

Iedereen mobiel!
Publieke mobiliteit in DMG

Regionaal plan van aanpak voor de eerste uitrol van publieke mobiliteit

Regio:	Drechtsteden, Molenlanden, Gorinchem
Datum:	1 mei 2025
Auteur:	Stroomlijn BV

Samenvatting

In de regio Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (DMG) staat publieke mobiliteit op het punt van een doorbraak. Mobiliteit moet voor alle inwoners vanzelfsprekend zijn – ongeacht leeftijd, beperking of woonplaats. Dat vraagt om een nieuw systeem waarin openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en andere vervoersvormen zoals deelmobiliteit slim worden geïntegreerd. Geen versnipperde diensten, maar een flexibel en inclusief netwerk dat vraaggestuurd werkt en aansluit bij de leefwereld van de reiziger.

De druk op bereikbaarheid en betaalbaarheid neemt toe; als we niets doen loopt het huidige systeem (openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en het huidige wegennet) vast. Tegelijkertijd zijn er volop kansen om beschikbare vervoercapaciteit effectiever in te zetten – mits vervoer, voor wie dan ook, integraal wordt aangestuurd. Daarom werken Stroomlijn en Qbuzz – samen met de gemeenten in DMG, Provincie Zuid-Holland en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – aan de realisatie van een toekomstbestendig systeem van publieke mobiliteit. Deze samenwerking sluit aan bij de Mobiliteitsvisie 2050 en draagt bij aan bredere doelen rond brede welvaart, duurzaamheid en inclusiviteit.

Stroomlijn speelt als mobiliteitsregisseur voor iedereen - met bijzondere aandacht voor inwoners die niet zelfstandig kunnen reizen - een belangrijke rol in deze transitie. Daarnaast draagt Stroomlijn bij aan de duurzame inzetbaarheid van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, die het bedrijf opleidt tot chauffeur en laat doorstromen aan de aan Stroomlijn gelieerde vervoerders. Ook geeft Stroomlijn invulling aan de ambitie zero emissie doelgroepenvervoer via projecten als het H_2 Fieldlab, dat waterstof als alternatieve brandstof onderzoekt en implementeert.

Met dit plan van aanpak bouwen we voort op de bestaande mobiliteitsopgaven in DMG en willen we de oplossingen dichter bij realisatie brengen. De komende drie jaar richten we ons op verschillende startprojecten binnen DMG, waarmee we publieke mobiliteit verwezenlijken. De tijdshorizon van de lange termijnambitie, waar doelgroepenvervoer en openbaar vervoer in een systeem geïntegreerd zijn, is 10 jaar. De vraag is niet óf we eraan werken, maar hoe we in samenwerking met het Rijk sneller en effectiever resultaten kunnen boeken.

We vragen in dit plan van aanpak ondersteuning voor de uitvoering van de eerste drie startprojecten:

1. De As: integratie van ov en doelgroepenvervoer door reizigers uit het doelgroepenvervoer richting het ov te bewegen waardoor we de restcapaciteit beter benutten op de vervoersas Sliedrecht – Rotterdam
2. Bedrijventerrein Sliedrecht: publieke mobiliteit voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen in Sliedrecht, in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar
3. Wilgenwende: verbeterde ontsluiting voor de wijk Wilgenwende in Dordrecht

Deze projecten en de keuze daarvoor lichten we in dit plan van aanpak verder toe. Dit plan van aanpak bouwt ook voort op de kick-off die plaatsvond op 12 februari 2025, waarin eerdergenoemde stakeholders startprojecten en criteria voor het kiezen van een startproject hebben verkend.

Samen brengen we publieke mobiliteit in beweging. Met deze startprojecten zetten we concrete stappen richting een inclusief en duurzaam mobiliteitssysteem in DMG. We nodigen alle betrokken partijen uit om hun kennis, ervaring en enthousiasme in te zetten – zodat iedereen, nu én in de toekomst, zorgeloos kan reizen.

1. Opgave publieke mobiliteit in de regio

We beschrijven de opgave voor publieke mobiliteit in de regio Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (hierna: DMG). De Drechtsteden bestaan uit zeven gemeenten (Alblasserdam, Dordrecht, Hardinxveld-Giessendam, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht), met Dordrecht als centraal knooppunt. Deze regio telt ruim 300.000 inwoners en beslaat een oppervlakte van ongeveer 188 km². Drechtsteden wordt beschouwd als de vijfde stad van Nederland. Ten zuidoosten van Drechtsteden ligt de gemeente Molenlanden, met 45.000 inwoners en een oppervlakte van 192 km². Vestingstad Gorinchem heeft 38.000 inwoners en een oppervlakte van 22 km².

1.1. Ontwikkelingen en knelpunten

Minder aanbod van openbaar vervoer (ov)
Uit de Staat van het ov (CROW, 2023) blijkt dat sinds de coronaperiode structureel minder ov wordt aangeboden. De afschaling van het ov, met name in het stads- en streekvervoer heeft zich tot 2023 doorgezet. In het DMG-concessiegebied zijn tot 2023 vergelijkbare ontwikkelingen zichtbaar. Sinds eind 2023 is het aanbod in DMG licht verbeterd, met de deur-halte-taxi en de bestelbuzz. Het Vervoerplan 2024 van Qbuzz meldt dat het aantal reizigers nog achterblijft ten opzichte van 2019, hoewel er wel een toename ten opzichte van het voorgaande jaar is. Deze ontwikkelingen in het DMG-gebied benadrukken de bredere trend en de noodzaak voor maatregelen om bereikbaarheid te waarborgen.

Verhoging in vraag naar doelgroepenvervoer en kostenstijgingen
Het doelgroepenvervoer in DMG komt steeds meer onder druk te staan door vergrijzing, personeelstekorten en financiële beperkingen. Dit geeft extra druk op de aanvragen voor Wmo-vervoer. Het aantal 65-plussers steeg fors (20 procent in 2023 ten opzichte van 14 procent in 2003), terwijl zij de arbeidsmarkt de komende jaren zullen verlaten. Dit vergroot zowel de vraag naar doelgroepenvervoer als het personeelstekort, waardoor de dienstverlening onder druk komt te staan (UWV 2024-2025). Tegelijkertijd worden gemeenten geconfronteerd met de 'ravijnjaren', waarin budgetten krimpen terwijl kosten stijgen. Hierdoor kunnen zij het doelgroepenvervoer niet voldoende uitbreiden, ondanks de toenemende behoefte (KiM, 2016).

Verminderde bereikbaarheid en doorstroming door wegwerkzaamheden
In de komende jaren (tot 2030) leiden wegwerkzaamheden in de Drechtsteden en de Alblasserwaard tot vertragingen en omleidingen. Rijkswaterstaat werkt aan de A15, A16 en N3 om de doorstroming te verbeteren. Lokale en provinciale wegen ondervinden hier hinder van. Zuid-Holland Bereikbaar raadt reizigers aan alternatieve vervoersopties te overwegen om de impact te beperken, wat mogelijk de vraag naar ov vergroot.

Beperkte brede welvaart in Dordrecht en de Drechtsteden
De brede welvaart in Dordrecht en de Drechtsteden blijft op meerdere fronten achter ten opzichte van het landelijk gemiddelde. De regio scoort vooral lager op sociaal-economische indicatoren, zoals gezondheid, opleidingsniveau en welvaart. Dordrecht kent relatief veel huishoudens met lage inkomens en er is sprake van meervoudige problematiek, zoals schulden, werkloosheid en gezondheidsproblemen. Daarnaast is de sociale mobiliteit van kinderen beperkt. Kinderen die opgroeien in achterstandsituaties hebben minder kans om hun positie te verbeteren. Deze combinatie van factoren maakt de regio kwetsbaarder en zorgt ervoor dat de brede welvaart minder toeneemt dan elders in Nederland.

Behalen klimaatdoelen van vervoerders
De provincie Zuid-Holland streeft naar volledig zero-emissie openbaar vervoer. Stroomlijn werkt toe naar zero-emissie vervoer in 2030, onder andere door toepassing van waterstof. In 2024 waren 30 procent van de voertuigen van Stroomlijn zero-emissie, voor Qbuzz geldt dat voor 40 procent van de bussen. Daarnaast hebben gemeenten en marktpartijen het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer ondertekend met als gezamenlijke ambitie om in 2025 volledig zero-emissie doelgroepenvervoer en ov te realiseren.

Toename verkeersbewegingen door nieuwe woningbouw
In de Drechtsteden worden tot 2035 25.000 nieuwe woningen gebouwd. Ook Gorinchem en Molenlanden hebben een woningbouwopgave. Deze woningbouwopgaven zorgen voor bevolkingsgroei en daarmee een groei aan verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur.

1.2. Huidige situatie publieke mobiliteit in de regio

Deze paragraaf beschrijft de huidige vervoerssystemen in het DMG-concessiegebied en de organisatie en financiering daarvan.

Openbaar vervoer in DMG
Het ov in het DMG-concessiegebied wordt uitgevoerd door Qbuzz, op basis van een concessie verleend door de provincie Zuid-Holland. Deze is in 2022 verlengd tot 2033. Het netwerk omvat streekbussen die de steden en dorpen verbinden en stadsbussen voor lokaal vervoer in Dordrecht en Gorinchem. Daarnaast zijn er R-netbussen en snelbussen met verbindingen buiten DMG, zoals Rotterdam en Utrecht. De MerwedeLingelijn is een treinverbinding tussen Dordrecht en Geldermalsen en wordt eveneens door Qbuzz geëxploiteerd. Verder biedt de bestelBuzz vervoer op aanvraag aan, en is er de Deur-Halte Taxi voor reizigers die hulp nodig hebben bij het bereiken van haltes.

Personenvervoer over Water
In de Drechtsteden wordt het personenvervoer over water georganiseerd door de Waterbus, die het hele jaar door verbindingen biedt tussen Rotterdam en de Drechtsteden. Damen Shipyards en Purus Marine zijn de eigenaren van de Waterbus. De dienst wordt uitgevoerd door Aqualiner, met een contract dat loopt tot 1 januari 2030. Het Personenvervoer over Water wordt op dezelfde manier georganiseerd als het openbaar vervoer over de weg en per trein, waarbij het exploitatiecontract periodiek wordt aanbesteed. Dit geldt ook voor de Waterbus, die alleen met subsidie van de provincie Zuid-Holland kan worden geëxploiteerd. Het exploitatiecontract voor de Waterbus omvat dan ook het recht op de beschikbare subsidie. Deze subsidie wordt jaarlijks vastgesteld op basis van de afspraken die zijn vastgelegd in het exploitatiecontract en de concessievoorwaarden.

Doelgroepen vervoer en ontsluiting van vervoer via mobiliteitscentrale
Stroomlijn is het mobiliteitsplatform van de Drechtsteden en zorgt voor goed vervoer voor haar inwoners, met de nadruk op mensen die niet zelfstandig kunnen reizen. De organisatie verzorgt 1,3 miljoen ritten per jaar voor gemeenten in Zuid-Holland Zuid en voor de Provincie Zuid-Holland. Stroomlijn coördineert het doelgroepenvervoer, dat onderverdeeld is in WMO sociaal en dagbestedingsvervoer, jeugd- en leerlingenvervoer en participatievervoer. Daarnaast verzorgt Stroomlijn ook het WLZ-vervoer voor zorgaanbieders en heeft de consultentfunctie voor leerlingenvervoer in de Drechtsteden.

Stroomlijn is volledig verantwoordelijk voor de kwaliteit van het vervoer en fungeert als eigen budgethouder. De inkoop van taxidiensten wordt georganiseerd via Europese aanbestedingen, waarbij drie vervoersbedrijven voor 10 jaar gecontracteerd zijn. De organisatie beheert klantprofielen en budgetten, is verantwoordelijk voor contractmanagement met vervoerders, plant ritten, stuurt taxidiensten aan, verwerkt administratie en bewaakt de algehele kwaliteit van het vervoer. Ook de regie voor vraaggestuurd ov wordt via Stroomlijn uitgevoerd. Het doelgroepenvervoer vindt plaats met de Drechthopper, de Wijkhopper en taxidiensten van door Stroomlijn gecontracteerde vervoerders. Dagelijks zijn 300 voertuigen op de weg. De aandelen van Stroomlijn zijn in handen van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Sociaal.

Deelmobiliteit
In Dordrecht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht zijn deelfietsen van Donkey Republic beschikbaar. Donkey Republic is een commerciële organisatie. De fietsen zijn geplaatst bij belangrijke knooppunten, zoals treinstations en drukke bushaltes. De deelfietsen zijn te huren via de Qmove-app.

Vrijwilligersinitiatieven
In het concessiegebied bestaan verschillende vormen van vrijwilligersvervoer, zoals buurtbus De Binnen-Giessen tussen Gorinchem en Boven-Hardinxveld, gefinancierd met subsidie van de provincie Zuid-Holland, materiele ondersteuning van Qbuzz, sponsoren en vrijwillige chauffeurs. De Sjuttul-bus rijdt in Hardinxveld-Giessendam, Sliedrecht, Papendrecht en Alblasserdam en wordt gefinancierd middels een lidmaatschap, net als De Seniorenlijn (Zwijndrecht en omgeving). ANWB AutoMaatje (Sliedrecht en Zwijndrecht) werkt met een onkostenvergoeding voor de vrijwilliger betaald door de

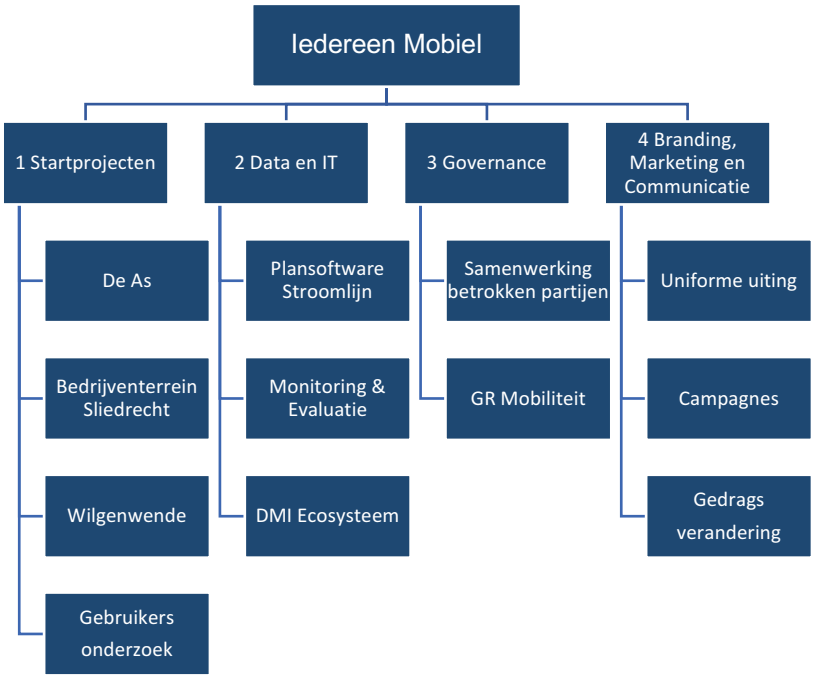
deelnemer. De provincie of vervoerder is niet verplicht om vrijwilligers te werven; dit komt voort uit lokale behoefte. Vrijwilligersvervoer moet publieke mobiliteit aanvullen, niet vervangen. Valt het weg, dan blijft Stroomlijn verantwoordelijk voor de vervoersvraag.

1.3. De opgave

Mobiliteit en bereikbaarheid in DMG staan onder druk. Hoofdoorzaken zijn ontwikkelingen in het ov-aanbod, stijgende druk op het doelgroepenvervoer door gemeentelijke bezuinigingen, vergrijzing en personeelstekort, toenemende vraag naar doelgroepenvervoer en grootschalige wegwerkzaamheden. Tegelijkertijd zorgt de woningbouwopgave voor extra vervoervraag.

Mobiliteit is één van de instrumenten om bij te dragen aan brede welvaart voor alle burgers. Door ov en doelgroepenvervoer slimmer te integreren, worden beschikbare middelen effectiever benut. Voor reizigers betekent dit dat ov-reizigers meer reisopties krijgen en dat de zelfredzaamheid van reizigers met het doelgroepenvervoer wordt bevorderd. Door publieke mobiliteit integraal te organiseren, zonder strikte scheiding tussen systemen, ontstaat een toegankelijk en toekomstbestendig mobiliteitssysteem voor alle inwoners in DMG. Hiervoor is nauwe samenwerking tussen overheden en vervoerders nodig. Vier werklijnen vormen hiervoor de basis. De vier werklijnen vormen samen het programma 'Iedereen Mobiel' (figuur 1).

1. Startprojecten: op welke locaties en voor welke doelgroepen beginnen we met de eerste uitrol van publieke mobiliteit? Daaraan koppelen we gebruikersonderzoek, om meer te weten te komen over de verschillende reizigerstypes.
2. Data en IT: Stroomlijn en Qbuzz zullen intensiever moeten samenwerken om de startprojecten te realiseren. Ook schaft Stroomlijn geavanceerde software aan om ritten effectiever te combineren.
3. Governance: welke governance past bij de vernieuwde samenwerking tussen de betrokken partijen (Stroomlijn, Qbuzz, gemeenten in DMG, Provincie Zuid-Holland en IenW)?
4. Branding, marketing en communicatie: hoe zorgen we ervoor dat het aanbod herkenbaar, begrijpelijk en bruikbaar is voor de reiziger en hoe nemen we die hierin mee?



Figuur 1 Programma 'Iedereen Mobiel'

2. Doelstelling en gewenste toekomstige situatie

We beschrijven de doelstellingen en de gewenste toekomstige situatie in DMG op zowel korte als lange termijn.

2.1. Toekomstige situatie in DMG - korte termijn

Om publieke mobiliteit in DMG te realiseren, werken we met startprojecten (werklijn 1). Dit zijn kleine, afgebakende projecten in DMG met een concrete vraag, waar publieke mobiliteit een rol in de oplossing kan spelen. Binnen de startprojecten doen we leerervaringen op die we bij een volgend startproject inzetten.

Op **12 februari 2025 vond de kick-off van 'Iedereen mobiel: publieke mobiliteit in DMG'** plaats. Alle stakeholders waren vertegenwoordigd: Stroomlijn (Lisette de Lijster de Raadt, Rob Oosterbaan, Debora Kole), Qbuzz (Remon Steentjes, Remco van der Wal), Ministerie IenW (André Oldenburger, Saïda Akaaboune, Provincie Zuid-Holland (Sebastiaan van der Vliet, Martijn Timmers), Gemeente Dordrecht & Smart Delta Drechtsteden, het regionale samenwerkingsverband in de Drechtsteden (Saskia Platenkamp)

Deze bijeenkomst was de officiële start van de samenwerking publieke mobiliteit in DMG. Bovengenoemde aanwezigen hebben gezamenlijk gebrainstormd over mogelijke startprojecten, en criteria waar deze aan moeten voldoen. De criteria zijn als volgt vastgesteld:

1. **Doordachte voorbereiding & haalbaarheid**
   Het voorstel is technisch uitvoerbaar en wordt optimaal voorbereid voordat het wordt uitgerold. Het blijft binnen het bestaande budget of biedt meer waarde voor dezelfde kosten.

2. **Duurzaamheid & maatschappelijke bijdrage**
   De oplossing is duurzaam, zowel in milieu-impact als in financiële houdbaarheid. Voorzieningen, zoals bedrijventerreinen dragen actief en financieel bij.

3. **Gebruikersgericht & aantrekkelijk**
   De oplossing is vindbaar, toegankelijk en intuïtief voor reizigers en past bij een actieve leefstijl. De oplossing stimuleert ov-gebruik. Kosten voor reizigers blijven gelijk of dalen.

4. **Sterke branding & positionering**
   De oplossing heeft een duidelijke en positieve positionering die aansluit bij de doelgroep. De branding is goed onderzocht en afgestemd op wat reizigers aanspreekt. De communicatie rondom de oplossing zorgt voor enthousiasme en betrokkenheid.

5. **Duidelijke succescriteria & monitoring**
   Er is vooraf bepaald wanneer het project geslaagd is. KPI's worden helder gedefinieerd, afgestemd en continu gemonitord. De oplossing is schaalbaar en toekomstbestendig.

Een eerste aanzet voor de startprojecten is gemaakt tijdens de kick-off, en de keuze daarvoor is gebaseerd op de toen vastgestelde criteria (zie kader). De startprojecten zijn daarna verder uitgewerkt middels een vervoerkundig analyse van de vervoerkundige en data-analist van respectievelijk Qbuzz en Stroomlijn. Hieruit volgen onderstaande startprojecten:

1. **De As:** beter benutten van de restcapaciteit op de as Sliedrecht – Rotterdam
2. **Bedrijventerrein Sliedrecht**: publieke mobiliteit voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen in Sliedrecht, in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar
3. **Wilgenwende:** verbeterde ontsluiting voor de wijk Wilgenwende in Dordrecht

Daarnaast zijn er nog enkele andere projecten tijdens de kick-off naar voren gekomen. Deze werken we in dit document niet verder uit. Het gaat om:

4. Alblasserdam: publieke mobiliteit voor toeristen naar Kinderdijk en voor werknemers naar het bedrijventerrein
5. COA Dordrecht en Dordtse Kil: publieke mobiliteit voor de ontsluiting van het toekomstige asielzoekerscentrum in Dordrecht, in combinatie met het bedrijventerrein Dordtse Kil
6. Sliedrecht: publieke mobiliteit voor ontsluiting van het toekomstige asielzoekerscentrum
7. Fokker: publieke mobiliteit voor medewerkers van het bedrijventerrein van Fokker in Papendrecht

Hieronder volgt een inhoudelijke beschrijving en van startprojecten 1, 2 en 3, aangevuld met een toekomstige situatieschets voor zowel het systeem als de reiziger.

1. De As: beter benutten van de restcapaciteit op de as Sliedrecht – Rotterdam

Waarom deze locatie?
Op deze ov-as is aanzienlijke restcapaciteit in de tegenspits beschikbaar op lijn 491. Tegelijkertijd liggen hier grote zorginstellingen zoals ASVZ Merwebolder. Er is een kansrijke overlap tussen doelgroepenvervoer en regulier ov.

Wat levert dit startproject concreet op?
Door Wmo-reizigers naar de ov-halte te brengen en te laten overstappen op lijn 491, wordt bestaande ov-capaciteit benut. Tegelijk ontstaat ruimte in het Wmo-vervoer voor andere trajecten. Dat levert kostenbesparing en efficiëntie op zonder extra voertuiginzet.

Hoe draagt het bij aan brede welvaart?
Reizigers in het doelgroepenvervoer krijgen meer zelfstandigheid en keuzemogelijkheden. Door minder voertuigkilometers wordt luchtkwaliteit en leefbaarheid verbeterd. De samenwerking met zorginstellingen versterkt sociale participatie.

Omschrijving Startproject 1 ‘De As’
Qbuzz rijdt hoogwaardig en hoogfrequent tussen Sliedrecht Stormrand en Rotterdam via lijn 491. Met name in de tegenspits (dus ’s-morgens richting oost en ’s-middags richting west) is er aanzienlijke restcapaciteit in de ov-voertuigen. Dit biedt integratiemogelijkheden voor ov en doelgroepenvervoer. Wmo-reizigers richting Sliedrecht worden met Wmo-voertuigen naar de bushaltes gebracht, en reizen met de bus mee. Hierdoor worden Wmo-voertuigen slechts voor een korte route naar de bushalte ingezet en komt extra capaciteit vrij. Deze capaciteit kan worden ingezet bij startprojecten 2 en 3.

Langs dit traject bevinden zich enkele tamelijk grote zorglocaties, zoals de ASVZ-locatie Merwebolder in Sliedrecht met ca. 350 bewoners en diverse dagbestedingslocaties. Daarnaast zijn in Papendrecht, dat wordt doorsneden door deze as diverse zorglocaties van Philaphia en Rivas. Binnen het doelgroepenvervoer worden daar dagelijks meer dan 50 ritten uitgevoerd. Ook bevinden zich op de as meerdere grote bedrijventerreinen: een langs de Ketelweg, waar Boskalis gevestigd zit met meerdere bedrijfsgebouwen en een campus. In Papendrecht bevindt zich ook de vestiging van Fokker met meer dan 400 medewerkers per dag. In Alblasserdam tenslotte kunnen de bedrijventerreinen Hoogendijk en Nieuwland beter worden ontsloten. Gezamenlijk gaat dat om ca 3000 arbeidsplaatsen.

Toekomstige situatie van Startproject 1 ‘De As’
Een gedetailleerde uitwerking en analyse moet nog plaatsvinden. Het is al wel duidelijk dat er geen significante toename in ritten wordt verwacht, maar dat de restcapaciteit in de tegenspits beter kan worden beter benut. Beschikbare capaciteit in reguliere Qbuzz-bussen worden aangevuld Wmo-reizigers in de tegenspits. Wmo-voertuigen brengen hen naar de fysieke bushaltes. Chauffeurs van zowel Qbuzz-bussen als Wmo-voertuigen zijn betrokken. Basismobiliteit wordt gegarandeerd door Wmo-voertuigen in combinatie met ov, zodat iedereen toegang heeft.

Impact op de reiziger van Startproject 1 'De As'
Aan de hand van de eerste analyse is duidelijk dat een groot deel van de Wmo-reizigers gebruik kan maken van de publieke mobiliteit, vooral in de daluren. Ov-reizigers blijven de reguliere buslijnen gebruiken, terwijl Wmo-reizigers met Wmo-voertuigen naar de bushaltes worden gebracht. De impact is dat Wmo-reizigers toegang krijgen tot het ov. Voor ov-reizigers verandert er weinig. Nieuwe reizigers zullen vooral Wmo-gebruikers zijn. Het huidige indicatieproces voor Wmo-reizigers is en blijft van kracht. Reizigers kunnen gebruik maken van ov-reisplanners en kunnen betalen via de gebruikelijke systemen, zoals de ov-chipkaart.

2. Bedrijventerrein Sliedrecht: publieke mobiliteit voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen in Sliedrecht, in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar

Waarom deze locatie?
Het bedrijventerrein is slecht bereikbaar met ov en kampt met filedruk en parkeerproblemen. Zuid-Holland Bereikbaar en de ondernemersvereniging hebben deze plek aangedragen als urgent knelpunt.

Wat levert dit startproject concreet op?
Een pendeldienst en extra halte verbinden het station met de bedrijven. Zo'n 675 medewerkers kunnen overstappen van auto naar ov**,** gebaseerd op postcodeanalyse. De pendeldienst is laagdrempelig en sluit aan op de trein.

Hoe draagt het bij aan brede welvaart?
Door betere bereikbaarheid ontstaat meer werkgelegenheidstoegang en minder autokilometers. Bedrijven worden beter bereikbaar voor mensen zonder auto. Dit draagt bij aan duurzame economische vitaliteit en inclusiviteit**.**

Omschrijving Startproject 2 'Bedrijventerrein Sliedrecht'
Dit startproject is in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar opgepakt. Het bedrijventerrein in Sliedrecht kampt met beperkte parkeerruimte en zware fileproblemen, wat zowel voor bedrijven als medewerkers steeds meer uitdagingen oplevert. De bereikbaarheid van het terrein met ov is momenteel niet optimaal.

Toekomstige situatie van Startproject 2 'Bedrijventerrein Sliedrecht'
Met twee maatregelen verbeteren we de bereikbaarheid. Ten eerste zorgen we voor een extra bushalte op de Parallelweg tussen treinstation Sliedrecht en Sliedrecht Baanhoek. SnelBuzz-lijn 388 van Utrecht naar Rotterdam maakt een extra stop, zonder hogere exploitatiekosten. Ten tweede gaan we pendelbussen van Station Sliedrecht naar bedrijventerreinen aanbieden die aansluiten op de aankomsttijden van de trein (64 ritten per dag). We verwachten hierdoor een toename in het aantal ritten. De pendeldienst wordt ingevuld door Wmo-voertuigen. Om dit project op te starten, zullen in eerste instantie extra Wmo-voertuigen nodig zijn. Zodra het concept duidelijk is voor de medewerkers en vraagpatronen te herkennen zijn, wordt verwacht dat op termijn vraag kan worden opgevangen door reeds beschikbare capaciteit in de omgeving. Hiermee kan bestaande capaciteit beter worden benut.

Impact op de reiziger van Startproject 2 'Bedrijventerrein Sliedrecht'
Het aantal reizigers dat gebruik kan maken van de publieke mobiliteit in Sliedrecht wordt geschat op ongeveer 9 procent van de medewerkers van de bedrijventerreinen, wat neerkomt op ongeveer 675 medewerkers, gezien de verwachte gedragsverandering door de toevoeging van pendelbussen en fietsen. We verwachten nieuwe reizigers die niet eerder het openbaar vervoer gebruikten, doordat de extra voorzieningen de drempel verlagen. Deze kwantificering is in 2022 gemaakt door Zuid-Holland Bereikbaar met een postcode-analyse.

Reizigers kunnen gebruik maken van de 9292 app voor het plannen, boeken en betalen van hun reizen. Stroomlijn, nu ook al verantwoordelijk voor het verwerken van boekingen van flexibel ov, kan deze boekingen verwerken. Betalingen zullen plaatsvinden via deze app, met de mogelijkheid om abonnementen of een eigen bijdrage van bedrijven en reizigers in te voeren om de kosten te dekken. De integratie hiervan vergt nadere afstemming tussen Qbuzz, Stroomlijn en deelnemende bedrijven.

3. Wilgenwende: verbeterde ontsluiting voor de wijk Wilgenwende in Dordrecht

Waarom deze locatie?
Wilgenwende is een nieuwe, minder goed ontsloten woonwijk met meer dan 1.800 inwoners. Er is gemeentelijke ambitie om hier het STOMP-principe toe te passen.

Wat levert dit startproject concreet op?
Een flexibele ov-dienst zorgt voor vier ritten per uur overdag en sluit aan op het Gezondheidspark. Bewoners krijgen een betrouwbaar en duurzaam alternatief voor de auto.

Hoe draagt het bij aan brede welvaart?
Het project bevordert gezondheid, bereikbaarheid en sociale participatie**.** Het maakt ov toegankelijk voor alle lagen van de bevolking – ook zonder indicatie – en draagt bij aan duurzame verstedelijking.

Omschrijving Startproject 3 'Wilgenwende'
Wilgenwende is een wijk in Dordrecht, die momenteel slecht bereikbaar is met openbaar vervoer vanwege beperkte busverbindingen. De wijk heeft slechts één toegangsweg. Het plan is om de wijk te verbinden met Dordrecht via flexibele ov-diensten, die passen bij de beschikbare infrastructuur. De gemeente Dordrecht wil het STOMP-principe toepassen om de voorzieningen voor lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Hierdoor wordt de wijk op een duurzamere manier bereikbaar.

Toekomstige situatie van Startproject 3 'Wilgenwende'
De verwachting is dat het aantal ritten zal toenemen door de introductie van een flexibel vervoeraanbod, zowel met dienstregeling als op afroep. Dit is een verbetering is voor de wijk. Er wordt gebruik gemaakt van kleinere voertuigen of elektrische busjes, afhankelijk van de vraag, met haltes bij het Gezondheidspark in Dordrecht en aansluitingen naar knooppunten zoals Dordrecht Centraal, Alblasserdam, en Rotterdam via R-Net. Chauffeurs zullen het flexibele aanbod bedienen, waarbij mogelijk ook gedeelde ritten worden aangeboden. Het flexibele systeem zorgt ervoor dat de basismobiliteit voor de bewoners van de wijk gewaarborgd wordt, met een korte maximale wachttijd. Dit maakt het systeem aantrekkelijk voor reizigers. De quick wins worden behaald door de directe verbinding naar Gezondheidspark te realiseren en snel een flexibele ov-dienst op te zetten, waardoor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer voor de wijk aanzienlijk verbetert.

Impact op de reiziger van Startproject 3 'Wilgenwende'
De wijk Wilgenwende heeft 1.800 inwoners die in potentie gebruik zouden kunnen maken van het flexibele vervoeraanbod. Nadere analyse moet uitwijzen of het project met een dienstregeling of met een op-afroepsysteem met korte wachttijden zal functioneren. Het biedt een aantrekkelijk alternatief voor bewoners die nu afhankelijk zijn van de auto. Nieuwe reizigers, vooral diegenen die nu de auto gebruiken, worden verwelkomd. Deze vorm van vervoer is voor alle inwoners in Wilgenwende beschikbaar, met of zonder indicatie. Reizigers kunnen gebruik maken van de 9292 app voor het plannen, boeken en betalen van hun reizen. Stroomlijn, nu ook al verantwoordelijk voor het verwerken van boekingen van flexibel ov, kan deze boekingen verwerken. Betalingen zullen plaatsvinden via deze app, met de mogelijkheid om abonnementen of een eigen bijdrage van reizigers in te voeren om de kosten te dekken. De integratie hiervan vergt nadere afstemming tussen Qbuzz en Stroomlijn.

Geavanceerde plansoftware
Stroomlijn gaat dit jaar starten om geavanceerde ritplansoftware te implementeren. Deze software is gekozen middels een Europese aanbesteding. Deze software kan ritten van het doelgroepenvervoer en ov optimaal plannen, en is daarom voor startproject 1, 2, en 3 relevant. Hierdoor zijn er minimaal 10 procent minder voertuigen nodig. Deze zijn dus niet op de weg aanwezig en dragen daardoor niet bij aan congestie; belangrijk voor de bevordering van brede welvaart. Belangrijker nog: het stelt Stroomlijn in staat vraag en aanbod voorafgaand aan het plaatsvinden van ritten op elkaar af te stemmen. Deze technologie geeft de optie om verkeersproblemen niet alleen te signaleren, maar ook om er eerder op te anticiperen. De huidige ritplanners in dienst van Stroomlijn breiden hun functie uit met monitoring, incidentbewaking en bijsturing. Zo kunnen kan Stroomlijn integratie mogelijk maken en de verwachte bereikbaarheidsproblemen en groei door vergrijzing beter bolwerken.

2.2. Toekomstige situatie in DMG – lange termijn

De ontwikkeling van publieke mobiliteit binnen de startprojecten is in eerste instantie gericht op de combinatie van ov en doelgroepenvervoer, maar voor de lange termijn wordt toegewerkt naar een volledige integratie van alle vormen van personenvervoer op technisch, organisatorisch en ambtelijk niveau. Dit betekent dat de grenzen tussen ov, Wmo-vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit en andere mobiliteitsdiensten steeds verder vervagen. Uiteraard blijft maatwerk voor de reizigers voor wie dat nodig is bestaan.

Op technologisch vlak gaat publieke mobiliteit verder dan alleen het delen van ritinformatie. Op lange termijn worden systemen voor ritplanning, boeking en betaling volledig op elkaar afgestemd, zodat reizigers zonder drempels kunnen overstappen tussen verschillende vervoersvormen. Dit vraagt om een verdere standaardisering van data-uitwisseling en gezamenlijke afspraken tussen vervoerders en overheden over bijvoorbeeld tarieven, beschikbaarheid en toegankelijkheid van vervoersdiensten. Ook zal Stroomlijn ritaanvragen slimmer moeten combineren tot routes. Hiervoor schaft de organisatie een geavanceerde plansoftware aan, die hiertoe in staat is. Dit alles valt onder werklijn 2 Data en IT.

Ook op organisatorisch en ambtelijk niveau is een nieuwe werkwijze nodig. In concessies zal steeds meer ruimte worden gecreëerd voor flexibiliteit en multimodale samenwerking, waarbij niet alleen vaste buslijnen en doelgroepenvervoer worden aanbesteed, maar ook flexibel vervoer, hubs en deelmobiliteitsdiensten worden meegenomen. Dit vraagt om een bredere benadering van mobiliteitsoplossingen, waarbij gemeenten, provincies en rijksoverheid samen optrekken om publieke mobiliteit als één geheel te organiseren en te bekostigen. Dit alles valt onder werklijn 3 Governance.

De regio wil reizigers stimuleren om gebruik te maken van het nieuwe systeem voor publieke mobiliteit door het creëren van een samenhangend netwerk waarin zowel doelgroepenvervoer als ov dezelfde uiting krijgen. Daarom is het essentieel dat het systeem herkenbaar is voor alle reizigers. Dit valt onder werklijn 4, Branding, Marketing en Communicatie. Door gebruik te maken van dezelfde kleuren en visuele elementen wordt het systeem uniform gepresenteerd. Dit zorgt ervoor dat reizigers het systeem snel herkennen en het gemakkelijk kunnen gebruiken.

Verder is werken vanuit een integrale visie noodzakelijk. Dit betekent dat mobiliteit niet langer als een op zichzelf staand domein wordt benaderd, maar dat het wordt verbonden met andere beleidsvelden zoals zorg, werkgelegenheid en ruimtelijke ordening. Dit betekent bijvoorbeeld dat mobiliteitsoplossingen worden afgestemd op de bereikbaarheid van zorginstellingen en bedrijventerreinen, en dat bij ruimtelijke ontwikkelingen vanaf het begin rekening wordt gehouden met mobiliteit. Door deze benadering wordt publieke mobiliteit niet alleen een effectiever systeem, maar draagt het ook bij aan bredere maatschappelijke doelen zoals inclusiviteit, duurzaamheid en economische vitaliteit.

Het onderscheidend vermogen van de regio ligt in de integrale aanpak van publieke mobiliteit, waarbij Stroomlijn in staat is om ritten te plannen en te boeken voor alle reizigers. Dit creëert een effectief en flexibel netwerk waarin verschillende vervoersvormen naadloos samenkomen. De samenwerking tussen gemeenten, provincies en de rijksoverheid, gecombineerd met slimme ritplanning en een uniforme uitstraling, zorgt voor een toegankelijk en duurzaam mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan bredere maatschappelijke doelen.

3. Uitvoering en implementatie publieke mobiliteit

Deze paragraaf beschrijft welke maatregelen er genomen worden om bij te dragen aan de doelstelling en opgave. Een eerste aanzet van deze maatregelen is al gedaan door de vervoerkundige en data-analist van respectievelijk Qbuzz en Stroomlijn. Deze startprojecten vinden plaats buiten de bestaande concessie voor DMG.

3.1. Uitwerking integratiemogelijkheden

De eerste maatregel is het uitwerken van de integratiemogelijkheden van de drie startprojecten, door middel van gezamenlijke en gedetailleerde analyse van de bestaande vervoersstromen en onderbenutte capaciteit binnen de systemen van Qbuzz en Stroomlijn. Deze analyse omvat meerdere deelanalyses, waaronder een herkomst-bestemmingenanalyse, bezettingsgradenanalyse en een knelpuntenanalyse. Hierbij maken Qbuzz en Stroomlijn gebruik van hun eigen data die zij al verzamelen. Denk hierbij aan boekingsdata, ov-chipkaartgegevens en GPS-data van voertuigen.

3.2. Gebruikersonderzoek om reizigers te begrijpen

De integratie van ov en doelgroepenvervoer draait niet alleen om logistiek of techniek — het draait om mensen. Een cruciale succesfactor is dat verschillende reizigersgroepen bereid en in staat zijn om samen te reizen. Daarom voeren we gebruikersonderzoek uit om reizigerstypen en hun eisen te begrijpen of conceptoplossingen te toetsen. Als er weinig bekend is over de reizigerstypen, wordt veldonderzoek gedaan om gebruikerseisen te identificeren. Bij voldoende informatie wordt deskresearch toegepast en worden concepten getest en aangescherpt. De onderzoeksopzet is gebaseerd op de reizigerstypen en de benodigde gegevens. Methoden kunnen onder andere dagboekjes, interviews met reizigers en chauffeurs, het volgen van gebruikers, en mysteryshopping zijn. Met diepgaand doelgroepenonderzoek en co-creatie zorgen wij ervoor dat het nieuwe vervoerssysteem niet alleen werkt, maar ook wordt omarmd. Zo bouwen we samen aan een inclusief en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk. Het gebruikersonderzoek is met name van toepassing op startproject 1 ‘De As’ en startproject 3 ‘Wilgenwende’.

Voor startproject 2 ‘Bedrijventerrein Sliedrecht’ werken we nauw samen met Zuid-Holland Bereikbaar en de ondernemersvereniging Sliedrecht op de twee bedrijventerreinen in Sliedrecht. Samen stemmen we het aanbod zo goed mogelijk af op de wensen van de werknemers.

3.3. Technische en operationele voorbereiding

Zodra de eerste uitrol is gedefinieerd, wordt de technische en operationele voorbereiding in gang gezet. Dit omvat het aanpassen, optimaliseren en inrichten van onder andere planningssystemen, voertuigcapaciteiten en een gezamenlijk monitoring- en bijsturingssysteem. Voor startproject 1 ‘De As’ moet de technische en operationele voorbereiding nog verder worden uitgewerkt. Dit gebeurt in samenwerking met Zuid-Holland bereikbaar.

<u>Startproject 2 Bedrijventerrein Sliedrecht</u>
Voor snelBuzz-lijn 388 van Utrecht naar Rotterdam legt de wegbeheerder een bushalte aan tussen beide treinstations nabij de kruising met de Bruningsstraat. Hierdoor is er direct een betere ontsluiting met regulier ov bij industrieterrein Nijverwaard zonder dat hier extra exploitatiekosten tegenover staan. Aandachtspunt is de oversteekbaarheid van de Parallelweg en de beschikbare ruimte van een bushalte op de Parallelweg.

De pendelbusjes vanaf treinstation Sliedrecht werken als volgt: elke werkdag van de eerste trein van de dag tot 21:00 staat er een busje klaar op station Sliedrecht. 3 minuten na aankomst van beide treinen rijdt dit busje een route vanaf station Sliedrecht naar het Noordoostkwadrant en vervolgens de kruising Bruningstraat/Lelystraat. Daarna gaat het busje weer terug naar station Sliedrecht. Bij de rotonde Noordoostkwadrant en hoek Bruningsstaat/Lelystraat plaatsen we een halte met tijden, daardoor is de rit ook planbaar in 9292. Als de wegbeheerder akkoord geeft, kan op veilige locaties op het traject op alle wegvakken in- en uitgestapt worden. Dat betekent dus een vaste route.

Startproject 3 Wilgenwende
Het systeem in Wilgenwende is eenvoudig te boeken via een reisplanner of telefonisch, met een korte vooraanmeldtijd. De exploitatietijden zijn ruim, wat betekent dat het vervoer niet alleen beschikbaar is in de avond, maar ook tijdens de spitsuren. Gedurende de dag kunnen reizigers vier ritten per uur verwachten. In de avond en in het weekend zijn er twee ritten per uur. Deze dienstverlening is afgestemd op de R-net buslijn 416 en 488 vanaf halte Gezondheidsplein, zodat reizigers gemakkelijk kunnen overstappen. De dienstregeling volgt een schaduwsysteem, vergelijkbaar met dat van Bestelbuzz Molenlanden, wat betekent dat de ritten goed te plannen zijn via 9292. Bovendien is er een naadloze aansluiting op de vertrek- en aankomsttijden van de R-netlijnen 416 en 488, zodat je vanaf het Gezondheidsplein snel naar diverse locaties in de regio kunt reizen.

3.4. Campagne, communicatie & reizigersbetrokkenheid

Campagnes en communicatie voor publieke mobiliteit zijn belangrijke middelen voor het creëren van bewustwording en betrokkenheid bij inwoners en lokale stakeholders. Er wordt een consistente branding toegepast voor alle voertuigen van zowel het ov en doelgroepenvervoer, waardoor het voor reizigers duidelijk is dat ze te maken hebben met één geïntegreerd systeem. Campagnes zullen gedragsverandering bevorderen door zowel informatieve als inspirerende boodschappen te verspreiden via digitale en fysieke kanalen. Smart Delta Drechtseden en Qbuzz ondersteunen dit proces met gerichte marketingactiviteiten. Deze activiteiten vallen ook onder werklijn 4 Branding, Marketing en Communicatie.

Startproject 1 De As
Campagnes richten zich op Wmo-gebruikers, met als doel hen bewust te maken van de nieuwe vervoersmogelijkheden naar bushaltes. Door succesverhalen van reizigers die de verbindingen gebruiken, wordt het draagvlak vergroot.

Startproject 2 Bedrijventerrein Sliedrecht
Werkgevers spelen een cruciale rol in het bevorderen van gedragsverandering. Campagnes richten zich op werkgevers en medewerkers, waarbij het gemak van de nieuwe ov-verbindingen wordt benadrukt. Werkgevers worden aangemoedigd medewerkers te stimuleren de auto te laten staan en het openbaar vervoer te gebruiken.

Startproject 3 Wilgenwende
Inwoners van Wilgenwende worden geïnformeerd over de flexibele ov-diensten. Verhalen over verbeterde bereikbaarheid en duurzame mobiliteit dragen bij aan de gedragsverandering van bewoners die nu nog afhankelijk zijn van de auto.

4. Organisatie en governance

De transitie naar publieke mobiliteit vraagt om meer dan het beter benutten van voertuigen, slimme routes en digitale platforms. Het vraagt ook om een andere manier van samenwerken, sturen en organiseren. In deze paragraaf nemen we u mee in hoe we de governance van publieke mobiliteit in DMG op dit moment hebben ingericht – en hoe we deze stapsgewijs willen ontwikkelen naar een toekomstbestendige structuur die klaar is voor opschaling voor het gehele concessiegebied.

4.1. Huidige situatie: Stroomlijn als centrale schakel

Tot op heden vormt Stroomlijn BV het hart van het systeem van aanbod-gestuurd vervoer in DMG. Stroomlijn is juridisch een besloten vennootschap, maar functioneert als quasi-inbesteedde maatschappelijk publieke uitvoerder: 100 procent van de aandelen zijn in handen van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Sociaal, bestaande uit de zeven Drechtsteden zoals genoemd in paragraaf 1.1. Dit maakt het mogelijk om zonder aanbesteding opdrachten te geven aan Stroomlijn.

Stroomlijn regisseert voor 80 procent het vervoer voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen, zoals ouderen, mensen met een beperking of leerlingen in het speciaal onderwijs. Dit gebeurt op basis van een dienstverleningsovereenkomst (DVO) met de GR Sociaal, Service Organisatie Jeugd en diverse gemeenten in de regio Zuid-Holland zuid. De overige 20 procent bestaat uit het regisseren van het kleinschalig openbaar vervoer en het vervoer voor zorgaanbieders. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA), waarin de GR is vertegenwoordigd, vervult de toezichthoudende rol.

In de praktijk is Stroomlijn inmiddels veel meer dan alleen een uitvoerder van gemeentelijke opdrachten. Met een team van ca. 80 medewerkers op het gebied van planning, telefonie, consultenten, ontwikkelchauffeurs, beleid, IT, administratie en aansturing, en een netwerk van vervoerders met zo'n 300 chauffeurs, fungeert Stroomlijn als mobiliteitsregisseur. Daarbij horen ook (technologische) innovaties zoals slimme plansoftware, het opleiden van chauffeurs via de Wijkhopper of de introductie van waterstof in mobiliteit via het H_2 Fieldlab

Deze opgebouwde ervaring maakt dat Stroomlijn ook bij uitstek de partij is om het voortouw te nemen bij de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer en daarmee de eerste uitrol van publieke mobiliteit in DMG. Voor deze fase bouwen we verder op de bestaande governance: Stroomlijn regisseert en voert uit, en gemeenten en provincie participeren in het bestuurlijk overleg.

4.2. De noodzaak van vernieuwde governance

Met de komst van publieke mobiliteit verandert de opdracht aan Stroomlijn. Het gaat niet meer alleen om doelgroepenvervoer, maar om het integreren van ov, wijkvervoer, deelmobiliteit en meer. Ook het aantal betrokken partners groeit: naast gemeenten spelen provincie, vervoerders, zorginstellingen en reizigersorganisaties een grotere rol.

In de huidige situatie is de GR Sociaal tegelijkertijd eigenaar én opdrachtgever van Stroomlijn. Dit is praktisch, maar op termijn niet houdbaar. Naarmate de maatschappelijke opgave groeit, is er behoefte aan:

- Heldere rolverdeling tussen eigenaarschap en opdrachtgeverschap
- Gedeeld eigenaarschap met álle betrokken gemeenten
- Professionalisering van toezicht, bijvoorbeeld via een Raad van Commissarissen (RvC)
- Een strategisch georganiseerde sturing op regionale mobiliteit

Daarom werken we toe naar een nieuwe structuur.

4.3. Toekomstperspectief: GR Mobiliteit

We willen publieke mobiliteit duurzaam en robuust organiseren. Daarom bereiden we de oprichting voor van een aparte Gemeenschappelijke Regeling Mobiliteit (GR Mobiliteit). Deze GR Mobiliteit gaat ook vervoer over water, en ander vervoersbeleid sturen. De GR Mobiliteit wordt naast de GR sociaal (GRS) opdrachtgever van Stroomlijn. De nieuw voorgestelde eigenaren van Stroomlijn zijn de gemeenten zelf, met een Raad van Commissarissen, per 1 januari 2026. Op deze manier zijn de rol van opdrachtgever en eigenaar gesplitst en kan Stroomlijn als uitvoeringsorganisatie van DMG opereren. Hierdoor kunnen alle betrokken gemeenten samen verantwoordelijkheid nemen voor het toekomstige mobiliteitssysteem.

De belangrijkste kenmerken van de voorgestelde structuur:

- De deelnemende gemeenten (Drechtsteden, Molenlanden, Gorinchem) worden gezamenlijk aandeelhouder van Stroomlijn BV via de GR Mobiliteit
- Het opdrachtgeverschap PM wordt belegd bij de GR Mobiliteit, los van het eigenaarschap
- Het toezicht wordt uitgeoefend door een Raad van Commissarissen (RvC), waardoor bestuurders meer op hoofdlijnen kunnen sturen
- Stroomlijn blijft de uitvoerende organisatie, met ruimte om samen te werken met ov-aanbieders, MaaS-platforms en andere partners
- De GR Mobiliteit kan ook samenwerken met het Rijk, provincie of andere regio's
- Mogelijk wordt de taak van indicatiestelling belegd bij de GR Mobiliteit. Hier hebben we momenteel geen zicht op, maar we sluiten het niet uit.

Deze structuur is logisch en leerbaar. We bouwen voort op bestaande samenwerking, gebruiken ervaringen uit de startprojecten, en groeien stap voor stap toe naar een organisatie die stevig genoeg is om publieke mobiliteit te dragen, regionaal en toekomstgericht. De combinatie van een stevige uitvoeringsorganisatie (Stroomlijn BV), bestuurlijk commitment en een ontwikkelpad naar een nieuwe GR Mobiliteit per 2026, maakt het mogelijk om publieke mobiliteit in de regio te realiseren. Door tegelijkertijd te werken aan structuur, inhoud en relatie, bouwen we aan een systeem dat mensgericht, effectief en toekomstbestendig is. We doen dit stap voor stap: lerend, samen en met het vertrouwen dat het anders én beter kan.

4.4. Bestuurlijke betrokkenheid

De beweging naar publieke mobiliteit is breed gedragen. Tijdens het bestuurlijk overleg bereikbaarheid en mobiliteit zijn de plannen gepresenteerd aan de wethouders sociaal domein van de Drechtsteden, Gorinchem en Molenlanden. Allen hebben hun steun uitgesproken. Vervolgens is in overleg met provincie Zuid-Holland, IenW en Qbuzz afgesproken de eerste uitrol van publieke mobiliteit te realiseren met gezamenlijke inzet én financiering. Deze opdracht is ook opgenomen in het uitvoeringsprogramma van Smart Delta Drechtsteden, het regionale samenwerkingsverband van de zeven Drechtsteden. De voortgang wordt actief gemonitord in het bestuurlijk overleg, waarin partners leren, bijsturen en afspraken maken over de volgende stappen – zoals de voorbereiding van de nieuwe GR Mobiliteit.

4.5. Rol van het Rijk

Met steun van IenW kunnen we deze werkwijze verder brengen en er een landelijke leerroute van maken Daarom is er vanuit het Rijk een belangrijke ondersteunende rol. Denk aan:

- Financiering van de startprojecten en opschaling naar het gehele DMG-concessiegebied
- Aanpassing van regelgeving om inbesteden voor publieke mobiliteitsregisseurs juridisch te verankeren. Denk aan het aanpassen van de Wet personenvervoer 2000 om ov te kunnen integreren met doelgroepenvervoer en het ontkokeren van financieringsstromen voor de verschillende vormen van vervoer; ov wordt bekostigd via provinciegelden en doelgroepenvervoer vanuit gemeentelijke sociaal-domein budgetten.
- En het helpen opschalen van de goede voorbeelden – van de Drechtsteden naar de rest van Nederland.

5. Kennis, monitoring en evaluatie

Bij elk startproject wordt data verzameld om de monitoring en evaluatie te kunnen uitvoeren, denk aan:

- Reizigersaantallen en bezetting van voertuigen.
- Punctualiteit en gebruikerstevredenheid.
- Impact op verkeersdrukte en overstappatronen.

Op basis van deze inzichten worden verbeteringen worden doorgevoerd bij deze en volgende startprojecten.

5.1. De uitwerking van de activiteiten

Startproject 1 De As: benutten restcapaciteit RNET-lijn 491 in de tegenspits door gebruikers van het doelgroepenvervoer die reizen naar zorginstellingen ASVZ Merwebolder en enkele zorginstelling in Papendrecht het reguliere ov te laten gebruiken. De capaciteit van het DGV die wordt vrijgespeeld wordt ingezet voor extra aanbod in de 'driehoek' Sliedrecht, Papendrecht, Alblasserdam (via pilots 2 en 3).

Startproject 2 Bedrijventerrein Sliedrecht: de bedrijventerreinen in Sliedrecht zijn slecht bereikbaar met het ov. Met twee deelmaatregelen verbeteren we deze bereikbaarheid. Ten eerste zorgen we voor een extra bushalte op de Parallelweg tussen treinstation Sliedrecht en Sliedrecht Baanhoek waar snelBuzz-lijn 388 van Utrecht naar Rotterdam een extra stop maakt zonder hogere exploitatiekosten. Ten tweede gaan we pendelbussen van Station Sliedrecht naar bedrijventerreinen aanbieden die aansluiten op de aankomsttijden van de trein (64 ritten per dag).

Startproject 3 Wilgenwende: deze wijk in Dordrecht (1.800 inwoners) wordt niet met ov. Het plan is om deze wijk te verbinden met de halte Gezondheidspark in Dordrecht met een flexibel aanbod met dienstregeling of met een volledig flexibel aanbod op afroep met een korte maximale wachttijd. Het nieuwe concept brengt reizigers naar de halte Gezondheidspark in Dordrecht, wat qua dienstregeling direct aansluit op Dordrecht Centraal, maar ook via Papendrecht naar Alblasserdam en zelfs naar Rotterdam Kralingse Zoom via R-Net.

5.2. Nulmeting

De 0-meting betreft de huidige situatie (Q1-2025) en bevat per pilot de volgende elementen. Bij de monitor kijken we naar onderstaande cijfers per bestemming (zorginstelling) en in totaal. Op basis van deze uitwerking stemmen we landelijk af met de andere koploperregio's zodat resultaten vergelijkbaar worden gemaakt.

1. **Startproject 1 De As**
    a. Aanbod: het aanbod per uur en richting van:
        i. RNET-lijn 491 (Qbuzz)
        ii. Het huidige zorgvervoer (contractant zorginstellingen)
        iii. Het huidige DGV (Stroomlijn)
    b. Reistijden: de huidige wacht- en reistijden en overige bepalingen van belangrijke herkomsten naar de zorginstellingen van alle onder a benoemde diensten.
    c. Gebruik: het gebruik per uur en richting van alle onder a benoemde diensten, zijnde het aantal gevulde en lege stoelen.
    d. Kosten: de exploitatiekosten voor materieel en personeel van alle onder a benoemde diensten.
    e. Tevredenheid: de reizigerstevredenheid van de gebruikers van alle onder a benoemde diensten.
    f. Nice to have: we bekijken in hoeverre we trendanalyses kunnen toevoegen vanaf 2019 tot nu als onderdeel van de 0-meting.

2. **Startproject 2 Bedrijventerreinen Sliedrecht**
    a. Aanbod: het aanbod per uur en richting van:
        i. SnelBuzz-lijn 388 (Qbuzz)
        ii. Het huidige DGV (Stroomlijn)
        iii. Deelfietsen Donkey Republic
    b. Reistijden: de huidige wacht- en reistijden en overige bepalingen van belangrijke herkomsten naar de bedrijven van alle onder a benoemde diensten.
    c. Gebruik: het gebruik per uur en richting van alle onder a benoemde diensten, zijnde het aantal gevulde en lege stoelen.
    d. Kosten: de exploitatiekosten voor materieel en personeel van alle onder a benoemde diensten.
    e. Tevredenheid: de reizigerstevredenheid van de gebruikers van alle onder a benoemde diensten.
    f. Nice to have: we bekijken in hoeverre we trendanalyses kunnen toevoegen vanaf 2019 tot nu als onderdeel van de 0-meting.

3. **Pilot 3 ontsluiten nieuwbouwwijk Wilgenwende:**
    a. Aanbod: het aanbod per uur en richting van de buslijnen die halteren bij halte Dordrecht Gezondheidspark;
    b. Reistijden: de huidige wacht- en reistijden en overige bepalingen van herkomsten uit Wilgenwende naar belangrijke bestemmingen in de regio.
    c. Gebruik: het gebruik per uur en richting van alle onder a benoemde diensten, zijnde het aantal gevulde en lege stoelen. Indien mogelijk aangevuld met het aantal gebruikers uit de wijk Wilgenwende
    d. Kosten: de exploitatiekosten voor materieel en personeel van alle onder a benoemde diensten.
    e. Tevredenheid: de reizigerstevredenheid van de gebruikers van alle onder a benoemde diensten.
    f. Nice to have: we bekijken in hoeverre we trendanalyses kunnen toevoegen vanaf 2019 tot nu als onderdeel van de 0-meting.

5.3. Monitoring en bijsturing

In 2025 monitoren we per kwartaal de ontwikkeling van de indicatoren benoemd in de nulmeting. Het samenwerkingsverband van IenW, provincie Zuid-Holland, Smart Delta Drechtsteden, Stroomlijn en Qbuzz is bestuurlijk verantwoordelijk voor de monitoring en bijsturing van de pilots. De uitvoering van deze monitoring is belegd bij Stroomlijn; de andere betrokkenen, Qbuzz en Donkey Republic delen hun informatie proactief met Stroomlijn conform een op te stellen meetplan. In dit meetplan zijn ook kantelpunten opgenomen die eraan bijdragen dat de pilots worden bijgestuurd wanneer de indicatoren een bepaald niveau bereiken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van klanttevredenheid, kostendekkingsgraad of hyperspits in de verschillende gemonitorde diensten en aan de ontwikkeling van de vertraging onderweg door files en andere oorzaken.

5.4. Kennisdeling

De voortgang en resultaten van de pilots worden proactief gedeeld met de opdrachtgevers van de verschillende mobiliteitsdiensten. Ook levert Stroomlijn een kwartaalrapportage op aan het Ministerie van IenW en de andere koploperregio's en brengt Stroomlijn de ervaringen in bij het koplopers overleg. De rapportage en onderliggende data worden ten slotte gedeeld met het DMI Ecosysteem om bij te dragen aan monitoring en evaluatie op landelijk niveau.

5.5. Kosten uitvoering

De grootste kosten liggen bij de opzet van de monitoring en de uitvoering van de 0-meting. Deze worden zo opgezet dat de periodieke monitoringsdata eenvoudig kan worden toegevoegd. Wij gaan ervan uit dat ook de monitoring en evaluatie de komende jaren zal moeten door ontwikkelen. Daarom nemen we per jaar een ontwikkelbudget op voor M&E. We gaan hierbij uit van een gemiddeld uurtarief van €120 voor de uitvoerende medewerkers van Stroomlijn en Qbuzz. De totale kosten voor jaar 1 worden geraamd op € 49.200

6. Financiering en planning

De realisatie van publieke mobiliteit in DMG is opgezet als een gefaseerde en lerende aanpak. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe de uitvoering is ingericht, welke investeringen per maatregel worden geraamd, welke bijdrage we vragen van IenW, en hoe risico's actief worden beheerst. Tot slot schetsen we hoe we in goed overleg keuzes willen maken over de uitvoering van de voorgestelde projecten.

6.1. Planning en taakverdeling

De transitie naar publieke mobiliteit in DMG verloopt langs vier werklijnen:

1. Startprojecten op drie locaties
2. Digitale ondersteuning (data en IT)
3. Governance-aanpassing
4. Branding, marketing en communicatie

De eerste uitrol vindt plaats in de periode 2025–2027. Voor het eerste jaar zijn de kosten geraamd en voorbereidingen gestart. De uitvoering is belegd bij Stroomlijn BV, in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Qbuzz en externe partners. De bestuurlijke afstemming vindt plaats via het regionale overleg bereikbaarheid en mobiliteit van de gemeenten Drechtstede, Molenlanden en Gorinchem, totdat de oprichting van de GR Mobiliteit gereed is. Er wordt nu kwartiergemaakt om deze oprichting in 2026 gereed te hebben.

Werklijn	Maatregel	Betrokken uitvoerders	Periode
1	Startproject 1: As Sliedrecht – Rotterdam	Stroomlijn, Qbuzz, provincie ZH	Eind 2025–2026
	Startproject 2: Bedrijventerrein Sliedrecht	Stroomlijn, Zuid-Holland Bereikbaar	Begin 2026–2027
	Startproject 3: Wilgenwende (Dordrecht)	Stroomlijn, gemeente Dordrecht	Q1 2026–2027
2	Slimme planner en integratie informatiesystemen	Stroomlijn, Qbuzz, IT-leverancier	Q4 2025–eind 2026
3	Governance: overdracht aandelen, RvC, GR Mobiliteit	GR Sociaal, extern adviesbureau	Q4 2025–2026
4	Branding, marketing en communicatie	Stroomlijn, extern bureau, gemeenten	2026–2027

6.2. Investering en gevraagde cofinanciering

Voor het eerste jaar is een investering van €3.349.400 geraamd. We zullen deze kosten steeds bijstellen op basis van inzichten die zich voordoen. De totale cofinanciering vanuit de regio bedraagt € 2.663.570 (zie bijlage 1). Wij vragen IenW om cofinanciering van 50 procent daarvan, namelijk maximaal €1.331.785. De kosten zijn gebaseerd op bestaande businesscases en concrete uitvoeringsplannen. In de tweede helft van 2026 wordt op basis van voortgang en monitoring een nieuwe investeringsplanning opgesteld voor jaar 2 en 3.

Werklijn	Kosten voor jaar 1	
Werklijn 1 Startprojecten		
1 As Sliedrecht - Rotterdam	€	112.500
2 Bedrijventerrein Sliedrecht	€	600.000
3 Wilgenwende - operationele kosten	€	388.500
Gebruikersonderzoek	€	80.000
Projectmanagementkosten	€	225.000
Werklijn 2 Data en IT		
Slimme planner	€	229.400
Betaal- en registratiesystemen (uitrusting en integratie)	€	522.000
Afstemming reizigersopbrengsten, reisadviezen en reisinformatiesystemen	€	200.800
Monitoring en evaluatie	€	49.200
Werklijn 3 Governance		
Overdracht aandelen door GR Sociaal	€	200.000
RvC Stroomlijn B.V. opzetten	€	25.000
Versterken bestuurlijke samenwerking op publieke mobiliteit	€	50.000
Programmamanagement	€	150.000
Werklijn 4 Branding, Marketing en Communicatie		
Branding	€	42.000
Marketing en Communicatie	€	475.000
	€	**3.349.400**

6.3. Selectieve inzet: menukaart met ruimte voor maatwerk

De drie voorgestelde startprojecten (De As, Bedrijventerrein Sliedrecht en Wilgenwende) vormen een realistische en doordachte menukaart voor de eerste uitrol van publieke mobiliteit in DMG. Elk project is zorgvuldig geselecteerd op basis van maatschappelijke relevantie, uitvoerbaarheid en leerpotentieel. Tegelijkertijd realiseren we ons dat de ruimte voor cofinanciering vanuit IenW beperkt kan zijn. We bieden deze projecten daarom aan als een flexibel pakket, waarin het IenW vrijstaat om – in overleg met de regio – te bepalen welke onderdelen het best aansluiten bij beschikbare middelen en beleidsprioriteiten. De opzet van de projecten is modulair: ze kunnen afzonderlijk, gefaseerd of in aangepaste vorm worden uitgevoerd. Op deze manier stemmen we uitvoering en financiering zorgvuldig af, zonder concessies te doen aan de bredere transitieambitie.

6.4. Risicoanalyse en beheersmaatregelen

De transitie naar publieke mobiliteit kent onvermijdelijk risico's. Deze zijn in kaart gebracht en voorzien van concrete beheersmaatregelen. Door deze risico's tijdig te signaleren en beheersmaatregelen te nemen, borgen we dat de uitvoering beheersbaar en doelgericht verloopt.

Risico	Toelichting	Beheersmaatregel
1. Technische integratie vertraagt	Afstemming tussen IT-systemen Stroomlijn–Qbuzz vereist nauwgezette samenwerking	Inzet gespecialiseerd projectteam; vaste afstemmomenten met leveranciers
2. Lage gebruikersinstroom	Voldoende reizigers is cruciaal voor effectmeting	Gerichte marketing, gebruikersonderzoek, realtime monitoring en bijsturing
3. Juridische complexiteit governance	Overdracht aandelen en oprichting GR vragen zorgvuldigheid	Gefaseerde invoering; begeleiding door extern juridisch adviseur
4. Verschillende belangen tussen partijen	Bestuurlijke besluitvorming kan vertragen	Structureel overleg op bestuurlijk en ambtelijk niveau; inzet neutrale procesregie
5. Capaciteitsdruk in uitvoering	Nieuwe taken vereisen extra inzet	Tijdelijke uitbreiding team Stroomlijn en externe ondersteuning
6. Onzekerheid over vervolgfinanciering	Draagt risico voor voortgang en opschaling naar het gehele DMG-concessiegebied	Jaarlijkse herijking; inzet op combinatie van Rijks-, provinciale en gemeentelijke middelen

6.5. Conclusie: samen stapsgewijs werken aan publieke mobiliteit

Met dit plan zetten we een eerste, goed onderbouwde stap richting publieke mobiliteit in DMG. De projecten, investeringen en governance-aanpassingen zijn realistisch én strategisch. Tegelijkertijd erkennen we dat samenwerking met het Rijk ruimte vraagt. Daarom presenteren we dit voorstel als een lerende uitnodiging: de basis staat, de richting is helder, en we nodigen IenW uit om – samen met ons – de concrete invulling en fasering verder te bepalen. Zo bouwen we niet alleen aan bereikbaarheid, maar ook aan vertrouwen en gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de mobiliteit van morgen.

Deze aanpak is onderscheidend omdat zij doelgroepenvervoer en regulier ov structureel verbindt**,** op basis van gebruiksvraag en restcapaciteit. De pilotprojecten bewijzen dat het mogelijk is om met beperkte middelen én bestaande structuren een concrete verbetering in mobiliteit en inclusie te realiseren.

De aanpak is schaalbaar naar andere regio's die:

- Werken met een regiecentrummodel (zoals Stroomlijn);
- Kampen met vervoersarmoede in woonwijken of op bedrijventerreinen;
- Restcapaciteit in hun ov-systemen willen benutten;
- De brug willen slaan tussen sociaal domein, mobiliteit en klimaatdoelen.

7. Voorwaarden voor financiering

Voor de financiering vanuit het Rijk gelden een aantal voorwaarden. Geef in de onderstaande tabel aan of hieraan wordt voldaan. Wanneer hiervan wordt afgeweken, licht dan toe op welke manier afgeweken wordt.

	Voorwaarden	Voldaan / niet voldaan	Toelichting
1	**Plan van aanpak**		
A	Regio heeft een plan van aanpak opgesteld conform het generieke format waarin o.a. de opgaven en een concrete en meetbare doelstelling zijn benoemd.	**Voldaan**	Structuur leidraad is aangehouden
	Het doel van de regio is in lijn met de ambitie van IenW op het gebied van publieke mobiliteit. Dat betekent dat de regio dient toe te werken naar een integraal mobiliteitssysteem dat voor een ieder toegankelijk en beschikbaar is en bestaat uit verschillende vormen van personenvervoer, inclusief alle ondersteunende diensten, ondersteunende functies en het gebruik van alle benodigde (digitale) infrastructuur. Het combineren en integreren van vervoersvormen is hierbij essentieel.	**Voldaan**	Plan is in lijn met mobiliteitsvisie 2050
2	**Kosten en baten (effecten)**		
A	Het plan heeft een positief effect op de maatschappelijke baten t.a.v. bereikbaarheid van voorzieningen, reizigersgroepen en de drempelloze ervaring van reizigers door de keten. Dit is inzichtelijk gemaakt in het PvA.	**Voldaan**	Verbeterde bereikbaarheid van o.a. zorg- en werklocaties
B	De exploitatiekosten van het personenvervoer dienen in verhouding minimaal kostenneutraal voor overheden en reizigers te blijven.	**Voldaan**	De overheden en reizigers leveren geen extra bijdrage
3	**Uitvoering, commitment en planning**		
A	De realisatie van het initiatief ligt niet te ver in de tijd (max. 3 jaar) en tussenstappen zijn concreet en helder benoemd.	**Voldaan**	De drie startprojecten vinden binnen nu en 3 jaar plaats
B	Er is sprake van bestuurlijk commitment op elk betrokken niveau en een breed gedragen visie door relevante stakeholders. Denk hierbij aan vervoerders, provincies, gemeenten en reizigersorganisaties.	**Voldaan**	Alle betrokkenen steunen het initiatief
C	In het PvA is uitgewerkt hoe men wil komen tot vereenvoudiging en centralisering van vervoersindicaties (toegang tot vervoer) en uniformering van tarieven voor een drempelloze reiservaring,	**Voldaan**	
D	In het PvA is beschreven welke bestaande juridische overeenkomsten met vervoerders bestaan en hoe de regio hiermee om wil gaan qua veranderingen.	**Voldaan**	Alle startprojecten vinden plaats buiten de huidige concessie
E	In het PvA is beschreven hoe de integratie met het landelijke OV systeem is geborgd, zowel inhoudelijk als qua communicatie met reizigers van buiten het gebied.	**Voldaan**	Alle ritten zijn en blijven beschikbaar in 9292
	In het PvA wordt beschreven welke maatregelen/oplossingen nationaal opschaalbaar zijn en hoe de regio daar aan kan bijdragen.	**Voldaan**	De startlocaties zijn generiek en daarmee toepasbaar voor andere regio's in Nederland
G	Het M&E traject is conform de uitgangspunten van de I&W standaard.	**Voldaan**	Hier ook gebruik maken van 'staat van het doelgroepenvervoer'
H	De M&E dient onafhankelijk uitgevoerd te worden.	**Voldaan**	Hier ook gebruik maken van 'staat van het doelgroepenvervoer'
4	**Digitale infrastructuur**		
A	Er dient beschreven te zijn of en hoe er aangesloten wordt op bestaande digitale infrastructuur, zoals de Dispatcher (planningsysteem Zeeland) of het DMI ecosysteem, landelijke planners (zoals 9292) en het nationale (OV) betaalsysteem (of alternatief)	**Voldaan**	Alle ritten zijn en blijven beschikbaar in 9292
H	Regio wordt verplicht om geanonimiseerde vervoersdata die ook gebruikt wordt bij de M&E te leveren via DMI en DMI instrumenten toegang te geven tot vervoersdata binnen de grenzen van AVG en Mededinging. Regio dient hiertoe binnen 4 maanden een plan te maken incl. voorbereidingen voor een DPIA	**Onder voorbehoud**	De betrokkenen willen eerst meer duidelijkheid over hoe deze data wordt gebruikt en hoe er wordt omgegaan met bedrijfsgevoelige informatie.
	Regio verplicht vervoerders in het werkgebied **om aan te sluiten op reisplanners en MaaS apps** via een standaard, bij voorkeur de TOMP API. Er wordt door de regio gehandhaafd op deze verplichting.	**Voldaan**	Alle ritten zijn en blijven beschikbaar in 9292
5	**Financiering**		
A	Er is consensus binnen de regio over de financiering en hoe publieke mobiliteit binnen verschillende contracten wordt geïntegreerd. Denk hierbij aan het harmoniseren en integreren van OV en doelgroepenvervoer contracten en toewerken naar flexibele en wendbare contracten.	**Voldaan**	Alle startprojecten vinden plaats buiten de huidige concessie

B	Het Rijk wordt gevraagd om voor **maximaal 50%** bij te dragen aan de **transitiekosten** naar publieke mobiliteit. De bijdrage van Het Rijk is inclusief BTW, die van de regio is exclusief BTW. Regio's kunnen BTW compenseren via het BTW-compensatiefonds. Wanneer dit niet kan, graag gemotiveerd aangeven. Niet of niet conform plan bestede bijdrage van IenW wordt teruggevorderd.	**Voldaan**	Zie overzicht cofinanciering
C	Regio's geven IenW jaarlijks inzicht in de stand van uitgaven.	**Voldaan**	Onderdeel van de M&E-aanpak
D	De **cofinanciering van de regio** voor de transitiefase is beschikbaar (bestuurlijk vastgesteld).	**Voldaan**	Akkoord van de gedeputeerde van provincie Zuid-Holland en gemeenten Drechtsteden
E	De uiteindelijke cofinanciering wordt gebaseerd op de daadwerkelijke kosten.	**Voldaan**	
F	Er wordt om kruissubsidiëring te voorkomen indien mogelijk gebruik gemaakt van bestaande beschikbare cofinanciering door IenW in het kader van andere lopende projecten of programma's.	**Voldaan**	
G	IenW cofinanciert niet in de exploitatiekosten van vervoer.	**Voldaan**	Stroomlijn en Qbuzz verzorgen het vervoer
H	Het plan dient bestendig genoeg te zijn om na realisatie zonder extra financiering van het Rijk gecontinueerd te worden.	**Onder voorbehoud**	Dit is afhankelijk van de resultaten van de startprojecten
I	Er kan slechts één decentrale overheidspartij aanvrager van de BO-MIRT gelden zijn.	**Voldaan**	Dit is de gemeente Dordrecht

Bijlage 1 Cofinanciering

Werklijn	Toegezegde cofinanciering voor jaar 1		Door
Werklijn 1 Startprojecten			
Dekking projectmanagementkosten startprojecten	€	225.000	Stroomlijn
Inzet vervoerkundige, ontwikkelmanager, controller	€	47.500	Qbuzz
Inzet voertuigen	€	115.000	Stroomlijn
Gebruikersonderzoek	€	80.000	Stroomlijn
Toezegging Zuid-Holland Bereikbaar	€	598.000	Zuid-Holland Bereikbaar - onder voorbehoud
Werklijn 2 Data en IT			
Slimme planner	€	229.400	Stroomlijn
Inzet data-analist	€	132.000	Stroomlijn
Werklijn 3 Governance			
Overdracht aandelen door GR Sociaal	€	200.000	Stroomlijn
RvC Stroomlijn B.V. opzetten	€	25.000	Stroomlijn
Versterken bestuurlijke samenwerking op publieke mobiliteit	€	50.000	Stroomlijn
Verkenningsuren opzet mobiliteitsbedrijf	€	30.000	Smart Delta Drechtsteden / gemeente Dordrecht
Programmamanager	€	36.000	Smart Delta Drechtsteden / gemeente Dordrecht
Werklijn 4 Branding, Marketing en Communicatie			
Innovatiebudget 2024 Stroomlijn	€	100.000	Stroomlijn
Marketingbudget	€	8.000	Qbuzz
Overige cofinanciering			
Bijdrage	€	125.000	Provincie Zuid-Holland
Innovatiebudget 2025 Stroomlijn	€	425.000	Stroomlijn
Totale toegezegde cofinanciering	**€**	**2.425.900**	
Reeds geleverde cofinanciering			**Door**
Inzet projectsecretaris 2024	€	124.500	Smart Delta Drechtsteden / gemeente Dordrecht / Stroomlijn
Inzet kwartiermaker 2024	€	12.320	Stroomlijn
Inzet kwartiermaker eerste helft 2025	€	62.500	Stroomlijn
Kosten onderzoek Governance	€	4.550	Stroomlijn
Kosten onderzoek Governance	€	11.050	Sociale Dienst Drechtsteden
Kosten onderzoek Governance	€	22.750	Sociale Dienst Drechtsteden
Totale reeds geleverde cofinanciering	**€**	**237.670**	
Totale cofinanciering	**€**	**2.663.570**	