	8,5	8,0	3,6	3,7	3,7	10,0	6,9	5,3
Gd Savelberg	0,1	0,1	0,7	25,8	22,1	18,5	7,5	8,6	8,1	3,6	3,7	3,9	10,3	6,8	5,4
Gd J de Wittlaan	0,1	0,3	0,7	25,2	22,1	18,6	7,6	8,7	8,2	3,7	3,8	4,1	11,0	6,9	5,7
Gd Heemskerkstr	0,1	0,3	0,7	24,8	21,9	16,6	7,5	8,7	8,1	3,7	3,9	4,2	10,9	6,9	5,7
Gd Mammoet	0,1	0,3	0,6	18,9	5,2	6,2	3,4	3,1	3,7	3,0	2,5	7,0	6,3	5,7	5,3
Gd Blommensteins	0,1	0,3	0,6	18,9	5,1	6,2	3,4	3,1	3,6	3,1	2,4	7,1	6,3	5,5	5,3
Gd Raaigras	0,1	0,2	0,4	14,9	5,1	6,5	3,4	2,9	3,4	3,0	2,4	6,9	5,6	5,1	4,7
Gd Zuiderwerf	0,1	0,4	0,2	1,6	3,5	4,1	3,0	2,5	3,2	3,1	3,4	6,8	5,5	4,9	3,7
Gd Noorderwerf	0,1	0,4	0,5	1,2	4,1	4,1	3,0	2,6	3,3	3,0	3,8	6,9	5,7	4,8	3,6
Gd Landluststr	0,1	0,4	0,6	1,1	4,3	4,2	3,0	2,7	3,3	3,1	3,9	6,9	5,6	4,8	3,7
Gd Driehoeven	0,1	0,5	0,8	1,2	4,5	4,3	3,0	2,7	3,4	3,3	3,9	6,9	5,5	4,7	3,6
Gd Rietzoom	0,1	0,6	1,0	1,7	5,2	4,5	3,1	3,0	3,5	3,4	4,1	6,9	5,5	4,5	3,6
Gd Gildenburg	0,1	1,7	1,3	3,2	6,1	4,9	2,7	2,9	4,0	4,3	5,6	3,7	5,3	5,3	3,7
Gd Boerensloot	0,1	1,8	1,5	3,3	6,6	4,9	2,7	3,1	4,1	4,6	5,7	4,0	5,5	5,3	3,9
Gd H de Vriesin	0,5	3,2	2,7	4,8	7,8	5,8	3,8	4,5	4,6	5,2	5,9	4,0	5,8	5,5	3,9
Gd Prunuslaan	0,5	3,4	3,1	6,4	9,8	6,4	4,9	5,1	5,1	5,5	6,3	4,5	6,1	5,4	4,5
Gd Plataanstraat	0,7	3,8	3,6	6,6	10,3	6,5	5,2	5,3	5,1	5,7	6,6	4,5	6,3	5,5	4,7
Gd Zwembad	0,8	3,9	4,2	7,5	8,9	6,1	5,5	5,9	4,5	4,8	5,9	5,0	6,6	5,0	5,9
Gd Vuurdoornlaan	0,9	4,1	4,5	8,0	8,7	6,4	5,9	6,4	4,8	5,5	6,0	5,1	6,6	5,5	6,1
Gd Sleedoornsgl	1,0	4,3	5,6	8,6	9,5	6,8	6,3	6,6	5,1	5,7	6,3	5,5	6,7	5,5	6,2
Gd Reenensingel	1,1	4,4	6,5	9,2	9,9	7,1	6,7	6,9	5,4	5,9	6,5	5,7	6,9	5,5	6,5
Gd Prinsenhof	1,6	4,4	7,2	10,8	10,1	7,6	7,2	7,1	5,7	6,2	6,5	6,2	7,0	5,8	7,0
Gd Buchnerweg	1,6	4,4	6,8	10,4	9,9	7,4	7,1	6,8	5,6	6,2	6,4	6,2	7,0	5,5	6,8
Gd GroeneHart ZH	1,6	4,1	6,5	9,9	9,4	6,7	6,4	6,4	4,9	6,1	5,7	6,3	6,5	5,3	6,4
Gd R van Catsweg	1,6	4,1	6,1	9,5	9,1	6,6	6,3	6,3	4,9	6,1	5,6	6,2	6,5	5,4	6,2
Gd Station	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gemiddeld	0,5	2,1	2,5	11,1	9,9	7,9	5,2	5,3	4,9	4,3	4,8	5,5	6,8	5,6	5,1
Max (gemiddeld)	1,6	4,4	7,2	29,5	24,5	18,9	8,3	8,7	8,5	6,2	6,6	7,1	12,4	6,9	7,0
Aantal DC800	0,0	0,1	0,1	0,4	0,4	0,5	0,5	0,7	0,5	0,7	0,7	0,4	1,1	0,6	1,0
Aantal CI zonder CO	0,0	0,0	0,0	0,3	0,4	0,3	0,2	0,1	0,2	0,3	0,2	0,4	0,2	0,3	0,1
Aantal dagen	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

1031	1033	1035	1037	1039	1041	1043	1045	1047	1049	1051	1053	1055	1057	1059	1061
13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:54	20:54	21:54	22:55	23:55
6,3	5,5	5,1	8,3	7,0	8,5	8,2	12,8	9,5	7,9	7,5	7,6	5,7	5,2	4,1	2,3
6,5	5,5	5,1	8,6	6,8	8,2	8,2	12,6	9,2	7,6	7,7	7,3	5,1	5,3	3,9	2,3
6,7	5,5	5,2	8,4	6,7	8,0	8,4	12,5	9,2	7,6	7,7	7,3	5,1	5,3	4,0	2,3
6,8	5,5	5,4	8,4	7,3	8,2	8,4	12,6	9,2	7,5	7,7	7,4	5,2	5,4	3,9	2,3
6,9	5,5	5,4	8,3	7,4	8,2	8,4	12,5	9,1	7,3	7,6	7,1	5,1	5,4	3,9	2,2
6,5	6,1	5,6	9,2	9,1	8,7	8,6	12,5	8,8	6,9	7,3	7,0	5,0	5,4	3,9	2,2
6,4	5,9	5,6	9,0	9,1	8,3	8,4	12,0	8,2	6,8	6,9	6,9	4,9	5,3	3,9	2,1
6,0	5,2	5,2	8,2	8,4	7,3	6,9	9,5	6,8	6,3	6,3	6,1	4,4	4,4	3,5	1,9
5,2	4,7	4,5	6,3	7,0	6,6	5,1	6,1	4,2	4,0	3,6	4,5	3,6	3,5	2,8	1,7
5,4	4,6	4,6	5,8	6,2	5,4	5,3	5,2	3,9	2,7	2,8	4,2	2,8	3,2	2,7	1,3
5,5	4,6	4,4	5,7	5,9	5,3	5,1	5,0	3,9	2,7	2,7	4,2	2,9	3,1	2,6	1,3
5,4	4,4	4,3	5,5	5,6	5,2	4,9	4,6	3,5	2,5	2,4	4,0	2,8	2,8	2,5	1,1
5,2	4,3	4,3	5,1	5,4	4,9	4,3	4,1	3,3	2,4	2,4	3,7	2,7	2,5	1,9	1,1
5,3	4,5	4,8	5,4	5,3	6,2	4,1	3,3	3,6	1,7	2,4	3,1	2,6	2,5	1,7	1,1
5,3	4,5	5,1	5,4	5,3	6,3	4,0	3,3	3,6	1,7	2,5	2,8	2,6	2,4	1,7	1,1
5,6	4,1	4,5	4,9	5,2	5,6	3,7	2,3	2,8	1,5	2,1	2,3	2,3	2,0	1,3	0,9
5,2	4,0	4,5	4,6	5,0	5,3	3,7	2,3	2,9	1,5	1,9	2,2	2,3	1,9	1,0	0,6
5,9	4,0	4,9	4,6	5,4	5,4	3,8	2,6	2,8	2,1	2,1	2,5	2,3	1,9	1,0	0,5
6,2	4,5	5,9	5,1	6,7	6,4	4,0	2,9	2,8	2,9	2,1	2,9	2,4	1,7	0,7	0,4
6,5	4,4	6,0	5,1	6,5	6,5	4,1	3,0	2,8	3,2	2,1	3,0	2,4	1,5	0,6	0,4
6,5	4,3	6,0	5,1	6,6	6,6	4,1	2,8	2,5	3,1	1,5	2,9	2,3	1,3	0,5	0,3
6,3	4,3	5,8	5,0	6,5	6,7	4,1	2,8	2,3	3,1	1,7	3,0	2,4	1,1	0,4	0,3
6,7	4,4	6,1	5,5	6,8	6,5	4,6	3,0	2,6	3,2	1,7	3,2	2,7	1,2	0,5	0,3
6,5	4,3	6,0	5,3	6,7	6,0	4,6	2,9	2,7	3,3	1,8	3,3	2,7	1,3	0,5	0,3
6,5	4,3	6,5	6,5	7,0	6,1	4,4	2,8	2,6	3,3	1,9	3,3	2,7	1,3	0,5	0,3
6,6	4,3	6,3	6,3	6,9	5,9	4,4	2,7	2,5	3,2	2,0	3,3	2,6	1,2	0,4	0,3
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6,1	4,6	5,1	6,1	6,4	6,6	5,3	6,1	4,6	4,1	3,8	4,3	3,2	2,9	2,0	1,2
6,9	6,1	6,5	9,2	9,1	8,7	8,6	12,8	9,5	7,9	7,7	7,6	5,7	5,4	4,1	2,3
0,7	0,7	1,3	1,6	2,0	0,9	1,4	0,9	0,6	1,2	0,3	0,7	0,5	0,3	0,4	0,2
0,1	0,1	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

## 17. Bijlage 13.2 Bezettingscijfers stadlijn 4 Gouda

Rit	1002	1004	1006	1008	1010	1012	1014	1016	1018	1020	1022	1024	1026	1028	1030
	05:48	06:18	06:32	07:02	07:28	07:58	08:30	09:01	09:31	10:01	10:31	11:01	11:31	12:01	12:31
Gd Station			1,4	2,1	5,5	11,0	11,2	12,5	6,7	5,8	5,0	6,0	6,4	7,0	8,6
Gd R van Catsweg			1,4	2,1	4,5	7,5	9,7	11,1	6,3	6,1	5,0	5,9	6,7	6,8	9,0
Gd GroeneHart ZH			1,4	2,0	4,4	6,1	8,0	9,4	5,8	5,7	4,7	6,0	6,9	7,4	9,3
Gd Buchnerweg			1,4	2,0	4,4	6,1	8,0	9,3	5,8	5,8	4,8	6,2	6,9	7,4	9,1
Gd Prinsenhof			0,9	2,0	4,0	6,1	6,7	8,5	5,5	4,8	4,6	5,5	6,1	7,1	8,8
Gd Reenensingel			0,9	2,0	4,2	6,4	6,8	8,2	5,8	4,9	4,8	5,7	6,1	7,0	9,0
Gd Sleedoornsgl			1,0	2,2	4,4	6,6	6,8	8,1	5,8	5,0	4,8	5,5	6,0	6,9	8,6
Gd Vuurdoornlaan			1,0	1,6	4,1	6,7	6,9	8,0	6,0	4,9	4,8	5,4	6,0	6,7	8,6
Gd Zwembad			0,9	2,0	3,2	4,9	5,2	5,5	5,2	5,3	4,6	5,1	5,8	6,6	7,7
Gd Plataanstraat			0,5	2,1	3,2	4,9	4,3	4,9	4,5	4,9	4,4	5,6	5,9	6,1	7,4
Gd Prunuslaan			0,5	2,2	3,6	5,6	4,8	5,6	5,0	4,7	4,3	5,8	5,9	6,1	7,4
Gd H de Vriesln			0,8	3,6	5,5	7,4	6,3	6,5	6,1	5,1	4,9	6,1	5,9	6,1	7,4
Gd Boerensloot			0,9	4,4	5,6	8,0	6,5	6,5	6,2	5,3	4,9	6,0	5,9	6,1	7,2
Gd Gildenburg	0,7	0,2	1,5	6,3	8,3	9,5	5,8	5,8	5,7	5,3	4,4	5,1	5,2	8,1	5,8
Gd Rietzoom	1,5	0,6	2,3	7,1	8,6	10,2	6,7	6,1	6,1	5,4	4,7	5,0	5,4	8,3	5,8
Gd Driehoeven	1,5	0,9	3,4	8,7	9,2	11,1	7,1	6,2	6,3	5,8	4,8	5,1	5,5	8,6	5,9
Gd Landluststr	1,5	1,0	3,9	9,3	9,6	11,9	7,4	6,2	6,4	6,0	4,9	5,2	5,6	8,6	5,8
Gd Noorderwerf	1,8	1,1	6,7	10,8	11,0	13,6	8,3	7,2	7,1	6,3	5,3	5,6	5,7	8,7	5,7
Gd Zuiderwerf	2,3	2,7	9,2	15,5	15,4	17,3	11,2	9,1	8,8	8,1	6,7	7,5	7,6	10,5	6,4
Gd Raaigras	2,6	4,4	11,7	19,1	18,4	19,5	14,1	10,6	9,7	10,0	7,6	8,6	8,7	11,4	7,0
Gd Blommensteins	2,6	4,5	12,0	19,4	19,3	19,9	14,7	10,9	9,8	10,3	7,8	9,1	8,8	11,4	7,1
Gd Mammoet	1,8	4,4	12,1	20,1	19,3	14,4	14,6	10,6	9,3	8,7	7,9	10,7	15,5	12,0	11,1
Gd Heemskerkstr	1,8	4,5	12,7	20,1	19,4	14,5	14,6	10,7	8,9	8,2	7,9	10,7	15,4	12,1	11,3
Gd J de Wittlaan	1,9	4,5	12,7	19,9	19,5	14,3	14,0	10,3	8,6	8,1	7,7	10,7	15,2	11,9	11,6
Gd Savelberg	1,9	4,5	13,0	19,9	19,1	14,3	13,7	10,4	8,4	7,9	7,9	10,9	15,5	11,7	11,0
Gd R van Catsweg	1,5	3,4	12,6	19,4	18,4	12,6	12,1	9,7	7,9	7,3	7,6	10,1	14,3	10,8	10,3
Gd Station	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gemiddeld	1,7	2,8	4,9	8,7	9,7	10,0	9,1	8,1	6,8	6,4	5,6	6,9	7,7	8,2	8,2
Max (gemiddeld)	2,6	4,5	13,0	20,1	19,5	19,9	14,7	12,5	9,8	10,3	7,9	10,9	15,5	12,1	11,6
Aantal DC800	0,1	0,1	0,4	0,3	0,5	1,1	0,9	0,6	0,5	0,8	0,8	0,6	1,0	1,1	1,1
Aantal CI zonder CO	0,0	0,1	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,9	1,0	0,4	0,7	0,6	0,7	0,8	0,7
Aantal dagen	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

1032	1034	1036	1038	1040	1042	1044	1046	1048	1050	1052	1054	1056	1058	1060	1062	1064
13:03	13:33	14:05	14:35	15:08	15:38	16:08	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:20	20:20	21:20	22:21	23:21
9,0	9,3	7,9	9,9	10,1	10,4	10,9	14,3	13,8	12,7	14,2	8,7	10,5	4,6	4,8	5,2	2,7
9,4	8,9	8,1	9,2	9,6	10,6	10,4	13,6	12,6	12,2	13,9	8,3	10,6	5,1	4,9	4,8	2,3
9,4	8,8	8,7	9,6	10,2	11,2	11,3	14,1	12,9	12,3	14,1	8,4	11,0	5,2	5,0	4,8	2,4
9,4	8,7	8,5	9,7	10,2	11,2	11,1	14,1	12,9	12,1	14,1	8,7	11,2	5,2	5,0	4,8	2,4
9,3	8,4	7,8	9,3	9,9	10,1	10,7	13,3	12,5	11,7	13,5	8,2	10,7	5,0	4,9	4,6	2,3
9,3	8,4	7,8	9,2	9,7	10,2	10,1	13,0	12,4	11,3	12,7	8,1	10,6	4,9	4,6	4,3	2,1
9,1	8,2	7,4	9,1	9,5	9,8	9,5	12,6	11,9	11,1	12,0	8,1	10,3	4,5	4,4	4,2	2,1
8,5	8,2	6,9	8,8	9,1	9,8	9,4	12,1	11,8	10,7	11,6	8,1	10,2	4,6	4,3	4,0	1,9
8,2	8,2	6,6	8,5	8,6	9,3	8,9	10,7	11,0	8,9	9,9	7,9	10,4	4,9	4,4	4,0	2,0
8,1	8,2	6,3	8,0	8,1	9,0	8,4	10,0	10,6	8,3	8,9	7,6	10,1	4,9	4,4	3,9	2,0
7,9	8,2	5,9	7,8	7,6	8,3	7,6	8,3	9,3	7,2	8,0	6,7	9,4	5,1	4,1	3,7	1,6
7,9	7,7	5,9	7,5	7,1	7,5	7,1	7,1	8,5	6,3	7,0	5,9	8,5	4,6	4,1	3,4	1,5
7,7	7,7	5,9	7,4	6,9	7,2	6,6	6,9	7,9	5,5	7,1	5,6	7,8	3,9	4,1	3,3	1,4
5,9	5,9	4,7	6,2	6,1	6,4	6,3	6,3	8,1	5,2	6,3	4,6	6,8	4,0	3,5	2,9	1,3
5,8	5,5	4,7	6,4	5,6	6,1	6,1	6,3	7,5	4,7	6,1	4,8	6,5	3,9	3,4	2,7	1,0
5,9	5,4	4,8	6,5	5,5	6,1	5,9	5,9	7,4	4,5	6,1	4,6	6,3	3,8	3,2	2,6	1,0
6,0	5,4	4,8	6,7	5,5	5,9	6,1	5,8	7,0	4,2	5,9	4,2	5,9	3,6	3,0	2,6	0,9
6,4	6,1	5,1	7,3	5,3	5,4	5,0	5,7	6,3	4,2	5,8	4,6	5,4	3,7	3,0	2,5	0,9
8,0	11,5	7,1	13,3	11,0	6,1	4,9	5,2	5,9	2,9	5,1	4,1	4,4	2,9	2,1	1,8	0,8
8,9	13,6	7,7	15,2	12,4	7,0	6,5	5,4	5,7	2,9	5,3	4,2	3,9	2,4	1,7	0,8	0,6
8,9	14,1	7,9	15,7	12,7	7,1	6,7	5,5	6,0	3,1	5,3	4,3	4,0	2,4	1,7	0,8	0,6
12,8	23,6	11,3	21,8	27,4	15,2	16,2	12,5	10,2	3,9	6,5	4,4	4,5	2,7	1,8	1,0	0,6
12,8	23,1	11,3	21,7	27,8	15,6	16,7	12,8	11,2	4,2	6,6	4,3	4,4	2,7	1,5	0,9	0,4
12,5	23,0	10,7	21,8	27,5	15,5	16,7	12,7	11,0	4,1	6,3	4,3	4,4	2,7	1,6	0,9	0,4
12,3	23,1	10,5	21,9	27,5	15,4	16,5	12,5	10,9	4,0	6,2	4,4	4,2	2,7	1,6	1,0	0,5
11,5	21,5	9,7	20,5	26,2	14,6	16,0	11,8	10,2	3,8	5,3	3,9	3,8	2,7	1,6	0,9	0,5
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8,9	11,2	7,2	11,1	11,7	9,3	9,3	9,9	9,8	6,7	8,3	5,8	7,2	3,8	3,3	2,8	1,4
12,8	23,6	11,3	21,9	27,8	15,6	16,7	14,3	13,8	12,7	14,2	8,7	11,2	5,2	5,0	5,2	2,7
1,4	0,9	0,9	1,6	1,9	1,4	1,2	1,1	1,4	0,9	1,9	0,8	0,8	0,4	0,5	0,2	0,2
1,1	1,4	1,0	1,4	1,4	0,7	1,3	0,7	1,3	1,1	0,7	0,6	0,3	0,4	0,2	0,3	0,2
35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35



# Addendum

## Vervoerplan 2022 ZHN

**Titel:**

Addendum Vervoerplan 2022 ZHN

**Datum:**

29 oktober 2021

**Aan:**

Stakeholders VP 2022 ZHN

**Opgesteld door:****Inleiding**

Het Concept-vervoerplan 2022 Zuid-Holland Noord van 3 juni 2021 is de afgelopen maanden besproken met de provincie Zuid-Holland, de regio's Midden-Holland en Holland-Rijnland, het Rocov Hollands Midden (RHM) en diverse gemeenten. Uit deze contacten en uiteindelijke bespreking in de stuurgroep ZHN zijn een drietal bezwaren naar voren gekomen:

1. Verlaagde frequentie in Rijnsburg en Valkenburg op de lijnen 37 en 38 (gemeente Katwijk en ook RHM had zijn bedenkingen).
2. Lagere frequentie op lijn 182 tussen Ter Aar en Alphen aan de Rijn (gemeente Nieuwkoop).
3. Lagere frequentie op de Goudse stadslijnen 1 en 4 (gemeente Gouda).

Arriva heeft deze bezwaren serieus genomen en samen met betrokken partijen gezocht naar mogelijkheden om deze weg te nemen. In dit addendum op het Vervoerplan 2022 worden hiervoor enkele vernieuwde voorstellen gepresenteerd die tezamen met belanghebbende partijen tot stand zijn gekomen. Voorstellen die niet in dit addendum zijn opgenomen maar wel in het Vervoerplan 2022 blijven onverminderd van kracht. Dit Vervoerplan is met opmerkingen zoals hierboven opgesomd voorlopig vastgesteld en voor definitieve vaststelling aangehouden tot de stuurgroep van 8 november aanstaande.

Bij de uitwerking van het vervoerplan tot de dienstregeling 2022 én uit nagekomen reacties/wensen van de gemeente Leiden en de bewoners van de Merenwijk zijn ook de plannen voor de stadsdienst Leiden in beperkte mate aangepast.

Tenslotte wordt in dit addendum de laatste stand van zaken over de introductie van het Vlinder-concept op de stadsdienst Alphen aan den Rijn en in een latere fase ook op de stadsdienst Gouda weergegeven.

## Katwijk-Rijnsburg/Valkenburg-Leiden

In paragraaf 2.2.4 Duin- en Bollenstreek-Den Haag van het Vervoerplan wordt een nieuwe opzet van het lijnennet in deze corridor beschreven met als consequentie tweeuursdiensten op de lijnen 37 door Rijnsburg en lijn 38 door Valkenburg. Hiertegen is bezwaar gemaakt door de gemeente Katwijk.

Om aan dit bezwaar tegemoet te komen heeft Arriva een variant opgesteld waarbij ook de lijnen 35 Unmanned Valley (UMV) en stadslijn 9 Bio Science Park (BSP) zijn betrokken. Om deze variant mogelijk te maken zijn de volgende punten randvoorwaardelijk:

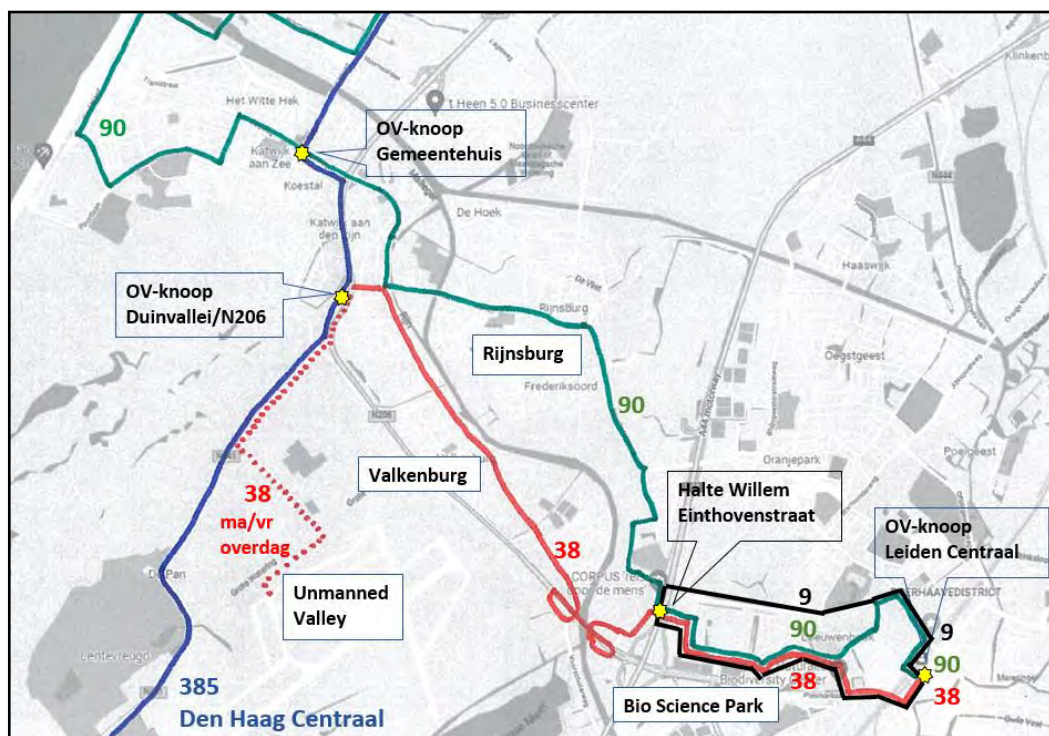
- Een extra subsidie voor lijn 35 zoals aangevraagd door Unmanned Valley bij Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland tot einde concessie of in ieder geval tot en met de periode waarin deze variant zal worden uitgevoerd;
- Een bijdrage van 25.000 euro voor de investering in ca. 25 deelfietsen van de gemeente Katwijk en een goede aansluiting op het elektriciteitsnetwerk om in en buiten de spitsperioden op werkdagen een goede last-mile verbinding te bieden vanaf de relevante bushaltes in de omgeving van Unmanned Valley die door lijn 430/431 worden aangedaan en lijn 385. Arriva neemt na de investering het beheer en onderhoud van de deelfietsen voor haar rekening tot einde van de concessie.

Met bovengenoemde propositie bieden we niet alleen een totaalconcept voor Unmanned Valley, maar ook een verbeterd ontsluitend net onderliggend aan R-net, dat voor zowel Bio Science Park, Rijnsburg en Valkenburg leidt tot versterking van het totale openbaar vervoer netwerk.

De lijnvoering van Qliner 385 Sassenheim-Noordwijk-Katwijk-Den Haag wijzigt niet in deze variant ten opzichte van het Vervoerplan 2022.

### Gewijzigde lijnvoering

Onderstaand geven we voor Rijnsburg (lijn 90), Valkenburg (lijn 38), Unmanned Valley (lijn 38) en het Bio Science Park (lijnen 9, 38 en 90) een korte beschrijving. Het kaartje geeft een overzicht van het lijnennet.



### Rijnsburg lijn 90

- o Lijn 90 (nu nog lijn 37) van Lisse via Noordwijk, Katwijk, Rijnsburg en Bio Science Park naar Leiden Centraal verbindt Rijnsburg met Katwijk en Leiden.
- o Lijn 90 rijdt een uurdienst 7 dagen van de week. De exploitatietijden zijn bij benadering:
  - o Maandag-vrijdag van ca. 6:30 tot ca. 00:00 uur
  - o Zaterdag van ca. 7:30 tot ca. 23:00 uur
  - o Zondag van ca. 8:30 tot ca. 23:00 uur
- o De huidige (2021) lijn 37 komt te vervallen.

### **Valkenburg lijn 38**

- Lijn 38 rijdt op werkdagen van Unmanned Valley, via knooppunt Duinvallei/N206, Valkenburg en Bio Science Park naar Leiden Centraal. In het weekend rijdt lijn 38 vanaf de halte Duinvallei naar Leiden Centraal.
- Lijn 38 rijdt een uurdienst 7 dagen van de week. De exploitatietijden zijn bij benadering:
  - Maandag-vrijdag van ca. 6:30 tot ca. 19:00 uur
  - Zaterdag van ca. 8:30 tot ca. 19:00 uur
  - Zondag van ca. 10:00 uur tot ca. 18:00 uur
- De halte Duinvallei/N206 biedt de reizigers van lijn 38 vele overstapmogelijkheden naar zowel Katwijk, Leiden Centraal en Den Haag Centraal.
- In de avonduren is Valkenburg bereikbaar vanaf de haltes Duinvallei/N206 en Valkenburg Oost/N206 en vanaf 2024 eveneens vanaf de halte Valkenburg West/N206.

### **Unmanned Valley lijn 38**

- Met lijn 38 krijgt Unmanned Valley op werkdagen overdag een directe verbinding met Leiden Centraal.
- Lijn 38 rijdt op werkdagen een uurdienst van ca. 6:30 tot ca. 18:00 uur en in de beide spitsen een halfuurdienst.
- De vele overstapmogelijkheden bij de OV-knoop Duinvallei/N206 blijven bestaan.
- Lijn 35 komt hiermee te vervallen.

### **Bio Science Park lijnen 9, 38 en 90**

De lijnen 38 en 90 rijden op werkdagen overdag samen een halfuurdienst van en naar het Bio Science Park (BSP). In de avonduren rijdt alleen lijn 90 een uurdienst. In de spitsuren worden deze lijnen aangevuld met de nieuwe stadslijn 9 van Leiden Centraal over het Bio Science Park terug naar Leiden Centraal.

In de winterdienstregeling rijden deze drie lijnen samen in de spitsuren iedere 5 minuten een rit van en naar het BSP, in de voorjaarsdienstregeling (globaal de maanden mei en juni) iedere 10 minuten en in de vakantie (kerst en zomer) rijden de lijnen 38 en 90 nog steeds samen de halfuurdienst.

De lijnen met bestemming of via BSP vertrekken vanaf hetzelfde perron van busstation Leiden Centraal en krijgen voor op de bus als extra bestemmingsaanduiding 'via Bio Science Park'.

## **Ter Aar-Alphen aan den Rijn**

In het Concept-vervoerplan 2022 ZHN wordt voorgesteld om de frequentie van lijn 182 overdag terug te brengen tot uurdienst. In aanvulling op het vervoerplan zullen in de ochtendspits en in de middag extra ritten geboden worden om de reizigers van en naar Ter Aar extra reismogelijkheden te geven. In de ochtend tussen 6:30 en 9:30 uur en in de middag tussen 14:00 en 18:00 wordt een nieuwe lijn 282 geïntroduceerd die de inwoners uit Ter Aar extra reismogelijkheden biedt om naar Alphen a/d Rijn te reizen en naar Jacobswoude waar overgestapt kan worden op lijn 183 van/naar Leiden of 470 van/naar Schiphol.

## **Gouda stadslijnen 1 en 4**

In het Concept-vervoerplan 2022 ZHN wordt voorgesteld om de frequentie van de stadslijnen 1 en 4 (tegengestelde ringlijnen) overdag terug te brengen tot uurdienst (samen een halfuurdienst). In aanvulling op het vervoerplan zullen in de ochtendspits en in de middag extra ritten geboden worden om de reizigers van Bloemendaal extra reismogelijkheden te geven. In de ochtend tussen 6:30 en 9:30 uur zullen extra ritten op lijn 1 geboden worden en in de middag tussen 14:00 en 18:00 worden extra ritten geboden op lijn 4.

## Stadsdienst Leiden

### **Route stadslijnen 1 en 2 in de wijk Stevenshof**

In het Concept-vervoerplan 2022 ZHN wordt in paragraaf 2.4 Stadsdienst Leiden voorgesteld te lijnen 1 en 2 in de wijk Stevenshof permanent van route te wisselen. In de uitwerking van deze wijziging in de dienstregeling 2022 van de lijnen 1 en 2 heeft deze uitwisseling meer nadelen dan voordelen. Besloten is lijn 2 alleen de lange route van lijn 1 te laten rijden in de avonden na 21.00 uur en op zondag. Op deze momenten rijdt lijn 1 niet.

### **Route stadslijnen 3 en 4 in de binnenstad**

Ook het uitwisselen van de routes van de stadslijnen 3 (van Singelroute naar de Breestraat) en 4 (van de Breestraat naar de Singelroute) gaat na bezwaren van bewoners van de Merenwijk, gesteund door de gemeente Leiden, niet door. De consequentie is dat over de Singelroute in de avonden na 21.00 uur en op zondag geen bussen rijden. Dit is voor de betrokken partijen geen probleem.

## Stand van zaken introductie Vlinder-concept

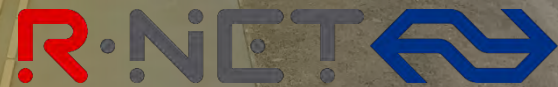
In eerste instantie zullen wij het Vlinder-concept introduceren op de stadsdienst van Alphen a/d Rijn. Wanneer dit succesvol blijkt rollen wij dit medio 2022 verder uit naar de stadsdienst Gouda. In Alphen a/d Rijn zullen wij in de avonden op werkdagen vanaf 20:00 uur de stadslijnen 1 en 2 niet meer rijden. In plaats daarvan zal er (tussen 20:00 tot 24:00 uur) elk half uur een reismogelijkheid vanaf het station worden geboden, waarbij er van en naar alle haltes van de stadsdienst gereisd kan worden (ook de haltes van lijn 3 en 4). Reizigers die vanaf het station vertrekken hoeven niet vooraf te reserveren. Reizigers die op een andere halte willen instappen moeten vooraf reserveren. Afhankelijk van de aanmeldtijd wordt de 1<sup>e</sup> vertrekmogelijkheid geboden binnen 30 minuten (max. 30 minuten na aanmelding).





R-NET

Pilot Fietsreservering TAG





# Inhoud

- Probleemdefinitie
- Doel en oplossingsrichtingen
- Gekozen oplossing: pilot fietsreservering TAG
- Uiterlijk fietsreserveringssysteem
- Evaluatie: criteria en proces

# Probleemdefinitie

De Concessieverlener hecht grote waarde aan het stimuleren van het fietsverkeer omdat een verhoogd fietsgebruik op een duurzame manier een grote bijdrage levert aan de bereikbaarheid van de Randstad. De provincie werkt daarom al jaren aan goede fietsverbindingen en -voorzieningen. NS ondersteunt dit en stimuleert het gebruik van de fiets. Zowel in het voor- en natransport naar en van het station, als om de fiets onderweg mee te nemen. In de TAG treinen is hier dan ook een speciale ruimte voor ingericht, waar per treinstel 3 fietsen gestald kunnen worden. NS heeft voor TAG (als uitzondering op HRN propositie) een extra aanbod gedaan om meer mensen te stimuleren om met de fiets te reizen. Buiten de spits mag elke klant gratis z'n fiets meenemen in alle TAG treinen en in de spits betaald men 3,30 euro (Gouwe fietsticket). In juli en augustus is dit de hele dag gratis toegestaan.

Door de demografische eigenschappen van de TAG lijn (o.a. veel scholieren), inclusief bovenstaande fietspropositie, is het aanbod aan fietsen erg hoog en kent piekmomenten. Op deze piekmomenten is het geen uitzondering dat er +20 fietsen per treinstel meegenomen worden. Er zijn situaties bekend dat fietsen opgestapeld worden tot aan het plafond. Ook in de situatie na corona, waarbij TAG minder reizigers vervoert, is het fietsenprobleem actueel.

**Te veel fietsen in de trein zorgt voor een slechte toegankelijkheid (zeker voor minder valide reizigers) en onveilige situaties voor reizigers en personeel op de trein.**

Handhaving geschiet op het aantal fietsen door V&S, die worden ingezet met gerichte acties op momenten dat er fietsoverlast verwacht wordt. Echter is het handhaven gezien de propositie niet tot nauwelijks mogelijk, omdat er bij meer dan 3 fietsen in de trein geen onderscheid gemaakt kan worden wie wel en niet de trein moet verlaten. Dit zorgt in de praktijk voor discussies, met tevens negatieve impact op de operationele prestaties.



# Doel en oplossingsrichtingen

**Doel:** Tegengaan van te veel fietsen (fietsoverlast) op een trein en een betere spreiding hiervan stimuleren, waardoor de reis voor iedereen comfortabeler en veiliger wordt. Reizigers kunnen zelf de keuze maken en zijn beter geïnformeerd over de fietsdrukke in de trein.

- **Handhaving V&S.** V&S wordt gericht ingezet op TAG, om zo effectief de sociale veiligheid te kunnen borgen. Dit betekent dat V&S op bepaalde dagen en tijdvakken ingezet wordt op de trein en station. Ook worden er toegangscontroles gehouden bij de poortjes op het station. Handhaving V&S is niet dekkend voor het fietsenprobleem, omdat als V&S aanwezig is zij geen middel hebben om te handhaven. Het is dan vaak niemand of iedereen uit de trein zetten. Ook de toegangscontroles dekken niet alles af, omdat deze per station worden uitgevoerd, fietsinstappers op overige stations worden dan niet meegenomen.
- **Interieur treinstellen aanpassen.** De TAG treinstellen bieden plek voor 3 fietsen. Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om het interieur van de treinen aan te passen, zodat er meer fietsen mee kunnen. Deze aanpassing heeft impact op de constructie van een treinstel, wat vergaande gevolgen heeft voor te nemen maatregelen en hoge kosten met zich meebrengt. Tevens biedt een interieur wijziging slechts ruimte voor 2 a 3 extra fietsen. Voor de grote aantallen fietsen die soms op TAG meegenomen worden volstaat deze oplossing niet.
- **Fietspropositie TAG gelijktrekken met HRN.** Dit zou betekenen dat er in de spits geen fietsen meer mee mogen en buiten de spits tegen betaling (3,30). Dit zou naast een middel tegen de fietsproblematiek ook frustratie bij reizigers weg kunnen nemen die overstappen op NS (op Gouda of Alphen) en te maken krijgen met een andere propositie. Deze optie is reeds besproken met de PZH en de huidige fietspropositie was een belangrijke voorwaarde in het aanbestedingstraject en is daartoe juridisch en politiek gezien lastig te wijzigen.
- **Fietsreserveringssysteem TAG.** NS heeft van half juli tot half sept 2021 een pilot uitgevoerd op het HRN, waarbij fietsen verplicht vooraf aangemeld moeten worden. Een pilot aangepast naar de wensen van TAG lijkt interessant om te trachten het aantal fietsen (fietsoverlast) in de trein terug te dringen en een betere spreiding te realiseren. Een reserveringsbewijs maakt het voor V&S mogelijk om te handhaven op het aantal fietsen in de trein. Tevens geeft het de reizigers inzicht in het aantal fietsplekken in de trein en zorgt zo voor handelingsperspectief en meer spreiding van fietsen op de trein.

# Gekozen oplossing: pilot fietsreservering TAG

De pilot fietsreservering lijkt voor TAG de meest haalbare en effectieve oplossing om het doel 'Tegengaan van te veel fietsen op een trein en een betere spreiding hiervan stimuleren, waardoor de reis voor iedereen comfortabeler en veiliger wordt', te realiseren doordat dit de mogelijkheid biedt om te handhaven op het aantal fietsen op een trein. Teven biedt het de mogelijkheid om in een pilotomgeving de ervaringen van reizigers en personeel te beproeven.

**Periode en duur:** Na instemming stuurgroep TAG is NS voornemens een pilot te draaien medio januari 2022 t/m mei 2022.

## Belangrijke aandachtspunten pilot:

- Reservering is verplicht. Er wordt gehandhaafd op een reservering, bij geen reservering kan toegang tot trein ontzegt worden. De eerste 2 weken zal V&S coulant omgaan met geen reservering (gewenning), daarna vindt handhaving plaats. Daarnaast worden reizigers uitgebreid op in omgeving, de stations en online gewezen op de pilot en de extra fietsvoorwaarden (er wordt onderzocht of ook scholen benaderd kunnen worden).
- TAG is een regionale lijn die bij een verstoring niet altijd alternatieven heeft, in geval van calamiteiten, zal er coulant met gemaakte/vervallen fietsreserveringen omgegaan worden. Vakmanschap van V&S voorziet in deze behoefte.
- Reservering wordt gemaakt via de NS app of website (of klantenservice / service medewerker). Omdat TAG een andere uitstraling heeft dan NS, maar er wel via NS kanalen gereserveerd moet worden, is er uitgebreid aandacht voor communicatie richting reizigers (en personeel).
- Alle gemakken en lessen bij de HRN pilot, als anoniem kunnen aanmelden, vroegtijdige reserveringsmogelijkheid en attentie als een trein uitvalt (en er een nieuwe reservering gemaakt moet worden) gelden ook in de TAG pilot.
- Tijdens de pilot wordt geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd. Na de pilot volgt een eindevaluatie en een advies voor vervolg. Voor evaluatie en proces zie slide 7.
- Goede samenloop met uitvoering sociaal veiligheidsplan TAG, door gerichte handhaving fietsproblematiek. Inzet Veiligheid & Service zal tijdens de pilot vooral gericht zijn op de fietsproblematiek, zonder afbreuk te doen aan de sociale veiligheid en uitvoer van het sociaal veiligheidsplan.

# Uiterlijk fietsreserveringssysteem

12:46

Terug Amsterdam Centraal naar Utrecht Centraal

12:41 - 13:08 0x  
Do 26 augustus 0:27

12:41 Amsterdam Centraal spoor 4b  
IC NS Intercity richting Utrecht Centraal  
1 tussenstop

13:08 Utrecht Centraal spoor 15

**Rustiger in de trein**  
Meld je reis aan en krijg inzicht in de verwachte drukte per trein. Hoe meer reizigers zich aanmelden, hoe nauwkeuriger de voorspelling. [Lees meer](#)

Treinreis aanmelden

Reserveren van een fietsplek is deze zomer verplicht. Zonder fietsreservering is je Fietskaart Dal niet geldig. [Lees meer](#)

Fietsplek reserveren

€ 8,20  
Enkele reis, 2e klas, vol tarief [meer info](#)

Reisplanner Vertrektijden Mijn reizen Storingen Meer

12:51

NS [treinwijzer.ns.nl](https://treinwijzer.ns.nl) - Privé

## Fietsplek reserveren

Uw mening

Fietsen  
8 beschikbaar 1 - +

### Gekozen treinreis

donderdag 26 augustus 2021

13:10 Amsterdam Centraal Spoor 4b  
IC Intercity  
13:37 Utrecht Centraal Spoor 15

E-mailadres\*

Op dit e-mailadres sturen wij een e-mail ter bevestiging.

Bevestig deze reservering



# Evaluatie: criteria en proces

## Wanneer zijn we tevreden?

- Als het systeem de fietsoverlast voor reizigers verminderd en uitvoerbaar is voor reizigers en NS personeel.
- Als er meer algemene inzichten gegenereerd worden over het gebruik van fietsen, de doelgroep en mogelijke (overige / aanvullende) oplossingen voor de fietsproblematiek.

## Voor de pilot

- I.s.m. PZH een enquête onder reizigers en personeel naar type reiziger, ervaringen fietsoverlast (1-10), zekerheid fietsplek (1-10).

## Tijdens de pilot

- Reserveringen per dag / trein.
- Aantal keer dat er geen reservering gemaakt kon worden.
- Klanttevredenheid online reserveringsproces:
  - Voor de reis: Kon je reserveren voor je gewenste treinreis? (1-5).
  - Na de reis: Ik vind het prima om mijn fiets te reserveren? (1-5). De reservering geeft mij meer zekerheid op een fietsplek (1-5)
- Sentiment Klantenservice en Sociale media (kwantitatieve input van klanten).
- Ervaringen van machinisten en veiligheid & service medewerkers (aantal overlast meldingen).
- Halverwege de pilot (medio maart 2022) zullen de eerste bevindingen gedeeld worden met ROCOV en PZH.

## Na de pilot

- Terugval oude situatie.
- I.s.m. PZH een enquête onder reizigers en personeel naar ervaringen naar type reiziger fietsoverlast (1-10), zekerheid fietsplek (1-10), uitvoerbaarheid voor reiziger (1-10), uitvoerbaarheid / handhaving mogelijkheden personeel (1-10), eventueel andere suggesties tegen fietsoverlast.
- Eindevaluatie en advies over vervolg (medio juni/juli 2022) zal gedeeld worden met ROCOV, PZH en Bestuurlijke Stuurgroep.

# Vervoerplan concessie DMG 2022



Versiedatum: 10 september 2021

Versie: 210910-3.1

Status: Publiekversie - Definitief

# Inhoudsopgave

Inleiding.....	6
1  Uitgangspunten voor 2022.....	8
1.1  Inzichtelijk maken van de herstelverwachting.....	8
1.1.1  De landelijke scenario's.....	8
1.1.2  Concessie DMG in relatie tot de landelijke scenario's .....	9
1.1.3  Verschillende reizigers = verschillend herstel .....	10
1.1.4  Zoveel mogelijk voldoen aan de eisen en het bestek .....	11
1.2  Toekomstbeeld.....	11
1.2.1  Vertaling vanuit het ontwikkelplan .....	11
1.3  Vervoerkundige vertaling naar een nieuw netwerk .....	12
1.3.1  Ontwikkelplan als leidraad .....	12
1.3.2  Wendbaarheid is een must .....	12
1.3.3  Kwetsbare doelgroepen zoveel mogelijk ontzien .....	13
1.3.4  Kritisch bekijken naar (zeer) slecht bezette ritten en lijnen.....	13
1.3.5  Capaciteitsuitbreidingen zijn noodzakelijk.....	14
2  Maatregelen.....	15
2.1  Stadsdienst Drechtsteden en streeklijnen 21, 22, 92 en 192.....	15
2.1.1  Aangepaste netwerkopzet Krispijn en Crabbehoef.....	17
2.1.2  Frequentieverhoging lijn 5 (Stadspolders – Sterrenburg).....	19
2.1.3  Integratie lijnen 2, 22 en 192 in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht.....	19
2.1.4  Beperken avondbediening Dubbeldam.....	21
2.1.5  Aanpassen aanbod aan de vraag op stadsBuzz 7 (Sterrenburg – Kil).....	22
2.2  Finetuning HOV SnelBuzz en R-NET.....	24
2.2.1  Aanpassingen treindienst MLL.....	24
2.2.2  Verlenging halfuurdienst in avond en uurdienst op zondag lijn 388 .....	25
2.2.3  Vervallen trajectdeel Meerkerk – Utrecht v.v. op enkele ritten lijn 388 .....	25
2.2.4  Uitbreiding vervoeraanbod lijn 387 in de spitsuren .....	25
2.2.5  Toewerken naar het bieden van R-NET naar Sterrenburg.....	26
2.2.6  Behoud huidige frequenties op R-NET lijnen .....	26
2.3  Wijzigingen op de streeklijnen in de Molenlanden .....	29
2.3.1  Lijn 75 langs de Graafstroom wordt beperkt tot spitslijn .....	29
2.3.2  Vervallen lijn 77 in Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht .....	30
2.3.3  Vervangen lijn 78 door overstapmogelijkheid tussen lijnen 74 en 388 .....	30
2.3.4  Vervallen lijn 79 .....	31
2.3.5  Herstructurering tegenspitsritten lijn 90 en toevoegen latere rit.....	31
2.4  Stadsdienst Gorinchem .....	32
2.4.1  Bediening Dalem ook op zaterdag met lijn 387, eenduidige route lijn 1 .....	32
2.4.2  Vervallen lijn 6 tussen Avelingen en het station.....	32
2.4.3  Integratie lijn 5 en lijn 80, wijziging frequentie en bedieningsperiode .....	32
3  Systeemkenmerken knooppuntvervoer Molenlanden .....	34
3.1.1  Aanvullend op vast openbaar vervoer .....	34
3.1.2  Goede gegarandeerde aansluitingen op het HOV netwerk .....	34
3.1.3  Korte besteltijd.....	35
3.1.4  Combinatiegraad.....	35
3.1.5  Uitbreiding halfuurdienst lijn 388.....	35
3.2  Uitwerking.....	36

3.2.1	Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf en Ottoland .....	36
3.2.2	Goudriaan, Hoornaar en Noordeloos .....	37
3.2.3	Arkel, Hoogblokland en Meerkerk dorp .....	37
3.2.4	Overige kernen in het gebied .....	37
3.2.5	Reismogelijkheden per dagdeel .....	38
3.3	Verbeteringen voor de reiziger .....	40
4	Mogelijk aanvullende maatregelen na september 2022 .....	41
4.1	Maatregelen in de Drechtsteden .....	41
4.1.1	Verdere beperking avondbediening Dubbeldam .....	41
4.1.2	Verdere integratie lijnen 2, 22, 92 en 192 in Zwijndrecht .....	41
4.1.3	Vervallen lijn 21 .....	41
4.2	Maatregelen op R-NET en SnelBuzz lijnen .....	42
4.2.1	Beperken aanbod tussen Sliedrecht en Rotterdam op lijn 388.....	42
4.2.2	Uurdienst in plaats van halfuurdienst op zaterdag op lijn 388 .....	42
4.2.3	Uitdunning aan de dagranden op lijn 387.....	42
4.3	Overige wijzigingen .....	43
4.3.1	Beperken bedieningsperiode en frequentie lijn 80.....	43
4.3.2	Vervallen dalbediening lijn 93 .....	43
Bijlage A: Bediening per wijk (Dordrecht en Gorinchem) en overige kernen in het concessiegebied .....		44
Bijlage B: Frequenties en bedieningsperiodes 2022.....		46

## Samenvatting

Het vervoerplan voor 2022 is onderdeel van het transitieplan voor de concessie DMG en is gebaseerd op een groei van het aantal reizigers ten opzichte van de huidige situatie. Als basis voor het bepalen van de vervoersbehoefte zijn de landelijk afgesproken herstelscenario's gebruikt. Hierbij is primair het herstel van scenario 2 als uitgangspunt gehanteerd, maar zijn nuances aangebracht voor de verschillende doelgroepen. De verwachting is bijvoorbeeld dat scholieren sneller op het niveau van 2019 zitten, dan forensen.

De bedachte maatregelen zijn de resultante van een uitvoerige analyse van het OV-gebruik, hoofdzakelijk van de periode voor de pandemie. Daarnaast zijn ook de effecten van overheidsingrijpen geanalyseerd, om een zo goed mogelijk beeld te vormen van het te verwachten herstel. Belangrijke bouwstenen voor het opstellen van het netwerk zijn het provinciaal transitieplan en het ontwikkelplan van Qbuzz. De maatregelen zijn zoveel mogelijk in lijn met de visie vanuit het ontwikkelplan en in lijn met de uitgangspunten van het door Provincie Zuid-Holland opgestelde transitieplan. Een ander belangrijk uitgangspunt is 'wendbaarheid': snel meebewegen met actuele fluctuaties in de vervoersvraag is een must. Tegelijkertijd kan een kleine wijziging juist heel veel impact hebben op bijvoorbeeld diensten en roosters van chauffeurs, wat de flexibiliteit beperkt. De diverse bouwstenen leiden dan ook tot een vervoersaanbod dat bestaat uit:

- ✦ Een robuust-, helder en aantrekkelijk netwerk dat de basis vormt voor het vervoer de komende jaren. De frequentie op de belangrijkste lijnen worden (in lijn met landelijke uitgangspunten) zoveel mogelijk op niveau gehouden en zijn zoveel mogelijk gelijk aan elkaar. De gelijke frequenties zorgen voor optimale aansluitingen tussen lijnen onderling;
- ✦ Het netwerk is eenvoudig uit te breiden met hogere frequenties als de situatie daar structureel om vraagt. Een vliegwielt hiervoor kan bijvoorbeeld zijn het verhogen van de frequentie van de intercity's tussen Rotterdam en Dordrecht naar 6x per uur;
- ✦ Korte termijn flexibiliteit (de wendbare dienstregeling) wordt geboden door middel van tussenritten, spitslijnen etc. die qua interne planning bij Qbuzz separaat worden behandeld van het basispakket. Snelle aanpassingen zijn daardoor perfect mogelijk.

Hoewel het vervoerplan zeker verbeteringen met zich meebrengt, zijn er ook besparingen noodzakelijk. Bij de besparende maatregelen is getracht de 'pijn' zoveel mogelijk te verdelen en het aantal getroffen reizigers zo klein mogelijk te houden. Daarnaast zijn door middel van uitgebreide doelgroepanalyse ook maatregelen bedacht die op het eerste gezicht relatief ingrijpend zijn, maar waarbij er nauwelijks kwetsbare reizigers (zoals senioren) geraakt worden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het beperken van de avondbediening op een lijn in Dordrecht.

De voorgestelde maatregelen zijn in een drietal sessies met ambtelijke afvaardiging van diverse inliggende gemeenten en met het RODAG informeel besproken. In de drie informerende sessies zijn de ideeën toegelicht en is waardevolle input opgehaald. Deze input heeft in een aantal gevallen geresulteerd in een wijziging van het voorstel. Ook de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) tot september 2022 heeft tot gevolg dat er minder ingrijpende wijzigingen voorgesteld worden, dan eerder gedacht.

Vrijwel alle maatregelen voldoen aan de eisen van het bestek. In een aantal gevallen is dit niet volledig het geval. Bij de ontwikkeling van het vervoerplan is dit ook ambtelijk besproken met Provincie Zuid-Holland.



Van de alternatieve maatregelen die wel voldoen aan het bestek, is gezamenlijk geconstateerd dat die voor reizigers een veel grotere impact hebben. In het kort stelt Qbuzz de volgende maatregelen voor. De DRU's die worden weergegeven betreffen gewogen DRU's:

StadsBuzz Drechtsteden + lijn 92	Effect DRU's	PvE
Aangepaste netwerkopzet Krispijn en Crabbehof	- 9.500	Voldoet
Frequentieverhoging lijn 5 Sterrenburg – Stadspolders i.v.m.	+ 4.000	Voldoet
Integratie lijnen 2, 22 en 192 in Zwijndrecht	- 1.600	Voldoet
Lijn 92 niet meer 's avonds en op zondag naar Rotterdam	- 3.500	Voldoet
Beperken avondbediening Dubbeldam	- 800	Voldoet niet
Aanpassen aanbod aan de vraag op stadsBuzz 7 (Sterrenburg – Kil)	+ 1.000	Voldoet
Reservering capaciteit + kwartierdienst Oudelandshoek StadsBuzz Drechtsteden	+ 5.500	Voldoet

Finetuning HOV SnelBuzz en R-NET	Effect DRU's	PvE
Aanpassing vertrekpatroon MLL aan gewijzigde dienstregeling NS	- 255	Voldoet
Uurdienst i.p.v. halfuurdienst op zondag op lijn 388	- 700	Voldoet
Vervallen Meerkerk – Utrecht v.v. op enkele niet/nauwelijks gebruikte momenten	- 1.000	Voldoet
Verlenging halfuurdienst lijn 388 in avonduren tot globaal 21:00 uur	+ 1.100	Voldoet
Extra spitsritten lijn 387	+ 2.000	Voldoet
Reservering capaciteit R-NET en SnelBuzz	+ 4.300	Voldoet
Reservering kwartierdienst R-NET op zaterdag	+ 3.550	Voldoet

Maatregelen op streeklijnen Molenlanden	Effect DRU's	PvE
Omzetten lijn 75 naar spitslijn	- 2.500	Voldoet
Vervallen lijn 77 Hardinxveld-Giessendam	- 2.025	Voldoet Niet
Vervangen lijn 78 door overstap lijn 74 en 388	- 675	Voldoet
Vervallen lijn 79	- 1.800	Voldoet
Herstructurering tegenspitsritten lijn 90 en toevoegen latere verbinding in avond	+ 200	Voldoet

StadsBuzz Gorinchem	Effect DRU's	PvE
---------------------	--------------	-----

Vereenvoudigen opzet stadsBuzz Gorinchem inclusief halfuurdienst zaterdag	+ 660	Voldoet
Vervallen lijn 6 Gorinchem als gevolg van verplaatsing sociale werkplaats	- 700	Voldoet
Integratie lijn 5 Gorinchem en streeklijn 80 + uitbreiding bedieningsperiode	- 250	Voldoet

Omdat het precieze herstel van reizigersstromen lastig te voorspellen is, worden de bespaarde DRU's gebruikt voor reserveringen om capaciteit toe te voegen op tijden en locaties waar dit noodzakelijk is, dan wel gewenst is. Dit betreft primair, maar niet uitsluitend de volgende reserveringen:

- ✦ Verhoging spitsfrequenties op R-NET lijnen 416, 489 en 491;
- ✦ Toevoeging capaciteit op drukste assen StadsBuzz Drechtsteden;
- ✦ Toevoeging spitsritten op SnelBuzz lijnen 387 en 388;
- ✦ Herstel kwartierdienst op zaterdag op R-NET lijnen 416, 488, 489 en 491;
- ✦ Herstel kwartierdienst in daluren op zaterdag tussen Dordrecht Station en Oudelandshoek

In totaal stelt Qbuzz een besparing van afgerond 3.000 gewogen DRU voor ten opzichte van de huidige dienstregeling. De middelen die hiermee gemoeid zijn worden gebruikt voor het knooppuntvervoer in de Molenlanden. Per saldo wordt daarmee geen besparing op het totale vervoeraanbod doorgevoerd in vergelijking met de huidige dienstregeling.

Voor reizigers voor wie de vaste OV-verbinding (op bepaalde tijden) komt te vervallen is vanzelfsprekend alternatief vervoer beschikbaar. De Deur-Halte taxi biedt voor reizigers een goed alternatief voor reizen die met het vast, lijngebonden, OV lastig te maken zijn. Het tarief voor de Deur-Halte taxi zal in lijn zijn met het tarief voor het vaste OV. Een detaillering van het tarief zal worden toegelicht in het tarievenplan voor de concessie. De Deur-Halte taxi is uiteraard voor iedereen beschikbaar, niet alleen voor reizigers die als gevolg van de noodzakelijke besparingen een minder goede voorziening krijgen met het vaste OV. Specifiek voor de Molenlanden wordt daarnaast vraaggestuurd vervoer van- en naar knooppunten van het HOV aangeboden, waarmee in veel gevallen meer reismogelijkheden ontstaan voor reizigers. Dit aanbod wordt in hoofdstuk 3 toegelicht. Ook wordt voor enkele relaties ingezet op deelfietsen. Hoewel deelfietsen vanaf huis naar een halte van het OV vaak niet veel toevoegen (reizigers zijn al in bezit van een fiets), is deze voorziening op haltes die in de buurt liggen van bestemmingen (bedrijventerreinen etc.) juist wel toegevoegde waarde.

Op basis van november 2019 heeft dit vervoerplan voor circa 1% van de reizigers negatieve gevolgen. Deze gevolgen variëren van geen vaste OV bediening tot minder reismogelijkheden. Voor globaal 8% van de reizigers van november 2019 wordt het aanbod na de inkrimping van januari weer op het oude niveau gebracht. Dit betreft het herstel van de kwartierdiensten op lijnen 5 en 7 in Dordrecht en de uitbreiding op lijn 387. De verruiming van de bedieningsperiode op een aantal lijnen biedt voor reizigers aantrekkelijke, nieuwe reismogelijkheden.

## Inleiding

Bijna 15 maanden geleden veranderde de wereld ingrijpend. COVID-19 werd bepalend voor het dagelijks leven. Kantoor werd keukentafel, collegezaal werd studentenkamer, de vrijdagmiddagborrel in het café werd voortgezet vanaf de bank. Na de intelligente lockdown in het voorjaar van 2020 en een zomer van versoepelingen en hoop, bleek dat de tweede en derde golf onvermijdelijk waren. Na een voorzichtige heropening van scholen, horeca en veel andere sectoren kenmerkte het najaar van 2020 en de winter van 2021 zich door verdere beperkingen. Beperkingen die er ook toe leidde dat het gebruik van het openbaar vervoer ver achter bleef bij de jaren voor de pandemie. Door middel van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV), waarbij het Rijk financieel bijspong kon het vervoeraanbod grotendeels in stand worden gehouden.

Inmiddels is er zicht op betere tijden. Het vaccinatieprogramma draait op volle toeren en het beleid van de Rijksoverheid is gericht op de (geleidelijke) heropening van het land. Sinds juni zijn er veel maatregelen versoepeld, echter betekenen de versoepelingen niet dat de situatie vanaf september 2021 als 'vanouds' zullen zijn.

De verwachting is dat COVID-19 blijvend een gedragsverandering met zich meebrengt. Vijf dagen per week naar kantoor lijkt niet meer de regel te zijn en hybride werken zal de toekomst worden. Hybride werken houdt in dat (kantoor)medewerkers deels thuis werken en deels op locatie. Deze ontwikkeling, maar ook andere trends hebben grote gevolgen voor het dagelijks leven in Nederland, waarbij de effecten op de mobiliteit waarschijnlijk het grootst zullen zijn. De (lange-termijn) effecten van de pandemie zijn vertaald in diverse scenario's, waarbij het herstel van het aantal reizigers in het openbaar vervoer inzichtelijk wordt gemaakt. De scenario's verschillen onderling in de snelheid van het herstel en het moment waarop het herstel ingaat, maar er is wel consensus over de duur van het herstel: pas in 2025 zullen de reizigersaantallen van 2019 weer worden bereikt. Hierbij dient wel te worden opgemerkt, dat zonder de pandemie de reizigersaantallen in 2025 (veel) hoger zouden liggen. Dit deels door de autonome groei, maar in DMG specifiek bleken ook de investeringen die gedaan zijn in het R-NET en snelBuzz netwerk na een moeizame start eind 2019 en begin 2020 een grote groei van reizigers tot gevolg te hebben.

Om de exploitatie van het OV de komende jaren kostendekkend te krijgen, ondanks de verwachte achterblijvende reizigersaantallen, worden door vervoerders en OV-autoriteiten transitieplannen opgesteld. Ook voor de concessie DMG werkt Qbuzz aan een transitieplan. Provincie Zuid-Holland heeft daarnaast een transitieplan opgesteld voor de gehele provincie, met daarin diverse uitgangspunten voor het OV-aanbod in de provincie. Dit vervoerplan bevat de vervoerkundige invulling van de transitieplannen. Vanzelfsprekend zijn er in het transitieplan niet alleen vervoerkundige besparingsmaatregelen. Op veel andere vlakken wordt hard gewerkt om de concessies kostendekkend te houden. Desondanks is een inkrimping van de dienstregeling helaas niet te voorkomen. De toegezegde verlenging van de BVOV zorgt ervoor dat de ingrepen in de dienstregeling vooralsnog beperkt blijven tot het meer toekomstvast maken van het netwerk, waarbij DRU's verschuiven tussen lijnen. Ook is er op basis van de reizigersaantallen van voor de pandemie, maar ook tijdens pandemie, aanleiding het vervoeraanbod op sommige lijnen uit te breiden ten opzichte van de huidige dienstregeling.

Naast het provinciale vervoerplan is ook het door Qbuzz opgestelde ontwikkelplan een belangrijke bouwsteen van dit vervoerplan. Ondanks dat de gevolgen van COVID-19 nog lange tijd zichtbaar zijn, blijft de visie op het bouwen van een sterk- en toekomstvast netwerk in de concessie staan. Enkele maatregelen vanuit het ontwikkelplan komen dan ook tot uiting in dit vervoerplan.

De voorgestelde maatregelen in dit vervoerplan zijn een mix van enkele type maatregelen. Deels zijn de maatregelen direct aan COVID-19 gerelateerd. Dit houdt in dat de maatregel alleen wordt voorgesteld, omdat door de te verwachten lagere reizigersaantallen minder reizigers zullen zijn. Naast deze maatregelen zijn er maatregelen gericht op herstel. Dit betreft ook het terugdraaien van maatregelen die in januari geëffectueerd zijn. De meeste maatregelen zijn echter een vertaling van het ontwikkelplan en zogenaamde 'no-regret' optimalisaties. De laatste categorie zijn veelal kleine aanpassingen die het vervoeraanbod beter in lijn brengen met de (potentiële) vervoersvraag.

Vorbereidend op de formele adviesaanvraag, heeft Qbuzz een informerende sessie gehouden met het RODAG. Ook zijn er een tweetal regionale sessies geweest met lokale ambtelijke afvaardiging van gemeenten. Deze sessies betroffen een toelichting op de regio Drechtsteden en op de Molenlanden + Gorinchem. In de drie informerende sessies zijn de ideeën toegelicht en is waardevolle input opgehaald. Na de informerende sessies is het plan op diverse vlakken aangepast en ter consultatie voorgelegd aan het RODAG. Dit was nog voordat toegezegd werd de BVOV te verlengen. De reactie van het RODAG en de verlenging van de BVOV hebben geleid tot een aangepast maatregelenpakket, welke in dit vervoerplan worden toegelicht.

Dit vervoerplan begint met een korte introductie van de huidige situatie en de uitgangspunten voor het vervoerplan, waarna in hoofdstuk 2 de maatregelen worden toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de systeemkenmerken van het knooppuntvervoer voor de Molenlanden. Hoewel dit aanbod formeel onderdeel is van het ketenplan, kan het aanbod niet los gezien worden van enkele maatregelen op het vaste OV in de Molenlanden. Als laatste worden in hoofdstuk 4 enkele maatregelen benoemd die mogelijk aan de orde zijn in het najaar van 2022, mocht er geen verdere verlenging van de BVOV meer komen en het herstel van reizigersaantallen (en -inkomsten) nog onvoldoende is om een kostendekkend OV aanbod te kunnen bieden.

# 1 Uitgangspunten voor 2022

Voor het opstellen van de vervoerkundige maatregelen als onderdeel van het transitieplan heeft Qbuzz uitvoerig onderzoek gedaan naar het OV-aanbod in de regio en het reisgedrag van onze reizigers. Dit betreft zowel het gebruik voor als tijdens de pandemie. Hierbij is onderscheid gemaakt naar diverse doelgroepen. Meer dan ooit is deze segmentatie waardevol, omdat de verwachting is dat niet alle reizigers op dezelfde wijze zullen terugkeren in het OV. Zo is door het weer bieden van fysiek onderwijs nu al te zien dat scholieren deels al weer terugkeren. Tegelijkertijd is de verwachting dat met name forensen meer thuis blijven werken ten opzichte van voor de pandemie.

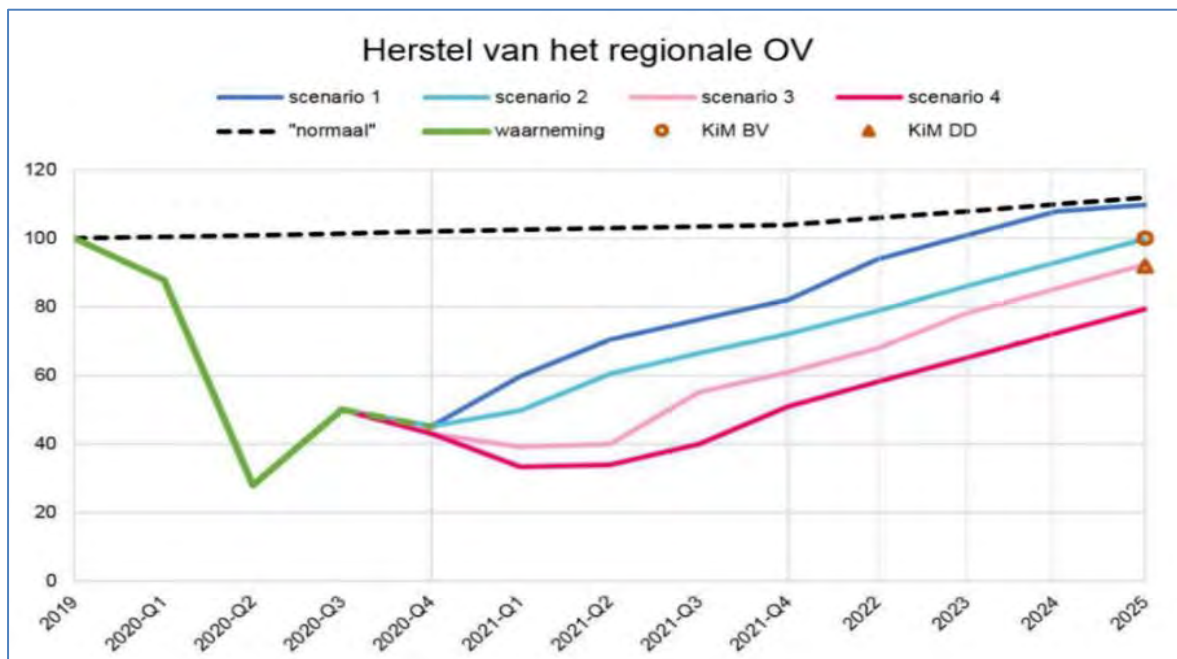
## 1.1 Inzichtelijk maken van de herstelverwachting

In goed overleg tussen de overheid, het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) en vervoerders is een inschatting gemaakt van het herstel van het OV-gebruik in de komende jaren. Hiervoor zijn een viertal scenario's als reëel beschouwd. De scenario's verschillen bijvoorbeeld in de snelheid van het herstel, maar ook het moment waarop het herstel ingaat. Door de tweede en derde golf is het herstel pas later op gang gekomen.

De scenario's zijn een gemiddelde van Nederland, maar ook een gemiddelde over alle typen reizigers. De verwachting is echter dat er wel regionale verschillen zijn. Qbuzz heeft daarom de scenario's vertaald naar regionale herstelverwachtingen per doelgroep, uurblok en lijn(groep).

### 1.1.1 De landelijke scenario's

De vier landelijke scenario's zijn in de zomer van 2020 opgesteld en hieronder weergegeven:



Scenario's 3 en 4 vertonen in 2021 een dip als gevolg van de tweede en derde golf. Dit beeld is in lijn met de werkelijke ontwikkelingen, waarbij door de heropening van scholen en versoepelingen van maatregelen het

reisgedrag sneller toeneemt dan scenario's 3 en 4 verwachten. Tegelijkertijd is het herstel van scenario 2 nog niet bereikt. Scenario 1 is vooralsnog niet reëel. Voor dit vervoerplan wordt primair gerekend met scenario 2, waar een regionale verdieping overheen is gegaan. Deze verdieping heeft voornamelijk plaatsgevonden op herstelcurves per type reiziger (een scholier keert bijvoorbeeld sneller terug in vergelijking tot de forens).

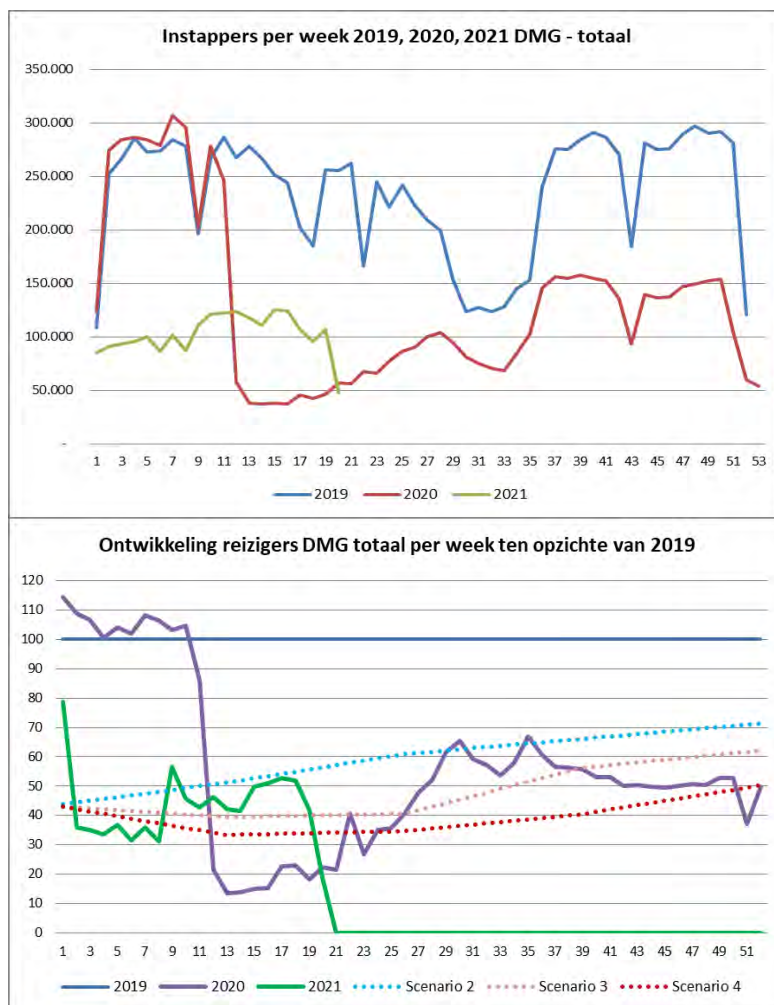
### 1.1.2 Concessie DMG in relatie tot de landelijke scenario's

De landelijke scenario's zijn een gemiddelde van Nederland. Een gemiddeld Nederland bestaat echter niet en onderling verschillen de concessies op veel vlakken. De concessie DMG is op een aantal punten bijzonder:

- ✦ De concessie is relatief nieuw. Met de grote netwerkaanpassingen, waarbij is ingezet op grote reizigersgroei door het bieden van snelle- en frequente verbindingen naar de grote steden. Hoewel de start van de concessie niet optimaal was, heeft deze groei in het najaar van 2019 en de eerste twee maanden van 2020 plaatsgevonden. Als gevolg van de pandemie heeft deze groei daarna niet kunnen doorzetten. De 'normaal' lijn die uitgaat van alleen autonome groei (2020-2025) is voor deze concessie dan ook niet reëel;
- ✦ Het concessiegebied bestaat uit diverse gebieden die onderling qua reizigersgedrag en vervoerstromen erg verschillen. Hierbij passen ook verschillende herstelverwachtingen.

De reizigersgroei is goed te zien in de grafieken hiernaast, waarbij het aantal reizigers per week van 2019, 2020 en 2021 is weergegeven. Begin 2020 was het aantal reizigers per week structureel hoger dan 2019. Hierbij geldt dat de waardes van 2019 in de eerste maanden zijn gecorrigeerd. Dit omdat telematica apparatuur nog niet 100% functioneerde.

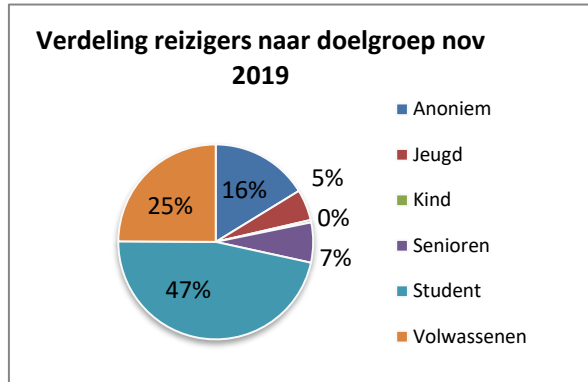
De onderste grafiek toont de ontwikkeling in relatieve zin. Hierbij zijn de aantallen van 2019 voor elke week als index gesteld en zijn 2020 en 2021 tegen afgezet. Ook zijn met de gestippelde lijnen globaal de herstelscenario's weergegeven. Door de lockdown lagen de reizigersaantallen begin 2021 nog onder het niveau van scenario 4, maar verschuiven door de versoepelingen langzaam richting scenario 2.





### 1.1.3 Verschillende reizigers = verschillend herstel

'De' reiziger bestaat niet. Daarom is op basis van de gebruikte producten waarmee reizigers inchecken in het OV, een analyse gemaakt van de werkelijke samenstelling van reizigers in DMG. Meer dan ooit is dit belangrijk, aangezien deze verschillende type reizigers ook een verschillend herstelbeeld zullen tonen. Ook zijn de herstelscenario's opgesteld op basis van reizigersaantallen en niet op reizigersinkomsten. Dit laatste is zeer relevant. Het uitgangspunt van de opgestelde transitieplannen is dat alle concessies weer kostendekkend uitgevoerd worden. Reizigersinkomsten zijn gemiddeld genomen 50% van de inkomsten van de vervoerders. Wanneer dit daalt, betekent dit dat er relatief meer bespaard moet worden om

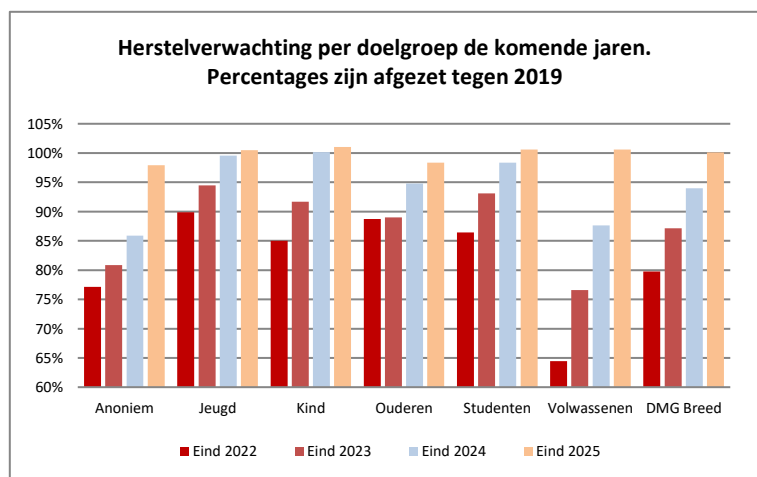


kostendekkend OV te kunnen (blijven) bieden. Doordat de inkomsten per type reiziger zeer verschillend zijn, geeft een onderscheid naar type reizigers meer inzicht in de effecten van de herstelscenario's.

In november 2019 werden bijna de helft van het aantal ritten in de concessie gemaakt met een studentenreisproduct. (93% van de studenten gebruikt vrij reizen en 7% van de reizen werden gemaakt met korting). Een kwart van de reizigers bestond uit volwassenen, veelal forensen. Dit betreft ook twee doelgroepen die beiden een verschillend effect hebben op het herstel van reizigersinkomsten. Immers studenten die vaker gaan reizen leveren geen directe inkomsten op (vergoeding geschiedt door een vaste bijdrage van het ministerie van OCW), waar dit bij forensen en reizigers op saldo dat juist wel het geval is.

Binnen de concessie zijn wel grote verschillen te zien. Doordat senioren in Dordrecht vrij vervoer genieten, is het aandeel senioren bijvoorbeeld 18% (op zaterdag zelfs meer dan 35%) en daarmee fors hoger dan het concessiegemiddelde.

De herstelverwachting per doelgroep is verschillend. Scholieren vertonen bijvoorbeeld nu al een sterk herstel doordat er weer fysiek les gegeven wordt. Dit zal met de volledige heropening van scholen snel toenemen, echter zal het herstel daarna afvlakken. Diverse grote HBO en WO onderwijsinstellingen hebben al aangegeven een toename van het aantal inschrijvingen te zien. Daarnaast gaan ook zij weer over tot fysiek onderwijs. De verwachting is dan ook dat studenten in het najaar van 2021 al een snel herstel tonen. Tegelijkertijd verwachten we ook dat grote hoorcolleges meer digitaal gaan plaats hebben, waardoor het aantal contactmomenten per student afneemt ten opzichte van 2019. Dit heeft ook zijn effect in het aantal reizen dat een student maakt. Hoewel er waarschijnlijk meer individuele studenten gaan reizen, zal naar verwachting het aantal reizen per student per week afnemen. Op basis van de data-analyse en input vanuit diverse stakeholders is het naastgelegen herstelscenario per doelgroep opgesteld.



### 1.1.4 Zoveel mogelijk voldoen aan de eisen en het bestek

De bestekken met de bijbehorende eisen voor concessies zijn belangrijk en gelden als leidraad voor het vervoeraanbod. De wereld is echter veranderd en het kan voorkomen dat bepaalde eisen leiden tot maatregelen die een grotere impact hebben, dan wanneer beperkt van het bestek wordt afgeweken. Hoewel Qbuzz getracht heeft de besteisen zoveel mogelijk te honoreren zijn er, in overleg met Provincie Zuid-Holland als opdrachtgever, ook enkele voorstellen die niet in overeenstemming zijn met het bestek. Bij de maatregelen wordt aangegeven wanneer dit het geval is.

## 1.2 Toekomstbeeld

Een (hoog)frequent netwerk van R-NET, SnelBuzz en de belangrijkste hoofdadere in Dordrecht. Naadloos op elkaar aansluitend op elkaar, de treinen op de Merwedelingelijn en de treinen van en naar Rotterdam. Het klinkt heel logisch en dat is het ook. Echter we zijn er nog niet. De door NS aangekondigde frequentieverhoging tussen Rotterdam en Dordrecht geldt voorlopig alleen nog voor de sprinters. Pas later zal het aantal intercity's ook toenemen. Deze intercity's zijn de belangrijkste vervoeraders vanuit Dordrecht naar Rotterdam en verder. Juist die frequentieverhoging in de toekomst is een wezenlijke mijlpaal en het moment om de frequenties van de drukke lijnen te verhogen. Zo ontstaat een aantrekkelijk netwerk van snelle, hoogwaardige verbindingen waarbij de reiziger zonder nadenken gebruik kan maken van het OV. De aantrekkelijkheid van het OV-netwerk in de regio valt of staat met de volgende principes:

- ✦ **Frequent:** Vanaf frequenties van 6x per uur en vaker ontstaat vanzelfsprekend reizen. De daadwerkelijke dienstregeling wordt minder relevant, reizigers hebben altijd binnen een paar minuten een verbinding;
- ✦ **Integraliteit:** Overstappen tussen verschillende lijnen hoort erbij. Wanneer frequenties van lijnen niet gelijk zijn, ontstaan ongelijke overstappen. Wachtijd is hinderlijk en kan alleen beperkt worden wanneer alle logische verbindingen met dezelfde frequenties geboden worden. Nu rijden de intercity's naar Rotterdam 4x per uur, wanneer dit verhoogd wordt is het voor de integraliteit van het totale OV-netwerk zeer gewenst de belangrijkste lijnen ook in frequentie te verhogen. Om dit mogelijk te maken zijn hoge reizigersaantallen noodzakelijk. Om deze reizigersaantallen mogelijk te maken, moeten nu al principiële keuzes gemaakt worden;
- ✦ **Snelheid:** Oppervlakteontsluiting is belangrijk, maar ook snelheid. Om een goed concurrerend aanbod te bieden, moet het OV concurrerend zijn met de auto qua snelheid. De R-NET en SnelBuzz lijnen zijn hier uitermate geschikt voor. In het ontwikkelplan is ook voorzien dat het R-NET netwerk wordt uitgebreid naar de wijk Sterrenburg in Dordrecht. Ook hier liggen kansen voor een aantrekkelijke HOV verbinding naar het station en verder richting Rotterdam.

### 1.2.1 Vertaling vanuit het ontwikkelplan

Bovengenoemde toekomstbeeld is een voortvloeisel vanuit het ontwikkelplan, waarin deze nadruk op de sterke en snelle verbindingen de leidraad vormt voor een robuust en toekomstvast OV-netwerk in de concessie. In dit plan zijn frequentieverhogingen voorzien op de R-NET lijnen en de genoemde extra R-NET verbinding naar Sterrenburg. Daar staat tegenover dat op het platteland juist het OV-aanbod meer vraaggericht wordt ingericht. Ook hier zijn de

verbindende lijnen, zoals de succesvolle en hoog gewaardeerde SnelBuzz lijn 388, de dragers van het OV en worden de ontsluitende verbindingen meer gemigreerd naar maatwerk. Maatwerk in de vorm van alternatieve mobiliteitsvormen (zoals het flexibel vervoer van- en naar HOV knooppunten), maar ook vast lijngebonden OV op momenten dat hier vraag naar is.

Naast het platteland is ook het stedelijk gebied van de Drechtsteden geanalyseerd. Ook binnen dit stedelijk gebied worden maatregelen voorgesteld die ertoe leiden dat sterke lijnen nog sterker worden, waarmee we een belangrijke eerste stap zetten naar de verdere uitbouw van een toekomstvast- en frequent netwerk, zonder dat daarbij de kwetsbare OV-reizigers verstoken worden van ontsluitend openbaar vervoer. De Deur-Halte taxi gaat in de gehele concessie een nog prominentere rol spelen in het bieden van ontsluiting.

### **1.3 Vervoerkundige vertaling naar een nieuw netwerk**

Kleine bezuinigingen zijn vaak goed door te voeren door middel van de ‘kaasschaaf’ methode. Dit zijn kleine maatregelen, waarbij geschaafd wordt aan het vervoeraanbod. Een voorbeeld hiervan is de overgang van een kwartierdienst naar een halfuurdienst. Door dit moment te vervroegen (bijvoorbeeld rond 18:30 uur in plaats van 19:00 uur) worden besparingen doorgevoerd, waar weinig reizigers hinder van ondervinden. Hoewel ook dergelijke maatregelen in dit plan zitten, is het effect te klein om het netwerk in de concessie toekomstvast te maken.

Qbuzz kiest ervoor om ook grote maatregelen door te voeren, waarmee DRU’s worden vrijgemaakt die gebruikt kunnen worden om andere lijnen uit te breiden. Deze uitbreidingen zorgen ervoor dat het aantal reizigers zich snel herstelt naar de aantallen van voor de pandemie. Bijkomend effect is dat het vervoeraanbod meer in lijn gebracht wordt met de reizigersaantallen en de reizigersbehoeften, wat de toekomstvastheid van het gehele netwerk ten goede komt.

#### **1.3.1 Ontwikkelplan als leidraad**

Het ontwikkelplan voor de concessie met daarin de visie op het netwerk in de concessie voor de toekomst geldt nog steeds als uitgangspunt en bevat waardevolle input voor de keuzes die gemaakt zijn in het kader van dit vervoerplan. Vanuit de visie uit het ontwikkelplan is een traject bedacht hoe daar stapsgewijs te komen. De maatregelen in dit plan zijn een eerste aanzet daartoe en gelden als ‘no-regret’ ten aanzien van deze visie. Ondanks de gewijzigde situatie als gevolg van de pandemie, verwacht Qbuzz nog steeds dat de effecten die beoogd zijn met het ontwikkelplan op middellange termijn gerealiseerd kunnen worden.

#### **1.3.2 Wendbaarheid is een must**

De schat aan data is bijna onuitputtend en veel is te vertalen in modellen voor de toekomst. Deze modellen helpen om een goed pakket aan maatregelen op te stellen voor de dienstregeling van de komende jaren. Tegelijkertijd is er in de recente geschiedenis nog niet eerder een situatie als de huidige pandemie voorgevallen. Dit betekent ook dat de werkelijke (lange-termijn) effecten nog niet met grote zekerheid ingeschat kunnen worden. Het werkelijke herstel van reizigers in de komende jaren kan daarom afwijken. Niet alleen op landelijk- en concessieniveau, maar zelfs per lijn en per uur. Snel meebewegen met de actuele vervoersvraag is dan ook van groot belang. Herstelt de reizigersvraag sneller, dan zal het OV-aanbod snel moeten meebewegen. Kortom wendbaarheid is vereist en wordt geboden.

Deze wendbaarheid biedt Qbuzz in een aantal vormen:

- ✦ Een heldere netwerkopbouw, waar eenvoudig frequenties kunnen worden verhoogd van 1 naar 2x per uur en van 2 naar 4x per uur. Deze extra ritten worden in chauffeursdiensten gescheiden van de basisdienstregeling gehouden, zodat het dienstenpakket zo min mogelijk aangepast hoeft te worden. Dit beperkt de doorlooptijden voor een wijziging enorm, waarmee de vereiste wendbaarheid uitstekend geboden kan worden;
- ✦ Op de drukke R-NET corridors vanuit Sliedrecht en Alblasterdam naar Rotterdam wordt capaciteit geboden door middel van additionele ritten die op korte termijn ingelegd kunnen worden, juist op de momenten dat de vraag het grootst is. Vanuit Sliedrecht betreft dit lijn 191 en vanuit Alblasterdam als tussenritten op lijn 489. Hiermee blijft het basisnetwerk met naadloze aansluitingen, waarbij de hoofdlijnen elk kwartier op elkaar aansluiten intact. Hiermee biedt Qbuzz een toekomstgerichte opzet die we eenvoudig kunnen uitbouwen.
- ✦ Enkele lijnen trekken slechts een beperkt aantal reizigers. Op deze lijnen wordt maatwerk toegepast, toegespitst op de gebruikers. In voorkomende gevallen worden enkele zeer slecht bezette lijnen opgeheven;
- ✦ Door te kiezen voor een sterk kernnet, verwacht Qbuzz ook een snel herstel mogelijk te maken. Hogere frequenties op dit kernnet zijn dan een logisch gevolg, waarmee het aanbod extra aantrekkelijk wordt;
- ✦ Door niet meteen alle DRU's te gebruiken voor de basisdienstregeling, maar juist enkele reserveringen op te nemen, kan ook eenvoudig opgeschaald worden waar dit nodig is. Discussies over financiën zijn dan niet noodzakelijk. Tegelijkertijd voorkomen de reserveringen dat bij een eventuele kleine bezuinigingsnoodzaak wanneer de BVOV in haar huidige vorm afloopt, besparingen op de basisdienstregeling voorkomen kunnen worden.

### 1.3.3 Kwetsbare doelgroepen zoveel mogelijk ontzien

Een deel van de maatregelen omvat het beperken van de bedieningsperioden en soms het verminderen van de paralleliteit. Loopafstanden kunnen daardoor toenemen. Qbuzz heeft hierbij getracht de reizigers die het meest hinder ondervinden van grotere loopafstanden zoveel mogelijk te ontzien. Wanneer er bijvoorbeeld 's avonds nauwelijks senioren met een lijn reizen, dan is het minder ingrijpend om aanpassingen op het vervoeraanbod te doen dan op momenten dat er juist veel senioren reizen.

### 1.3.4 Kritisch kijken naar (zeer) slecht bezette ritten en lijnen

Openbaar vervoer is zelden kostendekkend. Dat is het nooit geweest en dat zal het nooit worden. Er zijn maar weinig lijnen die volledig uit kunnen zonder bijdrage van de overheid. Er zit natuurlijk wel verschil in de kostendekkingsgraad per lijn. Wanneer juist lijnen met een hoge kostendekkingsgraad te maken krijgen met versoeringen (of opgeheven worden) leidt dit tot een bovengemiddeld verlies van reizigers. Naast dat hiermee heel veel reizigers gedupeerd worden, heeft dit tot gevolg dat de kostendekkingsgraad van het totale netwerk slechter wordt en er meer ritten en lijnen geschrapt moeten worden. Door juist de lijnen met een hoge kostendekkingsgraad zoveel mogelijk te ontzien, blijven de meeste reizigers goed bediend en wordt de totale

omvang van de besparingen gereduceerd. Door deze lijnen te ontzien zal ook het herstel van het aantal reizigers sneller gaan. Tevens zijn de lijnen met een hoge kostendekkingsgraad van cruciaal belang voor de toekomstvastheid van het netwerk. Waar reismogelijkheden vervallen is voor reizigers vanzelfsprekend Deur-Halte vervoer beschikbaar tegen kosten die in lijn liggen met het vaste, lijngebonden openbaar vervoer en voldoet aan de kaders opgesteld in het provinciaal transitieplan. Voor nadere detaillering over de tariefstelling verwijzen we naar het tarievenplan. Specifiek voor de Molenlanden is er een attractief aanbod van vraaggestuurde reismogelijkheden naar knooppunten van HOV netwerk.

### 1.3.5 Capaciteitsuitbreidingen zijn noodzakelijk

Op enkele lijnen zal (ook komend jaar, wanneer nog niet alle reizigers zijn teruggekeerd) extra capaciteit noodzakelijk zijn ten opzichte van de huidige dienstregeling om alle reizigers te kunnen vervoeren. Scholieren en studenten zullen vrij snel weer (veel) met de bus gaan reizen, waardoor op bepaalde lijnen capaciteitsproblemen kunnen ontstaan. Om te voldoen aan de vervoerplicht vanuit het bestek is het daarom noodzakelijk het vervoeraanbod op een aantal lijnen uit te breiden.



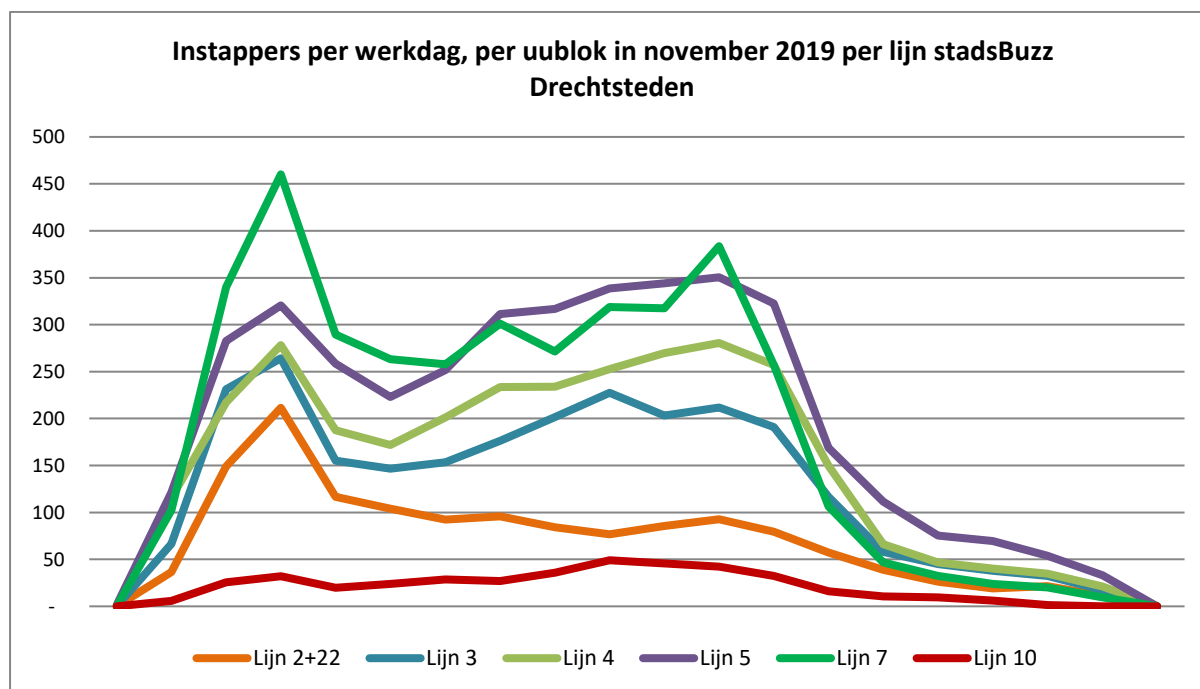


## 2 Maatregelen

De maatregelen die Qbuzz voorstelt zijn verdeeld over het gehele concessiegebied. Het uitgangspunt hierbij is dat een gebied niet onevenredig zwaar getroffen wordt en dat er goede vervoersmogelijkheden beschikbaar blijven. In de volgende deelhoofdstukken komen de maatregelen aan bod, onderverdeeld naar deelgebied.

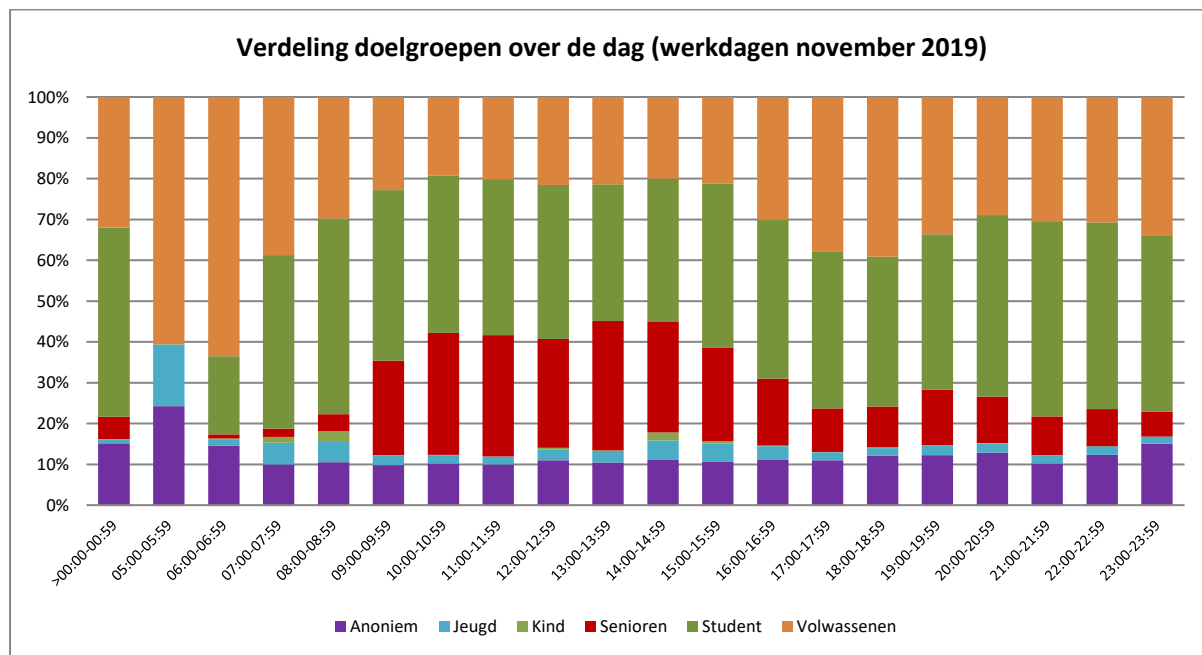
### 2.1 Stadsdienst Drechtsteden en streeklijnen 21, 22, 92 en 192.

De stadsdienst in de Drechtsteden biedt in veel wijken een fijnmazige ontsluiting. De meeste lijnen rijden in de spitsuren elk kwartier en daarbuiten elk half uur. Voor de pandemie was het interval ook in de daluren en op zaterdag elk kwartier. Het gebruik van de stadslijnen in de daluren is momenteel fors gedaald, maar de verwachting is (mede doordat senioren gratis kunnen reizen) het gebruik weer snel zal toenemen in de daluren. Het relatief hoge gebruik in de daluren is ook goed te zien in onderstaande grafiek, waarin het aantal reizigers op een gemiddelde werkdag, per lijn, per uur in november 2019 is weergegeven. De drukste lijn is lijn 7, mede door het grote aantal reizigers van en naar het Leerpark. Zonder de studenten naar het Leerpark is lijn 5 het drukst, gevolgd door lijn 4. Lijnen 2 en 10 blijven ver achter in vergelijking met de andere lijnen.

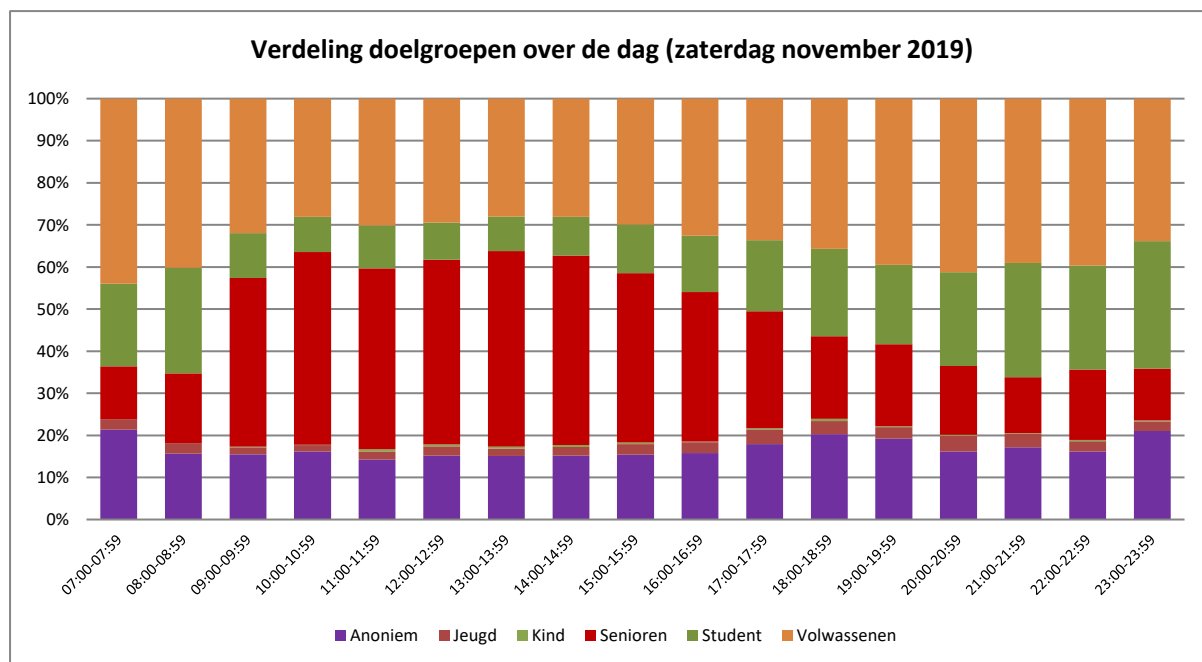


Het succes van het vrij reizen onder senioren is zichtbaar in de volgende grafiek, waarin per uurblok is weergegeven hoe groot het aandeel reizigers is per doelgroep. Na ongeveer 9:00 uur neemt het aandeel senioren significant toe, oplopend tot een derde van het totaal aantal instappers in een uurblok. Gemiddeld genomen maakt tussen 9:00 uur en 17:00 uur ongeveer 25% van de reizigers gebruik van een product gespitst op senioren. In dit geval vrijwel uitsluitend het vrij vervoer onder senioren. Dit is hoger dan in veel andere steden en een belangrijke verklaring voor de relatief drukke daluren. Door overheidsmaatregelen gerelateerd aan COVID-19, is het aantal gebruikers van het vrij vervoer momenteel zeer beperkt, maar de verwachting is dat deze reizigers nadat de

maatregelen zijn opgeheven weer gaan reizen. Halfuurdiensten op de drukke lijnen zijn dan niet meer in lijn met het aantal reizigers.



Op zaterdagen is het beeld nog duidelijker, waarbij het aandeel senioren oploopt tot 50% van het aantal reizigers per uur.



Met deze gegevens komt ook de uitdaging voor de Drechtsteden naar voren. Ondanks de lagere reizigersaantallen is een uitbreiding van het aanbod op de drukke lijnen 5 en 7 noodzakelijk om voldoende capaciteit te bieden. Om deze uitbreidingen mogelijk te maken, zijn op andere momenten en lijnen besparingen noodzakelijk. De besparingen worden gevonden in een tweetal type maatregelen:

- ✦ In gebieden waar sprake is van paralleliteit doordat lijnen dicht op elkaar rijden, wordt het aantal lijnen verminderd. Loopafstanden blijven beperkt en binnen de gestelde eisen van het bestek. De

overgebleven lijnen in deze gebieden krijgen een aantrekkelijke frequentie van 4 ritten per uur van maandag t/m zaterdag overdag;

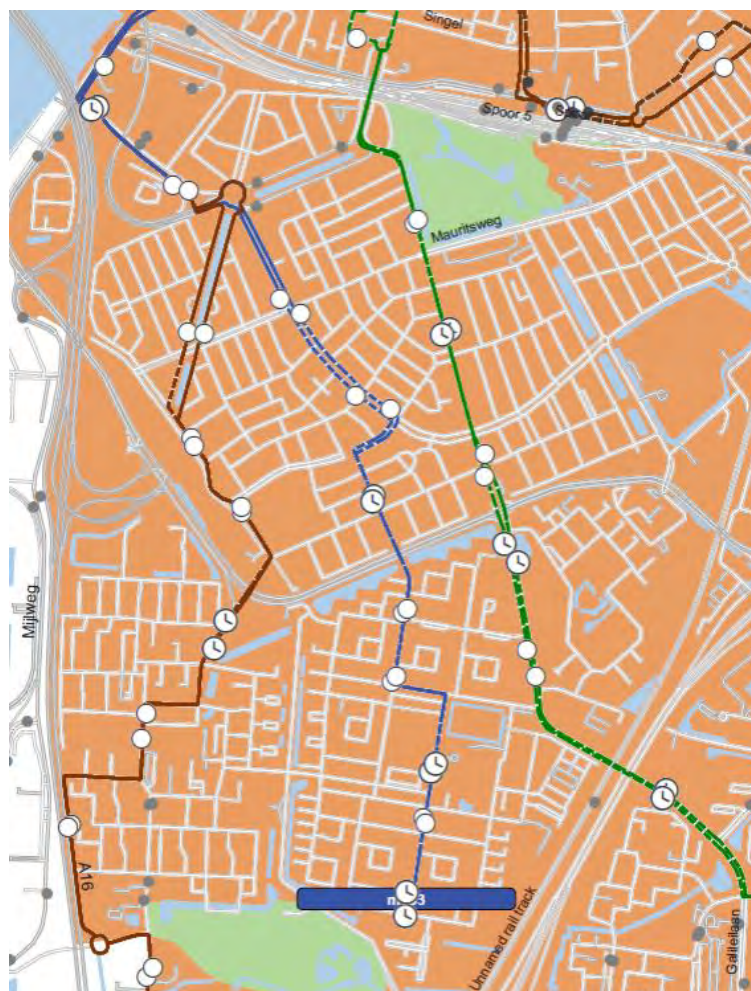
- ✦ Op lijnen waarbij er op sommige dagdelen nauwelijks vraag is naar vervoer, wordt de bedieningsperiode beperkt en in lijn gebracht met de vervoersvraag. Hierbij worden kwetsbare doelgroepen zoveel mogelijk ontzien.

### 2.1.1 Aangepaste netwerkopzet Krispijn en Crabbehof

De busroutes in Dordrecht zijn in de zuidelijke stadswijken al jaren gelijk. Door de geografische opbouw van de stad lopen de busroutes in het zuidelijke gedeelte van de stad grotendeels parallel en op korte afstand van elkaar. Dit beeld is goed te zien in Krispijn, waar de afstand tussen lijnen 4 en 5 nergens groter is dan 800m. Daartussen rijdt ook lijn 3. Hiermee heeft deze wijk een bovengemiddeld fijnmazige bediening. Het verminderen van 3 naar 2 lijnen biedt mogelijkheden om een omvangrijke besparing te realiseren, zonder dat dit leidt tot verre loopafstanden en reizigers verstoken raken van openbaar vervoer. Tegelijkertijd kunnen op de overgebleven lijnen aantrekkelijke frequenties geboden worden.

De afbeelding hiernaast toont de fijnmazigheid van het netwerk binnen Krispijn en het noordelijke gedeelte van Crabbehof. Met name lijnen 3 (blauw) en 5 (groen) rijden ten zuiden van de Mauritsweg op korte afstand van elkaar. Tot aan het winkelcentrum in Crabbehof is de maximale hemelsbrede afstand vanaf een halte van lijn 3 nergens groter dan 400m tot een andere halte. Ter hoogte van winkelcentrum Crabbehof en het eindpunt van lijn 3 (Domela Nieuwenhuisweg) zijn de afstanden naar een alternatieve halte wel groter dan 400m.

De fijnmazigheid van het netwerk vertaalt zich ook in het gebruik. Pre-Corona boden de 3 lijnen gezamenlijk 12 ritten per uur per richting. Inmiddels is dit als gevolg van de noodzakelijk besparingen alleen in de spitsuren nog het geval. Op de overige momenten is het aantal ritten 6 tot 8 per uur, per richting. Het aantal in- en uitstappers is



echter niet in overeenstemming met een aanbod van 12 ritten per uur. Tegelijkertijd is een frequentie van 4 ritten per uur op werkdagen en zaterdag overdag voor de lijnen 4 en 5 wel gewenst, ook in de daluren. Dit vertaalt zich in onderstaande gemiddelde bezetting (op basis van cijfers pre-corona) per rit ter hoogte van de Hugo de Grootlaan:

Uurblok	3 ri. CS	3 van CS	4 ri. CS	4 van CS	5 ri. CS	5 van CS
7 - 8 uur	8	2	13	6	15	6
8 - 9 uur	16	8	15	14	16	13
9 - 10 uur	10	4	12	5	18	9
10 - 11 uur	10	4	12	6	15	10
11 - 12 uur	9	6	10	8	17	12
12 - 13 uur	8	8	12	11	19	16
13 - 14 uur	9	10	11	10	18	17
14 - 15 uur	10	12	10	13	17	19
15 - 16 uur	7	11	10	14	14	22
16 - 17 uur	7	11	9	14	12	25
17 - 18 uur	6	10	9	14	9	21
18 - 19 uur	5	8	6	10	6	16
19 - 20 uur	5	8	6	7	8	19
20 - 21 uur	4	5	5	6	6	12
21 - 22 uur	3	5	4	6	4	13

Bovenstaande aantallen zijn voor lijnen 3 en 4 net te mager om een kwartierdienst te verantwoorden. Voor lijn 5 zijn de aantallen passend bij een kwartierdienst. Daarom is het voorstel alleen lijnen 4 en 5 nog aan te bieden in de zuidelijke stadswijken. Dit zorgt ervoor dat:

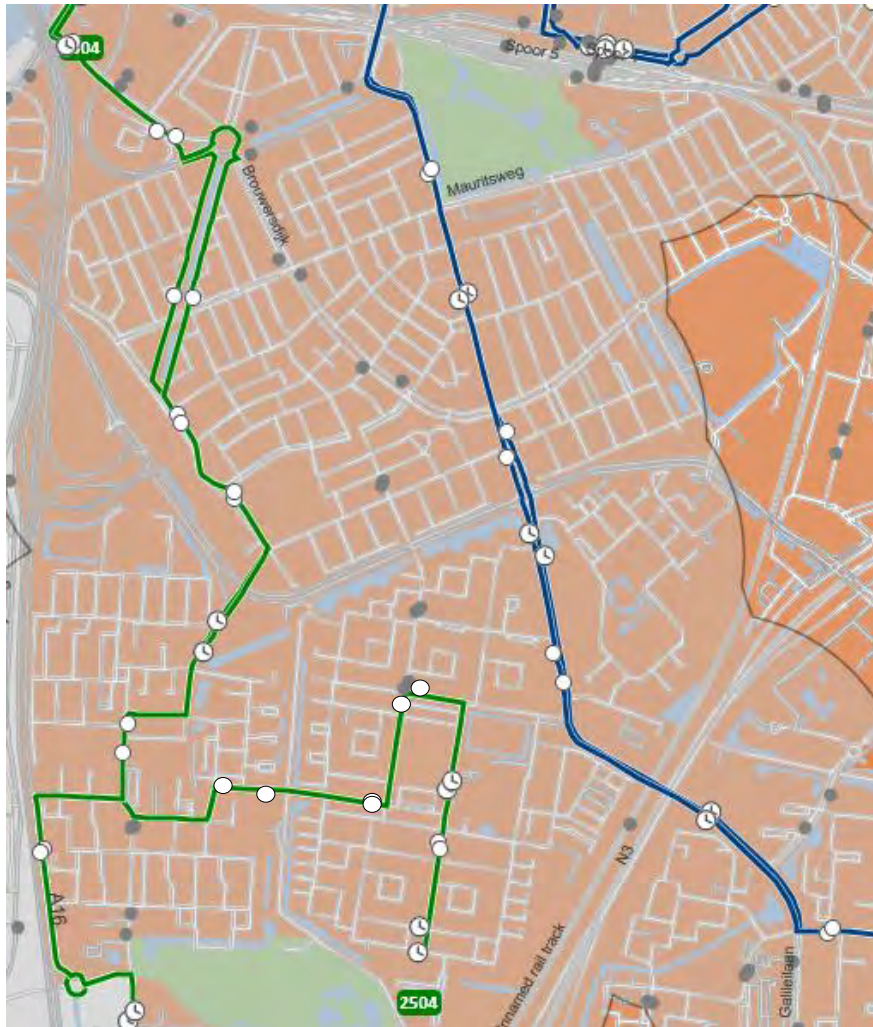
- ✦ De bestaande reizigers van lijn 3 zich gaan verdelen over lijnen 4 en 5. Hierdoor behouden deze lijnen voldoende reizigers om een aantrekkelijk en toekomstvast aanbod van 4 ritten per uur te bieden. Ten opzichte van de huidige dienstregeling is dit voor lijn 5 een uitbreiding van het aantal ritten in de daluren en op zaterdag;
- ✦ De loopafstanden voor reizigers die thans gebruik maken van lijn 3 in Krispijn en Crabbehof Noord toenemen. Hemelsbreed is de alternatieve halte niet verder gelegen dan 350m

Het vervallen van lijn 3 zal leiden tot een hoger gebruik van de huidige lijnen 4 en 5. De toeloop van reizigers zorgt ervoor dat voor lijn 5 de frequenties weer op haar oude niveau komen. Dit betekent dat er ook in de daluren en op zaterdag weer een kwartierdienst geboden wordt. Voor lijn 4 blijft het aanbod ongewijzigd vier ritten per uur, per richting. Daarnaast verwachten we dat de aantrekkelijke kwartierdienst wervend zal werken om een versneld herstel van reizigersaantallen mogelijk te maken. Qbuzz voorziet dat beide lijnen verder doorgroeien in gebruik, ook door de woningbouwlocatie Amstelwijck, waarbij een uitbreiding van de frequentie naar zes ritten in de spitsuren in de toekomst voor de hand ligt. Als gevolg van het vervallen van lijn 3, verliest in principe ook Crabbehof Zuid haar bus. Het niet meer bedienen van Crabbehof Zuid leidt tot grote loopafstanden en is een (te) ingrijpende maatregel. Daarom is het voorstel om lijn 4 hier deels heen te laten rijden, volgens onderstaande opzet:

- ✦ Lijn 4 naar Amstelwijck rijdt momenteel elk kwartier op werkdagen en zaterdag overdag naar Laan van Europa op bedrijventerrein Amstelwijck. Hiermee is dit gedeelte van Dordrecht royaal bediend in relatie tot het aantal reizigers. Om Crabbehof toch te bedienen, gaan de helft van de ritten voortaan na de halte Admiraalsplein via de Abel Tasmanweg, de Savornin Lohmanweg en Thorbeckelaan naar de Talmaweg en verder naar het huidige eindpunt in Crabbehof. De overige ritten blijven rijden naar Amstelwijck via de huidige route. Hiermee behouden Wielwijk zuid, Crabbehof en Amstelwijck van maandag t/m zondag een busverbinding;
- ✦ Op beide takken wordt van maandag t/m zaterdag overdag een halfuurdienst geboden (tussen Wielwijk Centrum en het station gezamenlijk een kwartierdienst). 's Avonds en op zondag is dit op beide takken een uurdienst.

- Op de Abel Tasmanweg en Savornin Lohmanweg stelt Qbuzz voor een tweetal haltes toe te voegen voor een betere ontsluiting van dit gebied. Daarnaast kan de huidige halte Talmaweg West niet aangedaan worden vanuit deze richting. Deze halte zal verplaatst moeten worden.

Onderstaande afbeelding toont de nieuwe routes in Krispijn, Wielwijk en Crabbehof:



### 2.1.2 Frequentieverhoging lijn 5 (Stadspolders – Sterrenburg)

Zoals in paragraaf 2.1.1 aangegeven is de verwachting dat de reizigers uit Krispijn zich gaan verdelen over de lijnen 4 en 5. Lijn 4 rijdt momenteel al een kwartierdienst van maandag t/m zaterdag overdag. Op lijn 5 is dit als gevolg van de uitdunning tijdens COVID-19 niet meer het geval. Alleen in de spitsuren wordt nog een kwartierdienst geboden. Om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor reizigers uit Krispijn en tegelijkertijd een aantrekkelijke frequentie te bieden voor reizigers uit Sterrenburg en Stadspolders zal lijn 5 voortaan ook in de daluren en op zaterdag tijdens winkeltijden weer elk kwartier gaan rijden.

### 2.1.3 Integratie lijnen 2, 22 en 192 in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht

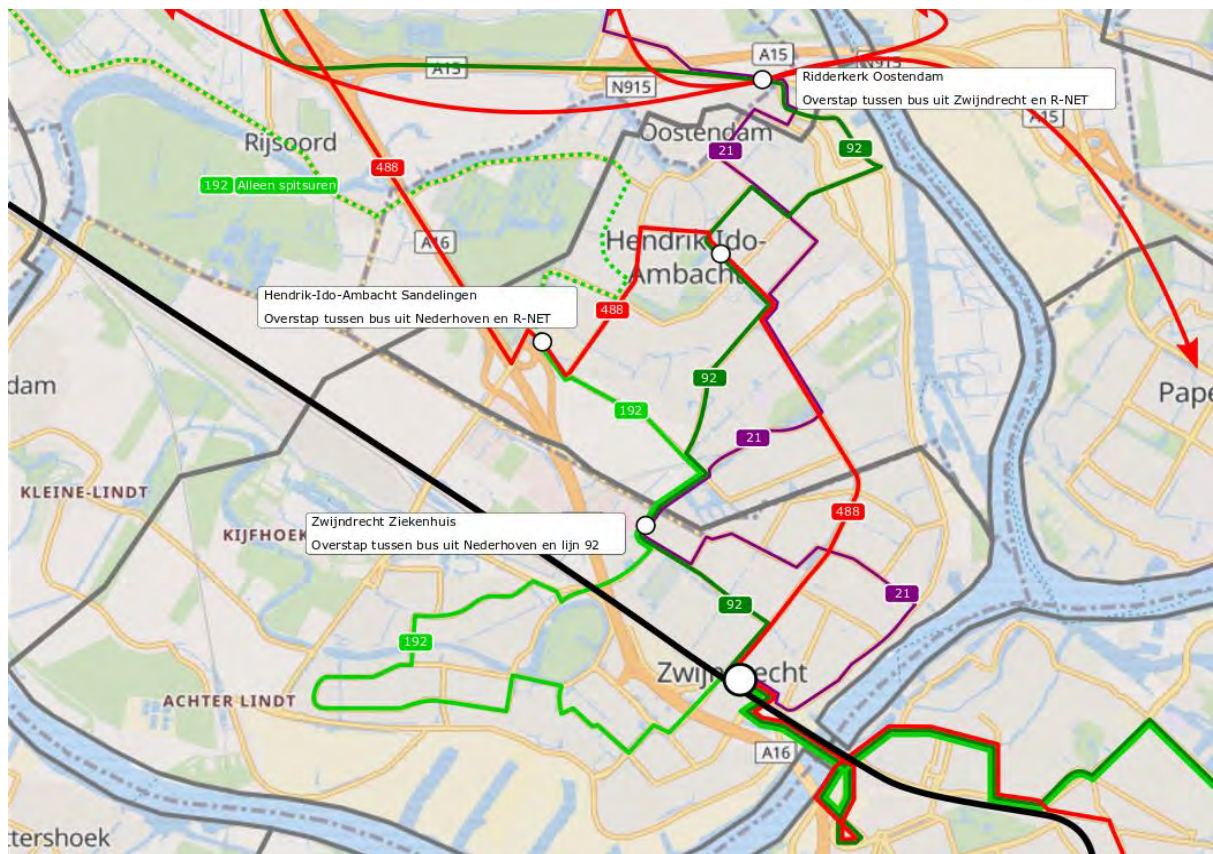
Lijnen 2, 92, 192 en 488 rijden allen tussen (Hendrik-Ido-Ambacht -) Zwijndrecht en Dordrecht. Hoewel alle lijnen een andere route volgen, is er toch sprake van enige paralleliteit. Door lijnen 2 en 192 aan elkaar vast te knopen,



wordt een deel van deze paralleliteit voorkomen, zonder dat veel reizigers te maken krijgen met langere reistijden. Vooral reizigers vanuit Rijsoord naar Dordrecht krijgen met deze maatregel te maken met langere reistijden. Het aantal reizigers is echter zeer beperkt. De meeste reizigers uit Rijsoord zijn gericht op Rotterdam. Voor deze reizigers blijft het vervoeraanbod ongewijzigd. Reizigers naar Dordrecht krijgen door deze maatregel een langere reistijd, echter met een overstap op lijn 488 wordt een groot deel van deze extra reistijd voorkomen. Om de lijnkoppeling mogelijk te maken, wijzigt de route van lijn 192. Voortaan wordt vanaf de Admiraal de Ruyterlaan via de Reeweg en Antoniuslaan naar de halte Sandelingen gereden en verder via de route van lijn 2 door Nederhoven naar Dordrecht.

In de avonden vervangt lijn 22 in Nederhoven lijn 2. Het voorstel is om lijn 2 ook 's avonds elk uur te laten rijden tot het ziekenhuis in Zwijndrecht. Hiermee wordt het vervoeraanbod in Nederhoven eenduidiger. De gehele lijn 2 in Zwijndrecht zal rijden onder lijn 192. Tussen Zwijndrecht Station en Dordrecht worden de vertrektijden afgestemd op lijn 92 die met dezelfde frequenties rijdt. Overdag biedt lijn 192 uit Nederhoven een goede overstap op lijn 92 naar Rotterdam bij Zwijndrecht Ziekenhuis en v.v. Hierdoor ontstaan aantrekkelijke reismogelijkheden vanuit Nederhoven richting Zuidplein, maar ook (met een overstap te Oostendam) richting Alblasterdam en Papendrecht.

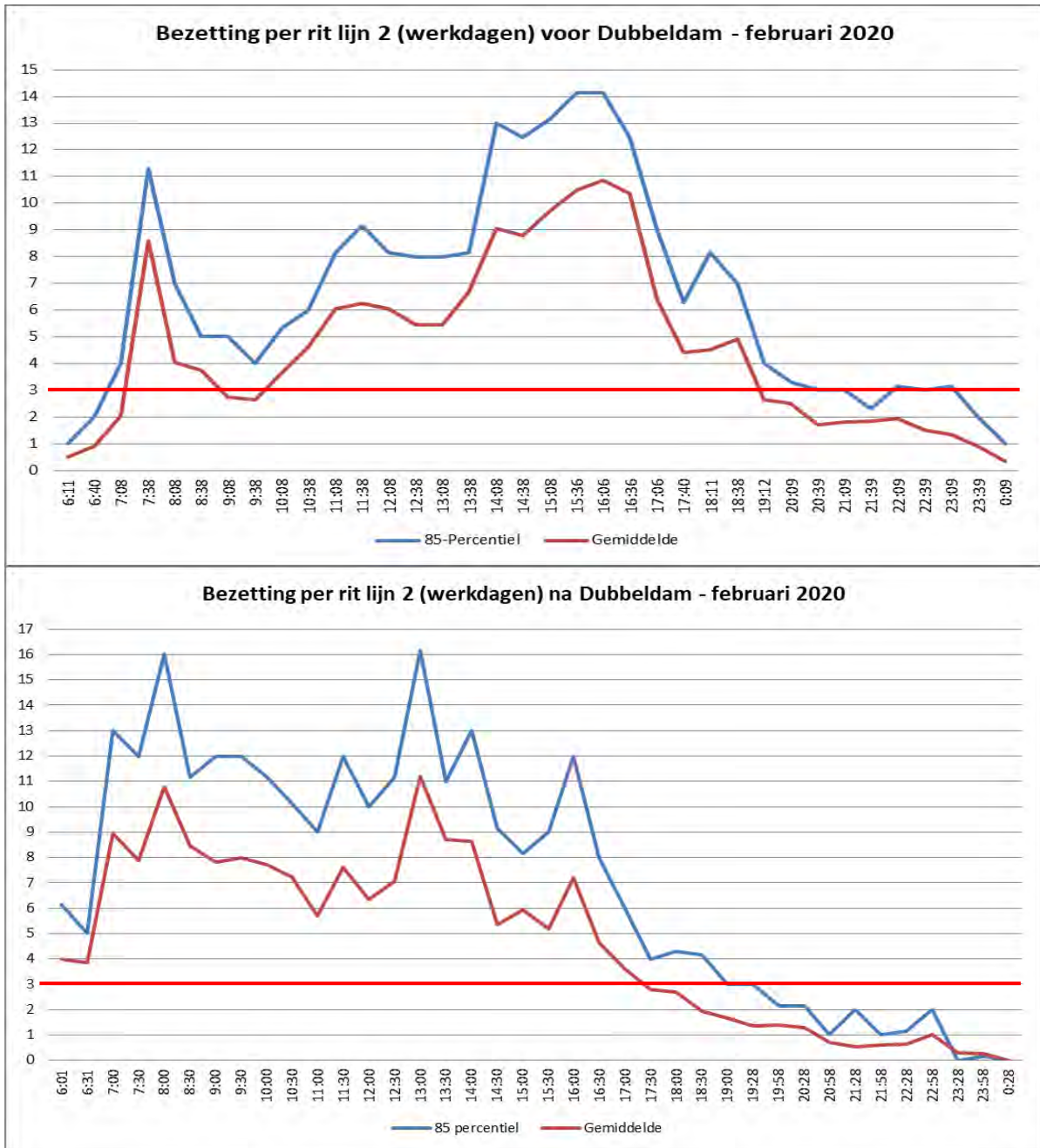
's Avonds na globaal 19:00 uur en op zondag rijdt lijn 92 niet meer tussen Ridderkerk Oostendam en Rotterdam Zuidplein v.v. Doorgaande reizigers kunnen gebruik maken van de snellere lijn 491. Lijn 92 wacht maximaal 10 minuten op een eventueel vertraagde lijn 491. Reizigers van en naar de haltes Reyerwaard en Molgerweg vanuit de Drechtsteden kunnen reizen via Rotterdam Zuidplein. Van en naar Lombardijen is het mogelijk te reizen via station Zwijndrecht en verder met de trein. Gemiddeld betreft dit 1 reiziger per rit (voor de haltes Reyerwaard, Molgerweg en Lombardijen gezamenlijk) Reizigers binnen Rotterdam kunnen reizen met RET lijn 76. Onderstaande afbeelding toont de nieuwe routevoering in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht.





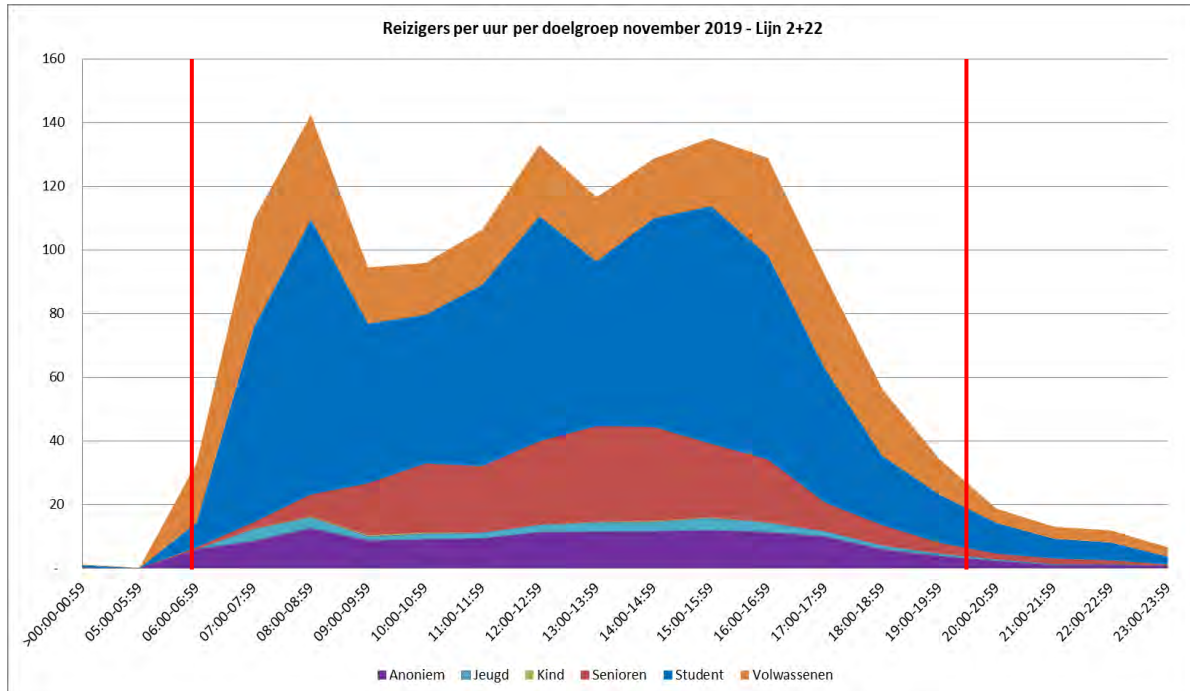
## 2.1.4 Beperken avondbediening Dubbeldam

Van alle wijken in Dordrecht kent Dubbeldam de minste instappers. Hoewel lijn 2 overdag nog een redelijk gebruik kent (deels ook veroorzaakt door reizigers van en naar het Leerpark en het ziekenhuis), is het gebruik 's avonds minimaal. Onderstaande overzichten tonen de maximale bezettingen per rit pre-COVID-19 tussen Dubbeldam en het ziekenhuis (en omgekeerd).



Na 19:00 uur komt het aantal reizigers gemiddeld niet boven de 3 uit. Dit is zeer weinig voor een stadsdienst. Daarom is het voorstel om 's avonds de vaste OV-bediening van Dubbeldam te beperken. Hoewel de reizigersaantallen aanleiding geven om niet meer te rijden na 19:00 uur, is het voorstel pas na globaal 21:30 te stoppen met rijden. Hiermee komen we tegemoet aan de wens van het RODAG tot deze tijd te blijven rijden.

Voor een deel van de reizigers is lijn 5 op de Provincialeweg een goed alternatief. Nu al maken veel reizigers uit Dubbeldam gebruik van deze lijn, die sneller op het station is en frequenter rijdt. Vooral voor senioren is de afstand tot de Provincialeweg echter te groot. Uit onderstaande afbeelding blijkt echter dat deze groep reizigers 's avonds nauwelijks van lijn 2 gebruik maakt.



Om de minder valide reizigers in Dubbeldam beter van dienst te zijn, onderzoekt Qbuzz momenteel de mogelijkheid om lijn 2 uit Dubbeldam op het station te koppelen aan lijn 10 naar de binnenstad v.v. Dit kan voor deze groep reizigers een waardevolle toevoeging zijn.

### 2.1.5 Aanpassen aanbod aan de vraag op stadsBuzz 7 (Sterrenburg – Kil)

Net zoals op lijn 5 zal ook op de drukke lijn 7 naar Sterrenburg de frequentie worden verhoogd in de daluren en op zaterdag. Hiermee wordt voldoende capaciteit geboden naar het Leerpark en profiteren reizigers uit Sterrenburg van aantrekkelijke frequenties.

Tegenover de uitbreiding van het vervoeraanbod naar Sterrenburg, stelt Qbuzz voor het vervoeraanbod naar industriegebied Kil te versoberen. Momenteel wordt hier het volgende aanbod geboden van maandag t/m vrijdag:

- ✦ 2x per uur via Krabbepolder naar Drechtwerk (retourrit rijdt niet via Krabbepolder). In de middag is dit omgekeerd;
- ✦ In de spitsrichting 2x per uur via Drechtwerk (niet via Krabbepolder) naar Dordtse Kil III.
- ✦ 's Avonds en in het weekend wordt geen verbinding geboden met het industriegebied. Lijn 7 rijdt dan tot de Weeskinderendijk.

Hoewel Qbuzz de ontsluiting van het industriegebied zeer belangrijk vindt, is het aanbod niet in verhouding tot het aantal reizigers. Daarom wordt het aanbod aangepast als volgt:

- ✦ De bediening in de spitsrichting ('s morgens richting Dordtse Kil en 's middags omgekeerd) blijft gelijk. Dit betreft globaal de periode 6:30 – 9:30 uur en 14:30 – 18:30 uur;

- ✦ De 'tegenspitsritten' tussen Drechtwerk en Sterrenburg v.v. krijgen een snellere route en rijden via de Mijlweg. Doordat de ritten gekoppeld zijn aan de ritten tussen Drechtwerk en Sterrenburg die via Krabbepolder rijden, zijn alle bestemmingen nog steeds rechtstreeks bereikbaar;
- ✦ Doordat er af-en-toe wel reizigers van en naar Drechtwerk zijn, bespreekt Qbuzz met Drechtwerk maatwerk om deze reizigers zo goed mogelijk te bieden. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat er op enkele momenten in de daluren bussen rijden van en naar Drechtwerk, specifiek gericht op de werktijden aldaar. Daarbuiten is er in de daluren is er geen regulier vervoer meer op het bedrijventerrein. Reizigers kunnen gebruik maken van deur-haltetaxi en deelfietsen (vanaf halte Watersteyn).

Op momenten dat er geen verbinding is met Dordtse Kil rijden de bussen van lijn 7 momenteel via de Spuiboulevard en Dokweg van- en naar de vestiging aan de Weeskinderendijk. Op dit traject rijden ook de bussen naar Wielwijk en Zwijndrecht. Daarmee wordt er 6 tot 12 keer per uur een bus geboden. Lijn 7 heeft hier dan ook weinig meerwaarde. Daarom stelt Qbuzz voor op momenten dat lijn 7 niet rijdt naar Dordtse Kil (behoudens enkele uitzonderingen als de bus sowieso van of naar de garage gaat) alleen te rijden tussen Sterrenburg en het Centrum.

## 2.2 Finetuning HOV SnelBuzz en R-NET

De pijlers onder een efficiënt en aantrekkelijk netwerk in de concessie zijn de snelle en frequente R-NET en SnelBuzz verbindingen. Deze verbindingen wil Qbuzz zoveel mogelijk op een aantrekkelijk niveau houden en in de toekomst, in lijn met het ontwikkelplan, verder uitbreiden. COVID-19 maakt dat er een pas op de plaats gemaakt moet worden, maar dat wil niet zeggen dat de investeringen in het HOV-net van de baan zijn. Om verdere uitbreiding van het HOV-net in de toekomst mogelijk te maken is het van groot belang dat juist nu het netwerk aantrekkelijk blijft. Door reizigers zo snel mogelijk te verleiden weer gebruik te maken van het OV ligt een snelle uitbreiding van het netwerk, zowel in frequenties als in verbindingen, binnen handbereik.

Extra (spits)capaciteit wordt in het kader van de vereiste wendbaarheid in eerste instantie grotendeels flexibel geboden en op het moment dat er een vast patroon is vast te stellen zullen we overgaan naar een structureel vervoeraanbod. Voor deze uitbreidingen worden reserveringen opgenomen. Naast deze reserveringen worden enkele frequentieverbeteringen vast aan de dienstregeling toegevoegd. Omdat hybride werken (waarbij deels op locatie gewerkt wordt en deels thuis) blijvend een effect zal hebben op het reisgedrag, is het aannemelijk dat de vervoersvraag per dag (nog) meer verschillend gaat zijn dan voor de pandemie. Het vervoeraanbod zal in de toekomst per definitie dan ook niet iedere werkdag gelijk zijn.

### 2.2.1 Aanpassingen treindienst MLL

NS wijzigt in december de dienstregeling op het hoofdrailnet. Rondom Dordrecht zijn de wijzigingen omvangrijk. Op werkdagen gaan zes sprinters per uur rijden van en naar Rotterdam en ook de dienstregeling van de intercity's wijzigt. Hoewel het aantal intercity's per uur niet veranderd, wijzigen de intervallen op werkdagen wel. Waar nu een starre kwartierdienst gereden wordt, zal dit vanaf december een interval van 10 tot 20 minuten zijn. In het weekend en in de avonduren wijzigt de dienstregeling niet. De treinen blijven dan in een kwartierinterval rijden.

De gewijzigde dienstregeling tussen Dordrecht en Rotterdam zorgt voor fors slechtere aansluitingen op de Merwedelingelijn. Momenteel is de overstap altijd 4-5 minuten. In de nieuwe situatie wordt de aansluiting vanuit Rotterdam op de stoptrein naar Gorinchem 0 minuten. Het omgekeerde is het geval voor de stoptrein uit Geldermalsen op de intercity naar Rotterdam. Deze overstappen zijn niet haalbaar, waardoor er effectief slechts sprake is van 2 reismogelijkheden per uur. Dit is niet alleen een forse achteruitgang in kwaliteit voor veel van onze reizigers (ongeveer een derde van de reizigers stapt over op de treinen naar Rotterdam), ook verwachten wij dat de verdeling van reizigers over de treinen verslechtert en capaciteitsproblemen ontstaan in de ochtendspits op de treinen die wel aansluiten op de IC naar Rotterdam. Daarom stelt Qbuzz voor de vertrektijden van de Merwedelingelijn ook aan te passen. Hierdoor worden de aansluitingen als volgt:

	IC	Spr	IC	Spr	Spr	IC	Spr	IC	Spr	Spr
Aank. trein in Ddr	↓ 56	↓ 58	↓ 6	↓ 10	↓ 19	↓ 26	↓ 28	↓ 36	↓ 40	↓ 49
Vertrek MLL uit Ddr		↓ 3 Gr		↓ 18 Gdm			↓ 33 Gr		↓ 48 Gdm	

	Sp	IC	Sp	Sp	IC	Sp	IC	Sp	Sp	IC
Vertr. trein naar Rtd	↑ 2	↑ 4	↑ 12	↑ 21	↑ 24	↑ 32	↑ 34	↑ 42	↑ 51	↑ 54
Aank. MLL in Ddr	↑ 57 Gr			↑ 12 Gdm		↑ 27 Gr			↑ 42 Gdm	

Hoewel de aansluitingen met deze wijzigingen ook ruimer worden dan in de huidige dienstregeling, is dit alles overziend de dienstregeling die het best aansluit bij de nieuwe dienstregeling tussen Rotterdam en Dordrecht. Tegelijkertijd zijn ruimere overstaptijden voor minder valide reizigers juist gewenst. Met name de overstappen die niet cross-platform zijn (vanuit Rotterdam op de MLL) zijn krap en in voorkomende gevallen voor hen niet haalbaar. De verruimde overstappen zorgen ervoor dat deze kwetsbare groep reizigers comfortabel kan overstappen.

Om 's avonds en in het weekend zo goed mogelijk aan te sluiten op de treinen van en naar Rotterdam, wijzigt de dienstregeling op die momenten niet. Dit betekent wel dat de vanzelfsprekendheid van gelijke vertrektijden over de dag komt te vervallen. Hoewel dit indruist tegen onze wens om zoveel mogelijk vaste vertrektijden te hanteren, vinden wij dat het bieden van zo optimaal mogelijke aansluitingen zwaarder weegt.

Doordat de vertrektijden 's avonds verschuiven, is het niet mogelijk de laatste slag van de serie 7100 (Dordrecht – Gorinchem) te rijden. Door de verschuivingen in vertrektijden en de beperkingen van het enkelspoor is er geen ruimte deze treinen te rijden. Vanuit Dordrecht naar Gorinchem heeft dit nauwelijks effect. De patroonwijziging zorgt ervoor dat na de 7200 van 19:48 uur naar Geldermalsen de volgende trein al vertrekt om 20:05 uur vertrekt.

Vanzelfsprekend wijzigen de vertrektijden van de aansluitende bussen ook, zodat de overstappen op de Merwedelingelijn zo goed mogelijk blijven. Met ProRail is afgestemd dat de brugopeningen aangepast worden aan de nieuwe dienstregeling. Voor de overstappen in Geldermalsen zijn er slechts minimale gevolgen, doordat de treinen van en naar Utrecht ook in een 10/20 interval rijden.

### **2.2.2 Verlenging halfuurdienst in avond en uurdienst op zondag lijn 388**

Lijn 388 rijdt op zondag overdag een halfuurdienst. In verhouding tot het aantal reizigers is dit een zeer royale bediening. De bezetting op het drukste punt overdag is ongeveer 3-4 reizigers per rit. Daarom is het voorstel om de frequentie te verlagen naar 1x per uur.

Van maandag t/m zaterdag wordt de periode waarin een halfuurdienst wordt geboden verruimd. Tot globaal 21:00 uur zal elk half uur een bus rijden. Momenteel is dit tot globaal 19:00 uur. Deze verruiming sluit goed aan bij de wens werk- en collegetijden meer te spreiden, waardoor reizigers ook later vanuit Utrecht en Rotterdam terug reizen. Een uurdienst is op deze voor forensen interessante verbinding dan niet passend bij de vervoerswens.

### **2.2.3 Vervallen trajectdeel Meerkerk – Utrecht v.v. op enkele ritten lijn 388**

Momenteel rijden vrijwel alle ritten het volledige traject van en naar Utrecht. Dit resulteert in een heel vroeg vertrek uit Utrecht en hele late aankomsten in Utrecht. Deze ritten vervoeren nauwelijks tot geen reizigers (buiten Utrecht). Het voorstel is dan op deze ritten het trajectdeel Meerkerk – Utrecht te laten vervallen. De exacte uitwerking van deze maatregel volgt, maar betreft in ieder geval de eerste rit uit Utrecht en de laatste rit naar Utrecht. Daarnaast op werkdagen ook de tweede rit uit Utrecht en de laatste halfuursrit naar Utrecht. Op al deze ritten is het aantal reizigers tussen Meerkerk en Utrecht minder dan 2.

### **2.2.4 Uitbreiding vervoeraanbod lijn 387 in de spitsuren**

Het aanbod in de spitsuren op lijn 387 wordt iets uitgebreid. Voortaan zal in zowel de ochtend- als middagspits op het drukste moment elke 10 minuten een bus rijden tussen Gorinchem Station en Utrecht CS v.v.

Op momenten dat elke 10 minuten gereden wordt tussen Gorinchem en Utrecht, rijdt lijn 387 elk kwartier tussen Dalem en Gorinchem Station. Op deze wijze wordt optimaal aangesloten op de treinen van de Merwedelingelijn en ontstaat een aantrekkelijk aanbod voor forensen en studenten vanuit oostelijk Gorinchem naar Utrecht.

### 2.2.5 Toewerken naar het bieden van R-NET naar Sterrenburg

Sterrenburg is de wijk in Dordrecht waar de meeste reizigers instappen en waar Qbuzz kansen ziet om toe te werken naar een sterke R-NET corridor. Daarnaast kan deze R-NET lijn ook in de toekomst een verdere impuls geven aan enkele ontwikkelplannen binnen de gemeente Dordrecht, zoals de Spoorzone.

Hoewel de route in Sterrenburg zelf logischerwijs via de Galileilaan voert, gaat het omzetten naar R-NET echter niet van de ene op de andere dag en vereist een goede samenwerking van diverse partijen. Haltes verdienen een upgrade, doorstroming moet gewaarborgd zijn en reizigers moeten het plan omarmen. Het strekken van een lijn binnen een woonwijk heeft namelijk ook gevolgen voor de fijnmazige ontsluiting in de wijk. Kwetsbare groepen reizigers moeten ook goed bediend worden en hebben lang niet altijd baat bij een snelle, gestrekte verbinding op grotere afstand van hun herkomstlocatie. Daarom wil Qbuzz een werkgroep oprichten, waarin diverse stakeholders (waaronder Provincie Zuid-Holland, Gemeente Dordrecht en het RODAG) plaatshebben. Deze werkgroep ontwikkelt gezamenlijk de wijze waarop deze HOV corridor ingevuld wordt, ook in relatie tot de meer ontsluitende routes in de wijk. Om voldoende tijd voor dit project te gunnen, wordt een netwerkaanpassing binnen Sterrenburg niet voor 2022 voorgesteld. De routes van lijnen 5 en 7 blijven daarmee in 2022 gelijk aan de huidige routes.

### 2.2.6 Behoud huidige frequenties op R-NET lijnen

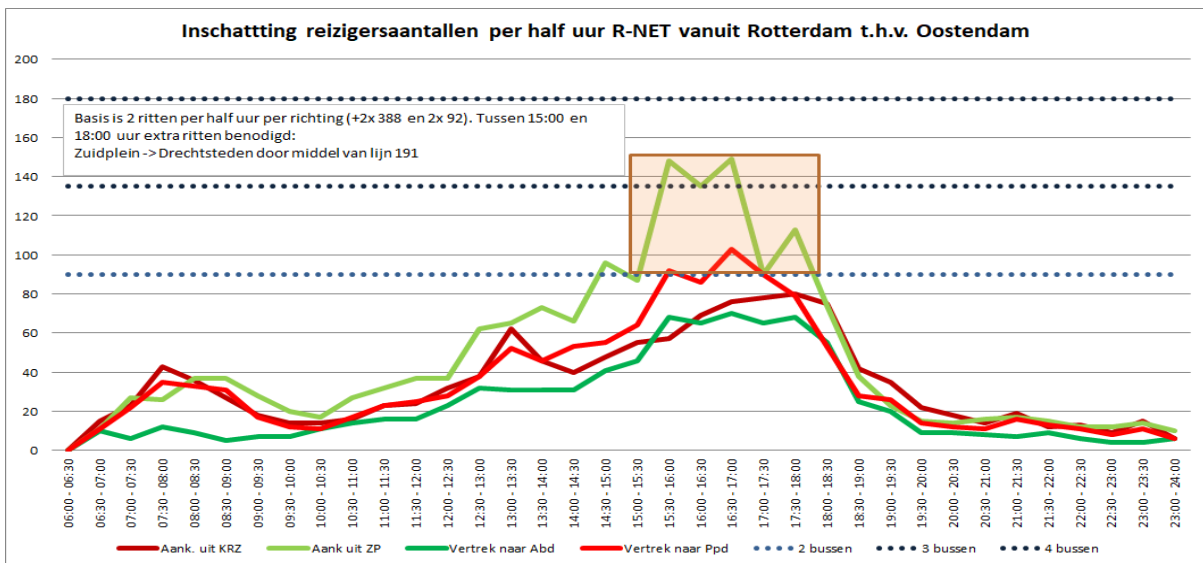
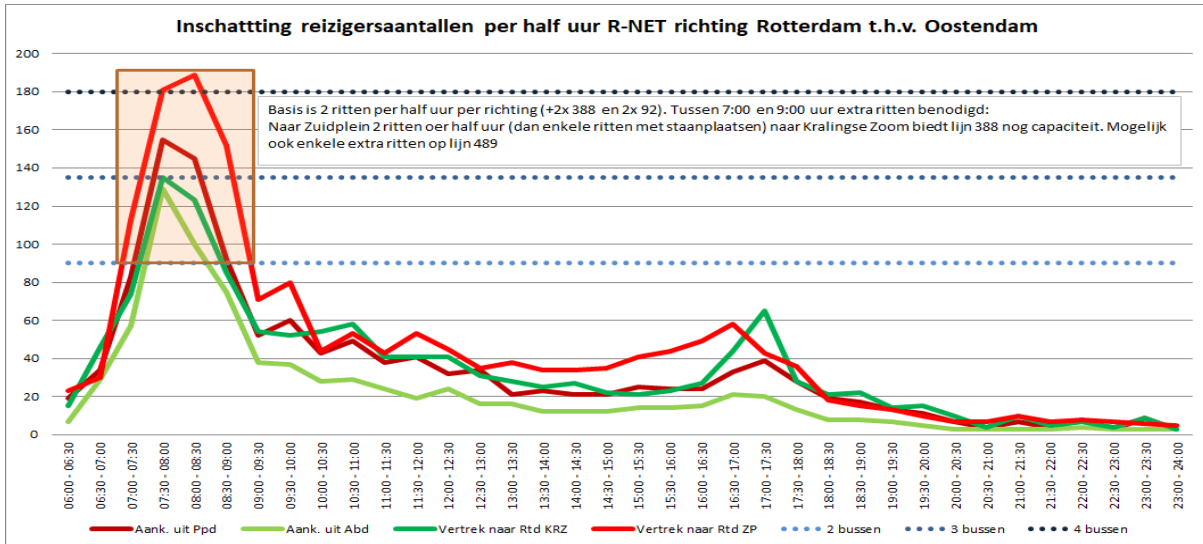
Als gevolg van COVID-19 en de bijbehorende noodzakelijke besparingen zijn de spitsfrequenties op de R-NET lijnen begin 2021 teruggebracht van 6x per uur naar elk kwartier. Ook in 2022 behouden deze lijnen haar kwartierdiensten, in plaats van deels hogere frequenties. Daarbovenop wordt door middel van gerichte inzet additioneel capaciteit geboden, welke in het najaar definitief wordt bepaald. Deze ritten vormen een wezenlijk onderdeel van de te bieden wendbaarheid: de ritten rijden waar en wanneer ze nodig zijn. Voor deze ritten worden in eerste instantie reserveringen opgenomen. Onze verwachting is dat het aantal extra ritten niet voor alle werkdagen gelijk zal zijn als gevolg van grote verschillen in het reizigersaanbod. Qbuzz gaat uit van de volgende opzet van het netwerk:

- ✦ **Basis:** R-NET lijnen 416, 488, 489 en 491 rijden van maandag t/m vrijdag tot globaal 19:00 uur elk kwartier. Op overige momenten elk half uur. Net zoals nu zijn lijnen 416 en 488 aan elkaar gekoppeld. In Alblasserdam is er een aansluiting tussen lijn 416 uit Dordrecht en lijn 489 naar Nieuw Lekkerland v.v. Lijnen 489 en 491 bieden bij de aansluitknoop in Oostendam altijd aansluiting op elkaar. Ook lijn 92 biedt hier een optimale aansluiting. Waar voorheen de bussen soms na elkaar vertrokken, is dat voortaan altijd tegelijkertijd. Doordat alle R-NET lijnen elk kwartier rijden is er altijd een goede aansluiting onderling, op de stadsBuzz lijnen en op de treinen van de Merwedelingelijn. Ook lijn 387 rijdt elk kwartier op werkdagen overdag en daarbuiten vrijwel altijd elk half uur. Ook deze lijn sluit naadloos aan op de MLL;
- ✦ **Flexibiliteit:** Extra capaciteit uit Sliedrecht naar Rotterdam wordt geboden door lijn 191: deze is in de basis elk kwartier ingepland gedurende de drukste 2 uren 's morgens en drukste 3



uren 's middags. Mogelijk dat een deel van de ritten niet het gehele traject vanaf Stormrand rijdt, maar vanaf station Baanhoek v.v. Extra capaciteit uit Alblasserdam naar Rotterdam wordt geboden door extra ritten op lijn 489, aansluitend op lijn 191. Op lijnen 387 en 416 worden extra ritten ingelegd op drukke momenten. Vooral nog gaat Qbuzz uit van 3 extra ritten in de ochtend uit Gorinchem op lijn 387 en 2 extra ritten op lijn 416;

Onderstaande grafieken geven een weergave van de verwachte reizigersbehoefte per half uur op de R-NET lijnen 489 en 491. Daaruit blijkt de behoefte aan extra ritten. Op basis van het exacte herstel en potentie in het najaar worden deze ritten opgenomen in de dienstregeling.



Door de spitsritten bovenop de basisdienstregeling te leggen, blijft het 'raamwerk' van heldere en goed op elkaar aansluitende kwartierdiensten bestaan. Daarnaast is er nog een significant voordeel van het 'apart' houden van de extra capaciteitsritten ten opzichte van de basisdienstregeling: de dienstenpakketten voor chauffeurs hoeven bij wijzigingen alleen voor de extra ritten aangepast te worden. De basisdienstregeling blijft intact. Het diensten- en roosterproces vergt veel tijd, waardoor het normaliter lastig is om snel wijzigingen door te voeren die passen bij de daadwerkelijke vervoersvraag. Door de gekozen opzet hoeven alleen de chauffeursdiensten voor de flexibele ritten aangepast te worden. Dat beperkt doorlooptijden en biedt daarmee bij uitstek mogelijkheden wijzigingen snel en frequent door te voeren.



## 2.3 Wijzigingen op de streeklijnen in de Molenlanden

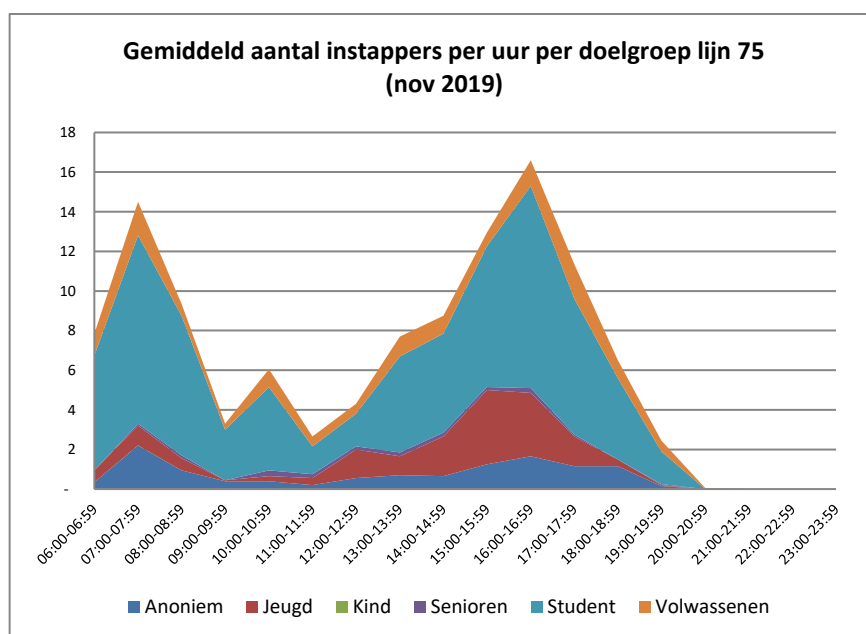
Het landelijke gebied van de Molenlanden kenmerkt zich door dunnere vervoerstromen dan in de Drechtsteden. Het gebruik in dit gebied is primair georiënteerd op de onderwijs- en werkgelegenheidslocaties in Gorinchem, Dordrecht, Rotterdam en Utrecht. Deels zijn deze bestemmingen rechtstreeks bereikbaar en deels moeten reizigers overstappen op de knooppunten Sliedrecht en Meerkerk.

Het grootste deel van de reizigers in dit gebied maakt gebruik van de hoofdlijnen 90, 387 en 388. Daarnaast was pre-corona ook lijn 81 in de spits goed bezet. Doordat echter sinds dit jaar ook lijn 388 via Lexmond rijdt, is de verwachting dat veel reizigers uit Lexmond voortaan met deze lijn meereizen.

Ondanks dat het gebruik van de overige lijnen in het gebied beperkt is, vervullen zij wel degelijk een belangrijke functie. Daar komt bij dat het afschalen van frequenties hier geen soelaas biedt om de noodzakelijke besparingen te realiseren; veel lijnen rijden immers maar 1x per uur. De gekozen maatregelen zijn dan ook zo opgesteld dat vrijwel alle reizigers nog een goede verbinding houden.

### 2.3.1 Lijn 75 langs de Graafstroom wordt beperkt tot spitslijn

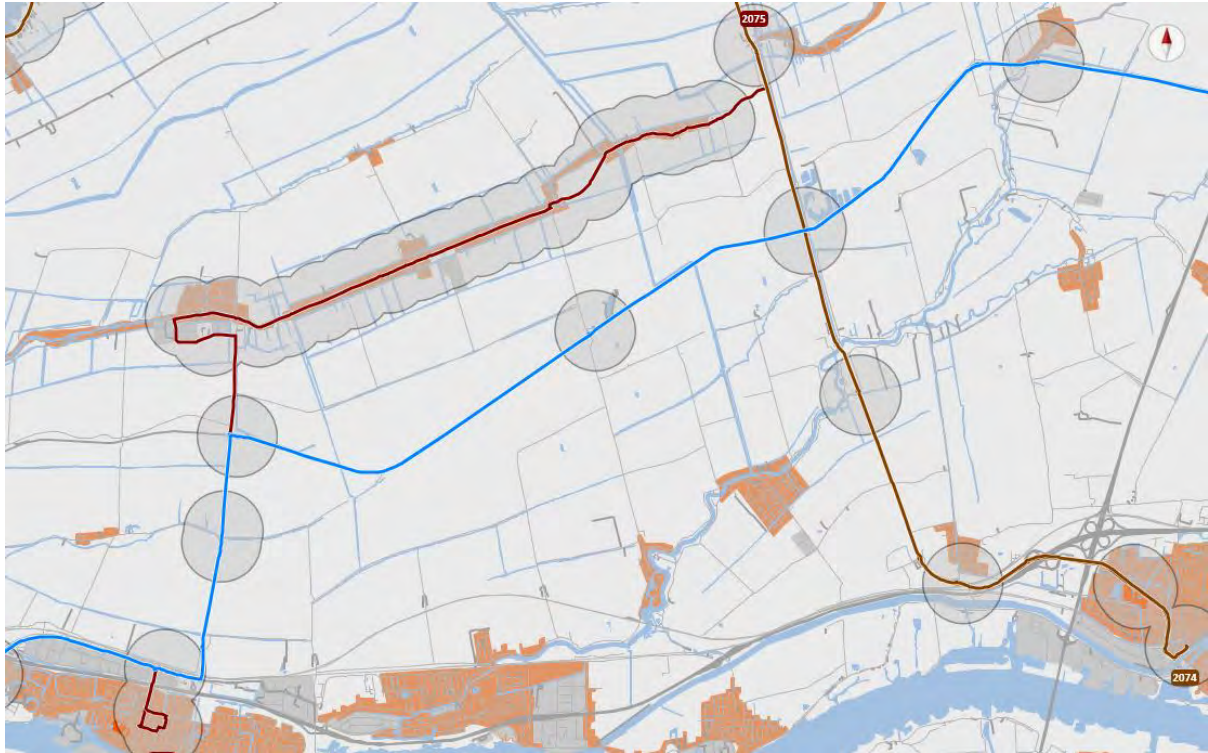
Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf, Ottoland en Noordeloos worden ontsloten door de succesvolle en goed gewaardeerde SnelBuzz lijn 388, echter zijn de haltes 1,5 tot 3,5km fietsen gelegen van de kernen. Daarom rijdt door de kernen aan de Graafstroom zelf de ontsluitende buslijn 75, gezamenlijk met buurtbuslijnen 701 en 702. Het gebruik is in de meeste uren marginaal, zoals in onderstaande grafiek te zien is. In de daluren komt het aantal instappers op de hele lijn niet boven de 6 uit, in beide richtingen opgeteld. Dat is te weinig om een vaste oververbinding te verantwoorden. Gezien de aanwezigheid van lijn 388, die aantrekkelijk is voor reizigers die snel- en rechtstreeks naar Utrecht en Rotterdam willen reizen, is er ook weinig potentie op groei voor deze lijn. In de spitsuren is het gebruik ook beperkt, maar voorziet deze lijn wel in een behoefte. Daarom is het voorstel lijn 75 alleen nog te bieden in de spitsuren. In relatie tot het ontwikkelplan is dit een minder ingrijpende aanpassing. In het ontwikkelplan is geen vaste bediening met lijn 75 opgenomen.



In de ochtendspits rijdt lijn 75 in 2022 nog drie ritten naar Sliedrecht (en twee in omgekeerde richting). In de middagspits wordt vanaf 14:30 tot en met 17:30 elk uur een rit vanaf Sliedrecht geboden. Richting Sliedrecht is dit van 15:00 uur tot en met 17:00 uur. Hiermee biedt Qbuzz voor studenten en scholieren de gewenste ontsluiting. Ook voor de kleine groep forensen is een dagelijkse reis ongewijzigd mogelijk. In de daluren kunnen reizigers

gebruik maken van BuurtBuzz lijnen 701 en 702. Ook kan gebruik gemaakt worden van de deur-halte taxi en het knooppuntvervoer (zie hoofdstuk 3). Naast de beperking in het aantal ritten, vervalt ook het trajectdeel tussen Goudriaan Provincialeweg en Meerkerk.

Onderstaande afbeelding toont de routes van lijnen 74, 75 en 388. De toekomstige knooppunthalte bij het kruispunt van de N214 en N216 is hierin al opgenomen. Buurtbuzz lijnen zijn voor de overzichtelijkheid niet meegenomen.



### 2.3.2 Vervallen lijn 77 in Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht

Lijn 77 biedt een fijnmazige ontsluiting in Hardinxveld en Giessendam en zorgt voor de verbinding tussen Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht. Van deze lijn wordt beperkt gebruik gemaakt. Dit is ook niet raar; voor de verbinding richting Dordrecht en Rotterdam zijn de 2 stations met de fiets goed bereikbaar. Lijn 77 heeft dus uitsluitend een functie in het bieden van een verbinding voor bijvoorbeeld ouderen naar het centrum van Sliedrecht. Om toch een goed alternatief te bieden voor reizigers die slecht ter been zijn, rijdt buurtBuzz 707 sinds dit jaar een meer uitgebreide route in Hardinxveld.

### 2.3.3 Vervangen lijn 78 door overstapmogelijkheid tussen lijnen 74 en 388

Lijn 78 verzorgt de avondverbinding voor de kernen Nieuwpoort, Gelkenes en Groot Ammers voor reizigers van en naar Utrecht. Deze verbinding is ingelegd, omdat er geen goede overstap mogelijk is vanuit lijn 388 op lijn 74. Door het aanleggen van een overstaphalte bij de kruising van de N214 en N216, ontstaat daar een overstapmogelijkheid tussen de lijnen 74 en 388. Daarmee vervalt de noodzaak van lijn 78. Deze knooppunthalte zal pas over enkele jaren gereed zijn, daarom zal als tijdelijke maatregel lijn 74 's avonds (op momenten dat lijn 90 niet rijdt) ook stoppen bij de halte Molenaarsgraaf N214 om zo de overstap op lijn 388 te bieden.

### **2.3.4 Vervallen lijn 79**

Lijn 79 verzorgt de busverbinding voor de kern Hoornaar. Hoewel lijn 79 op het eerste gezicht in de spitsuren nog redelijk gebruik wordt, zijn dit vrijwel uitsluitend reizigers die reizen tussen het station in Gorinchem en de scholen bij de A15. Deze reizigers kunnen gebruik maken van stadsBuzz 1. Van en naar de kern Hoornaar is het gebruik gemiddeld slechts 1 reiziger per rit. Voor hen is de BuurtBuzz voortaan het alternatief. Enkele malen per dag maakt ook een reiziger gebruik van de verbinding met Meerkerk. Deze reismogelijkheid vervalt. Voor deze reizigers is de het knooppuntvervoer, waarbij er goede aansluitingen zijn op knooppunt Meerkerk, het alternatief. In lijn met het ontwikkelplan komt lijn 79 dan ook te vervallen.

### **2.3.5 Herstructurering tegenspitsritten lijn 90 en toevoegen latere rit**

Lijn 90 rijdt in de spitsuren een halfuurdienst. Deze is in de spitsrichting ('s morgens naar Utrecht en 's middags naar Gelkenes) hard nodig. Ook in de tegenrichting wordt elk half uur gereden. Deze ritten zijn voor de capaciteit niet vereist, maar zorgen wel voor een aantrekkelijker aanbod. Daarnaast moeten bussen na aankomst van een spitsrit ook weer terug naar de herkomstlocatie voor een volgende spitsrit. Deze tegenspitsritten wil Qbuzz graag op enkele momenten van de dag wijzigen in tijdligging. Dit voorkomt bijvoorbeeld dat een bus uit Gorinchem leeg naar Utrecht rijdt, daarna heen-en-weer als lijn 90 weer in Utrecht uitkomt en vervolgens weer leeg terug rijdt naar Gorinchem. Door de tegenspitsrit voor de spitsrit in te leggen in plaats van erna, worden minder lege kilometers gemaakt. Het totaal aantal ritten wijzigt niet en ook voor reizigers zijn er geen tot nauwelijks gevolgen.

Naast deze maatregel stelt Qbuzz voor de eerste rit vanuit Utrecht naar Gelkenes (vertrek rond 6:30u) niet meer te rijden tussen Utrecht en Lexmond. Behoudens enkele reizigers binnen Utrecht (naar Papendorp, zij kunnen reizen met lijn 388 of een van de U-OV lijnen) is er gemiddeld 1 reiziger per week tussen Vianen en Lexmond. Deze reiziger kan reizen met lijn 388 tot Lexmond en daar overstappen op lijn 90.

Als laatste stelt Qbuzz voor een extra rit toe te voegen vanuit Utrecht naar Gelkenes rond 19:30 uur. Hierdoor hebben reizigers naar de Lekdijk nog een uur later een verbinding. Vooral voor studenten wonende in het noordelijke gedeelte van de Molenlanden en voor forensen die later doorwerken wordt hiermee ingespeeld op de wens om een latere rechtstreekse verbinding vanuit Utrecht te krijgen.



## 2.4 Stadsdienst Gorinchem

De stadsdienst Gorinchem kent een beperkt gebruik. Het grootste deel van de reizigers betreft scholieren en studenten naar de scholen ten noorden van de A15. Qbuzz heeft het gebruik van de stadsdienst onderzocht en daarbij gekeken of een flexibele invulling van de stadsdienst meerwaarde heeft ten opzichte van de vaste lijnvoering. Mede door de forse stroom scholieren is dat niet het geval. De vaste bediening blijft dan ook gehandhaafd. Wel stelt Qbuzz voor lijnen te integreren en het netwerk eenduidiger te maken.

### 2.4.1 Bediening Dalem ook op zaterdag met lijn 387, eenduidige route lijn 1

Als gevolg van de noodzakelijke bezuinigingen is de bediening van Dalem met een separate stadslijn komen te vervallen. Met lijn 47 (Arriva) en lijn 387 rijden er desondanks alsnog tot 4 bussen per uur tussen het station en Dalem. Op zaterdag rijdt lijn 387 niet verder dan het station en rijdt lijn 1 elk uur (grotendeels) via de route van lijn 387 naar Dalem. Dit is verwarrend voor reizigers, daarnaast is een uurdienst voor een stadsdienst naar een grote wijk erg beperkt. Daarom wil Qbuzz graag de opzet van de stadsdienst (en lijn 387 in Dalem) vereenvoudigen:

- ✦ Lijn 1 rijdt voortaan op zaterdag niet meer naar Dalem, daarentegen wordt de frequentie in het westelijke gedeelte van Gorinchem verhoogd van 1x per uur naar 2x per uur. De huidige routevoering waarbij 1x per uur linksom en 1x per uur rechtsom gereden, blijft gehandhaafd;
- ✦ Lijn 387 gaat ook op zaterdag elk half uur doorrijden van en naar Dalem. Dit tussen globaal 8:00 en 18:00 uur;
- ✦ Lijn 5 vervalt en wordt vervangen door lijn 80 (zie paragraaf 2.4.3).

### 2.4.2 Vervallen lijn 6 tussen Avelingen en het station

Sinds de sociale werkplaats niet meer gevestigd is op bedrijventerrein Avelingen is het gebruik van lijn 6 tot een minimum gedaald. Het aantal reizigers is momenteel 0-1 per rit. Vanzelfsprekend heeft de pandemie hier ook effect, maar wanneer gekeken wordt naar het aantal reizigers van en naar de Dordtse Kil tijdens de pandemie dan is het beeld op deze lijn heel anders. Daarom zal deze lijn komen te vervallen.

### 2.4.3 Integratie lijn 5 en lijn 80, wijziging frequentie en bedieningsperiode

Het gebruik van lijn 80 is beperkt, maar voorziet wel in een behoefte. Mede door de routewijziging van lijn 388 (stopt ook in Lexmond) is het belang van lijn 80 afgenomen. Wel heeft lijn 80 een belangrijke functie voor Meerkerk en het lint Lakerveld. Voor veel inwoners van Meerkerk is lijn 387 en 388 vanaf het knooppunt een prima verbinding, echter is deze voor een deel van de (potentiele) reizigers te ver fietsen. Daarom blijft lijn 80 behouden tussen Vianen en Gorinchem. Wel ziet Qbuzz kansen tot integratie met stadslijn 5 in Gorinchem, zodat een deel van de paralleliteit verdwijnt. Lijn 80 zal in Gorinchem daarom voortaan door het centrum rijden. De bediening van de Lingewijk geschiedt via de Arkelsedijk. Tussen de huidige twee haltes op de Arkelsedijk van lijn 80 is de afstand vrij ruim, waardoor het gebied ten hoogte van de halte Loevesteinlaan van lijn 5 slecht bediend wordt. Qbuzz stelt voor een haltepaar toe te voegen ter hoogte van de looproute naar de Arkelse Onderweg ter hoogte van huisnummer 36. De route van lijn 5 dwars door de wijk komt te vervallen.



Het aantal reizigers binnen Gorinchem is (met name op zaterdag en in de daluren) gering. Daarom wordt het aantal ritten beperkt. Voortaan wordt op werkdagen in de daluren en op zaterdag overdag een uurdienst gereden. In de spitsuren is dit elk half uur. Voor reizigers die gebruik maken van de huidige lijn 80 betekent dit dat de frequenties gelijk blijven. Reizigers uit de Lingewijk naar Utrecht kunnen 1x per uur reizen via Meerkerk en 1x per uur via station Gorinchem. In de spitsuren is dit voor beide mogelijkheden 2x per uur.

Op zaterdag rijdt lijn 80 momenteel tussen Meerkerk en Vianen en ook in Gorinchem tussen de Lingewijk en het station rijdt er op zaterdag een bus. De huidige situatie doorzetten naar de nieuwe lijn levert de rare situatie op dat de bus een dienstregelingsrit rijdt van Vianen naar Meerkerk, daarna via de route van lijn 80 leeg doorrijdt naar Gorinchem Noord om dan weer als dienstbus verder te rijden. Dit is niet alleen erg inefficiënt, ook voor de reizigers is dit niet te verkopen. Daarom zal lijn 80 ook op zaterdag de volledige route Vianen - Gorinchem rijden.

De bedieningsperiode van lijn 80 wordt verruimd. Waar nu tot globaal 19:00 uur gereden wordt, zal dit voortaan tot globaal 21:00 uur zijn. Hiermee wordt voorgesorteerd op meer gespreide werk- en lestijden.

De wijzigingen in Gorinchem zorgen voor onderstaand netwerk:



- ◆ Blauwe lijn: SnelBuzz 387 Utrecht - Gorinchem;
- ◆ Groene lijn (aan de westkant van de stad): StadsBuzz
- ◆ Groene lijn naar het noorden: StreekBuzz 80 Gorinchem - Vianen
- ◆ Roze lijn: Arriva lijn 47 Gorinchem - Geldermalsen

## 3 Systeemkenmerken knooppuntvervoer Molenlanden

Aanvullend op het vaste lijngebonden OV en de Deur-Halte taxi biedt Qbuzz in de Molenlanden in 2022 ook vraaggestuurd knooppuntvervoer. Dit vervoer wordt geboden aanvullend op de Deur-Halte taxi, welke blijft bestaan in haar huidige vorm. De uitgangspunten voor dit vervoer worden hieronder toegelicht.

### 3.1.1 Aanvullend op vast openbaar vervoer

De meeste reizigersstromen in de Molenlanden zijn zeer beperkt. Concurrentie tussen verschillende OV-producten is daarom niet verstandig. Dit leidt tot een afname van het gebruik van het vaste OV-aanbod, waardoor de kostendekkingsgraad (te) ver zal dalen. Tegelijkertijd is de kans reëel dat bij een te aantrekkelijk vraaggestuurd product er (met name in de spitsuren) veel gebruik gemaakt wordt van het aanbod, waardoor het systeem overbelast raakt of er onevenredig veel capaciteit moet worden ingezet. Daarom wordt het vraaggestuurde aanbod uitsluitend geboden op momenten dat er geen vast OV door de kernen wordt geboden. De precieze uitwerking is per kern verschillend en wordt in hoofdstuk 3.2 besproken.

### 3.1.2 Goede gegarandeerde aansluitingen op het HOV netwerk

De HOV-lijnen 387 (Gorinchem – Utrecht), 388 (Rotterdam – Utrecht) en de Merwedelingelijn (Dordrecht – Geldermalsen) rijden overdag (minimaal) 2x per uur. Voor lijn 387 en de Merwedelingelijn geldt dit ook in de avonduren en op zondag. Lijn 388 rijdt 's avonds elk uur en zal in 2022 ook op zondag overdag deze frequentie hebben. Qbuzz is van mening dat er elk half uur een reismogelijkheid geboden moet worden, naar het dichtstbijzijnde relevante knooppunt. In de Molenlanden betekent dit bijvoorbeeld dat op momenten dat lijn 388 elk half uur rijdt er een aansluiting geboden wordt op deze lijn. Deze aansluitingen worden geboden in Bleskensgraaf en Noordeloos. Op momenten dat lijn 388 elk uur rijdt, wordt aanvullend elk uur een vraaggestuurde reismogelijkheid geboden. Deze 'rijdt' op het andere half uur van lijn 388, zodat er ook dan twee reismogelijkheden per uur zijn: 1x met lijn 388 en 1x met het vraaggestuurde aanbod. Omdat deze mogelijkheid op het andere half uur geboden wordt ten opzichte van lijn 388, is er ook geen aansluiting mogelijk op lijn 388. De overstappen worden dan geboden op de Merwedelingelijn (Sliedrecht) en lijn 387 (Meerkerk).

Op basis van de herkomst-bestemming matrices is gekozen voor goede aansluitingen in de meest relevante reisrichting. Voor de andere reisrichting is het uiteraard mogelijk een reis te reserveren, maar dit betekent ofwel:

- ✦ Een ruimere overstaptijd;
- ✦ Gebruik maken van de reguliere Deur-Halte taxi. Deze biedt echter niet de meest naadloze aansluiting.

Doordat de aansluiting geboden wordt in de meest logische reisrichting, is ook het aanbod in de westelijke Molenlanden anders georiënteerd dan in het oosten. In het westen reizen de meeste reizigers naar Dordrecht en Rotterdam. In het oostelijke gedeelte is dit primair Gorinchem (bereikbaar met vast OV) en Utrecht. Daardoor worden gebruik gemaakt van verschillende knooppunten. Het aanbod werkt met fictieve vertrektijden (met optimale aansluitingen) van en naar de knooppunten. Hierdoor is het mogelijk een reis te plannen in de reisplanners.

Door het werken met een schaduwdienstregeling vermindert in theorie het aantal reismogelijkheden. Echter een reismogelijkheid zonder aansluiting op het knooppunt heeft ook geen waarde voor de reiziger. Wij kiezen bewust voor minder mogelijkheden maar de mogelijkheden welke overblijven zijn betrouwbaar en hebben een goede aansluiting op de knooppunten, met zoals aangegeven een wachtgarantie.

### **3.1.3 Korte besteltijd**

Bestellen wordt steeds eenvoudiger, maar kan nog steeds als een barrière gezien worden. Zeker voor reizigers die reizen met het vaste OV naar de Molenlanden. Zij kunnen niet altijd een aankomsttijd garanderen, totdat ze al in het OV zitten. Daarom wordt de besteltijd verkort tot 30 minuten, het is daarmee mogelijk om te reserveren voor het vervoer op het moment dat men al in de bus zit / bijna instapt vanuit bijvoorbeeld Utrecht of Rotterdam. Voor zowel de klant als voor Qbuzz biedt dit meer zekerheid dat de reis zonder problemen zal verlopen. Vanzelfsprekend wacht het knooppuntvervoer op een eventueel vertraagde bus of trein en omgekeerd.

### **3.1.4 Combinatiegraad**

Wij zullen dit vervoer onderbrengen bij de vervoerder welke ook het vervoer van de Molenhopper uitvoert. Hierdoor zijn er altijd veel voertuigen op de weg en is het mogelijk om vervoer te combineren. Dit beperkt de kosten en zorgt ervoor dat korte aanmeldtijden mogelijk worden.

### **3.1.5 Uitbreiding halfuurdienst lijn 388**

Zoals eerder vermeld wordt de periode waarin lijn 388 een halfuurdienst rijdt verlengd tot globaal 21:00 uur, waardoor het knooppuntvervoer tot dat moment ook aangesloten wordt op overstaphalte Bleskensgraaf (N214) en overstaphalte Noordeloos (N214). Na 21:00 uur en op zondag verschuift de aansluiting naar knooppunt Meerkerk en Station Sliedrecht.

## 3.2 Uitwerking

Het aanbod is gericht op goede aansluitingen op de knooppunten. Doordat het aanbod van vast OV per kern verschillend is, zal ook het vraaggestuurde aanbod per kern verschillen. Deze worden hieronder toegelicht.

### 3.2.1 Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf en Ottoland

Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf en Ottoland worden in de spitsuren verbonden met spitslijn 75. Deze lijn biedt voor scholieren en studenten een goede verbinding met Sliedrecht en verder richting Rotterdam en Dordrecht. Voor de richting Rotterdam kan net zoals nu gebruik gemaakt worden van lijn 388 via de N214. Hoewel lijn 75 nu ook rijdt naar Meerkerk, wordt van deze verbinding nauwelijks gebruik gemaakt. Op basis van data uit november 2019 is het gebruik maximaal 1 reiziger per dag uit deze kernen:

Vanaf Bleskensgraaf	SB388	75	BB	Naar Bleskensgraaf	SB388	75	BB
Gorinchem Station		0		Gorinchem Station		0	
Gorinchem Papland+Scholen		2		Gorinchem Papland+Scholen		2	
Oud-Alblas			1	Oud-Alblas			
Papendrecht	8			Papendrecht	4		
Rotterdam HES+KrZoom	5			Rotterdam HES+KrZoom	4		
Sliedrecht Centrum		5		Sliedrecht Centrum		7	
Sliedrecht Station	4	15		Sliedrecht Station	6	15	
Sliedrecht Baanhoek	1			Sliedrecht Baanhoek	1		
Utrecht Centraal	13			Utrecht Centraal	16		
Utrecht Overig	1			Utrecht Overig	1		
Vianen Lekbrug	4			Vianen Lekbrug	3		
Totaal instappers Bleskensgraaf	36	22	1	Totaal uitstappers Bleskensgraaf	35	24	0

Vanaf Molenaarsgraaf	SB388	75	BB	Naar Molenaarsgraaf	SB388	75	BB
Gorinchem Station				Gorinchem Station			
Gorinchem Papland+Scholen		2		Gorinchem Papland+Scholen		1	
Meerkerk A27	1	1		Meerkerk A27	1	1	
Papendrecht	2			Papendrecht	3		
Rotterdam HES+KrZoom	5			Rotterdam HES+KrZoom	5		
Sliedrecht Centrum		1		Sliedrecht Centrum	2		
Sliedrecht Station	6	2		Sliedrecht Station	6	4	
Sliedrecht Baanhoek	3			Sliedrecht Baanhoek	2		
Utrecht Centraal	23			Utrecht Centraal	26		
Utrecht Overig	4			Utrecht Overig	3		
Vianen Lekbrug	9			Vianen Lekbrug	7		
Totaal instappers Molenaarsgraaf	53	6	0	Totaal uitstappers Molenaarsgraaf	55	6	0

Vanaf Ottoland	SB388	75	Buurtbuzz	Naar Ottoland	SB388	75	Buurtbuzz
Gorinchem Station				Gorinchem Station			
Gorinchem Papland+Scholen		1		Gorinchem Papland+Scholen		1	
Meerkerk A27				Meerkerk A27			
Sliedrecht Centrum		1		Sliedrecht Centrum		1	
Sliedrecht Station		2		Sliedrecht Station		2	
Totaal instappers Ottoland	0	4	0	Totaal uitstappers Ottoland	0	4	0

Op momenten dat lijn 75 niet (meer) rijdt biedt Qbuzz een vraaggestuurde reismogelijkheid aan met aansluiting op lijn 388 bij de halte Bleskensgraaf N214. De aansluiting van en naar Sliedrecht bedraagt 4-5 minuten, wat voldoende is om over te stappen. In verband met infrastructurele beperkingen (geen keermogelijkheid ten oosten van de halte Bleskensgraaf op de N214) zal het vraaggestuurde vervoer vertrekken en aankomen op de Kiss&Ride locatie net ten noorden van de rotonde. Na circa 21:00 uur en op zondag wordt 1x per uur een reismogelijkheid geboden naar knooppunt Sliedrecht Station en knooppunt Meerkerk A27. Tezamen met lijn 388 wordt zo 2x per uur een verbinding geboden naar deze locaties. Op deze momenten wordt in Sliedrecht aangesloten op de Merwedelingelijn en in Gorinchem op lijn 387. De reismogelijkheid wordt geboden op het andere half uur dan dat lijn 388 hier rijdt.

### 3.2.2 Goudriaan, Hoornaar en Noordeloos

Voor Goudriaan, Hoornaar en Noordeloos (kern) is er een verbinding met de halte van lijn 388 in Noordeloos. Hiermee worden krijgen zij een frequente en dagdekkende reismogelijkheid met Meerkerk en verder naar Utrecht. Voor de richting Sliedrecht en verder kan gebruik gemaakt worden van lijn 388. Het aantal reizigers naar Sliedrecht vanuit Goudriaan is nihil, vanuit Hoornaar is deze reismogelijkheid er nu ook niet. Het aantal reizigers per dag vanuit deze kernen was in november 2019 als volgt:

Vanaf Goudriaan	74	75	BB	Naar Goudriaan	74	75	BB
Gelkenes				Gelkenes	1		
Gorinchem Station	3			Gorinchem Station	4		
Gorinchem Ziekenhuis	1			Gorinchem Ziekenhuis	1		
Meerkerk A27		2		Meerkerk A27		1	
Langerak + Nieuwpoort				Langerak + Nieuwpoort	1		
Sliedrecht Station		1		Sliedrecht Station		1	
Totaal instappers Goudriaan	4	3	0	Totaal uitstappers Goudriaan	7	2	0

Vanaf Hoornaar	79		BB	Naar Hoornaar	79		BB
Gorinchem Station	4		3	Gorinchem Station	4		3
Gorinchem Papland+Scholen	1		1	Gorinchem Papland+Scholen	1		1
Gorinchem Ziekenhuis			1	Gorinchem Ziekenhuis			
Meerkerk A27	2			Meerkerk A27	3		
Totaal instappers Hoornaar	7	0	5	Totaal uitstappers Hoornaar	8	0	4

Vanaf Noordeloos	SB388	75+79	78	Naar Noordeloos	SB388	75+79	78
Arkel		1		Arkel			
Gorinchem Station		1		Gorinchem Station		3	
Gorinchem Papland + Scholen		3		Gorinchem Papland + Scholen		1	
Groot Ammers			3	Groot Ammers			1
Langerak+Nieuwpoort			3	Langerak+Nieuwpoort			
Meerkerk A27	4			Meerkerk A27	3	1	
Papendrecht	4			Papendrecht	4		
Rotterdam HES + KrZoom	3			Rotterdam HES + KrZoom	3		
Sliedrecht Station	8			Sliedrecht Station	10		
Utrecht Centraal	36			Utrecht Centraal	42		
Utrecht Overig	3			Utrecht Overig	2		
Vianen Lekbrug	10			Vianen Lekbrug	9		
Totaal instappers Noordeloos	68	5	6	Totaal uitstappers Noordeloos	73	5	1

Door het vervallen van lijn 79 verliest Hoornaar haar vaste verbinding met Meerkerk. Met het vraaggestuurde, knooppuntgerichte aanbod van twee reismogelijkheden per uur wordt dit opgevangen. Reizigers naar Gorinchem kunnen reizen met de buurtBuzz. Reizigers vanaf Noordeloos kunnen reizen via knooppunt Meerkerk. Ook hier geldt dat 's avonds na 21:00 uur en op zondag de aansluiting geboden wordt op knooppunt Meerkerk.

### 3.2.3 Arkel, Hoogblokland en Meerkerk dorp

Van maandag tot en met zaterdag biedt lijn 80 tot globaal 21:00 uur een vaste OV-verbinding tussen Gorinchem en Vianen via Arkel en Meerkerk. Lijn 80 biedt ook aansluiting op SnelBuzz lijnen 387 en 388 te Meerkerk A27. De bedieningsperiode van lijn 80 wordt daarmee iets uitgebreid ten opzichte van de huidige situatie. Na 21:00 uur worden ook deze kernen opgenomen in het knooppunt gerichte vervoer, waarbij er goede aansluitingen geboden worden op knooppunt Meerkerk A27 op lijn 387.

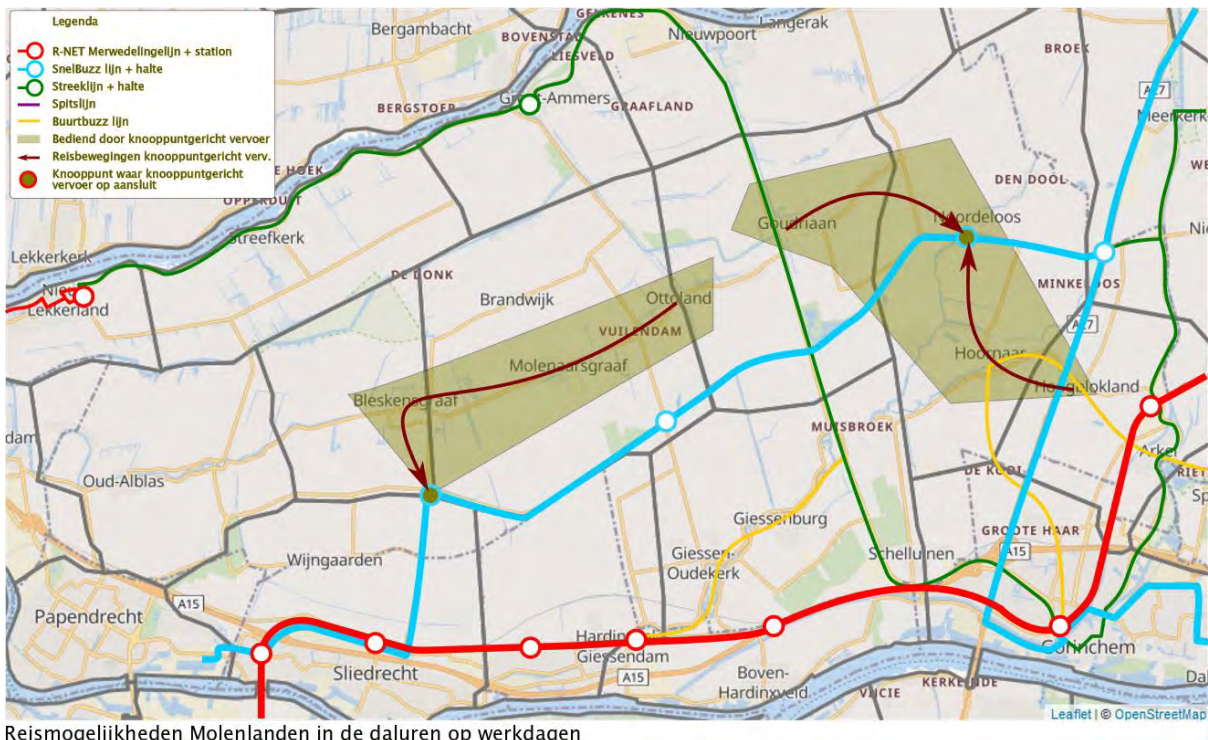
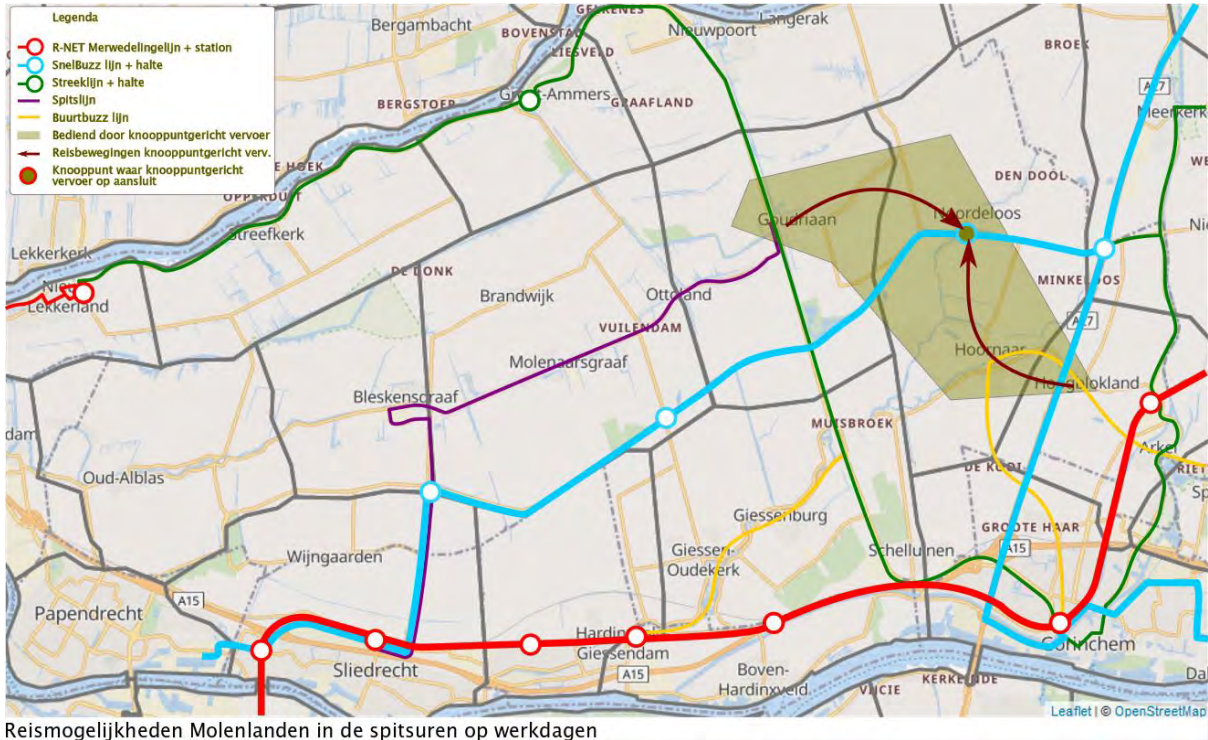
### 3.2.4 Overige kernen in het gebied

Naast de genoemde kernen is er 's avonds ook geen vaste OV-verbinding over de Lekdijk. Ook hier wordt het vraaggestuurd vervoer geboden, waarbij aangesloten wordt in Nieuw-Lekkerland (lijn 489) en Groot-Ambers (lijn 74). Buiten de bedieningsperiode van de buurtBuzz worden Giessen-Oudekerk en Giessenburg elk half uur middels het knooppuntvervoer verbonden met station Hardinxveld-Giessendam.

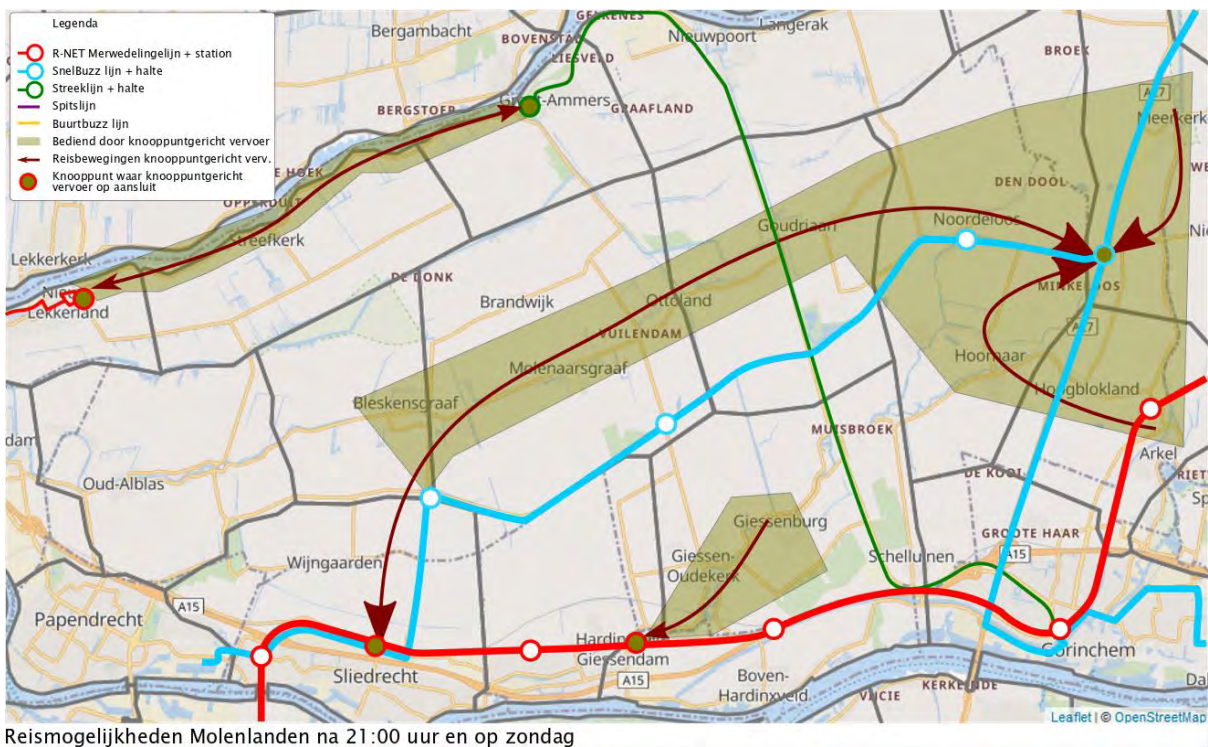
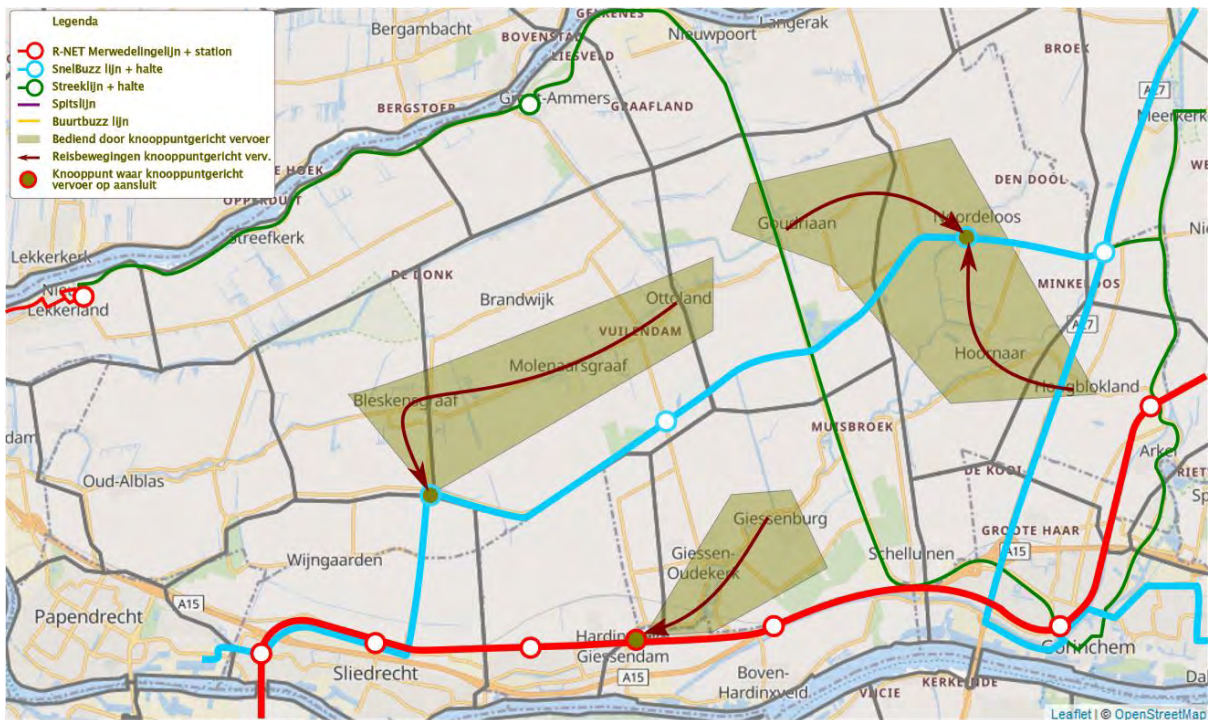


### 3.2.5 Reismogelijkheden per dagdeel

Onderstaande afbeeldingen tonen schematisch de reismogelijkheden per dagdeel in de Molenlanden.







### 3.3 Verbeteringen voor de reiziger

Het knooppuntgericht, vraaggestuurd openbaar vervoer combineert een aantal aspecten van de voormalige bestelBuzz, maar kent tegelijkertijd wel aanpassingen om het aanbod beheersbaar te houden en niet te veel laten concurreren met het vaste OV. Ten opzichte van de Deur-Halte taxi worden veel voordelen geboden, zoals een kortere aanmeldtijd en een vaste vertrektijd. Dit laatste biedt de reiziger zekerheid van een betrouwbare aankomsttijd. Ook ten opzichte van het beperkte vaste OV-aanbod (in de daluren) wordt meer vervoer geboden. Waar bijvoorbeeld langs de Graafstroom slechts 1x per twee uur een bus rijdt, wordt voortaan elk half uur een vertrek mogelijk.

Voor de reiziger biedt het aanbod de volgende wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie:

- ✦ Op lijn 388 wordt voortaan op maandag t/m zaterdag tot circa 21:00 uur elk half uur een verbinding geboden. In de huidige dienstregeling is dit tot 19:00 uur. Hiermee wordt een het aanbod voor reizigers die bijvoorbeeld 's avonds studeren of gaan winkelen fors aantrekkelijker;
- ✦ Lijn 75 rijdt niet meer in de daluren. Thans wordt nog elke twee uur gereden;
- ✦ Lijn 79 vervalt in het geheel. Tussen Hoornaar en Gorinchem blijft elk uur een buurtbus rijden;
- ✦ Lijn 80 tussen Gorinchem en Vianen rijdt voortaan de hele route, ook op zaterdag. Daarnaast wordt de bedieningsperiode verruimd tot circa 21:00 uur.
- ✦ Reizigers krijgen op momenten dat er geen vast OV geboden wordt twee (vraagafhankelijke) reismogelijkheden per uur. Hoewel dit in theorie minder is dan met de Deur-Halte taxi, is door de aansluiting op ander openbaar vervoer vaker rijden niet effectief. De twee reismogelijkheden per uur maken dat er altijd binnen korte tijd een aantrekkelijke reismogelijkheid geboden wordt;
- ✦ Het vervoer kent een wachtgarantie op het vaste openbaar vervoer, waardoor de ketenreis gegarandeerd wordt. Omgekeerd wacht bijvoorbeeld lijn 388 op een eventueel vertraagd busje van het vraaggestuurde OV;
- ✦ Doordat het vraaggestuurde OV werkt met een schaduwdienstregeling, kan de reiziger een rit met een gerichte aankomst- of vertrektijd boeken, optimaal aansluitend op het (H)OV;
- ✦ De besteltijd is een half uur korter dan de Deur-Halte taxi. Daardoor wordt het voor veel reizen mogelijk pas te bestellen, op het moment dat de reiziger al in de bus naar het knooppunt zit (last mile);
- ✦ De prijs zal in lijn liggen met het reguliere OV of goedkoper zijn. De insteek is om het vervoer in de pilotfase gratis te bieden.

## 4 Mogelijk aanvullende maatregelen na september 2022

Als onderdeel van het transitieplan voor de concessie DMG zijn maatregelen bedacht die geëffectueerd kunnen worden, wanneer de BVOV afloopt. Dit maatregelenpakket is onderdeel van het vervoerplan wat ter consultatie is aangeboden aan het RODAG en bevat een forse besparing op het vervoeraanbod in vergelijking met de huidige dienstregeling. De maatregelen worden in dit hoofdstuk kort toegelicht. In het voorjaar van 2022 zal meer duidelijk worden over hoe de periode na 1 september 2022 er uit gaat zien. Het is hierbij niet ondenkbaar dat de maatregelen vanuit dit hoofdstuk alsnog noodzakelijk zullen zijn.

### 4.1 Maatregelen in de Drechtsteden

In de Drechtsteden blijven de frequentieverhogingen op lijnen 5 en 7 bestaan. Deze extra capaciteit op deze lijnen blijft noodzakelijk. De reserveringen voor de kwartierdienst in de daluren en op zaterdag tussen het station en Oudelandshoek komt te vervallen. De aanvullende maatregelen worden gevonden in Dubbeldam en in Zwijndrecht.

#### 4.1.1 Verdere beperking avondbediening Dubbeldam

Zoals in paragraaf 2.1.4 is aangegeven is de vervoersvraag van- en naar Dubbeldam in de avonduren zeer beperkt. Wanneer de BVOV eindigt en de reizigersaantallen nog niet afdoende hersteld zijn, wordt de avondbediening in Dubbeldam verder beperkt. Na 19:00 uur is er dan geen vast OV meer in Dubbeldam. Reizigers kunnen reizen met lijn 5 vanaf de Provinciale weg, of gebruik maken van de Deur-Halte taxi.

#### 4.1.2 Verdere integratie lijnen 2, 22, 92 en 192 in Zwijndrecht

Indien noodzakelijk zal het vervoeraanbod in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht verder worden versoepeld. In dit scenario worden lijnen 2 en 92 aan elkaar gekoppeld bij het ziekenhuis. De doorgaande bus vanuit Dordrecht naar Rotterdam rijdt dan via Nederhoven. In de spitsuren blijft lijn 192 rijden. In dit scenario wordt de koppeling tussen lijnen 2 en 192 vervangen door een koppeling van lijnen 2 en 92. Als gevolg hiervan neemt de reistijd tussen Dordrecht en het ziekenhuis in Zwijndrecht buiten de spitsuren toe met ongeveer 15 minuten. In de spitsuren blijft lijn 192 de snelle verbinding verzorgen. Voor de meeste reizigers betekent dit dat de reistijd niet toeneemt. Op de Burgemeester Jansenlaan rijdt alleen in de spitsuren nog een bus. Voor de helft van de reizigers is daarmee de reis nog steeds mogelijk, voor de andere reizigers is een R-NET halte op 700m afstand het alternatief. Reizigers vanaf de halte Brandweerkazerne in Hendrik-Ido-Ambacht kunnen ook reizen met lijn 488 vanaf de halte Appelgaarde.

#### 4.1.3 Vervallen lijn 21

Lijn 21 verzorgt in Zwijndrecht een fijnmazige oppervlakte ontsluiting, waardoor de loopafstanden in heel Zwijndrecht klein zijn. Daarnaast biedt deze lijn een verbinding met Ridderkerk. Lijn 21 kent een beperkt gebruik, mede veroorzaakt door de grote mate van paralleliteit met de lijnen 92 en 488. Hoewel met het opheffen van deze lijn de loopafstanden in Zwijndrecht toenemen, blijft de kern goed bediend door de andere lijnen. Ook de verbinding met Ridderkerk blijft bestaan, echter zal voortaan op deze reis overgestapt moeten worden.

## 4.2 Maatregelen op R-NET en SnelBuzz lijnen

Om een goed herstel van reizigersaantallen en –inkomsten ook in een scenario waarin de BVOV vervalst mogelijk te maken, blijven de maatregelen op HOV lijnen beperkt. De eventuele extra maatregelen zijn primair gericht op het verminderen van paralleliteit (lijnen gaan op elkaar aansluiten, in plaats van parallel rijden) en het beperken van het vervoersaanbod in de rustige uren.

### 4.2.1 Beperken aanbod tussen Sliedrecht en Rotterdam op lijn 388

SnelBuzz lijn 388 rijdt tussen Sliedrecht en Rotterdam parallel aan lijn 491 (en 489). In de spitsuren zijn deze ritten hard nodig, maar op de overige momenten is het gebruik beperkt. Op de meeste ritten is het aantal reizigers (ruim) minder dan 10. Deze reizigers hebben een alternatieve reismogelijkheid met lijn 491, in combinatie met een overstap op lijn 489. Wanneer additionele maatregelen noodzakelijk zijn, zal lijn 388 in de avonduren en in het weekend ingekort worden tot het traject Sliedrecht Baanhoek – Utrecht CS v.v. Mogelijk geldt dit ook voor de daluren (tussen 10:00 en 15:00 uur). Forensen en studenten uit de Molenlanden behouden zo wel een rechtstreekse verbinding met Rotterdam. De dienstregeling van lijn 388 wordt zo opgezet dat er altijd een aansluiting is op lijn 491. Op momenten dat lijn 388 elk uur rijdt en lijn 491 elk half uur geldt een wachtgarantie tot 10 minuten en aan het einde van de avond een thuisbrenggarantie zodat reizigers nooit “vast” komen te staan op Sliedrecht Baanhoek.

Als gevolg van deze inkorting hebben reizigers vanuit de Molenlanden naar Rotterdam in de avonduren en in het weekend geen rechtstreekse verbinding meer. Op basis van de herkomst-bestemmingsmatrices betreft dit 1 tot 2 reizigers per rit. In het zware scenario geldt dit ook voor de daluren en betreft het 2-3 reizigers per rit.

Door deze maatregel worden de haltes Rosmolenweg en Kooihaven in Papendrecht in de avonduren niet bediend. Dit heeft gevolgen voor circa 8 reizigers per dag. Voor de overige circa 30 reizigers zijn er geen gevolgen.

### 4.2.2 Uurdienst in plaats van halfuurdienst op zaterdag op lijn 388

Naast de versoering van het vervoeraanbod op zondag, zal ook op zaterdag de halfuurdienst op lijn 388 komen te vervallen. In dit scenario rijdt er nog slechts 1 bus per uur. Ook de verlenging van de halfuurdienst tot 21:00 uur komt te vervallen.

### 4.2.3 Uitdunning aan de dagranden op lijn 387

Lijn 387 rijdt van 's morgens vroeg tot 's avonds laat minimaal elk half uur. Op sommige momenten is er echter maar zeer beperkt vraag naar vervoer. Dit betreft onder meer de hele late avond en in de weekenden in de vroege ochtend. Daarom wordt het aanbod iets uitgedund:

- ✦ Op alle dagen van de week wordt het aanbod na 22:00 uur vanuit Gorinchem en 23:00 uur vanuit Utrecht terug gebracht tot een uurdienst;
- ✦ Op zaterdag vervalst de tweede rit in beide richtingen. De vroegste reismogelijkheid blijft bestaan;
- ✦ Op zondagochtend vervalst de tweede en vierde rit in beide richtingen. De vroegste reismogelijkheid blijft bestaan.

## 4.3 Overige wijzigingen

Naast de wijzigingen in de Drechtsteden en op (primair) SnelBuzz lijn 388, wordt ook het vervoeraanbod aangepast op lijnen 80 en 93.

### 4.3.1 Beperken bedieningsperiode en frequentie lijn 80

De voorgestelde koppeling tussen lijnen 5 en 80 blijft intact, wel vervalt de halfuurdienst in de spitsuren. Ook de verruiming van de bedieningsperiode tot 21:00 uur komt te vervallen. Er blijft 1x per uur een bus rijden tussen Vianen en Gorinchem.

### 4.3.2 Vervallen dalbediening lijn 93

Lijn 93 biedt een snelle- en rechtstreekse verbinding tussen Dordrecht en Nieuw-Lekkerland (en door de koppeling met lijn 489 ook met Kinderdijk). Van deze verbinding wordt in de spitsuren goed gebruik gemaakt, in de daluren is de vervoersvraag echter beperkt. In dit scenario wordt dan ook niet meer gereden in de daluren. Reizigers kunnen dan reizen met lijn 489 naar Alblasserdam en daar overstappen op lijn 416.



## Bijlage A: Bediening per wijk (Dordrecht en Gorinchem) en overige kernen in het concessiegebied

Wijk	Lijnsoort	Bediening 2020								Bediening 2021								Bediening 2022							
		MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag	MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag	MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag
Dordrecht Amstelwijk		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Binnenstad (niet Spuiboulevard)		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Centrum (halte Spuiboulevard)		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Crabbehof		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Dubbeldam		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Kil		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Krispijn		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Leerpark		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Oudelandhoek		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Staart		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Stadspolders		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Sterrenburg Oost		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Sterrenburg West		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Wielwijk		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Ziekenhuis		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Wijk	Lijnsoort	Bediening 2020								Bediening 2021								Bediening 2022							
		MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag	MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag	MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag
Gorinchem Avelingen		✓	-	-	-	-	-	-	-	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gorinchem Binnenstad		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Dalem Noord		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Dalem Zuid		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Evenementenhal		✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gorinchem Gildewijk		✓	✓	-	-	-	-	-	-	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gorinchem Haarwijk		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Lingewijk		✓	✓	-	-	-	-	-	-	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gorinchem Papland		✓	✓	-	-	-	-	-	-	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gorinchem Piazza Center		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Scholen A15		✓	✓	-	-	-	-	-	-	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gorinchem Stalkaarsen		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Ziekenhuis		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓





## Bijlage B: Frequenties en bedieningsperioden 2022

Dienstregeling 2022 Basisdienstregeling buiten de zomer- en kerstvakantie										
Lijn en (deel)traject	Frequenties						Globale exploitatietijden			
	Ma-vr ochtendspits	Ma-vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
2 Dubbeldam - Station v.v.	2	2	2	0 - 2	2	2	06.30	07.30	09.30	21.30
3 Oudelandshoek - Dordrecht CS v.v.	4	2 - 4 (4)	4	2	2 - 4 (4)	2	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Merwepolder - Staart West v.v.	2	2	2	2	2	2	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Papendrecht - Staart West v.v.	2	2	2	-	2	-	06.45	07.45	-	18.45
4 Staart West - Wielwijk v.v.	4	4	4	2	4	2	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Wielwijk - Amstelwijk v.v.	2	2	2	1	2	1	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Wielwijk - Crabbehof v.v.	2	2	2	1	2	1	06.30	07.30	09.00	00.00
5 Stadspolders - Sterrenburg v.v.	4	4	4	2	4	2	06.30	07.30	09.00	00.00
7 Centrum - Sterrenburg v.v.	4	4	4	2	4	2	06.30	07.30	09.00	00.00
7 Drechtwerk - Centrum (1) v.v.	4	-	4	-	-	-	06.30	-	-	18.30
7 Kil III - Drechtweg (2) v.v.	2	-	2	-	-	-	06.45	-	-	18.00
10 Station - Binnenstad v.v.	2	2	2	-	2	2	07.30	08.30	10.30	18.30
92 Dordrecht CS - Ridderkerk Oostendam v.v.	2	2	2	1	2	1	06.00	07.00	08.00	00.00
92 Ridderkerk Oostendam - Rotterdam Zuidplein v.v.	2	2	2	-	2	-	06.30	-	-	19.00
192 Dordrecht CS - H.I. Sandelingen v.v.	2	2	2	1	2	1	06.45	08.00	08.30	23.30
192 H.I. Sandelingen - Rotterdam Zuidplein v.v.	2	-	2	-	-	-	07.00	-	-	18.00
1 Gorinchem Station - Gorinchem Scholen A16 v.v.	2	2	2	-	2	-	06.30	07.30	-	19.30
21 Zwijndrecht Station - Ridderkerk v.v.	1	1	1	-	1	-	06.30	07.30	-	19.00
74 Gorinchem - Groot Ammers v.v.	1	1	1	1	1	1	06.45	07.45	09.45	23.00
75 Goudriaan - Sliedrecht v.v.	1	-	1	-	-	-	07.00	-	-	17.30
80 Gorinchem - Meerkerk v.v.	2	1	2	0 - 1	1	-	06.45	07.45	-	20.00
80 Meerkerk - Vianen v.v.	2	1	2	0 - 1	1	-	06.45	08.45	-	20.45
90 Gelkenes - Utrecht v.v.	2	1	2	-	1	1	07.00	08.30	09.30	19.30
93 Nieuw-Lekkerland - Dordrecht v.v.	1	1	1	-	-	-	07.30	-	-	17.30
191 Sliedrecht - Rotterdam Zuidplein v.v.	2 - 4 (4)	-	2 - 4 (4)	-	-	-	08.00	-	-	17.30
387 Gorinchem Dalem - Gorinchem Station v.v.	4	2	4	0 - 2	2	-	06.15	08.15	-	20.15
387 Gorinchem Station - Utrecht CS v.v.	6 - 8 (4)	4	6	2	2	2	06.00	08.00	09.00	00.30
388 Rotterdam Kr. Zoom - Sliedrecht Baanhoek v.v.	2 (3)	2	2	1 - 2	2	1	06.30	07.30	08.30	00.30
388 Sliedrecht Baanhoek - Utrecht CS v.v.	2 (3)	2	2	1 - 2	2	1	06.15	07.15	09.15	00.15
416 Alblasserdam - Dordrecht v.v.	4 - 6 (4)	4	4	2	2	2	06.00	07.15	08.45	00.15
488 Dordrecht - Rotterdam Kr. Zoom v.v.	4	4	4	2	2	2	06.30	08.00	09.00	00.30
489 Nieuw Lekkerland - Alblasserdam v.v.	4	2	2	2	2	2	06.15	08.15	08.45	00.30
489 Alblasserdam - Rotterdam Kr. Zoom v.v.	4 - 8 (4)	4	4 - 8 (4)	2	2	2	06.15	07.45	08.45	00.15
491 Sliedrecht - Rotterdam Zuidplein v.v.	4	4	4	2	2	2	06.15	07.45	08.45	00.15
MLL Dordrecht - Gorinchem (v. Dordrecht)	4	4	4	2	4	2	05.15	05.40	07.10	00.40
MLL Gorinchem - Geldermalsen (a. Geldermalsen)	2	2	2	2	2	2	06.10	06.35	08.05	01.05
MLL Geldermalsen - Gorinchem (v. Geldermalsen)	2	2	2	2	2	2	06.15	06.40	08.10	01.10
MLL Gorinchem - Dordrecht (a. Dordrecht)	4	4	4	2	4	2	06.10	06.35	07.35	02.00

Globale bedieningsperiodes zijn gebaseerd op de belangrijkste knooppunten. Bijvoorbeeld voor de stadsdiensten Dordrecht en Gorinchem betreft dit primair het station.

- (1) Frequentie alleen in spitsrichting, in omgekeerde richting is dit 2x per uur. Helft ritten spitsrichting via Krabbepolder
- (2) Frequentie alleen in spitsrichting, in omgekeerde richting geen ritten
- (3) Drukste uur ritten in aangepast patroon, waardoor globaal elke 20 minuten gereden wordt.
- (4) Frequentie betreft respectievelijk exclusief en inclusief reservering ten behoeve van capaciteit

Dienstregeling 2022 Basisdienstregeling tijdens de zomer- en kerstvakantie											
Lijn en (deel)traject	Frequenties						Globale exploitatietijden				
	Ma - vr ochtendspits	Ma - vr overdag	Ma - vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma - vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit	
2 Dubbeldam - Station v.v.	2	2	2	0 - 2	2	2	06.30	07.30	09.30	21.30	
3 Oudelandshoek - Dordrecht CS v.v.	2	2	2	2	2	2	06.30	07.30	09.00	00.00	
4 Merwepolder - Staart West v.v.	2	2	2	2	2	2	06.30	07.30	09.00	00.00	
4 Papendrecht - Staart West v.v.	2	2	2	-	2	-	06.45	07.45	-	18.45	
4 Staart West - Wielwijk v.v.	4	4	4	2	4	2	06.30	07.30	09.00	00.00	
4 Wielwijk - Amstelwijk v.v.	2	2	2	1	2	1	06.30	07.30	09.00	00.00	
4 Wielwijk - Crabbehoef v.v.	2	2	2	1	2	1	06.30	07.30	09.00	00.00	
5 Stadspolders - Sterrenburg v.v.	4	2	4	2	2	2	06.30	07.30	09.00	00.00	
7 Centrum - Sterrenburg v.v.	4	2	4	2	2	2	06.30	07.30	09.00	00.00	
7 Drechtwerk - Centrum (1) v.v.	4	-	4	-	-	-	06.30	-	-	18.30	
7 Kil III - Drechtweg (2) v.v.	2	-	2	-	-	-	06.45	-	-	18.00	
10 Station - Binnenstad v.v.	2	2	2	-	2	2	07.30	08.30	10.30	18.30	
92 Dordrecht CS - Ridderkerk Oostendam v.v.	2	2	2	1	2	1	06.00	07.00	08.00	00.00	
92 Ridderkerk Oostendam - Rotterdam Zuidplein v.v.	2	2	2	-	2	-	06.30	-	-	19.00	
192 Dordrecht CS - H.I. Sandelingen v.v.	2	2	2	1	2	1	06.45	08.00	08.30	23.30	
192 H.I. Sandelingen - Rotterdam Zuidplein v.v.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1 Gorinchem Station - Gorinchem Scholen A16 v.v.	2	2	2	-	2	-	06.30	07.30	-	19.30	
21 Zwijndrecht Station - Ridderkerk v.v.	1	1	1	-	1	-	06.30	07.30	-	19.00	
74 Gorinchem - Groot Ammers v.v.	1	1	1	1	1	1	06.45	07.45	09.45	23.00	
75 Goudriaan - Sliedrecht v.v.	1	-	1	-	-	-	07.00	-	-	17.30	
80 Gorinchem - Meerkerk v.v.	1	1	1	0 - 1	1	-	06.45	07.45	-	20.00	
80 Meerkerk - Vianen v.v.	1	1	1	0 - 1	1	-	06.45	08.45	-	20.45	
90 Gelkenes - Utrecht v.v.	2	1	2	-	1	1	07.00	08.30	09.30	19.30	
93 Nieuw-Lekkerland - Dordrecht v.v.	1	1	1	-	-	-	07.30	-	-	17.30	
191 Sliedrecht - Rotterdam Zuidplein (3) v.v.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
387 Gorinchem Dalem - Gorinchem Station v.v.	2	2	2	0 - 2	2	-	06.15	08.15	-	20.15	
387 Gorinchem Station - Utrecht CS v.v.	2	2	2	2	2	2	06.00	08.00	09.00	00.30	
388 Rotterdam Kr. Zoom - Sliedrecht Baanhoek v.v.	2 (3)	2	2	1 - 2	2	-	06.30	07.30	08.30	00.30	
388 Sliedrecht Baanhoek - Utrecht CS v.v.	2 (3)	2	2	1 - 2	2	1	06.15	07.15	09.15	00.15	
416 Alblasserdam - Dordrecht v.v.	4	4	4	2	2	2	06.00	07.15	08.45	00.15	
488 Dordrecht - Rotterdam Kr. Zoom v.v.	4	4	4	2	2	2	06.30	08.00	09.00	00.30	
489 Nieuw Lekkerland - Alblasserdam v.v.	4	2	2	2	2	2	06.15	08.15	08.45	00.30	
489 Alblasserdam - Rotterdam Kr. Zoom v.v.	4	4	4	2	2	2	06.15	07.45	08.45	00.15	
491 Sliedrecht - Rotterdam Zuidplein v.v.	4	4	4	2	2	2	06.15	07.45	08.45	00.15	
MLL Dordrecht - Gorinchem (v. Dordrecht)	4	4	4	2	4	2	05.15	05.40	07.10	00.40	
MLL Gorinchem - Geldermalsen (a. Geldermalsen)	2	2	2	2	2	2	06.10	06.35	08.05	01.05	
MLL Geldermalsen - Gorinchem (v. Geldermalsen)	2	2	2	2	2	2	06.15	06.40	08.10	01.10	
MLL Gorinchem - Dordrecht (a. Dordrecht)	4	4	4	2	4	2	06.10	06.35	07.35	02.00	

Globale bedieningsperiodes zijn gebaseerd op de belangrijkste knooppunten. Bijvoorbeeld voor de stadsdiensten Dordrecht en Gorinchem betreft dit primair het station.

- (1) Frequentie alleen in spitsrichting, in omgekeerde richting is dit 2x per uur. Helft ritten spitsrichting via Krabbepolder  
(2) Frequentie alleen in spitsrichting, in omgekeerde richting geen ritten  
(3) Drukste uur ritten in aangepast patroon, waardoor globaal elke 20 minuten gereden wordt.

## Inleiding

Het Ketenplan, zoals door Qbuzz gepresenteerd tijdens de Europese aanbesteding van de DMG (destijds DAV) concessie, zet nadrukkelijk in op aanvullende diensten bovenop het lijngebonden openbaar vervoer. Deze aanvullende diensten worden ook wel ketendiensten genoemd en dienen om de reis van deur tot deur voor reizigers zo makkelijk en comfortabel mogelijk te maken. Ze spelen een essentiële rol wanneer afstanden tot het reguliere lijngebonden OV groter worden als gevolg het inzetten op de 'dikke' lijnen en het beperken of zelfs uitfaseren van de 'dunne' lijnen. Een kwalitatief goede ketendienst dat op een efficiënte manier wordt geëxploiteerd kan het totale OV netwerk in een gebied verbeteren indien dit leidt tot meer en snellere reisopties voor reizigers en tegelijkertijd de totale kostendekkingsgraad verbeterd wordt. Dit betreft dan ook één van de speerpunten in het Ontwikkelplan voor de DMG concessie.

Inmiddels is het een aantal jaar geleden dat het Ketenplan is geschreven en ingediend. In de tussentijd is veel veranderd. Zo is door de COVID-19 pandemie de mobiliteitssector in zwaar weer terecht gekomen en is de verwachting dat het gaat leiden tot een blijvende gedragsverandering onder reizigers. Het Transitieplan om veranderingen zo goed mogelijk te accommoderen en voldoende perspectief te bieden voor de DMG concessie heeft geresulteerd in het Vervoerplan 2022. De aanpassingen die daarin zijn opgenomen hebben als gevolg dat aanpassing van het oorspronkelijke Ketenplan noodzakelijk is.

Daarnaast heeft Mobility as a Service (MaaS) de afgelopen jaren een enorme vlucht genomen. Er zijn 7 landelijke MaaS pilots gekomen, waarvoor MaaS platformen en apps ontwikkeld zijn. Ook is de markt van (micro)deelmobiliteit enorm gegroeid en zijn deelvoertuigen niet meer weg te denken uit steden. Op die plekken wordt het goed gebruikt en draagt het bij aan de transitie van bezit naar gebruik. Ook in nieuwbouwprojecten wordt er steeds meer gekeken naar deelconcepten, zodat kostbare ruimte niet verloren gaat aan parkeerruimte. Dit zijn veranderingen die vragen om een herzien Ketenplan.

Tot slot zijn delen van het oorspronkelijke Ketenplan inmiddels achterhaald of bleken in de praktijk toch niet haalbaar of wenselijk te zijn. We hebben geleerd van samenwerkingen met mobiliteitspartners en een goed idee hoe we zaken anders maar beter kunnen inrichten. Alles bij elkaar genomen is het nu tijd voor een nieuw Ketenplan als onderdeel van het Transitieplan DMG. Dit nieuwe Ketenplan is met dezelfde gedachte opgesteld als het oorspronkelijke Ketenplan en het Ontwikkelplan. MaaS en ketendiensten zijn voor Qbuzz en de DMG concessie alleen nog maar belangrijker geworden. Dit plan betreft daarom een update van het originele plan, dat geactualiseerd is naar de situatie van vandaag.

Het eerste deel gaat in op de visie en focus, gevolgd door de uitwerking van de 3 fundamenteën waarop dit plan gebouwd is. We eindigen met een hoofdlijnenplanning en de financiële onderbouwing van de verschillende maatregelen binnen dit plan.

## Visie

Delen gaat de norm worden. In een wereld waar we met steeds meer mensen leven wordt onze impact op de aarde en leefomgeving groter. We lopen tegen steeds meer grenzen aan en de

gevolgen van onze leefwijze zijn ook steeds beter zichtbaar. We moeten onze denkwijze en ons gedrag veranderen, zodat onze impact op de aarde verkleind wordt en een duurzame leefomgeving ontstaat die ook voor toekomstige generaties aantrekkelijk is. Daarin past bijvoorbeeld niet het bezit van voertuigen die 99% van de tijd stil staan.

Door enkel deelvoertuigen aan te bieden en door samen te werken met partijen om capaciteit te combineren, draagt Qbuzz bij aan het verminderen van de totale benodigde vloot om de mobiliteitsbehoefte in het DMG gebied te vervullen. We gaan van bezit naar gebruik en daarmee dragen we bij aan het verbeteren van de leefomgeving doordat er minder belasting is, namelijk minder resources gebruik, lagere energie verbruik, minder druk op infrastructuur, etc.

Om mensen te bewegen gebruik te maken van deelmobiliteit en te overtuigen om eigen voertuigen de deur uit te doen komen we met een simpel principe: Vervoer on demand. Iets dat net zo werkt als water uit de kraan, het is er gewoon altijd en je krijgt niets mee van wat er eigenlijk allemaal moet gebeuren voordat het water uit de kraan komt. Jij bepaalt waarom, wanneer en hoe je reist, wij zorgen dat je dit zonder moeite kunt doen. Qbuzz voert regie op de hele reis van deur tot deur en is het primaire aanspreekpunt, ook als iets niet helemaal loopt zoals het zou moeten. Je wordt dus niet doorverwezen naar andere aanbieders, ook al maak je wel gebruik van hun diensten. DMG wordt met Qbuzz als regisseur een echte mobiliteitsconcessie in plaats van een OV-concessie, als eerste concessie in Nederland.

Om Vervoer on demand in het DMG gebied vorm te geven gaan we bouwen op 3 fundamenten, namelijk het vraagafhankelijk vervoer als efficiënt en volwaardig alternatief voor verdwijnend openbaar vervoer, van OV netwerk naar mobiliteitsnetwerk en laagdrempelige toegang tot mobiliteit middels een mobiliteitsplatform. Voor elk fundament hebben wij een aantal concrete stappen bepaald die uiterlijk het komende dienstregelingjaar geïmplementeerd zijn. Daarnaast schetsen we voor ieder fundament de doorontwikkeling zoals we de zien en waar we mee aan de slag gaan in de komende jaren.

## Het vraagafhankelijk vervoer als efficiënt en volwaardig alternatief voor verdwijnend openbaar vervoer

Het Vervoerplan bevat wijzigingen in het lijnennet waardoor het aanbod in met name de Molenlanden afneemt. Om het gebied toch goed bereikbaar te houden, wordt vraagafhankelijk vervoer ingezet. Naast de huidige Deur-halte taxi komt er ook een nieuw product bij namelijk de Bestelbuzz halte-knooppunt. Meer informatie over deze nieuwe dienst is te vinden in het Vervoerplan.

In juni en juli heeft Qbuzz onderzoek gedaan naar het vraagafhankelijk vervoer. Er is een enquête uitgezet onder het klantenpanel DMG en er zijn vragen gesteld aan huidige gebruikers. Uit de resultaten blijkt dat onder het klantenpanel lang niet iedereen bekend is met vraagafhankelijk vervoer; 60% van de ondervraagde is bekend met het eerdere vraagafhankelijke concept Bestelbuzz en 40% is bekend met de Deur-halte taxi. Om vraagafhankelijk vervoer als volwaardig alternatief voor verdwijnend openbaar vervoer in te zetten, moet dus eerst de bekendheid ervan vergroot worden.



Klantenpanel leden die geen gebruik maken van het vraagafhankelijk vervoer konden aangeven wat de belangrijkste kwaliteitsaspecten zijn om eventueel wel (al dan niet gedwongen) gebruik te gaan maken van vraagafhankelijk vervoer. Dat resulteerde in een top 3 met daarin de kwaliteitsaspecten:

- Kort van te voren te boeken;
- Een lage prijs;
- Te plannen en boeken via een app.

Naast bekendheid met de producten zijn dit dus ook zaken die goed op orde dienen te zijn. Om het vraagafhankelijk vervoer een efficiënt en volwaardig alternatief te laten zijn voor verdwijnend openbaar vervoer, nemen we de volgende maatregelen:

- Bekendheid vergroten;
- Halte-knooppunt vervoer betrouwbaar implementeren;
- Vraagafhankelijk vervoer laagdrempelig toegankelijk maken via het mobiliteitsplatform;
- Deur-halte taxi kosteloos blijven aanbieden;
- Doorzetten van pilot integratie met WMO-vervoer.

We lichten de maatregelen toe en sluiten af met onze kijk op de doorontwikkeling van het vraagafhankelijk vervoer in het DMG gebied.

### Bekendheid vergroten

Het nieuwe OV bestel je zelf. Dat is pas flexibel en duurzaam. De bus rijdt alleen als jij hem nodig hebt en brengt jou onderweg naar je bestemming. #lekkerbezig

We communiceren dit in samenwerking met de gemeente Molenlanden in een online campagne via diverse (social) kanalen. En informeren reizigers ook offline met een flyer, informatie in de huis- en dagbladen en in de bussen waar deze reizigers gebruik van maken.

Voor meer informatie ten aanzien van het vergroten van de bekendheid van het vraagafhankelijk vervoer, zie ook het Marketingplan 2022 DMG Qbuzz.

### Halte-knooppunt vervoer betrouwbaar implementeren

Verschillende kernen in de Molenlanden krijgen vanaf 12 december 2021 te maken met een nieuwe dienst, namelijk halte-knooppunt vervoer. Deze dienst brengt reizigers, op de momenten dat er geen vast openbaar vervoer beschikbaar is, vanaf de halte naar het dichtstbijzijnde knooppunt om daar naadloos aan te sluiten op het HOV netwerk, en vice versa. Iedere kern is gekoppeld aan een knooppunt, die ook per moment kan verschillen. Welke reisrelaties op welke momenten te maken zijn, is terug te vinden in het Vervoerplan concessie DMG 2022.

Het halte-knooppunt vervoer biedt op diverse momenten meer reismogelijkheden dan momenteel het geval is. Om het echt een goed alternatief te laten zijn voor het vaste openbaar vervoer, moeten ook andere aspecten kwalitatief goed zijn. Mede gebaseerd op het onderzoek dat we gedaan hebben, hanteren de volgende requirements voor de reiziger ten aanzien van het halte-knooppunt vervoer:

- Gedurende het jaar 2022 is het gebruik van de Bestelbuzz kosteloos
- Laagdrempelig benaderbaar via de verschillende contactpunten

- Plannen, boeken via de app van het mobiliteitsplatform en status updates later in 2022
- Plannen, boeken via de Qbuzz website, met een bevestiging na boeking
- Plannen en boeken via de telefoon
- Informatie op de halte over bedieningstijden en boekingsproces via bovengenoemde contactpunten
- Informatie op het TFT scherm in de bus van de dienst en de beschikbaarheid
- Een korte besteltijd van 30 minuten tot vertrek van het halte-knooppunt vervoer op de vertrekhalte, zodat reizigers vanuit Utrecht of Rotterdam pas kunnen bestellen zodra ze zeker weten dat men de aansluiting gaat halen
- Met het halte-knooppunt vervoer gegarandeerd op bestemming komen:
  - Om reismogelijkheden te garanderen hanteren we de volgende wacht- en aansluitingsgaranties bij aansluiting op OV:

Knooppunt	Dagdeel	Wachttijd OV	Wachttijd laatste OV	Alternatief als OV niet gehaald
Noordeloos	Spitsuren werkdagen	3 minuten	Nvt	Binnen 15 minuten geen alternatief, dan door naar Meerkerk
Noordeloos	Daluren werkdagen	3 minuten	Nvt	Binnen 15 minuten geen alternatief, dan door naar Meerkerk
Bleskensgraaf	Daluren werkdagen	3 minuten	Nvt	Binnen 15 minuten geen alternatief, dan door naar Sliedrecht Station
Noordeloos	Werkdagen 18-21 en zaterdag	5 minuten	Nvt	Binnen 15 minuten geen alternatief, dan door naar Meerkerk
Bleskensgraaf	Werkdagen 18-21 en zaterdag	5 minuten	Nvt	Binnen 15 minuten geen alternatief, dan door naar Sliedrecht Station
Hardinxveld-Giessendam	Werkdagen 18-21 en zaterdag	0 minuten	Nvt	De volgende trein (meestal binnen 15 min)
Meerkerk	Werkdagen na 21 en zondag	5 minuten	15 minuten	De volgende bus (altijd binnen 20 min), of thuis bij missen laatste bus
Sliedrecht	Werkdagen na 21 en zondag	0 minuten	0 minuten	De volgende trein (binnen 30 min), door naar Dordrecht, Rotterdam, Gorinchem, Geldermalsen of Utrecht bij missen laatste trein
Hardinxveld-Giessendam	Werkdagen na 21 en zondag	0 minuten	0 minuten	De volgende trein (binnen 30 min), door naar Dordrecht, Rotterdam, Gorinchem, Geldermalsen of Utrecht bij missen laatste trein
Groot-Amers	Werkdagen na 21 en zondag	3 minuten	15 minuten	De volgende trein (binnen 30 min), door naar Dordrecht, Rotterdam, Gorinchem, Geldermalsen of Utrecht bij missen laatste trein
Nieuw-Lekkerland	Werkdagen na 21 en zondag	3 minuten	15 minuten	De volgende trein (binnen 30 min), door naar Dordrecht, Rotterdam, Gorinchem, Geldermalsen of Utrecht bij missen laatste trein

- Om reismogelijkheden te garanderen hanteren we de volgende wacht- en aansluitingsgaranties bij aansluiting op Bestelbuzz:

Knooppunt	Dagdeel	Wachttijd hk vervoer	Alternatief als hk vervoer niet gehaald
Noordeloos	Spitsuren werkdagen	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV
Noordeloos	Daluren werkdagen	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV
Bleskensgraaf	Daluren werkdagen	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV
Noordeloos	Werkdagen 18-21 en zaterdag	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV
Bleskensgraaf	Werkdagen 18-21 en zaterdag	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV
Hardinxveld-Giessendam	Werkdagen 18-21 en zaterdag	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV
Meerkerk	Werkdagen na 21 en zondag	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV
Sliedrecht	Werkdagen na 21 en zondag	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV
Hardinxveld-Giessendam	Werkdagen na 21 en zondag	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV
Groot-Amers	Werkdagen na 21 en zondag	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV
Nieuw-Lekkerland	Werkdagen na 21 en zondag	5 minuten	Nieuw hk vervoer binnen 15 minuten na aankomst (vertraagd) OV

Halte-knooppunt vervoer start als een pilot die loopt tot en met het eind van dienstregelingjaar 2022. We gebruiken die tijd om te leren en waar nodig zullen we het een en ander tussentijds bijschaven. In juni van 2022 vind een uitgebreide evaluatie plaats en in de zomer van 2022 wordt besloten hoe de pilot een vervolg gaat krijgen na 2022.

### Vraagafhankelijk vervoer laagdrempelig toegankelijk maken via het mobiliteitsplatform

In de vorige paragraaf is al kort aangegeven wat er in de app mogelijk gaat zijn voor het halte-knooppunt vervoer, namelijk dat deze te plannen en te boeken is, maar ook dat er statusupdates gegeven worden om actueel inzicht te bieden aan reizigers. Dit gaat gelden voor al het vraagafhankelijk vervoer, dus ook voor de Deur-halte taxi gaat dezelfde laagdrempeligheid gelden.

Beide diensten zullen per 12 december 2021 te plannen en te boeken zijn in de app van het mobiliteitsplatform. Het inregelen van de terugkoppeling om status updates te geven vergt iets meer tijd en zal uiterlijk in het tweede kwartaal van 2022 geregeld zijn in de app.

Naast de ontwikkelingen in de app, maken we het vraagafhankelijk vervoer ook te plannen en boeken via onze website. De reisinformatie op haltes en knooppunten wordt bijgewerkt met heldere informatie en gebruiksinstructies over de diensten.

### Deur-halte taxi kosteloos blijven aanbieden

Gebruikers waarderen dat ze momenteel kosteloos gebruik kunnen maken van de Deur-halte taxi. Sinds december 2020 is deze maatregel ingesteld en we verlengen deze maatregel tot en met de zomer van 2022. Mede op basis van de evaluatie van het halte-knooppunt vervoer zal ook voor de Deur-halte taxi gelden dat er in de zomer van 2022 een besluit worden genomen in hoeverre het aanbod kosteloos zal blijven voor de reiziger.

### Doorzetten van pilot integratie met WMO vervoer

In december 2020 is een pilot gestart waarbij het WMO vervoer (Drechthopper en Molenhopper) en de Deur-halte taxi geïntegreerd zijn. Vanwege de beperkende maatregelen omtrent de Corona pandemie, zijn er nog te weinig ritten en combinaties gemaakt om een goede evaluatie te doen van de toename in efficiency. Daarom zetten wij de pilot door tot en met december 2022. Er blijft gelden dat reizigers geen hinder ondervinden van eventuele combinaties. Dit betekent dat combinaties enkel gemaakt worden als die niet ten koste gaan van de requirements van de vraagafhankelijke diensten.

Overigens geeft nog geen 10% van de ondervraagde leden van het klantenpanel aan dat 'Geen andere reizigers tijdens mijn rit' een belangrijk kwaliteitsaspect in de overweging om gebruik te maken van vraagafhankelijk vervoer. Dit aspect werd ook als minste gekozen van alle kwaliteitsaspecten. Dus zolang andere kwaliteitswensen vervuld worden, zal het combineren van ritten niet tot problemen leiden. Tevreden reizigers en toch een efficiënte uitvoering levert uiteindelijk voor iedereen een win-win situatie op.

### Doorontwikkelen van het vraagafhankelijk vervoer

Door pilots te doen met nieuwe diensten zoals het halte-knooppunt vervoer en steeds beter te integreren met het WMO vervoer, gaan we leren hoe we het vraagafhankelijk vervoer steeds beter bij kunnen schaven tot een volwaardig en efficiënt alternatief voor het openbaar vervoer. Daarmee wordt het een toekomstbestendig product dat uitgebreider in het DMG-gebied ingezet kan worden als dat nodig blijkt te zijn. Het traject dat we voor ons zien is eerst betrouwbaar implementeren en opereren, daarvan leren en vervolgens optimaliseren. Als het vraagafhankelijk vervoer zichzelf eenmaal bewezen heeft kan het vervoer en aanbod groeien met uitgebreidere of andere Bestelbuzz-achtige concepten met een hoog kwaliteitsniveau.

## Van OV-netwerk naar mobiliteitsnetwerk

Wij zien met name in steden steeds deelmobiliteitsconcepten neergezet worden. Wat veelal nog ontbreekt is de integratie met het openbaar vervoer. Vaak zijn het op zichzelf staande concepten die naast andere concepten bestaan. Wij denken dat dat geen goede ontwikkeling is, omdat het zal leiden tot suboptimalisatie. Dat terwijl alle aanbieders hetzelfde ultieme doel hebben, namelijk privé bezit van voertuigen overbodig maken door mensen gebruik te laten maken van deelmobiliteit.

Wij bekijken het echter integraal. OV is en blijft de ruggengraat van de deelmobiliteit in een gebied, waar deelmobiliteitsconcepten een uitstekende aanvulling op zijn en in sommige gevallen misschien zelfs een goed alternatief. Als reizigers immers liever van een deelscooter gebruik maken, waarom zou je de bus dan niet inzetten op een plek waar die meer toegevoegde waarde heeft? Alleen via een integrale benadering kunnen we de mobiliteitsbehoefte in het DMG gebied met een optimaal netwerk bedienen.

Om te komen tot een optimaal mobiliteitsnetwerk, hebben we een aantal stappen te nemen. Daarbij hanteren we het principe investeren waar nodig en integreren waar mogelijk. Wij investeren in het DMG gebied in diensten waarvan wij de toegevoegde waarde zien, maar waar aanbieders nog een zetje nodig hebben om daadwerkelijk in het gebied aan de slag te gaan. De diensten maken we vanzelfsprekend onderdeel van het mobiliteitsnetwerk. Daarnaast integreren wij zo veel mogelijk de al in het gebied aanwezige mobiliteitsdiensten, waarbij we oog hebben en houden voor de kwaliteit van de diensten. Als de kwaliteit te veel afwijkt van onze norm, integreren we een dienst liever niet (meer). Goede samenwerking en het creëren van win-win-win situaties waarbij iedereen profiteert, zijn uiteindelijk de sleutel tot een succesvol mobiliteitsnetwerk.

*“Investeren waar nodig en integreren waar mogelijk”*

Want het aantal partijen in ons mobiliteitsnetwerk zal alleen maar toenemen. Omdat wij een centrale rol vervullen middels het OV, zijn wij bij uitstek de geschikte partij om al het aanbod en alle stakeholders bij elkaar te brengen. Gezamenlijk zullen wij de mobiliteit in het DMG gebied ontwikkelen, waarbij Qbuzz als aanjager fungeert.

Op korte termijn nemen wij een aantal maatregelen om te bouwen op het fundament van OV-netwerk naar mobiliteitsnetwerk, namelijk:

- Ketenplan en vervoerplan worden 1;
- Introductie van Donkey Republic deelfietsen in de Drechtsteden;
- Samenwerking met (lokale) partijen;
- Introduceren mobiliteitsabonnementen DMG.

We lichten de maatregelen toe en sluiten af met onze kijk op de doorontwikkeling van dit fundament.

### **Ketenplan en Vervoerplan worden 1**

Ketendiensten zijn onderdeel van het vervoeraanbod in het DMG gebied. Daarom is het niet logisch om daar losse plannen voor te maken. Met ingang van 2022 zal het Ketenplan geïntegreerd zijn in het Vervoerplan en Marketing- en communicatieplan. We benaderen alle deelmobiliteit als 1 netwerk en beschouwen onszelf als verantwoordelijk om daar de regie op te voeren. Alleen vanuit een geïntegreerde netwerkbenadering kunnen we het aanbod aan deelvervoer, waaronder ook het OV valt, optimaliseren voor het DMG gebied. Door aanbod op elkaar af te stemmen voorkomen we redundantie en bieden we reizigers meer en betere alternatieven die past bij hun behoefte. Middelen worden dan ingezet op basis van de vraag die er is.

Onze vervoerkundigen worden vrijgemaakt om te werken aan een mobiliteitsnetwerk, waarin openbaar vervoer en andere modaliteiten naadloos in elkaar over gaan.

## Introductie van Donkey Republic deelfietsen in de Drechtsteden

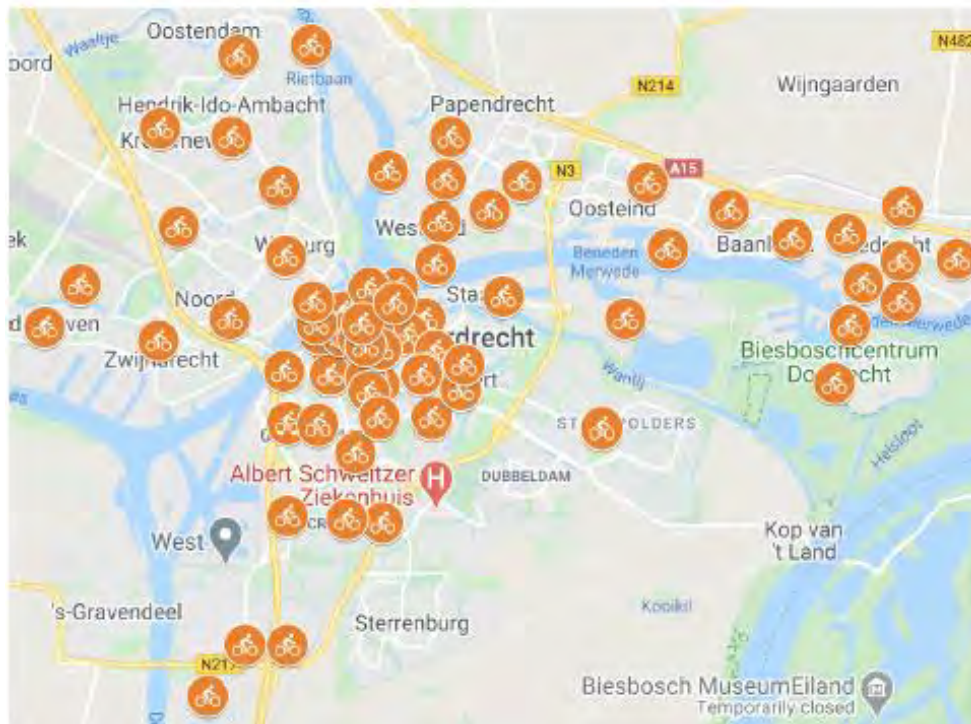
Ook in de Drechtsteden verandert er per 12 december het een en ander op gebied van het vaste openbaar vervoer. Zo komt er bijvoorbeeld minder aanbod op Dordtse Kil (zie ook het Vervoerplan concessie DMG 2022). Deelfietsen de afname in aanbod (gedeeltelijk) kunnen opvangen.

De afgelopen jaren zijn er verschillende deelfietsen systemen op de markt gekomen. Op basis van al die initiatieven en onze eigen ervaringen met Nextbike in Dordrecht, concluderen we dat een deelfietsen systeem alleen goed van de grond komt als het ook een goed alternatief is voor inwoners en forenzen. Er moet dagelijks meervoudig gebruik zijn een fiets om een deelfietsen systeem rendabel te kunnen laten zijn. Dit gaat wat makkelijker in grote steden, vanwege de grote dichtheid van (potentiële) gebruikers. Aanbieders focussen zich dan in eerste instantie vooral op die locaties; daar is het risico immers beperkt.

Een deelfietsensysteem wordt pas een interessant alternatief voor inwoners en forenzen als het een dicht netwerk is (korte afstanden tussen de verschillende fietsenstations), als de beschikbaarheid hoog is (gebruikers moeten niet mis grijpen) en als de fietsen goed onderhouden en toonbaar zijn (niemand pakt een fiets met een lekke band). Daarnaast flexibiliteit de sleutel tot succes. Stations met weinig vraag moeten eenvoudig verplaatst kunnen worden naar plekken met meer vraag. Het systeem moet zich kunnen aanpassen aan de vraag.

Alle genoemde facetten zijn met onze huidige partner Nextbike niet voldoende op orde. Destijds was Nextbike een logische keuze, omdat zij al aanwezig waren in Dordrecht. Nu is het tijd om een andere keuze te maken en te investeren in een nieuw en fors uitgebreid systeem. We starten een samenwerking met Donkey Republic en zorgen dat nog in 2021 een uitgebreid deelfietsen systeem operationeel is in de Drechtsteden. Om dit mogelijk te maken draagt Qbuzz het grootste deel van het investeringsrisico.

In totaal komen maar liefst 230 fietsen beschikbaar, verdeeld over veel stations voor een goede dichtheid, om de mobiliteit in de Drechtsteden te verbeteren. Dit is fors meer dan de huidige 66 fietsen die in Dordrecht aangeboden worden. Een impressie van de mogelijke locaties is hieronder te vinden.



Deze lijst wordt in de komende tijd definitief gemaakt in overleg met gemeenten.

Bij de introductie van zo'n netwerk voor de Drechtsteden hoort een goede campagne, om zoveel mogelijk mensen bekend te maken met het product en te verleiden om het product te gebruiken. Niemand minder dan de Dordtenaar Lucinda Brand, wereldkampioen veldrijden, zal ambassadrice zijn voor fietsmobiliteit. Zij wordt het gezicht van de promotiecampagne in bladen, op posters, reclame op en in onze voertuigen, etc. Daarnaast is zij aanwezig bij het startmoment van de operatie. Op die dag organiseren wij diverse activiteiten om aandacht te vragen het product. **Voor meer informatie over de introductie van Donkey Republic, zie ook het Marketingplan 2022 Qbuzz DMG.**

### Samenwerking met (lokale) partijen

Zoals eerder aangegeven hanteren wij het uitgangspunt investeren waar nodig en integreren waar mogelijk. Er zijn al veel bestaande mobiliteitsinitiatieven in het DMG gebied, die op zichzelf draaien. Daar hoeven wij dus niet direct in te investeren, maar als netwerkregisseur maken wij deze diensten graag onderdeel van het totale mobiliteitsnetwerk. Wij gaan daarom samenwerkingsverbanden opstarten om verdere integratie mogelijk te maken en onderhouden deze vervolgens ook.

Wij echter niet zomaar iedere samenwerking aan. We bekijken eerst of een partij voldoet aan onze kwaliteitsaspecten, zoals:

- De beschikbaarheid van de dienst
- De toonbaarheid van de dienst
- De betaalbaarheid van de dienst
- Continuïteit
- Mogelijkheden tot volledige integratie in onze app via standaard koppelingen
- Mogelijkheden tot netwerkoptimalisatie



Als een partij voldoet aan deze eisen, voeren we gesprekken met de partij en stellen we een wederverkoopovereenkomst op. Vervolgens gaan we de dienst aanbieden in onze app en breiden we de samenwerking uit door data te delen ten aanzien van gebruik van onze diensten. Dit stelt ons in staat om het netwerk te optimaliseren op basis van de vraag in een gebied. Onze ketenregisseur en product owner MaaS worden vrij gemaakt om samenwerkingen aan te gaan en te onderhouden.

GoSharing biedt deelscooters aan in Dordrecht. Deze partij voldoet aan onze kwaliteitscriteria, staat open voor samenwerking en daarom zijn we op moment van schrijven in gesprek om Qbuzz wederverkoper te maken. Nog in 2021 komt onze samenwerking van de grond, waardoor de dienst van GoSharing beschikbaar komt via onze kanalen. Een reiziger kan dan bijvoorbeeld in onze app bij het plannen van een reis kiezen voor een deelscooter als onderdeel van de reis, deze boeken, betalen en gebruiken (slot openen en sluiten).

Daarnaast zijn we op dit moment aan het bekijken of Windmill bike, dat deelfietsen aanbiedt onder andere in Gorinchem, voldoet aan onze criteria en of we daar ook een samenwerking mee kunnen opstarten. Dit zal in het vierde kwartaal van 2021 helder zijn, waarna een eventuele samenwerking gaat starten in het eerste kwartaal van 2022.

Wanneer een samenwerking van de grond is gekomen, gaan we daar actief over informeren. Samenwerkingen brengen we onder andere onder de aandacht via onze eigen kanalen en de kanalen van de partner, maar uiteraard ook in samenwerking met de betreffende gemeenten en de media. Ook op OV-knooppunten passen wij de reisinformatie aan door informatie over de diensten van partners toe te voegen. **Voor meer achtergrondinformatie over de promotie en communicatie van samenwerkingen, zie ook het Marketingplan 2022 Qbuzz DMG.**

### Introduceren mobiliteitsabonnementen in DMG

We introduceren een nieuwe vorm van abonnementen. Denk hierbij aan een deelfietsen supplement, voor een extra meerprijs op het huidige busabonnement kun je ook onbeperkt gebruikmaken van de Donkey Republic fietsen. Maar ook in samenwerking met andere partners gaan wij proposities in de markt zetten. Deze dienen nog nader uitgewerkt worden, maar elk abonnement is bedoeld om het gemak voor reizigers te verhogen tegen een aantrekkelijke prijs. Dit zijn de eerste stappen naar ons einddoel: tegen een maandelijks vast tarief gebruik kunnen maken van alle deelmobiliteit in het DMG gebied, van OV tot deelscooters, van P+R tot en fietskluizen tot deelauto's. **Voor meer informatie over mobiliteitsabonnementen, zie ook het Marketingplan 2022 Qbuzz DMG.**

### Doorontwikkelen richting een mobiliteitsnetwerk

Wij voorzien in en na 2022 verdere ontwikkelingen op het gebied van deelfietsen in het DMG gebied. Sowieso een uitbreiding van het deelfietsen aanbod naar andere plekken in het gebied en ook in de Drechtsteden zelf. Maar ook voor elektrische deelfietsen zien we veel kansen met name in gebieden waar afstanden groter zijn.

Echter, veel aanbieders van (elektrische) deelfietsen zijn voorzichtig met het aanbieden van e-fietsen en sommige hebben in de afgelopen tijd een terugtrekkende beweging gemaakt, waardoor er op straat minder elektrische fietsen beschikbaar zijn. Deze partijen focussen zich niet meer op de particulier, maar meer op zakelijke contracten zoals met bezorgdiensten. Dat maakt dat voorzichtigheid is geboden en we met kleinere pilots zullen gaan starten, alvorens elektrische deelfietsen breed aan te bieden.

Ook andere diensten zouden in landelijke gebieden interessant kunnen zijn, bijvoorbeeld deelscooters of deelauto's, maar ook in de toekomst elektrische steps, afhankelijk van de behoefte. We blijven alert op bestaande en nieuwe diensten, en gaan waar mogelijk de samenwerking met partijen aan. Dit doen we altijd in nauw overleg met onder andere gemeenten, projectontwikkelaars en bewoners, zodat we gezamenlijk de juiste keuzes maken en een breed gedragen mobiliteitsnetwerk realiseren.

## Mobiliteitsplatform; laagdrempelige toegang tot mobiliteit

MaaS, oftewel vervoer on demand, gaat pas echt van de grond komen als vervoer eenduidig en laagdrempelig geplant, geboekt, betaald en gebruikt kan worden. Wij zien de mobiliteitsmarkt op een vergelijkbare manier veranderen als die van de televisie; tv on demand is tegenwoordig de norm. Als je maar een device hebt dan kijk je wat je wil op ieder moment naar keuze. Streamingaanbieders hebben slechts 3 vormen van betalen; een abonnement voor onbeperkt gebruik, per item of een mix van beide. Toen Netflix beschikbaar kwam kon je gewoon alle aangeboden content direct bekijken. Je werd bijvoorbeeld niet doorverwezen naar Warner Bros om daar een film van de betreffende filmmaker te bekijken.

Deze vergelijking is belangrijk, want we zien bij alle MaaS pilots en MaaS-apps iets anders gebeuren. Aanbod wordt wel gecombineerd, maar het plannen, boeken, betalen en gebruiken is nog steeds redelijk ingewikkeld. Je moet namelijk altijd ook de apps van de verschillende aanbieders op je device hebben, omdat je altijd doorverwezen wordt. Als mensen dus praten over het integreren van diensten, kunnen er verschillende dingen bedoeld worden. We onderscheiden vier niveaus:

1. Informatieve integratie;
2. Informatieve integratie met doorverwijzing (link);
3. Informatieve integratie met intelligente doorverwijzing (deeplink);
4. Volledige integratie (native).

Met elk hoger niveau neemt de mate van integratie toe. Informatieve integratie is puur informeren over diensten, dus bijvoorbeeld waar iets is en wanneer het gebruikt kan worden. Als we de vergelijking weer met de televisiemarkt maken, dan kun je zeggen dat het eerste niveau vergelijkbaar is met een krant. Daarin staat nog wel wat interessant is om komende week op tv te kijken of welke films in welke bioscoop op welke tijden draaien. Verder moet je maar kijken hoe je het krijgt.

Als we een niveau hoger gaan, dan wordt er over diensten geïnformeerd en ook direct doorverwezen naar de plek waar je moet zijn. Op Filmladder kun je bijvoorbeeld op de bioscoop klikken en dan kom je terecht op de site of in de app van de betreffende bioscoop. Daar kun je de film en de tijd opzoeken en een ticket kopen. Voor dit niveau wordt ook in technische taal ook wel gesproken over linken.

Het derde niveau is vergelijkbaar met het tweede, maar je komt direct op de juiste plek terecht op de betreffende website of in de betreffende app. Dit komt doordat er informatie wordt meegestuurd vanaf de plek waar je doorgestuurd wordt, ook wel deeplinken genoemd. Als je bij Google zoekt naar films en je klikt op de betreffende tijd bij de bioscoop waar je naar toe wilt gaan, dan kom je direct uit bij die film en hoef je alleen nog maar plaatsen te kiezen en een kaartje te kopen (maar je verlaat nog wel steeds de plek waar je vandaan komt).

Bij het vierde en laatste niveau spreken we van volledige integratie. Je kunt dan op 1 plek alle informatie vinden, een keuze maken, direct reserveren, afrekenen en vervolgens gebruiken. Voor apps spreken we dan van een native integratie; je hoeft de app niet meer te verlaten om je zaken te regelen. Dit bijvoorbeeld het geval als je Pathé Thuis, Netflix of Amazon Prime gebruikt.

Elk niveau hoger heeft meer toegevoegde waarde en maakt het gebruik een stuk aantrekkelijker. Om MaaS echt tot een groot succes te maken, is niveau 4 nodig. Dat is dan ook waar wij naar streven. Omdat geen platform of app nog zo ver is, gaan wij ons hier nadrukkelijk hard voor maken. Wij zien ons als hét aanspreekpunt en loket voor reizigers in het DMG gebied. Zo dienen wij onszelf dan ook te presenteren én gaan wij nadrukkelijker de regie voeren op de totale mobiliteitsbehoefte van de reizigers.

Vooralsnog is de Turnn app de te gebruiken app voor het plannen, reserveren, boeken en betalen van reizen in DMG. Deze app is wat verouderd en niet toereikend om de ontwikkeling richting vervoer on demand te kunnen maken. Daarnaast kan het nu voorkomen dat je in de app andere functionaliteiten tegenkomt dan op onze website. Dit moet veranderen en daarom gaan wij toewerken naar een mobiliteitsplatform. Het mobiliteitsplatform is een enorme upgrade ten opzichte van de huidige situatie. Het is meer dan een app; het is hét ingangspunt voor mensen die in het DMG gebied gebruik willen maken van mobiliteit. Het bestaat uit 4 onderdelen:

1. De app;
2. Een website die gebaseerd is op de app;
3. Een klantenservice die ondersteund bij alle mobiliteitsvraagstukken;
4. Offline informatievoorziening.

Dit zijn de plekken waar potentiële reizigers ‘binnenkomen’ in ons mobiliteitssysteem. Gezamenlijk noemen we het ook wel de front-end, namelijk hoe wij ons presenteren naar gebruikers. Alle maatregelen die wij nemen zijn ervoor bedoeld om te komen tot 1 uniforme front-end, waarbij alle uitingen herkenbaar en duidelijk zijn, en die toegang tot het mobiliteitssysteem zo laagdrempelig mogelijk maakt.

Stapsgewijs gaan wij toewerken naar die laagdrempelige toegang en uniforme uitstraling, maar concreet nemen wij op korte en middellange termijn de volgende concrete maatregelen, die we daarna toelichten en tot slot sluiten we weer af met onze kijk op de doorontwikkeling:

- Introduceren app;
- Native integratie van Donkey Republic in het mobiliteitsplatform;
- Integratie van 3 bestaande diensten in het mobiliteitsplatform;
- Klantenservice van OV-assistentie naar MaaS-assistentie.

### Introduceren app

Een app met veel gebruiksgemak voor het plannen, boeken, betalen en gebruiken van gedeelde mobiliteitsdiensten, dat is wat er gaat komen. De app wordt nog in 2021 geïntroduceerd in het DMG gebied en zal bij introductie in ieder geval de volgende functionaliteiten kennen:

- Openbaar vervoer te plannen;
- Vraagafhankelijk vervoer te plannen en bestellen;

- Donkey Republic fietsen plannen, reserveren, betalen en gebruiken zonder de app te hoeven verlaten;
- Informatie over fietskluisen, waar ze te vinden zijn en doorverwijzing (link) naar de plek waar je kunt boeken, betalen en gebruiken.

Om bekendheid te vergaren voor de app en gebruik ervan te stimuleren dient een campagne gestart te worden. [Samenvatting uit Marketingplan + doorverwijzing naar meer details.](#)

### Native integratie van Donkey Republic in het mobiliteitsplatform

De introductie van Donkey Republic in Drechtsteden zal samen gaan met de introductie van de app. Omdat ze op hetzelfde moment gelanceerd worden, moeten de fietsen van Donkey Republic op een goede manier toegankelijk zijn voor reizigers. Dit betekent een volledige (dus native) integratie met de app. Donkey Republic fietsen in de Drechtsteden moeten voor de gebruiker vindbaar zijn in de app, ze moeten naar boven komen bij het plannen, ze moeten te reserveren zijn, er moet afgerekend kunnen worden en het slot moet met de app geopend en ook weer gesloten kunnen worden. En dit alles zonder dat een gebruiker naar de app van Donkey Republic hoeft om bepaalde zaken te regelen.

Ook op onze website is het aanbod van deelfietsen te vinden en te plannen. Reserveren, betalen en gebruiken kan enkel via de app. Daarnaast zal onze klantenservice eerste lijns support voor gebruikers leveren, zodat zij in principe niet worden doorverwezen naar Donkey Republic. Enkel bij complexere problemen wordt de hulp ingeschakeld van onze partner Donkey Republic. Tot slot wordt de offline informatie bijgewerkt op haltes en stations waar Donkey Republic fietsen staan geparkeerd. Zo wordt het aanbod nog zichtbaarder.

### Integratie van 3 bestaande diensten in het mobiliteitsplatform

Het deelfietsen systeem dat we opzetten met Donkey Republic is een nieuwe mobiliteitsdienst in het DMG gebied. Daarnaast gaan we komend jaar 3 al in het gebied bestaande mobiliteitsdiensten ook toevoegen aan onze app. Bij voorkeur betekent toevoegen aan het mobiliteitsplatform volledige (native) integratie. Dit doen we niet per definitie, omdat het niet altijd duidelijk is of een volledige integratie wel mogelijk is met een bepaalde partij en het belang van integreren kan dan voorgaan op een complete integratie.

Het is nog niet met zekerheid te zeggen welke diensten dit gaat zijn. Fietskluisen staan echter bovenaan op de prioriteitenlijst om compleet te integreren. Een reiziger moet een fietskluis die bij Qbuzz in het beheer is in de app kunnen vinden, reserveren, openen, sluiten en betalen. Door de integratie te maken, zou idealiter ook direct fietskluisen op stations beschikbaar gemaakt worden. Hier moeten echter mogelijk aanvullende afspraken voor gemaakt worden en een nieuwe samenwerking opgezet worden.

Naast fietskluisen is het ook de bedoeling om GoSharing deelscooters toe te voegen in onze app. Dit gaat dan bij voorkeur een volledige integratie zijn, net zoals voor de deelfietsen van Donkey Republic. Tot slot is het een optie om Windmill bike deelfietsen ook toe te voegen aan de app, met dezelfde functionaliteit voor gebruikers. Dit is echter nog afhankelijk van het opzetten van de samenwerking.

Voor alle diensten die we volledig native integreren, geldt dat ook op onze website het aanbod is te vinden en te plannen. Reserveren, betalen en gebruiken kan enkel via de app, omdat veel diensten werken op basis van locatie en/of Bluetooth. Daarnaast zal onze klantenservice eerste lijns support

voor gebruikers leveren en worden zij niet doorverwezen (hooguit bij complexere problemen) en wordt de offline informatie bijgewerkt op de locaties waar OV en de diensten samenkomen.

### Van OV klantenservice naar reisassistentie

De integratie en introductie van nieuwe en bestaande mobiliteitsdiensten vergt ook een andere inrichting van onze klantenservice, een belangrijk aanspreekpunt voor reizigers. De klantenservice ondergaat een transitie om aan te sluiten bij het mobiliteitsplatform, zodat het reisassistentie kan gaan bieden.

Als wij gebruikers in onze app niet doorverwijzen naar de app van een partner, kunnen wij ook niet gebruikers doorverwijzen naar de klantenservice van een partner als zij contact zoeken. Wij moeten daarom altijd zelf zogenoemde eerste lijns support kunnen leveren. We kunnen altijd nog de hulp van partners inschakelen bij echt complexe problemen. Maar een van-het-kastje-naar-de-muur-beleid, daar doen wij niet aan.

Daarnaast hebben we eerder al het belang van betrouwbaar vraagafhankelijk vervoer onderstreept. Dat betekent ook dat tijdens bedieningstijden altijd ondersteuning geboden wordt vanuit de klantenservice. Mochten iets toch niet helemaal lopen zoals gepland, dan is er altijd iemand bereikbaar en beschikbaar, met de kennis en mandaat om een geschikte oplossing te bieden. Of mocht je toch op een laat tijdstip een boeking willen maken, maar kan of wil je geen gebruik maken van de app, dan is onze klantenservice beschikbaar om de boeking te maken. Voor deze dienstverlening dienen de openingstijden van de klantenservice dus verruimd te worden.

Tot slot komt er nog een communicatiemiddel bij om de klantenservice toegankelijker te maken. Met de komst van de app is er ook een chatfunctie in de app beschikbaar, waarmee gebruikers van de app ondersteuning kunnen krijgen bij de klantenservice. Directe ondersteuning in de app maakt het gebruik ervan laagdrempeliger.

We nemen ruim een jaar de tijd om de klantenservice te ontwikkelen volgens ons Qmove concept. De verruiming van de openingstijden en de support via de app zijn nog in december 2021 ingeregeld. Maar het leveren van eerste lijns support kent een langere doorlooptijd, vanwege het nog tot stand komen van samenwerkingen, instrueren en opleiden van medewerkers en koppelen van backoffice systemen.

### Doorontwikkelen van het mobiliteitsplatform

De app, website, klantenservice en offline informatie verder geschikt maken voor vervoer on demand en laagdrempelig toegankelijk maken voor gebruikers, daar zullen we de komende jaren aan werken. We gaan steeds meer diensten native integreren in de app, het gebruiksgemak van de app verhogen en onze website wordt een kopie van de app. De klantenservice levert support voor het complete mobiliteitsaanbod en ook in de offline informatie is alles van het platform goed vindbaar.

### Planning op hoofdlijnen

De verschillende maatregelen zoals benoemd en beschreven voor de 3 fundamenteën zijn allen uiterlijk aan het eind van dienstregelingjaar 2022 geïmplementeerd. We hanteren onderstaande planning op hoofdlijnen, dat aangeeft wanneer een maatregel geïmplementeerd zal zijn en/of voor welke periode een maatregel loopt.

## Planning Ketenplan

		2021				2022											
		Sep	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Fundament 1	Bekendheid vergroten																
	Bestelbuzz halte-knooppunt betrouwbaar implementeren																
	Vraagafhankelijk vervoer laagdrempelig toegankelijk maken via Qmove																
	Deur-halte taxi kosteloos blijven aanbieden																
	Integreren met WMO-vervoer om efficiënter te worden																
Fundament 2	Ketenplan en vervoerplan worden 1																
	Introductie van Donkey Republic deelfietsen in de Drechtsteden																
	Samenwerking met (lokale) partijen																
	Introduceren mobiliteitsabonnementen in DMG																
Fundament 3	Introductie Qmove																
	Native integratie van Donkey Republic in Qmove																
	Integratie van 3 bestaande diensten in Qmove																
	Van OV klantenservice naar reisbegeleiding																

## Begrote kosten

Dit en komend jaar zetten wij dus stappen om onze ambities op het gebied van MaaS waar te maken. Dat kan alleen door te investeren. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de kosten voor de verschillende maatregelen, waarbij de maatregelen die ook terugkomen in het Marketingplan 2022 Qbuzz DMG zijn weggelaten om dubbelingen te voorkomen. Ook bevat de tabel operationele kosten van diensten die al actief zijn en ook in 2022 nog actief zullen zijn.

Post	Eenmalige investering	Exploitatie kosten 2022
Bestelbuzz halte-knooppunt betrouwbaar implementeren	€ 50.000,00	€ 500.000,00
Vraagafhankelijk vervoer laagdrempelig toegankelijk maken via Qmove	€ 35.000,00	€ 10.000,00
Deur-halte taxi kosteloos blijven aanbieden	€ -	€ -
Integreren met WMO-vervoer om efficiënter te worden	€ 25.000,00	€ -
Ketenplan en vervoerplan worden 1	€ -	€ 10.000,00
Introductie van Donkey Republic deelfietsen in de Drechtsteden	€ 250.000,00	€ 60.000,00
Samenwerking met (lokale) partijen	€ -	€ 10.000,00
Introductie Qmove (ontwikkelkosten app)	€ -	€ 100.000,00
Native integratie van Donkey Republic in Qmove	€ 30.000,00	€ 10.000,00
Integratie van 3 bestaande diensten in Qmove	€ 90.000,00	€ 30.000,00
Van OV klantenservice naar reisbegeleiding	€ 100.000,00	€ 50.000,00
Deur-halte taxi	€ -	€ 75.000,00
Ketenregiecentrale (Stroomlijn)	€ -	€ 100.000,00
Beheer en onderhoud fietskluisen	€ -	€ 10.000,00
<b>Totaal</b>	<b>€ 580.000,00</b>	<b>€ 965.000,00</b>



# 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.

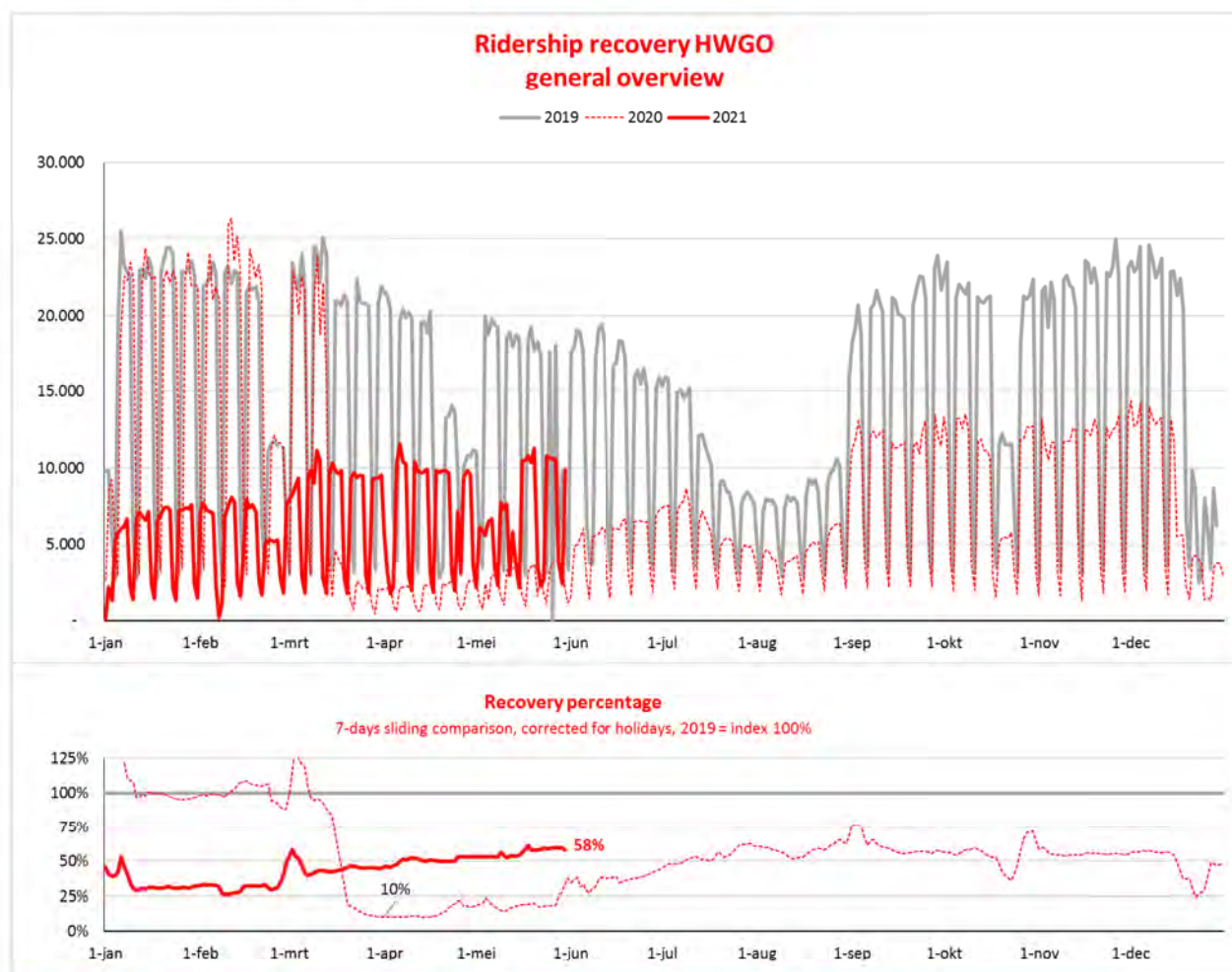
Het vervoerplan HWGO 2022 wat nu voor u ligt, geeft een beschrijving van de voorgenomen vervoerkundige wijzigingen in het OV-netwerk en OV-aanbod in HWGO en de onderbouwing daarvan.

## 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

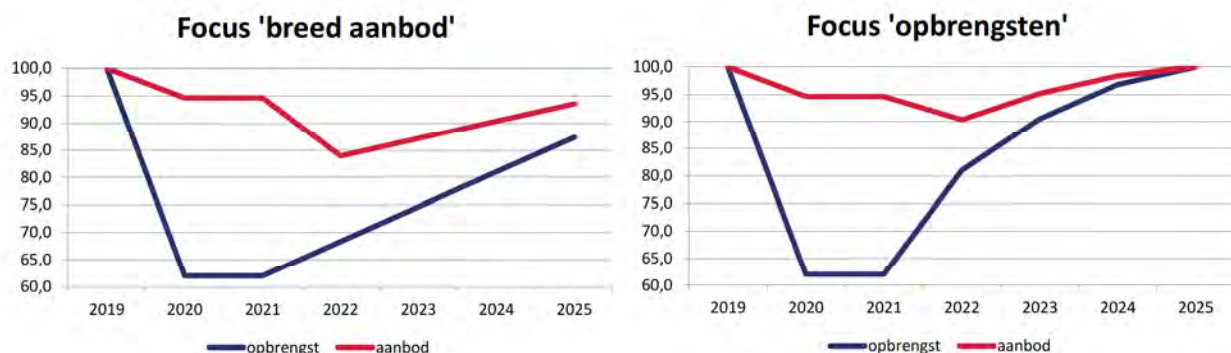
In zwart B vervallen diverse lijnen volledig; dit betreft in ieder geval 10 reguliere buslijnen vervallen (lijnen 134,135,138,169,194,185,585,597,104 (deels)) en alle 12 scholierenlijnen. Daarnaast vervallen alle buslijnen in de avond na 21 uur.

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 dienstregelingsomvang 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:

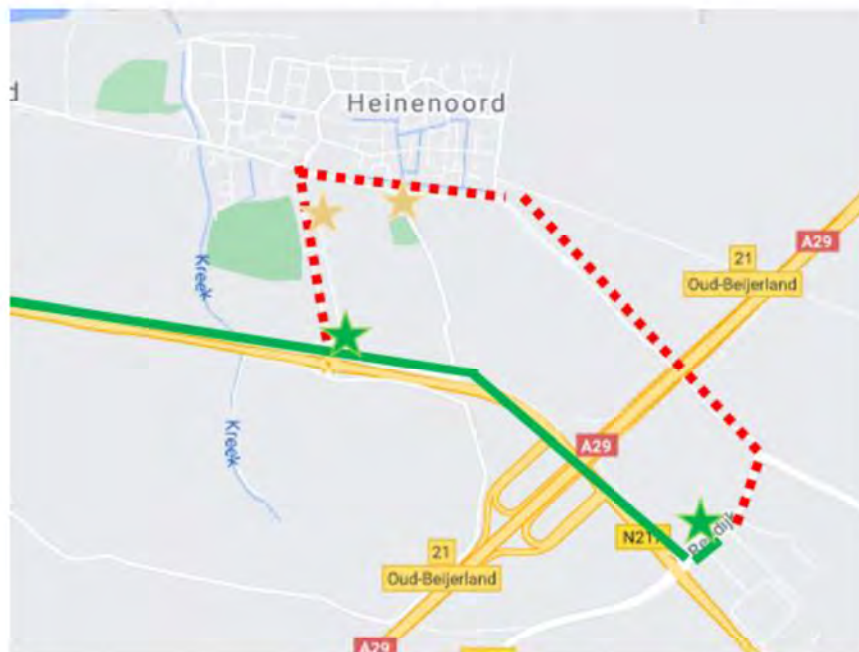
Lijn 160 rijdt van Goudswaard via Piershil, Nieuw-Beijerland, Oud-Beijerland en Heinoord Busstation naar Rotterdam Zuidplein. Ten opzichte van de huidige lijn 160 wijzigt de route in Oud-Beijerland en bij Heinoord. Hier worden de nieuwe routes gereden volgens de 1<sup>e</sup> fase van de ontwikkeling 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><i>basislijn:</i></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>basislijn:</b>	spits	dal	spits	avond	dag	avond	dag	avond	laatste rit:
163 Oud-Beierland- 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.

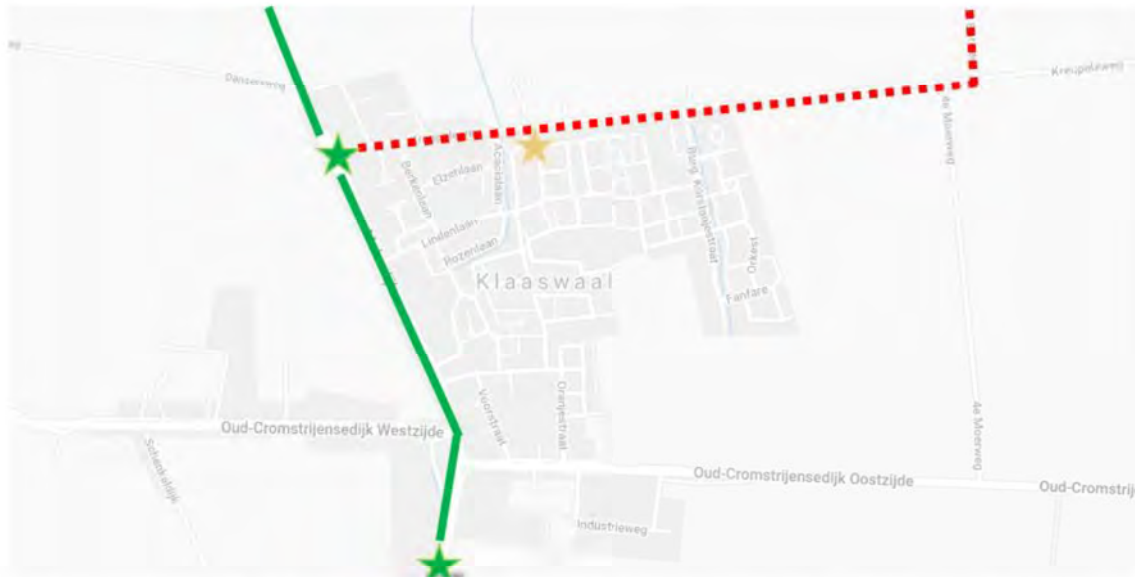
Bij Rotterdam Lombardijen zijn overstapmogelijkheden op de trein naar Den Haag / Leiden of Dordrecht en op de RET tram 2 en 20 en op stads- en streekbussen. De dienstregeling van lijn 163 is gebaseerd op de 'knoop Heinenoord'; omdat de stoptreinen Den Haag – Rotterdam – Dordrecht vanaf de dienstregeling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

## Lijn 164 / 194 Zuid-Beijerland – Heinenoord

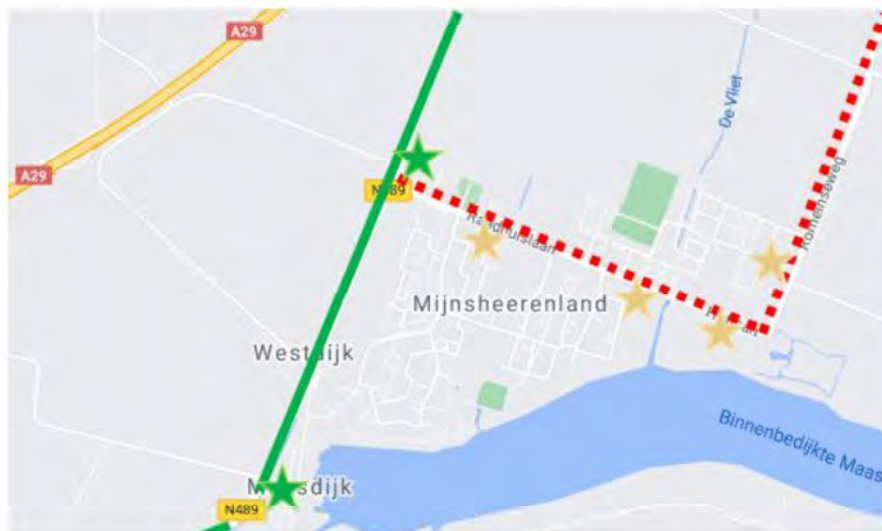
### Route:

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 Romseinsweg. De haltes Raadhuislaan, Dorp, Beukenhof en Romeinsweg 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.

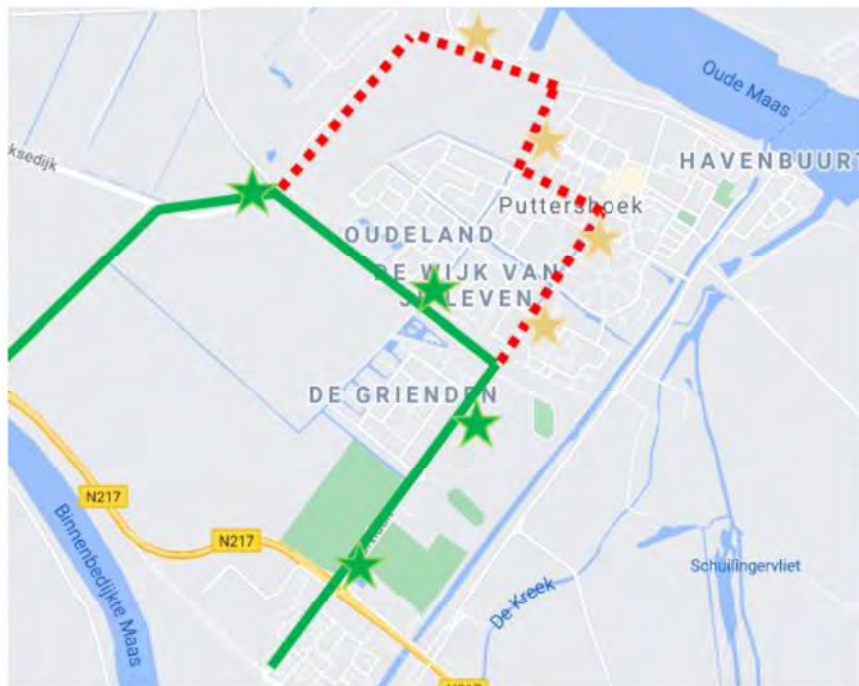
Bij Numansdorp A29 geeft lijn 164/194 vanuit Zuid-Beijerland aansluiting op lijn 436 van/naar Rotterdam Zuidplein.

### **Lijn 166 Dordrecht – Rotterdam**

#### Route:

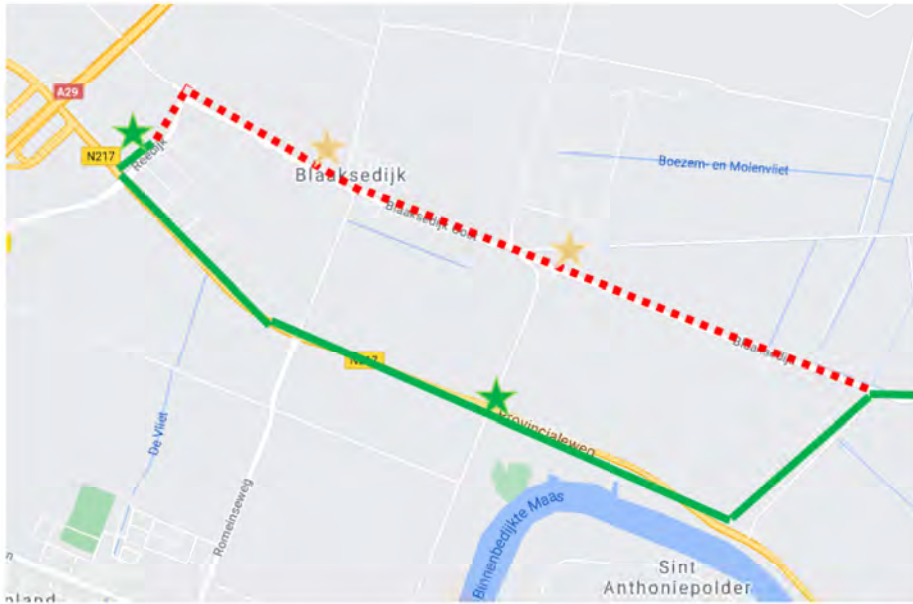
Lijn 166 rijdt van Dordrecht via het Albert Schweitzer-ziekenhuis in Dordrecht en de Kiltunnel naar 's-Gravendeel, Maasdam, Puttershoek, Heinenoord Busstation en naar Rotterdam Zuidplein.

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 – Heinenoord Busstation

### Route:

Lijn 167 biedt de verbinding tussen Strijen, Maasdam, Recreatieoord Binnenmaas en Heinenoord 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><i>basislijn:</i></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 Heinenoord 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.

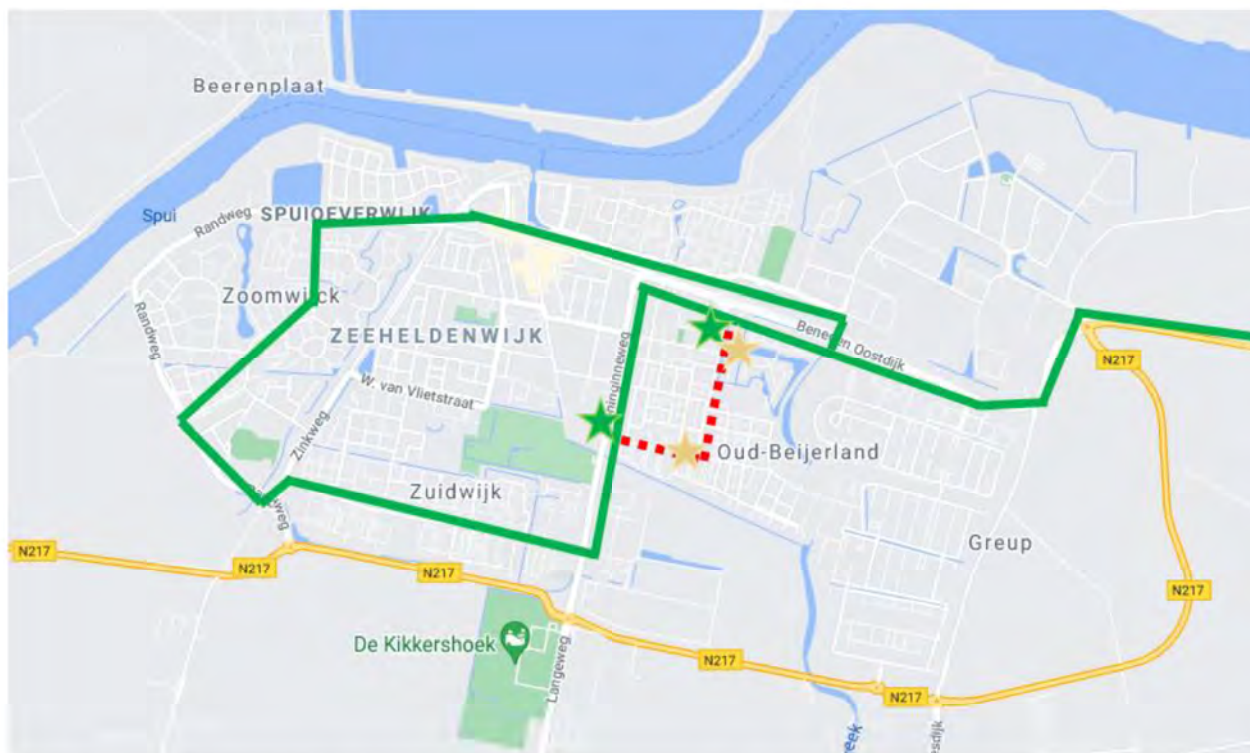
## Lijn 171 / 172 Oud-Beijerland – Rotterdam

### 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.

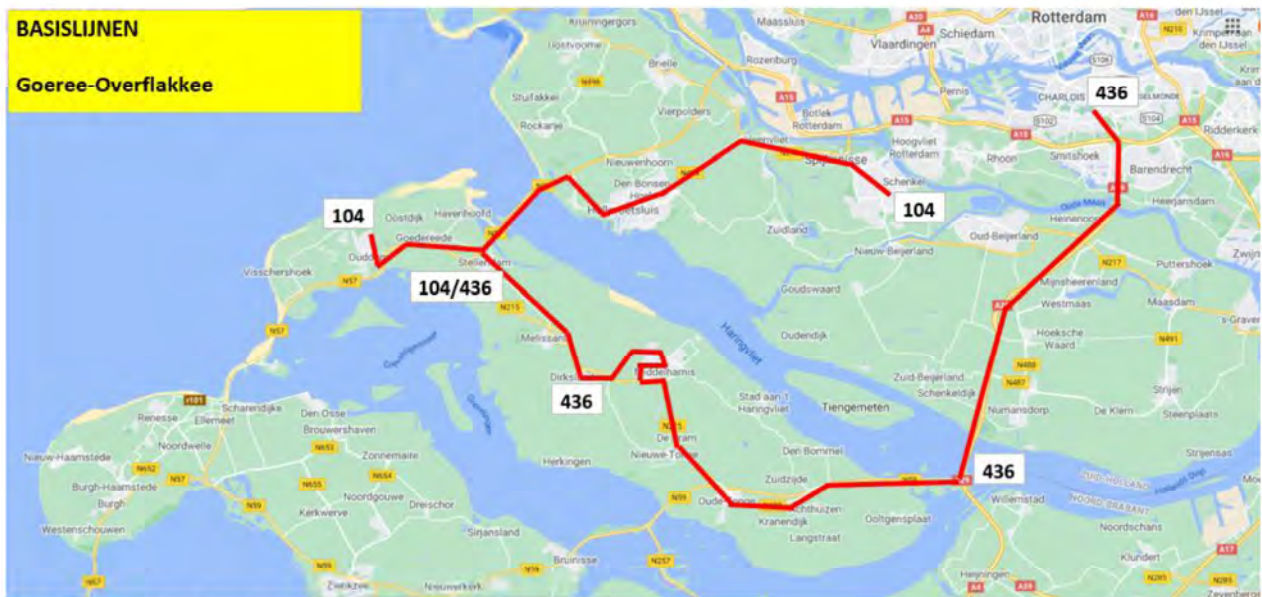
**Frequenties:**

	mavr				zat		zon		
<b><i>basislijn:</i></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:

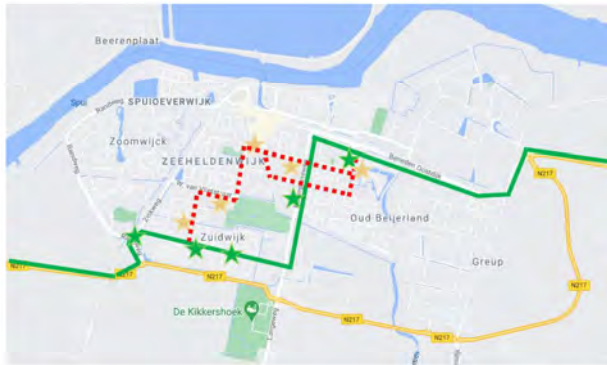
- Lijn 170 Goudswaard – Oud-Beijerland – Rotterdam
- Lijn 174 Numansdorp – Rotterdam
- Lijn 176 Dordrecht – Puttershoek – Rotterdam
- Lijn 177 Strijen – Rotterdam

Deze spitslijnen stoppen niet bij het busstation Heinenoord maar rijden rechtstreeks naar Rotterdam Zuidplein. De spitslijnen zijn nodig om voldoende capaciteit te bieden in de spitsuren. De bediening van busstation Heinenoord 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 Heinenoord. 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.



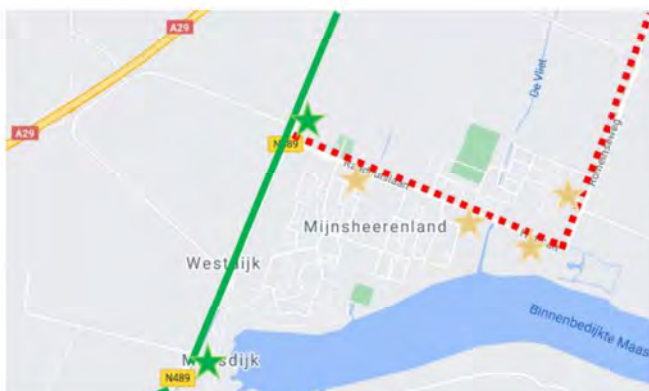
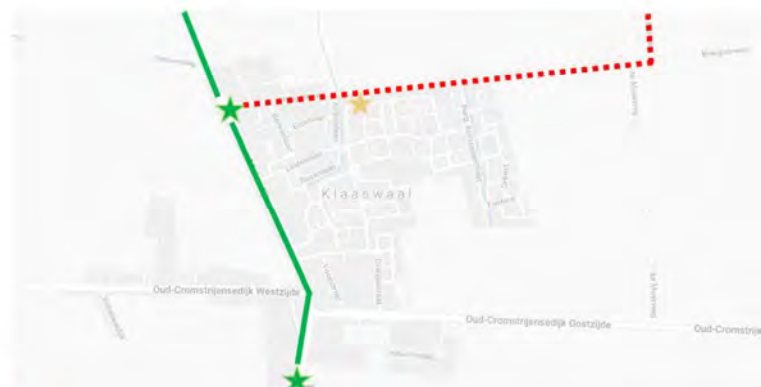


Lijn 170 zal ook stoppen bij Heinenoord Tienvoet.

### 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.

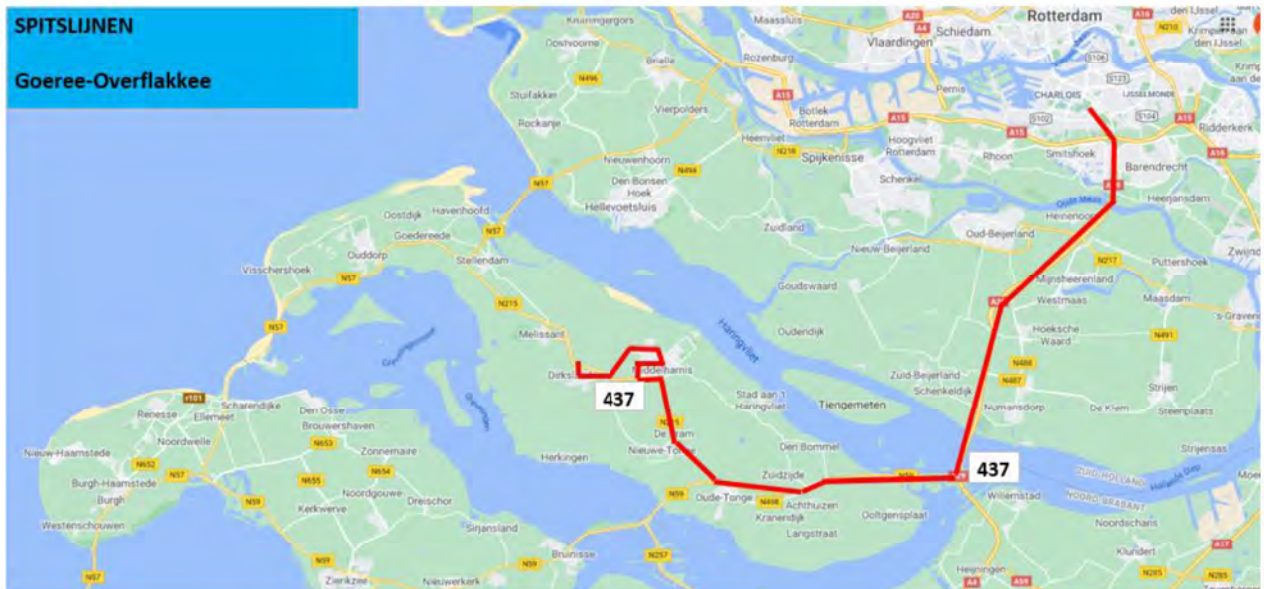
In Puttershoek rijdt lijn 176 de route gelijk aan de nieuwe route van lijn 166 via de Groeneweg:



<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.

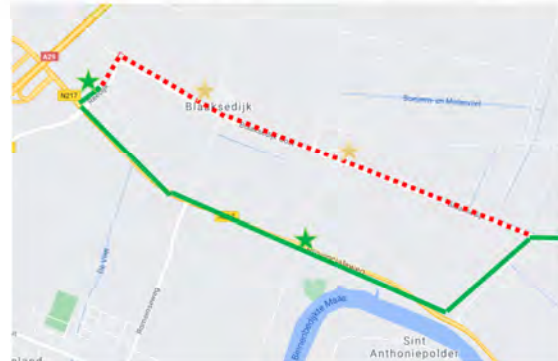
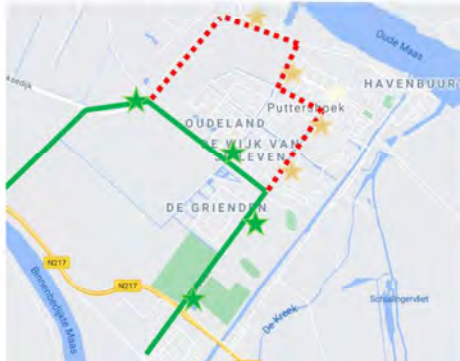
Daarnaast wordt lijn 664 gebruikt voor scholieren die vanuit de westkant van de Hoeksche Waard naar Klaaswaal (Wellant College) reizen en die richting overstappunt Numansdorp A29 reizen om daar over te stappen op lijn 436 richting Goeree-Overflakkee. Lijn 664 rijdt 3 ritten in de ochtend en 4 ritten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

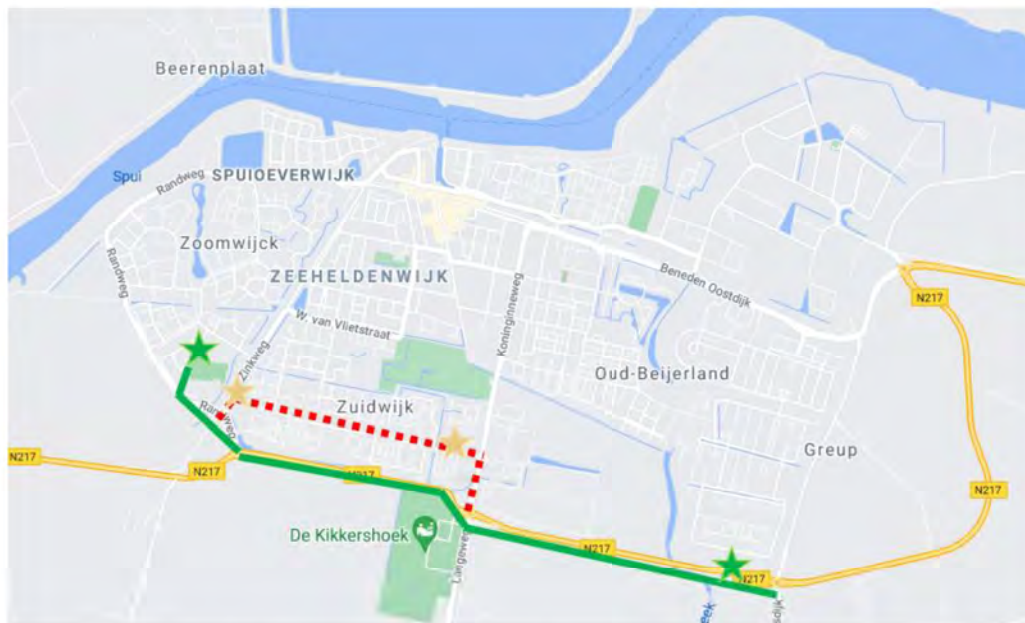
Aangezien lijn 169 van/naar Willemstad is komen te vervallen kunnen scholieren (en andere reizigers) van/naar Willemstad alleen van deze ritten van lijn 669 gebruik maken.

*<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 – Goudswaard – 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>*

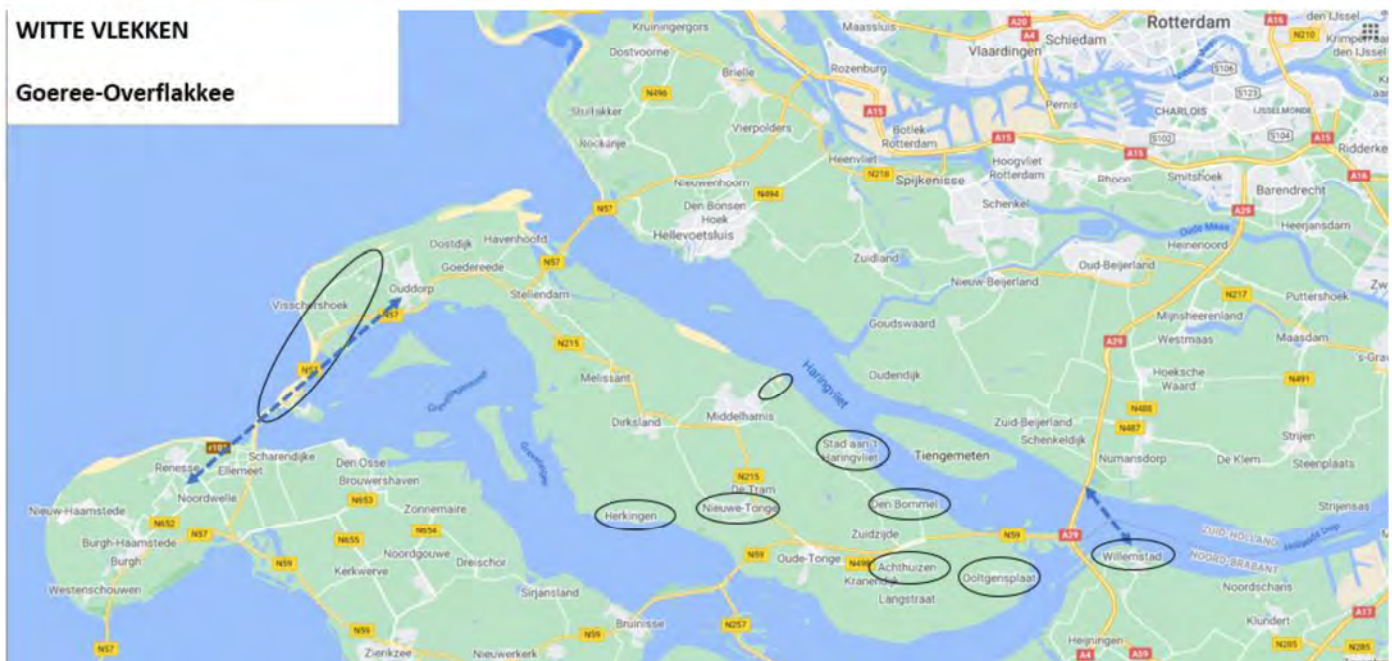
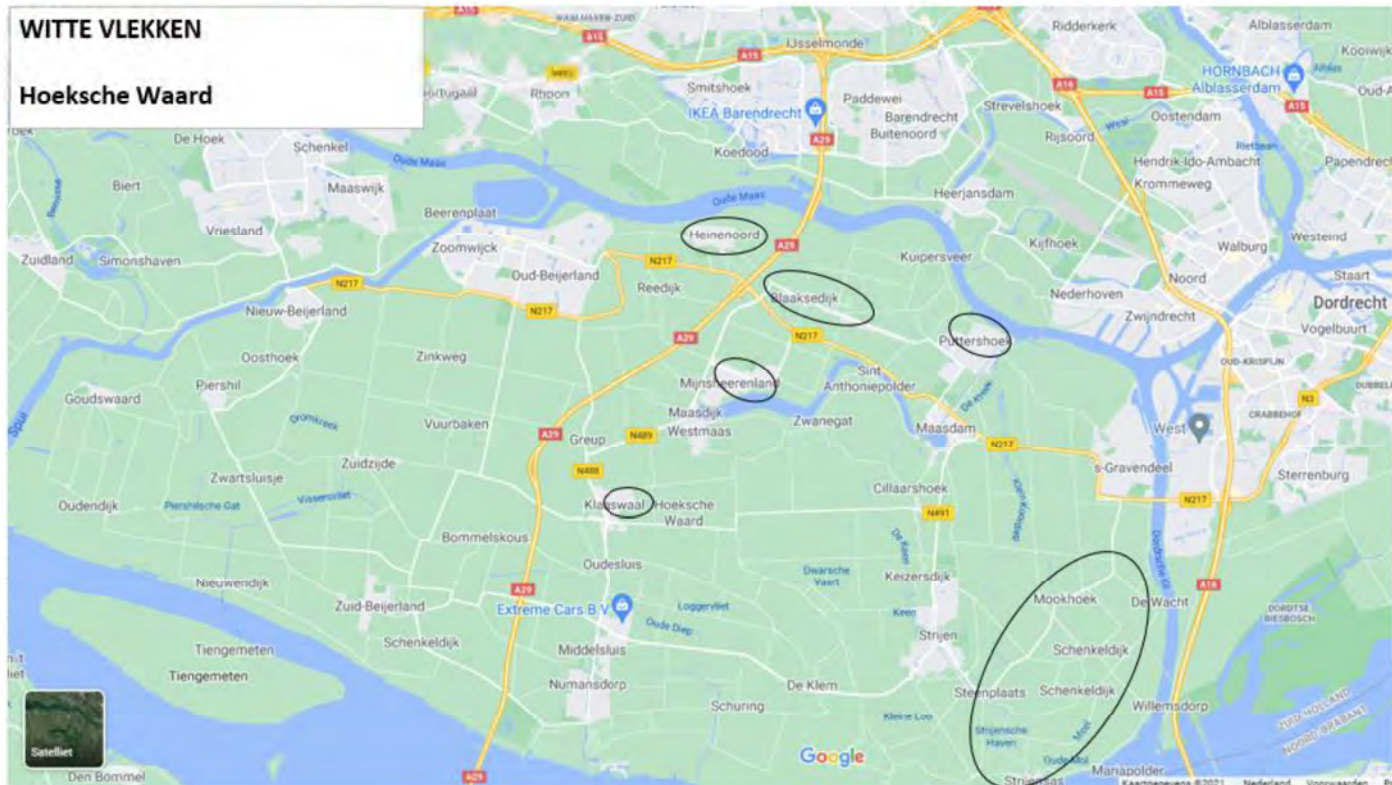
De invulling van scenario Groen vergt het volledige budget dat in 2022 voor verrichten van vast OV beschikbaar is. Met dit budget bieden we een netwerk geboden waarmee 97% van de huidige reizigers gebruik kan maken van vast openbaar vervoer. In een deel van het gebied vervalt het vaste OV geheel of gedeeltelijk. 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 (Werkvoorzieningsschap 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 Grotere 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.

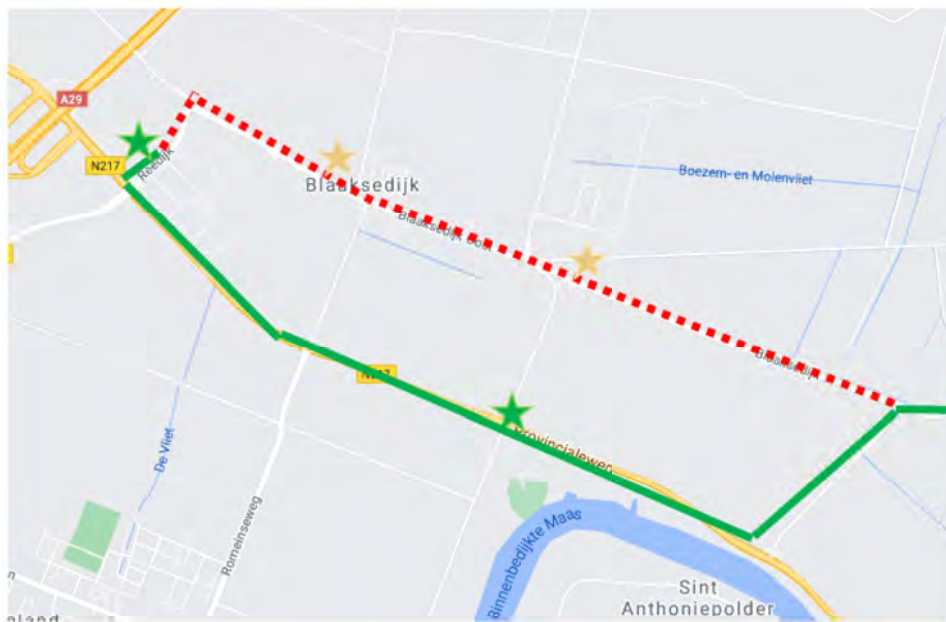
Het betreft een deel van de haltes in de volgende kernen:



- 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

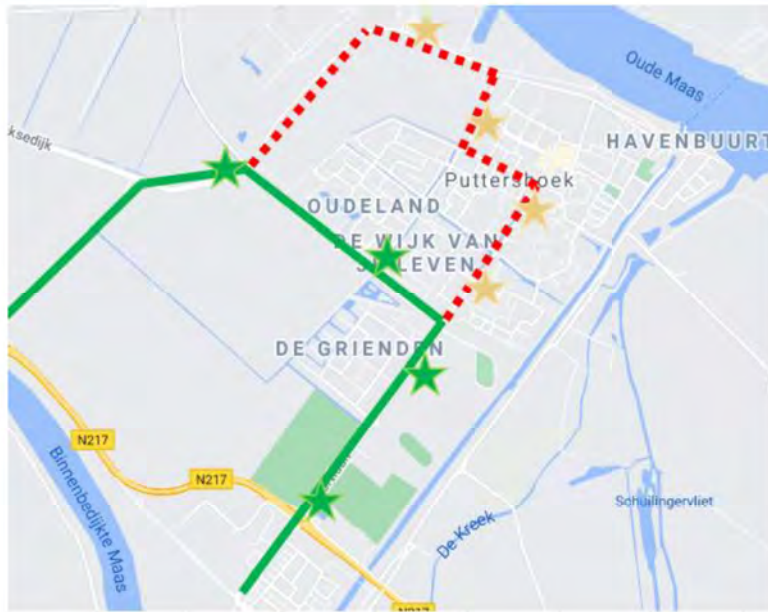
Door de nieuwe route van lijn 166 en 666 over de Polderweg en N217 is de afstand tot de halte voor Blaaksedijk-Oost (bedrijventerrein Boonsweg) en Mollekade (kern Blaaksedijk) toegenomen.

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



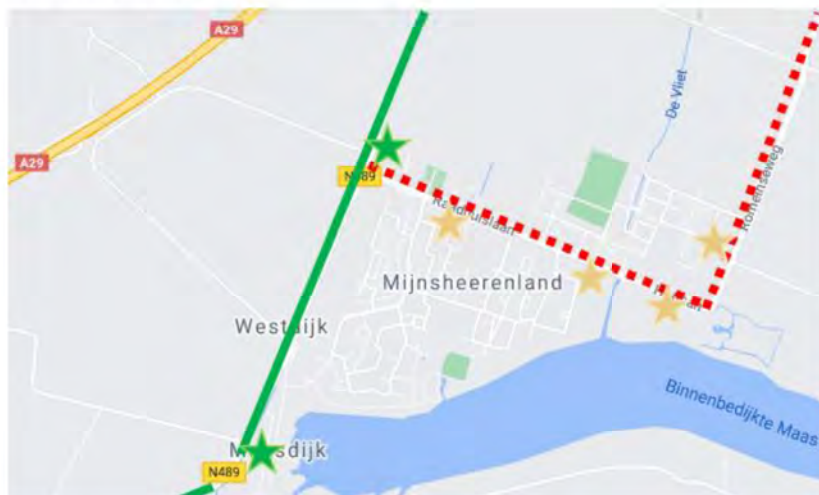
<in addendum: route in Puttershoek niet gewijzigd>

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



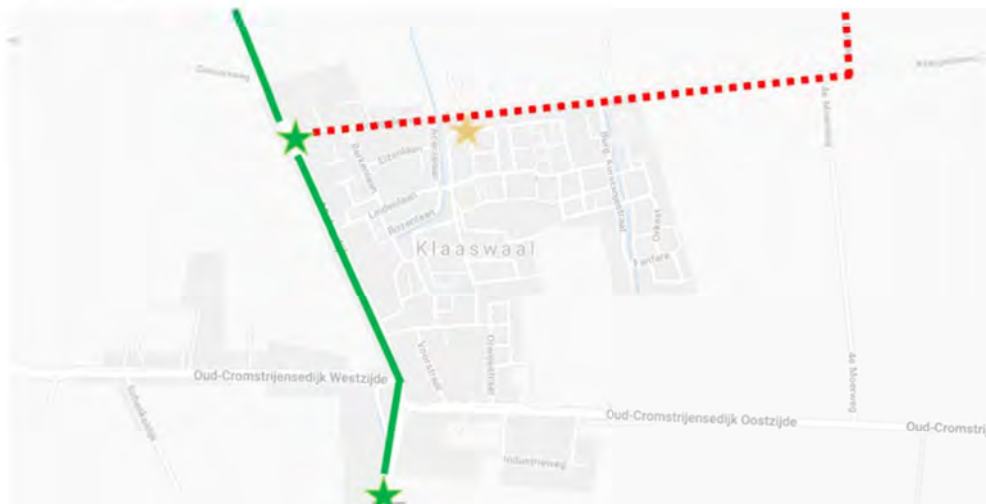
kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Mijnsheerenland Romeinseweg	Mijnsheerenland, Provincialeweg	1,8	0:06	0:22	25	5	2
Mijnsheerenland Beukenhof	Mijnsheerenland, Provincialeweg	1,4	0:05	0:18	1	2	2
Mijnsheerenland 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>*

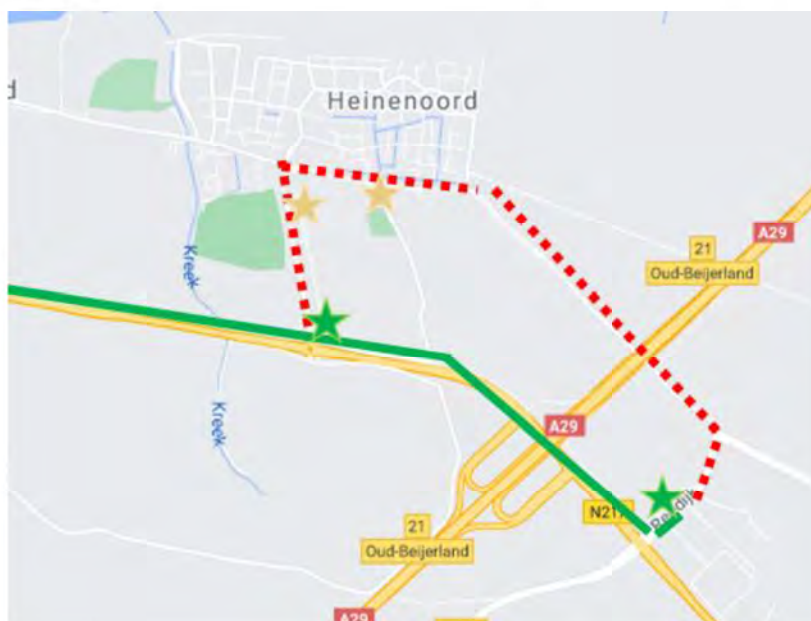
## Klaaswaal



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

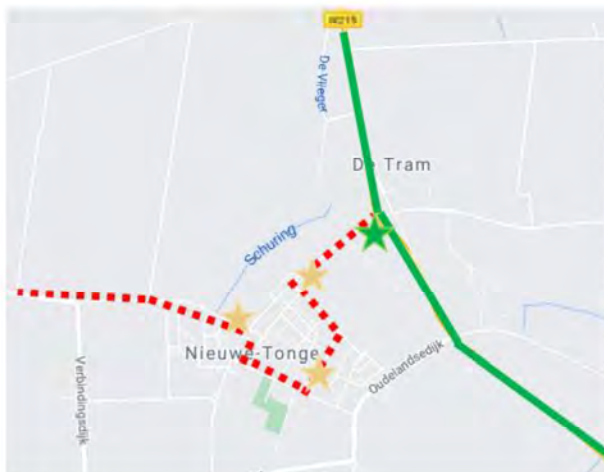
Voor de kern Heinenoord geldt dat er langs de N217 op de busbaan een nieuwe halte wordt gerealiseerd: Heinenoord Tienvoet. Bij deze halte gaan alle passerende lijnen halteren, waaronder ook de sneldiensten en bij uitbreiding naar R-net ook de R-net verbinding vanuit Oud-Beijerland. Hierdoor ontstaan 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 avonden 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:	instappers Renesse	alternatief:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
			mavr	zat	zon
Renesse - Ouddorp (lijn 104)		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, Connexion 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 fietsenstallingen 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 Connexion 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. Connexion 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 vervoerservice 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.



## 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 – Heinenoord Busstation – Heinenoord Crematorium
- Lijn 170 middagspits vervalt
- 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

Connexion 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 vervoerssystemen zoals WMO / leerlingenvervoer / taxivervoer
- Tarief gelijkwaardig aan OV-tarief, geen chipkaart in voertuigen en betaling d.m.v. account connexion.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.). Connexion 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**

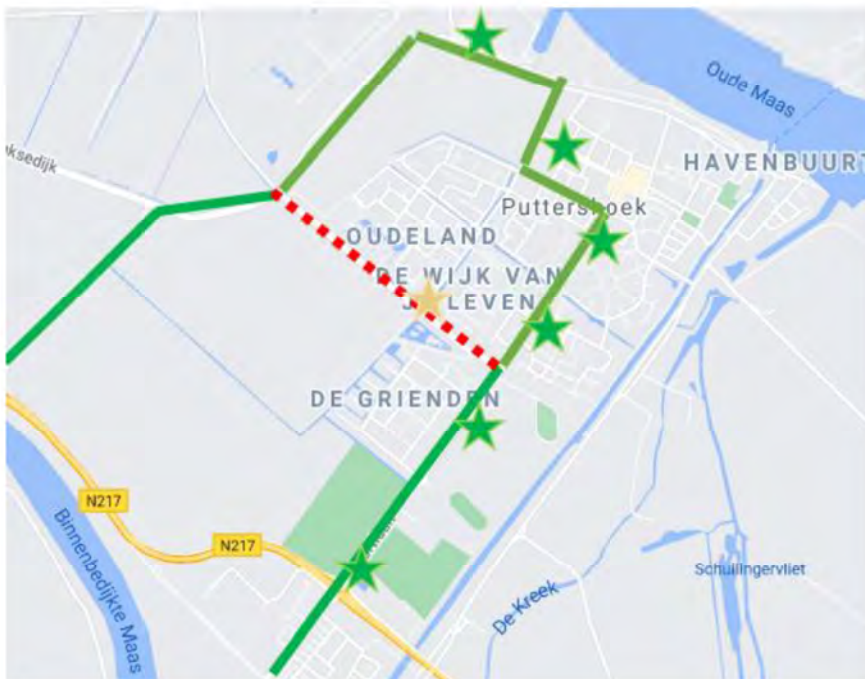
Lijn 104 blijft rijden tussen Renesse en Ouddorp. Hiermee wordt de verbinding tussen Goeree-Overflakkee (Ouddorp) en Zeeland (Renesse) weer hersteld. Ook het buitengebied van Ouddorp en de recreatieve bestemmingen zijn via o.a. de halte Port Zelande, Klepperstee en Toppershoedje weer bereikbaar.

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 Connexxion 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 Heinenoord en Rotterdam. In Strijensas is lijn 197 gekoppeld aan lijn 185. Lijn 197 wordt uitgevoerd met een taxibus.

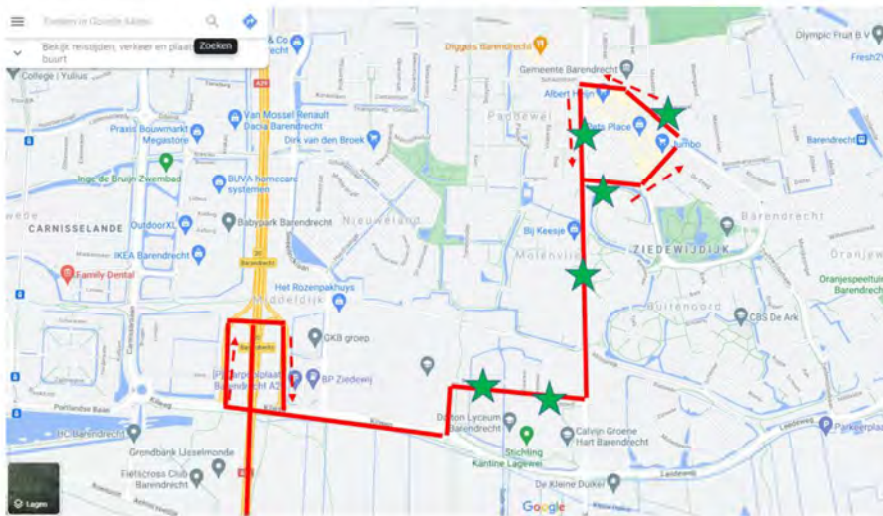


## Overige wijzigingen:

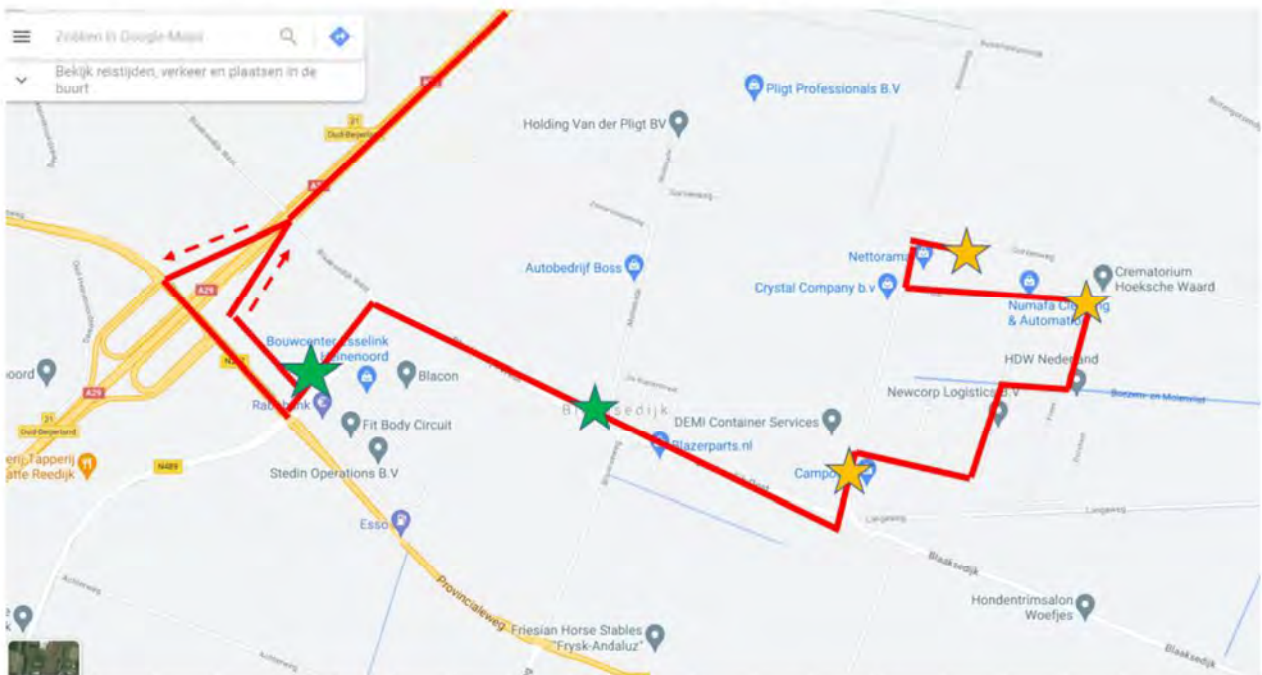
### Nieuwe Buurtbus Barendrecht – Heinoord Crematorium (eind 2022)

In samenwerking met de gemeente Barendrecht, Hoeksche Waard, provincie Zuid-Holland en de Buurtbus-vereniging 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 Heinoord – 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 Heinoord Busstation. Daar is aansluiting op de andere buslijnen richting de bestemmingen in de Hoeksche waard.



Vanaf Heinoord 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 avonden 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.

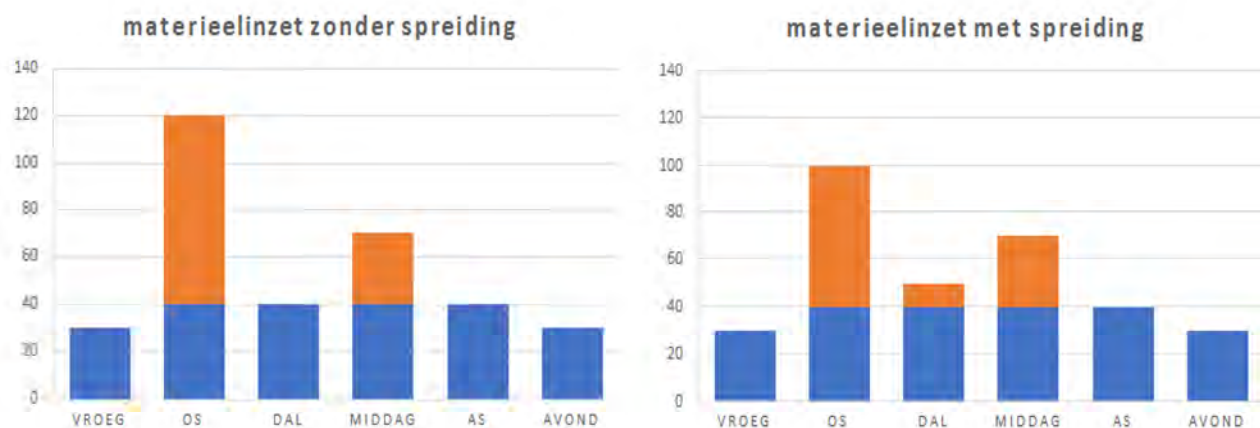
# D

## 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

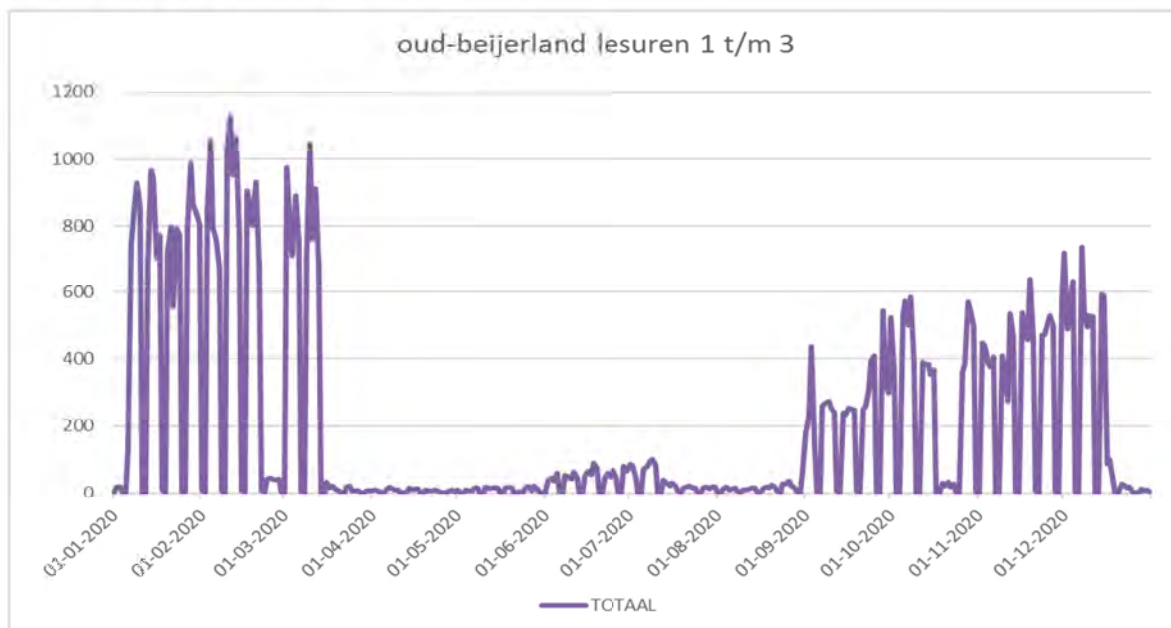
Deze analyses worden hieronder weergegeven. Uit de analyse blijkt dat Yuverta in Klaaswaal (voorheen Wellant College) de spreiding van scholieren al heeft doorgevoerd in het schooljaar 2020-2021 door de invoering van het flexuur op het 1<sup>e</sup> lesuur. Hiermee vervult deze school een voorbeeldrol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

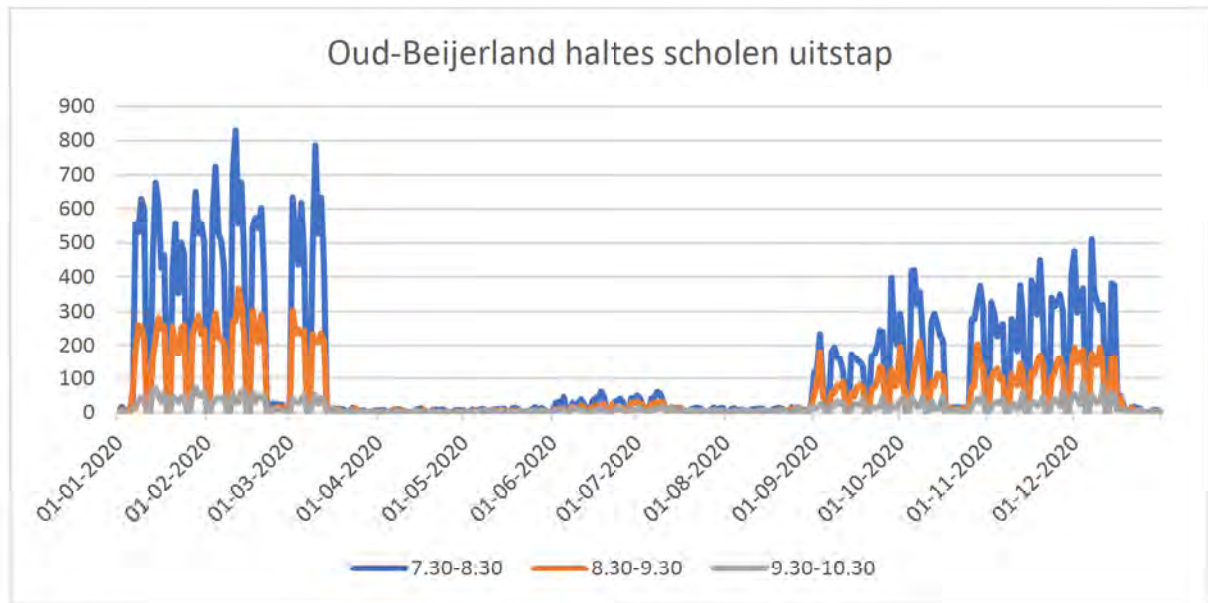
## Analyse scholierenvervoer Oud-Beijerland

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.

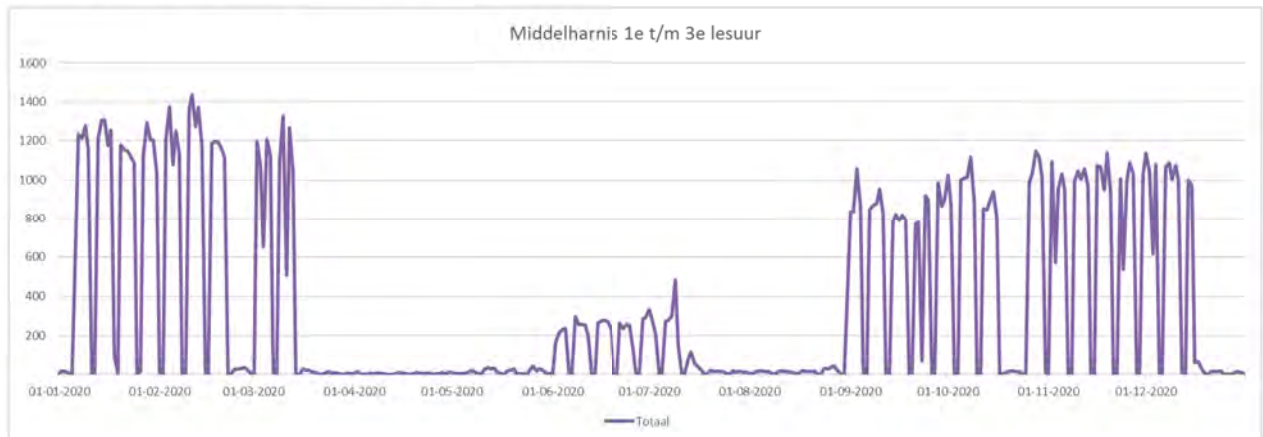


## Analyse scholierenvervoer Middelharnis

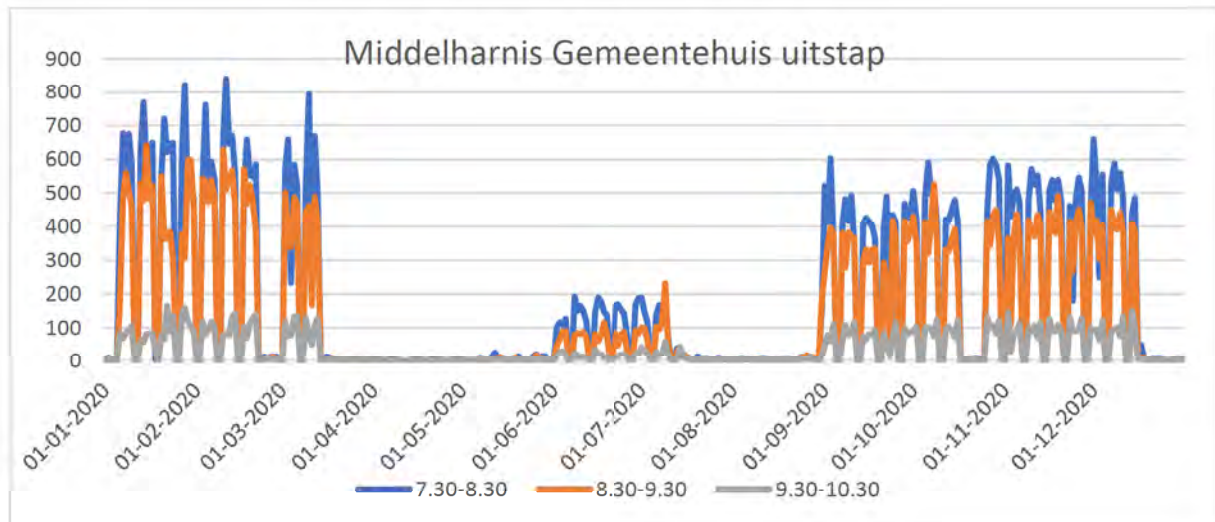
Samenvatting / conclusies:

- 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:

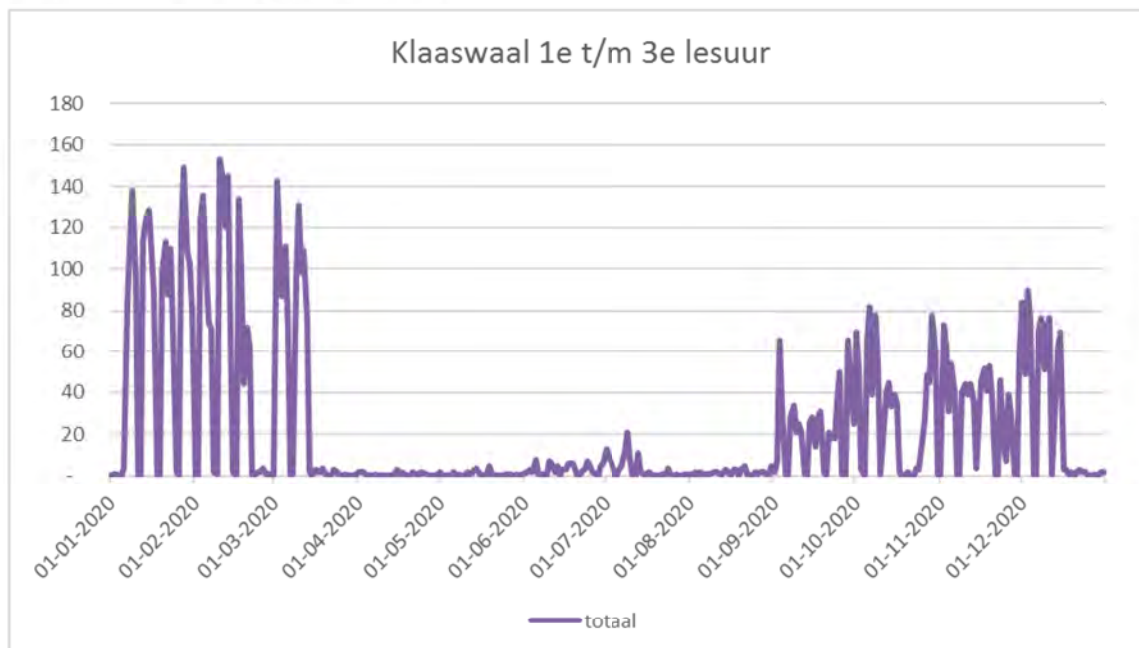
- het verloop over 2020: tot half maart geen corona-maatregelen en 'oude situatie';
- maart t/m juni 2020: lockdown. Scholen zijn dicht
- juni + juli 2020: scholen beperkt weer open, met maximaal 40% bezetting op scholen
- juli + augustus zomervakantie.
- September t/m december: scholen weer volledig 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.

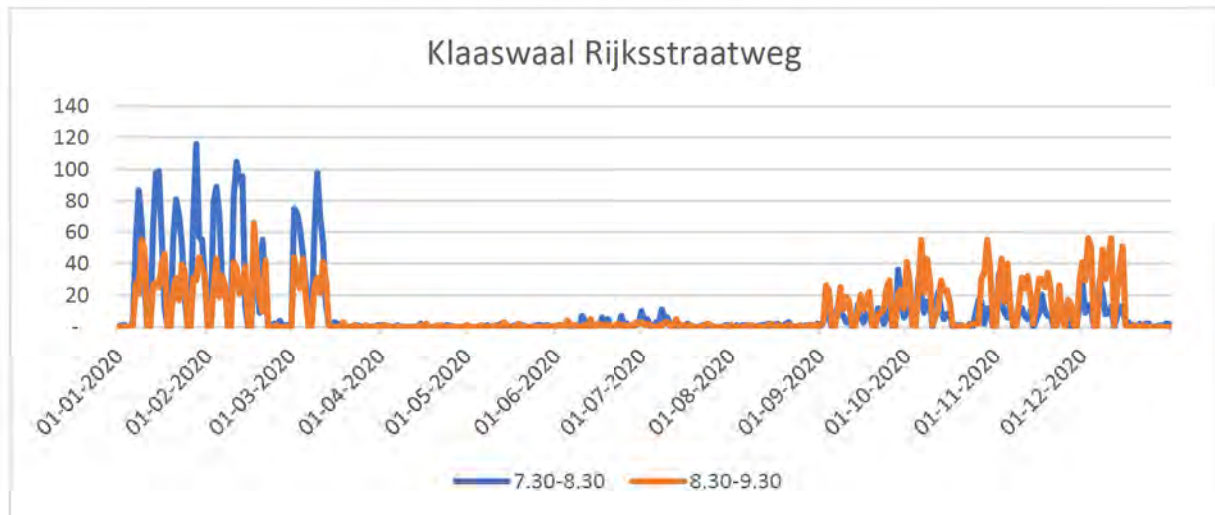
## Analyse scholierenvervoer Klaaswaal

### 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:

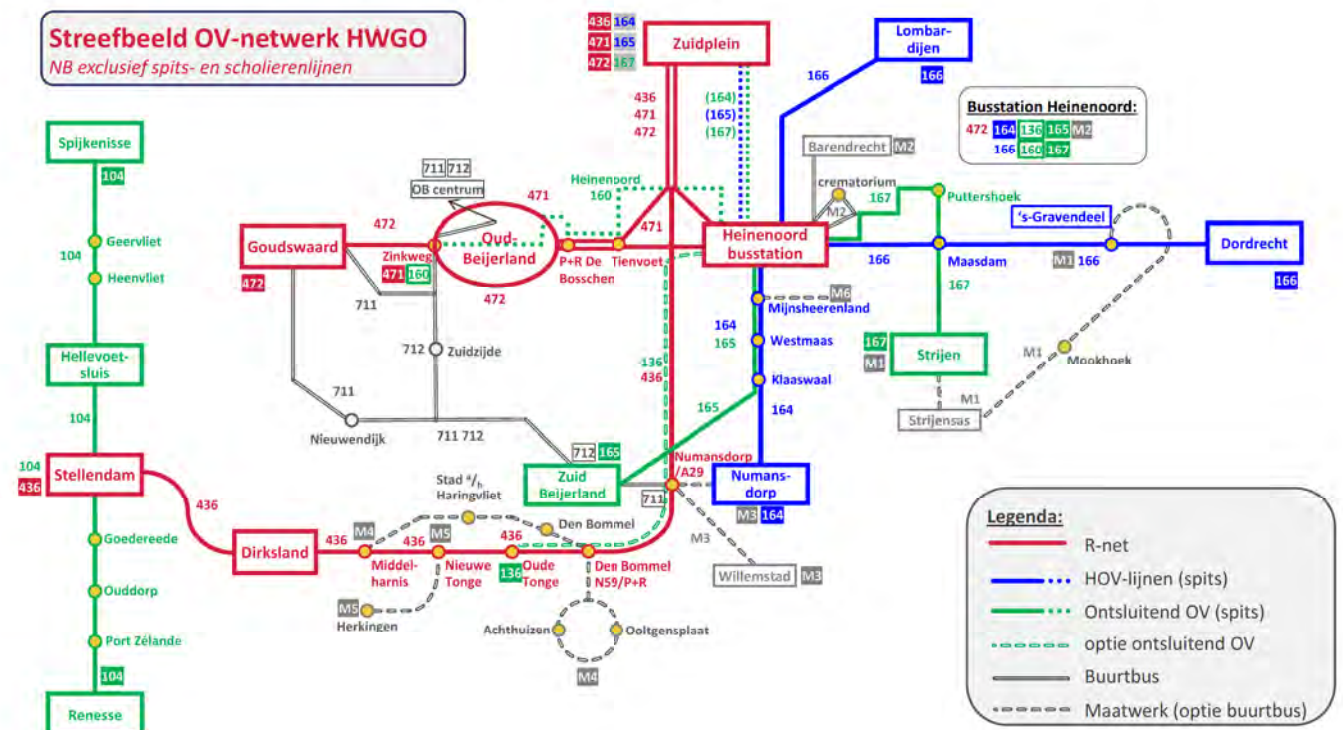
- spreiding hyperspits: de vraag naar OV kent een zeer sterke piek tijdens de ochtendspits. Hiervoor wordt een groot aantal extra bussen en chauffeurs ingezet, wat hoge kosten veroorzaakt. Met scholen in de concessie HWGO wordt een traject gestart om spreiding van scholierenvervoer te realiseren om de 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 scholierenspits) 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 –) Heienoord busst. – Numansdorp	HOV	4	4-6	6:00	0:00	In spits (deels) naar/vanaf Zuidplein metro
166	Lombardijen – Heienoord 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	Heienoord busstation – Oude Tonge busstation	Streek	1	1	7:00	19:00	Kleinschalig materieel, rijdt alleen op werkdagen
160	Heienoord busstation – Oud Beijerland	Streek	2	2	7:00	19:00	Kleinschalig materieel, rijdt alleen op werkdagen
165	(Zuidplein –) Heienoord busst. – Zuid Beijerland	Streek	1	2	6:00	23:00	In spits (deels) naar/vanaf Zuidplein metro
167	(Zuidplein –) Heienoord 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 – Heienoord 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	Ooitiensplaat – 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 Heienoord 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



hoofdpijnen 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.

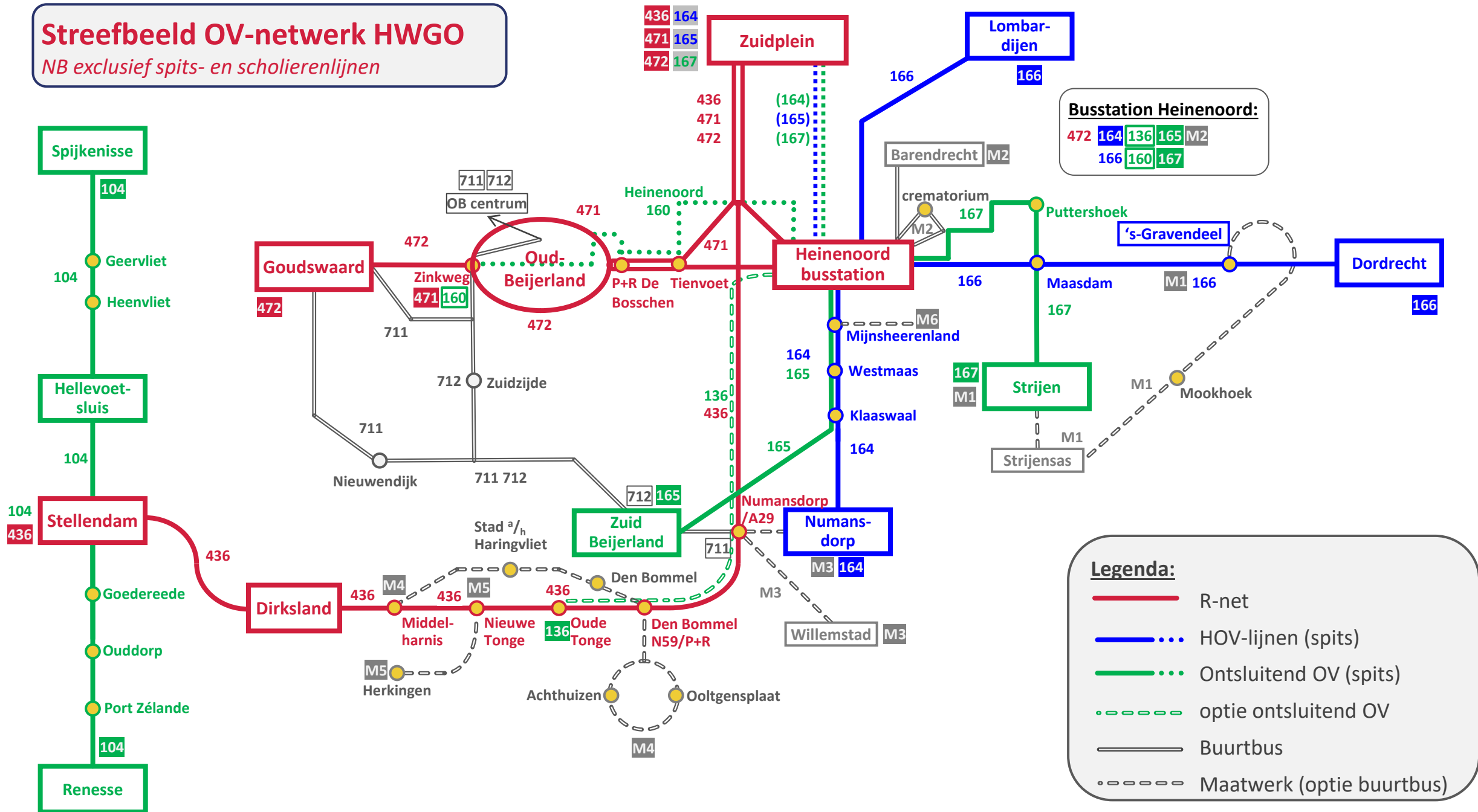
Bezien wordt of het mogelijk is in de weekends de buslijn Heinenoord – Zuid-Beijerland door te laten rijden naar Nieuwendijk ten behoeve van bezoekers van het eiland Tiengemeten. Ook hier geldt dat realisatie van dit plan afhankelijk is van de ontwikkeling van het aantal reizigers en mogelijkheden om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



# Streefbeeld OV-netwerk HWGO

NB exclusief spits- en scholierenlijnen



**Busstation Heinoord:**  
 472 164 136 165 M2  
 166 160 167

**Legenda:**

- R-net
- - - HOV-lijnen (spits)
- - - Ontsluitend OV (spits)
- - - - - optie ontsluitend OV
- Buurtbus
- - - - - Maatwerk (optie buurtbus)

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

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

## Toelichting:

Het getoonde netwerk betreft een streefbeeld met als horizon 2025; de mate en het tempo van realisatie is afhankelijk van de snelheid waarmee het aantal reizigers en de vervoeropbrengsten toenemen. Dit kan er ook toe leiden dat de uitvoering in details kan veranderen, zoals doorkoppelingen Heinenoord naar Zuidplein/Lombardijen.

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.

- **R-net:** 436/437 min of meer ongewijzigd, nieuw is R-net Oud-Beijerland met uitloper naar Goudswaard, waarbij één lijn ook busstation Heinenoord bedient
- **HOV:** de twee hoofdlijnen in de Hoeksche Waard (van Heinenoord naar Numansdorp en 's Gravendeel – Dordrecht) worden gestrekt, waardoor zowel de rij- en reissnelheid toeneemt en de frequentie kan worden verhoogd tot een kwartierdienst, waarbij één lijn gaat doorrijden naar Lombardijen. Het ene kwartier wordt in Heinenoord een volledige knoop geboden met alle lijnen, het andere kwartier een beperkte knoop met R-net Oud Beijerland.
- **Streekbussen:** behouden goeddeels hun huidige routes voor zover deze niet worden bediend door R-net of HOV, rijden in principe elk half uur op werkdagen overdag en sluiten in busstation Heinenoord aan op de 'knoop Heinenoord'. Omdat de bestaande lijnen 160, 163, 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 zorggedragen voor 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.
- **Vervanging streeklijnen door OVoM / Buurtbus:** op een aantal verbindingen met weinig reizigers wordt OV op Maat aangeboden, waarbij reizigers kunnen reizen tussen OVoM-haltes en overstaphaltes met aansluiting op/vanuit regulier OV. Waar mogelijk en afhankelijk van de daarvoor genomen regionale initiatieven wordt op deze verbindingen een buurtbus aangeboden; dit is in elk geval wenselijk op de verbindingen Strijen – Strijensas – Mookhoek – 's Gravendeel (M1), Ooltgensplaat – Den Bommel P+R – Stad a/h Haringvliet – Middelharnis (M4) en Nieuwe Tonge – Herkingen – Dirksland (M5). De buurtbusverbinding Barendrecht – busstation Heinenoord – Blaakschedijk – Crematorium vv is in het vierde kwartaal van 2021 in gebruik genomen.

Merk op dat het plaatje en het overzicht alleen de basislijnen OV bevat, indicenteel rijdende lijnen voor scholieren, forensen en/of toeristen zijn niet in het overzicht opgenomen.