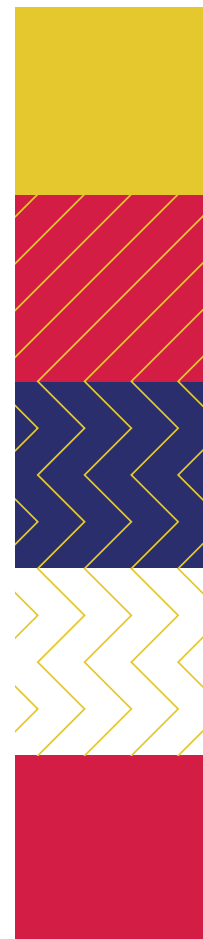




Naar onweerstaanbaar openbaar vervoer voor iedereen

Een transitie naar 2050

OV-visie - december 2025



Voorwoord

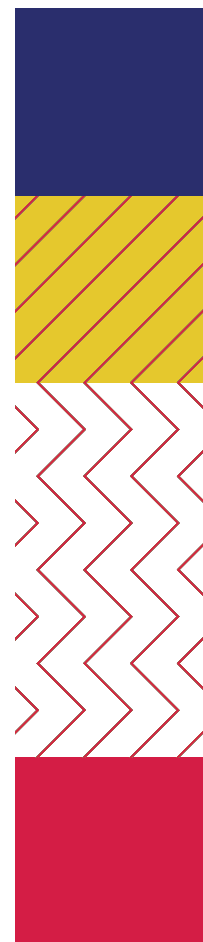
We mogen in Nederland trots zijn op ons openbaar vervoer. Zeker in Zuid-Holland hebben we al veel goed geregeld: een fijnmazig netwerk, goede bereikbaarheid en stevige investeringen. Maar goed is voor ons niet goed genoeg.

Als provincie zijn we ambitieus. We vragen ons af: hoe kan het beter? Hoe zorgen we dat het openbaar vervoer nog betrouwbaarder wordt, sneller en frequenter rijdt, en prettiger is in gebruik? Want de toekomst stelt ons voor grote uitdagingen. De ruimte in Zuid-Holland blijft beperkt, terwijl het aantal inwoners en banen blijft groeien. Onze provincie is aantrekkelijk om te wonen, werken en recreëren. Dat willen we graag zo houden.

Daarom zetten we vol in op een openbaar vervoer dat meebeweegt met de mobiliteitsbehoefte van vandaag én morgen. We willen nieuwe woningbouwlocaties en bedrijventerreinen vanaf het begin goed ontsluiten met openbaar vervoer. We stimuleren vormen van publieke mobiliteit die flexibel en toegankelijk zijn, zodat openbaar vervoer de logische eerste keuze wordt voor steeds meer mensen.

In deze visie leest u hoe we dat willen bereiken: door te innoveren, te verbinden en te verbeteren. Door zo veel mogelijk reizen uit ons beschikbare budget te halen. Zo bouwen we aan een provincie die bereikbaar blijft voor iedereen.

Frederik Zevenbergen, gedeputeerde Verkeer, vervoer en OV



Inhoudsopgave

Voorwoord	1
1 Zuid-Holland verandert en het openbaar vervoer verandert mee	3
2 Hoogwaardig openbaar vervoer, een drager van ruimtelijke ontwikkeling	5
3 Sneller en frequenter streek- en stadsvervoer	9
4 Van A naar overal: flexibel en innovatief vervoer voor iedereen	10
5 Een onweerstaanbaar aanbod: openbaar vervoer is de logische eerste keuze	14
6 Hoe nu verder	15

1 Zuid-Holland verandert en het openbaar vervoer verandert mee

In de provincie wordt het op veel plekken steeds drukker. Zeker in de steden wonen en werken steeds meer mensen, op dezelfde oppervlakte. De provincie heeft de ambitie om tot en met 2030 248.000 nieuwe woningen te bouwen. Ook investeren we in de economie. Zowel in een sterke economie die de concurrentie aan kan met omliggende regio's, als in een economie die in de toekomst houdbaar is voor de natuur en onze inwoners. Een groeiende bevolking betekent ook meer verplaatsingen. Het drukke verkeer maakt meer geluid, stoot meer uit en zorgt voor steeds meer onveilige situaties. Tegelijkertijd zijn er ook gebieden waar weinig mensen wonen en het openbaar vervoer steeds meer subsidie nodig heeft, omdat steeds minder mensen er gebruik van maken. Hier staat juist het aantal bussen onder druk. Bovendien bezuinigt de landelijke overheid steeds meer op openbaar vervoer.

Een goede en veilige bereikbaarheid in de provincie en met de rest van ons land is onmisbaar: om naar werk of school te reizen, te winkelen, vrienden en familie te bezoeken en om te recreëren. Dat geldt ook voor ondernemers zoals de stukadoor of loodgieter, de pakketdiensten en maaltijdbezorgers, of de bevoorrading van winkels en supermarkten. Ook onze havens, bedrijventerreinen en glastuinbouwgebieden

moeten goed bereikbaar zijn, voor zowel de mensen die daar werken als voor het logistiek verkeer.

Juist deze bereikbaarheid staat onder druk. De ruimte en het geld voor de aanleg van nieuwe wegen en uitbreiding van bestaande wegen zijn beperkt. Daarbij nemen de files toe door de groei van het aantal inwoners en de economie. De wegen, bruggen,



viaducten en tunnels moeten onderhouden worden om ze veilig te kunnen gebruiken en ook dit zorgt voor extra files. Als we niets doen loopt de provincie letterlijk vast. We kunnen door de drukte op de wegen niet meer reizen wanneer we willen, of we doen er veel langer over. Dat leidt tot schade voor de economie, tot minder vrije tijd en minder contact met familie en vrienden. Daarom is een andere manier van reizen noodzakelijk: een structurele mobiliteitstransitie. Hierin heeft het openbaar vervoer, samen met lopen, fietsen en deelmobiliteit, een grote rol. Het groeiend aantal mensen reist waar het kan zoveel mogelijk lopend, fietsend, met het openbaar vervoer of deelmobiliteit.



Reispatronen veranderen door de jaren heen. We gaan vaak niet uit onszelf met de fiets en het openbaar vervoer reizen: daarvoor hebben we wel wat te doen en moet het openbaar vervoer een fijne manier van reizen blijven. Welke richting de provincie hiermee wil inslaan, leggen we in deze visie uit. Het openbaar vervoer gaat de komende tientallen jaren veranderen. In de steden groeit het aantal reizigers en hebben minder mensen een auto omdat dit veel geld kost of doordat er weinig parkeerplekken zijn. Voor steden waarin het fijn leven is, zijn oplossingen nodig die weinig ruimte

kosten, veel reizigers in korte tijd kunnen vervoeren en die weinig geluidsoverlast en uitstoot hebben. Dus zijn er meer bussen, trams, metro's of lightrail nodig.

In het landelijk gebied heeft het openbaar vervoer steeds meer subsidie nodig en staat de sociale functie onder druk, wat de leefbaarheid en vitaliteit van deze gebieden aantast. Hier zijn efficiënte, innovatieve en flexibele manieren van vervoer noodzakelijk. Daarom verhogen we de kwaliteit van het openbaar vervoer met een grote sprong. We blijven investeren in nog meer hoogwaardig openbaar vervoer. We

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit bestaat in verschillende vormen:

- Deelfietsen: gewoon, elektrisch, of bakfietsen;
- Deelscooters;
- Deelauto's.

De provincie wil vooral voldoende deelfietsen op bestemmingslocaties. Bij stations en andere grote openbaarvervoerknooppunten kan een deelauto ook een goede optie zijn.

zetten in op sneller streek- en stadsvervoer dat vaker rijdt. We vergroten de mogelijkheden voor reizigers om op hun bestemming te komen. Dat doen we door het aanbieden van deelmobiliteit, zoals deelfietsen op de haltes en vraagafhankelijk vervoer, zoals een taxi die de reiziger van huis naar de dichtstbijzijnde halte brengt. Het openbaar vervoer, inclusief deelmobiliteit en nieuwe vormen van vraagafhankelijk vervoer, moet voorspelbaar, betrouwbaar en voor meer deur-tot-deur reizen dé aantrekkelijke keuze zijn.



2 Hoogwaardig openbaar vervoer, een drager van ruimtelijke ontwikkeling

Investeren in hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) blijft noodzakelijk om de provincie Zuid-Holland in beweging te houden. Onder hoogwaardig openbaar vervoer verstaan we openbaar vervoer dat snel, betrouwbaar en vaak rijdt en daardoor de logische eerste keuze is. We bouwen voort op het succes van R-net door ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer nóg comfortabeler wordt, zoals elektrische bussen met fijne stoelen. Ook zorgen we dat de bus sneller en betrouwbaarder wordt door hem, waar het kan, op busbanen of vluchtstroken te laten rijden zodat hij de file voorbijrijdt.

Een goede en veilige bereikbaarheid in de provincie en met de rest van ons land is onmisbaar: om naar werk of school te reizen, te winkelen, vrienden en familie te bezoeken en om te recreëren. Dat geldt ook voor het gezond houden van de economie in de provincie. Winkels moeten bevoorraad kunnen worden en monteurs en bezorgers moeten gemakkelijk bij hun klanten kunnen komen. Ook de havens, bedrijventerreinen en kassen moeten goed bereikbaar zijn voor de mensen die er werken en voor het logistiek verkeer.

De NS rijdt op het hoofdspoor netwerk dat de nationale en provinciale 'ruggengraat' van het openbaar vervoer vormt. De overheid steekt de komende jaren veel geld in de 'Oude Lijn', de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. Met bijna 100.000 reizigers per dag is dit de drukste spoorlijn van Nederland. We willen dat daar nog meer treinen kunnen rijden en verbeteren diverse stations zoals Leiden, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht om de reizigersgroei op te kunnen vangen.

Wat is Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)?

HOV is openbaar vervoer van hoge kwaliteit door:

- Betrouwbaar: HOV rijdt op tijd en het grootste deel van de dag;
- Snel: HOV is vaak sneller dan de auto;
- Comfortabel: voertuigen met voorzieningen als internet en goede stoelen, haltes met goede beschutting, reisinformatie en fietsenstallingen;
- Rijdt regelmatig: HOV rijdt vaak, en in de spits minimaal elke 10 tot 15 minuten in stedelijk gebied en minimaal elke 30 minuten in landelijk gebied.

R-net is een vorm van HOV in Zuid-Holland die nog vaker rijdt.

Ook investeren we samen met het Rijk en de regio in de 'Goudse Lijn' van Den Haag en Rotterdam naar Utrecht en de spoorverbinding tussen Leiden en Utrecht. We onderzoeken waar op deze spoorlijnen nieuwe stations nodig zijn, bijvoorbeeld bij Hazerswoude-Rijndijk. Ook zorgen we ervoor dat er de hele dag vier treinen per uur rijden tussen Leiden en Utrecht.

Aansluitend op de ruggengraat heeft de provincie een goed functionerend netwerk van hoogwaardige buslijnen en regionale spoorverbindingen. Dit netwerk maken we nóg sterker en aantrekkelijker met nieuwe (elektrische) bussen, moderne treinen en goede voorzieningen op haltes en stations. Op de grote stations is het belangrijk om voldoende ruimte te hebben voor de overstap tussen trein en bus, maar ook voor stallingsruimte van je eigen fiets en deelfietsen. Daarnaast maken we voldoende en goed bereikbare P+R-voorzieningen op slimme locaties buiten het stedelijk gebied om het (hoofd)wegennet te ontlasten. Dat kan zowel in de buurt van bestemmingslocaties zijn als op een strategische plek in het netwerk om over te stappen van de auto op openbaar vervoer. Een goed voorbeeld is de P+R bij Sassenheim waar reizigers uit de Duin- en Bollen-streek hun auto kunnen parkeren om vervolgens snel met de trein of bus naar Schiphol of richting Leiden te reizen.

Het hoogwaardig openbaarvervoernetwerk verbindt alle Zuid-Hollandse regio's, de omliggende stedelijke gebieden en aangrenzende provincies met elkaar. Dit zorgt ervoor dat de provincie aantrekkelijk blijft voor

bedrijven om zich hier te vestigen en voor inwoners om hier te wonen.

Hoogwaardig openbaar vervoer is een van de dragers van de ruimtelijke ontwikkeling en de stedelijke bereikbaarheid. We bouwen de meeste nieuwe woningen en kantoren dicht bij de hoogwaardige openbaarvervoerknooppunten. Een goed voorbeeld is de wijk Valkenhorst bij Katwijk. De R-net lijn tussen Katwijk en Leiden geeft nieuwe bewoners van

Valkenhorst de keuze om met snel en betrouwbaar openbaar vervoer richting Leiden te reizen, en tegelijk kan de bus vaker rijden door de komst van extra reizigers.

De provincie wil samen met het Rijk, regio's, gemeenten en vervoerders het bestaande hoogwaardige openbaarvervoernetwerk verbeteren door het opwaarderen van bestaande verbindingen en het realiseren van nieuwe verbindingen.



Kansrijke verbindingen om te versterken zijn onder andere de:

- bus Katwijk – Leiden – Zoetermeer
- trein Alphen aan den Rijn – Gouda
- trein MerwedeLingelijn
- bus Alphen – Schiphol
- en de bus Goeree-Overflakkee – Hoeksche Waard – Rotterdam.

De ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling zijn daarmee wederkerig: ze helpen elkaar. We doen dit binnen bestaand stad- en dorpsgebied, of op plekken waar de provincie en gemeenten al bestuurlijke afspraken hebben gemaakt over woningbouw en bedrijventerreinen. We doen dit op plekken waar dat kan op basis van bijvoorbeeld de natuur, de aanwezigheid van voldoende drinkwater en de mogelijkheden voor een aansluiting op het stroomnetwerk. En daar waar woningen in het bestaand stads- en dorpsgebied bijgebouwd

worden, laten we het openbaar vervoer meegroeien. Om het hoogwaardig openbaar vervoer klaar te maken voor de toekomst, zet de provincie in op het verbeteren van bestaande HOV-verbindingen naar 'bus rapid transit'/lightrail kwaliteit. De bus rijdt hier op zijn eigen busbaan, los van de rest van het verkeer. Ook krijgt de bus voorrang bij kruisingen. Hij rijdt vaak, met een hoge snelheid en grote halteafstanden. Zo'n bus staat ook wel bekend als 'metrobus'.

Hiermee trekt het hoogwaardig openbaar vervoer ook reizigers aan die eerst niet overwogen om met het openbaar vervoer te reizen. De grotere halteafstanden vragen wel een goed vangnet voor reizigers die deze grotere afstanden lastig kunnen overbruggen. Verstedelijking en openbaar vervoer vragen naast ruimte voor het bouwen van woningen, voorzieningen en kantoren óók voldoende ruimte voor het openbaar vervoer op grote knooppunten en vrijliggende infrastructuur.



STOMP-principe

Inrichten van de openbare ruimte zodat die vriendelijk is voor voetgangers (Stappen), fietsers (Trappen) en Openbaar vervoer. Pas daarna wordt rekening gehouden met deelmobiliteit zoals deelfietsen en -scooters (MaaS) en de auto (Privévervoer). 'MaaS' staat voor 'Mobility as a Service', waarbij je via één app al je reizen kunt plannen, boeken en betalen.

“Goed openbaar vervoer is geen keuze, maar een noodzaak. Het is de enige manier om de groei van woningen en banen in Zuid-Holland op te vangen.”

*Frederik Zevenbergen,
gedeputeerde Verkeer, vervoer en OV*

Ook onderzoeken we mogelijke verbindingen die nieuwe wijken, kantoorlocaties en bedrijventerreinen bereikbaar maken. Of tussen bestaande bestemmingen waar wel veel vraag is naar openbaar vervoer en nu nog geen goede verbinding is: de ontbrekende schakels in het netwerk.

Samen met de gemeenten en met de Rijksoverheid werken we aan het ontwikkelen en verbeteren van de grote openbaarvervoerknooppunten in de provincie naar absolute topkwaliteit. Dat doen we door deze knooppunten nog beter bereikbaar te maken te voet, met de fiets, het openbaar vervoer én de auto. Om sneller te kunnen rijden zijn de halteafstanden bij hoogwaardig openbaar vervoer wat groter. Daarom zorgen we bij knooppunten en haltes voor voldoende en goed bereikbare fietsenstallingen en P+R-locaties voor de auto. We vergroten het aanbod van deelmobiliteit, zoals deelfietsen, zodat reizigers makkelijker bestemmingen kunnen bereiken die wat verder van het station of de bushalte afliggen. Met winkeltjes en horeca maken we samen met gemeenten en vervoerders grotere stations aantrekkelijke plekken om te verblijven.

Grote nieuwe woningbouwlocaties en bedrijventerreinen ontsluiten we ruim op tijd met goed openbaar vervoer: eerst rijden, dan bouwen. Zo hebben

“We richten de openbare ruimte zo in dat het er fijn is om te lopen en fietsen.”

(toekomstige) inwoners de zekerheid van goed toegankelijk openbaar vervoer van hoge kwaliteit op het moment dat ze verhuizen. Voor de nieuwe bewoners en gebruikers van deze locaties is het van belang dat het toekomstige openbaar vervoer al zichtbaar is tijdens de bouwfase. Het nieuwe Stougjeswijk is hier een mooi voorbeeld van. Door bij grote nieuwe wijken met gemeenten in gesprek te gaan om daar ook scholen, supermarkten en sport- en zorgvoorzieningen te realiseren, sturen we er op dat nieuwe bewoners niet ver hoeven te reizen. Dat scheelt tijd en geeft meer ruimte op de weg en in het openbaar vervoer voor reizen naar bijvoorbeeld familie of werk.

Samen met de gemeenten richten we waar dat kan zowel nieuwe als bestaande wijken in met het STOMP-principe centraal: eerst inzetten op Stappen, Trappen en Openbaar vervoer. We richten de openbare ruimte zo in dat het er fijn is om te lopen en fietsen. We passen het openbaar vervoer goed en

verkeersveilig in met heldere routes. We realiseren op alle haltes van het HOV-netwerk goede, betaalbare en voldoende keten- en deelmobiliteitsvoorzieningen. Samen met de andere wegbeheerders Rijkswaterstaat, gemeenten en waterschappen maken we ruimtelijk- en parkeerbeleid dat deze inpassing mogelijk maakt, én lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer stimuleert.

Door het beter maken van het al goede hoogwaardige openbaarvervoernetwerk, zullen nog meer reizigers gebruik maken van het openbaar vervoer. Daarmee wordt het openbaar vervoer beter betaalbaar voor de overheid. Dat geeft financiële ruimte om de minder goed gebruikte delen van het openbaarvervoernetwerk aantrekkelijker en op een flexibeler manier in te richten. Ook kan het openbaar vervoer zo vaker, later op de dag en avond, of in het weekend rijden.



3 Sneller en frequenter streek- en stadsvervoer

Het streekvervoer verbindt kleinere en grotere plaatsen met openbaar vervoerknooppunten en rijdt vaak lange stukken. Het stadsvervoer vervoert grote groepen mensen door de stad en de afstanden tussen haltes zijn vaak wat korter. Beide worden veel gebruikt.



Nu hebben stads- en streekvervoer vaak een lagere snelheid en rijden ze minder vaak dan het HOV. Dit willen we verbeteren, door vaker te rijden en snellere routes te kiezen. Hoe vaak dat is, kan verschillen per plek en is afhankelijk van hoeveel mensen met het openbaar vervoer willen reizen. Haltes van het streek- en stadsvervoer krijgen meer voorzieningen en diensten: Kiss & Ride waar je als reiziger snel afgezet kan worden met de auto, goede en veilige fietsenstallingen, deelfietsen, -scooters en -auto's bij belangrijke bestemmingslocaties en aantrekkelijke

loop- en fietsroutes van en naar de halte. Gemeenten en provincie werken samen om de omgeving aantrekkelijk en (sociaal)veilig in te richten, en te zorgen dat reizigers gemakkelijk hun weg kunnen vinden.

We sluiten streek- en stadslijnen naadloos op elkaar aan, voor een comfortabele reis voor de reiziger. De ontwikkeling naar een hoogwaardiger streek- en stadsvervoer vraagt een goede afstemming tussen provincie en gemeenten op beleid én uitvoering. Voor het streekvervoer werkt de provincie samen met alle

wegbeheerders en vervoerders voor het bepalen van snelle corridors die de kernen in het landelijk gebied met elkaar én met sterke openbaarvervoerknooppunten in de steden verbinden. Voor het streek en stadsvervoer in de bebouwde kom maken provincie en gemeenten samen afspraken over het kiezen van doorstroomroutes voor het openbaar vervoer met goede inrichtingsprincipes: 50 km/u over busbanen en/of voorrang bij verkeerslichten, verkeersveilige routes door het scheiden van langzaam verkeer en een goede bereikbaarheid van haltes.



4 Van A naar overal: flexibel en innovatief vervoer voor iedereen

De vraag naar openbaar vervoer in de provincie blijft groeien en de manier en momenten waarop mensen reizen veranderen. We reizen meer buiten de spits en minder volgens vaste patronen, hebben steeds meer keuze in de vorm van vervoer en reizen naar meer uiteenlopende bestemmingen. Zo hebben we naast bussen en treinen bijvoorbeeld ook vervoer dat natuurlijke barrières opheft, zoals personenvervoer over water.

Het traditionele openbaar vervoer rijdt niet 24 uur per dag en 7 dagen per week, kan niet overal komen en niet altijd concurreren met de auto. De behoefte aan flexibel vraaggericht ('on demand') vervoer met een kleinere afstand tussen de voordeur en de halte wordt groter. We zetten flexibel vervoer in om bijvoorbeeld ook in de avonduren, als er weinig reizigers zijn, openbaar vervoer aan te kunnen bieden. Dit kan er op verschillende manieren uitzien. Soms rijdt ergens doordeweeks een vaste bus, en kun je 's avonds of in het weekend een busje bestellen om je naar je bestemmingshalte te brengen. Zo kun je later op pad, ook als de vaste bus niet meer rijdt. Op andere plekken reizen weinig mensen met de bestaande vaste bus, en wordt deze helemaal

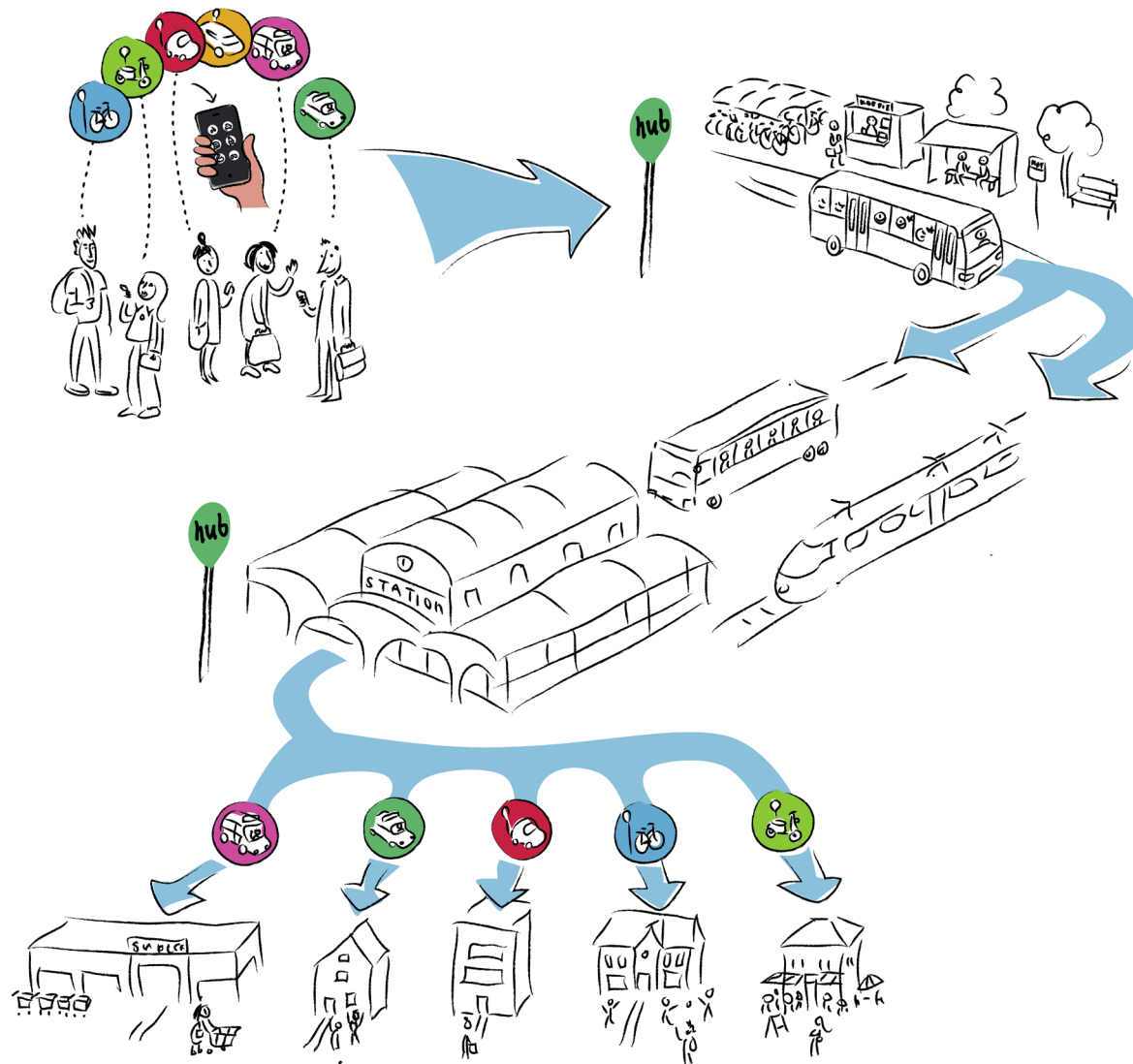
vervangen door een flexibele bus die je zelf kunt reserveren op het moment dat jij graag wilt reizen. Ook deze kleinere, flexibele busjes moeten fysiek goed toegankelijk zijn en moeten voor iedereen gemakkelijk te bestellen zijn, binnen én buiten de provincie. We zorgen eerst dat dit flexibele vervoer goed werkt, voordat we bestaande buslijnen hier gedeeltelijk of volledig mee vervangen. De kleine, flexibele busjes kunnen bestuurd worden door chauffeurs met een gewoon rijbewijs. Door de grote, vaste bussen die weinig worden gebruikt te vervangen door kleine busjes die alleen rijden als er behoefte aan is, komt er geld beschikbaar dat gebruikt kan worden om de vaste lijnen verder te versterken.

Wat is 'publieke mobiliteit'?

Publieke mobiliteit betreft al het vervoer dat niet de eigen fiets of auto is. Dat gaat dus om bus, trein, tram en metro, maar ook om deelmobiliteit, flexibel vraaggestuurd vervoer zoals taxi's, doelgroepenvervoer en dergelijke. Ook de knooppunten waar deze vormen samenkomen en de mogelijkheden om te plannen, boeken en betalen vallen onder publieke mobiliteit. De provincie ziet graag dat dit volledige palet aan mogelijkheden goed werkt, maar is niet overal zelf verantwoordelijk voor. Op dit moment is de provincie zelf verantwoordelijk voor goed openbaar vervoer via bussen en regionale spoorverbindingen. De landelijke treinen zijn de verantwoordelijkheid van de NS, binnen Metropoolregio Rotterdam-Den Haag is de MRDH verantwoordelijk. De provincie werkt vanzelfsprekend samen met deze organisaties. Een aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit op openbaarvervoerknooppunten is formeel geen taak van de provincie, maar is wel in haar belang, om reizen met het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken. Daarom werkt zij hiervoor samen met gemeenten, vervoerders en aanbieders van deelmobiliteit en wordt dit soms opgenomen in de overeenkomst (de concessie) met de vervoerder.

Steeds meer mensen hebben behoefte aan flexibel vervoer dat beter aansluit op hun wensen. Daarom moeten we anders gaan denken over wat openbaar vervoer is, en zoeken naar een waaier aan oplossingen die beter past bij die vraag. De provincie streeft naar het toepassen van digitalisering, innovatie en flexibele vormen van vervoer als onderdeel van de concessies. We stimuleren goede marktinitiatieven als online taxidiensten, aanbieders van deelmobiliteit (fiets, scooter, auto) in het openbaarvervoersysteem met een toegankelijke app en maken dit onderdeel van het hele systeem. Dit houdt in dat de app makkelijk te gebruiken is door allerlei reizigers, rekening houdend met de toenemende vergrijzing en met reizigers met een beperking. Dit bereiken we door bijvoorbeeld aanpasbare lettergrootte of de mogelijkheid om reisinformatie te laten voorlezen. We zetten ons samen met vervoerbedrijven, mobiliteitsaanbieders én bewoners van de provincie in voor de ontwikkeling van een optimale dienstverlening en gebruik van innovaties in het openbaar vervoer. Op de volgende pagina worden enkele lopende en verwachte ontwikkelingen beschreven.

“Steeds meer mensen hebben behoefte aan flexibel vervoer dat beter aansluit op hun wensen.”



Innovatieve concepten en gamechangers

Er zijn allerlei ontwikkelingen die het openbaar vervoer gemakkelijker, toegankelijker of veiliger kunnen maken. Sommige van deze innovaties zijn al ergens in de wereld in gebruik, andere zijn alleen nog ideeën. Hieronder worden enkele mogelijke ontwikkelingen genoemd.



Zelfrijdende voertuigen kunnen passagiers vervoeren zonder bestuurder. Dit kan op rijbanen die speciaal voor het openbaar vervoer zijn, maar er zijn ook proeven waar een zelfrijdende bus tussen de rest van het verkeer rijdt. Het kunnen grote bussen zijn, maar ook personenauto's of kleine zelfrijdende shuttles. Zeker op het moment dat zelfrijdend vervoer mogelijk is zonder de aanwezigheid van personeel, is aandacht nodig voor de (sociale) veiligheid van de reizigers. Een zelfrijdende rolstoelbrug of een uitschuifbare rolstoelplaat die zich aan kan passen aan de hoogte van een halte of perron maakt voor meer mensen zelfstandig reizen mogelijk.

De elektrische bussen hebben voldoende laadpalen nodig. Er zijn steeds meer voorbeelden dat de provincie die zelf bouwt en beheert, in plaats van de vervoerder. Daarnaast kan de elektriciteit van bijvoorbeeld de tram of de trein gebruikt worden voor het opladen van andere voertuigen. In Nederland wordt hier al mee geëxperimenteerd.

OVpay, waarbij je met je betaalkaart of telefoon betaalt, maakt betalen voor je reis gemakkelijker. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld:

- Staffelkorting, waarbij een ticket goedkoper wordt als je elke week dezelfde reis maakt.
- 'Capping' (prijsplafond), waarbij achteraf bijvoorbeeld wordt bepaald dat een weekkaart de goedkoopste optie is.
- Korting voor mensen met een lager inkomen.

De reisapps worden steeds makkelijker in gebruik en beter toegankelijk, door bijvoorbeeld reisinformatie voor te lezen. Ook kunnen reisapps rekening houden met wat een reiziger nodig heeft. Voor iemand in een rolstoel kan de app bijvoorbeeld een station vermijden waar de lift kapot is. Ook is het mogelijk om in een app aan te geven dat je met de auto op pad gaat, zodat mensen uit de buurt met je mee kunnen reizen.

Met kunstmatige intelligentie, ook wel AI genoemd, zijn ook veel slimme oplossingen mogelijk.

- De dienstregeling kan worden aangepast op hoeveel mensen willen reizen en de bussen, treinen, trams en metro's kunnen beter op elkaar worden aangesloten. Het reisadvies van de app kan beter aansluiten bij de reis die jij wil maken.
- Het kan beter omgaan met veranderingen door bijvoorbeeld werkzaamheden, een evenement of verstoringen, of bijvoorbeeld alvast een bus naar een recreatielocatie laten rijden als er een regenbui wordt verwacht.
- Wmo-reizen en flexibele ritten kunnen makkelijker gecombineerd worden. Ook is het mogelijk een voertuig en bestuurder te matchen met de vraag van een reiziger, door rekening te houden met of een reiziger een rolstoel heeft of juist mentale hulp nodig heeft bij het reizen. Ook als er bij een rit met doelgroepenvervoer of flexibele rit wat verandert kan snel via de app worden gedeeld dat het busje wat later is.
- Onderweg kan AI helpen om bijvoorbeeld obstakels op de weg te zien, of op openbaarvervoerknooppunten mensen de weg te wijzen als het druk is.

Gebruik van blockchain, waarbij informatie op verschillende computers wordt opgeslagen, zorgt voor betere digitale veiligheid van informatiesystemen.

Samen werken aan flexibel en vraaggericht vervoer

We vragen werkgevers het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren en faciliteren. Naast goede fiets- en looproutes onderzoeken we samen met werkgevers de mogelijkheden van bijvoorbeeld zelfrijdende shuttles naar verder gelegen bedrijventerreinen. We brengen vraag en aanbod samen en maken het mogelijk dat inwoners hun privéauto ook kunnen inzetten voor bijvoorbeeld deur-halte vervoer of deur-deur vervoer in de kleinere kernen in het landelijk gebied, door wettelijke en fysieke belemmeringen weg te nemen. Een reisapp brengt hier vraag en aanbod bij elkaar. Zelfrijdend vervoer biedt op termijn een oplossing voor een goede bediening van met name de kleine kernen en HOV-haltes in de dunner bevolkte gebieden van de provincie. In de toekomst voorzien we ook mogelijkheden voor zelfrijdend vervoer in meer stedelijk gebied op busbanen en op de regionale spoorlijnen. In stedelijk gebied veranderen parkeergarages in mobiliteitshubs met 'Mobility as a Service' (MaaS) voorzieningen: een waaier aan deelmobiliteit, eenvoudig te boeken en met ruime keuzes om alle reizigers te bedienen.

Het versnellen en optimaliseren van het (hoogwaardig) openbaar vervoer kan ervoor zorgen dat de deur-halte afstanden groter worden – zeker in het

landelijk gebied. De provincie garandeert dat reizigers die nu hun reis kunnen maken met het openbaar vervoer dat in de toekomst kunnen blijven doen. Dit vraagt om mentaal en fysiek toegankelijke alternatieven voor bijvoorbeeld oudere reizigers die slecht ter been zijn, reizigers met een beperking en voor mensen die geen auto of rijbewijs bezitten. Voor deze groepen is vraaggericht deur-halte vervoer de oplossing. We willen een optimale samenhang tussen doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer met toegankelijke openbaarvervoerknooppunten en -haltes. We zorgen dat doelgroepenvervoer en HOV goed op elkaar aansluiten en de reiziger zoveel mogelijk een reisoptie heeft die bij zijn of haar behoeften aansluit.

Met gemeenten zetten we in op een ruimtelijke inrichting waar goed (hoogwaardig) openbaar vervoer én deelmobiliteit een prominente en veilige plek hebben. Dat betekent dat gemeenten ruimte vrijhouden voor bijvoorbeeld het stallen van (deel)fietsen. Samen met werkgevers willen we nieuwe en bestaande bedrijventerreinen aantrekkelijker maken voor bedrijven door het vergroten van het aanbod van (collectief) bedrijfsvervoer dat aansluit op sterke openbaarvervoercorridors. Dit doen we samen met Zuid-Holland Bereikbaar. Daarnaast combineren we wonen, werken en sporten, waar dit kan en wenselijk is. Daarmee trekken we meer reizigers voor een beter openbaar vervoer. Met vrijwilligers voor meer buurtbussen houden we kleine kernen en buurtschappen bereikbaar en levendig. Buurtbussen zorgen niet alleen voor extra vervoer in de regio, ze hebben voor zowel de bestuurders als de inwoners een belangrijke sociale functie.



5 Een onweerstaanbaar aanbod: openbaar vervoer is de logische eerste keuze

Met gerichte communicatie en marketing maken we de sterke punten van het openbaar vervoer meer zichtbaar: openbaar vervoer is dé aantrekkelijke en eerste keuze. Geen gedoe met het zoeken naar een dure parkeerplek in de stad en in de spits rijd je comfortabel langs de files waardoor je zeker weet dat je op tijd aankomt. Met aansprekende campagnes gericht op jeugd, forensen, ouderen en gezinnen laten we zien dat het openbaar vervoer dé betaalbare, snelle, comfortabele en duurzame keuze is. Daarvoor werken we onder andere met de vervoerders samen.

Provincie en gemeenten werken daarnaast samen aan flankerend beleid: extra maatregelen die het gebruik van openbaar vervoer ondersteunen en stimuleren. Denk aan afspraken over het aantal parkeerplaatsen in nieuwe woonwijken. In een wijk dicht bij een station of een belangrijk knooppunt voor openbaar vervoer is het logisch om minder parkeerruimte te maken. Zo kiezen mensen eerder voor de trein of bus.

Ook zijn de provincie en gemeenten met elkaar in gesprek over hoeveel woningen er in steden en dorpen komen. De toename van inwoners kan helpen om vaker een bus of trein te laten rijden, omdat er

dan meer mensen gebruik van maken. Dit maakt het openbaar vervoer vervolgens nog aantrekkelijker.

Openbaar vervoer moet een logische en makkelijke keuze zijn voor mensen die zelf willen en kunnen reizen. Daarom hebben we aandacht voor toegankelijke voertuigen, knooppunten, haltes, routes en reisinformatie. Dit omvat fysieke toegankelijkheid, voor bijvoorbeeld reizigers in een rolstoel of gebruik van blindegeleidestroken, maar ook toegankelijke informatievoorziening voor mensen met bijvoorbeeld een visuele beperking of die digitaal minder vaardig zijn. Ook is het belangrijk dat reizigers hun weg goed

kunnen vinden, zowel bij knooppunten en haltes als op de route ernaartoe. Daarnaast zorgen sociaal veilige voertuigen, routes, knooppunten en haltes dat reizigers zich op elk moment van de dag prettig voelen om te reizen.

Ook variatie in tarieven zorgt dat het openbaar vervoer de logische keuze is. OVpay maakt het mogelijk om meer verschillende prijzen te vragen, afhankelijk van bijvoorbeeld het inkomen van de reiziger of hoe vaak iemand met het openbaar vervoer reist, zoals ook op pagina 13 onder ‘Innovatieve concepten en gamechangers’ staat.

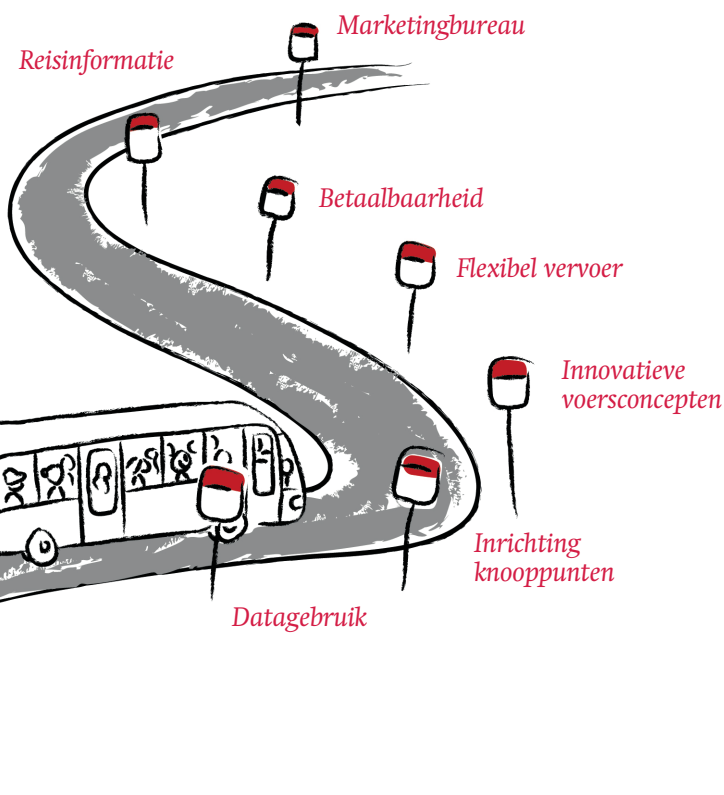
6 Hoe nu verder

De provincie heeft een visie gemaakt voor de toekomst van het openbaar vervoer. Om deze plannen uit te voeren, zijn er verschillende stappen nodig.

Zo wordt onderzocht waar het verbeteren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en van streek- en stadslijnen kan helpen om files te verminderen, vooral op plekken waar het nu al druk is en bij nieuwe woonwijken en werklocaties. Ook wordt gekeken waar nieuwe (hoogwaardige) openbaarvervoerverbindingen kunnen komen en waar haltes en knooppunten verbeterd of uitgebreid moeten worden. Met behulp van data willen we het openbaar vervoer slimmer maken. Zo zien we welke routes veel worden gebruikt en waar we de dienstregeling kunnen verbeteren, ook als het reisgedrag in de loop van de tijd verandert. Samen met Rijkswaterstaat, gemeenten en waterschappen maken we afspraken over welke wegen het openbaar vervoer gebruikt en hoe haltes en knooppunten ingericht worden, met voorzieningen zoals fietsenstallingen of deelfietsen.

Verder denken we na over hoe flexibel vervoer eruit moet zien en naast het gewone openbaar vervoer ingezet kan worden, zodat alle plekken in de provincie bereikbaar zijn voor iedereen. We onderzoeken of de provincie eigenaar moet worden van busremises met een elektrische aansluiting voor het laden van

bussen. We blijven werken aan de betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor de reiziger, duidelijke reisinformatie, sociaal veilige reisomstandigheden en toegankelijk vervoer, ook voor mensen met een beperking. Daarnaast kijken we hoe zelfrijdend vervoer en kunstmatige intelligentie ons verder kunnen helpen met het verbeteren van het openbaar vervoer.



Bij grote wegwerkzaamheden zorgen we voor een goed alternatief met het openbaar vervoer. Ook gaan we samen met vervoerders werken aan een marketingbureau om het openbaar vervoer als dé aantrekkelijke keuze beter onder de aandacht te brengen. Zo werken we samen aan een sterk, slim en toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen.

