

Aan Provinciale Staten

Onderwerp:

Uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming openbaar vervoer

Geachte Statenleden,

Op 10 maart 2026 hebben wij de uitkomsten vastgesteld van de verkenning voor het Uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming openbaar vervoer (verder te noemen 'programma doorstroming'). Met deze brief informeren wij u over de verkenningsfase van dit programma – waarover u op 8 november 2023 een voorbereidingsbesluit heeft genomen – en het vervolgtraject.

Samenvatting

In de verkenning hebben wij onderzoek gedaan naar knelpunten voor bussen in het openbaar vervoer in de provinciale bus concessies. Wij hebben hierbij het volgende in kaart gebracht:

- Op welke wegen bussen het vaakst vertraging oplopen;
- Hoe sterk dat te verbeteren is door de infrastructuur of routes anders in te richten;
- Wat de geschatte kosteneffectiviteit daarvan is.

We moedigen wegbeheerders (vooral gemeenten) aan om deze knelpunten op te lossen. De provincie heeft hiervoor € 15,6 miljoen aan subsidie gereserveerd in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI).

Aanloop

Zoals we hebben beschreven in de onlangs door ons op 13 januari vastgestelde OV-visie "naar onweerstaanbaar openbaar vervoer voor iedereen; een transitie naar 2050", wil de provincie Zuid-Holland succesvolle busverbindingen opwaarderen tot hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

In de verkenning zijn de vervoerders, de reizigersoverleggen van de drie provinciale bus concessies, en alle wegbeheerders in die concessiegebieden, gevraagd of zij zich herkennen in de knelpunten of dat er nog andere knelpunten te benoemen waren. Omdat het aantal knelpunten erg hoog was en verschillend van omvang en aard, hebben we op wegvakniveau een ranglijst gemaakt op basis van rijtijdverlies en rijtijdspreiding. Over de belangrijkste knelpunten (categorie hoog) zijn sessies georganiseerd met vervoerders en wegbeheerders, waarin kansrijke oplossingen zijn besproken. De kansrijke oplossingen zijn vervolgens uitgewerkt in schetsontwerpen en kostenramingen en opgenomen in het programma doorstroming. De reizigersoverleggen van de drie concessies hebben positief geadviseerd over het programma doorstroming.

Nadere uitwerking is nodig

De verkenning heeft geleid tot waardevolle inzichten in knelpunten en mogelijke maatregelen. Om tot projecten te komen is nadere uitwerking nodig. Omdat de overige knelpunten en mogelijke maatregelen bijna volledig liggen op grondgebied van gemeenten, dienen zij nu het initiatief te nemen om de maatregelen verder uit te werken tot een voorkeursvariant.

Pas als projecten klaar zijn om gerealiseerd te worden kunnen hiervoor uitvoeringsbesluiten worden genomen. Na het uitvoeringsbesluit kan een gemeente subsidie aanvragen voor de uitvoering van een project.

Niet meegenomen in het onderzoek

De volgende zaken zijn niet meegenomen in de uitwerking:

- Over de maatregel HOV-viaduct N217/A29, die onderdeel uitmaakt van het programma doorstroming, zijn al bestuurlijke afspraken gemaakt met de gemeente Hoeksche Waard en het Rijk. Het wordt als aparte verkenning opgepakt in het provinciale project Stougjeswijk. In het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) 2026-2024 is hiervoor al € 4,2 miljoen gereserveerd als provinciale bijdrage.
- Met de door ons vastgestelde OV-visie is de ambitie uitgesproken om in de toekomst meer in te zetten op snelle HOV-verbindingen (verbindingen voor hoogwaardig openbaar vervoer) in relatie tot woningbouw. In het verlengde daarvan loopt nu al (buiten het programma doorstroming om) een HOV/R-net verkenning naar de verbinding Leiden-Oegstgeest-Rijnsburg-Noordwijk en heeft vervoerbedrijf Transdev in haar inschrijving voor de concessie Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee de wens uitgesproken om de verbinding Oud-Beijerland - Dordrecht te versnellen en te versterken.
- In het onderzoek zijn de lopende MIRT-trajecten rondom de stations Leiden en Dordrecht ook niet meegenomen.

Resultaten verkenning

Tijdens het verkenningstraject is gekeken waar doorstromingsknelpunten zich voordoen op basis van rijtijdspreiding (sterke afwijking van het gemiddelde) en rijtijdverlies (vertraging). Een knelpunt valt in de categorie 'hoog' wanneer op een wegvak tussen halten de rijtijdspreiding meer dan 40% bedraagt en er een rijtijdverlies van meer dan 60 seconden optreedt. Deze met 'hoog' geclassificeerde knelpunten bevinden zich op een aantal wegvakken die in beheer zijn van de gemeenten Leiden, Dordrecht, Hoeksche Waard, Alphen aan den Rijn en Gouda en op enkele wegvakken waar de provincie zelf wegbeheerder is. In totaal vallen 61 knelpunten in de categorie "hoog".

Voor deze knelpunten zijn vervolgens op schetsniveau oplossingsmogelijkheden bedacht waar die haalbaar waren. Zo zijn er bij sommige knelpunten geen fysieke mogelijkheden of de ingreep in de omgeving is te ingrijpend. Deze mogelijke maatregelen zijn uitgewerkt naar uitvoeringskosten, rijtijdwinst, reizigersgroei en in het verlengde daarvan afname van het aantal dienstregelingssuren. Vervolgens zijn deze opgenomen in de uitkomsten van de verkenning van het programma doorstroming.

De belangrijkste knelpunten zijn:

- Stationsomgevingen
 - *Vooraf rond de stations van Dordrecht, Gouda en Leiden verliezen bussen veel tijd. Deze gebieden zijn complex, maar bieden ook de grootste potentie voor verbetering vanwege de hoge reizigers aantallen en de samenkomst van meerdere lijnen.*
- Rotondes
 - *Bussen zijn langer en trekken trager op dan personenauto's. Daarom verliezen ze veel tijd wanneer ze voor een drukke rotonde moeten wachten. Hoewel rotondes de meest verkeersveilige optie zijn, is het voor de doorstroming van bussen denkbaar dat ze worden vervangen door een kruispunt met verkeerslichten.*
- Spoorwegovergangen
- Bruggen
- 30 km/u
 - *Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u kan leiden tot een mindere doorstroming en comfort van het openbaar vervoer. De provincie is voortdurend in gesprek met wegbeheerders om busroutes te vrijwaren van deze inrichting tenzij blijkt dat de doorstroming hierdoor niet verslechtert. Als wegbeheerders toch wegen ontwerpen op 30 km/u waar openbaar vervoer rijdt, dan zijn maatregelen zoals busvriendelijke drempels gewenst.*
- Fietzers en parkeren op de rijbaan
- Algemene drukte (spits)
- Dijkwegen (smal profiel)
- Overstekende fietsers en voetgangers (onder andere over zebrapaden)
- Kruisingen met veel verkeer
- Verschillende belangen wegbeheerders
 - *Uit het onderzoek blijkt dat gemeenten beperkt zicht hebben op de doorstroming van het openbaar vervoer in hun areaal. De studie biedt zodoende inzichten waarmee gemeenten hun beleid en infrastructuur kunnen verbeteren.*

Het programma is terug te vinden in bijlagen 1 en 2.

Vervolg

Alle opgesomde maatregelen moeten de komende jaren nog in projecten uitgewerkt worden. Dit betekent dat op een later moment volgens de PZI-spelregels uitvoeringsbesluiten kunnen worden genomen. Voor nagenoeg alle kansrijke maatregelen geldt dat gemeenten beoogd uitvoerder zijn. In principe geldt dat zij deze projecten verder moeten uitwerken (via een afzonderlijke nadere verkenning). De provincie is alleen verantwoordelijk voor de uitwerking van het bovengenoemde project HOV-viaduct N217/A29.

Daarnaast stellen wij voor om bij de Voorjaarsnota 2028 te bepalen in hoeverre de beschikbare investeringsmiddelen gereserveerd moeten blijven voor deze projecten of dat zij ingezet kunnen worden voor andere openbaar vervoer projecten. Aan de vijf genoemde gemeenten sturen wij een brief waarin wij niet alleen het programma doorstroming aanbieden maar ook vragen ons voor 31 oktober 2026 aan te geven of en wanneer zij bereid zijn voor de beoogde maatregelen ook daadwerkelijk projecten op te starten. Hiernaast geven wij de gemeenten mee dat uiterlijk 31 oktober 2027 projecten ook "klaar voor uitvoering" moeten zijn (Voorlopig ontwerp inclusief

kostenraming) zodat wij bij de besluitvorming rondom de Voorjaarsnota 2028 uitvoeringsbesluiten kunnen nemen met inzet van de beschikbare middelen (zie bijlagen 3 t/m 7).

We kijken ernaar uit om samen met de gemeenten te werken aan de doorstroming en daarmee verbetering van ons openbaar vervoer.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

mr. A.W. Kolff

Bijlagen

1. Uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming openbaar vervoer
2. Factsheets behorende bij het Uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming openbaar vervoer
3. Brief aan gemeente Dordrecht over het Uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming openbaar vervoer
4. Brief aan gemeente Alphen aan den Rijn over het Uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming openbaar vervoer
5. Brief aan gemeente Gouda over het Uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming openbaar vervoer
6. Brief aan gemeente Hoeksche Waard over het Uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming openbaar vervoer
7. Brief aan gemeente Leiden over het Uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming openbaar vervoer