

CONCEPT-VERVOERPLAN HWGO 2022



Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee (HWGO) 2022

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Ontwikkeling reizigers.....	4
3. Provinciaal Transitieplan	6
4. Scenario Zwart en Groen	7
4.1 Resultaat op hoofdlijn Scenario Groen.....	9
5. Vervoerplan scenario groen	10
5.1 Basislijnen.....	10
5.2 Spitslijnen	22
5.3 Scholierenlijnen	25
5.4 Buurtbuslijnen	30
6. Witte vlekken	31
6.1 Kernen zonder vast OV	33
6.2 Grotere afstand tot halte	35
6.3 Vervallen verbindingen	41
7. Vervoeralternatieven	42
8. Uitwerkingen in Transitieplan	45

1. Inleiding

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 ongekennde 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 toekomstvastе 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 2022.

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.

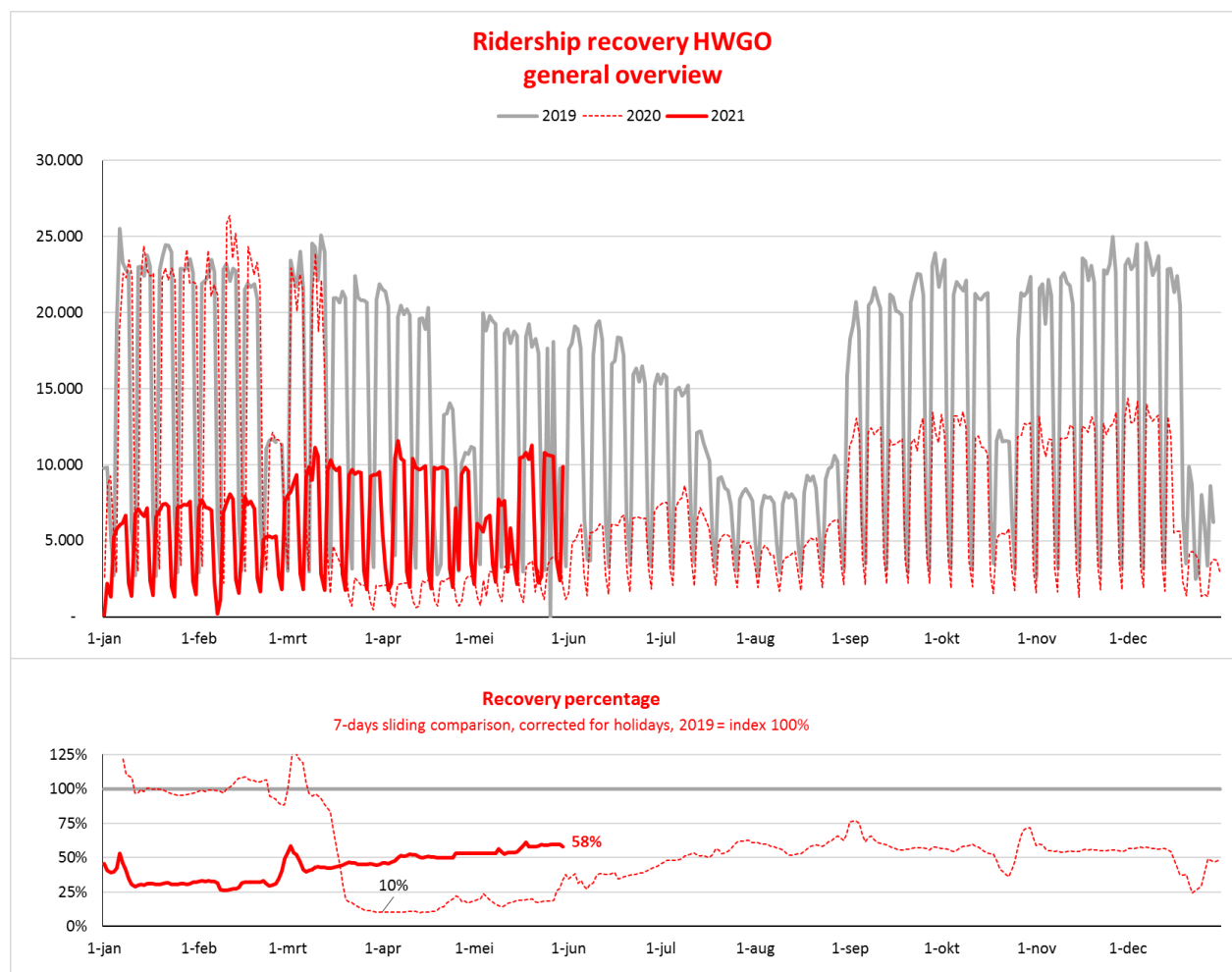
Het vervoerplan HWGO 2022 wat nu voor u ligt, geeft een beschrijving van de voorgenomen vervoerkundige wijzigingen in het OV-netwerk en OV-aanbod in HWGO en de onderbouwing daarvan.

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



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 corona-virus, 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 dienstregelingen (DRU) geboden zouden kunnen worden. Ten opzichte van de dienstregeling 2019 pre-corona met ca. 212.000 DRU¹ 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.

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 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.

¹ 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.

Zwart B: opheffen van hele lijnen en avonden

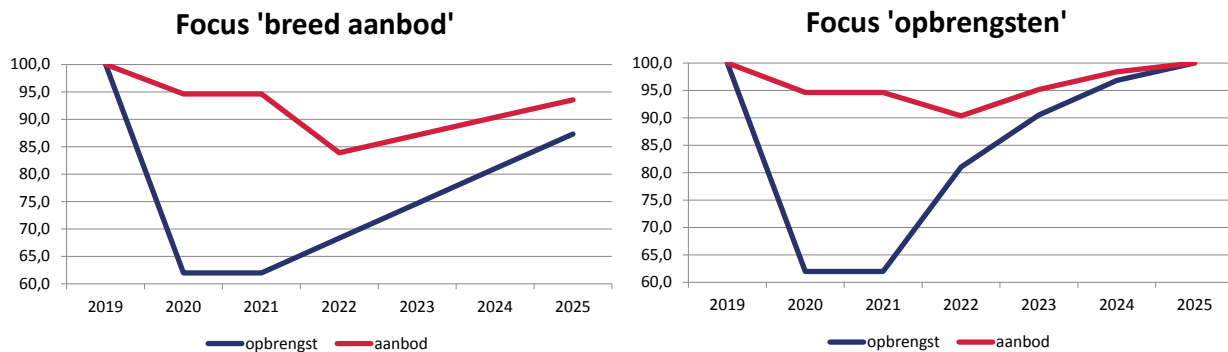
In zwart B vervallen diverse lijnen volledig; dit betreft in ieder geval 10 reguliere buslijnen vervallen (lijnen 134,135,138,169,194,185,585,597,104 (deels)) en alle 12 scholierenlijnen. Daarnaast vervallen alle buslijnen in de avond na 21 uur.

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

4.2 Groene scenario

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

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



De analyse van beide strategieën laat zien dat het herstel van de normale dienstregelingomvang aanzienlijk versneld wordt wanneer de focus wordt gelegd op het vergroten van de vervoer-opbrengst, wat vooral realiseerbaar is door nadruk de drukke en kansrijke lijnen, zoals 171/172 en 436. De consequentie hiervan is weliswaar dat de minder druk gebruikte lijnen naar kleine dorpen en/of lijnen en ritten met een ongunstige verhouding tussen kosten en vervoeropbrengsten minder snel hersteld kunnen worden. Door -in lijn met het provinciale transitieplan- voor verbindingen met kleine dorpen een goed en kostenefficiënt vervoeralternatief aan te bieden kunnen de gevolgen worden beperkt en blijft de bereikbaarheid behouden.

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

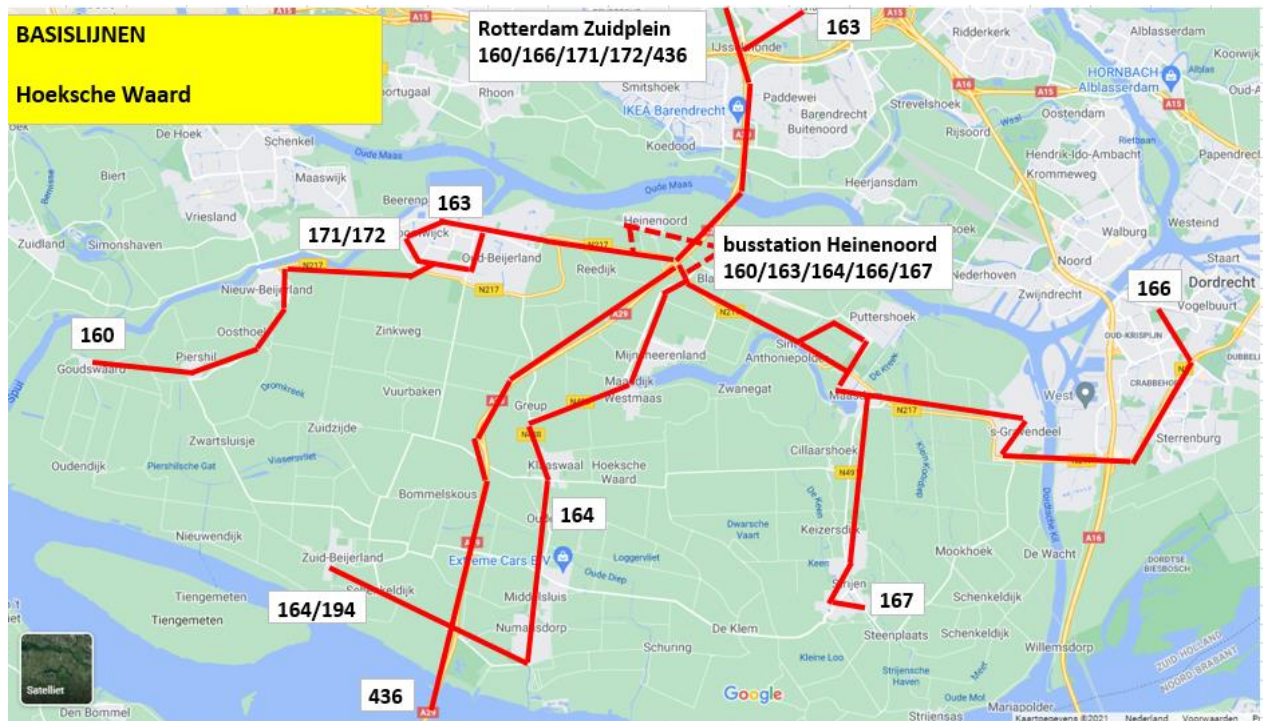
Het aanbod per type buslijn wordt onderstaand toegelicht.

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

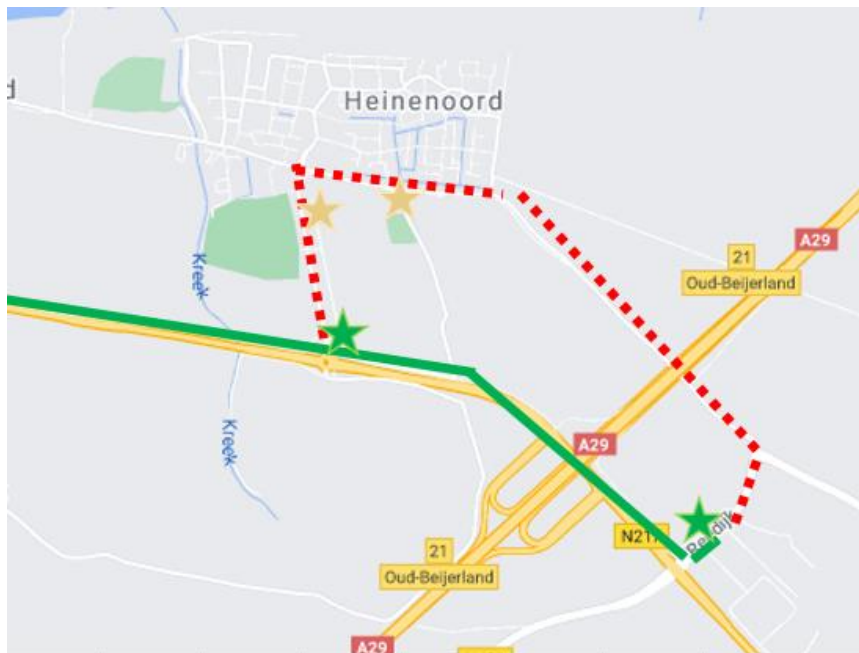
Route:

Lijn 160 rijdt van Goudswaard via Piershil, Nieuw-Beijerland, Oud-Beijerland en Heinenoord Busstation naar Rotterdam Zuidplein. Ten opzichte van de huidige lijn 160 wijzigt de route in Oud-Beijerland en bij Heinenoord. Hier worden de nieuwe routes gereden volgens de 1^e 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.vanVlietstraat, 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 avonduren en in het weekend worden deze haltes niet bediend door vast OV.

Frequenties:

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

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

Aansluitingen:

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

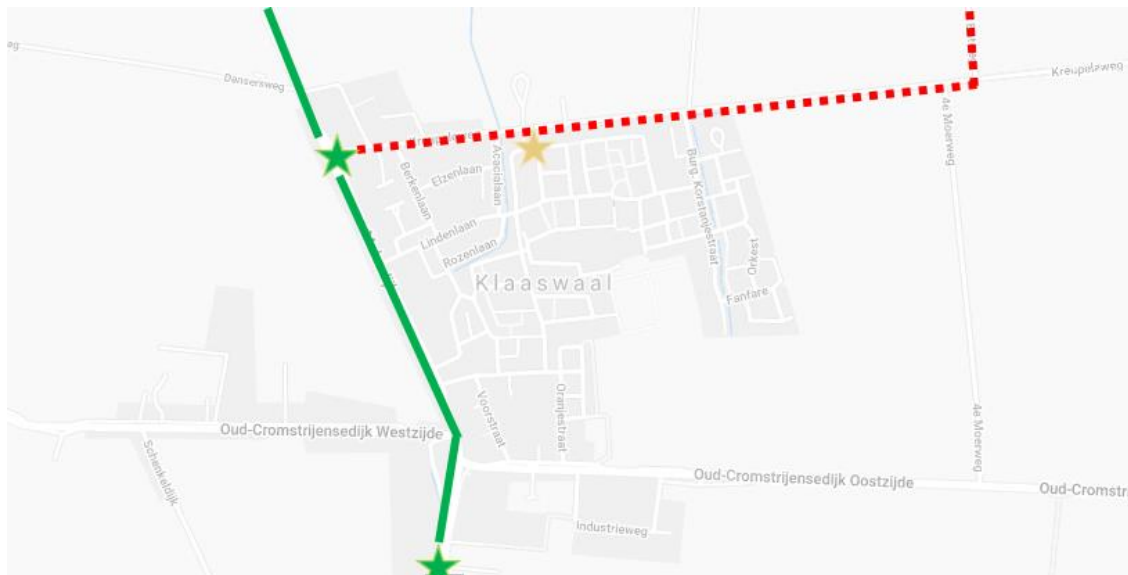
Bij Rotterdam Lombardijen zijn overstapmogelijkheden op de trein naar Den Haag / Leiden of Dordrecht en op de RET tram 2 en 20 en op stads- en streekbussen. De dienstregeling van lijn 163 is gebaseerd op de ‘knoop Heinenoord’; omdat de stoptreinen Den Haag – Rotterdam – Dordrecht vanaf de dienstregeling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

Lijn 164 / 194 Zuid-Beijerland – Heinenoord

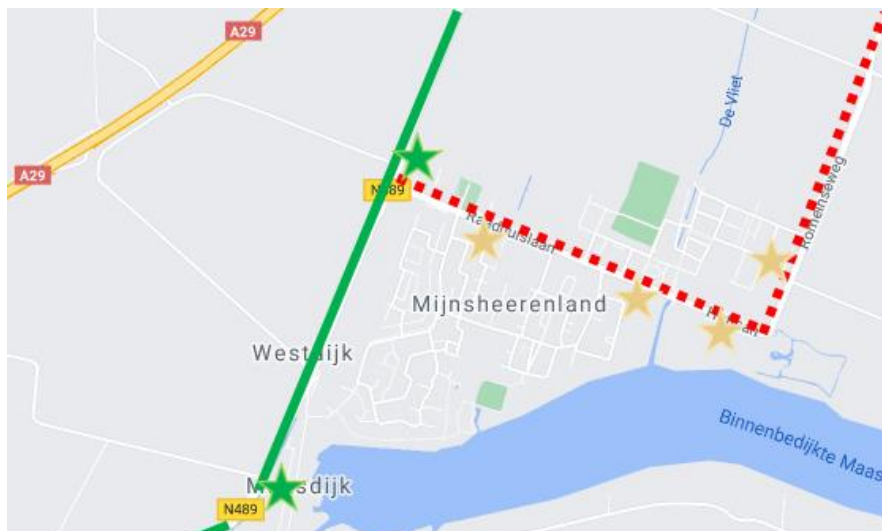
Route:

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

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



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



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

Frequenties:

	mavr				zat		zon		
basislijn:	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.

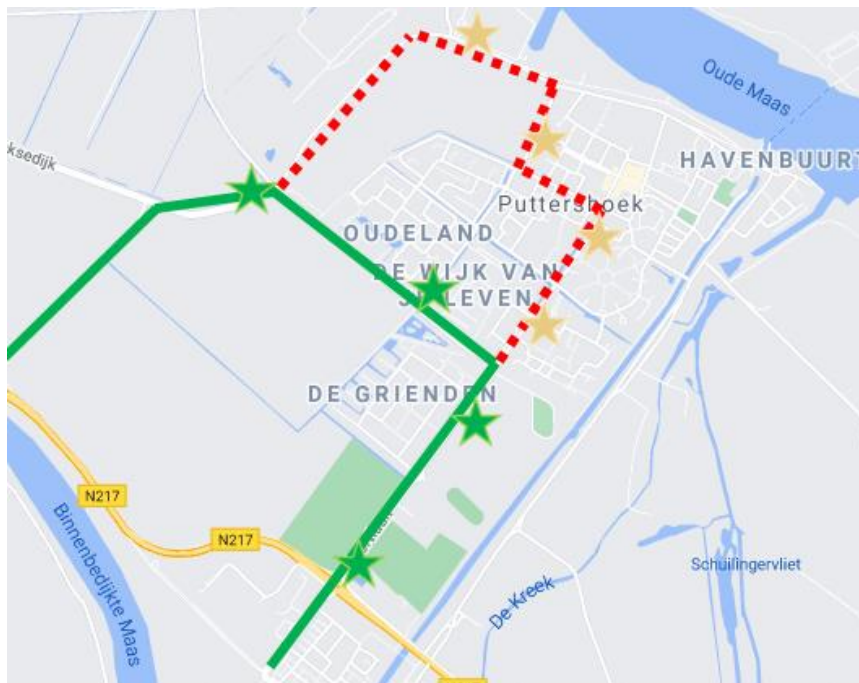
Bij Numansdorp A29 geeft lijn 164/194 vanuit Zuid-Beijerland aansluiting op lijn 436 van/naar Rotterdam Zuidplein.

Lijn 166 Dordrecht – Rotterdam

Route:

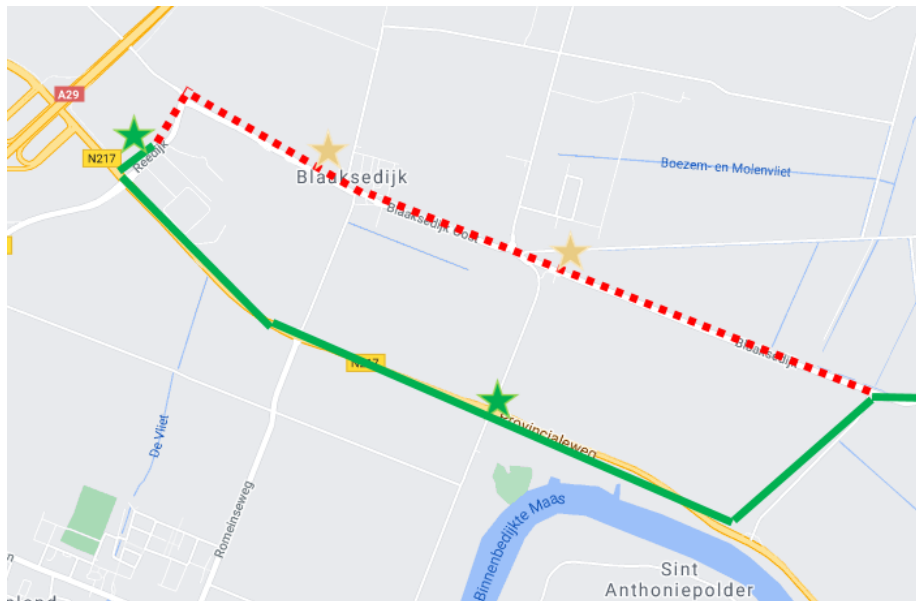
Lijn 166 rijdt van Dordrecht via het Albert Schweitzer-ziekenhuis in Dordrecht en de Kiltunnel naar 's-Gravendeel, Maasdam, Puttershoek, Heinenoord Busstation en naar Rotterdam Zuidplein.

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.



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.

Frequenties:

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

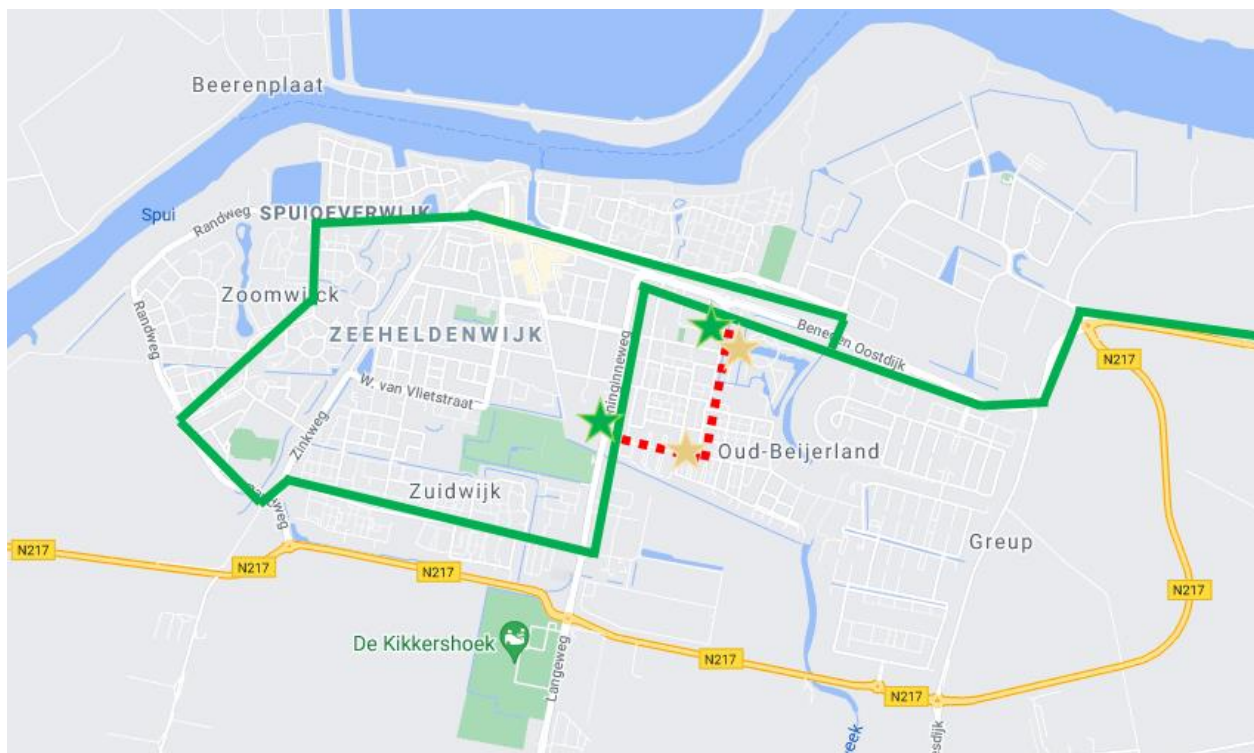
In Maasdam biedt lijn 167 op werkdagen en zaterdag overdag aansluiting op lijn 166 van en naar Dordrecht.

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.

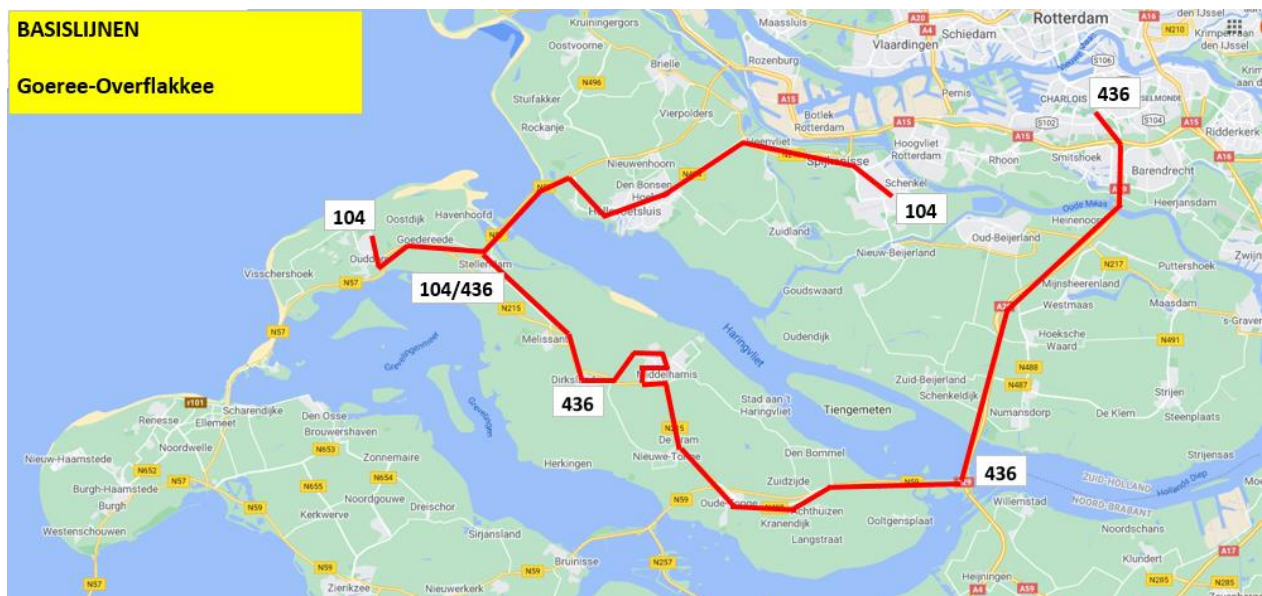
Frequenties:

	mavr				zat		zon		
basislijn:	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.

Frequenties:

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



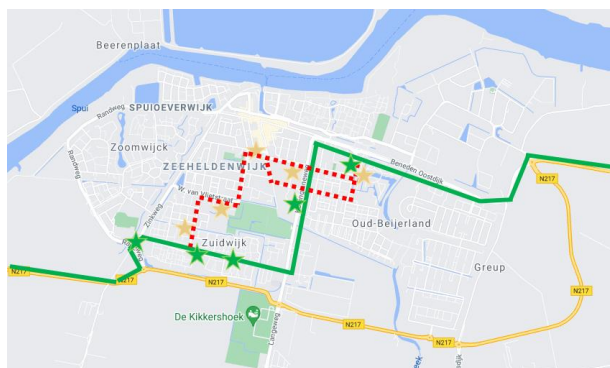
In de Hoeksche Waard rijden de volgende spitslijnen:

- 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.

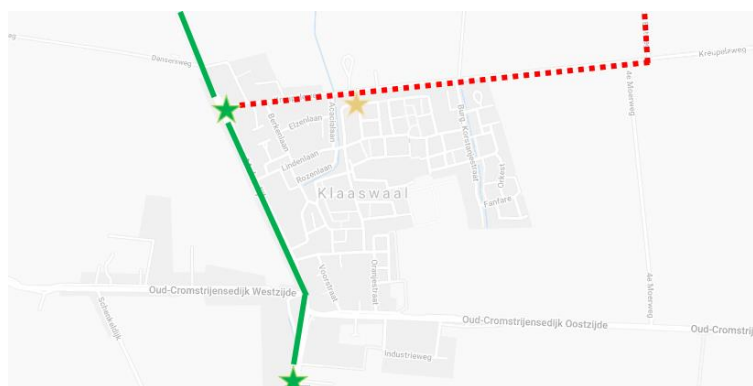
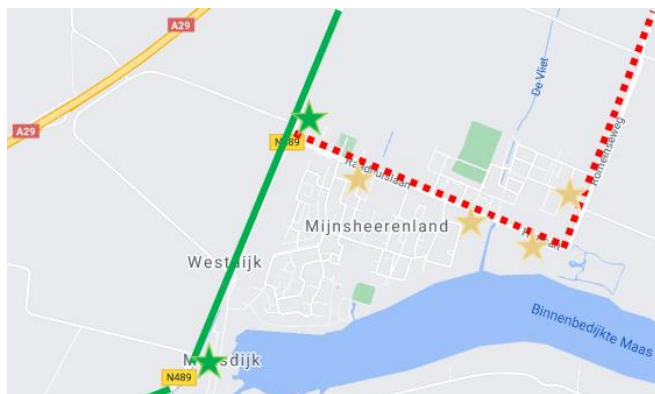


Lijn 170 zal ook stoppen bij Heinenoord Tienvoet.

Lijn 174 Numansdorp – Rotterdam Zuidplein

Lijn 174 rijdt van Numansdorp via Klaaswaal, Westmaas en Mijsheerenland 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.

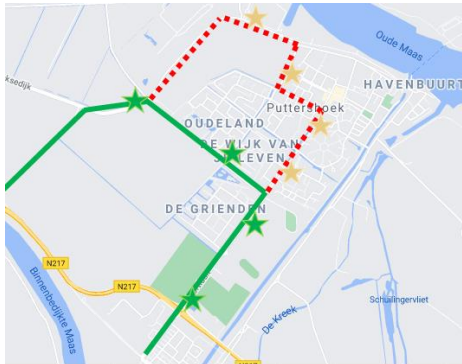
De route van lijn 174 bij Klaaswaal en Mijsheerenland is gelijk aan de nieuwe route van lijn 164. Dus de snellere route via de provinciale wegen N488 en N489. Dit zorgt ervoor dat vanaf deze haltes een hoge frequentie wordt geboden, wat het gebruik van OV aantrekkelijk maakt. Naar verwachting weegt dit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



Lijn 176 Dordrecht – Puttershoek – Rotterdam Zuidplein

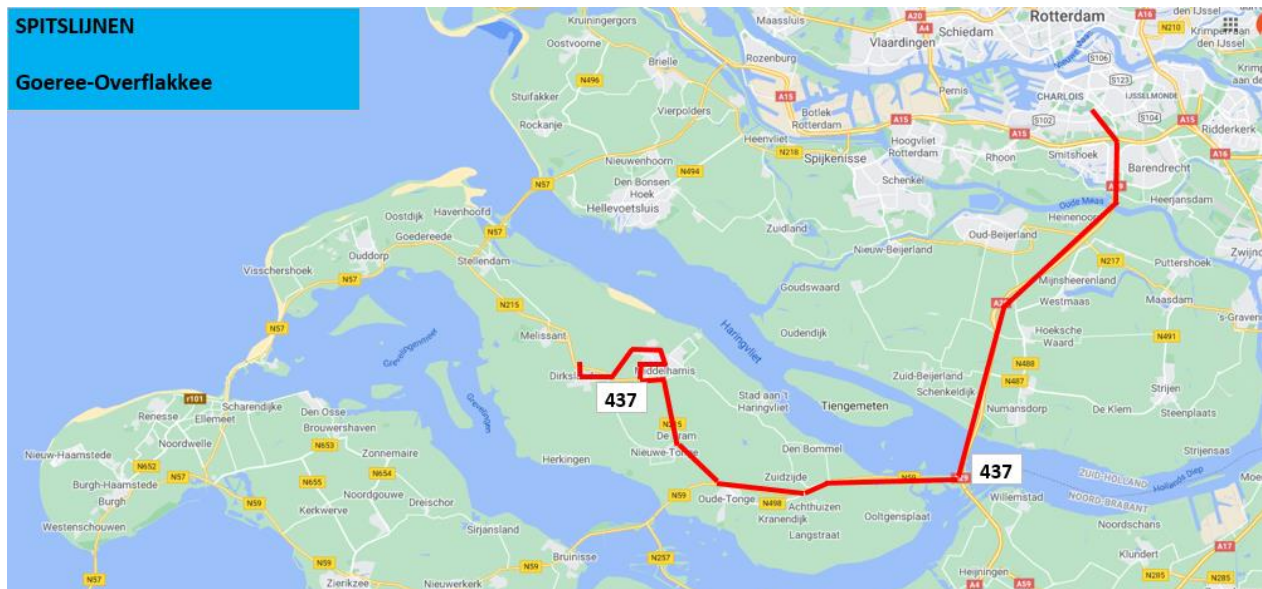
Lijn 176 rijdt van Dordrecht via 's-Gravendeel, Maasdam en Puttershoek naar Rotterdam Zuidplein in aanvulling op lijn 166. In de middagspits rijdt lijn 176 vanaf Rotterdam tot aan 's-Gravendeel. Lijn 176 rijdt in de spitsuren 2x per uur.

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



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 afspraken² 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 Hoeksche 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

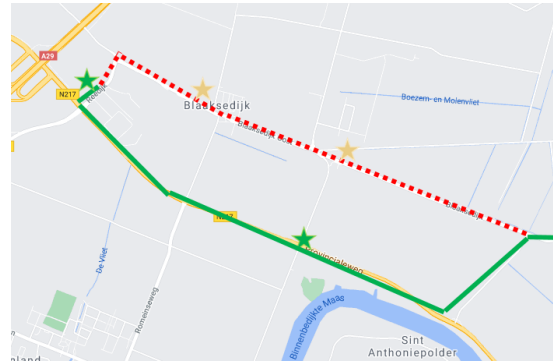
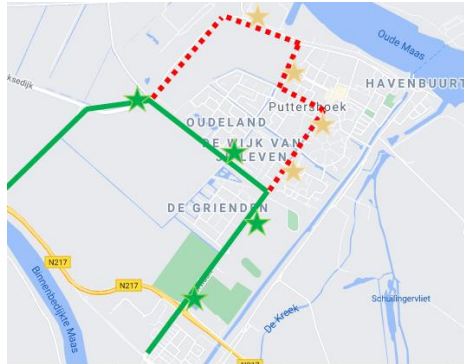
Lijn 664 biedt de verbinding tussen Oud-Beijerland Zinkweg, Rembrandtstraat, Poortwijk Zuid, Klaaswaal, Numansdorp naar Numansdorp A29. Lijn 664 is gekoppeld aan lijn 662. Scholieren vanuit Zuid-Beijerland en Zuidzijde kunnen bij Oud-Beijerland Zinkweg in de bus blijven zitten en als lijn 664 doorreizen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

² 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.



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.

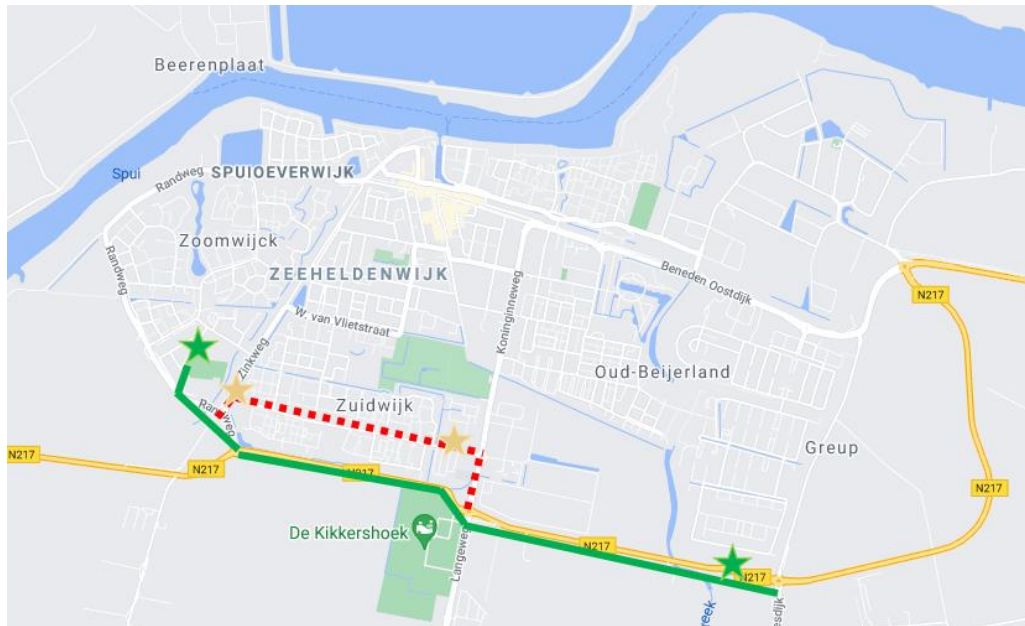
Lijn 669 Willemstad – Numansdorp – Klaaswaal – Oud-Beijerland

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.

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 spreiding van het scholierenvervoer.

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

Lijn 604 Ouddorp – Hellevoetsluis

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

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

Lijn 630 Hellevoetsluis – Middelharnis

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

Lijn 635 Ooltgensplaat - Middelharnis

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

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

Lijn 639 Ouddorp -Middelharnis

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

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

5.4 Buurtbuslijnen



In de Hoeksche Waard rijden momenteel 2 Buurtbus-lijnen:

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

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

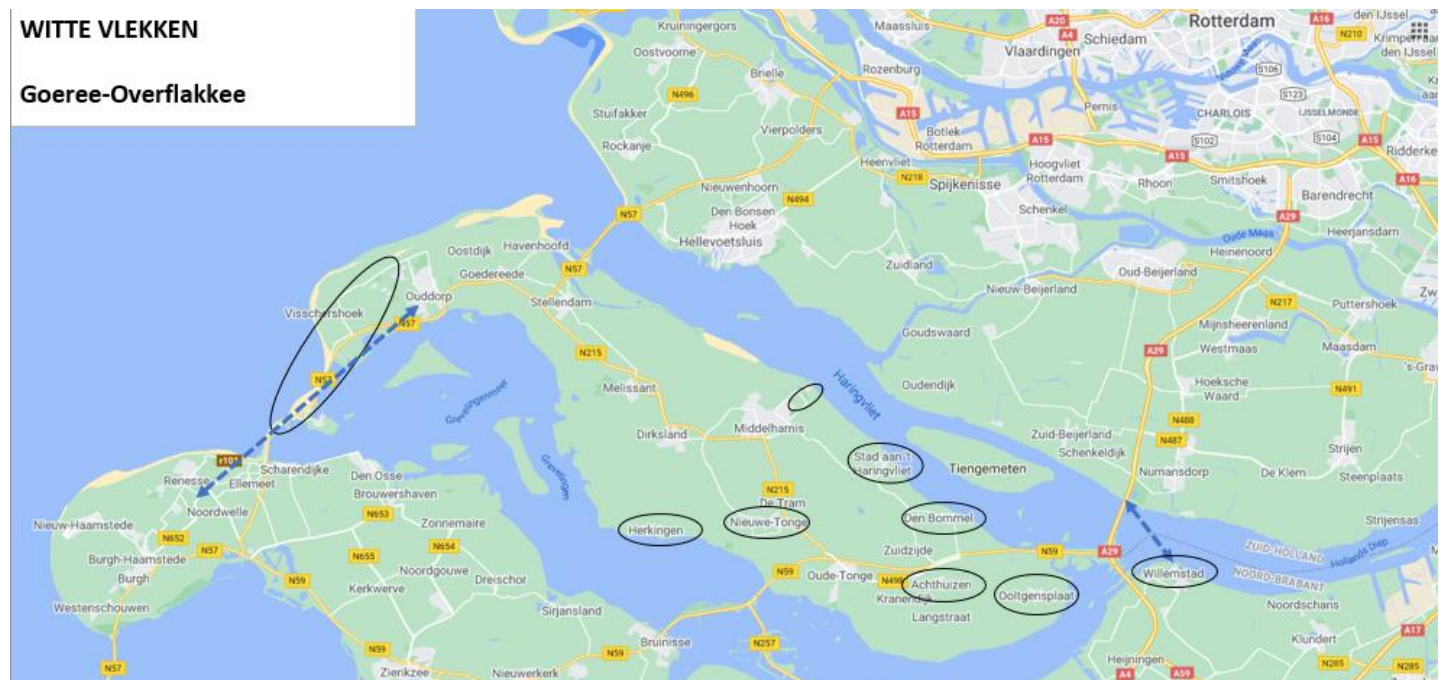
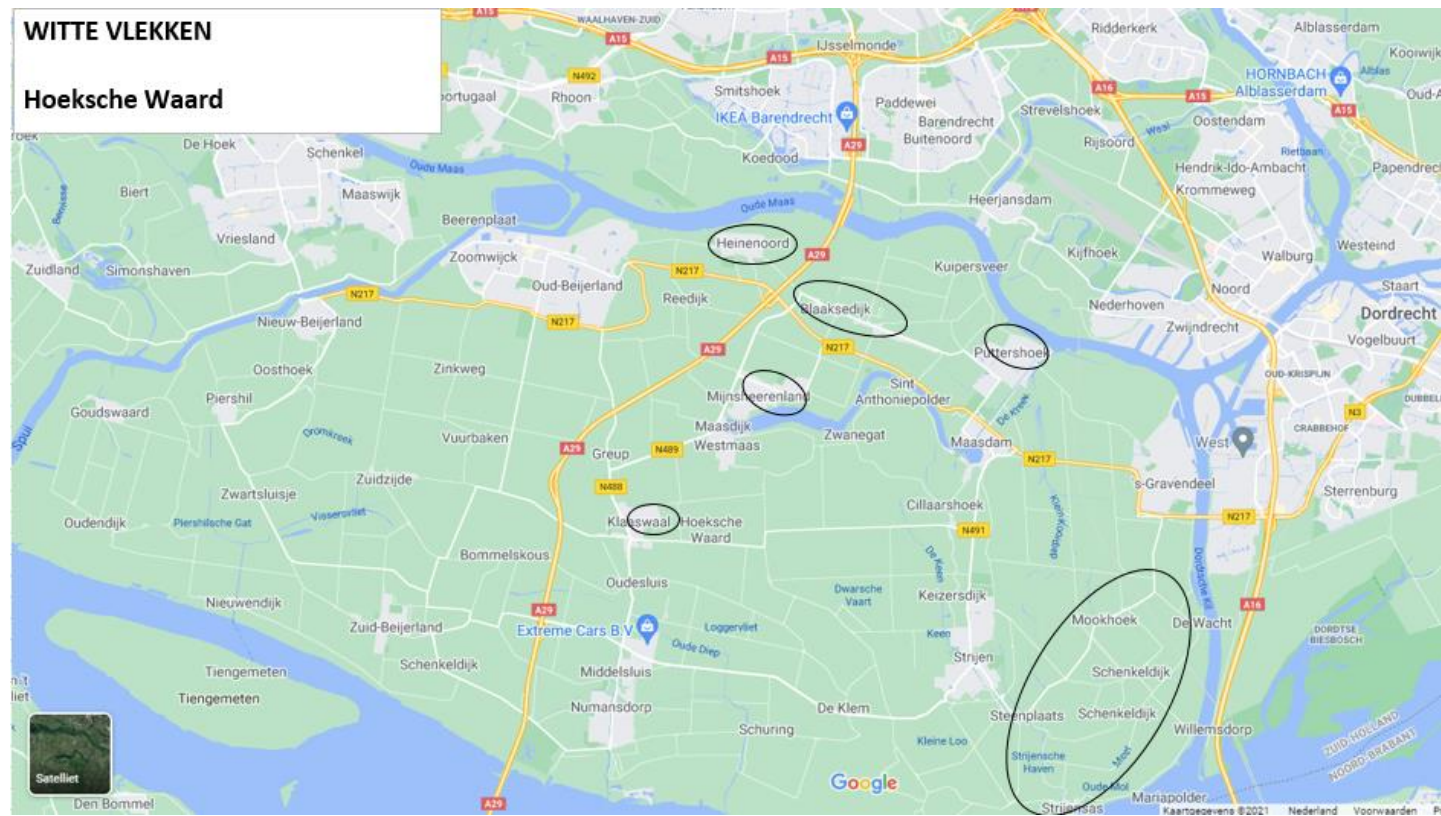
Lijn 712 verzorgt de verbinding tussen Zuid-Beijerland – Zuidzijde en Oud-Beijerland. In Oud-Beijerland rijdt lijn 712 via de W. van Vlietstraat en Karel Doormanstraat tot aan de Debussyring in de wijk Poortwijk. Lijn 712 rijdt op werkdagen overdag in een frequentie van 1x per uur.

6. Witte vlekken

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:



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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

6.2 Grotere afstand tot halte

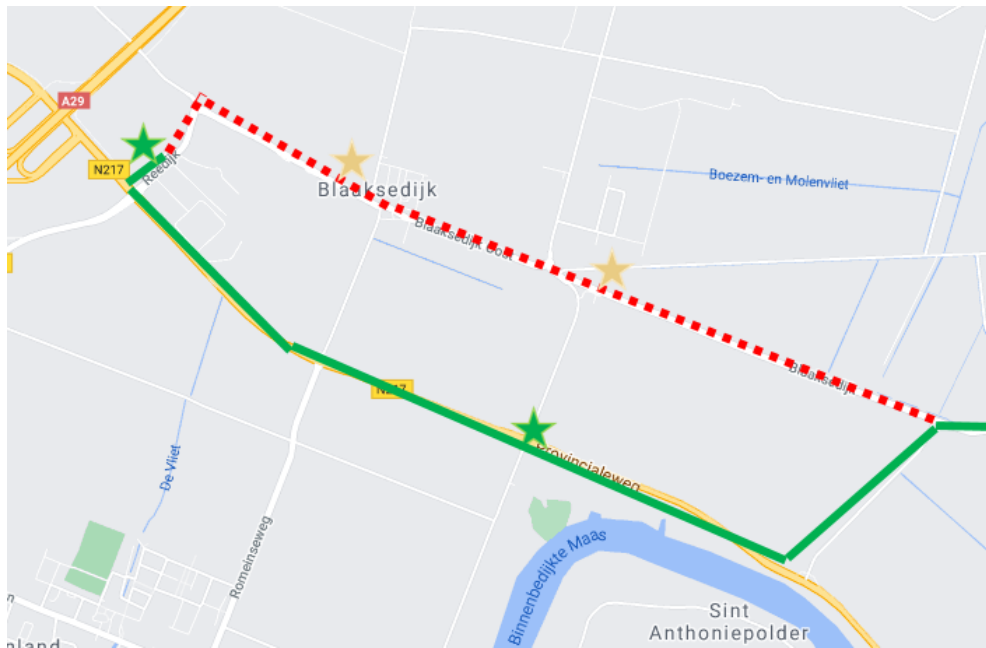
Voor een aantal kernen en haltes geldt dat door de nieuwe busroute de betreffende kern / halte nog wel de beschikking heeft over vast OV, maar dat de afstand tot een halte is toegenomen. Voor de vervallen haltes wordt, per kern, het aantal instappers per dag weergegeven. Ook wordt de afstand, fietstijd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

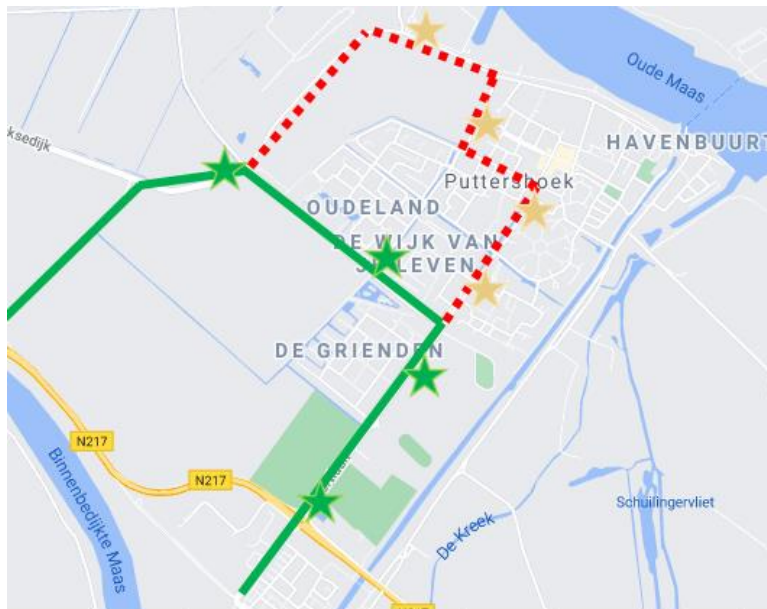
kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
BlaaksedijkOost (Boonsweg)	N217 Binnenmaas	0,8	0:03	0:10	22	10	3

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.

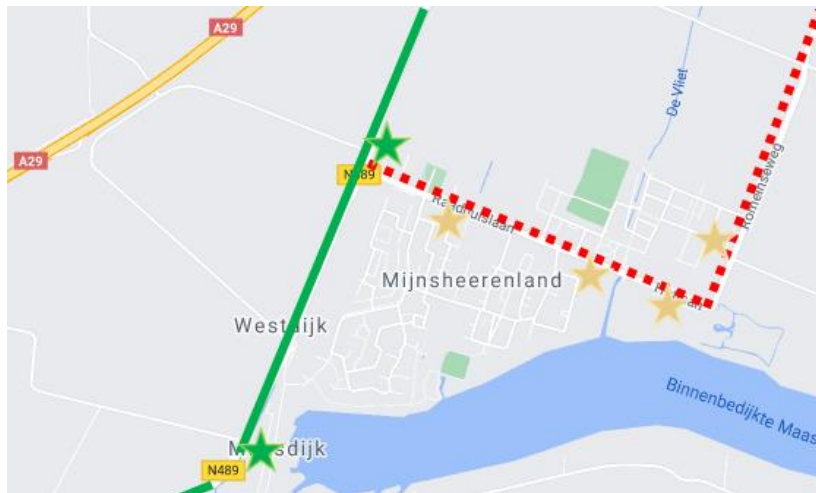
Puttershoek



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

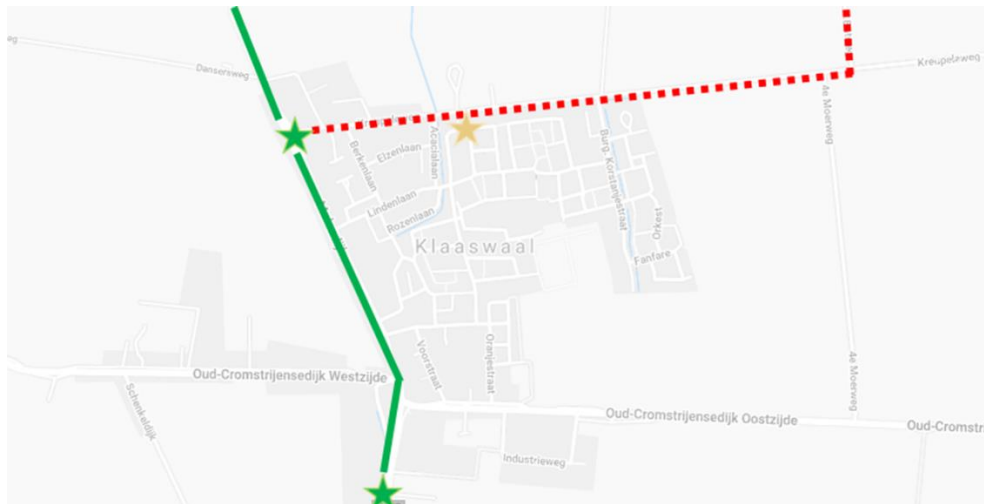


kern / halte:	alternatieve halte:	afstand in km.	tijd per fiets:	tijd lopend:	instappers per dag 2019 (pre-corona)		
					mavr	zat	zon
Mijnsheerenland Romeinseweg	Mijnsheerenland, Provincialeweg	1,8	0:06	0:22	25	5	2
Mijnsheerenland Beukenhof	Mijnsheerenland, Provincialeweg	1,4	0:05	0:18	1	2	2
Mijnsheerenland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

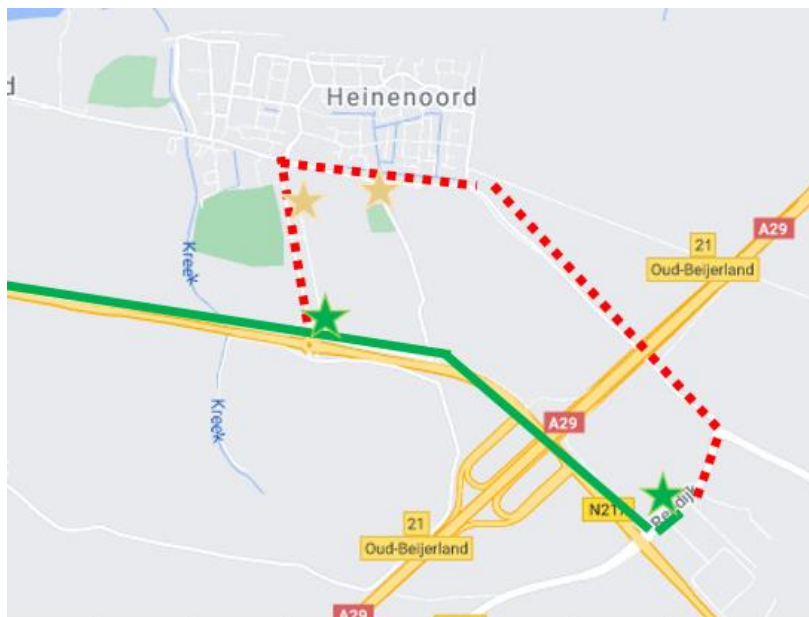
Klaaswaal



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

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

Heinenoord



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

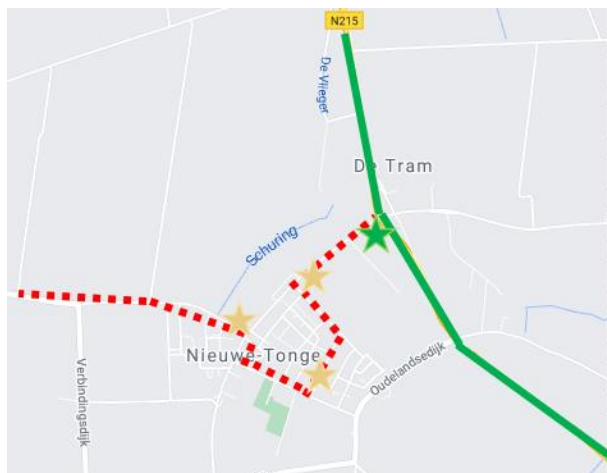
* mavr na 19uur + weekend

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

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

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

Willemstad (3.125 inwoners) – Numansdorp A29

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

** nog wel scholierenlijn

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

7 Vervoeralternatieven

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

Eigen vervoer naar alternatieve halte

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

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

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

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

Fieldlab hub-ontwikkeling N59

Vanuit de provincie Zuid Holland is momenteel het project “Fieldlab hub-ontwikkeling N59” gaande. In dit project worden plannen geïnitieerd om een aantal knooppunten (hubs) langs de N59 en op Goeree-Overflakkee concreet vorm te geven en te verbeteren. De overstaphaltes Den Bommel P+R, Oude Tonge busstation, Nieuwe Tonge n218 en Dirksland Ziekenhuis zijn door Connexxion ingebracht als locaties om te verbeteren.

Extra buurtbuslijnen

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

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

Vervoer vanuit gemeenten / derden (doelgroepenvervoer):

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

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

Connexxion 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

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 Connexxion 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 Connexxion 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.

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:

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.