

Feitenfundament t.b.v. DAV concessie 2018



Feitenfundament bestaat uit twee delen:

A. Netwerkviewer

<http://pzh.b3p.nl/viewer/app/DAVconcessie/v1>

- bouwplannen
- zorginstellingen
- scholen
- economische bedrijvigheid
- bedrijfsterreinen
- culturele en recreatieve voorzieningen
- lijnenkaart
- haltes

B. Overige informatie (dit document)

- vervoerstromen
- demografie
- zorginstellingen
- bedrijven
- onderwijsinstellingen
- culturele voorzieningen
- kerken
- begraafplaatsen en crematoria
- overheidsinstellingen
- winkelcentra
- verslag interviews wethouders
- verslag interviews instellingen
- verslag focusgroepen
- DAV-concessie
- Mosaic-analyse

Het is een dynamisch document

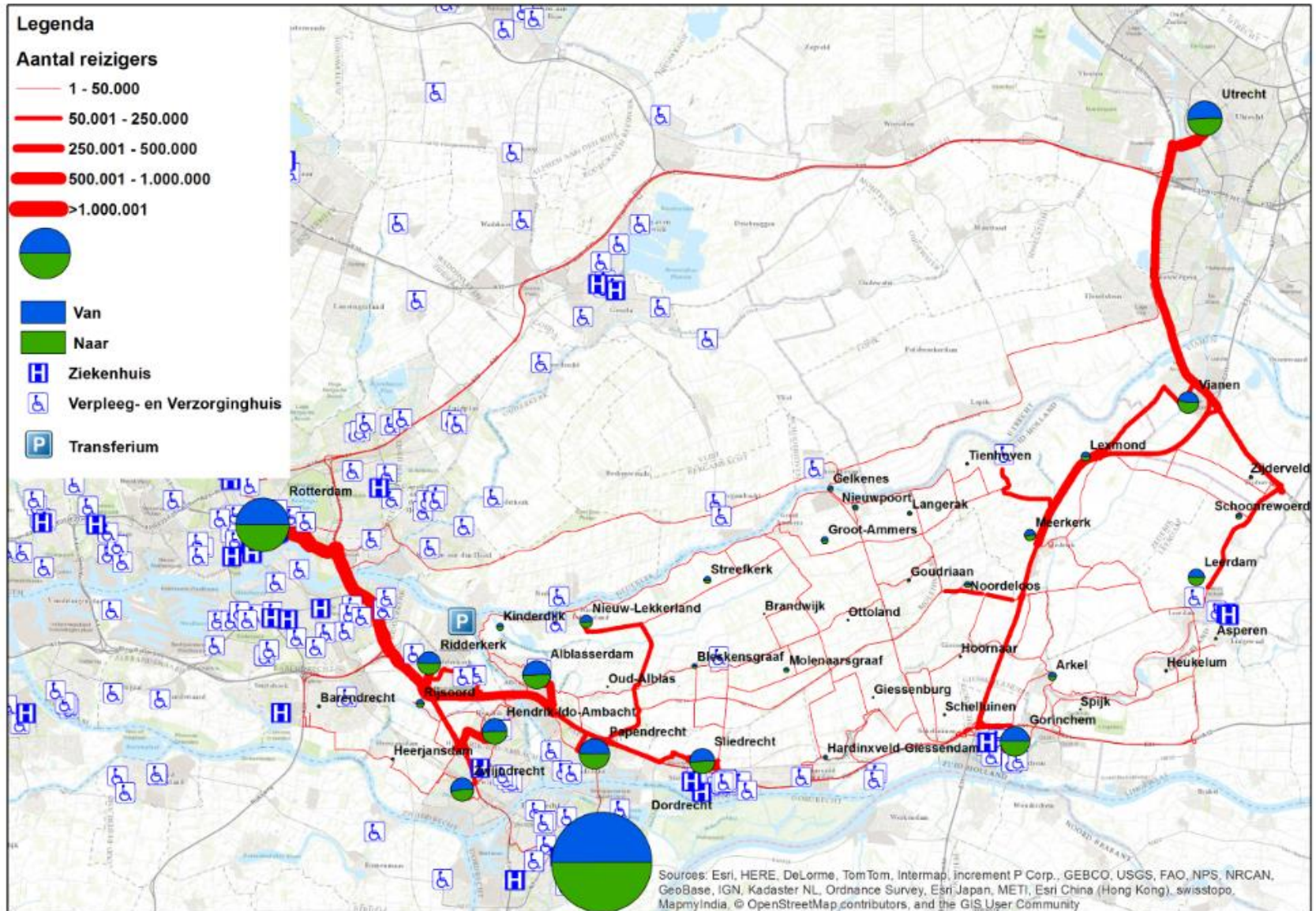
Inhoudsopgave

Vervoerstromen	4		
Demografie	40	Overheidsinstellingen	101
Zorginstellingen	55	Winkelcentra	103
Bedrijven	61	verslag interviews wethouders	105
Onderwijs	83	verslag interviews instellingen	113
Culturele en recreatieve instellingen	91	Verslag focusgroepen	124
Kerken	97	DAV-concessie	139
Begraafplaatsen, crematoria	99	Mosaic-analyse	147

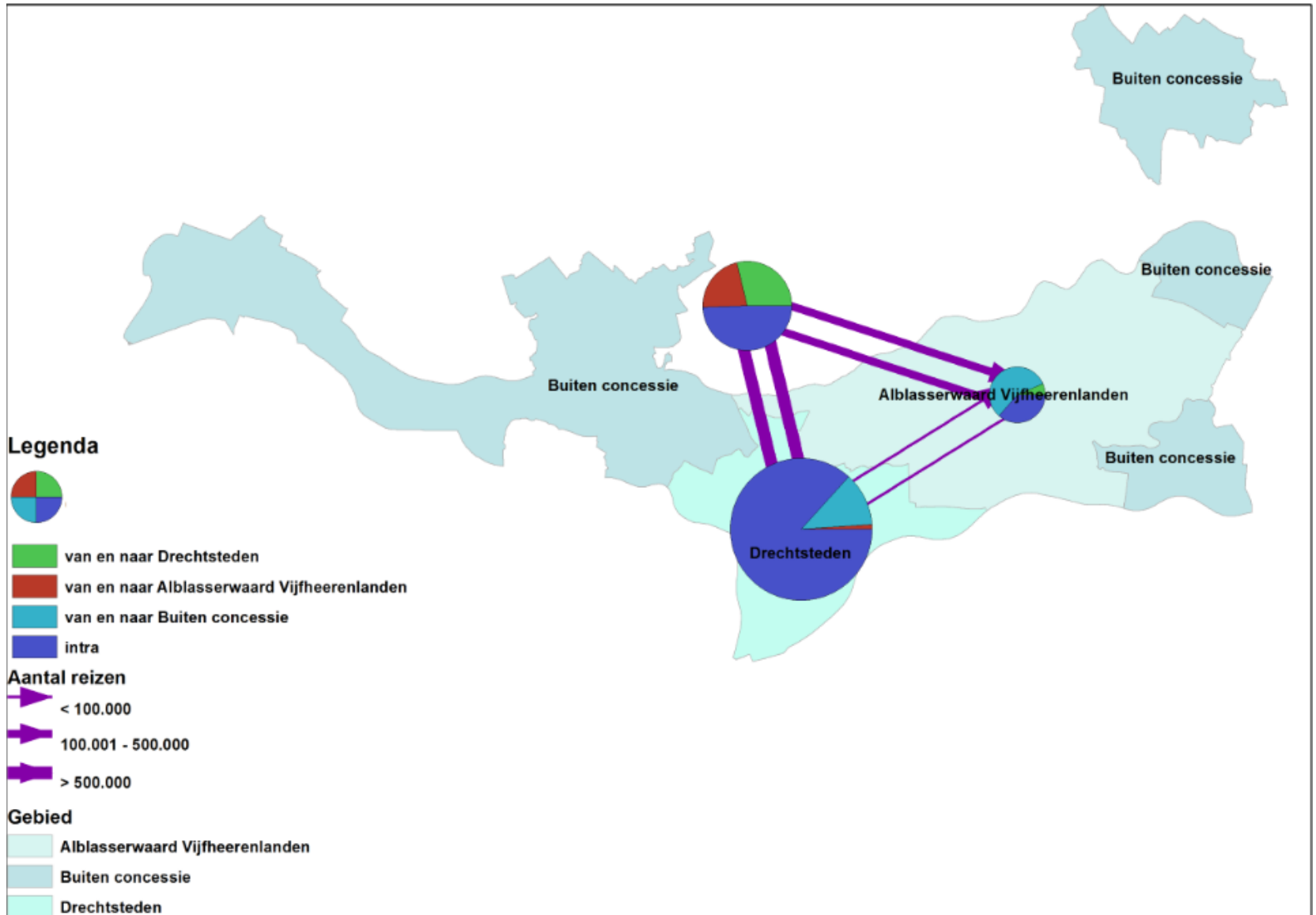
Sectie 1: Vervoerstromen

Sectie 1a: Vervoerstromen OV

Vervoerstromen OV in relatie tot voorzieningen

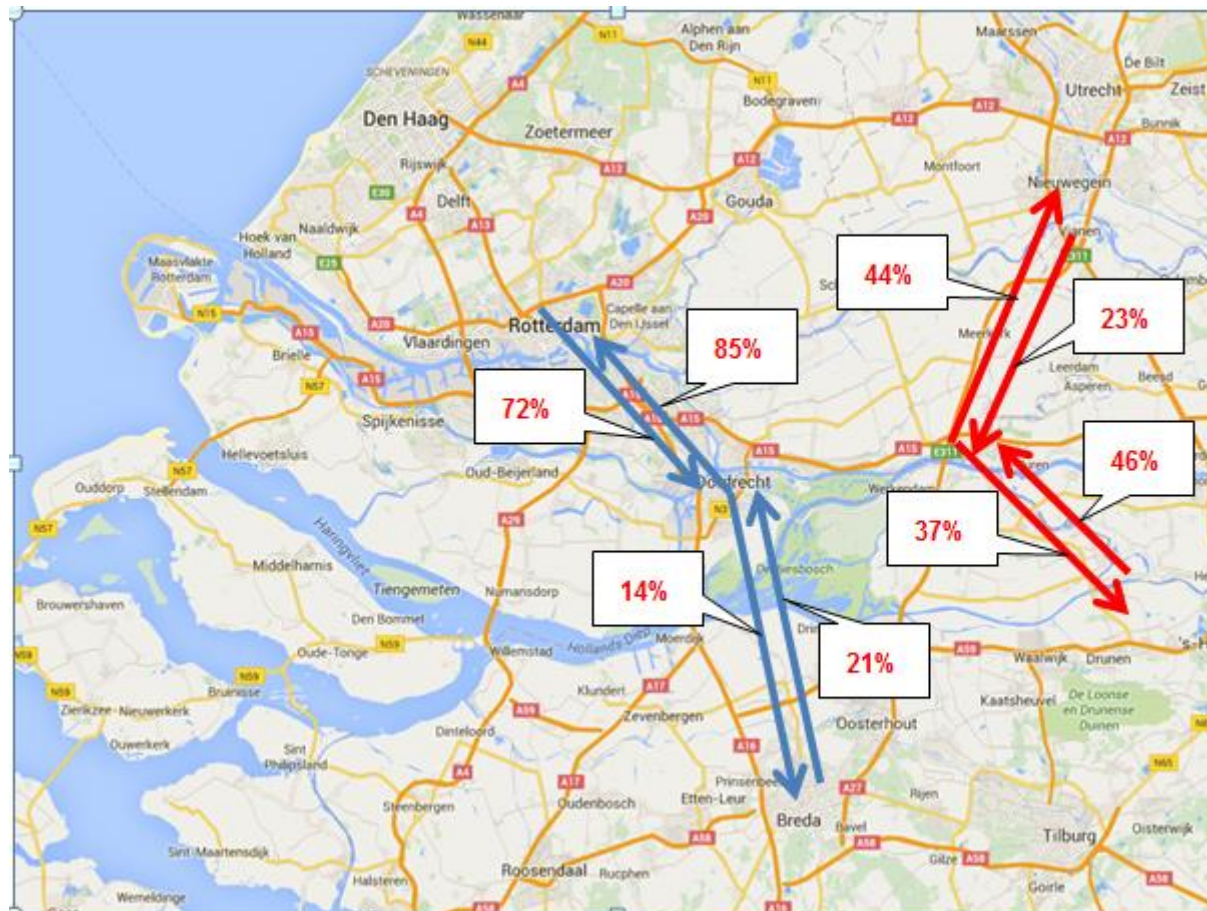


Geaggregeerde vervoerstromen OV (excl. MerwedeLingelijn)



Sectie 1b: gemotoriseerd verkeer

Gemotoriseerd verkeer relaties in de **ochtendspits** tussen de Drechtsteden (blauw) en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (rood) en de belangrijkste gebieden rondom het DAV gebied, weergegeven in het aandeel van alle verplaatsingen van en naar de gebieden rondom het DAV gebied.

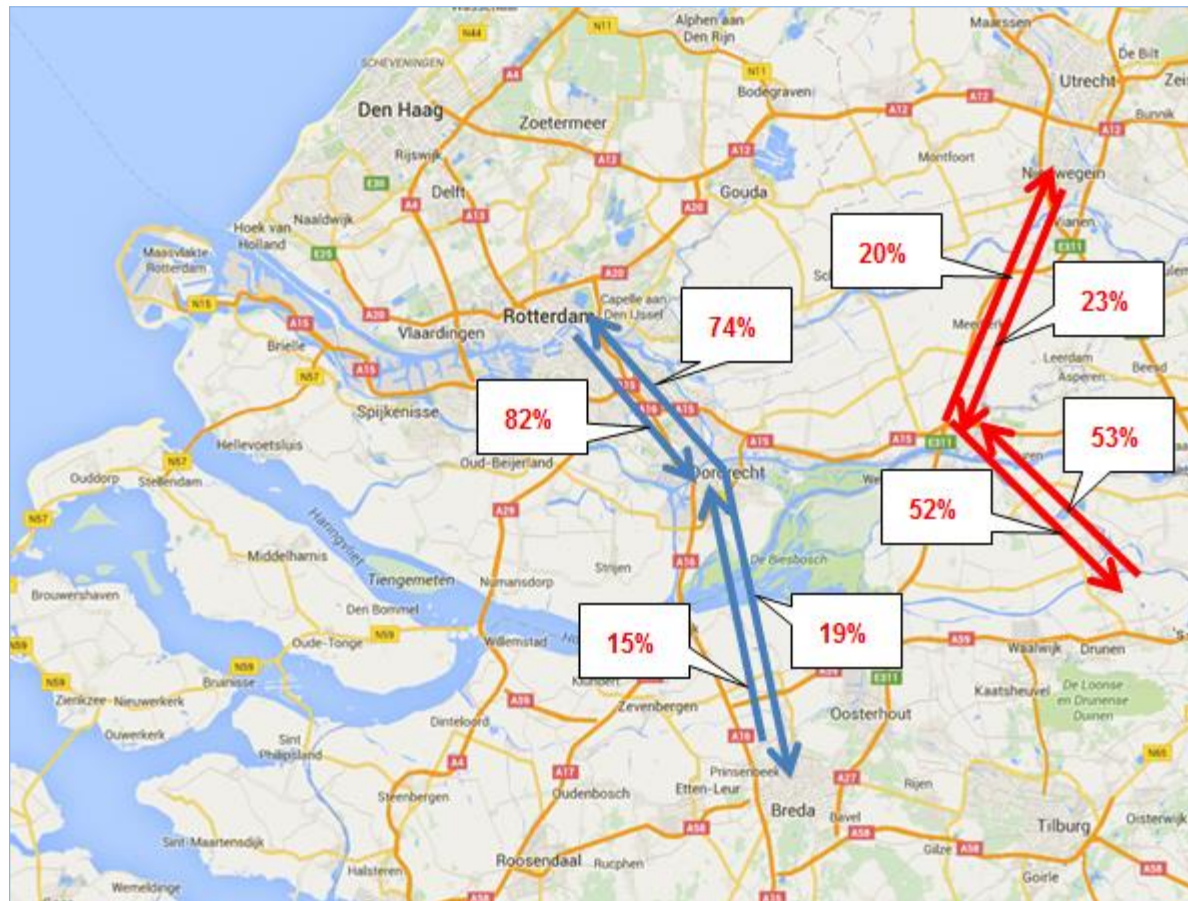


In tabelvorm: verplaatsingen vanuit/naar Drechtsteden en Alblasserwaard Vijfheerenlanden en buitengebied (OCHTENDSPITS)

		NAAR	
		Drechtsteden	Alblasserwaard Vijfheerenlanden
VAN	Noorden	0%	23%
	Krimpenerwaard	0%	12%
	West, Noord-west, Zuid-west	72%	11%
	Zuiden	21%	8%
	Oost en Zuid-Oost	6%	46%

		NAAR				
		Noorden	Krimpenerwaard	West, Noord-west, Zuid-west	Zuiden	Oost en Zuid-Oost
VAN	Drechtsteden	0%	0%	85%	14%	2%
	Alblasserwaard Vijfheerenlanden	44%	7%	4%	7%	37%

Gemotoriseerd verkeer relaties in de **avondspits** tussen de Drechtsteden (blauw) en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (rood) en de belangrijkste gebieden rondom het DAV gebied, weergegeven in het aandeel van alle verplaatsingen van en naar de gebieden rondom het DAV gebied.



In tabelvormverplaatsingen vanuit/naar Drechtsteden en Alblasserwaard Vijfheerenlanden en buitengebied AVONDSPITS)

		NAAR	
VAN		Drechtsteden	Alblasserwaard Vijfheerenlanden
	Noorden	0%	23%
	Krimpenerwaard	0%	15%
	West, Noord-west, Zuid-west	82%	3%
	Zuiden	15%	6%
	Oost en Zuid-Oost	2%	53%

		NAAR				
VAN		Noorden	Krimpenerwaard	West, Noord-west, Zuid-west	Zuiden	Oost en Zuid-Oost
	Drechtsteden	1%	0%	74%	19%	6%
	Alblasserwaard Vijfheerenlanden	20%	14%	7%	7%	52%

PER GEMEENTE: bestemmingen in het buitengebied liggen - gebaseerd op de verplaatsingen naar het buitengebied (OCHTENDSPITS)

		VAN				
NAAR	OCHTENDSPITS	Noorden	Krimpenerwaard	West, Noord-West, Zuid-West	Zuiden	Oost-Zuid-Oost
	Alblasserdam	0%	2%	97%	1%	0%
	Dordrecht	0%	0%	60%	37%	3%
	Hendrik Ido Ambacht	0%	0%	99%	1%	0%
	Papendrecht	0%	0%	94%	4%	2%
	Sliedrecht	0%	0%	92%	1%	7%
	Zwijndrecht	0%	0%	93%	7%	0%
	Giessenlanden	62%	4%	3%	4%	27%
	Gorinchem	27%	0%	2%	8%	62%
	Hardinxveld-Giessendam	33%	0%	19%	15%	33%
	Leerdam	42%	0%	0%	0%	58%
	Molenwaard	30%	44%	13%	6%	7%
	Zederik	76%	1%	0%	13%	11%

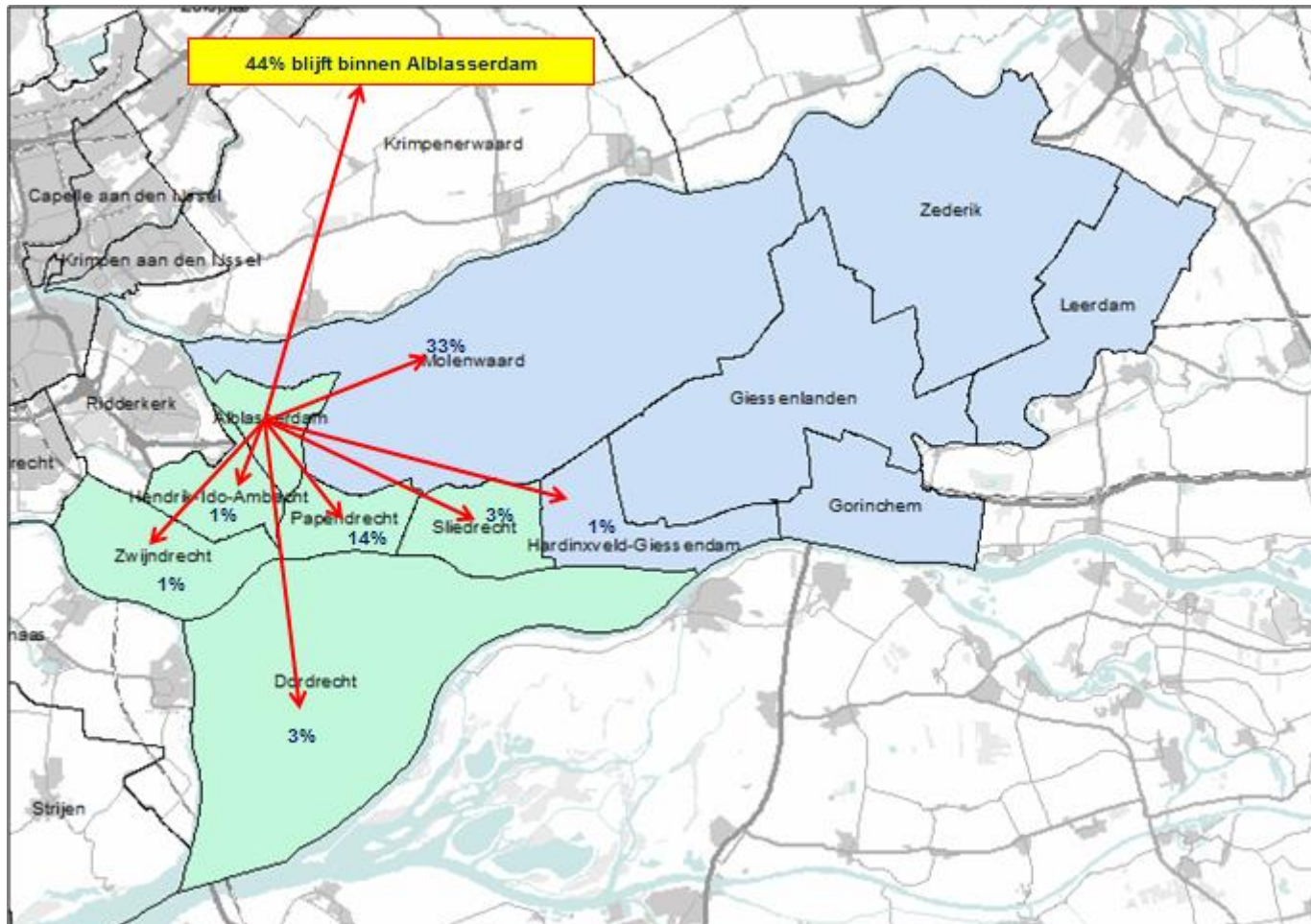
PER GEMEENTE: bestemmingen in het buitengebied liggen - gebaseerd op de verplaatsingen naar het buitengebied (AVONDSPITS)

		NAAR				
		Noorden	Krimpenerwaard	West, Noord-West, Zuid-West	Zuiden	Oost-Zuid-Oost
VAN	AVONDSPITS					
	Alblasserdam	0%	0%	94%	2%	3%
	Dordrecht	0%	0%	62%	33%	5%
	Hendrik Ido Ambacht	0%	0%	99%	1%	0%
	Papendrecht	6%	0%	64%	11%	19%
	Sliedrecht	1%	0%	76%	3%	20%
	Zwijndrecht	0%	0%	91%	8%	1%
	Giessenlanden	12%	15%	0%	5%	67%
	Gorinchem	11%	6%	3%	13%	67%
	Hardinxveld-Giessendam	12%	5%	29%	11%	44%
	Leerdam	17%	0%	0%	0%	82%
	Molenwaard	9%	63%	22%	1%	4%
	Zederik	67%	3%	0%	18%	12%

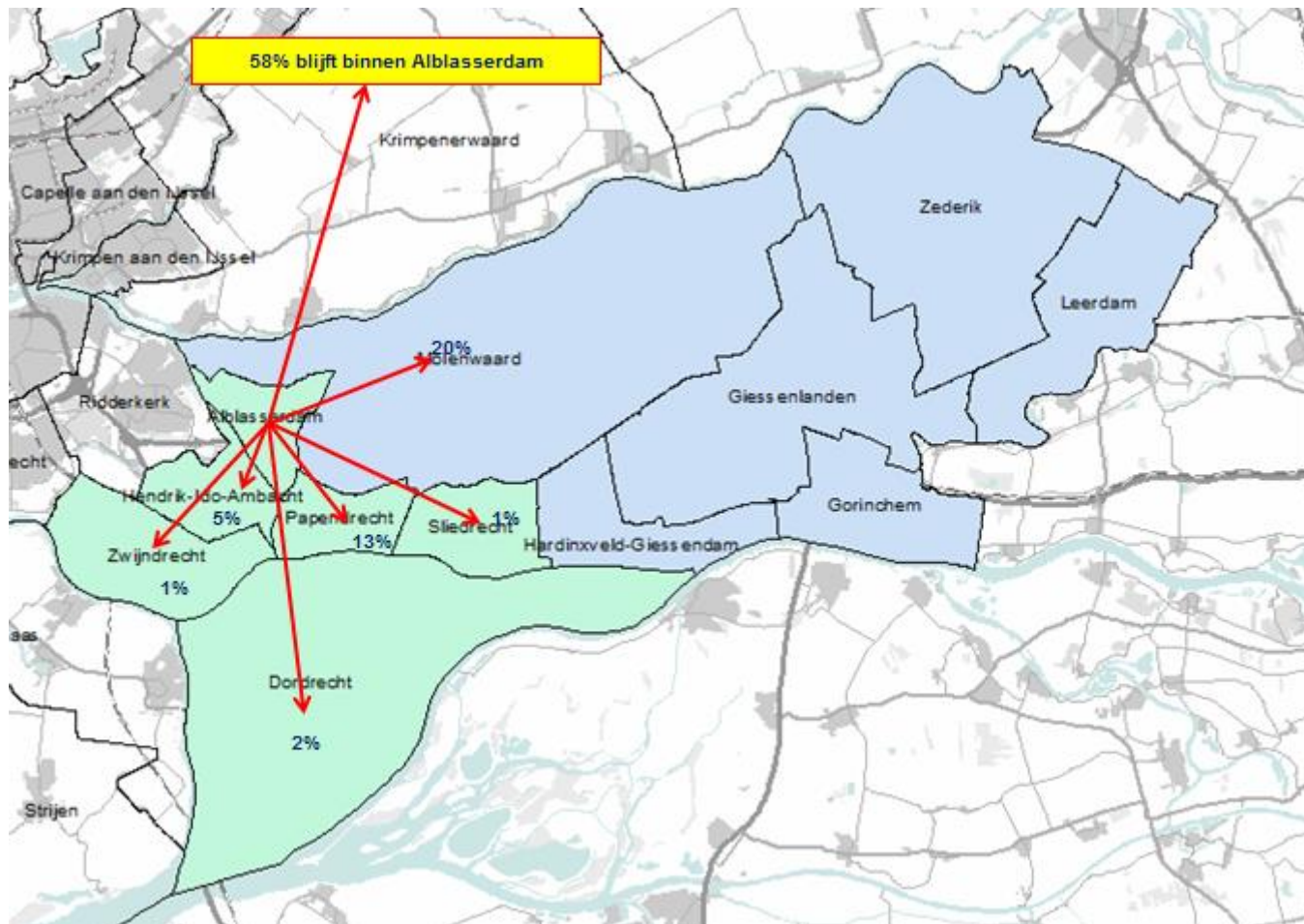
PER GEMEENTE: bestemmingen in het buitengebied liggen - gebaseerd op de verplaatsingen naar het buitengebied (REST DAG)

		NAAR				
VAN	RESTDAG	Noorden	Krimpenerwaard	West, Noord-West, Zuid-West	Zuiden	Oost-Zuid-Oost
	Alblasserdam	1%	2%	92%	2%	3%
	Dordrecht	1%	0%	63%	32%	4%
	Hendrik Ido Ambacht	0%	0%	98%	2%	0%
	Papendrecht	2%	0%	85%	7%	6%
	Sliedrecht	3%	1%	73%	5%	18%
	Zwijndrecht	0%	0%	93%	6%	1%
	Giessenlanden	28%	4%	1%	6%	60%
	Gorinchem	10%	1%	3%	9%	76%
	Hardinxveld- Giessendam	9%	1%	40%	8%	43%
	Leerdam	24%	0%	0%	0%	76%
	Molenwaard	14%	53%	26%	2%	5%
	Zederik	72%	2%	0%	7%	19%

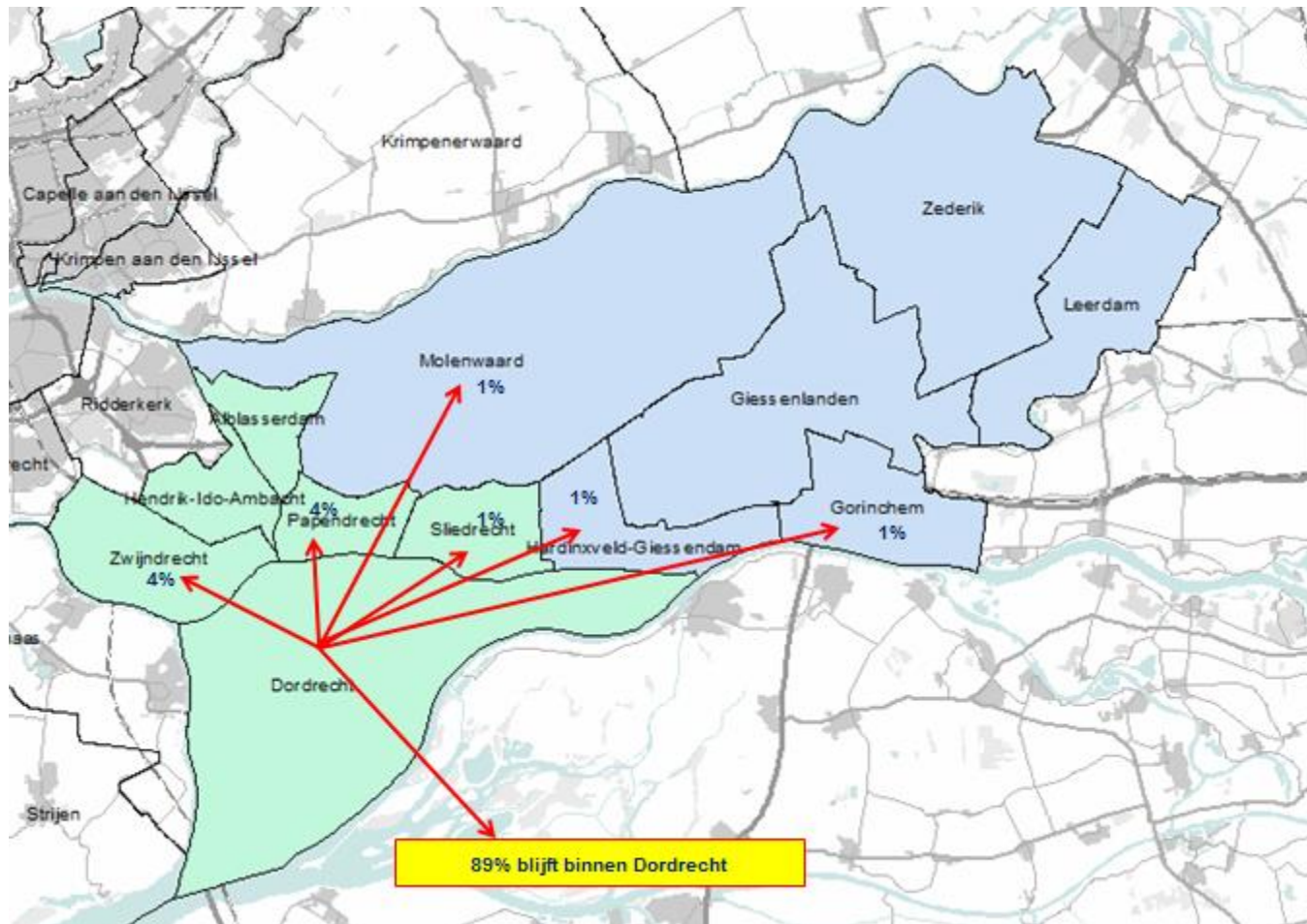
Verplaatsingen binnen DAV-gebied vanuit Alblasserdam in de ochtendspits (gemotoriseerd verkeer)



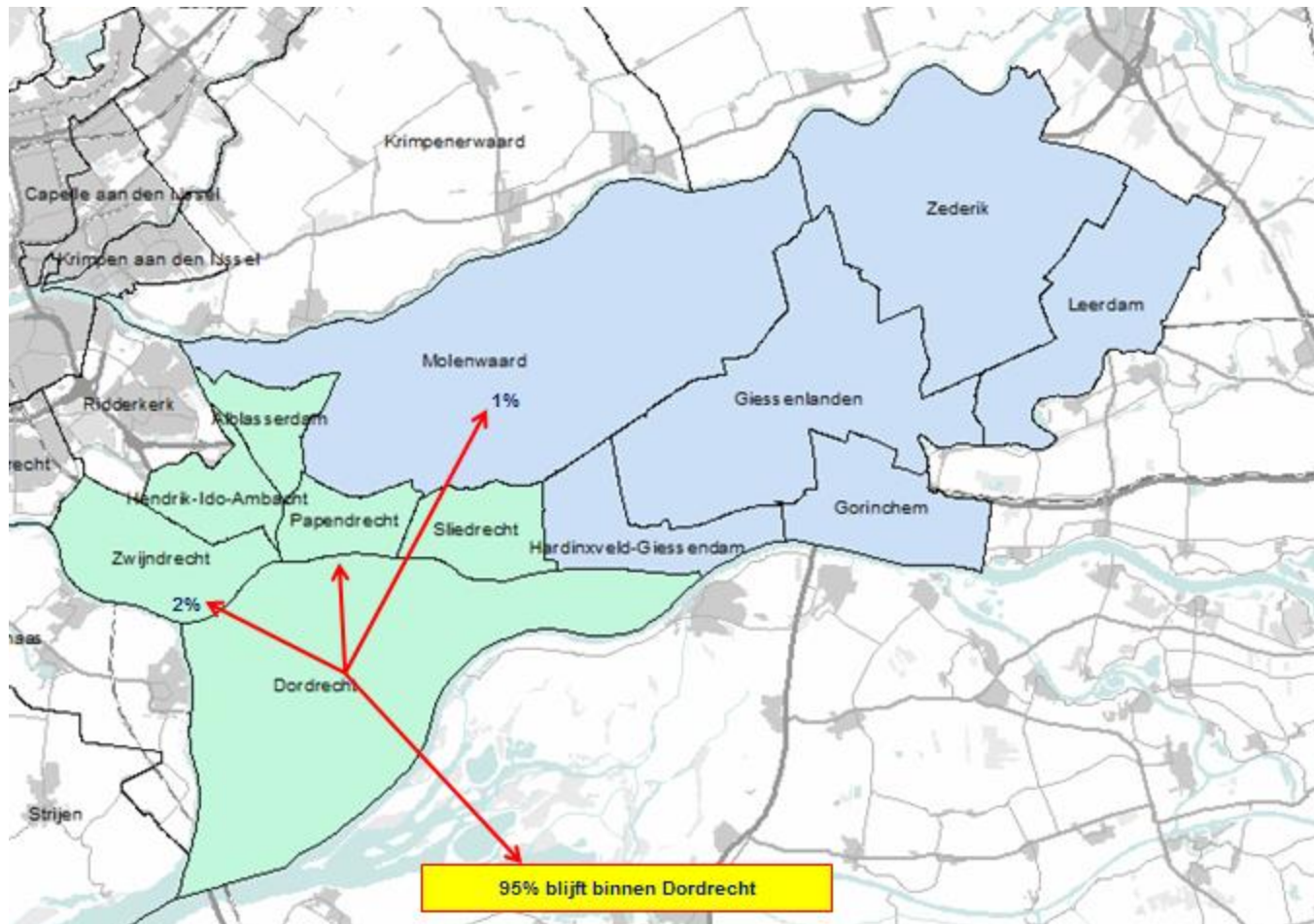
Verplaatsingen binnen DAV-gebied vanuit Alblasserdam in de avondspits (gemotoriseerd verkeer)



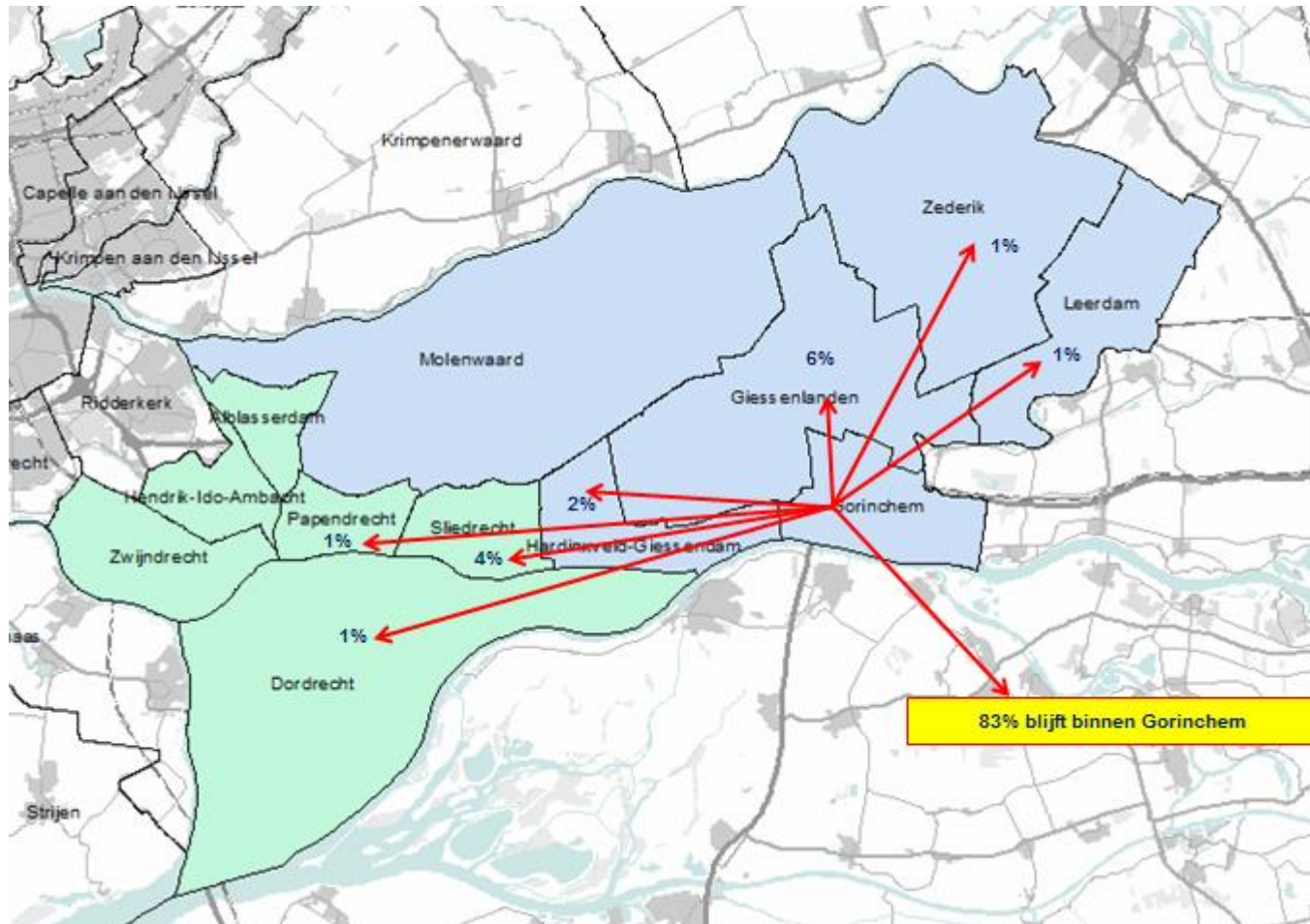
Verplaatsingen binnen DAV-gebied vanuit Dordrecht in de ochtendspits (gemotoriseerd verkeer)



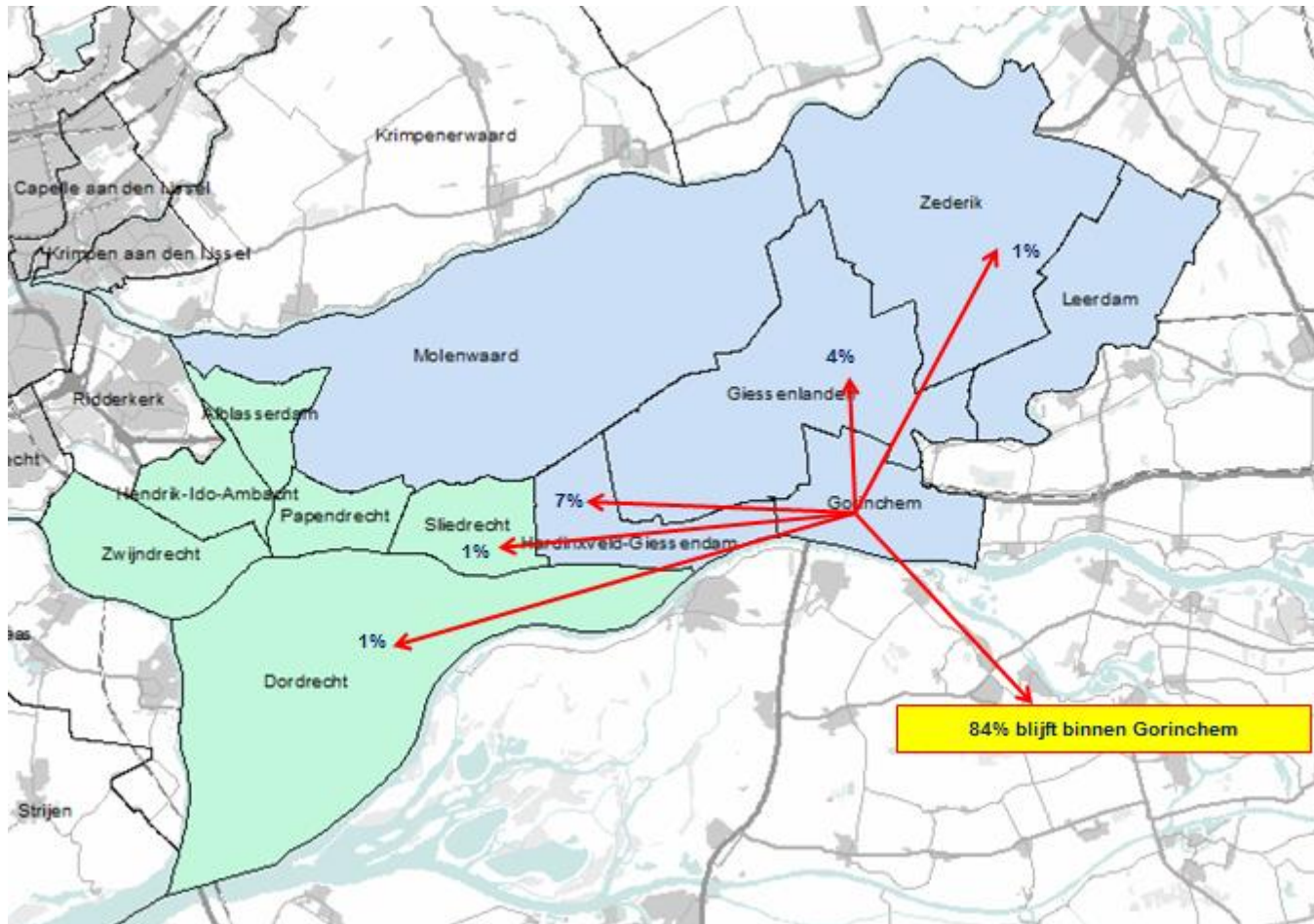
Verplaatsingen binnen DAV-gebied vanuit Dordrecht in de avondspits (gemotoriseerd verkeer)



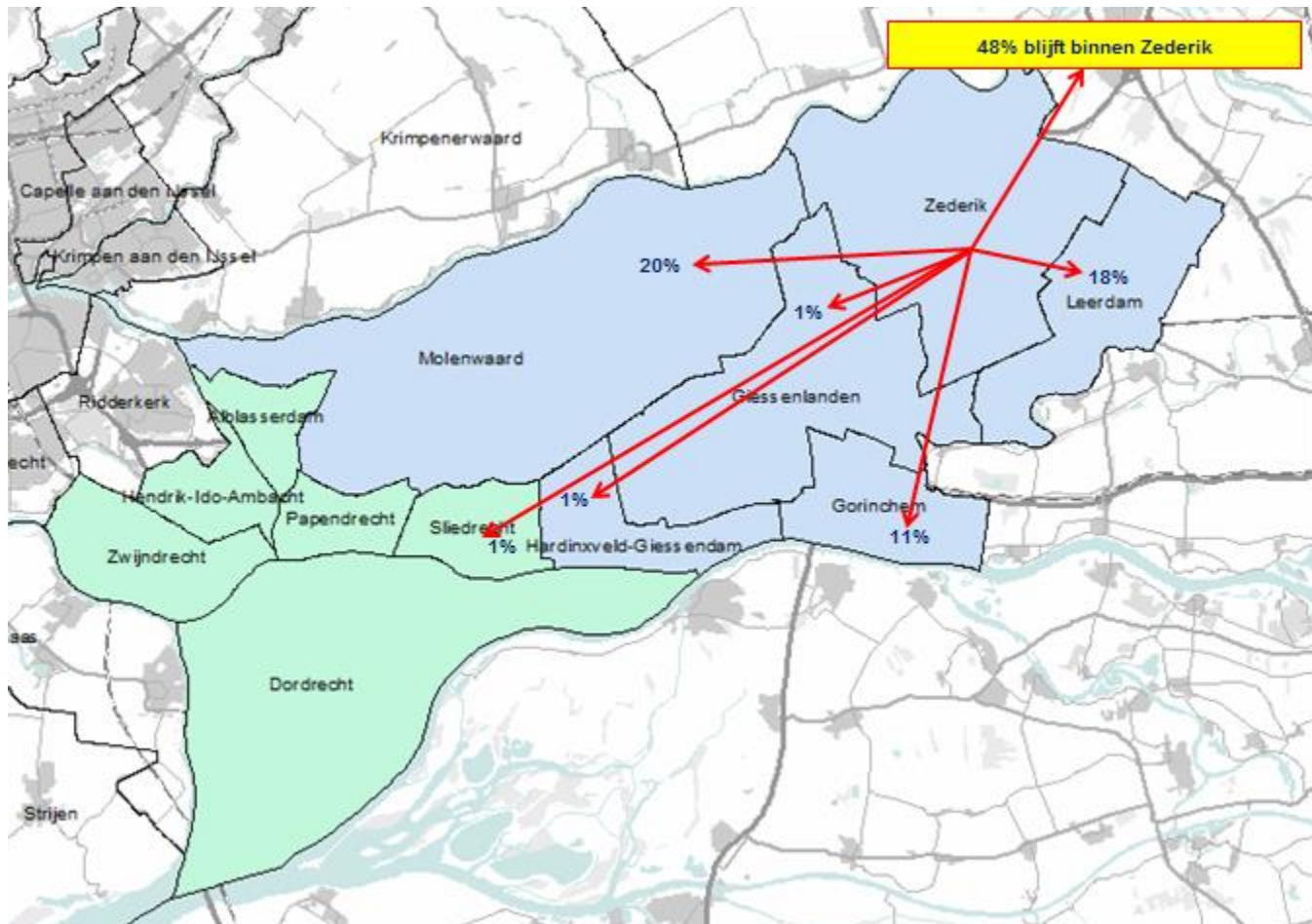
Verplaatsingen binnen DAV-gebied vanuit Gorinchem in de ochtendspits (gemotoriseerd verkeer)



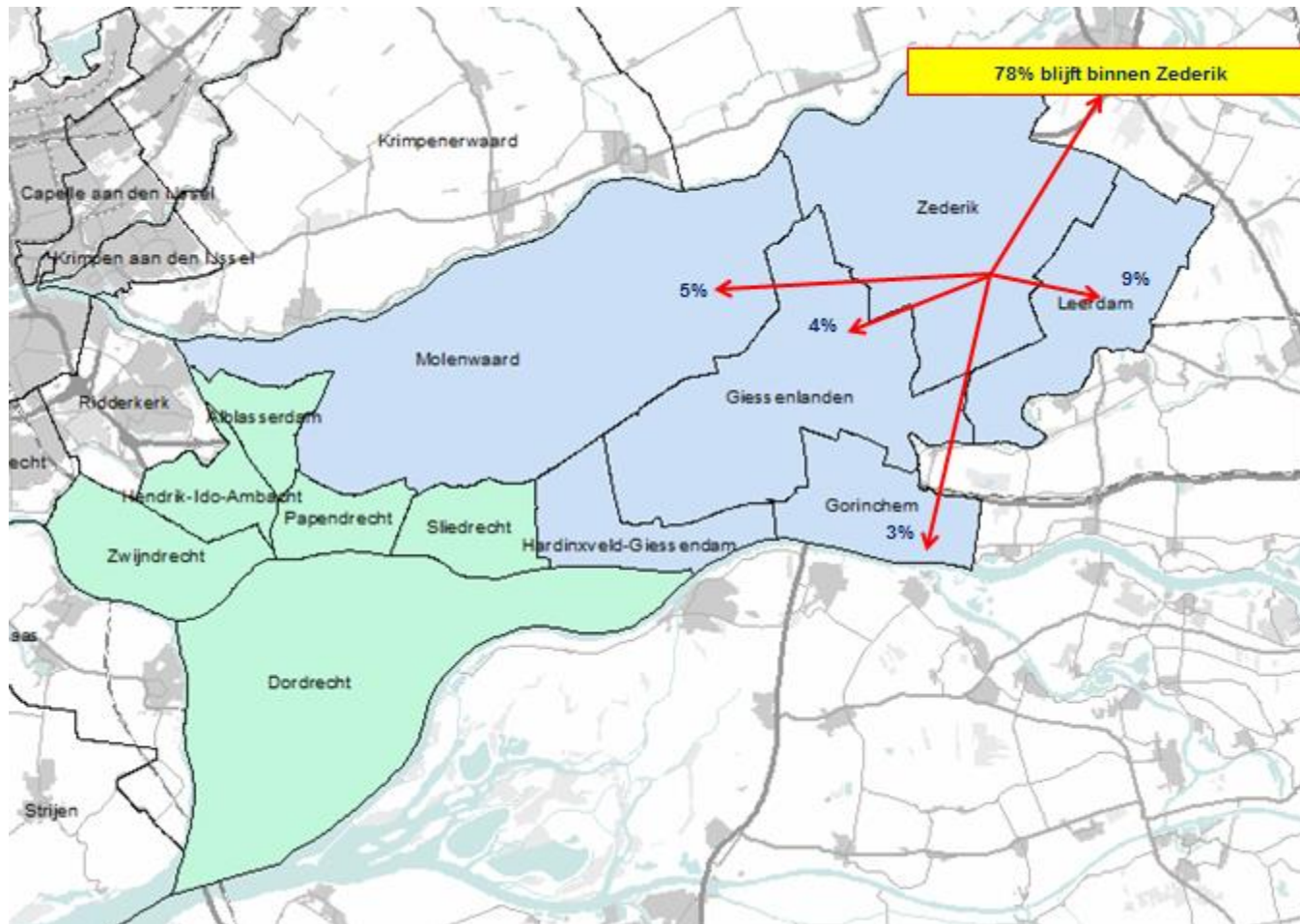
Verplaatsingen binnen DAV-gebied vanuit Gorinchem in de avondspits (gemotoriseerd verkeer)



Verplaatsingen binnen DAV-gebied vanuit Zederik in de ochtendspits (gemotoriseerd verkeer)

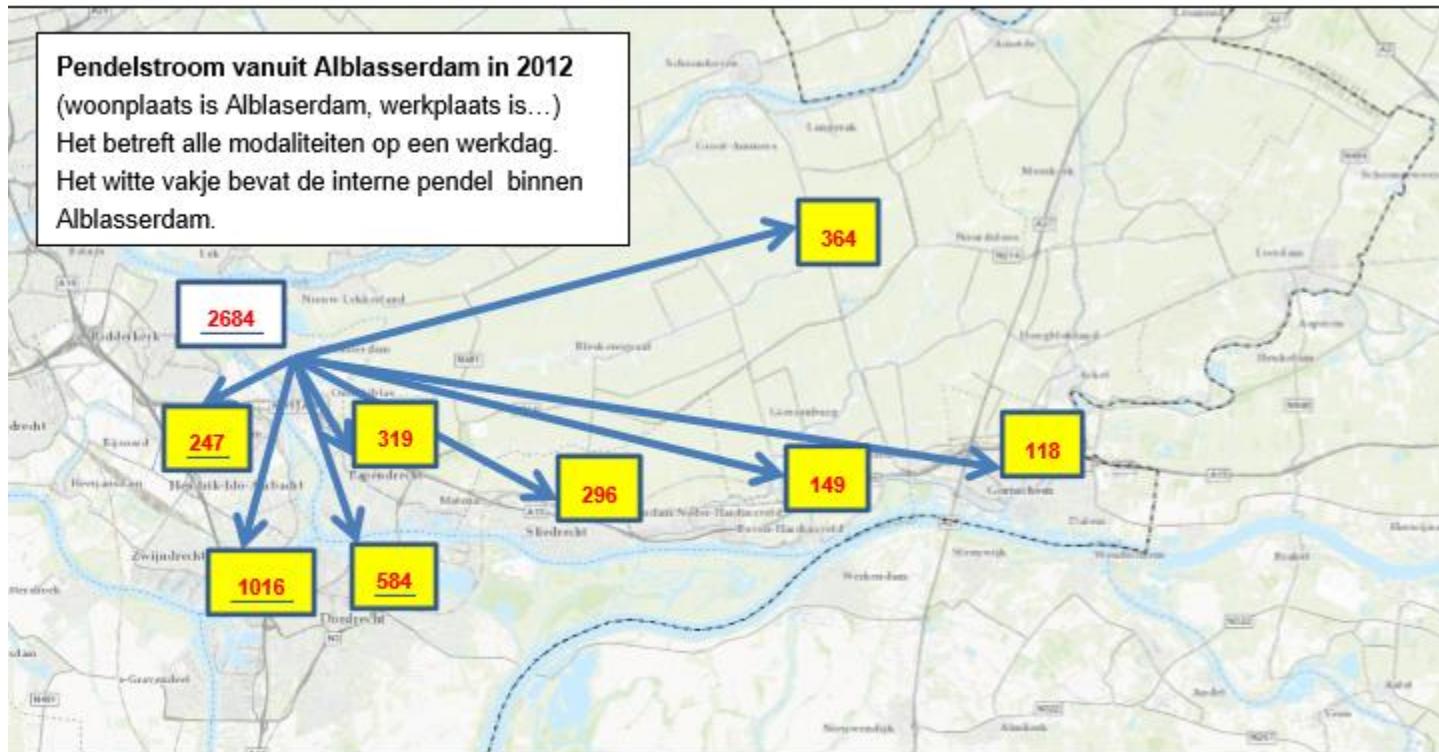


Verplaatsingen binnen DAV-gebied vanuit Zederik in de avondspits (gemotoriseerd verkeer)

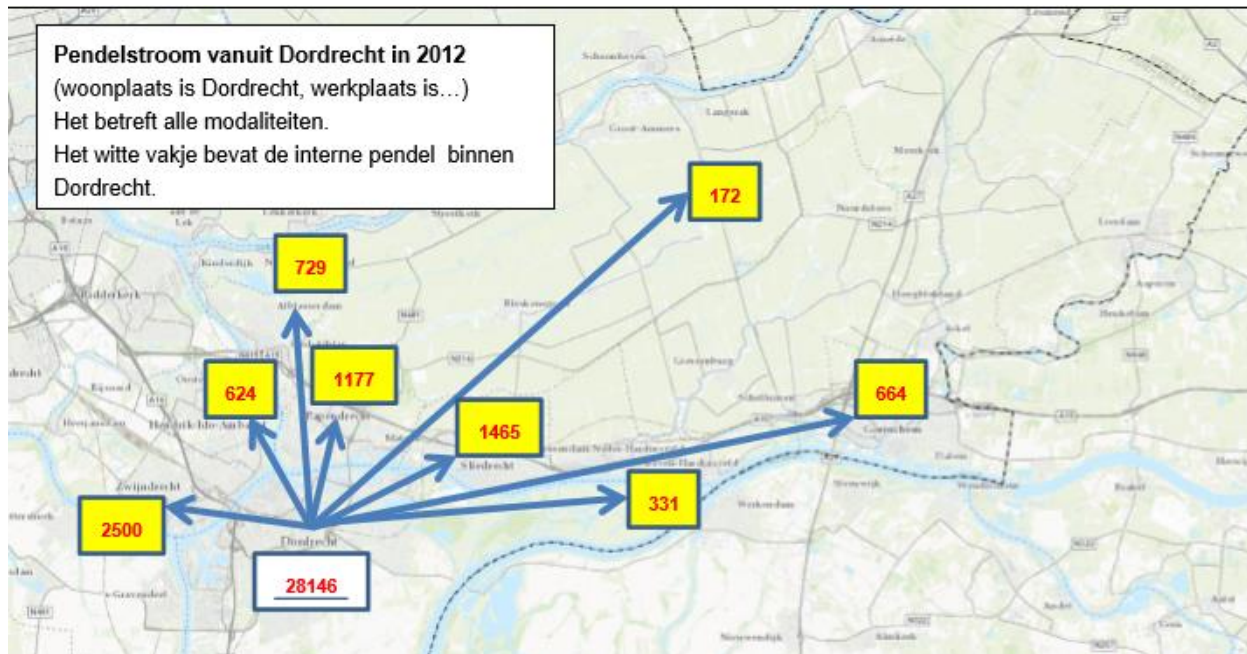


Sectie 1c: Pendelstromen

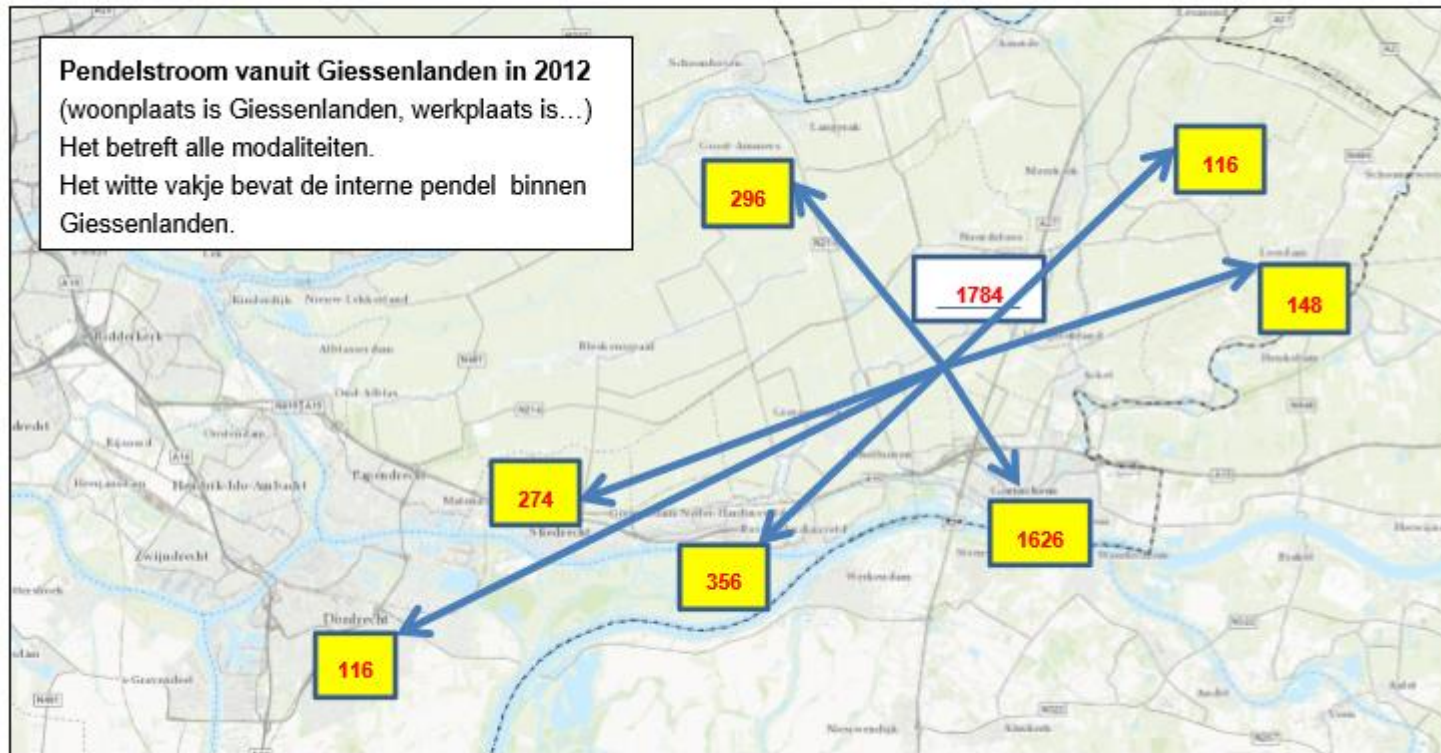
Pendelstroom Alblasserdam
(alle modaliteiten)



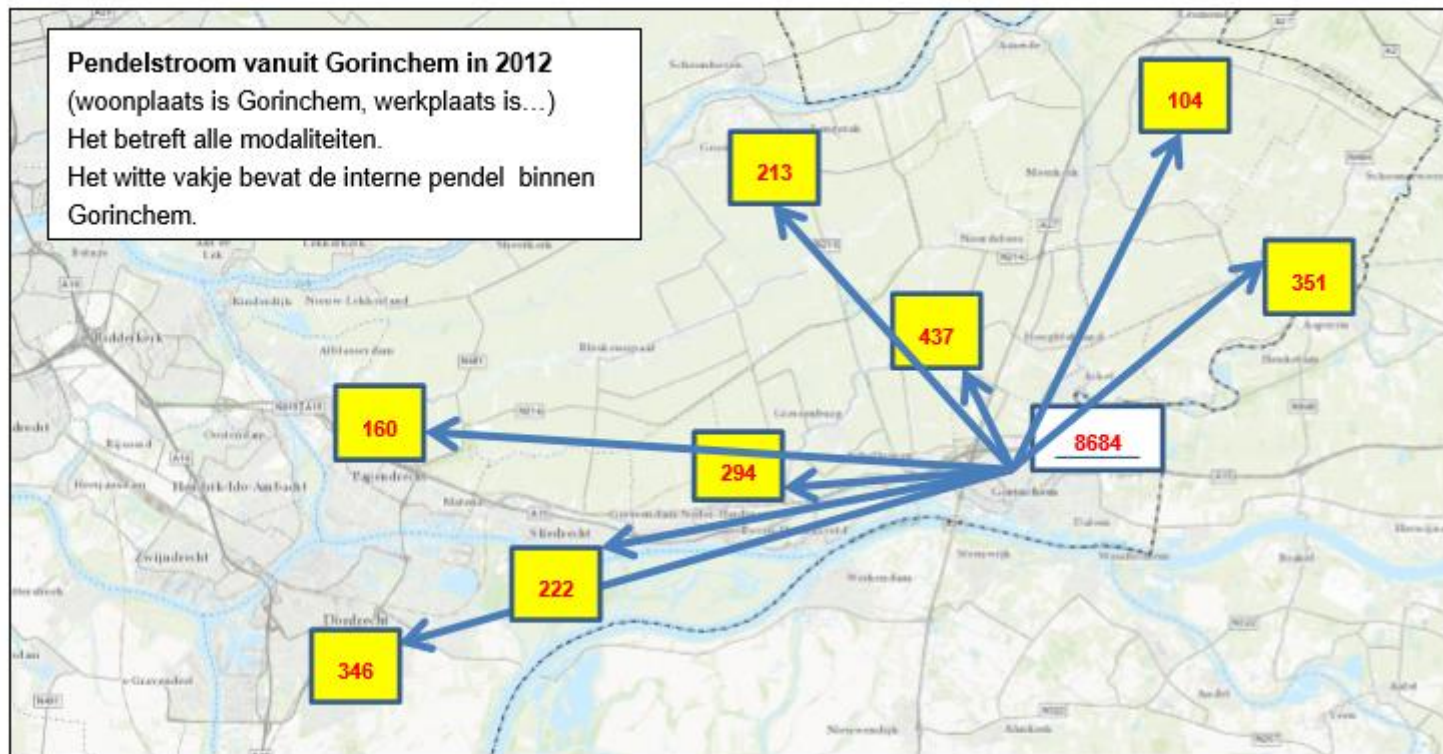
Pendelstroom Dordrecht (alle modaliteiten)



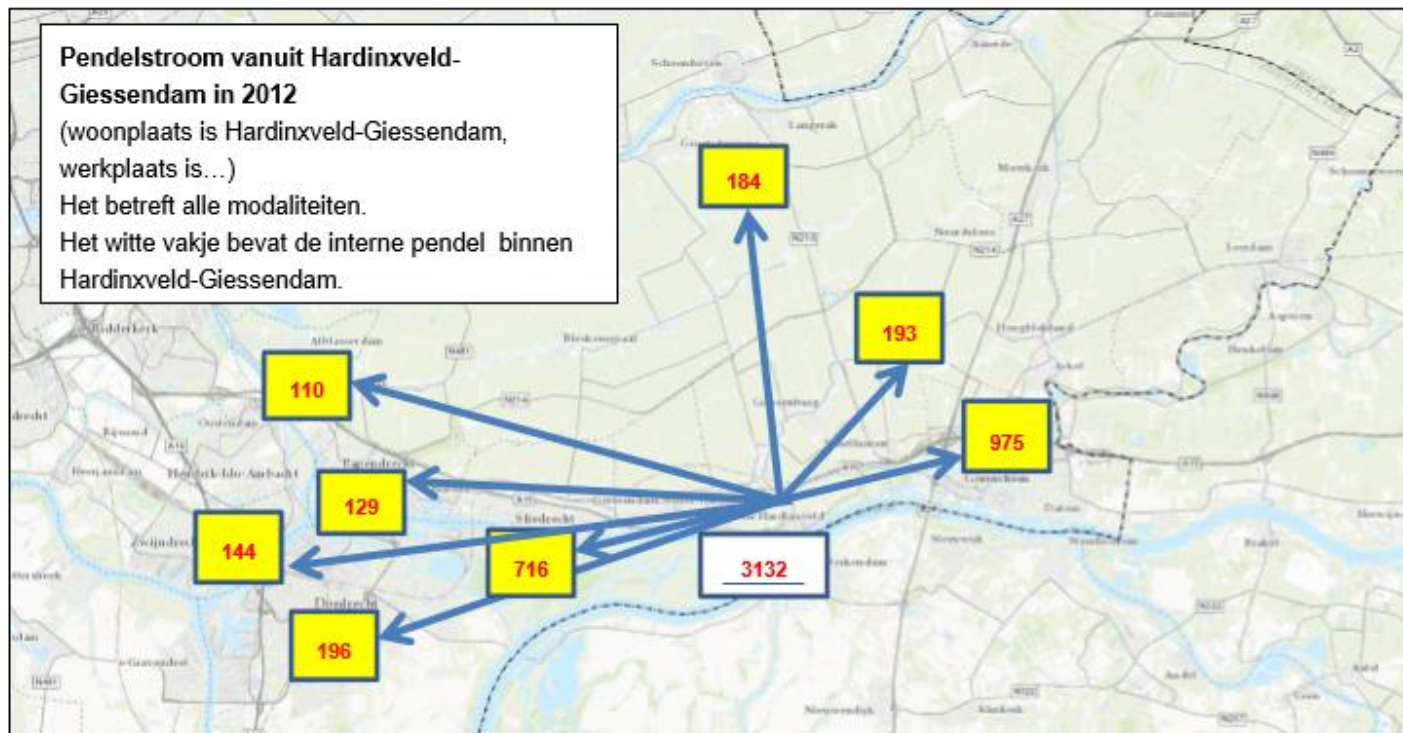
Pendelstroom Giessenlanden (alle modaliteiten)



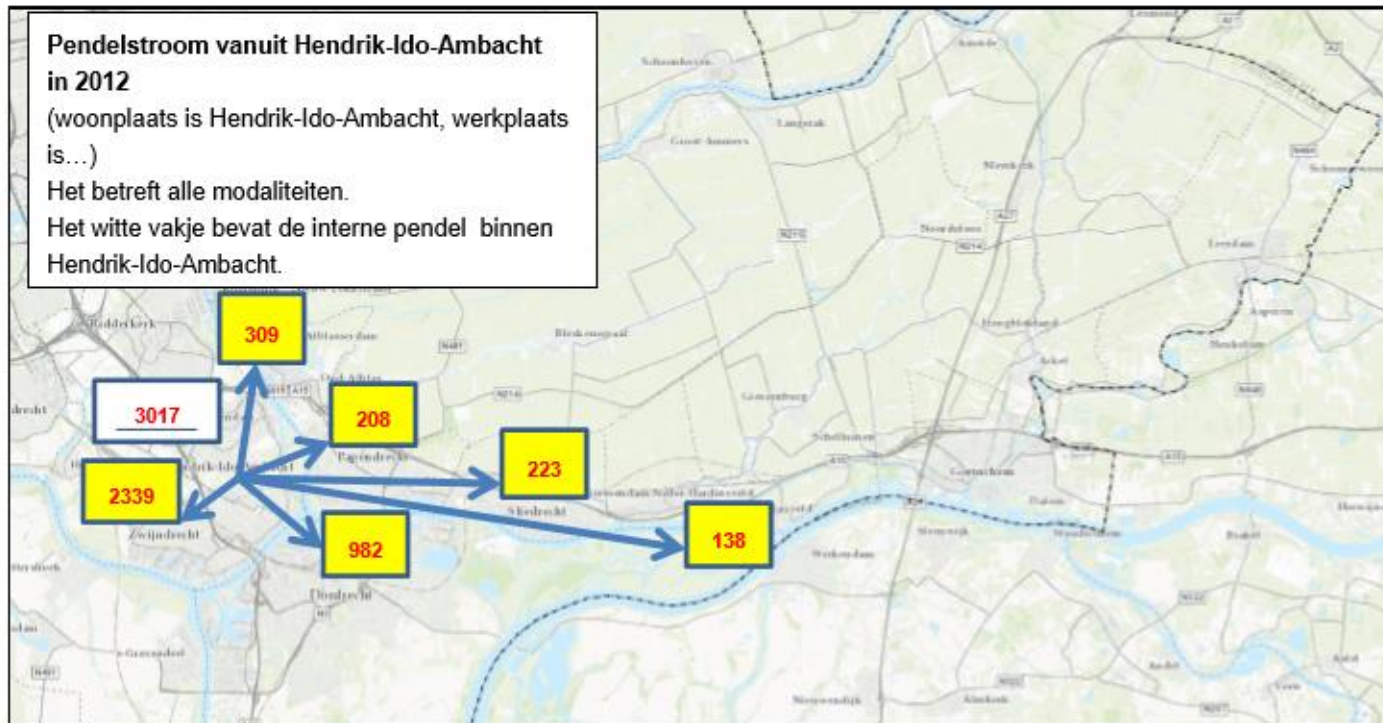
Pendelstroom Gorinchem (alle modaliteiten)



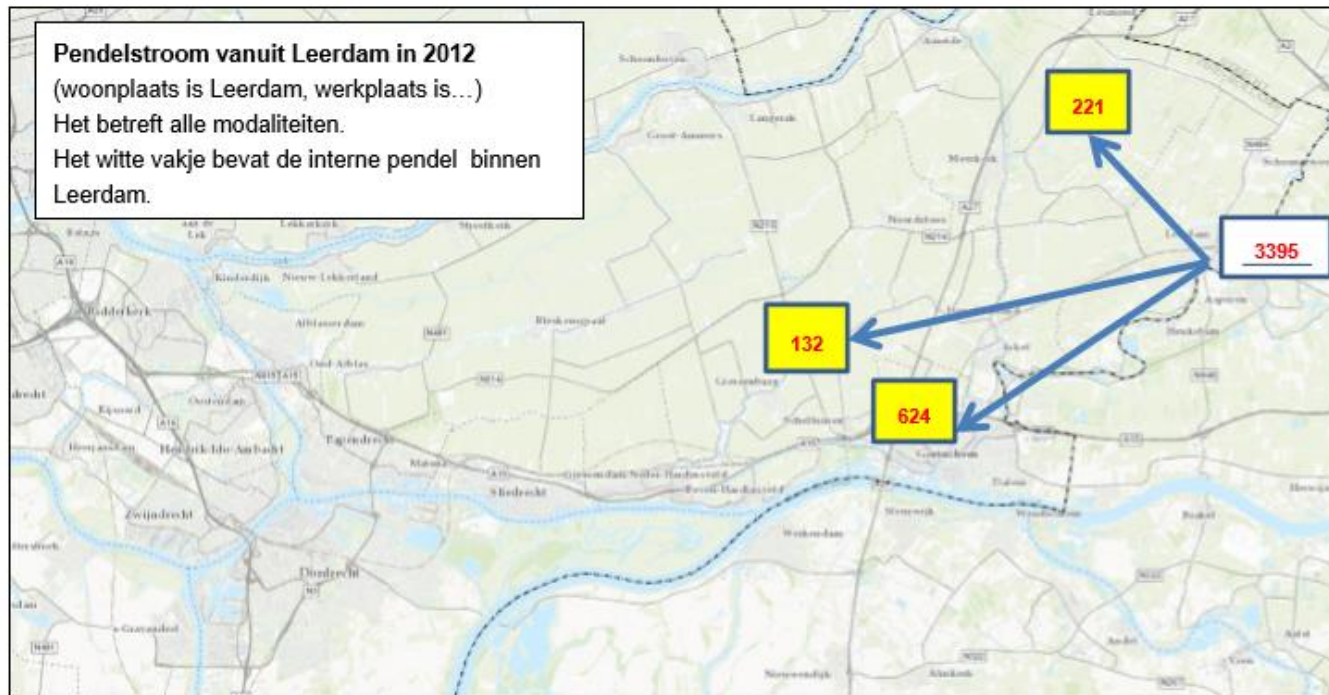
Pendelstroom Hardinxveld-Giessendam (alle modaliteiten)



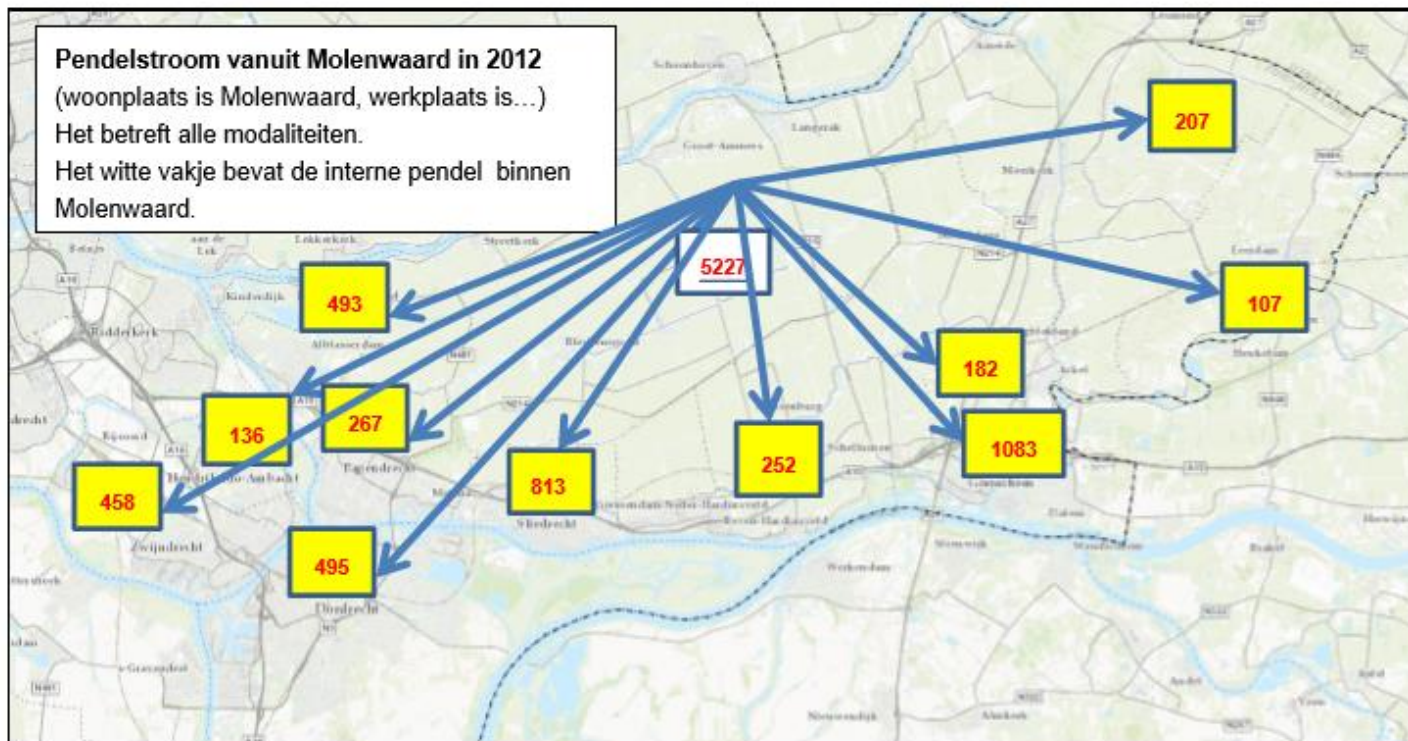
Pendelstroom Hendrik-Ido-Ambacht (alle modaliteiten)



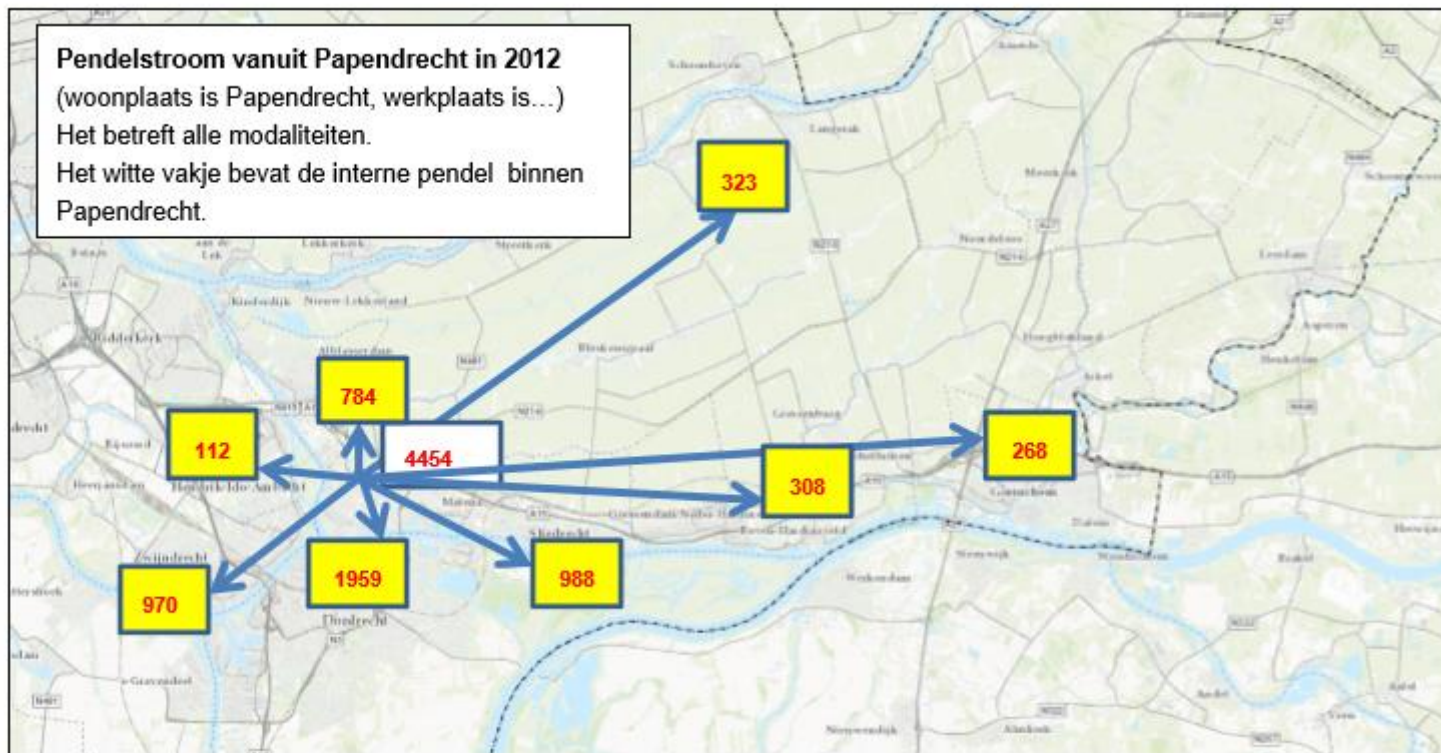
Pendelstroom Leerdam (alle modaliteiten)



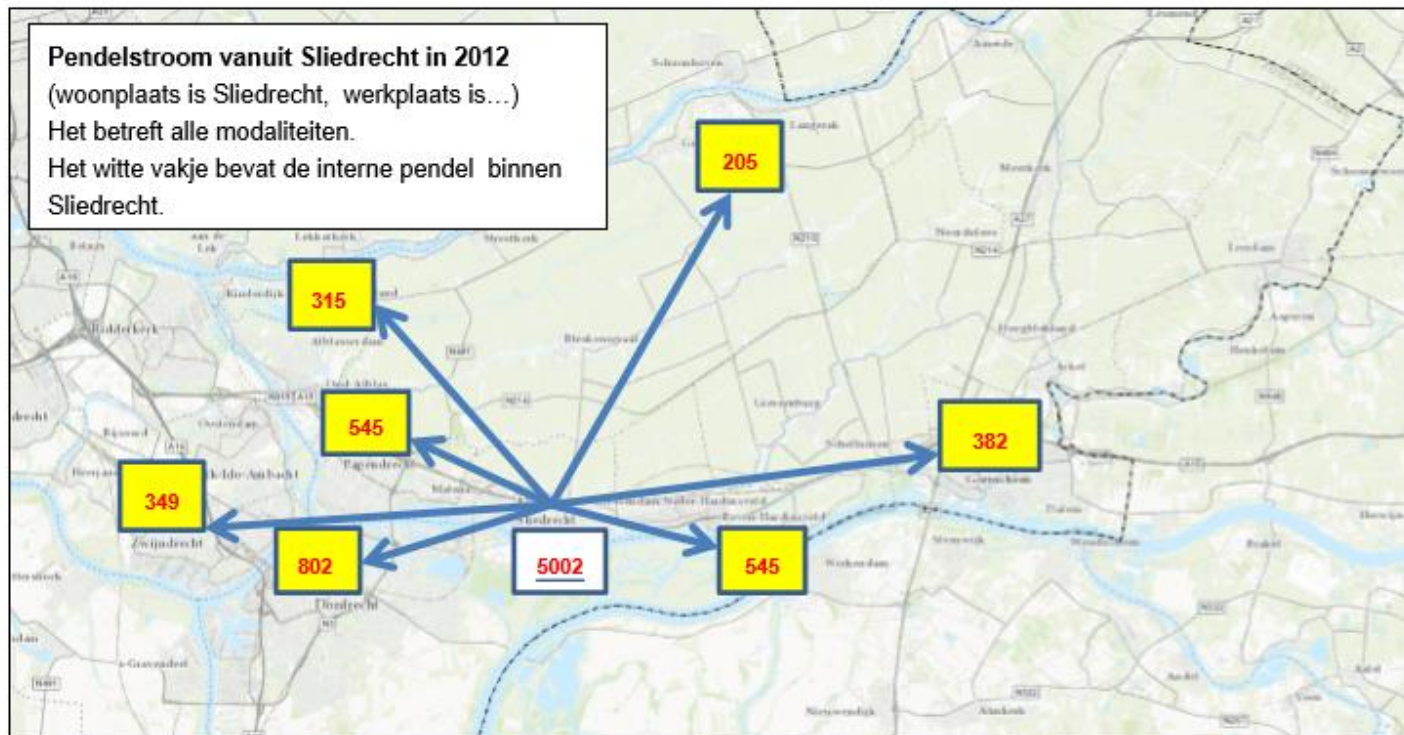
Pendelstroom Molenwaard (alle modaliteiten)



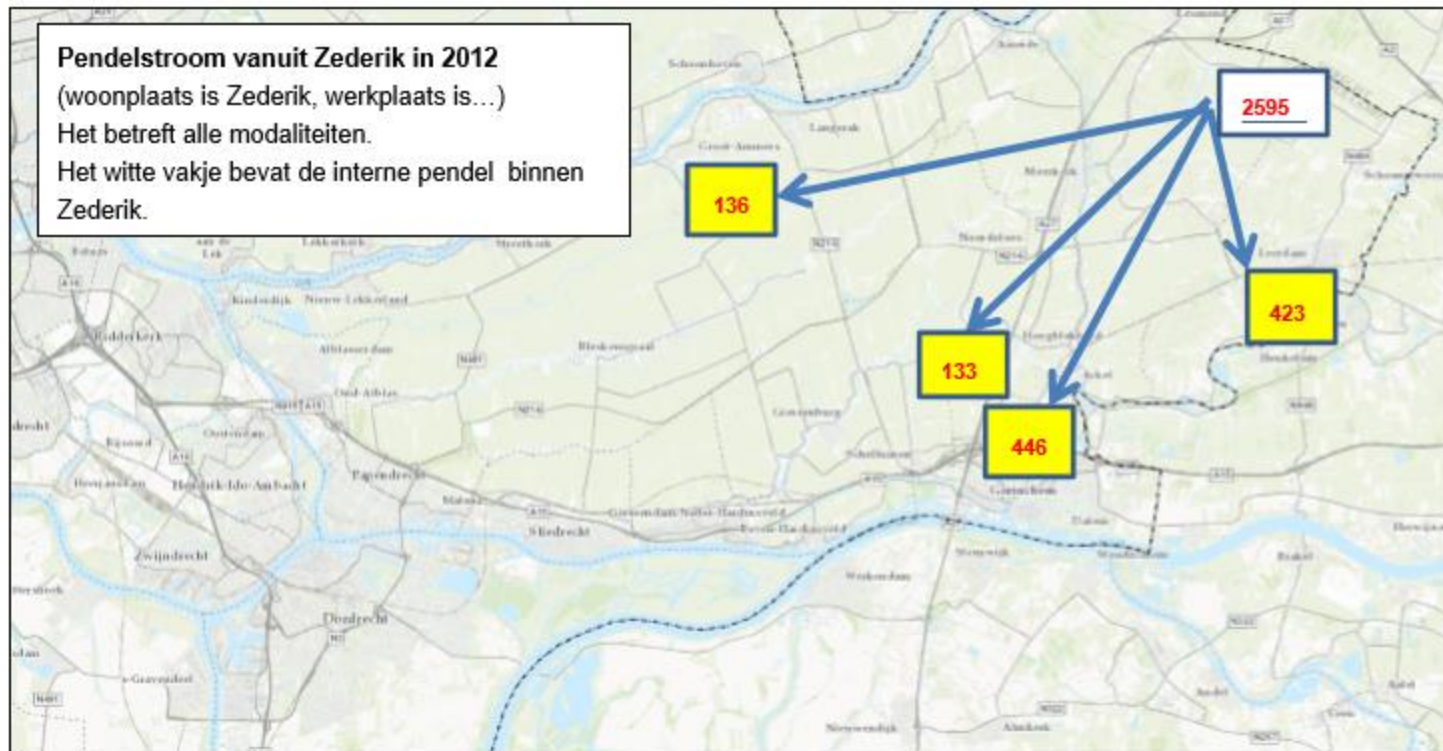
Pendelstroom Papendrecht (alle modaliteiten)



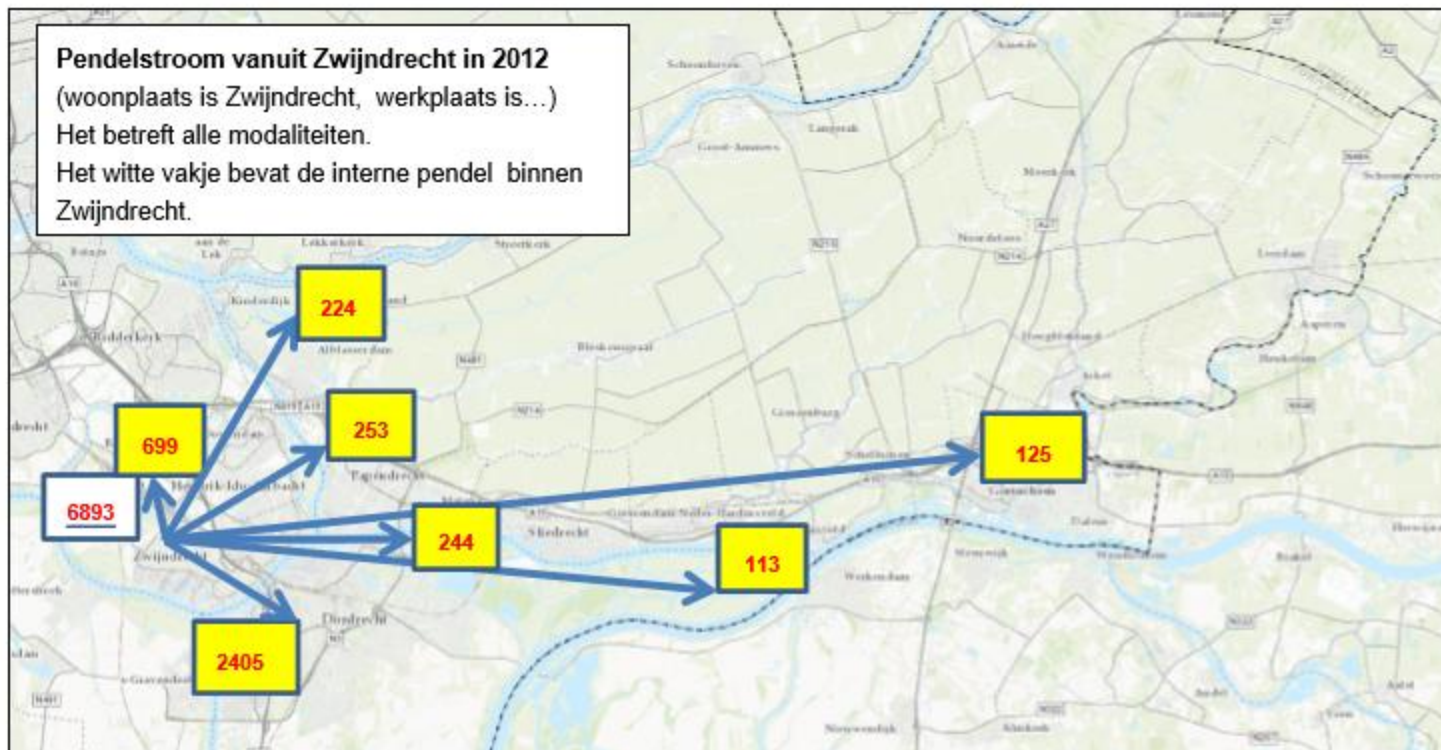
Pendelstroom Sliedrecht (alle modaliteiten)



Pendelstroom Zederik (alle modaliteiten)



Pendelstroom Zwijndrecht (alle modaliteiten)



HB-matrix Waterbus (behoort niet tot de DAV concessie)

Q4	naar													
	Rotterdam	Krimpen a/d IJssel	Ridderkerk	Alblasserdam	Hendrik-Ido-Ambacht	Papendrecht Westeind	Dordrecht Merwekade	Dordrecht Hoekkade	Zwijndrecht	Papendrecht Veerdam	Papendrecht Oosteind	Dordrecht Biesbosch	Sliedrecht	Ark van Noach
van 2015 reizigers														
Rotterdam		47648	36635	46521	10676	11053	52690	0	0	0	0	0	0	0
Krimpen a/d IJssel	42339		15790	6636	5427	1831	23662	0	0	0	0	0	0	0
Ridderkerk	41157	17372		7258	746	1924	21520	0	0	0	0	0	0	0
Alblasserdam	46548	7334	7023		3652	1680	37876	0	0	0	0	0	0	0
Hendrik-Ido-Ambacht	9972	4939	633	3693		5059	13796	0	0	0	0	0	0	0
Papendrecht Westeind	10876	2372	1986	1887	5062		7507	3404	0	0	0	0	0	0
Dordrecht Merwekade	52068	25278	20131	37065	13311	9784		516	10374	197628	2608	5732	13707	1716
Dordrecht Hoekkade	0	0	0	0	0	0	253		110613	45	14	21	155	33
Zwijndrecht	0	0	0	0	0	0	8901	110607		121	1283	608	2255	119
Papendrecht Veerdam	0	0	0	0	0	0	226658	0	55		7	8	27	28
Papendrecht Oosteind	0	0	0	0	0	0	2696	12	905	0		226	285	421
Dordrecht Biesbosch	0	0	0	0	0	0	4234	12	108	0	104		2667	305
Sliedrecht	0	0	0	0	0	0	11528	51	1218	14	231	3308		1043
Ark van Noach	0	0	0	0	0	0	1610	33	154	6	379	595	1790	
Kinderdijk/Molenkade	28037	0	0	0	0	0	1414	0	0	0	0	0	0	0
	230997	104943	82198	103060	38874	31331	414345	114635	123427	197814	4626	10498	20886	3665

Bezetting fietsenstalling MLL

Station	Fiets in 2008 (nov)	Fiets in 2009 (sep)	Fiets in 2010 (sep)	Fiets in 2011 (okt)	Fiets in 2012 (apr)	Fiets in 2012 (sep)	Fiets in 2013 (apr)	Fiets in 2013 (sep)	Fiets in 2014 (apr)	Fiets in 2014 (sep)	Fiets in 2015 (apr)	Fiets in 2015 (sep)
Alblasserdam (waterbus)					5	7	12	10	3	14	36	4
Arkel	46	53	51	70	48	69	66	69	62	71	76	70
Boven-Hardinxveld					34	118	111	61	63	139	128	155
Dordrecht CS	1.121	995	1.093	1.241	955	1.439	1.334	1.511	1.559	1.658	1.556	1.629
Dordrecht Stadspolders	80	80	71	72	103	179	145	148	117	188	156	181
Dordrecht-Zuid	95	91	122	135	110	131	140	148	123	172	188	190
Gorinchem	439	483	469	845	526	810	727	674	483	887	847	1.027
Hardinxveld Blauwe Zoom					9	17	14	17	24	44	22	35
Hardinxveld-Giessendam	144	134	143	326	130	246	209	191	107	266	204	260
Leerdam	60	154	156	285	189	360	324	286	273	258	207	353
Sliedrecht	216	302	259	419	187	384	320	210	174	272	331	411
Sliedrecht Baanhoek					46	109	108	87	73	125	139	133
Zwijndrecht	616	750	821	788	686	867	NG	1.009	960	1.005	882	956
TOTAAL	2.817	3.042	3.185	4.181	3.028	4.736	3.510	4.421	4.021	5.099	4.772	5.404

Bezetting P+R-plaatsen MLL

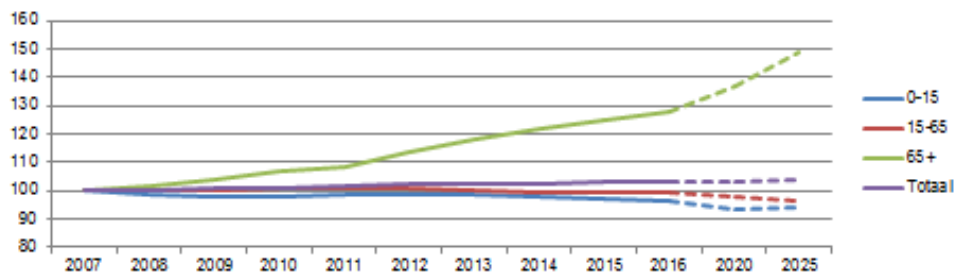
Station (bestemd voor P+R)	Bezetting 2008 (nov)	Bezetting 2009 (sep)	Bezetting 2010 (sep)	Bezetting 2011 (okt)	Bezetting 2012 (apr)	Bezetting 2012 (sep)	Bezetting 2013 (apr)	Bezetting 2013 (sep)	Bezetting 2014 (apr)	Bezetting 2014 (sep)	Bezetting 2015 (apr)	Bezetting 2015 (sep)
Alblasserdam (waterbus)					18	22	14	10	14	23	14	11
Arkel												
Boven-Hardinxveld					5	9	23	25	21	21	24	24
Dordrecht CS	97	105	87	69	94	95	90	103	87	71	80	80
Dordrecht Stadspolders												
Dordrecht Zuid							51	63	62	46	28	27
Gorinchem	26	34	31	22	34	32	44	32	19	19	13	17
Hardinxveld Blauwe Zoom					2	5	5	7	2	9	3	4
Hardinxveld-Giessendam				41	39	28	21	28	27	25	29	28
Leerdam				66	69	69	67	65	65	68	70	70
Sliedrecht	52	54	41	102	98	98	106	105	89	93	84	83
Sliedrecht Baanhoek					12	20	30	41	41	53	57	62
Zwijndrecht	145	162	128	176	159	156	NG	147	116	57	60	103
TOTAAL	320	355	287	476	530	534	451	626	543	485	462	509

Sectie 2: Demografie

Bevolking Drechtsteden 2007-2025

	2007-2016										Prognose	
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025
0-15	48.546	47.721	47.628	47.629	47.695	47.816	47.749	47.496	47.320	46.896	45.472	45.689
15-65	173.136	173.242	173.847	174.439	175.178	174.216	172.981	172.501	172.139	171.940	169.805	167.456
65+	39.927	40.601	41.590	42.631	43.150	45.317	47.101	48.598	49.888	50.998	54.563	59.374
Totaal	261.609	261.564	263.065	264.699	266.023	267.349	267.831	268.595	269.347	269.834	269.840	272.519

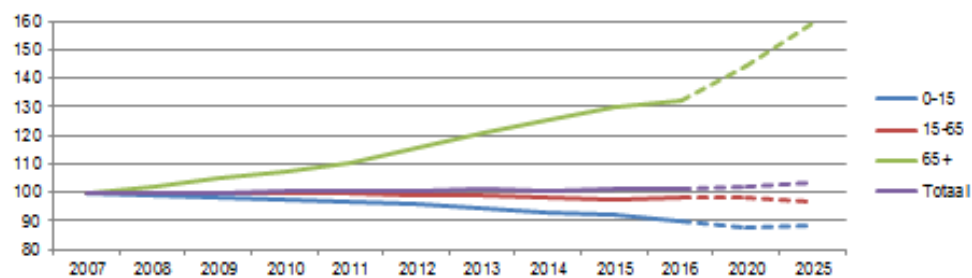
Bevolking Drechtsteden 2007-2025, indexcijfers



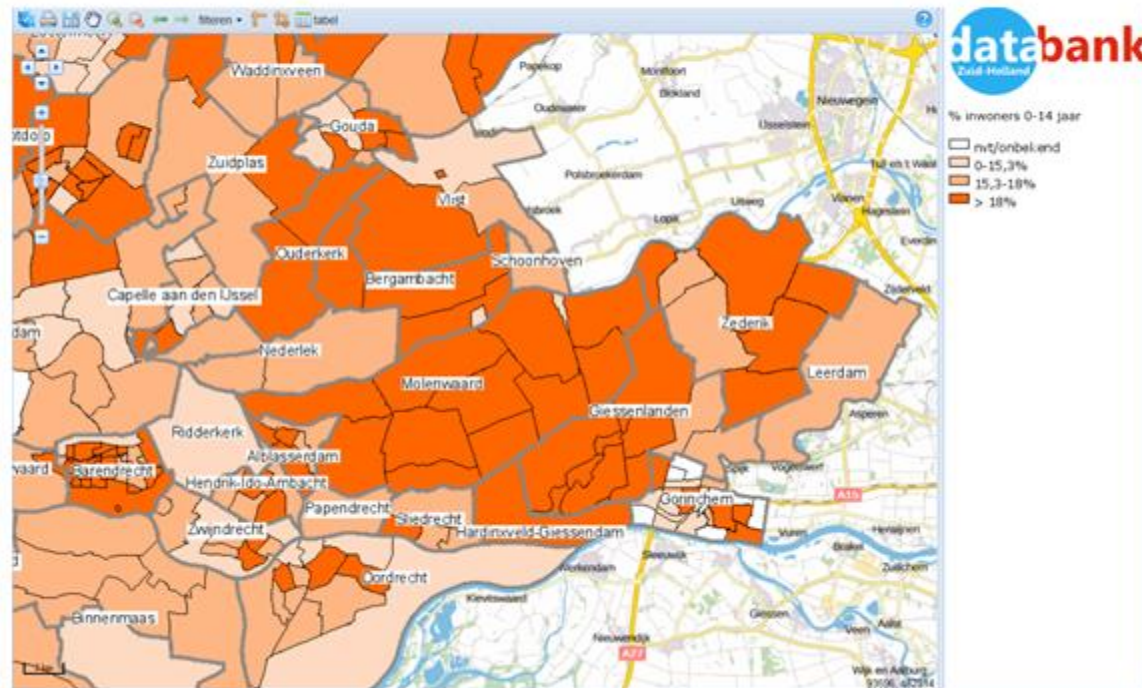
Bevolking Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2007-2025

											Prognose	
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025
0-15	26.837	26.556	26.363	26.134	25.934	25.667	25.417	24.992	24.723	24.210	23.574	23.669
15-65	85.016	84.916	84.751	84.606	84.541	84.211	83.855	83.458	83.170	83.384	83.428	82.201
65+	17.737	18.109	18.581	19.087	19.510	20.567	21.490	22.270	22.989	23.480	25.540	28.285
Totaal	129.590	129.581	129.695	129.827	129.985	130.445	130.762	130.720	130.882	131.074	132.542	134.155

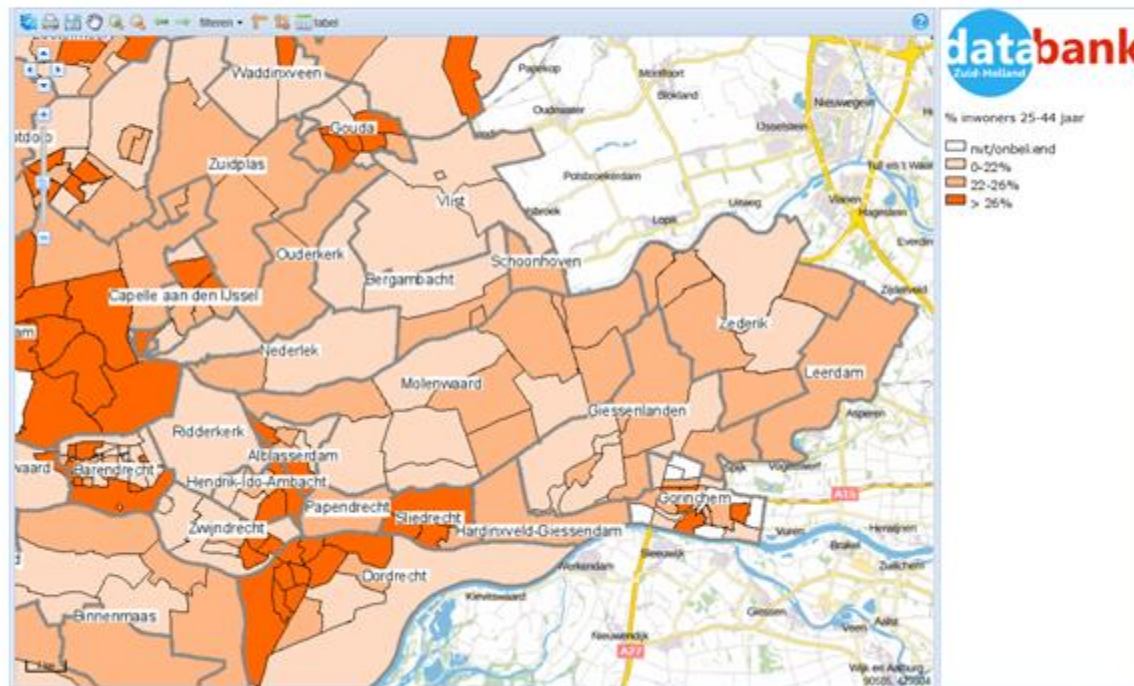
Bevolking Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2007-2025, indexcijfers



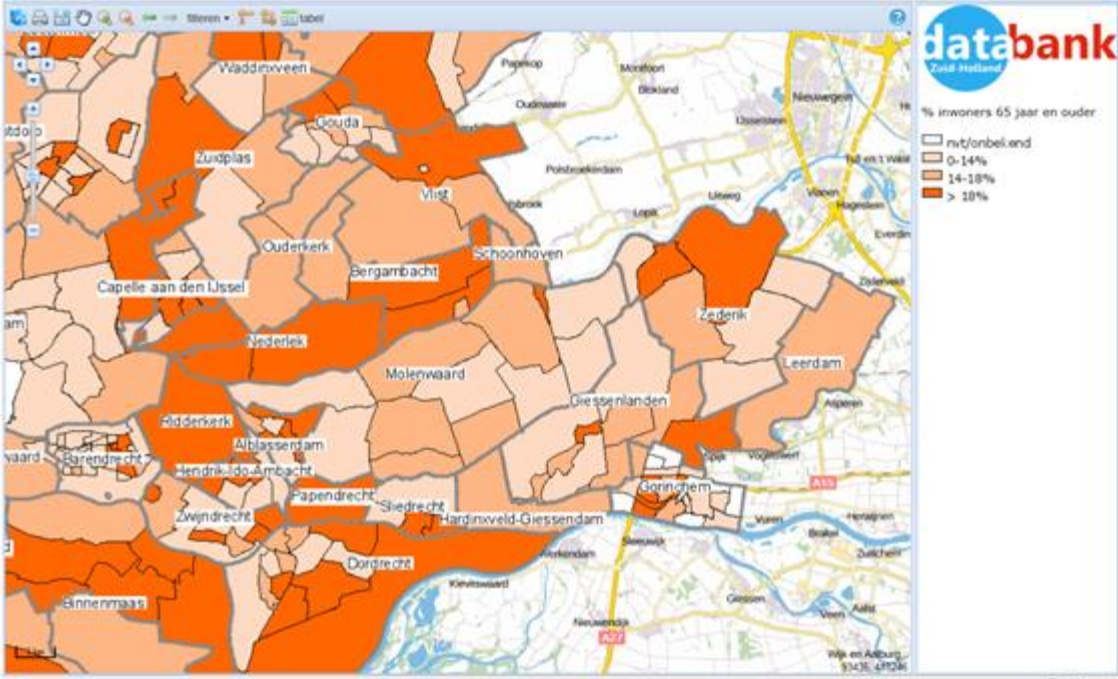
Demografie: 0-15 jr



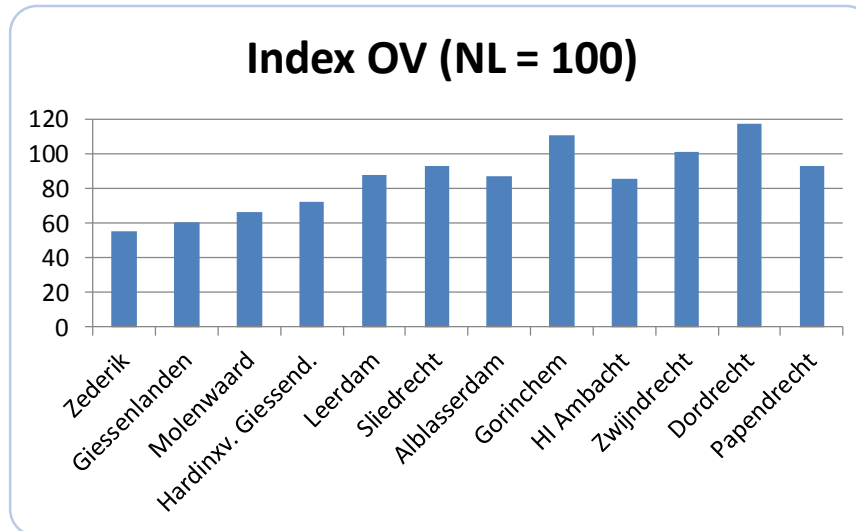
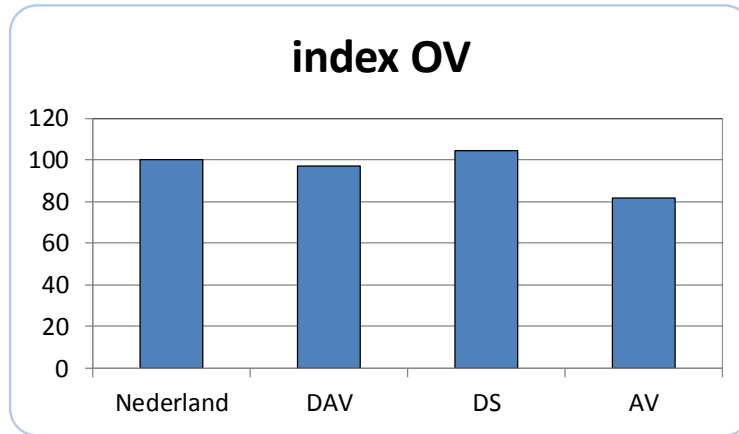
Demografie: 25-44 jr

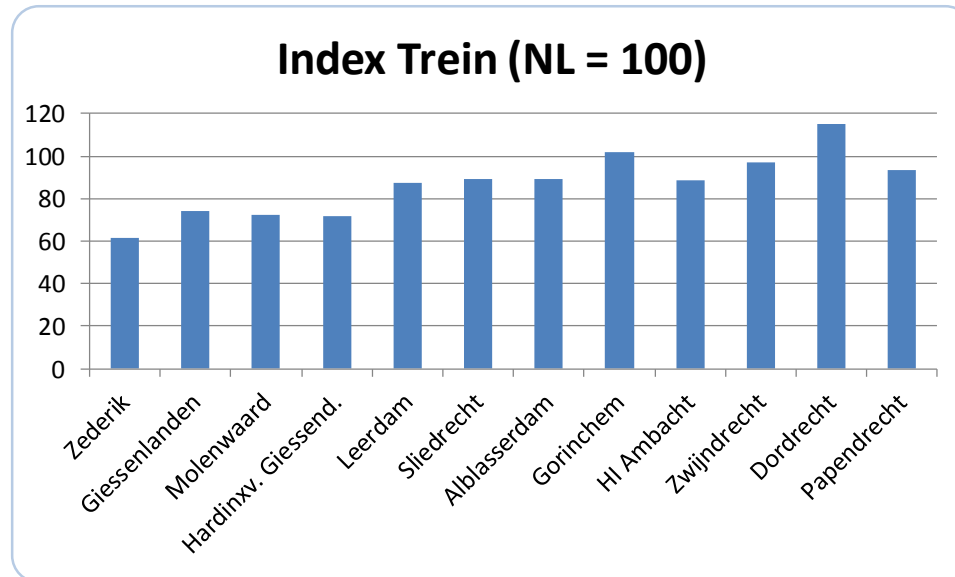
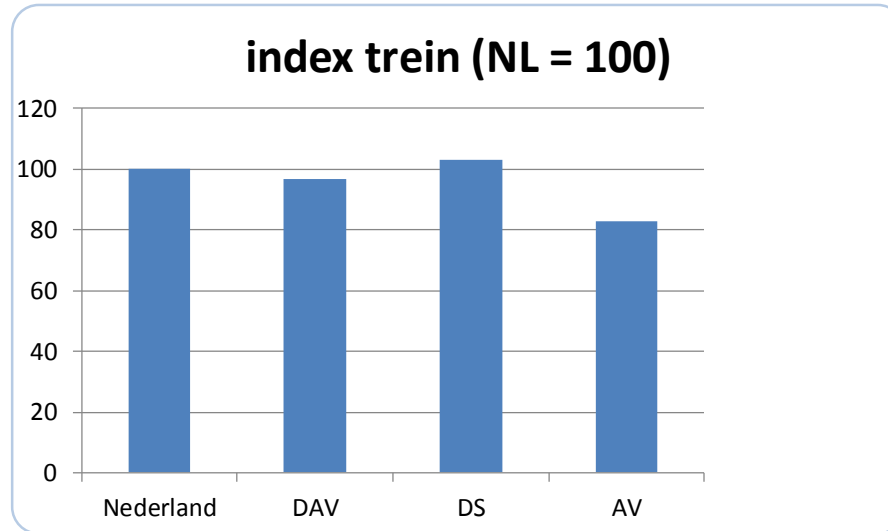


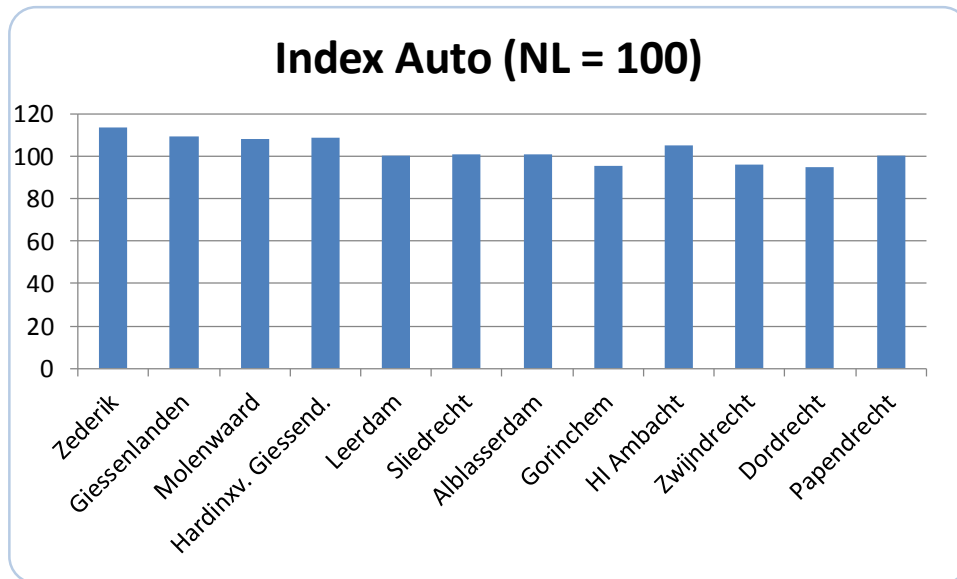
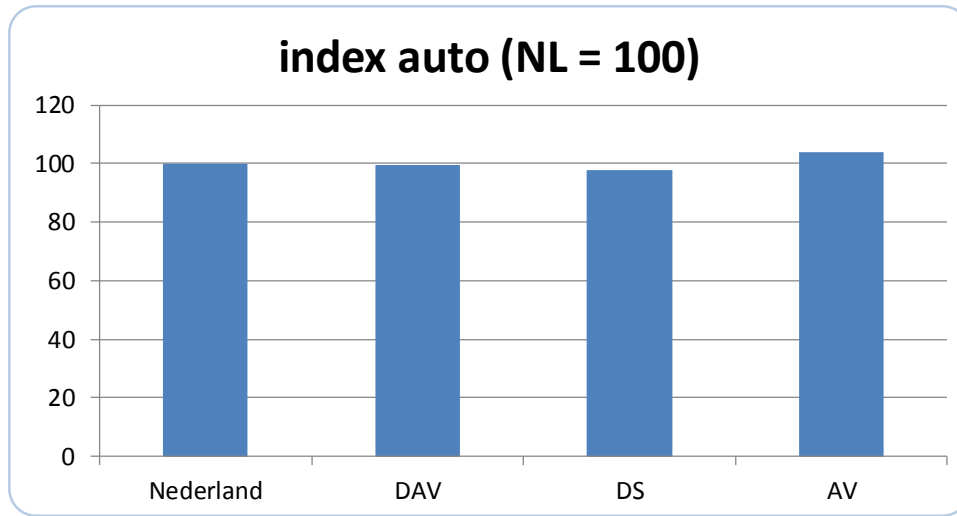
Demografie: 65+



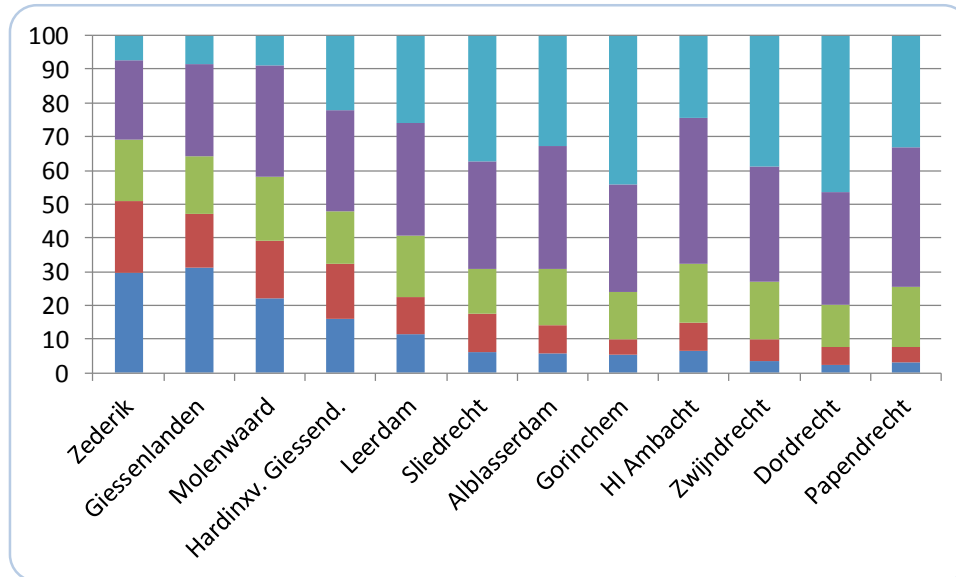
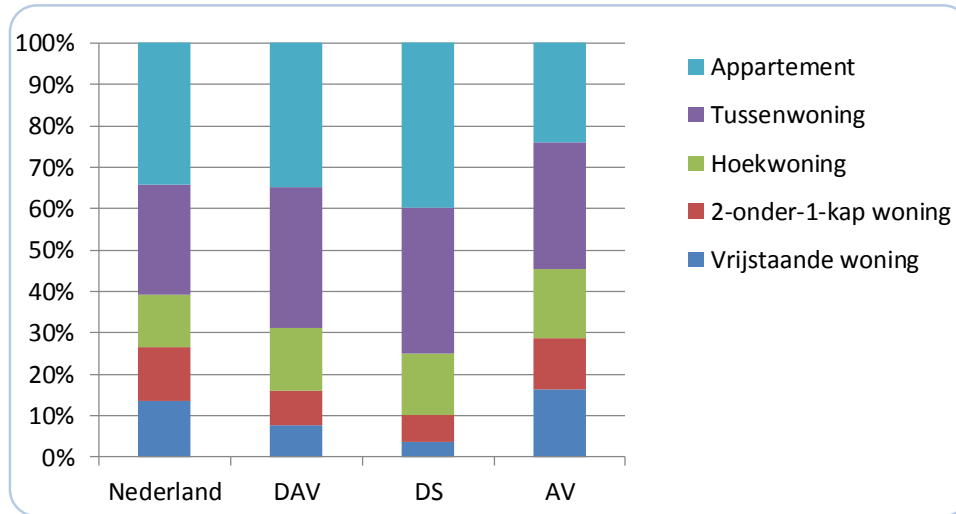
Sectie 3: Bevolkingskenmerken



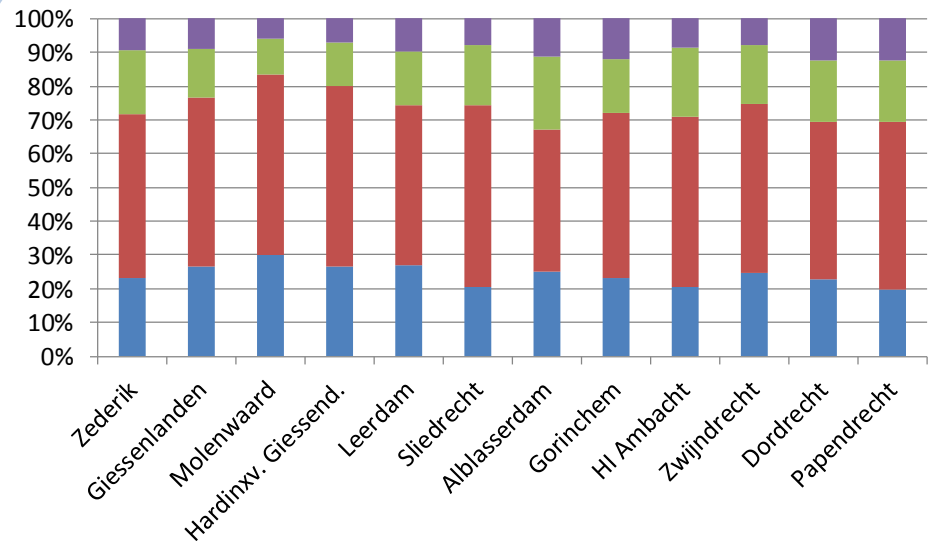
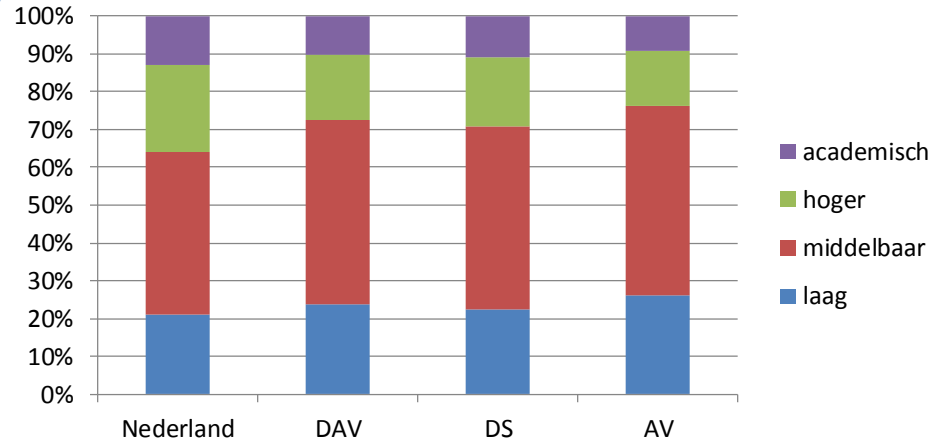




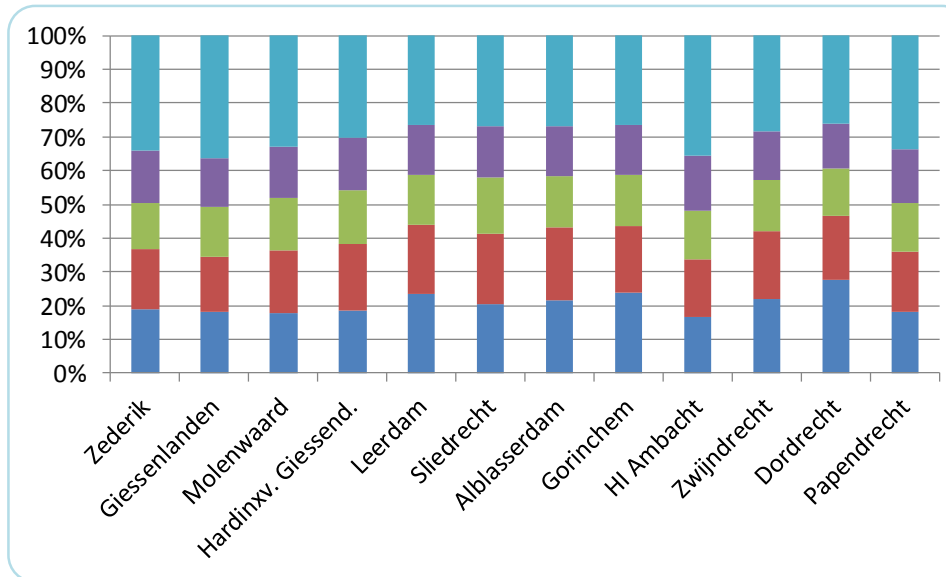
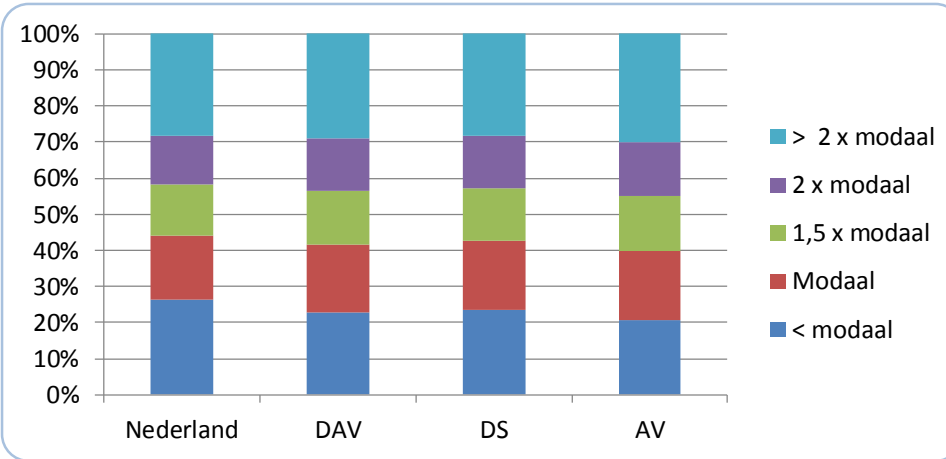
Woningtype



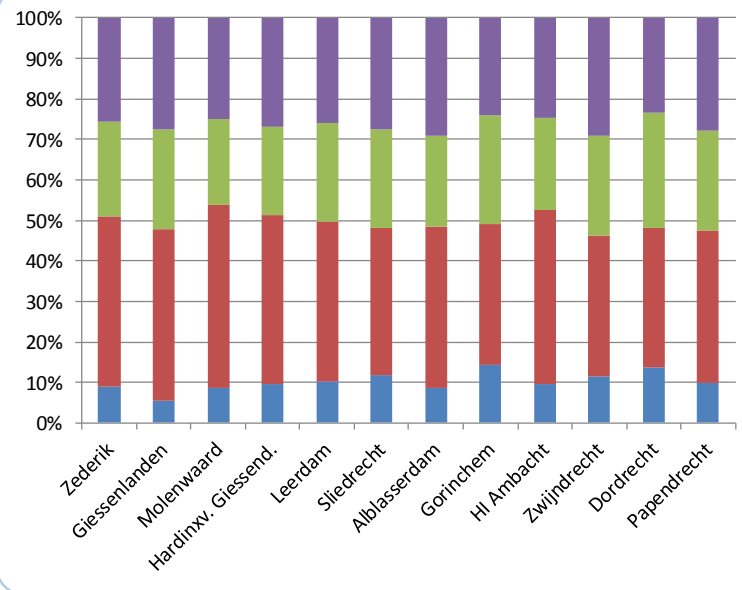
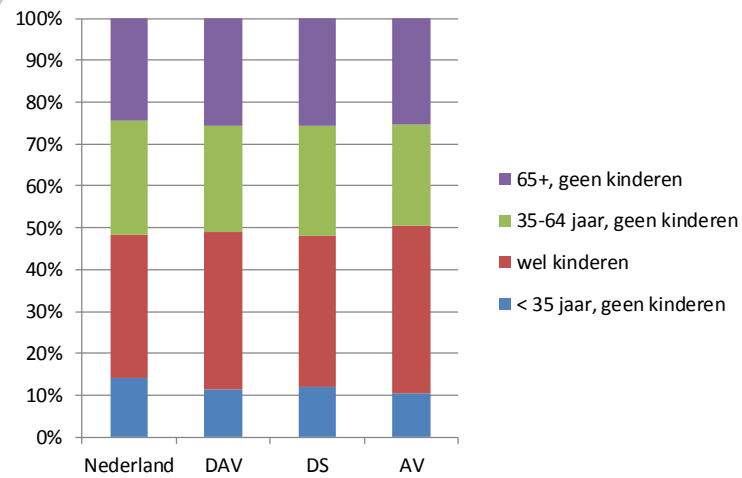
Opleiding



Inkomen



Levensfase (vereenvoudigd)



Sectie 4: Zorginstellingen

Zorginstellingen: ziekenhuizen

Ziekenhuizen Drechtsteden 2012-2013

	Ziekenhuizen	Bedden	
	2013	2012	2013
Dordrecht	3	505	505
Billevrecht	1	0	20
Zwijndrecht	1	136	136
Totaal	5	641	661

bron: Tympan/RIS: Jaarverslagen Zorg; kiesBeter.nl

Ziekenhuizen Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2012-2013

	Ziekenhuizen	Bedden	
	2013	2012	2013
Gorinchem	1	323	312

bron: Tympan/RIS: Jaarverslagen Zorg; kiesBeter.nl

Zorginstellingen: ziekenhuizen

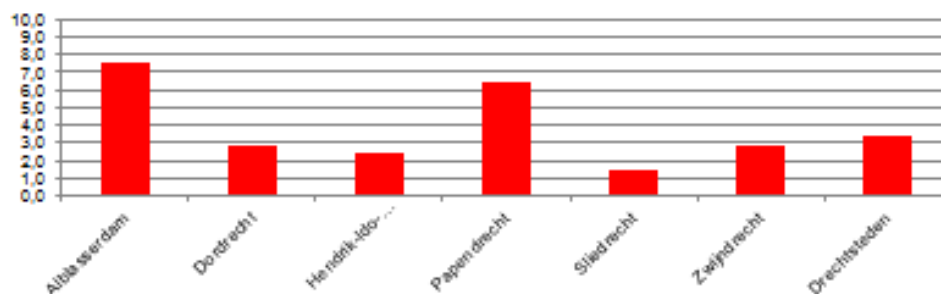
Afstand tot ziekenhuis Drechtsteden 2007-2014

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Alblasserdam	8,0	7,8	7,7	7,9	7,5	7,5	7,6	7,6
Dordrecht	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8	2,7	2,7	2,8
Hendrik-Ido-Ambacht	2,3	2,3	2,2	2,3	2,3	2,5	2,4	2,5
Papendrecht	6,4	6,5	6,5	6,4	6,3	6,3	6,3	6,5
Sliedrecht	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5
Zwijndrecht	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,8	2,8	2,8
Drechtsteden	3,3	3,3	3,3	3,4	3,3	3,4	3,4	3,4

bron: Tympan/RIS: CBS

Afstand: gemiddelde afstand in kilometers tot een ziekenhuis (incl. buitenpolikliniek) voor inwoners van Zuid-Holland

Afstand tot ziekenhuis Drechtsteden 2014



Zorginstellingen: ziekenhuizen

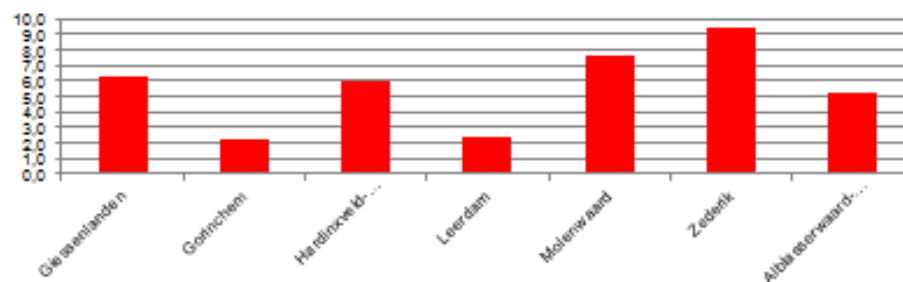
Afstand tot ziekenhuis Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2007-2014

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Giesselanden	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3
Gorinchem	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2
Hardinxveld-Giessendam	5,9	5,9	5,9	5,9	5,8	5,8	5,8	6,0
Leerdam	2,3	2,3	2,2	2,2	2,2	2,4	2,4	2,4
Molenwaard	11,5	11,5	11,5	11,5	10,6	10,6	10,8	7,6
Zederik	10,7	10,7	10,7	10,8	10,8	10,9	10,9	9,5
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	6,1	6,1	6,1	6,1	5,9	5,9	6,0	5,2

bron: Tympan/RIS: CBS

Afstand: gemiddelde afstand in kilometers tot een ziekenhuis (incl. buitenpolikliniek) voor inwoners van Zuid-Holland

Afstand tot ziekenhuis Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2014



Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

1. Ziekenhuizen

Dordrecht (2):

- Albert Schweitzer ziekenhuis – hoofdvestiging Dordtwijk (Albert Schweitzerplaats - Gezondheidspark)
Stadslijn 2, 7 en streeklijnen 13,16,18,19, 166, 168, 175, 388
- Albert Schweitzer ziekenhuis – vestiging Amstelwijck (Van der Steenhovenplein - Wielwijk)
Stadslijn 4 (deels 8)

Zwijndrecht (1):

- Albert Schweitzer ziekenhuis – vestiging Zwijndrecht (Langeweg)
Lijn 11/12, 21 en buurtbus 717

Sliedrecht (1):

- Albert Schweitzer ziekenhuis – vestiging Sliedrecht (Wilhelminastraat)
Lijn 13 en buurtbus 701. Nabijgelegen lijnen 87, 91, 187, 191, 691 en 75, 77

2. Verzorging/verpleegtehuizen

Dordrecht (14):

- Woonzorgcentrum Dubbelmonde (Koningstraat – Dubbeldam)
- Verpleeghuis/verzorgingstehuis Crabbefhof (Talmaweg – Crabbefhof)
- Woon-en zorgcentrum De Merwelande (Haringvlietstraat – Staart)
- De Sterrenlanden (Minaertweg – Sterrenburg)
- Vreedonk (Vreedonklaan – Zuidhoven)
- De Prinsenmarij (Nassauweg – Krispijn)
- Vijverhof (Henri Polakstraat - Crabbefhof)
- Het Waterwiel (Admiraalsplein – Dordrecht)
- Het Sterrenwiel (Dalmeyerplein – Dordrecht)
- Het Stadswiel (Beverwijckstraat - Schil/centrum)
- De Wielborgh (Otto Dickeplein – Binnenstad/Centrum)
- Het Polderwiel (Dudok-erf) - Stadspolders
- Zorg centrum De Linde (Bankastraat – Reeland)
- Het Parkhuis (diverse locaties)

Zwijndrecht (5):

- De Lindonk (Rotterdamseweg)
- De Lichtkring (De Kring)
- Nebo (Hoofdland)
- De IJsvogel (IJsvogelplein)
- Swinhove (Plantageweg)

Hendrik-Ido Ambacht (1):

- De Blije Borgh (Gerard Alewijnstraat)

Alblasserdam (1):

- Zorgcentrum De Waard/Verpleeghuis De Alblashof (De Alblashof)
Lijn 16, 89 en 93

Papendrecht (3):

- De Markt (Markt)
- De Wieken (Noordhoek)
- De Waalburch (Kleine Waal)

Sliedrecht (4)

- Zorgcentrum Overslydrecht (Scheldelaan)
- Waardeburgh (Bonkelaarsplein)
- Zorgcentrum Parkzicht (Lijsterweg)
- Hof van Sliedrecht (Lijsterweg)

Hardinxveld-Giessendam (1):

- Zorgcentrum Padaja (Claversweer)

Zorginstellingen: verzorgingshuizen

Verzorgingshuizen Drechtsteden 2000-2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Alblasserdam	1	1	1	1	0	0	0	0	0
Dordrecht	8	8	8	8	8	7	7	8	7
Hendrik-Ido-Ambacht	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Papendrecht	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Stedrecht	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Zwijndrecht	3	3	3	3	3	3	3	3	2
Totaal	17	17	17	17	16	15	15	15	13

Bron: Tympean/RIS: ABF Research BV

Verzorgingshuizen Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2000-2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Giesselanden	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gorinchem	4	4	4	4	4	3	3	3	3
Hardinxveld-Giessendam	2	2	2	2	2	2	1	0	1
Leerdam	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Molenwaard	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Zederik	0	1	1	1	1	1	1	1	1
Totaal	10	11	11	11	10	9	8	6	7

Bron: Tympean/RIS: ABF Research BV

Zorginstellingen: verpleeghuizen

Verpleeghuizen Drechtsteden 2000-2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Alblasserdam	0	0	0	0	1	1	1	1	1
Dordrecht	3	3	3	3	3	5	5	4	5
Hendrik-Ido-Ambacht	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Papendrecht	0	0	0	1	1	1	1	1	1
Sliedrecht	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Zwijndrecht	1	1	0	0	0	1	1	1	1
Totaal	5	5	4	5	6	9	9	8	9

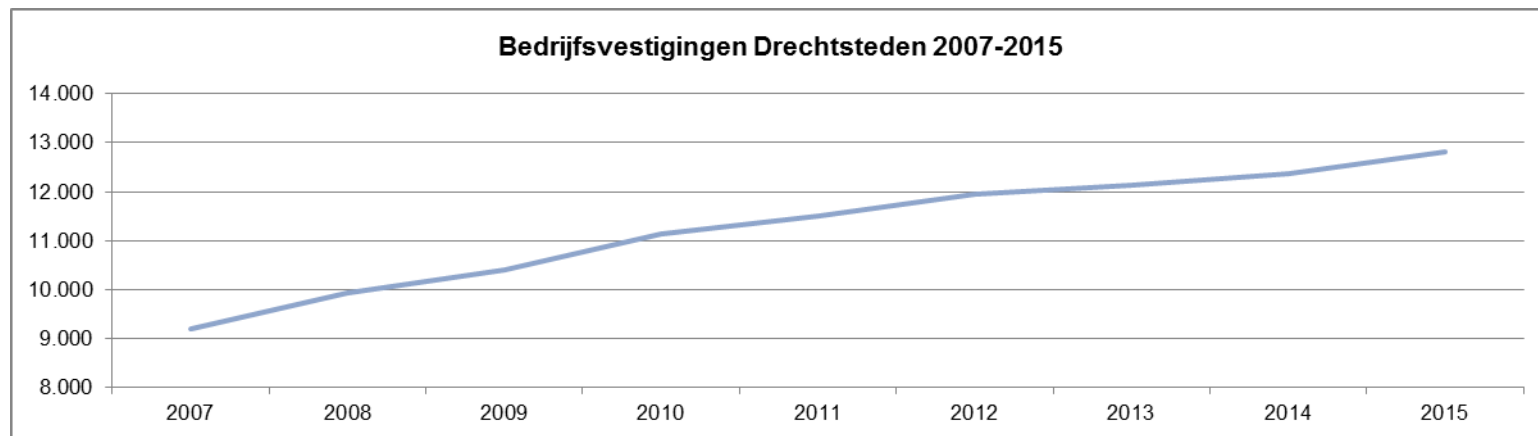
Bron: Tympean/RIS: ABF Research BV

Verpleeghuizen Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2000-2008

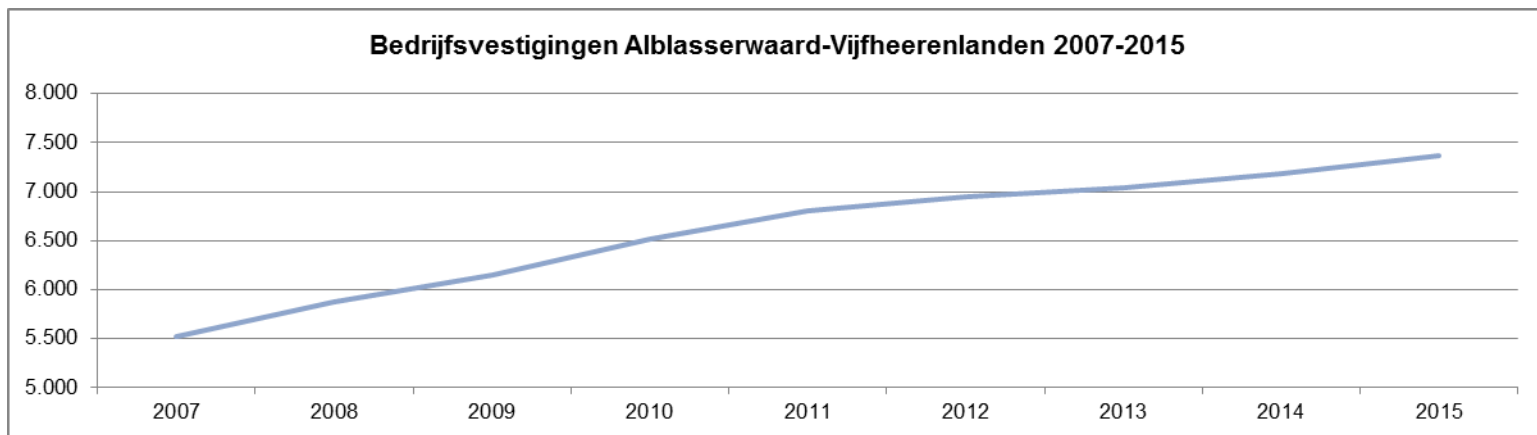
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Giesselanden	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gorinchem	1	1	1	1	1	1	2	2	2
Hardinxveld-Giessendam	0	0	0	0	1	1	1	2	2
Leerdam	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Molenwaard	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zederik	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	2	2	2	2	3	3	4	5	5

Bron: Tympean/RIS: ABF Research BV

Sectie 5: Bedrijven

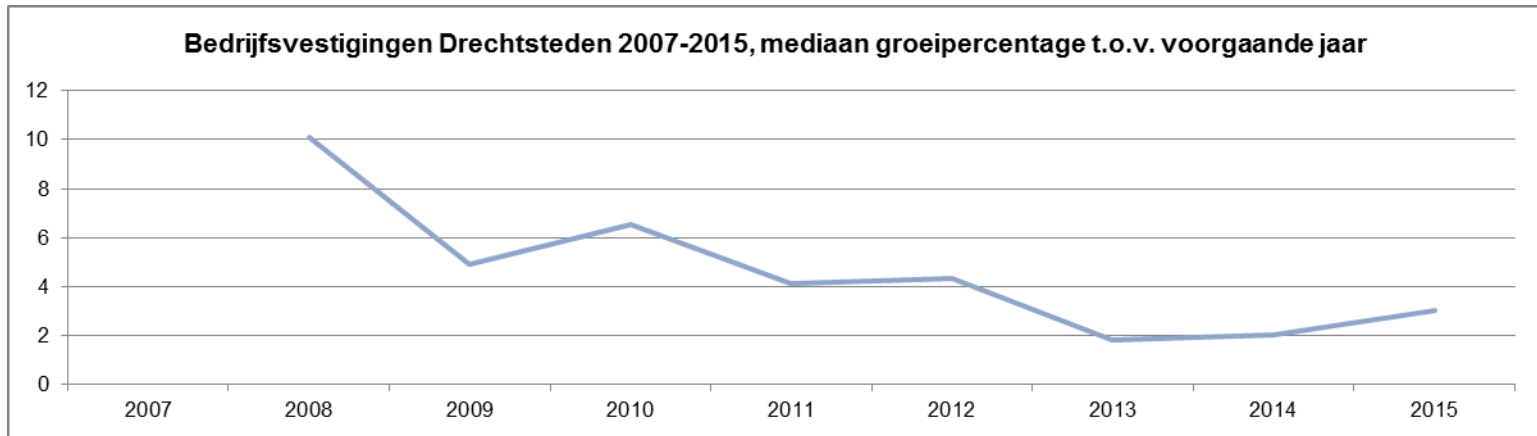


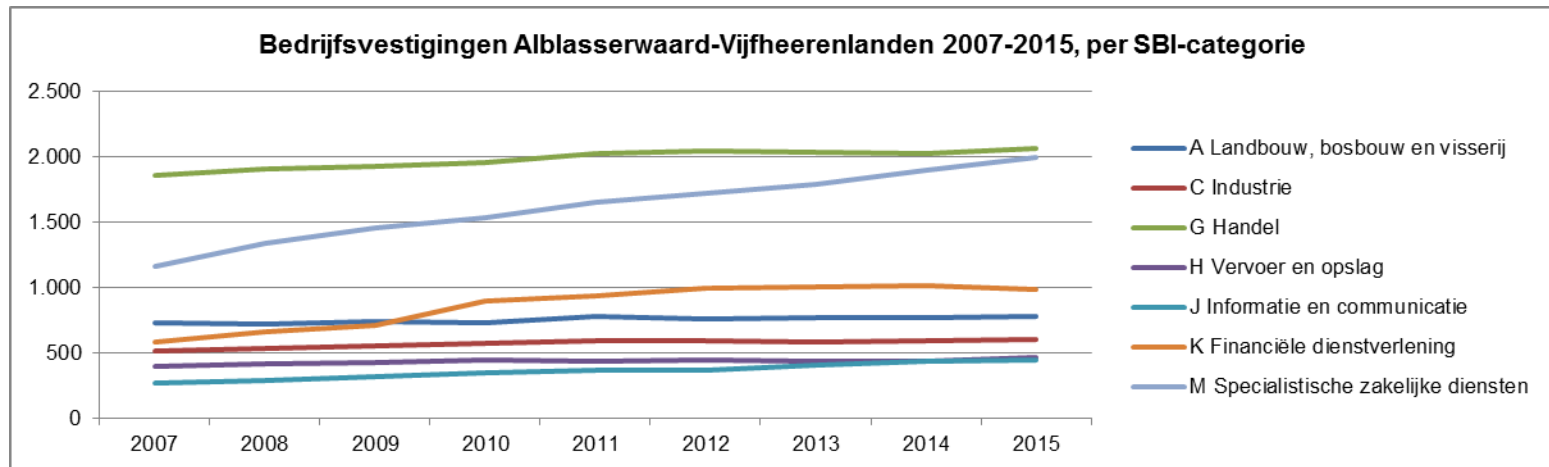
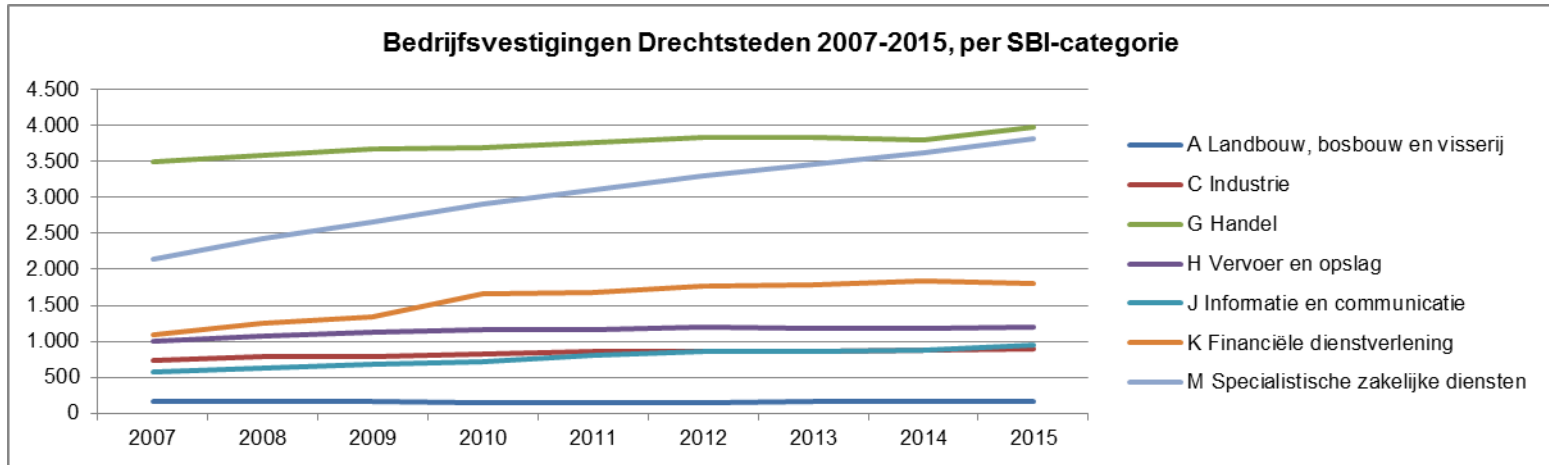
Bedrijfsvestigingen Drechtsteden 2007-2015, per gemeente									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Alblasserdam	720	800	840	890	930	990	1.020	1.015	1.045
Dordrecht	4.035	4.290	4.495	4.815	4.965	5.160	5.190	5.310	5.550
HI Ambacht	890	985	1.070	1.185	1.255	1.315	1.345	1.390	1.465
Papendrecht	1.005	1.115	1.160	1.245	1.305	1.320	1.365	1.415	1.440
Sliedrecht	895	980	1.005	1.060	1.100	1.120	1.135	1.155	1.180
Zwijndrecht	1.645	1.750	1.845	1.940	1.955	2.050	2.070	2.070	2.135
Totaal	9.190	9.920	10.415	11.135	11.510	11.955	12.125	12.355	12.815



Tabel 3 Bedrijfsvestigingen Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2007-2015, per gemeente

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Giessenlanden	745	785	815	880	920	945	970	960	980
Gorinchem	1.345	1.445	1.550	1.630	1.685	1.740	1.780	1.850	1.940
Hardinxveld-G	755	765	800	885	930	955	930	935	945
Leerdam	745	825	825	880	925	910	915	930	945
Molenwaard	1.195	1.285	1.360	1.430	1.505	1.540	1.570	1.620	1.640
Zederik	735	775	800	805	835	860	870	885	915
Totaal	5.520	5.880	6.150	6.510	6.800	6.950	7.035	7.180	7.365





Bedrijfsvestigingen Drechtsteden 2007-2015, per SBI-categorie									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A Landbouw, bosbouw en visserij	165	170	160	150	145	155	165	160	165
C Industrie	730	780	780	825	850	855	855	875	900
G Handel	3.490	3.585	3.680	3.700	3.760	3.835	3.830	3.805	3.980
H Vervoer en opslag	1.005	1.065	1.120	1.165	1.170	1.195	1.180	1.180	1.195
J Informatie en communicatie	565	635	685	725	800	850	855	880	950
K Financiële dienstverlening	1.090	1.255	1.340	1.660	1.680	1.765	1.785	1.835	1.800
M Specialistische zakelijke diensten	2.145	2.430	2.650	2.910	3.105	3.300	3.455	3.620	3.825
Totaal	9.190	9.920	10.415	11.135	11.510	11.955	12.125	12.355	12.815

Bedrijfsvestigingen Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2007-2015, per SBI-categorie									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A Landbouw, bosbouw en visserij	730	725	740	735	780	765	770	770	785
C Industrie	515	535	560	575	600	600	585	595	610
G Handel	1.855	1.910	1.925	1.960	2.025	2.050	2.040	2.025	2.070
H Vervoer en opslag	400	415	430	445	435	445	435	440	465
J Informatie en communicatie	270	295	325	355	375	375	405	435	445
K Financiële dienstverlening	590	660	715	900	935	995	1.005	1.015	990
M Specialistische zakelijke diensten	1.160	1.340	1.455	1.540	1.650	1.720	1.795	1.900	2.000
Totaal	5.520	5.880	6.150	6.510	6.800	6.950	7.035	7.180	7.365

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Aanbod bedrijventerreinen in de Drechtsteden per 1-1-2015 in netto hectares.

Gemeente	Bedrijventerrein	Nieuw (N) of herontwik-keling (H)	Direct beschikbaar
Alblasserdam	Het Nieuwland	N	2.8
Alblasserdam	Hoogendijk	H	11.0
Dordrecht	1 ^e Merwedehaven + Oostpoort	H	13.6
Dordrecht	3 ^e Merwedehaven	N	-
Dordrecht	Amstelwijck (bedrijven)	N	3.9
Dordrecht	Julianahaven	H	2.5
Dordrecht	Krabbepolder	N	7.8
Dordrecht	Dordtse Kil III	N	31.8
Dordrecht	Dordtse Kil IV (in voorbereiding)	N	67.0
H.I. Ambacht	Ambachtsezoom	N	
H.I. Ambacht	Antoniapolder	H	11.3
H.I. Ambacht	Langeweg	N	1.5
H.I. Ambacht	v/h Noordoevers	H	2.0
Papendrecht	Land van Matena	N	0.9
Sliedrecht	Baanhoek-West	N	
Sliedrecht	De Driehoek	N	
Zwijndrecht	Bakestein	N	5.5
Zwijndrecht	v/h Noordoevers	H	5.0
Totaal			99.6

Overzicht bedrijventerreinen Drechtsteden

Dordrecht: Dordtse Kil I, Dordtse Kil II, Dordtse Kil III, Louter Bloemen, Zeehaven, Staart, 1e, 2e 3e Merwedehaven, Amstelwijck.

Zwijndrecht: Grootte Lindt, Gors, Ter Steeghe, De Geer, Develpoort, Bakestein, Molenvliet.

Hendrik Ido Ambacht: Ambachtsezoom, Antoniapolder Plus, Langeweg, De Sandeling, Veersedijk

Alblasserdam: Vinkenwaard – Vinkenwaard Noord, Hoogendijk

Papendrecht: Oosteind, Nieuwland

Sliedrecht: Kerkerak, Stationspark, Noord-Oost Kwadrant, Nijverwaard

Hardinxveld-Giessendam: PM

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 1.1 Bedrijven werknemers 100+ Dordrecht (66) nr. 1 t/m nr. 25

Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
Albert Schweitzer Ziekenhuis Dordwijk	Albert Schweitzerplaats		1739	Gezondheid- en welzijnszorg	Algemene ziekenhuizen
Drechtwerk	Kamerlingh Onnesweg	DORDTSE KIL I	1611	Industrie	Sociale werkvoorziening
Du Pont de Nemours Nederland BV	Baanhoekweg	2E MERWEDEHAVEN	829	Industrie	Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën
Albert Schweitzer Ziekenhuis Amstelwijck	V. d. Steenhovenplein		763	Gezondheid- en welzijnszorg	Algemene ziekenhuizen
Pelican Rouge Coffee Solutions B.V.	Calandstraat	AMSTELWIJCK-WEST	631	Industrie	Vervaardiging van machines voor de productie van v&g.
Da Vinci College	Leerparkpromenade		508	Onderwijs	Middelbaar beroepsonderwijs en educatie (gecombineerd)
Gemeente Dordrecht	Spuiboulevard		456	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
Stichting Verpleeghuis het Parkhuis	Haaswijkweg Oost		379	Gezondheid- en welzijnszorg	Verpleeghuizen
Het Spectrum De Sterrenlanden	Minnaertweg		369	Gezondheid- en welzijnszorg	Verpleeghuizen
Servicecentrum Drechtsteden	Noordendijk		368	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
Sociale Dienst Drechtsteden (SDD)	Spuiboulevard		368	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
Krohne Altometer	Kerkeplaat	1E MERWEDEHAVEN	349	Industrie	Vervaardiging van meet-, regel-, navigatie- en controleapp.
Politie ZHZ Regiobureau	Vissersdijk Beneden	Vissersdijk Beneden	328	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Politie
St. Protestantse Zorggroep Crabbehoff	Gr. van Prinstererweg		292	Gezondheid- en welzijnszorg	Verpleeghuizen
Politie ZHZ Districtsbureau	Overkampweg		261	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Politie
John T Essberger BV	Wieldrechtseweg	JULIANAHAVEN	233	Vervoer en opslag	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart; geen sleepvaart)
P I Zuidwest Locatie Dordtse Poorten	Kerkeplaat	1E MERWEDEHAVEN	232	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Ministerie van Justitie en gevangeniswezen
Croon Elektrotechniek BV	Bunsenstraat	DORDTSE KIL II	226	Bouwnijverheid	Elektrotechnische bouwinstallatie
Rechtbank Rotterdam Locatie Dordrecht	Steegeversloot		221	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Rechtspraak
Volker Stevin Materieel BV	Donker Duyvisweg	KRABBEPOLDER	219	Bouwnijverheid	Overige gespecialiseerde werkzaamheden in de bouw.
Springer	van Godewijkstraat		218	Informatie en communicatie	Overige uitgeverijen (niet van software)
Koninklijke PostNL BV	van Godewijkstraat		216	Vervoer en opslag	Nationale post met universele dienstverplichting
OZHZ (Omgevingsdienst - Milieudienst)	J. de Wittstraat		211	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
St Bureaus Jeugdzorg ZHZ	J. de Wittstraat		187	Gezondheid- en welzijnszorg	Ambulante jeugdzorg
Sarens Nederland BV	P. Hoebeeweg	KRABBEPOLDER	175	Bouwnijverheid	Overige gespecialiseerde werkzaamheden in de bouw

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 1.2 Bedrijven werknemers 100+ Dordrecht (66) nr. 26 t/m nr. 50

Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
Trivire	Callistolaan		174	Verhuur van en handel in onroerend goed	Woningbouwverenigingen en -stichtingen
Makro Zelfbedieningsgroothandel Dordrecht	Toermalijnring	DORDTSE KIL III	172	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in voedings- en genotmiddelen algemeen ass.
Woonbron Onderhoud	Van Baerleplantsoen		166	Bouwnijverheid	Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw
Intersafe Groeneveld BV	Kamerlingh Onnesweg	DORDTSE KIL I	162	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in overige consumentenartikelen (non-food) n.e.g
Dienst Gezondheid & Jeugd Zuid-Holland Zuid	Karel Lotsyweg		160	Gezondheid- en welzijnszorg	Overige paramedische praktijken (geen fysiotherapie, psych.)
Seris Security BV	Pieter Zeemanweg	DORDTSE KIL II	159	Overige zakelijke dienstverlening	Particuliere beveiliging
RWS Waterdistrict Merwede & Maas	Van Leeuwenhoekweg	KRABBEGORS	157	Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen	Algemeen overheidsbestuur
Lotax Taxibedrijf BV	Laan der VN	Bastion lokatie	155	Vervoer en opslag	Vervoer per taxi
Schoonmaakbedrijf G Ooyen BV	Jan Valsterweg	GROENE ZOOM	152	Overige zakelijke dienstverlening	Interieurreiniging van gebouwen
Xylem Water Solutions Nederland BV	Pieter Zeemanweg	DORDTSE KIL II	150	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in verbrandingsmotoren, pompen en compressoren
Timmer-Verzijl BV	Kamerlingh Onnesweg	DORDTSE KIL I	144	Bouwnijverheid	Wegenbouw
Villa Augustus	Oranjelaan		140	Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	Hotels (geen hotel-restaurants), pensions en confer.-oorden
EGM Architecten BV	Wilgenbos		140	Advisering, onderzoek	Architecten (geen interieurarchitecten)
Auriga	Grafelijkheidsweg		139	Gezondheid- en welzijnszorg	Huizen en dagverblijven voor verstandelijk gehandicapten
Leger des Heils Zuidwest Nederland	Kromhout		137	Gezondheid- en welzijnszorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
Arriva Personenvervoer Nederland BV	Baanhoekweg	2E MERWEDEHAVEN	136	Vervoer en opslag	Openbaar vervoer binnen steden
NS Stations	Stationsplein		136	Vervoer en opslag	Personenvervoer per spoor (geen tram of metro)
Riwal Hoogwerkers BV	Maxwellstraat	DORDTSE KIL I	132	Overige zakelijke dienstverlening	Verhuur en lease van machines en installaties voor de bouw
Stichting de Hoop	Provincialeweg		128	Gezondheid- en welzijnszorg	Categoriale ziekenhuizen
Rabobank Drechtsteden	Wilgenbos		127	Financiële instellingen	Coöperatief georganiseerde banken
Schoonmaakbedrijf Schilten	Bamendaweg	Vissersdijk Beneden	124	Overige zakelijke dienstverlening	Interieurreiniging van gebouwen
Verstegen Accountant en Belasting Adv BV	Noordendijk		122	Advisering, onderzoek	Boekhoudkantoren
Cegelec	Laan van Europa	AMSTELWIJCK	120	Bouwnijverheid	Elektrotechnische bouwinstallatie
Pelican Rouge Coffee Roasters BV	Leeghwaterstraat	AMSTELWIJCK-WEST	120	Industrie	Verwerking van koffie en thee
Tokheim Netherlands BV	Laan van Londen	AMSTELWIJCK	119	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in verbrandingsmotoren, pompen en compressoren

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 1.3 Bedrijven werknemers 100+ Dordrecht (66) nr. 51 t/m nr. 66

Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
Insula College Locatie havo+vwo	Halmaheiraplein		118	Onderwijs	Vorbereidend middelbaar beroepsonderwijs
Het Spectrum Locatie Vreedonk/Prinsemarij	Vreedonklaan		117	Gezondheid- en welzijnszorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
Cofely Energy & Infra BV	Laan van Barcelona	AMSTELWIJCK	115	Industrie	Installatie van elektrische apparatuur
Zorgcentrum de Linde	Bankastraat		114	Gezondheid- en welzijnszorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
Elcee Holland BV	Kamerlingh Onnesweg	DORDTSE KIL I	113	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in ferrometalen en -halfabrikaten
Verzorgingshuis Dubbelmonde	Koningstraat		108	Gezondheid- en welzijnszorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
Biomet Europe BV	Toermalijnring	DORDTSE KIL III	108	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in medische en tandheelkundige instrumenten
Kewill	Laan van Londen	AMSTELWIJCK	104	Informatie en communicatie	Ontwikkelen, produceren en uitgeven van software
ToBe	Noordendijk		104	Onderwijs	Kunstzinnige vorming van amateurs (geen dansscholen)
UWV Werkbedrijf	van Godewijkstraat		103	Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen	Verplichte sociale verzekeringen
Van der Valk Hotel Dordrecht BV	Laan van Europa	AMSTELWIJCK	101	Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	Hotel-restaurants
Machiefabriek Bolier BV	Grevelingenweg	2E MERWEDEHAVEN	100	Industrie	Vervaardiging van motoren, turbines (niet voor vliegtuigen)
Stadsbeheer, Gebiedsbeheer	Kerkeplaat	1E MERWEDEHAVEN	100	Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen	Algemeen overheidsbestuur
Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid	Romboutslaan		100	Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen	Brandweer
TNT Express Nederland BV	Saffier	DORDTSE KIL III	100	Vervoer en opslag	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
Transnational Blenders BV	Wieldrechtseweg	JULIANAHAVEN	100	Industrie	Aardolieverwerking (geen -raffinage)

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 2 Bedrijven werknemers 100+ Zwijndrecht (23)

Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
VLS Schoon	Middellijn	BAKESTEIN	778	Overige zakelijke dienstverlening	Interieurreiniging van gebouwen
Albert Schweitzer Ziekenhuis Zwijndrecht	Langeweg		360	Gezondheid- en welzijnszorg	Algemene ziekenhuizen
Internos Katholieke Stichting Thuiszorg	Passage		335	Gezondheid- en welzijnszorg	Thuiszorg
Stichting Swinhove Zorgorganisatie	Plantageweg Westelijke Parallelweg		320	Gezondheid- en welzijnszorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
VWA Regio Zuidwest			288	Advisering, onderzoek	Overige keuring en controle
Verkerk Groep	Molenvliet	MOLENVLIET	267	Bouwnijverheid	Elektrotechnische bouwinstallatie
Heerema Zwijndrecht BV	Noordweg	GROTE LINDT	262	Industrie	Vervaardiging van metalen constructiewerken en delen daarvan
P van Leeuwen Jr's Buizenhandel BV	Lindtsedijk	GROTE LINDT	233	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in ferrometalen en -halfabrikaten
ODV Maritiem	Scheepmakerij		229	Overige zakelijke dienstverlening	Uitleenbureaus
Sime Darby Unimills BV	Lindtsedijk	RIVIEROEVER	224	Industrie	Vervaardiging van plantaardige en dierlijke oliën en vetten
Gemeente Zwijndrecht	Raadhuisplein		195	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
Develstein College Develsingel	Develsingel		175	Onderwijs	Brede scholengemeenschappen voor voortgezet onderwijs
Atlas Copco Compressors Nederland	Merwedeweg	GROTE LINDT	167	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in appendages, technische toebehoren e.d.
Volker Wessels Telecom Infratechniek	Ter Steeghe Ring	TER STEEGHE	144	Bouwnijverheid	Leggen van elektriciteits- en telecommunicatiekabels
GMB Civiel BV	Industrieweg	DE GORS	130	Bouwnijverheid	Grondverzet
Aafje	Langeweg		118	Gezondheid- en welzijnszorg	Thuiszorg
KWS Infra Zwijndrecht	Ohmstraat	BAKESTEIN	118	Bouwnijverheid	Bouw van overige civieltechnische werken n.e.g.
Strukton Rail Short Line BV	Develsingel		116	Bouwnijverheid	Bouw van boven- en ondergrondse spoorwegen
Woonkracht10	Burg. de Bruinelaan		110	Verhuur van en handel in onroerend goed	Woningbouwverenigingen en -stichtingen
Walburg College Zwijndrecht	Norderstedtplein		110	Onderwijs	Brede scholengemeenschappen voor voortgezet onderwijs
Univar Zwijndrecht NV	Noordweg	GROTE LINDT	108	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in chemische grondstoffen en chemicaliën
Cordeel Nederland BV	Lindtsedijk	GROTE LINDT	103	Bouwnijverheid	Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw
Smeermiddelen Industrie de Oliebron BV	Merwedeweg	GROTE LINDT	100	Industrie	Aardolieverwerking (geen -raffinage)

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 3 Bedrijven werknemers 100+ Hendrik-Ido-Ambacht (6)

Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
Still Intern Transport BV	Nijverheidsweg	ANTONIAPOOLDER	202	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in intern transportmaterieel
De Blije Borgh	Gerard Alewijnstraat		175	Gezondheid- en welzijnszorg	Verzorgingshuizen
Florensis BV	Langeweg		175	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in zaden, pootgoed en peulvruchten
Plus Retail BV West	Nijverheidsweg	ANTONIAPOOLDER	140	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in voedings- en genotmiddelen algemeen ass.
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht	Weteringsingel		114	Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen	Algemeen overheidsbestuur
Bolidt Kunststoftoepassing BV	Nijverheidsweg	ANTONIAPOOLDER	107	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in chemische grondstoffen en chemicaliën

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 4 Bedrijven werknemers 100+ Alblasserdam (10)

Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
FNsteel BV	Rapenburg	NIEUWLAND NEDSTAAL	265	Industrie	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferrolegeringen
Rivas Verpleeghuis De Alblashof	De Alblashof		226	Gezondheid- en welzijnzorg	Verpleeghuizen
City Tec BV	Nieuwland Parc	POLDER HET NIEUWLAND	214	Productie, distributie en handel	Distributie van elektriciteit en gasvormige brandstoffen
Stichting Huize de Waard	De Alblashof		190	Gezondheid- en welzijnzorg	Thuiszorg
Nedstaal BV	Rapenburg	NIEUWLAND NEDSTAAL	180	Industrie	Koudtrekken van draad
Transportbedrijf A Maat BV	Edisonweg	VINKENWAARD	136	Vervoer en opslag	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
Clearcrystal VOF	Ohmweg	VINKENWAARD	121	Vervoer en opslag	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart; geen sleepvaart)
Arriva Personenvervoer Nederland BV	Nieuwland Parc	POLDER HET NIEUWLAND	120	Vervoer en opslag	Openbaar vervoer binnen steden
Kleijn Transport BV	Nieuwland Parc	POLDER HET NIEUWLAND	113	Vervoer en opslag	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
Garcia BV	Van Hennaertweg	HOOGENDIJK	113	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in bovenkleding

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 5 Bedrijven werknemers 100+ Papendrecht (19)

Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
Baggermaatschappij Boskalis BV	Rosmolenweg	OOSTEIND / KETELHAVEN	1308	Bouwnijverheid	Natte waterbouw
Fokker Aerostructures BV	Industrieweg	OOSTEIND / KETELHAVEN	895	Industrie	Vervaardiging van vliegtuigen en onderdelen daarvoor
Visser & Smit Hanab BV	Rietgorsweg	OOSTEIND / KETELHAVEN	539	Bouwnijverheid	Leggen van rioleringen, buizen en pijpleidingen
Schenk Papendrecht BV	Burg. Keijzerweg	MOLENVLIET	464	Vervoer en opslag	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
Pon Power BV	Ketelweg	OOSTEIND / KETELHAVEN	361	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in verbrandingsmotoren, pompen en compressoren
Visser & Smit Bouw BV	Ketelweg	OOSTEIND / KETELHAVEN	332	Bouwnijverheid	Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw
Rivas Zorggroep Thuiszorg	Seringenstraat		205	Gezondheid- en welzijnszorg	Thuiszorg
VBMS BV	Rietgorsweg	OOSTEIND / KETELHAVEN	169	Bouwnijverheid	Leggen van rioleringen, buizen en pijpleidingen
Iv-Oil & Gas BV	Noordhoek	NOORDHOEK	162	Advisering, onderzoek	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies
VORM Bouw BV	Veerweg		160	Bouwnijverheid	Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw
Scheepswerf Slob BV	Scheepvaartweg	OOSTEIND / KETELHAVEN	148	Industrie	Bouw van schepen en drijvend materieel
Sonneveld Group BV	Rietgorsweg	OOSTEIND / KETELHAVEN	140	Industrie	Vervaardiging van overige voedingsmiddelen n.e.g.
Willem de Zwijger College	Van der Palmstraat		140	Onderwijs	Brede scholengemeenschappen voor voortgezet onderwijs
Chr SG de Lage Waard	Vijzellaan		131	Onderwijs	Brede scholengemeenschappen voor voortgezet onderwijs
Chr SG de Lage Waard VMBO	Burg. Keijzerweg		127	Onderwijs	Voorbereidend middelbaar beroepsopleiding
Gemeente Papendrecht	Markt		126	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
Iv Industrie BV	Noordhoek	NOORDHOEK	118	Advisering, onderzoek	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies
Van Sillevoldt Rijst BV	Ketelweg	OOSTEIND / KETELHAVEN	111	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Gespecialiseerde groothandel in ov. voedings- en genotmid.
Iv-Consult BV	Noordhoek	NOORDHOEK	105	Advisering, onderzoek	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 6 Bedrijven werknemers 100+ Sliedrecht (15)

Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
ASVZ Zuid West	Touwbaan		1233	Gezondheid- en welzijnszorg	Huizen en dagverblijven voor verstandelijk gehandicapten
Waerthove Centrum v. Verpleeghuiszorg	Kerkbuurt		363	Gezondheid- en welzijnszorg	Verpleeghuizen
Ericsson Network Services	Baanhoek	BAANHOEK	344	Advisering, onderzoek	Holdings (geen financiële)
Bakker Sliedrecht Electro Industrie BV	Leeghwaterstraat	NYVERWAARD	310	Industrie	Vervaardiging van schakel- en verdeelinrichtingen
IHC Merwede Holding BV (Hoofdkantoor)	Molendijk	MOLENPLAAT	270	Advisering, onderzoek	Holdings (geen financiële)
Bioderij BV	Baanhoek	BAANHOEK	206	Industrie	Vervaardiging van brood en vers banketbakkerswerk
Iv Infra BV	Trapezium	NOORDOOST QUADRANT	176	Advisering, onderzoek e	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies
Boon Sliedrecht BV	Marisstraat	NYVERWAARD	161	Groot- en detailhandel; reparatie van autos	Groothandel in voedings- en genotmiddelen algemeen ass.
Huize Parkzicht	Lijsterweg		155	Gezondheid- en welzijnszorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
Albert Schweitzer Ziekenhuis Sliedrecht	Wilhelminastraat		147	Gezondheid- en welzijnszorg	Algemene ziekenhuizen
Transport Service Schelluinen Expeditie B.V.	Sportlaan	NOORDOOST QUADRANT	133	Vervoer en opslag	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
ASVZ Zuid-West Kubus	Prisma	NOORDOOST QUADRANT	122	Gezondheid- en welzijnszorg	Huizen en dagverblijven voor verstandelijk gehandicapten
Alert Security BV	Parabool	NOORDOOST QUADRANT	118	Overige zakelijke dienstverlening	Particuliere beveiliging
Gemeente Sliedrecht	Industrieweg	KERKERAK	113	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
Stg Herv Woon & Zorgcentrum Overslijdrecht	Scheldelaan		108	Gezondheid- en welzijnszorg	Maatschappelijk opvang met overnachting

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 7.1 Bedrijven werknemers 100+ TOTAAL Drechtsteden nr. 1 t/m nr. 25

Nr.	Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
1	Albert Schweitzer Ziekenhuis Dordwijk DW	Dordrecht		1739	Gezondheid- en welzijnszorg	Algemene ziekenhuizen
2	Drechtwerk	Dordrecht	DORDTSE KIL I	1611	Industrie	Sociale werkvoorziening
3	Baggermaatschappij Boskalis BV	Papendrecht	OOSTEIND / KETELHAVEN	1308	Bouwnijverheid	Natte waterbouw
4	ASVZ Zuid West	Sliedrecht		1233	Gezondheid- en welzijnszorg	Huizen en dagverblijven voor verstandelijk gehandicapten
5	Fokker Aerostructures BV	Papendrecht	OOSTEIND / KETELHAVEN	895	Industrie	Vervaardiging van vliegtuigen en onderdelen daarvoor
6	Du Pont de Nemours Nederland BV	Dordrecht	2E MERWEDEHAVEN	829	Industrie	Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën
7	VLS Schoon	Zwijndrecht	BAKESTEIN	778	Overige zakelijke dienstverlening	Interieurreiniging van gebouwen
8	Albert Schweitzer Ziekenhuis Amstelwijk (AW)	Dordrecht		763	Gezondheid- en welzijnszorg	Algemene ziekenhuizen
9	Pelican Rouge Coffee Solutions B.V.	Dordrecht	AMSTELWIJCK-WEST	631	Industrie	Vervaardiging van machines voor de productie van v&g.
10	Visser & Smit Hanab BV	Papendrecht	OOSTEIND / KETELHAVEN	539	Bouwnijverheid	Leggen van rioleringen, buizen en pijpleidingen
11	Da Vinci College	Dordrecht		508	Onderwijs	Middelbaar beroepsonderwijs en educatie (gecombineerd)
12	Schenk Papendrecht BV	Papendrecht	MOLENVLIET	464	Vervoer en opslag	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
13	Gemeente Dordrecht	Dordrecht		456	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
14	Stichting Verpleeghuis het Parkhuis	Dordrecht		379	Gezondheid- en welzijnszorg	Verpleeghuizen
15	Het Spectrum De Sterrenlanden	Dordrecht		369	Gezondheid- en welzijnszorg	Verpleeghuizen
16	Servicecentrum Drechtsteden	Dordrecht		368	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
17	Sociale Dienst Drechtsteden (SDD)	Dordrecht		368	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
18	Waerthove Centrum voor Verpleeghuiszorg	Sliedrecht		363	Gezondheid- en welzijnszorg	Verpleeghuizen
19	Pon Power BV	Papendrecht	OOSTEIND / KETELHAVEN	361	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in motoren, pompen en compressoren
20	Albert Schweitzer Ziekenhuis Zwijndrecht (ZW)	Zwijndrecht		360	Gezondheid- en welzijnszorg	Algemene ziekenhuizen
21	Krohne Altometer	Dordrecht	1E MERWEDEHAVEN	349	Industrie	Vervaardiging van meet-, regel-, navigatieapp.
22	Ericsson Network Services	Sliedrecht	BAANHOEK	344	Advisering, onderzoek	Holdings (geen financiële)
23	Internos Katholieke Stichting Thuiszorg	Zwijndrecht		335	Gezondheid- en welzijnszorg	Thuiszorg
24	Visser & Smit Bouw BV	Papendrecht	OOSTEIND / KETELHAVEN	332	Bouwnijverheid	Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw
25	Politie ZHZ Regiobureau	Dordrecht	Vissersdijk Beneden	328	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Politie

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 7.2 Bedrijven werknemers 100+ TOTAAL Drechtsteden nr. 26 t/m nr. 50

Nr.	Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
26	Stichting Swinhove Zorgorganisatie	Zwijndrecht		320	Gezondheid- en welzijnszorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
27	Bakker Sliedrecht Electro Industrie BV	Sliedrecht	NYVERWAARD	310	Industrie	Vervaardiging van schakel- en verdeelinrichtingen
28	Stichting Protestantse Zorggroep Crabbehoff	Dordrecht		292	Gezondheid- en welzijnszorg	Verpleeghuizen
29	VWA Regio Zuidwest	Zwijndrecht		288	Advisering, onderzoek	Overige keuring en controle
30	IHC Merwede Holding BV (Hoofdkantoor)	Sliedrecht	MOLENPLAAT	270	Advisering, onderzoek	Holdings (geen financiële)
31	Verkerk Groep	Zwijndrecht	MOLENVLIET	267	Bouwnijverheid	Elektrotechnische bouwinstallatie
32	FNsteel BV	Alblasserdam	NIEUWLAND NEDSTAAL	265	Industrie	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferrolegeringen
33	Heerema Zwijndrecht BV	Zwijndrecht	GROTE LINDT	262	Industrie	Vervaardiging van (delen) metalen constructiewerken
34	Politie ZHZ Districtsbureau	Dordrecht		261	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Politie
35	John T Essberger BV	Dordrecht	JULIANAHAVEN	233	Vervoer en opslag	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart)
36	P van Leeuwen Jr's Buizenhandel BV	Zwijndrecht	GROTE LINDT	233	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in ferrometalen en -halfabrikaten
37	P I Zuidwest Locatie Dordtse Poorten	Dordrecht	1E MERWEDEHAVEN	232	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Ministerie van Justitie en gevangeniswezen
38	ODV Maritiem	Zwijndrecht		229	Overige zakelijke dienstverlening	Uitleenbureaus
39	Rivas Verpleeghuis De Alblashof	Alblasserdam		226	Gezondheid- en welzijnszorg	Verpleeghuizen
40	Croon Elektrotechniek BV	Dordrecht	DORDTSE KIL II	226	Bouwnijverheid	Elektrotechnische bouwinstallatie
41	Sime Darby Unimills BV	Zwijndrecht	RIVIEROEVER	224	Industrie	Vervaardiging van plantaardige en dierlijke oliën/vetten
42	Rechtbank Rotterdam Locatie Dordrecht	Dordrecht		221	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Rechtspraak
43	Volker Stevin Materieel BV	Dordrecht	KRABBEPOLDER	219	Bouwnijverheid	Overige gespecialiseerde werkz.heden in de bouw n.e.g.
44	Springer	Dordrecht		218	Informatie en communicatie	Overige uitgeverijen (niet van software)
45	Koninklijke PostNL BV	Dordrecht		216	Vervoer en opslag	Nationale post met universele dienstverplichting
46	City Tec BV	Alblasserdam	POLDER HET NIEUWLAND	214	Productie, distributie en handel	Distributie van elektriciteit en gasvormige brandstoffen
47	OZHZ (Omgevingsdienst - Milieudienst)	Dordrecht		211	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
48	Bioderij BV	Sliedrecht	BAANHOEK	206	Industrie	Vervaardiging van brood en vers banketbakkerswerk
49	Rivas Zorggroep Thuiszorg	Papendrecht		205	Gezondheid- en welzijnszorg	Thuiszorg
50	Still Intern Transport BV	Hendrik-Ido-Ambacht	ANTONIA POLDER	202	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in intern transportmaterieel

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 7.3 Bedrijven werknemers 100+ TOTAAL Drechtsteden nr. 51 t/m nr. 75

Nr.	Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
51	Gemeente Zwijndrecht	Zwijndrecht		195	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
52	Stichting Huize de Waard	Alblasserdam		190	Gezondheid- en welzijnszorg	Thuiszorg
53	St Bureaus Jeugdzorg ZHZ	Dordrecht		187	Gezondheid- en welzijnszorg	Ambulante jeugdzorg
54	Nedstaal BV	Alblasserdam	NIEUWLAND NEDSTAAL	180	Industrie	Koudtrekken van draad
55	Iv Infra BV	Sliedrecht	NOORDOOST QUADRANT	176	Advisering, onderzoek	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies
56	Sarens Nederland BV	Dordrecht	KRABBEPOLDER	175	Bouwnijverheid	Overige gespecialiseerde werkz. heden in de bouw n.e.g.
57	De Blijde Borgh	Hendrik-Ido-Ambacht		175	Gezondheid- en welzijnszorg	Verzorgingshuizen
58	Florensis BV	Hendrik-Ido-Ambacht		175	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in zaden, pootgoed en peulvruchten
59	DevelsteinCollege Develsingel	Zwijndrecht		175	Onderwijs	Brede scholengem. schappen voor voortgezet onderwijs
60	Trivire	Dordrecht		174	Verhuur van en handel in onroerend goed	Woningbouwverenigingen en -stichtingen
61	Makro Zelfbedieningsgroothandel Dordrecht	Dordrecht	DORDTSE KIL III	172	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in voedings- en genotmiddelen algemeen
62	VBMS BV	Papendrecht	OOSTEIND / KETELHAVEN	169	Bouwnijverheid	Leggen van rioleringen, buizen en pijpleidingen
63	Atlas Copco Compressors Nederland	Zwijndrecht	GROTE LINDT	167	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in appendages, technische toebehoren
64	Woonbron Onderhoud	Dordrecht		166	Bouwnijverheid	Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw
65	Intersafe Groeneveld BV	Dordrecht	DORDTSE KIL I	162	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in consumentenartikelen (non-food) n.e.g.
66	Iv-Oil & Gas BV	Papendrecht	NOORDHOEK	162	Advisering, onderzoek	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies
67	Boon Sliedrecht BV	Sliedrecht	NYVERWAARD	161	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in voedings- en genotmiddelen algemeen
68	Dienst Gezondheid & Jeugd Zuid-Holland Zuid	Dordrecht		160	Gezondheid- en welzijnszorg	Overige paramedische praktijken (geen fysioth., psych.)
69	VORM Bouw BV	Papendrecht		160	Bouwnijverheid	Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw
70	Seris Security BV	Dordrecht	DORDTSE KIL II	159	Overige zakelijke dienstverlening	Particuliere beveiliging
71	Rijkswaterstaat Waterdistrict Merwede & Maas	Dordrecht	KRABBEGORS	157	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
72	Lotax Taxibedrijf BV	Dordrecht	Bastion lokatie	155	Vervoer en opslag	Vervoer per taxi
73	Huize Parkzicht	Sliedrecht		155	Gezondheid- en welzijnszorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
74	Schoonmaakbedrijf G Ooyen BV	Dordrecht	GROENE ZOOM	152	Overige zakelijke dienstverlening	Interieurreiniging van gebouwen
75	Xylem Water Solutions Nederland BV	Dordrecht	DORDTSE KIL II	150	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in motoren, pompen en compressoren

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 7.4 Bedrijven werknemers 100+ TOTAAL Drechtsteden nr. 76 t/m nr. 100

Nr.	Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
76	Scheepswerf Slob BV	Papendrecht	OOSTEIND / KETELHAVEN	148	Industrie	Bouw van schepen en drijvend materieel
77	Albert Schweitzer Ziekenhuis Sliedrecht (SL)	Sliedrecht		147	Gezondheid- en welzijnszorg	Algemene ziekenhuizen
78	Timmer-Verzijl BV	Dordrecht	DORDTSE KIL I	144	Bouwnijverheid	Wegenbouw
79	Volker Wessels Telecom Infratechniek	Zwijndrecht	TER STEEGHE	144	Bouwnijverheid	Leggen van elektriciteits- en telecommunicatiekabels
80	Villa Augustus	Dordrecht		140	Logies-, maaltijd- en drankverstreking	Hotels, pensions en conferentie oorden
81	EGM Architecten BV	Dordrecht		140	Advisering, onderzoek	Architecten (geen interieurarchitecten)
82	Plus Retail BV West	Hendrik-Ido-Ambacht	ANTONIAPOLDER	140	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in voedings- en genotmiddelen algemeen
83	Sonneveld Group BV	Papendrecht	OOSTEIND / KETELHAVEN	140	Industrie	Vervaardiging van overige voedingsmiddelen n.e.g.
84	Willem de Zwijger College	Papendrecht		140	Onderwijs	Brede scholengem.schappen voor voortgezet onderwijs
85	Auriga	Dordrecht		139	Gezondheid- en welzijnszorg	Huizen en dagverblijven v. verstandelijk gehandicapten
86	Leger des Heils Zuidwest Nederland	Dordrecht		137	Gezondheid- en welzijnszorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
87	Transportbedrijf A Maat BV	Alblasserdam	VINKENWAARD	136	Vervoer en opslag	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
88	Arriva Personenvervoer Nederland BV	Dordrecht	2E MERWEDEHAVEN	136	Vervoer en opslag	Openbaar vervoer binnen steden
89	NS Stations	Dordrecht		136	Vervoer en opslag	Personenvervoer per spoor (geen tram of metro)
90	Transport Service Schelluinen Expeditie B.V.	Sliedrecht	NOORDOOST QUADRANT	133	Vervoer en opslag	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
91	Riwal Hoogwerkers BV	Dordrecht	DORDTSE KIL I	132	Overige zakelijke dienstverlening	Verhuur/lease van machines, installaties voor de bouw
92	Chr SG de Lage Waard	Papendrecht		131	Onderwijs	Brede scholengem.schappen voor voortgezet onderwijs
93	GMB Civiel BV	Zwijndrecht	DE GORS	130	Bouwnijverheid	Grondverzet
94	Stichting de Hoop	Dordrecht		128	Gezondheid- en welzijnszorg	Categorale ziekenhuizen
95	Rabobank Drechtsteden	Dordrecht		127	Financiële instellingen	Coöperatief georganiseerde banken
96	Chr SG de Lage Waard VMBO	Papendrecht		127	Onderwijs	Vorbereidend middelbaar beroepsonderwijs
97	Gemeente Papendrecht	Papendrecht		126	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
98	Schoonmaakbedrijf Schilten	Dordrecht	Visserdijk Beneden	124	Overige zakelijke dienstverlening	Interieurreiniging van gebouwen
99	Verstegen Accountant en Belasting Adv BV	Dordrecht		122	Advisering, onderzoek	Boekhoudkantoren
100	ASVZ Zuid-West Kubus	Sliedrecht	NOORDOOST QUADRANT	122	Gezondheid- en welzijnszorg	Huizen en dagverblijven v. verstandelijk gehandicapten

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 7.5 Bedrijven werknemers 100+ TOTAAL Drechtsteden nr. 101 t/m nr. 125

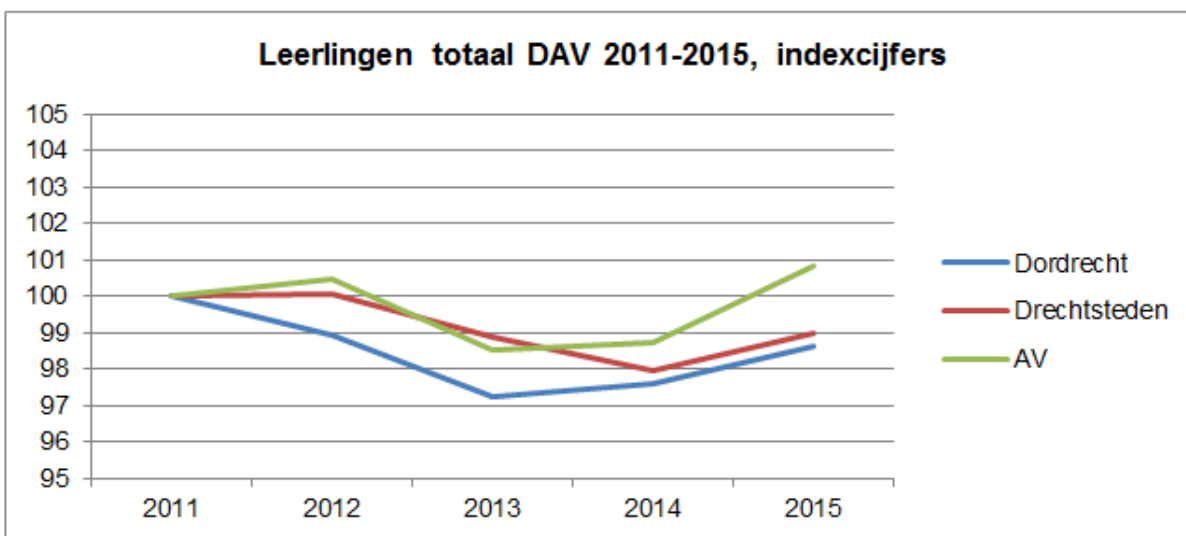
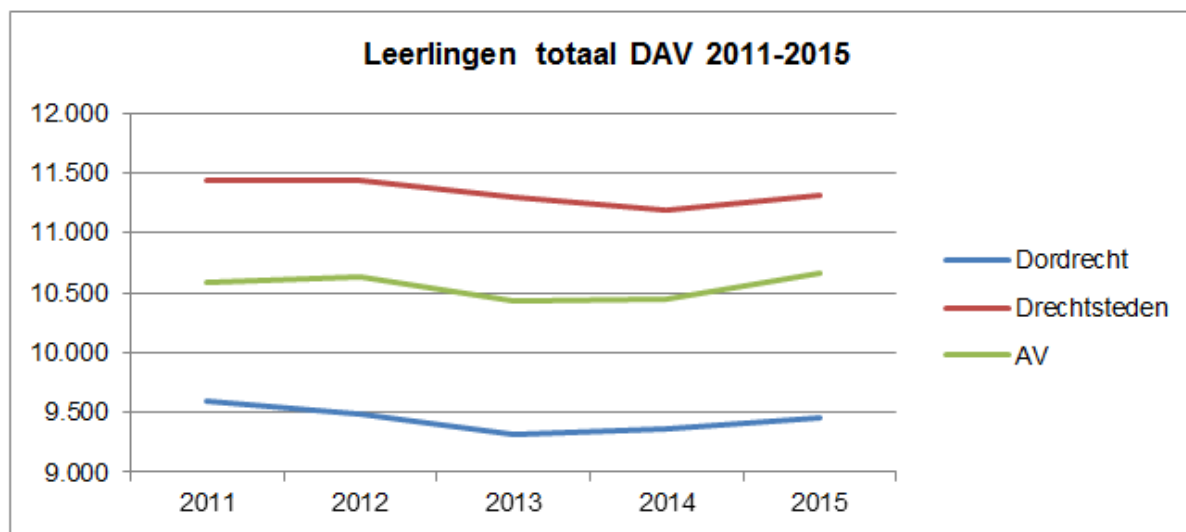
Nr.	Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
101	Clearcrystal VOF	Alblasserdam	VINKENWAARD	121	Vervoer en opslag	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart)
102	Arriva Personenvervoer Nederland BV	Alblasserdam	POLDER HET NIEUWLAND	120	Vervoer en opslag	Openbaar vervoer binnen steden
103	Cegelec	Dordrecht	AMSTELWIJCK	120	Bouwnijverheid	Elektrotechnische bouwinstallatie
104	Pelican Rouge Coffee Roasters BV	Dordrecht	AMSTELWIJCK-WEST	120	Industrie	Verwerking van koffie en thee
105	Tokheim Netherlands BV	Dordrecht	AMSTELWIJCK	119	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in motoren, pompen en compressoren
106	Insula College Locatie havo+vwo	Dordrecht		118	Onderwijs	Vorbereidend middelbaar beroepsonderwijs
107	Iv Industrie BV	Papendrecht	NOORDHOEK	118	Advisering, onderzoek	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies
108	Alert Security BV	Sliedrecht	NOORDOOSTQUADRANT	118	Overige zakelijke dienstverlening	Particuliere beveiliging
109	Aafje	Zwijndrecht		118	Gezondheid- en welzijnzorg	Thuiszorg
110	KWS Infra Zwijndrecht	Zwijndrecht	BAKESTEIN	118	Bouwnijverheid	Bouw van overige civieltechnische werken n.e.g.
111	Het Spectrum Locatie Vreedonk/Prinsemarij	Dordrecht		117	Gezondheid- en welzijnzorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
112	Strukton Rail Short Line BV	Zwijndrecht		116	Bouwnijverheid	Bouw van boven- en ondergrondse spoorwegen
113	Cofely Energy & Infra BV	Dordrecht	AMSTELWIJCK	115	Industrie	Installatie van elektrische apparatuur
114	Zorgcentrum de Linde	Dordrecht		114	Gezondheid- en welzijnzorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
115	Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht	Hendrik-Ido-Ambacht		114	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
116	Kleijn Transport BV	Alblasserdam	POLDER HET NIEUWLAND	113	Vervoer en opslag	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
117	Garcia BV	Alblasserdam	HOOGENDIJK	113	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in bovenkleding
118	Elcee Holland BV	Dordrecht	DORDTSE KIL I	113	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in ferrometalen en -halfabrikaten
119	Gemeente Sliedrecht	Sliedrecht	KERKERAK	113	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
120	Van Sillevoldt Rijst BV	Papendrecht	OOSTEIND / KETELHAVEN	111	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Gespec. groothandel in ov. voedings- en genotmiddelen
121	Woonkracht10	Zwijndrecht		110	Verhuur van en handel in onroerend goed	Woningbouwverenigingen en -stichtingen
122	Walburg College Zwijndrecht	Zwijndrecht		110	Onderwijs	Brede scholengem.schappen voor voortgezet onderwijs
123	Verzorgingshuis Dubbelmonde	Dordrecht		108	Gezondheid- en welzijnzorg	Maatschappelijk opvang met overnachting
124	Biomet Europe BV	Dordrecht	DORDTSE KIL III	108	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in medische en tandheelkundige instrum.
125	Stg Herv Woon & Zorgcentrum Overslijdrecht	Sliedrecht		108	Gezondheid- en welzijnzorg	Maatschappelijk opvang met overnachting

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Tabel 7.6 Bedrijven werknemers 100+ TOTAAL Drechtsteden nr. 126 t/m nr. 139

Nr.	Naam	Straat	Bedrijventerrein	Werknemers	Sector	Bedrijfsvoering
126	Univar Zwijndrecht NV	Zwijndrecht	GROTE LINDT	108	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in chemische grondstoffen en chemicaliën
127	Bolidt Kunststoftoepassing BV	Hendrik-Ido-Ambacht	ANTONIAPOLDER	107	Groot- en detailhandel; reparatie autos	Groothandel in chemische grondstoffen en chemicaliën
128	Iv-Consult BV	Papendrecht	NOORDHOEK	105	Advisering, onderzoek	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies
129	Kewill	Dordrecht	AMSTELWIJCK	104	Informatie en communicatie	Ontwikkelen, produceren en uitgeven van software
130	ToBe	Dordrecht		104	Onderwijs	Kunstzinnige vorming van amateurs (geen dansscholen)
131	UWV Werkbedrijf	Dordrecht		103	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Verplichte sociale verzekeringen
132	Cordeel Nederland BV	Zwijndrecht	GROTE LINDT	103	Bouwnijverheid	Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw
133	Van der Valk Hotel Dordrecht BV	Dordrecht	AMSTELWIJCK	101	Logies-, maaltijd- en drankverstreking	Hotel-restaurants
134	Machinefabriek Bolier BV	Dordrecht	2E MERWEDEHAVEN	100	Industrie	Vervaardiging van motoren, turbines (niet v. vliegtuig)
135	Stadsbeheer, Gebiedsbeheer	Dordrecht	1E MERWEDEHAVEN	100	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Algemeen overheidsbestuur
136	Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid	Dordrecht		100	Openbaar bestuur, overheidsdiensten	Brandweer
137	TNT Express Nederland BV	Dordrecht	DORDTSE KIL III	100	Vervoer en opslag	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
138	Transnational Blenders BV	Dordrecht	JULIANAHAVEN	100	Industrie	Aardolieverwerking (geen -raffinage)
139	Smeermiddelen Industrie de Oliebron BV	Zwijndrecht	GROTE LINDT	100	Industrie	Aardolieverwerking (geen -raffinage)

Sectie 6: Onderwijs



Onderwijs: leerlingen VMBO

Leerlingen VMBO Drechtsteden 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Alblasserdam	122	109	121	137	113
Dordrecht	787	783	736	696	730
Hendrik-Ido-Ambacht	183	173	182	188	201
Papendrecht	201	181	190	203	188
Sliedrecht	126	129	118	117	142
Zwijndrecht	317	297	277	325	322
Totaal	1.736	1.672	1.624	1.666	1.696

Leerlingen VMBO Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Glessenlanden	86	88	92	115	118
Gorinchem	216	200	197	210	261
Hardinxveld-Giessendam	140	151	135	135	147
Leerdam	197	194	174	181	204
Molenwaard	287	276	245	236	232
Zederik	105	119	106	113	116
Totaal	1.031	1.028	949	990	1.078

Onderwijs: leerlingen MBO

Leerlingen MBO Drechtsteden 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Alblasserdam	627	658	660	602	616
Dordrecht	4.246	4.180	4.147	4.162	4.150
Hendrik-Ido-Ambacht	850	876	840	822	836
Papendrecht	963	976	986	957	982
Sliedrecht	742	792	790	761	743
Zwijndrecht	1.526	1.532	1.495	1.356	1.363
Totaal	8.954	9.014	8.918	8.660	8.690

Leerlingen MBO Alblaserveerd-Vijfheerenlanden 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Giesselanden	471	473	430	441	437
Gorinchem	1.029	998	997	975	996
Hardinxveld-Giessendam	658	650	665	661	652
Leerdam	745	731	747	745	713
Molenwaard	1.135	1.150	1.146	1.112	1.130
Zederik	511	503	463	445	446
Totaal	4.549	4.505	4.448	4.379	4.374

Onderwijs: leerlingen HAVO

Leerlingen HAVO Drechtsteden 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Alblasserdam	213	209	207	211	213
Dordrecht	999	1.016	982	974	977
Hendrik-Ido-Ambacht	267	312	317	311	318
Papendrecht	332	320	322	313	325
Sliedrecht	202	190	216	213	216
Zwijndrecht	424	441	429	399	421
Totaal	2.437	2.488	2.473	2.421	2.470

Leerlingen HAVO Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Glessenlanden	155	159	157	162	174
Gorinchem	334	376	380	359	366
Hardinxveld-Giessendam	184	136	131	139	155
Leerdam	159	158	158	171	166
Molenwaard	372	348	329	338	357
Zederik	154	145	137	146	155
Totaal	1.358	1.322	1.292	1.315	1.373

Onderwijs: leerlingen VWO

Leerlingen VWO Drechtsteden 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Alblasserdam	168	179	166	166	176
Dordrecht	1.173	1.101	1.076	1.025	1.022
Hendrik-Ido-Ambacht	339	313	308	303	296
Papendrecht	299	299	289	283	295
Sliedrecht	195	168	174	171	164
Zwijndrecht	386	341	319	322	353
Totaal	2.560	2.401	2.332	2.270	2.306

Leerlingen VWO Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Glessenlanden	197	197	168	157	179
Gorinchem	362	412	390	399	412
Hardinxveld-Giessendam	137	142	137	124	122
Leerdam	157	161	162	178	176
Molenwaard	305	301	318	308	299
Zederik	152	151	141	142	137
Totaal	1.310	1.364	1.316	1.308	1.325

Onderwijs: leerlingen HBO

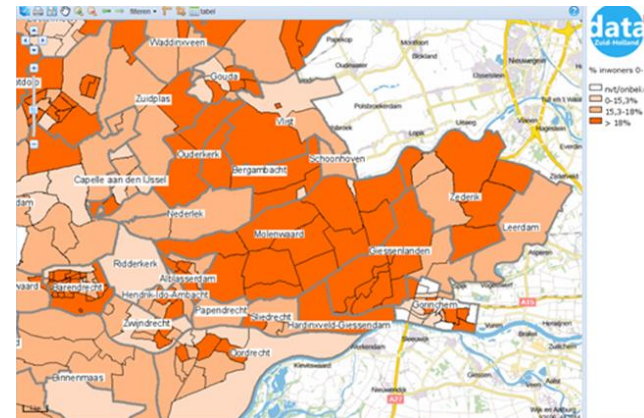
Leerlingen HBO Drechtsteden 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Alblasserdam	359	364	370	369	385
Dordrecht	2.384	2.404	2.381	2.503	2.579
Hendrik-Ido-Ambacht	617	641	618	633	612
Papendrecht	606	575	565	595	622
Sliedrecht	456	454	461	476	475
Zwijndrecht	911	911	884	961	936
Totaal	5.333	5.349	5.279	5.537	5.609

Leerlingen HBO Alblas serwaard-Vijfheerenlanden 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Giesselanden	263	257	262	275	246
Gorinchem	644	686	662	674	732
Hardinxveld-Giesseendam	268	287	294	294	336
Leerdam	332	345	367	350	328
Molenwaard	572	584	574	599	614
Zederik	256	256	263	264	264
Totaal	2.335	2.415	2.422	2.456	2.520

Onderwijsinstellingen t.o.v. gebieden met relatief veel jongeren



Conclusie: veel jongeren wonen op plattelandsgebieden; moeten dus vaak over flinke afstand naar school reizen

Sectie 7: Culturele voorzieningen

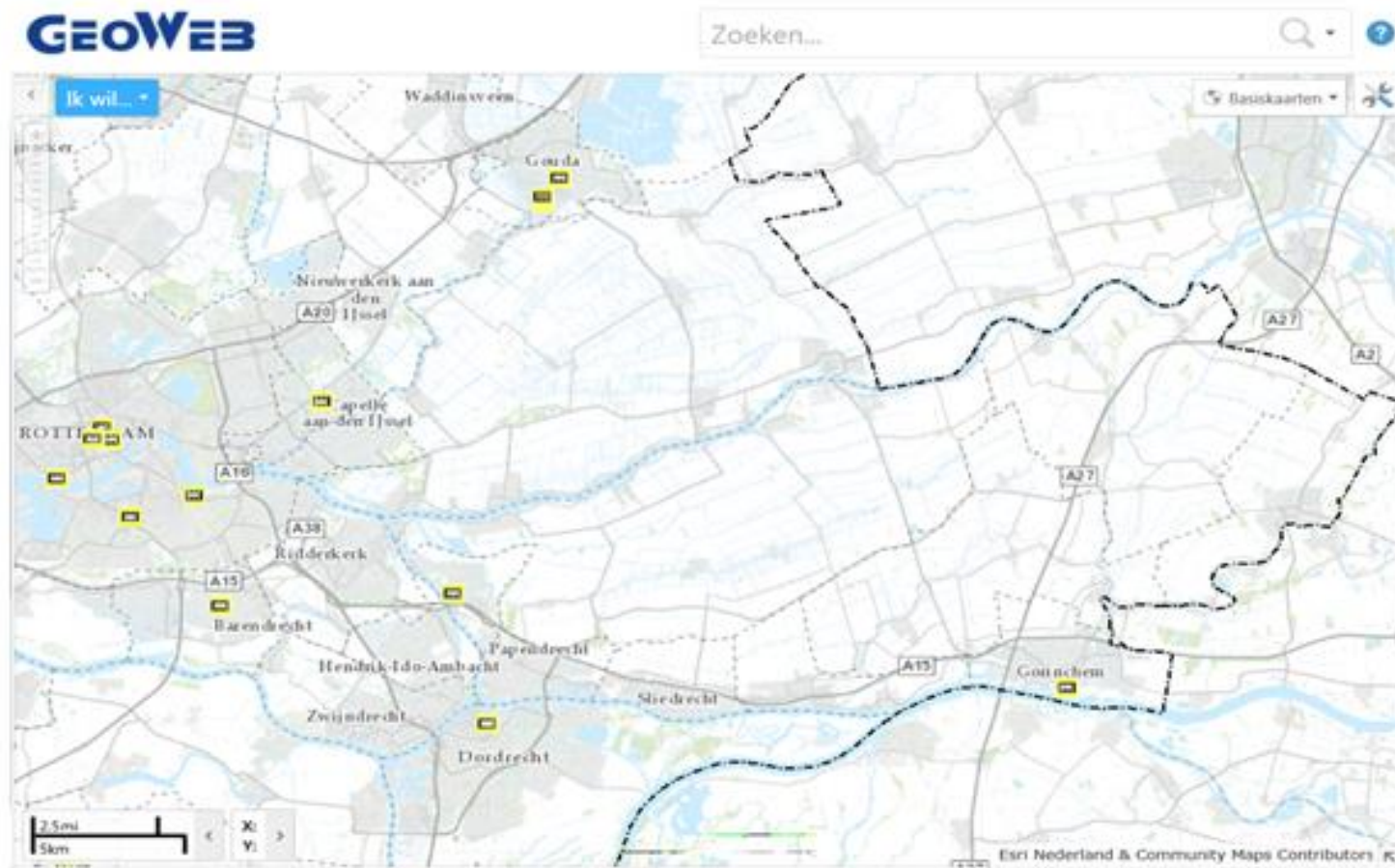
Cultuur: bibliotheken



Cultuur: theaters



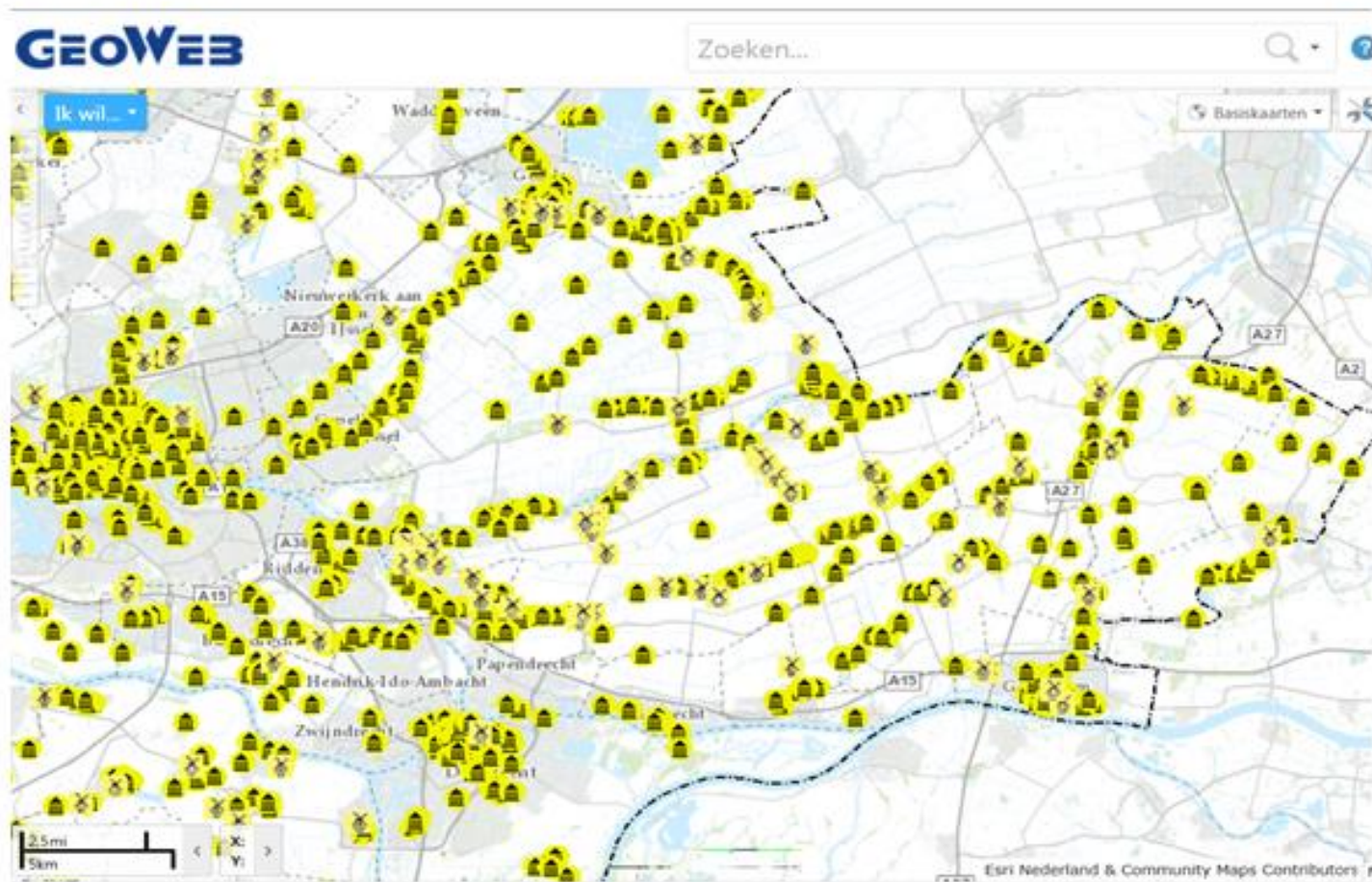
Cultuur: bioscopen



Cultuur: musea



Cultuur: rijksmonumenten en molens



Sectie 8: Kerken

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Kerken

Dordrecht (32):

- 12 gereformeerde kerken
- 4 protestantse kerken (PKN)
- 4 evangelische gemeentes
- 6 katholieke kerken
- 1 Jehova's getuigen
- 5 islamitische gemeenten

Zwijndrecht (20):

- 7 gereformeerde kerken
- 7 protestantse kerken (PKN)
- 3 evangelische gemeentes
- 2 katholieke kerken
- 1 Jehova's getuigen

Hendrik-Ido Ambacht (12):

- 3 gereformeerde kerken
- 4 protestantse kerken (PKN)
- 1 evangelische gemeente
- 1 katholieke kerk
- 1 Jehova's getuigen
- 2 'overige' kerken

Alblasserdam (18):

- 6 gereformeerde kerken
- 5 protestantse kerken (PKN)
- 4 evangelische gemeentes
- 1 katholieke kerk
- 1 Jehova's getuigen
- 1 islamitische gemeente

Papendrecht (12):

- 1 gereformeerde kerk
- 2 protestantse kerken (PKN)
- 3 hervormd
- 1 oud gereformeerd
- 2 evangelische gemeente
- 1 katholieke kerk
- 2 'overige' kerken

Sliedrecht (11):

- 5 gereformeerde kerken
- 2 hervormd
- 1 vrijzinnig protestants
- 1 oud gereformeerd
- 1 evangelische gemeente
- 1 katholieke kerk

Hardinxveld-Giessendam (9):

- 4 gereformeerde kerken
- 1 hervormd
- 1 vrijzinnig protestants
- 1 oud gereformeerd
- 2 'overige' kerken

Sectie 9: Begraafplaatsen en crematoria

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Begraafplaatsen/Crematoria

Dordrecht (3):

- De Essenhof (Nassauweg)
Geen OV
- Historische begraafplaats Amstelwijck
@PM
- RK Begraafplaats
@PM

Zwijndrecht (6):

- Begraafplaats Jeroen Boschlaan
@PM
- Begraafplaats Munnikensteeg
@PM
- Hervormde kerkhof Lindtsekerk
@PM
- Kerkhof Oude Kerk
@PM
- Kerkhof Pieterman Kerk
@PM
- Kerkhof Kijfhoekkerk (Zwijndrecht/Heerjansdam)
@PM

Hendrik-Ido Ambacht (2):

- Algemene begraafplaats Achterambacht
@PM
- Algemene begraafplaats Waalhof
@PM

Alblasserdam (1):

- Algemene begraafplaats Oude Torenhof (Kerkstraat)
Geen OV

Papendrecht (1):

- Algemene begraafplaats Papendrecht
@PM

Sliedrecht (1):

- Algemene begraafplaats Sliedrecht
@PM

Hardinxveld-Giessendam (3):

- Algemene begraafplaats Neder Hardinxveld
@PM
- Begraafplaats Krommegat
@PM
- Begraafplaats Tiendweg
@PM

Sectie 10: Overheidsinstellingen

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Overheidsinstellingen

Dordrecht (4):

- Gemeentehuis/stadskantoor (Spuiboulevard - centrum)
stadslijnen 3,4,5,8 en streek 11,21,88,92,143
- Omgevingsdienst Zuid Holland Zuid (Johan de Wittstraat - centrum)
Citylijn 10 stadslijnen 3,4,5,8 en streek 11,21,88,92,143
- Drechtsteden (Noordendijk/energieplein - centrum),
Citylijn 10
- Rechtbank Rotterdam vestiging Dordrecht (Steegoversloot - Centrum)
Citylijn 10

Zwijndrecht (1):

- Gemeentehuis Zwijndrecht (Raadhuisplein)
Buurtbus 717

Hendrik-Ido Ambacht (1):

- Gemeentehuis Hendrik-Ido-Ambacht (Weteringsingel),
Lijn 88 (en 21 nabij)

Alblasserdam (1):

- Gemeentehuis Alblasserdam (Cortgene)
Lijn 18, 89, 90, 93,190

Papendrecht (1):

- Gemeentehuis Papendrecht (Markt)
Lijn 14/15, 91 en buurtbus 702

Sliedrecht (1):

- Gemeentehuis Sliedrecht (Industrieweg)
Geen OV

Hardinxveld-Giessendam (1):

- Gemeentehuis Hardinxveld-Giessendam (Raadhuisplein)
Lijn 76, 77 (schoolbus 691)

Sectie 11: winkelcentra

Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen: Drechtsteden

Winkelcentra

Dordrecht (1 bovenregionaal, 5 lokaal):

- Binnenstad
Citylijn 10. Nabijgelegen centrumhalte: stadslijnen 3,4,5,8 en streek 11,21,88,92,143.
- Winkelcentrum Sterrenburg (P.A. de Kokplein - Sterrenburg)
Lijn 7
- Winkelcentrum Crabbehof (Kranenburgstraat - Crabbehof),
Lijn 3,5
- Winkelcentrum Admiraalsplein (Admiraalsplein - Wielwijk)
Lijn 4
- Winkelcentrum De Bieshof (Van Eesterenplein - Stadspolders),
MLL station Dordrecht Stadspolders, lijn 5
- Winkelconcentratie Damplein (Damplein – Dubbeldam)
Geen OV (lijn 5 op afstand)

Zwijndrecht (1 primair, 1 secundair):

- Winkelcentrum Walburg (Hof van Holland)
Lijn 11/12, 21, 88, buurtbus 717
- Winkelconcentratie Kort Ambachtlaan (Kort Ambachtlaan)
Lijn 11/12

Hendrik-Ido Ambacht (1 primair, 1 secundair):

- Winkelcentrum De Schoof (De Schoof),
Lijn 21
- Winkelconcentratie HoogAmbacht (Perengarde - Volgerlanden)
Lijn 88

Alblasserdam (1 primair, 1 secundair):

- Winkelcentrum Makadocentrum (Wilgenplein)
Lijn 16, 18, 89, 90, 93,190
- Winkelconcentratie Dam/Plantageweg (Dam – ‘oude centrum’)
Lijn 18, 89, 90, 93,190

Papendrecht (1 primair, 1 secundair):

- Winkelcentrum De Meent (Meentpassage)
Lijn 14/15, 91 en buurtbus 702
- Winkelcentrum Westpolder (Gerard Dousingel)
Lijn 14/15, 91 en buurtbus 702 (nabij: 16,18, 87,187, 191)

Sliedrecht (2 primair, 2 secundair)

- Winkelcentrum Burgemeester Winklerplein (Burg. Winklerplein)
Lijn 13, 87, 91, buurtbus 701 (nabij: 197, 191, 691)
- Winkelstraat/voetgangersgebied Kerkbuurt (Kerkbuurt – ‘oude centrum’)
Lijn 13 en buurtbus 701 (nabij 13,87, 91)
- Winkelconcentratie Populierenhof (Populierenhof)
Lijn 87, 91, 187, 191, 691
- Winkelconcentratie Het Fazantplein (Het Fazantplein)
Lijn 13, 77, 87, 91, 187, 191, 691

Hardinxveld-Giessendam (2 secundair):

- Winkelconcentratie De Wingerd (Den Bogerd)
Geen OV
- Winkelconcentratie De Giessenhof (Peulenstraat)
Geen OV

Meubelboulevards:

- Sliedrecht: geen OV
- Dordrecht: Lijn 8

Sectie 12: verslag interviews wethouders

Verslag van de belangrijkste bevindingen met bestuurders van gemeenten in het DAV-gebied

Ter ondersteuning en ter duiding van het kennisdocument hebben er in de periode januari-maart 2016 gesprekken plaatsgevonden met bestuurders van gemeenten in de Drechtsteden en in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. In deze gesprekken kwamen de volgende punten aan de orde:

- De karakteristieken van het gebied
- De ontwikkeling(-sdoelstellingen)
- De mobiliteitsuitdagingen

De belangrijkste bevindingen zijn als volgt:

KENMERKEN REGIO

De DAV-regio als zodanig bestaat eigenlijk niet. Het is een combinatie van twee regio's (Drechtsteden en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden) die door een gemeenschappelijke OV-concessie op dit terrein samenwerken. Het zijn twee hele verschillende gebieden: de Drechtsteden zijn overwegend stedelijk met grote verkeerstromen over de weg, het spoor en het water. Het Alblasserwaard/Vijfheerenlanden gebied is groen, agrarisch en dunbevolkt. In de analyse van de gesprekken met de bestuurders is het daarom vaak zinvol om die onder te verdelen in gesprekken met bestuurders van de Drechtsteden (DS) en bestuurders van Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (AV). Een aparte plaats verdient eigenlijk Hardinxveld-Giessendam: het behoort thans nog tot het AV-gebied, maar het betreft verstedelijkt gebied dat zich meer richt op Rotterdam en Dordrecht. Het maakt per januari 2018 deel uit van de Drechtsteden.

Ook bijzonder is de positie van de gemeenten Zederik en Leerdam. Per januari 2018 gaan ze fuseren. Samen met de gemeente Vianen wordt een nieuwe gemeente Vijfheerenlanden gevormd, waarvan het onzeker is of die tot de provincie Utrecht of Zuid-Holland gaat behoren. In het eerste geval kan dat van invloed zijn op de concessie.

DS

Binnen de Drechtsteden is Dordrecht de centrumgemeente. Sommige wethouders zeggen dat Dordrecht zich daar ook wel eens naar gedraagt. Men onderkent een zekere afhankelijkheid van Dordrecht: het hele gebied heeft last als Dordrecht niet floreert (en omgekeerd).

Alle OV-stromen gaan ook naar Dordrecht, minder naar de centra van de andere steden.

Hoewel de Drechtsteden één regio vormen zijn er binnen de regio verschillen: er zijn 'armere' en 'rijkere' gemeenten. HI Ambacht is het voorbeeld van een rijkere gemeente, het wordt wel het 'Wassenaar' van de Drechtsteden. In steden als Zwijndrecht en Dordrecht is de bevolking minder welstandig. De werkgelegenheid staat er onder druk, er leeft de opvatting dat de Drechtsteden onvoldoende van de opleving van de economie profiteren. Daarnaast is er vergrijzing. Vergrijzing heeft weer zijn effect op onderwijs omdat het kleinere klassen tot gevolg heeft. Maar vergrijzing heeft ook zijn invloed op het arbeidspotentieel: een groot segment van de bevolking gaat de komende tijd met pensioen. Deze ontwikkelingen lijken nog te worden versterkt doordat Rotterdam een begerig oog laat vallen op de (hoger opgeleide) inwoners van de Drechtsteden.

Een aantal gemeentes heeft een zeer zwakke financiële positie: negatieve ontwikkelingen bij de aankoop van grond liggen hier veelal aan ten grondslag.

Het Drechtstedenverband is uniek: grote projecten worden gezamenlijk aangepakt, waaronder de mobiliteit, inclusief het OV. De gemeenten kunnen relatief weinig zelfstandig beslissen; ze worden vaak in het samenwerkingsverband genomen. Net zoals het AV-gebied behoren de Drechtsteden min of meer tot de Bible-belt. De steden zijn vooral aantrekkelijk voor kleinere huishoudens: zij trekken naar de stad. Het kind-en-carrière-type kiest meer voor de dorpen. In de Drechtsteden wordt veel geforensd: naar de maritieme sector en de regio Rotterdam. De OV-verbindingen naar het maritieme gebied en industrieterreinen zijn niet optimaal. Ze 'schampen' de terreinen waardoor men zich nog over een flinke afstand op een andere manier moet verplaatsen. Sommige gemeentes zijn zelfs bereid subsidies te geven voor betere verbindingen met de industrieterreinen.

Hoewel de regio dus onvoldoende aanhaakt bij het economisch herstel, blijkt in ieder gesprek weer het belang van de ontwikkeling van het gebied tot maritieme topregio, met maakindustrie, baggeraars en binnenscheepvaart.

In veel Drechtsteden is daarnaast de zorg een grote werkgever en een oorzaak van mobiliteit. Ziekenhuizen zijn lang niet altijd goed bereikbaar

Duurzaamheid is voor bestuurders een belangrijk aandachtspunt: de Drechtsteden behoren ten aanzien van luchtkwaliteit tot de meest vervuilde gebieden van Nederland. Dit zou gevolgen moeten hebben voor

de aanbesteding: duurzaamheid en innovatie moeten daarbij een rol spelen.

Er bevinden zich geen agrarische gemeentes onder de Drechtsteden. Het is wel een afwisseling van steden en groen. Er zijn veel rivieren die het gebied doorsnijden. Het vele water biedt niet alleen bedreigingen en hinder (veel bruggen en veren), maar ook kansen (voor meer en snellere waterverbindingen).

Het groen betreft de open polders in de achtertuin, inclusief het Werelderfgoed Kinderdijk, dat steeds meer toeristen trekt en waarvoor de bereikbaarheid steeds meer een uitdaging wordt. De bereikbaarheid van de andere grote toeristische trekpleister, het nationaal park De Biesbosch, wordt in dit verband niet genoemd.

Over toerisme gesproken: Dordrecht heeft zelf ook een grote toeristische aantrekkingskracht. Niet alleen als het gaat om stedenschoon, maar Dordrecht is ook aantrekkelijk voor het uitgebreid winkelen. De bereikbaarheid en de leefbaarheid van de binnenstad van Dordrecht is daarbij steeds meer een kwestie (fijnstof, lawaai, trillingen). De Citylijn 10, die door de binnenstad rijdt, is in dat verband problematisch.

AV

We zagen dat in de Drechtsteden Dordrecht de centrumfunctie heeft, in het AV-gebied geldt dat voor Gorinchem (de andere grotere kern is Leerdam). Richt men zich in de Drechtsteden vooral op de regio Rotterdam en ook Breda, in het AV-gebied is men meer Utrecht-georiënteerd.

De AV-regio wordt gedomineerd door veel groen en ruimte, met veel kenmerkende weilanden en fruitbomen. Net als in de DS vormen de rivieren hier natuurlijke barrières.

De bestuurders hebben hier sterk het gevoel dat 'Den Haag' ver van de landelijke gemeentes af staat. De provincie kan daar een verbindende rol in spelen. Het initiatief van de provincie om met wethouders over de concessie in gesprek te gaan, wordt dan ook zeer gewaardeerd.

Er heerst een behoudende cultuur (het AV-gebied is ook een deel van de biblebelt) met een groot gevoel voor saamhorigheid. Hoewel de mensen hun eigen boontjes doppen, doen de mensen veel voor elkaar. De instelling laat zich typeren als 'niet klagen, maar dragen'. De participatiemaatschappij wordt hier in de praktijk gebracht, ook als het gaat om vervoer van mensen met beperkingen of zonder auto. Zoals een wethouder het formuleert 'zonder sociaal netwerk kom je dan nergens'. Er is in het gebied geen OV-cultuur; het (traditionele) OV staat ver van de mensen af. 'Het zijn geen mensen die graag met elkaar in de bus zitten'. In feite maken scholieren en studenten het meest gebruik van het OV. In dat verband is het relevant dat MBO-scholieren ook een OV-studentenkaart gaan krijgen. Dit kan de vraag naar busvervoer doen toenemen, zeker in Gorinchem waar veel aanbod van MBO-onderwijs is (vestiging van Da Vinci college, maar dit geldt ook voor Hardinxveld-Giessendam en een aantal Drechtsteden). De Merwedelingelij is een vorm van OV die wel door forensen gebruikt wordt. De lijn is een succes.

Het bezit van auto's is erg hoog en het gevoel heerst dat een auto onmisbaar is. Ook schroomt men niet om ook voor grote afstanden de fiets te gebruiken.

Het aanvullend vervoer heeft een belangrijke rol: denk hierbij aan de buurtbus (door vrijwilligers gereden) en de Molenhopper (collectieve taxi). Het aantrekkelijke van de Molenhopper is dat hij mensen thuis ophaalt en ze weer thuis afzet. De chauffeur is servicegericht: hij helpt bij instappen, loopt mee het huis binnen als dat nodig mocht zijn. 'Aan dit soort voorzieningen moet niet getornd worden.'

De bewoners zijn ondernemend: dit uit zich in veel MKB'ers en ZZP'ers (dus sterk van auto's afhankelijk). Veel opdrachten worden onderling gegund. Ten aanzien van demografische trends worden een aantal interessante zaken genoemd: enerzijds blijven jongeren lang thuis wonen, maar de jongeren die vertrekken gaan vaak naar (de regio) Utrecht. De bevolking vergrijsst en zal mogelijk in de toekomst krimpen. Alblasserwaard-Vijfheerenlanden behoort tot de 16 'anticipeerregio's'.

Zoals gezegd is Gorinchem het bestuurlijk centrum van de regio. In Gorinchem is ook het Beatrixziekenhuis gevestigd (met de Lingepolikliniek in Leerdam), er zijn veel scholen, het heeft culturele voorzieningen (museum, theater) en de Evenementenhal voor beurzen etc. De Avelingen groep (sociale werkvoorziening) is de grootste werkgever. In Gorinchem, maar ook in de andere grote kernen van het AV-gebied, wonen vrij veel allochtonen (Molukkers, Turken). De laatste tijd ook vluchtelingen/statushouders.

De winkelcentra in grotere kernen en voorzieningendorpen zijn belangrijke voorzieningen. Wel is soms het verzorgingsgebied te klein om levensvatbaar te blijven (Ameide).

De bijzondere positie van Hardinxveld-Giessendam is al genoemd. De gemeente is sterk verstedelijkt en richt zich nu al meer op Dordrecht dan

op Gorinchem. In 2018 gaat Hardinxveld-Giessendam zich aansluiten bij de Drechtsteden. Het is een welvarende gemeente, met een lage werkloosheid.

De gemeente heeft te lijden onder een steeds verder toenemende verkeersdruk (op de A15, verkeer dat de file ontwijkt en toenemend transitieverkeer naar Duitsland). Ook voor deze gemeente is duurzaamheid absoluut een thema.

REGIONALE ONTWIKKELINGEN

Drechtsteden

De werkloosheid in de Drechtsteden is hoog. Zoals gezegd heerst het gevoel dat de Drechtsteden onvoldoende aanhaken bij het economisch bestel. Veel ambities staan in het teken van verder aantrekkelijk economisch herstel.

Een gebiedsvisie (à la Brainport, de innovatieve toptechnologieregio rondom Eindhoven) ontbreekt. Men wil aantrekkelijker worden voor grote internationale ondernemingen. Alom wordt als regionale ambitie het uitbouwen van het maritieme cluster tot een Maritieme topsector genoemd. De Drechtsteden bevinden zich immers op het snijvlak van Rotterdamse en Vlaamse maritieme sector. Daarbij rijst de vraag of men zich op Rotterdam of op Antwerpen moet richten, of allebei?

De Drechtsteden moeten versterkt worden. Ze delven het onderspit tegen Rotterdam en Breda. De ontwikkelingsmogelijkheden zijn soms wel beperkt: Zwijndrecht mag bijvoorbeeld niet bouwen. Ook staat de leefbaarheid nu al onder druk: de vervuiling en het zwaar belaste wegennet. Goederentreinen met gevaarlijke stoffen doorkruisen het

bewoonde gebied. De bestuurders hechten daarom in grote mate belang aan duurzaamheid: schone lucht, minder geluid en minder trillingen van zwaar (bus-)verkeer.

In het kader van het versterken van het gebied willen sommige gemeenten verder fuseren (Zwijndrecht wil bijvoorbeeld samengaan met Hendrik Ido Ambacht, maar dat is een heel ander soort (lees: rijkere) gemeente. Is die wens realistisch? HI Ambacht werkt aan nieuwe wijken, waarin de woningvoorraad afgestemd is op welgestelde jonge Rotterdammers. Hier zien we dus een ontwikkeling die de vergrijzing tegengaat.

De Stichting Werelderfgoed Kinderdijk groeit sterk en wil men verder uitbouwen. Wel realiseert men zich dat de bereikbaarheid een probleem wordt.

Ook op het gebied van onderwijs heeft men ambities: het ontwikkelen van een MBO Campus (van het Da Vinci college) in Dordrecht.

AV

In het landelijke gebied van Alblasserwaard-Vijfheerenlanden is weinig ruimte voor woningbouw. Er zijn een aantal locaties bij de grotere gemeenten: Leerdam (Broekgraaf 900 luxere woningen), Vianen (1.500 woningen) en Oostzijde Gorinchem.

Meer bedrijvigheid wordt vooral verwacht in Gorinchem aan de noordkant ('De Groote Haar). De regio vergrijst ook wat kleinere scholen tot gevolg heeft.

Op het gebied van verkeer en vervoer zijn er een aantal ontwikkelingen: er is sprake van het instellen van een intergemeentelijke veerdienst vanuit Gorinchem. Een uitbreiding van de MLL noord (naar Utrecht) is in studie. Er is een nieuw MLL-station gepland (Leerdam-Broekgraaf), waarvan men de noodzaak betwijfelt, omdat men vindt dat het te dicht tegen het bestaande station Leerdam aan ligt. Is de aanleg van dit station wel noodzakelijk?

Zoals gezegd is er een gemeentelijke herindeling op komst van Vianen, Zederik en Leerdam in een nieuwe gemeente Vijfheerenlanden, waarvan het nog niet duidelijk is of die tot Utrecht dan wel in Zuid-Holland gaat horen.

De regio is heel geschikt voor het invoeren van participatiemaatschappij. De participatie is nu al heel hoog: mensen hebben veel voor elkaar over.

Hardinxveld Giessendam, in een transitie van AV naar Drechtsteden, heeft een bijzondere positie. Zij zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden voor nieuwe woningen, om hun (jonge) bevolking gelegenheid te geven binnen de gemeente huisvesting te vinden.

MOBILITEITSUITDAGINGEN:

Algemeen (voor DS en AV)

Bij het benoemen van de mobiliteitsuitdagingen is het opvallend om te zien dat de bestuurders ook vaak in termen van oplossingen denken.

In verband met duurzaamheid en congestie zou men willen dat meer mensen van het OV-gebruik zouden maken (vooral forensen en studenten): 10% reductie van autoverkeer leidt tot oplossen van

fileprobleem.). Gedragsverandering is belangrijk (maar absoluut niet eenvoudig te bewerkstelligen). De keuze voor de auto wordt vaak op emotionele gronden en niet altijd op rationale gronden gemaakt. Maar toch is het mogelijk: kijk naar het succes van de Merwedelinglijn (vroeger een 'dood lijntje'). Het OV moet gebruikersvriendelijker worden voor werknemers. Als voorbeeld wordt genoemd de Waterbus voor Boskalis. Ook een PR-campagne onder het motto 'Onbekend maakt onbemind' wordt genoemd. Ook: meer óns vervoer, dan vervoer van Arriva.

Meer combineren, zoals carpoolen, leiden tot minder verkeersdruk. Maar mensen zijn gehecht aan hun vrijheid. Bovendien wordt het door verschuivende werktijden niet makkelijker op om ritten te combineren. Deze verschuivende werktijden hebben overigens ook gevolgen voor de typische spitsdrukte.

Een van de belangrijkste uitdagingen in de mobiliteit is de integratie van het OV met het doelgroepen- en het WMO-vervoer, al vragen sommigen zich af of dit wel werkbaar is. Wat doet het bijvoorbeeld met het imago van het OV? Is het verschil in mobiliteitsbehoefte tussen de groepen niet (te) groot. Integratie van OV met WMO-vervoer stelt eisen aan de samenwerking tussen provincie en gemeenten.

We hebben gezien dat de ontwikkeling van het maritieme cluster tot een maritieme topregio een speerpunt is, zowel in het AV-gebied als in het DS-gebied. Men wil dat er meer forensen de bus nemen naar dit cluster, maar de huidige bussen 'schampen' nu de industriegebieden, waardoor het weinig aantrekkelijk is om nu de bus te nemen. Daarom wil men meer bussen in de spitsuren naar industrieterreinen. Eén gemeente geeft aan bereid te zijn om zo iets te subsidiëren.

Nieuwe en betere verbindingen kunnen ook negatieve gevolgen hebben en het is zaak om daar het hoofd aan te bieden. In dat verband worden genoemd de import van grootstedelijke problematiek naar kleinere kernen en verzamelplaatsen van hangjongeren bij haltes van de Waterbus.

Eerder is al genoemd dat een gebiedsvisie (zoals voor Brainport) ontbreekt. Interessant in dit verband is dat een wethouder opmerkt dat *nadenken over een goede rol van het OV een facilitator kan zijn voor het tot stand komen van een gebiedsvisie.*

DS

De verbinding met Rotterdam moet worden verbeterd. Men noemt regelmatig het doortrekken van de Merwedelingelijn naar Rotterdam. Andere suggesties in dit verband zijn aansluiting op RNet tot het centrum van Rotterdam en het doortrekken van metro naar DS. Daarnaast zoekt men ook een betere aansluiting met de zuidelijke regio (Breda).

De drukte en druk op A15 en A16 vormt een uitdaging. Deze rijkswegen zijn zwaar belast. Ook in dit verband wil men een betere aansluiting met de NS, vooral op het gebied van inpassing van Dordrecht in het Intercitynet.

Ook een containertransferium wordt genoemd als een mogelijkheid om de A15 te ontlasten. Een vaste brugverbinding tussen Barendrecht en Rotterdam kan de A16 ontlasten.

Vaak vindt men het laten rijden van reguliere grote bus geen oplossing. Er wordt veel gedacht aan nieuwe vormen van kleinschalig vervoer. Zo wil men in de Drechtsteden meer samenwerken op het gebied van ewheels

(elektrische shuttle-busjes voor korte afstanden, ook voor mensen met rollators e.d.). Ook de e-One wordt genoemd (elektrische eenpersoons voertuigjes waarin je droog vervoerd kunt worden).

In Dordrecht vormt de citylijn 10 een probleem: hij gaat dwars door het historisch centrum en men is naarstig op zoek naar een alternatief voor een conventionele bus (minder uitlaatgassen, minder geluid en minder trillingen).

Dordrecht is in veel opzichten de belangrijkste plaats van de Drechtsteden. Vanuit diverse gemeentes wordt er gepleit voor een betere aansluiting op Dordrecht en een betere bus-treinaansluiting. (Hoewel er ook wel een tegengeluid gehoord wordt: juist te veel aandacht voor de bereikbaarheid van Dordrecht.) Er is ook behoefte aan verbetering van de bereikbaarheid van de centra van de andere Drechtsteden.

De toeristenstroom (naar Kinderdijk) gaat groeien. Er komen minder mogelijkheden om er met de auto te komen. Een transferium voor toeristen die de molens willen bezoeken is een van de oplossingen.

Hoewel het gebied niet erg op Utrecht gericht is, geeft men aan dat de MLL niet zo aantrekkelijk is voor vervoer naar Utrecht. Per bus gaat het sneller.

AV

In het AV-gebied wordt een veelheid van uitdagingen én oplossingen genoemd.

Voor ouderen is het OV weinig aantrekkelijk. We hebben gezien dat zij in de regio niet erg geneigd zijn om van het OV gebruik te maken; zij vermijden het. Deels komt dat door de instelling van de inwoners van het gebied, maar ook omdat het OV niet 'ouderenvriendelijk' is: geen goede aansluitingen en een negatief imago.

Van verschillende kanten wordt als voorbeeld van een lastige verbinding de bereikbaarheid van het Beatrixziekenhuis in Gorinchem genoemd. Met een bezoek aan het ziekenhuis is een hele dag gemoeid (Molenhopper, bus) omdat de opstapplaatsen niet goed bereikbaar zijn. Ook de bereikbaarheid van begraafplaatsen worden een aantal maal expliciet naar voren gebracht.

Het heeft iets van een vicieuze cirkel: aan de ene kant is er weinig OV en aan de andere kant heeft men een negatieve attitude ten opzichte van het OV. Eigenlijk betekent dit dat je in andere oplossingen moet denken. Er is behoefte aan een betrouwbaar innovatief systeem (Uber wordt in dit verband genoemd). Zoals iemand het uitdrukt: 'Er moet een alternatief komen, zodat mensen echt iets hebben om te kiezen.'

Er is een Qliner van Utrecht naar Breda. Dit betekent snel vervoer van A naar B, maar voor het AV-gebied is hij nogal minimalistisch: er bestaat behoefte aan betere aansluiting op de Qliner (meerdere keren als kans genoemd). Een buslijn over A27 van Vianen naar Houten staat op het wensenlijstje.

Binnen enige tijd beginnen de werkzaamheden aan de verbreding van de A27 bij Gorinchem. Dit zal met flinke problemen gepaard gaan. Hier moet een oplossing voor gevonden worden.

Er is veel verkeer naar en binnen de toeristische driehoek Gorinchem, Leerdam en Loevestein. Hier moet gestimuleerd worden om meer over het water te gaan.

Voor Gorinchem specifiek ziet men dat het grote parkeerterrein bij het station grotendeels onbenut wordt: maak dat aantrekkelijker. Zorg voor een extra bishalte voor de Avelingengroep.

Tot slot, heel specifiek: bij het industrieterrein Meerkerk, een distributiepunt voor nieuwe auto's wordt veel door studenten af en aan gereden. Dit leidt tot gevaarlijke situatie.

Sectie 13: verslag gesprekken met andere stakeholders (voorzieningen)

Mobiliteit in DAV-regio – Rapportage

Voor The Alignment House
Van Frances van Berkel
Datum 1 mei 2016

Inhoudsopgave

Resultaten

1. Betekenis van mobiliteit
2. Beeld van DAV-regio
3. Beeld van OV
4. Beoordeling van OV in DAV-regio
5. Wensen en behoeften

Bijlagen

- I. Suggesties groepsdiscussies met burgers
- II. Onderzoeksverantwoording en overzicht deelnemers

Resultaten

1. Betekenis van mobiliteit

Mobiliteit gaat over volledige vervoersafstand en nog meer

- Mobiliteit is meer dan alleen vervoer van starthalte A naar eindhalte B. Onderliggende betekenissen van mobiliteit zijn:
 - werk, 'bedrijvigheid', economie, industrie
 - zelfredzaamheid, zelfstandigheid, eigen kracht, bijdragen aan onafhankelijkheid

- sociaal karakter, contacten, participeren
- ontspanning, recreatie, vertrouwde en minder bekende gebieden ontdekken
- Mobiliteit gaat over de volledige af te leggen afstand; van deur tot deur. Bij eigen vervoermiddel is het 'van deur tot deur' uitgangspunt vanzelfsprekend; voor OV betekent het dat een OV-halte dichtbij en goed bereikbaar moet zijn.
- Reistijd is veelal belangrijker dan reisafstand. De afstand in de vorm van aantal af te leggen kilometers is ondergeschikt aan de tijd. Dat komt door incalculeren van files, door het noodzakelijke 'omrijden' in verband met bruggen, door het noodzakelijke overstappen bij OV-gebruik, het wachten op OV en het vervoer van en naar de halte.

2. Beeld van DAV-regio

"Een gebied dat hangt om Rotterdam"

- Er heerst een versnipperd beeld van de regio bestaande uit een verstedelijkt gebied van Dordrecht en verdere Drechtsteden enerzijds en de Alblasserwaard en Vijfherenland anderzijds.
- De aantrekkingskracht van Dordrecht lijkt beperkt. Dordrecht is duidelijk het centrum van de regio. Maar onder andere voor werk, winkelen en ontspanning is Dordrecht niet het enige en meest voor de hand liggende centrum van de regio. Er is een sterke aantrekkingskracht van Rotterdam en Breda.
- De AV regio wordt omschreven met woorden als platteland, bible belt, krimp en moeilijke bereikbaarheid waar ontsluiting een probleem vormt. Geloof neemt een belangrijke plaats in; er heerst een 'traditionele (man/vrouw)rolverdeling', de gezinnen zijn groot, er is weinig te doen, er is weinig vernieuwingsgezindheid. De functies van de (kleine) kernen nemen af, zoals bij voorbeeld het verdwijnen van bibliotheken, waardoor men is aangewezen op de andere kernen / dorpen in de omgeving.

Waterrijk gebied

- Rotterdam en DAV-regio zijn maritiem gericht. Het water heeft een vervoers- en een industriële functie.
- Het water staat vervoer soms ook in de weg, door de aanwezigheid van het water en de noodzaak van bruggen en veren / pontjes.
- Met het wegnennetwerk en het water zijn er veel bruggen die voor files en knelpunten zorgen voor autoverkeer en voor relatief moeilijkere verbindingen per (brom)fiets (door weer en wind met de fiets de brug over / door het platteland is niet aantrekkelijk).
- Uitgebreide waterverbindingen nodigen uit om het wegnennet te kunnen ontlasten; zowel voor personen-als voor vrachtvervoer. (De waterbus is hier een goed voorbeeld van.)

3. Beeld van OV

Niet best gesteld met het OV

- In de ogen van de eigen vervoer gebruiker is het niet best gesteld met het OV in het algemeen. In heel algemene termen wordt het te duur, te langzaam, te omslachtig, niet voldoende frequent, niet voldoende fijnmazig en niet voldoende betrouwbaar gevonden.
- Individuen die zelf in het dagelijks leven (af en toe) bewust kiezen voor OV zijn veel minder vooringenomen over de beperkingen van het OV. Zij zijn heel specifiek in wanneer zij het OV en eigen vervoer wel of niet gebruiken. Parkeerkosten, parkeerplaatsen en voorkomen van files zijn overwegingen om voor het OV te kiezen.

Milieuaspecten lijken ondergeschikt

- Duurzaamheid, terugdringen van CO2 uitstoot en files spelen nauwelijks een bepalende rol.
- Tegelijkertijd lijkt mobiliteit en de rol van OV ook een onderwerp waarbij mensen geneigd zijn tot sociaal wenselijke antwoorden. De keuze voor de eigen auto en de onderbouwing ervan wordt onderbouwd met het ontbreken van een in hun eigen perceptie kwalitatief goed alternatief, wat (deels) berust op aannames en veronderstellingen en niet op feitelijke informatie en ervaringen.

OV eigenlijk geen optie voor reizen in AV-regio

- Voor (zakelijk) reizen in de regio is de auto de meest voor de hand liggende optie. Het biedt gemak en vrijheid. Op een enkele uitzondering na, wordt er geen bewuste afweging gemaakt tussen eigen vervoer of auto als vervoermiddel en OV.
- Tegelijkertijd is er (ook) het besef dat de regio niet kan zonder OV.

Vrijstereotype beeld typische OV-gebruiker

<i>omschrijving</i>	<i>toelichting</i>
studenten en scholieren	op bepaalde tijdstippen te veel / te massaal aanwezig wat OV (op die lijnen en tijdstippen) minder aantrekkelijk maakt voor andere reizigers
forenzen	uitsluitend bepaald type forenzen die over relatief kleine afstanden reizen waar goede (rechtstreekse) OV-verbindingen zijn (en/of: files, parkeerkosten, parkeerplaatsen)
'afhankelijken'	mensen zonder eigen auto, ouderen, gehandicapten
'hybride' vervoersgebruikers	relatief kleine groep mensen die per reis(doel) bewuste afweging maken tussen eigen vervoer of OV
dagjesmensen en toeristen	dagjesmensen: stad- en natuurbezoekers; toeristen uit eigen land of buitenland: diversiteit in bekendheid met OV

- Opvallend is dat het OV-gebruik voor woon-werkverkeer niet veelvuldig naar voren wordt gebracht. Hierbij speelt mee dat het – uit eigen ervaring – als omslachtig en niet efficiënt wordt ervaren of als zodanig wordt gepercipieerd. (*"Met de auto in de file dan zit je tenminste, in de bus of trein moet je staan"*)

OV planning / organisatie / infrastructuur is complex

- Vervoersplanning wordt gezien als een zaak van **overheid en vervoersmaatschappijen**. De gedachte is dat de overheid wel visie heeft maar dit niet waar kan maken door geld beschikbaar te stellen. Over de tweede partij, de vervoersmaatschappijen, leeft de veronderstelling (en ervaring) dat deze (vooral) commercieel denken. Er ontbreekt derhalve een (structureel) vervoersmanagement plan. (*"Dat je als grote werkgever mee kunt praten over het beleid en je wensen en behoeften kenbaar kunt maken."*)
- De vervoersplanning in de DAV-regio heeft te maken met **verschillende 'aansturingen'**; op gemeentelijk niveau, in de samenwerking tussen gemeenten (Drechtsteden), provinciaal, over meerdere provincies heen (aansluiting op Noord-Brabant en Utrecht).
- Vanuit de **inzet op 'participatie'** wordt het door de zorginstellingen logisch / vanzelfsprekend gevonden dat doelgroepenvervoer en OV niet als aparte terreinen worden gezien. Er zijn verschillende vervoersplanningen en 'aanbestedingen' die 'naast elkaar' lopen en waarin meer

gezamenlijk zou kunnen worden georganiseerd: het algemene OV en het doelgroepenvervoer. De aanbestedingen zouden op eenzelfde moment plaats kunnen vinden en doelgroepenvervoer kan (deels) ook 'ingeschoven' worden in het algemene OV.

- Bij het doelgroepenvervoer is sprake van **complexe regelgeving en complexe financieringsstromen** (WMO, WLZ) gekoppeld aan doelgroepen en aandoeningen, vervoersindicaties, aantal uren dagbesteding.

4. Beoordeling van OV in de DAV-regio

Basis OV-netwerk aanwezig

- Er is wel degelijk sprake van een bepaald netwerk van OV in de DAV-regio.
- Men is veelal vooral positief over de verbindingen naar Dordrecht. Onder andere voor bezoek aan de stad (winkelen, uitgaan, etc) ook in relatie tot parkeerkosten en parkeerplaatsen.
- De verbindingen met Dordrecht zijn over het algemeen voldoende frequentie. Een enkele keer wordt genoemd dat de waterbus ook in de avonden zou moeten varen.
- De diversiteit van vervoersmogelijkheden met trein, bus en waterbus wordt aantrekkelijk en positief gevonden. De ervaring van reizen over water is een prettige aanvulling op reizen over weg en spoor (soms sneller, fiets mee, zowel relevant voor forenzen en scholieren en studenten als ook voor dagjesmensen en toeristen). Ook de Arriva-trein verbindt dorpen die op een andere manier met OV moeilijker bereikbaar zijn.

OV-netwerk voldoende vraag-georiënteerd?

- De verbindingen die er zijn hebben hun relevantie en voorzien in een basis netwerk. De vraag van specifieke organisaties en stakeholders is echter meer specifiek.
- De beoordeling van het huidige OV is (deels) sterk individueel bepaald. Ook heeft de beoordeling (deels) te maken met de ambitie die men stelt naar de regio en de rol die het OV hierbij inneemt of in wil (kan) nemen.
- De indruk ontstaat dat er sprake is van een 'standaard' 'aanbodgericht' OV-netwerk dat niet (volledig) aansluit bij de huidige vraag van burgers en organisaties passend bij de ontwikkelingen in de regio en in de maatschappij.
- De indruk bestaat dat het huidige OV vervoer niet toereikend is voor woon-werkverkeer.
- Stakeholders vragen zich af of de verbindingen voldoende fijnmazig en voldoende frequent zijn. Hierbij realiseert men zich dat deze twee aspecten wellicht 'tegenstrijdig' zijn. Kleine bussen kunnen bijdragen tot een fijnmazig netwerk dat qua frequentie en tijden aansluit bij de behoeften.

Behouden van de leefbaarheid in de AV-regio

- Voor leefbaarheid van de AV-regio is OV tussen dorpen en tussen dorpen en steden essentieel. Hierin wordt voorzien door de reguliere bussen, de buurtbus, de belbus, de treinverbinding tussen Dordrecht en Gorinchem en de waterbus. Vooral over de treinverbinding en de waterbus zijn de stakeholders erg positief. De bussen voorzien in de ontsluiting van de regio; reistijden en lijnfrequentie worden soms wel en soms niet toereikend gevonden. Het wordt meer passend gevonden om met kleine bussen vaker te rijden dan met grote bussen.
- De verbinding vanuit het hele verzorgingsgebied naar het ziekenhuis in Dordrecht vraagt volgens de stakeholders van het ziekenhuis om verbetering. Dit lijkt een 'structureel probleem' dat de aandacht behoeft van gemeente of andere overheid en vervoersmaatschappijen. De parkeerplaatsen en meeste bushaltes zijn te ver weg van de hoofdingang. Het ziekenhuis probeert dit door 'elektrische karretjes' op te lossen. Er zijn (commerciële) partijen die meedenken en met technologische vernieuwingen (willen) komen. Het ziekenhuis mist een visie en beleid van de gemeente.
- De bibliotheek ziet bij het terugbrengen van het aantal filialen en servicepunten de behoefte aan OV-vervoer naar de dichtbijzjnste bibliotheek. Met het verdwijnen van goede verbindingen naar voorzieningen is het gevaar dat de regio als 'minder leefbaar' wordt ervaren.

Bereikbaarheid toeristische punten Kinderdijk en Biesbosch laat te wensen over

- De huidige mogelijkheden met waterbus, Biesbus, belbus en andere busmogelijkheden zijn 'ondermaats' en 'passen niet bij de ambitie van het Nationale Park'. (*"In het weekend draait de waterbus alleen in de zomer en in de winter maanden niet."* en *"Mensen staan op de aangegeven plaats maar moeten veel te lang wachten op de bus of de bus komt gewoon niet."*)
- Fietsroutes vragen ook om veerverbindingen. (*"De huidige veer moet vervangen worden. Er vindt een nieuwe aanbesteding plaats. Dat is een concessie van Noord Brabant."*) Om een 'rondje Biesbosch' te kunnen wandelen of fietsen zijn extra fiets- en wandelverbindingen nodig. Dat vraagt ook om ondernemers die iets in het gebied willen ontwikkelen.
- Er is een mogelijkheid voor een waternverbinding tussen Dordrecht en Gorinchem.
- Er is een behoefte aan duurzame vervoersmiddelen (voorbeeld: het zonnepont) over het water tussen Biesbosch en Dordrecht.
- Een verbinding van Dordrecht naar Werkendam zou logisch zijn: wel een Biesbosch museum maar geen verbinding er naar toe.
- Bereikbaarheid Kinderdijk per reguliere bus en per waterbus is niet gedurende het hele jaar en alle dagen van de week voldoende. Betere en meer frequente lijnen zouden Kinderdijk aantrekkelijker kunnen maken voor toerisme.
- De stakeholders ervaren last van bestuurlijke structuren tussen provinciegrenzen (Zuid Holland en Noord Brabant).

Mogelijk gebrek aan transferpunten

- Het ontbreekt aan goede aansluitingen tussen verschillende OV-vervoersmiddelen: de waterbus met opstappunten aan kade en overig vervoer (bus en trein) die niet tot de kades komen. Dit geldt niet alleen voor verschillende vervoersmiddelen maar bijvoorbeeld ook voor bussen die een dorp kruisen en geen 'transferhalte' bieden.

Doen wat is afgesproken

- De bus (of andere vervoersmiddel) moet (op tijd) komen, of er moet worden gemeld dat er een vertraging is. 'Op tijd' is veel minder belangrijk als er sprake is van een 'hoge frequentie' (maar dat geldt momenteel meestal niet). Digitale real-time informatievoorziening kan bijdragen.
- Over de belbus wordt gedacht dat de realiteit niet aansluit bij de (verwachte en/of werkelijk afgesproken) belofte.

'Wegvallen' of 'verminderen' intercity naar Breda is een teleurstelling

- Het mogelijk wegvallen (of beperken) van de intercity verbinding met Breda wordt jammer gevonden (voor de regio). De indruk ontstaat dat hiermee de beperkte aantrekkingskracht van Dordrecht en de hele DAV-regio wordt bevestigd.

Bevorderen OV-gebruik vanuit duurzaamheidsgedachte en milieuoogpunt niet benoemd

- Uit de overwegingen om voor het OV te (willen) kiezen boven eigen vervoer per auto en om een goed OV in de regio te hebben komt duurzaamheid en milieu niet expliciet naar voren.
- Waar het wel over gaat is onder andere kosten van reizen per auto en parkeerkosten in relatie tot OV, problemen met parkeren, voorkomen van file, reistijd, comfort en gemak ("*in de file de krant kunnen lezen*", "*een borreltje bij een receptie of na een vergadering*").

5. Suggesties voor vernieuwing en verbetering

Vraaggericht, flexibel systeem

- Er worden voorbeelden naar voren gebracht waarbij OV in de perceptie meer aansluit bij de behoefte (de vraag) van de reiziger. Het gaat dan veelal om een fijnmazigheid van haltes, opstap- en uitstappunten, vaste of losse route en wel of geen vaste vertrektijden. Madrid biedt een heel uitgebreid netwerk met veel haltes. Texel biedt heel veel opstapplaatsen waarbij de reiziger meldt waar men wil worden opgehaald. Ook in wintersportgebieden is een 'shuttle' waarbij je wel de zekerheid hebt van frequent vervoer maar niet de exacte tijden weet. Een ander genoemd voorbeeld is de 'doenja's' in Turkije waarbij er wordt gewacht tot de bus komt zonder dienstregeling (hoge frequentie, zekerheid van niet lang hoeven wachten).

Digitale mogelijkheden en apps

- Apps zouden de vervoer op afroep (een lijntaxi, een belbus) kunnen faciliteren. Ook kan gedacht worden aan apps die aangeven wat de vervoersmogelijkheden zijn, gerelateerd aan bijvoorbeeld kosten (reisafstand, parkeerkosten), milieubelasting en tijd. Op die manier zou een (meer bewuste) afweging tussen verschillende vervoersopties onder de aandacht kunnen komen.

'Oprekken' van de definitie van OV: bezit versus gebruik

- De vraag komt op wat OV precies is; de een denkt in huidige vervoersmiddelen (trein en bus), de ander heeft het meer over eigen vervoer (bezit) versus gebruik maken van vervoer. In dat geval rekent men bijvoorbeeld OV-fiets en Greenwheels ook tot (aanvullend) OV.
- Een stakeholder benoemt het Go Bike initiatief in Rotterdam en zou dat graag uitgebreid zien naar Dordrecht. Volgens hem zouden elektrische fietsen 'op afroep' met een tarief vergelijkbaar met OV-kilometers passen bij het waterrijke en uitgestrekte gebied van de DAV (onder andere voor forenzen en dagjesmensen en toeristen).

Relevantie van (elektrische) fiets

- Om fietsvervoer van en naar OV-haltes te bevorderen wordt genoemd dat goede fietspaden en parkeerplaatsen voor de fiets relevant zijn.
- Het bevorderen van de fiets als (aanvullend) vervoermiddel wordt gezien als een manier om als regio om te gaan met de mogelijk (gepercipieerde) 'schaarsheid' van opstappunten.

OV kosten

- Door stakeholders wordt opgemerkt dat de kosten voor OV niet 'leidend' zouden moeten zijn voor het aanbod. Autovervoer (ook in relatie tot parkeerkosten) kost ook wat.

Bijlage I: Suggesties groepsdiscussies met burgers

Homogene groepssamenstelling

Met de geconstateerde enigszins 'vooringenomen houding' ten aanzien van OV én de indruk dat er enige sprake is van sociaal wenselijke antwoorden, suggereer ik bij de gesprekken met burgers specifiek te letten op een bepaalde homogeniteit in houding en/of gedrag. Dit zal de diepgang van de gesprekken ten goede komen.

Reisgedrag, motivatie en beoordeling gekozen vervoersmiddel, ideale situatie

De gesprekken kunnen specifiek gaan over de reispatronen, de doelen van de reizen, de voor- en nadelen van de gekozen methode en de ideale reisvorm. Hierbij kunnen vooraf ingevulde dagboekjes (bijv. de laatste week / weken) een concreet kader bieden.

Uitwerking van de verschillende doelgroepen

Ik geef de volgende doelgroepen in overweging:

- Jongeren: scholieren en studenten die OV gebruiken voor bezoek school / studie, uitgaan, stadsbezoek
- Forenzen: zowel diegenen die altijd met OV reizen, af en toe met OV en diegene die geen gebruik maken van OV
- (potentiële) Regelmatige OV reizigers 'sociaal & autonoom: diegenen die voor gezin/ huishouden, voor zorg (eigen zorgvraag, als mantelzorger of bezoeker) of voor sociale contacten/dagbesteding gebruik (wensen te) maken van OV' ('afhankelijken')
- Recreatie & avontuur in de DAV-regio: dagjesmensen en toeristen die de stad of de natuur op wensen te zoeken en hierbij (deels) gebruik (wensen te) maken van OV. (Voor deze groep geldt dat zij wellicht niet allemaal in de DAV-regio hoeven te wonen; het is een meer divers samengestelde groep die wellicht van verder weg komt. Wellicht is een andere methode van onderzoek of een andere locatie van het gesprek raadzaam.)

Bijlage II: Onderzoeksverantwoording en overzicht deelnemers

In het kader van de komende aanbesteding OV voor de DAV-regio is de Provincie Zuid Holland momenteel in gesprek met de regio (inwoner, gemeente en organisaties) over het vraagstuk mobiliteit. De resultaten van deze gesprekken worden ingezet om tot een beleidskader te komen voor de aanbesteding openbaar vervoer DAV.

Een onderdeel van deze inventarisatieronde vormen de gesprekken met stakeholders bestaande uit organisaties en inwoners in de regio. In de periode van 19 februari tot en met 29 maart zijn 10 face to face gesprekken gehouden.

Het overzicht van de stakeholders ziet er als volgt uit:

- drie zorginstellingen: Albert Schweitzer ziekenhuis Dordrecht, Gemiva-SVG Groep Dordrecht en Syndion Gorinchem
- twee toeristische instellingen: Nationaal Park de Biesbosch en VVV ZHZ
- bibliotheek Aanzet Dordrecht en discotheek The Abby Alblasserdam
- drie betrokken burgers waaronder een burgerraadslid en een voorzitter van de buurtbus Alblasserwaard

Sectie 14: Focusgroepen over wensen t.o.v. openbaar vervoer

Wensen ten aanzien van openbaar vervoer in DAV Regio (focusgroepen en quick-scan op basis van bestaand onderzoek)

Doel en inhoud

Doel van deze studie was om de ervaring, de behoeften en de wensen met betrekking tot openbaar vervoer in kaart te brengen bij groepen die zich frequent verplaatsen: forenzen en scholieren/studenten. Bij deze twee groepen is onderscheid gemaakt naar gebruikers van het OV en niet-gebruikers. In dit document is aangegeven welke delen gebaseerd zijn op de quick-scan, de rest (het merendeel) is gebaseerd op de focusgroepen.

Dit document kent de volgende opbouw:

1. Gebruik en motivatie
2. Beoordeling en perceptie
 - 2A. Schoon, heel en veilig
 - 2B. Snelheid en gemak
 - 2C. Comfort en beleving
3. Hiërarchie in klantenwensen, performance & verbeterpunten
4. Basisindicatoren provincie Zuid-Holland voor elke concessie

De eerste drie onderdelen zijn gebaseerd op kwalitatief onderzoek d.m.v. focusgroepen en op een quick-scan van beschikbare informatie.

Bijlage: Onderzoeksverantwoording

Bijlage: 15 klantwensen en afstudeeronderzoek

1. Gebruik en motivatie

|

Gebruik OV: bewuste keuze of noodzakelijk kwaad

Voor ov-gebruikers is het ov hetzij een bewuste keuze (dat geldt veelal voor forenzen), hetzij een noodzakelijk kwaad (vooral voor scholieren en studenten).

OV als bewuste keuze voor forenzen vanuit gemak- en comfortoverweging

De ov-forenzen hebben veelal een vaste werkplaats die goed te bereizen is met OV (meestal buiten het DAV gebied) of die (op het reistijdstip) filegevoelig is met de auto. De bus en (vooral) de trein worden gemakkelijk en comfortabel gevonden omdat men kan werken, lezen, en zich ontspannen tijdens de reis en omdat men niet de concentratie bij het autorijden hoeft te hebben. De forenzen gebruiken het OV veelal alleen voor woon-werkverkeer en niet op andere momenten. Voor andere trips kiest men voor de auto of de fiets.

De afstand die gepaard gaat met het voor- en ~~navervoer~~ (van huisdeur naar halte en van halte naar eindbestemming) is vaak kort en wordt afgelegd met de fiets of lopend. Opvallend is dat men zelden bus en trein combineert. Men combineert beide vormen van openbaar vervoer wel met eigen vervoer naar de halte of het station.

OV als noodzakelijk kwaad voor scholieren en studenten vanwege reisafstand

Scholieren en studenten zijn voor langere afstanden naar school of opleiding aangewezen op het OV. Zij vinden de ov-reizen vaak niet tijdsefficiënt. Alternatieven voor OV zijn fiets of scooter, meerijden met een ander (achterop de scooter) of weggebracht worden door ouders (bij slecht weer).

OV voor incidenteel stadsbezoek en dagjes uit

Andere momenten van bewuste keuze voor OV zijn bij bezoek aan een stad of dagjes uit (bij scholieren ook wanneer ze een avondje gaan stappen). Het kan dan gaan om een combinatie met eigen auto (in verband met parkeerkosten, parkeerproblemen) of om alleen ov-gebruik (bijv. jongeren die reizen zonder auto of wanneer de bestemming te ver is om met de fiets te gaan).

Overwegingen voor eigen vervoer: snelheid, gemak en kosten

Forenzen die met eigen vervoer reizen werken in het algemeen dichterbij hun woning of in plaatsen die (in de beleving) moeilijk te bereiken zijn met het OV. Het betreft vooral werk-bestemmingen in het DAV gebied.

De scholieren die niet regelmatig met ov-reizen, gaan met de fiets of hebben ouders die hen (af en toe of regelmatig) van en naar school halen en brengen. Het vervoer is op deze manier minder ingewikkeld en vaak sneller dan OV.

Opmerkelijk is wel dat de ov-forens voor andere reizen niet snel van het ov-gebruik zal maken, alleen of met het hele gezin, vanwege bereikbaarheid en vanwege de kosten. Wanneer men met meerdere gezinsleden reist, vindt men het OV al snel duurder dan het particulier vervoer.

Quick scan literatuur

De ov-klantenbarometer meet de klanttevredenheid in het stads- en streekvervoer. Het algemene oordeel voor **bus** en voor **regionale trein** binnen DAV-concessie scoort de afgelopen vier jaar telkens dezelfde cijfers, namelijk een **7,6**.

Niet alle onderzochte aspecten scoren een (ruime)voldoende. Zo scoren de aspecten **informatie bij vertraging, geluid in het voertuig en de prijs** lager dan het algemene oordeel voor respectievelijk de bus en trein in het DAV-gebied, waarbij prijs tussen en 5,0 en een 5,9 scoort en de andere twee tussen een 6,0 en 6,9. Overigens heeft het verbeteren van de score op deze aspecten waarschijnlijk een beperkte invloed op het algemene oordeel.

Bureau Significant heeft de resultaten van de ov-klantenbarometer voor de jaren 2007 tot en met 2014 nader onderzocht om te bepalen wat voor de reiziger het meest belangrijk is als hij of zij een oordeel moet geven over het openbaar vervoer. Een hogere waardering op snelheid, frequentie en stiptheid zijn manieren om klanttevredenheid verder te doen toenemen. De klantvriendelijkheid van de chauffeur en zijn of haar rijstijl zijn daarna de belangrijkste factoren (van de in totaal 15 aspecten).

2. Beoordeling en perceptie

Er is een drietal niveaus van klantenwensen gedefinieerd. Het eerste niveau zijn de basisvoorwaarden: 'schoon, heel en veilig'. Het tweede niveau betreft het geheel van wensen dat samenhangt met snelheid en gemak, terwijl het derde niveau comfort en beleving vertegenwoordigt. Hier is dus een duidelijke behoefte-hiërarchie zichtbaar. In dit hoofdstuk zullen wij deze niveaus achtereenvolgend behandelen.

2A. Schoon, heel en veilig

Vooral niet-ov-gebruiker vindt OV dat het OV niet zo schoon en niet zo gezellig is, en dat het een weinig aangename sfeer heeft.

Het zijn vooral de niet of weinig frequente ov-reizigers die iets op te merken hebben over de hygiëne en sfeer. Meer specifiek worden bus en trein niet altijd écht schoon en hygiënisch gevonden, niet zo gezellig en soms wat kaal. De geur in vooral de bus is niet zo fris.

Deze uitkomsten duiden (omdat niet-ov-gebruikers weinig ervaring met het ov hebben) eerder een imago-kwestie dan dat ze op feiten gebaseerd zijn. Maar een imago is in de regel hardnekkig.

In de beleving is de trein schoner dan de bus. Er zijn meer afvalbakjes, die je in de bus niet hebt. De bekleding van stoelen en vloer in de bus is vaak van stof; wat niet zo hygiënisch wordt gevonden.

Bushaltes zijn wat onveiligheid

Op het gebied van veiligheid gaan de opmerkingen vooral over de bus en minder over de trein. De poortjes bij treinstations dragen bij aan het gevoel van veiligheid. Bushaltes voelen niet veilig omdat ze vaak leeg en onbemand zijn en vaak afgelegen liggen.

Over sociale veiligheid zijn de meningen erg verschillend. Waar de een aangeeft het in de bus niet zo veilig te vinden, vindt de ander dat door het toezicht van de chauffeur er niet zo snel vervelende situaties zullen ontstaan.

Quick scan literatuur

De grotere veiligheid van het treinstation ten opzichte van de bushalte wordt niet door onderzoek bevestigd: reizigers in het openbaar vervoer in het DAV-gebied beoordelen de sociale veiligheid van de bushalte met een 8,0 in 2015 in 2014 was dat een 7,9. De treinstations krijgen respectievelijk een 7,8 en een 7,7 voor de sociale veiligheid. Hiervoor lezen we dat men de trein schoner vindt dan de bus. Ook dat wordt niet door kwantitatief onderzoek bevestigd: zowel trein als bus kregen in 2015 een 7,3.

Zoals met andere onderzoeken ook is aangetoond scoort het openbaar vervoer onder ov-reizigers een stuk beter dan onder de wat de minder frequente ov-reizigers of de niet-ov-reizigers. In dat laatste geval gaat het nadrukkelijk om de perceptie en minder om eigen ervaring. Immers een niet reiziger heeft weinig recente ervaring van de reinheid van het vervoermiddel.

Ook uit een analyse van I&O research van medio 2015 blijkt dat niet-reizigers het openbaar vervoer minder goed beoordelen dan reizigers. Niet-ov-reizigers waarderen vanzelfsprekend andere vervoerswijzen flink hoger. Zo scoort in het onderzoek de bus een 5,6 en de trein een 6,2 terwijl de auto een 8,2 scoort en de fiets een 8,0.

Uit het onderzoek blijkt dat potentiële treinreizigers afzien van het reizen met de trein vanwege: de hoge kosten, de lage snelheid en het gebrek aan gemak om van deur tot deur te reizen. Wat verder opvalt is dat de aspecten van het openbaar vervoer die als positief worden beoordeeld door niet-ov-reizigers minder van belang worden geacht. Zo geven niet-treinreizigers aan dat het onderweg werken een voordeel van reizen met de trein is, maar dat aspect beoordelen zij als minder belangrijk.

2B. Snelheid en gemak

Snelheid: reistijd van deur tot deur heel relevant

Reistijd is een heel belangrijke aspect bij de keuze voor en ook bij de perceptie van een vervoermiddel. Bij de keuze voor OV door forenzen speelt tijdsefficiënt reizen (en comfort van reizen) een belangrijke rol. Scholieren en studenten kiezen vanuit reistijd juist liever niet voor het OV; vaak zijn de scooter of auto sneller, soms is het sneller met de fiets. Zij hebben het dan over vervoer per bus; de Arriva-trein is wel snel (maar biedt niet – net zomin als het busvervoer – het deur tot deur traject).

Met reistijd wordt **van deur tot deur** bedoeld. Over het voortraject wordt anders gedacht dan over het natraject omdat er vaak meer keuzes in het voortraject (lopen, fietsen, meerijden, etc.) zijn dan in het natraject.

Het meenemen van de **fiets** in de trein maakt het natraject makkelijker, vooral als het gratis is (zoals in de Arriva-trein), hoewel er ook sprake is van problemen met het fietsvervoer in de Arriva trein. Er staan vaak veel fietsen in de trein zodat er bij een opstaphalte geen ruimte meer is om de fiets mee te nemen, (waardoor je op een volgende trein moet wachten). Ook komt voor dat het door de drukte moeilijk is de fiets tussen de andere fietsen uit te halen wanneer je wilt uitstappen.

Gemak: korte, frequente lijnen & zo min mogelijk overstappen

De aard van de regio bepaalt dat er bij gebruik van het OV vaak moet worden overgestapt, waarbij van verschillende vervoerders en vervoersmiddelen gebruik gemaakt wordt. Ook wordt er gecombineerd tussen OV en eigen vervoer. Dit maakt dat aansluitingen, overstaptijd, stiptheid en ook voorzieningen bij haltes belangrijk zijn, vooral als de lijnen geen hoge frequentie hebben, wat het geval is in de landelijke gebieden. Frequente ov-reizigers reizen vooral met trein alleen of met bus alleen en vermijden zo overstapproblemen.

Verbindingen moeten van deur tot deur **efficiënt en betrouwbaar** zijn, en **niet al te omslachtig en ingewikkeld**. Reizigers wensen voor het OV zijn:

- snelle en directe verbindingen: efficiënt qua tijd en qua af te leggen kilometers (geen extra kilometers en/of omrijden)
- goede aansluitingen bij noodzaak om over te stappen
- opties en voorzieningen om voor- en na-traject te vergemakkelijken
- stiptheid, geen vertragingen of voortijdig vertrek (vooral aspect bij busvervoer) en uitval
- voldoende frequentie (bij het missen van een verbinding of bij een specifieke tijd om ergens aan te komen)

Belang van real-time informatievoorziening

In het algemeen en ook zeker bij incidenten wordt real-time informatievoorziening verwacht. Nu het steeds meer gangbaar is dat vervoerders betrouwbare real-time informatie geven bij haltes, wordt dit niveau van informatievoorziening eigenlijk bij elke halte en van iedere vervoerder verwacht. In geval van incidenten of calamiteiten is het aanbieden van alternatief vervoer belangrijk omdat er doorgaans geen alternatief voor handen is.

Inzicht in ov-opties

Herhaaldelijk wordt duidelijk dat een volledig overzicht van ov-opties ontbreekt, hetgeen op momenten van incidenten of calamiteiten heel relevant kan zijn. Een volledige ov-routekaart van de regio (bij de haltes, op relevante websites of als folder of kaartje verkrijgbaar) zou een uitkomst bieden. In grote steden in Nederland en ook in andere landen biedt men dit wel; het kan bijdragen aan het bekend worden van de mogelijkheden in de regio bij reizigers, of het nu ov-reizigers of niet ov-reizigers zijn.

OV is vooral een keuze voor alleen-reizenden; 'gedoe' en kosten zijn een struikelblok om met meerdere personen te gaan

Het OV wordt op verschillende manieren en door verschillende groepen duur gevonden. De enige groep die *niet* klaagt over de prijs van het OV zijn de ov-forenzen (alleen voor het woon-werkverkeer per OV).

Het gebrek aan gemak en de kosten voor OV zijn vooral een probleem als het gaat om reizen voor meerdere personen of het hele gezin. Men is dan geneigd om de kosten voor het OV te vergelijken met de brandstofkosten van de eigen auto (zonder rekening te houden met de overige kosten). De aanschaf van ov-chipkaarten (voor ieder apart, inclusief voor elk kind) en het benodigde startsaldo op elk kaart is een veelgenoemd struikelblok. Waar de ene vervoerder kinderen tegen een goedkoper tarief of gratis laat reizen, is dat bij een andere vervoerder niet het geval. Dit maakt het reizen met OV naast duur (in ieder geval in de perceptie) ook ingewikkeld en omslachtig.

Voor niet ov-gebruikers biedt OV geen snelheid en gemak en is OV duur

Degenen die geen gebruik maken van het OV zien eigenlijk geen echte 'meerwaarde' of relevantie voor het huidige OV in de regio. Ander vervoersopties zijn een voor de hand liggende keuze, vaak een gewoonte. Deze mensen zien (in deze regio) geen of nauwelijks voordeel om het OV te gebruiken.

Voor de niet-gebruiker is OV 'een gedoe'. Het gaat dan onder andere over de verbindingen en de ov-chipkaart. De ov-chipkaart is voor de één en regelrechte ramp (met name de minder frequente ov-reizigers), voor de ander is hij ideaal. Al met al is het in dit gebied dan niet

eenvoudig om bij het huidige ov-aanbod reizigers te verleiden om van het ov-gebruik te maken, zolang ze over een aantrekkelijker alternatief beschikken.

Quick scan literatuur

Een flink aantal van bovenstaande aspecten komen terug in de klantwensen zoals die enige tijd geleden geformuleerd zijn door de HTM. Dit zijn aspecten waar de inschrijvende marktpartijen uitgedaagd kunnen worden om tot een goede invulling te komen.

De vervoerders kunnen uitgedaagd worden om invulling te geven aan:

- gedegen reisinformatie ook van andere vervoerders die in het DAV-gebied rijden; denk daarbij aan informatie in het voertuig over overstap op (ook) andere vervoerders
- informatie voorziening bij verstoring (dat is traditioneel een slecht scorend item ook in de klantenbarometer)
- up-to-date reisinformatie: denk aan real-time inzicht in voertuiglocatie voor eenieder te bekijken
- reisproducten voor minder frequente reizigers en voor grotere groepen
- invullen van de 'last mile' bijvoorbeeld door het aanbieden van fietsen op aantal bestemmingen

Een aantal andere zaken worden, wanneer de standaardset met indicatoren van de provincie Zuid-Holland ook voor deze concessie geldt, reeds in kaart gebracht. Denk aan punctualiteit.

Pas nadat de marktpartij geselecteerd is kunnen er dan voor verschillende aspecten afspraken gemaakt worden voor KPI's. Eerst moet bekend zijn welke toepassing of oplossing men kiest en daarna kan de indicator samengesteld worden om de prestatie mee in kaart te brengen.

2C. Comfort en beleving

Discrepancie tussen ov-gebruikers en niet ov-gebruikers

Ov-reizigers vinden het OV overwegend comfortabel. Er is wel verschil tussen bus en trein: de bus is minder comfortabel dan de trein. Dat heeft te maken met de aard van de zitplaatsen, de ruimte, het in- en uitstappen, de vele bochten en de afstand tussen de stopplaatsen.

Met het OV reizende scholieren noemen specifiek dat de bussen (op bepaalde tijdstippen) te vol zijn en dat het prettig zou zijn als er meer bussen op de spijstijden zouden rijden. Ook zouden die bij minder haltes moeten stoppen zodat het vervoer comfortabeler en sneller wordt.

Niet-ov-gebruikers kunnen zich moeilijk een voorstelling maken dat OV comfortabel kan zijn, hoewel ze niet specifiek kunnen benoemen wat het is. Eigen vervoer biedt vrijheid en flexibiliteit: er hoeft niet te worden gelet op vertrektijden, het biedt vervoer van deur tot deur zonder iets te hoeven uitzoeken of te plannen.

Comfort heeft te maken met voorzieningen

Het voorzieningenniveau draagt bij aan comfort. Het gaat dan zowel om voorzieningen *in* het OV als om voorzieningen *bij* de haltes en stations: verkrijgbaarheid van consumpties, wifi, ontspannen, overdekt, beschut en warm kunnen wachten en als het kan met winkels. In de bus en trein zouden tv-schermen (natuurprogramma's of informatie), muziek (niet overal en altijd) en tijdschriften volgens sommigen voor meer comfort zorgen. Ook de informatievoorziening bij haltes en stations, maar ook *in* het OV (scherm en omroepen) dragen bij aan het gevoel van comfort.

Beleving OV vooral positief onder ov-forenzen

Feitelijk zijn de ov-forenzen het meest positief over de beleving van het OV. Zij hebben OV min of meer bewust gekozen (in een afweging met de auto) en gebruiken hun reistijd op een of andere manier nuttig.

Beleving OV heeft te maken met snelheid, gemak en prijsbeleving

Beleving van OV heeft sterk te maken met de snelheid van deur tot deur en het gemak van de verbindingen. Daarnaast spelen ook kosten een rol en voor sommigen het gemak van het gebruik van ov-chipkaart.

Quick-scan

De tegenstelling tussen reizigers en niet-reizigers zoals blijkt uit de focusgroepen is eerder toegelicht. Een uitdaging ontstaat wanneer potentiële reizigers bepaalde voorzieningen wenselijk achten die bestaande reizigers niet prettig vinden. Zo geven veel forenzen aan onderweg de tijd te gebruiken om te lezen of te werken. Het aanbieden van muziek of film kan de rust verstoren. Wanneer de schermen met informatie gebruikt worden om andere zaken te laten zien (zoals nieuws) dan kan dat tot irritatie leiden bij mensen die juist informatie willen hebben, bijvoorbeeld over een overstap.

3. Hiërarchie in klantenwensen, performance & verbeterpunten

Van het gedefinieerde **eerste niveau** ('schoon, heel en veilig') van klantenwensen is schoon en veilig vooral een item dat geen hoge ogen scoort bij niet-ov-reizigers. Frequente ov-reizigers zijn hier veel positiever over. 'Heel' is uiteraard erg belangrijk en hierin lijkt te worden voorzien. Dit geldt zowel voor frequente ov-reizigers als voor niet-ov-reizigers.

~

Voor het gedefinieerde **tweede niveau** van klantenwensen is de reis van deur tot deur, in reisafstand en in verbindingen, van doorslaggevend belang. Als dit aspect goed wordt vormgegeven voor de reis die iemand moet maken (must reizen), dan is het OV een optie. De klantwensen op dit niveau zijn zodoende gekoppeld aan specifieke reizen van deur tot deur met een focus op goede aansluitingen, korte lijnen (geen extra kilometers), frequente verbindingen, stiptheid en real-time informatie. Als hierin zaken relatief slecht worden beoordeeld, kan het betekenen dat iemand de keuze maakt om "over te stappen" op eigen vervoer. Anderzijds kan een verbetering van deze aspecten, potentiële ov-reizigers doen besluiten (vaker) van het ov-gebruik te maken. Vooral op dit niveau zouden veranderingen en verbeteringen tot meer ov-gebruik kunnen leiden.

Op dit **tweede niveau** van klantenwensen ('brede context van snelheid en gemak') zijn kosten van de reis en gemak of ongemak (ook van de ov-chipkaart) zeer relevant, met name voor de niet ov-reiziger, of voor reizen in gezelschap met anderen of met (hele) gezin. Momenteel is dit een gedoe en zijn de kosten voor een meerpersoons reis een struikelblok om met het OV te gaan voor de zogenaamde 'lust-reizen'.

Het **derde niveau** van klantwensen (comfort en beleving) is voor ov-forenzen voldoende positief geladen. Voor scholieren kan het comfort omhoog als er meer zitplaatsen zijn (in verband met volle bussen op spijtstijden). Comfort en beleving berusten voor niet-ov-reizigers vaak op hun verwachtingen van verbindingen en kosten en zijn doorgaans negatief.



Overzicht hiërarchie van klantenwensen voor <u>OV-ers</u> en niet <u>OV-ers</u>				
		algemeen	<u>OV-ers</u>	<u>Niet OV-ers</u>
Comfort en beleving		Nauw verbonden met feitelijke verbindingen	<i>Ervaringen</i> Positief voor ov-farenzen Niet positief voor ov-scholieren	<i>Verwachtingen</i> Niet positief (maar) niet altijd gebaseerd op feitelijke situatie
Brede context van snelheid en gemak (feitelijke product)	Kosten	Duur – probleem voor reizen in gezelschap	Uitzonderingsgroep: Geen probleem voor woon-werk-reizen, wel voor andere reizen (met gezin)	Kosten zijn een struikelblok (lust reizen)
	Ov-chipkaart	Ingewikkeld	Deels meer ervaren (maar niet altijd!)	
	<u>Informatie-voorziening</u>	Soms wel en soms geen real-time informatie: willekeur Behoeftte aan overzicht van ov-opties in regio		
	Stiptheid	Deels gelinkt aan informatievoorziening		

			bestemming binnen DAV: moeite met verbindingen	DAV-gebied)
Schoon, heel en veilig	Geen opmerkingen over 'heel'	Overwegend positief over schoon en veilig	Wat negatief over schoon en veilig	

Overzicht hiërarchie van klantenwensen & performance naar ov-opties							
	algemeen	Bussen			Treinen		
		streek	water	stads	Arriva	NS	
Comfort en beleving	Trein meer positief dan bus						
Brede context van snelheid en gemak (feitelijke product)	Kosten			Duur voor frequent gebruik door scholieren			
	Ov-chipkaart	In bus makkelijker dan in trein	positief over losse kaartjes kopen en in- & uitchecken in bus zelf negatief over geen oplaadpunt bij elke halte		Oplaadpunt en incheckpunt soms niet gunstig t.o.v. elkaar		
	Informatievoorziening					Dicht op volgend stations, haltes duidelijk aangeven in trein (scherm, omroepen)	
	Stiptheid		Te vroeg vertrek?				
	Snelheid en gemak		Om	Recht		Veel stations,	
	= verbindingen	Tijden	streeks		fiets gratis mee		
Schoon, heel en veilig	Trein meer positief dan bus						

Verbeterpunten hebben vooral betrekking op het tweede niveau

Uit deze hiërarchie van wensen kan men gemakkelijk een aantal verbeterpunten destilleren: de aantrekkelijkheid van het OV is sterk gekoppeld aan het feitelijke product, de reiservaring van deur tot deur en de kosten ervan:

- Snelle verbindingen van deur tot deur met accurate real-time informatievoorziening. Goede voorzieningen om eigen vervoer en OV op elkaar aan te laten sluiten; hoge frequenties, voldoende zitplaatsen afgestemd op de behoefte op een bepaald moment (schoolbussen tijdens spits), geen te vroeg vertrekkende bussen
- Vereenvoudigen van OV-chipkaart: gratis kaarten (voor kinderen), bekendheid, transparantie en eenduidigheid beleid omtrent kinderen bij verschillende vervoerders, en verschillende vervoersopties

Ervaring opdoen met OV

OV is aantrekkelijker voor de OV-ers dan voor de niet OV-ers. Niet OV-ers zouden op een positieve manier kennis moeten kunnen maken met het OV. Een lager tarief (vooral voor samenreizenden) en bekendheid van de mogelijkheden in de regio zouden daarbij kunnen helpen. Om woon-werkverkeer met OV te bevorderen is een fijnmazig net, goede aansluitingen en mogelijkheden voor aansluiting tussen eigen vervoer en OV van belang; aspecten die tot het tweede niveau van klantenwensen behoren.

Quick scan

Bureau Significant heeft de resultaten van de ov-klantenbarometer voor jaren 2007 tot en met 2014 nader onderzocht om te bepalen wat voor de reiziger meest belangrijk is als hij of zij een oordeel moet geven over het openbaar vervoer. Een hogere waardering op snelheid, frequentie en stiptheid is de manier om klanttevredenheid verder te doen toenemen. De klantvriendelijkheid van de chauffeur en zijn of haar rijstijl zijn de volgende twee (van de in totaal 15 aspecten).

Kennis laten maken met het openbaar vervoer en daarbij aangeven wat oordeel is van bestaand reizigers kan een aspect zijn waar de nieuwe vervoerder op wordt uitgedaagd.

4. Basisindicatoren provincie Zuid-Holland voor elke concessie

De provincie Zuid-Holland heeft voor elk van haar concessies een aantal basisaspecten waarover informatie beschikbaar gesteld dient te worden door de vervoerder. Dat zijn onderstaande items:

- Instappers (per lijn per maand)
- Reizigerskilometers (per lijn per maand)
- DRU's (per lijn per maand (gepland vs. Gerealiseerd (+ én -)
- Reizigersopbrengsten (per kaartsoort per maand + per lijn per maand)
- Klachten (per MIPOV categorie per maand)
- Incidenten - per categorie per maand (A,B,C indeling)
- Punctualiteit (per lijn per maand)
- Rituitval (per lijn per maand)

Deze basisindicatoren maken het mogelijk om een deel van de eerdere delen van deze notitie genoemde aspecten in kaart te brengen. Zo kan stiptheid in kaart gebracht worden, betrouwbaarheid is af te leiden aan een combinatie tussen punctualiteit en ritaanval.

Wat opvalt bij deze aspecten is dat ze louter op registraties berusten en dat de ov-klant niets gevraagd wordt. Het verdient aanbeveling deze aspecten aan te vullen met scores op een aantal aspecten van de ov-klantenbarometer. Zoals het oordeel over klantvriendelijkheid en over de beleving van de sociale veiligheid.

Daarnaast kunnen KPI's opgesteld worden wanneer het definitieve aanbod van de vervoerders bekend is. Denk aan KPI's over informatie bij vertraging, aanbod van vervoer van andere aanbieders, attractiviteit voor minder frequente reizigers en grotere groepen.

Bijlage: Onderzoeksverantwoording

Doelstelling: het verkrijgen van inzicht in de perceptie van OV en de mogelijkheden voor verbetering (aantrekkelijker maken) van OV

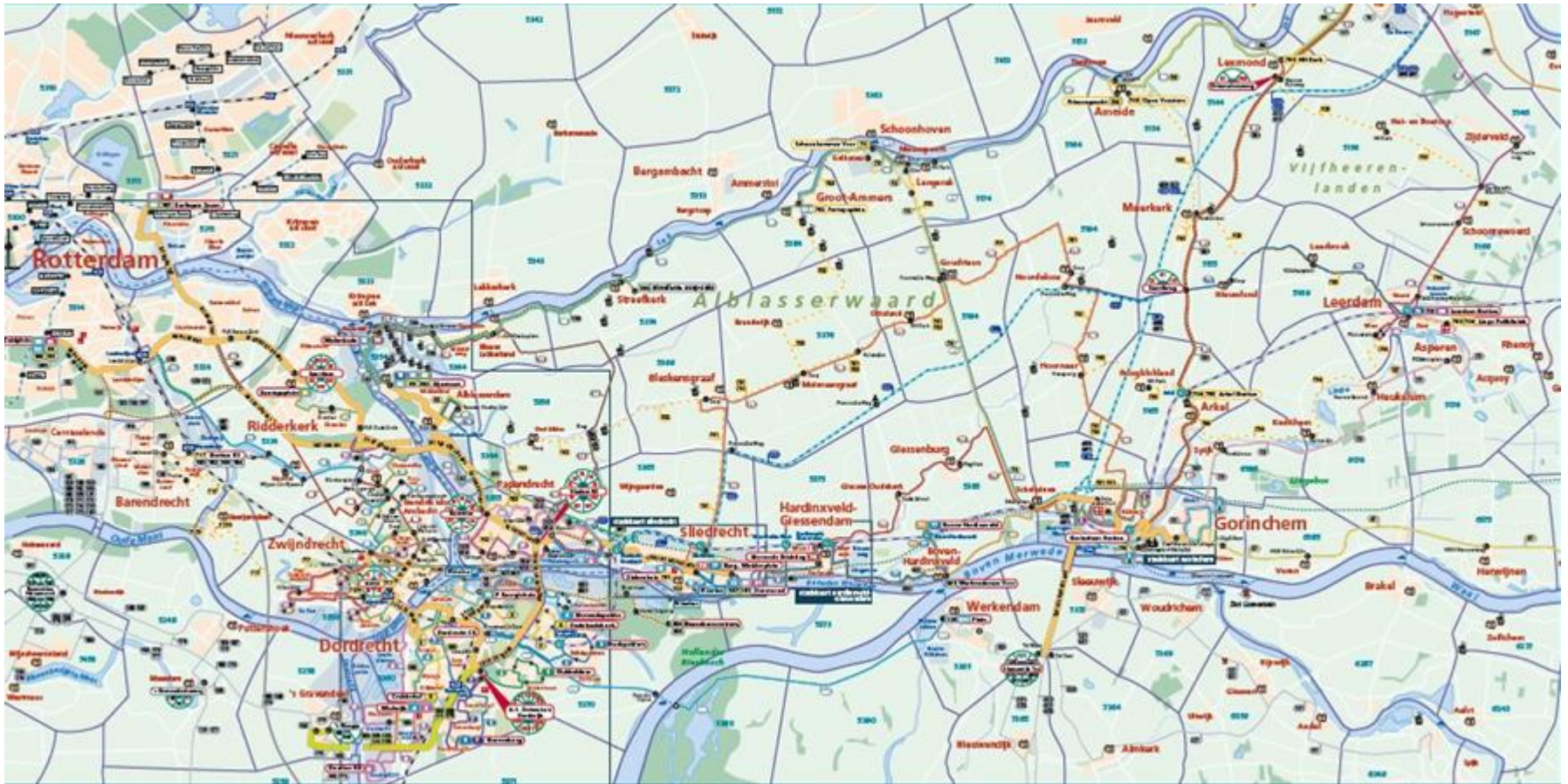
Centrale onderzoeksvragen:

- Hoe is het reisgedrag en wat zijn motivaties om wel of niet gebruik te maken van het OV?
- Wat is het imago van OV, specifiek in de DAV regio, ook in vergelijking met andere vervoersopties?
- Op wat voor manier zou het OV aantrekkelijker kunnen worden? Op welke niveaus zijn verbeteringen mogelijk (schoon, heel en veilig; snelheid en gemak; comfort en beleving)

Er zijn vier groepsdiscussies gehouden. De gesprekken vonden plaats op 30 mei en 2 juni in Sliedrecht: twee groepen met forenzen (een groep OV-forenzen, een groep met forenzen die niet met OV reizen) en twee groepen met scholieren en studenten (een groep met OV-scholieren en studenten en een groep met scholieren en studenten die niet met OV reizen).

Sectie 15: DAV-concessie

Lijnen netwerk kaart DAV



DS: Verbindend versus verzorgend



AV: landelijk gebied versus kern met stadsdienst



Stadsdienst Dordrecht

2	Station - Dubbeldam	
3	Crabbehof - Oudelandshoek	
4	Wielwijk - Staart	
5	Sterrenburg - Stadspolders	
7	Sterrenburg - Centrum	
8	(Staart -) Station - Amstelwijk	
10	Centraal Station - P+R Energiehuis	<i>CityBus</i>
501	Centraal Station - Hollandse Biesbosch	<i>Belbus</i>
801	Centraal Station - Hollandse Biesbosch	<i>Biesbus</i>

Stadsdienst Gorinchem

1	Station - Haarwijk - Gildenwijk	
2	Station - Gildenwijk - Haarwijk	
3	Station - Laag Dalem	
4	Station - Laag Dalem	
6	Station - Avelingen West	<i>Spitsbus</i>

Streeklijnen

11	Dordrecht, Centraal Station - Zwijndrecht, Ziekenhuis	
12	Dordrecht, Centraal Station - Zwijndrecht, Ziekenhuis	
13	Dordrecht, Centraal Station - Sliedrecht, Stormrand	
14	Dordrecht, Centraal Station - Papendrecht, Buitenwaard - Busstation - Wilgendonk - Oostpolder	
15	Dordrecht, Centraal Station - Papendrecht, Oostpolder - Wilgendonk - Busstation - Buitenwaard	
16	Dordrecht, Centraal Station - Alblasserdam, Rijnstraat	
18	Dordrecht, Centraal Station - Oud-Alblas - Kinderdijk - Alblasserdam - Dordrecht	
19	Dordrecht, Centraal Station - Alblasserdam - Kinderdijk - Oud-Alblas - Dordrecht	
21	Dordrecht, Centraal Station - Ridderkerk, Koningsplein	
71	Gorinchem, Station - Schelluinen - Boven-Hardinxveld, Station	<i>Belbus</i>
72	Leerdam, Station - Noordeloos, Dorp	<i>Belbus buiten de spitsuren</i>
73	Gorinchem, Station - Leerdam, Station	
74	Gorinchem, Station - Gelkenes, Schoonhovense Veer	
75	Gorinchem, Station - Sliedrecht, Burg. Winklerplein	
76	Gorinchem, Station - Giessendam, Merwedestichting	
77	Boven-Hardinxveld, Station - Sliedrecht, Burg. Winklerplein	
81	Gorinchem, Station - Utrecht, CS/Jaarbeursplein	
85	Leerdam, Station - Utrecht, CS/Jaarbeursplein	
87	Sliedrecht, Stormrand - Rotterdam, Kralingse Zoom	
88	Dordrecht, Centraal Station - Rotterdam, Kralingse Zoom	
89	Alblasserdam, Rijnstraat - Rotterdam, Kralingse Zoom	
90	Utrecht, CS/Jaarbeursplein - Rotterdam Zuidplein	

91	Slidrecht, Stormrand - Rotterdam, Zuidplein	
92	Dordrecht, Centraal Station - Rotterdam, Zuidplein	
93	(Streefkerk, Dorp Zuid -) Alblasserdam - Rotterdam, Zuidplein	
94	Ameide, Prinsengracht → Utrecht, CS/Jaarbeursplein	
181	Gorinchem, Station - Utrecht, CS/Jaarbeursplein	<i>Sneldienst</i>
187	Slidrecht, Stormrand - Rotterdam, Kralingse Zoom	<i>Spitssneldienst</i>
190	Streefkerk, Dorp-Zuid - Rotterdam, Zuidplein	<i>Spitssneldienst</i>
191	Slidrecht, Stormrand - Rotterdam, Zuidplein	<i>Spitssneldienst</i>
Qliner		
387	Gorinchem, Station - Utrecht, CS/Jaarbeursplein	
388	Dordrecht, Centraal Station - Utrecht, CS/Jaarbeursplein	
Schoolbus		
674	Groot Ammers, Fortuynplein - Gorinchem, Station	
691	Boven-Hardinxveld, Werkendamseveer - Rotterdam, Zuidplein	
Buurtbussen		
701	Slidrecht, Ziekenhuis - Gorinchem, Station	
702	Papendrecht, Veer - Groot-Amers, Fortuynplein	
703	Ameide, Open Vensters - Lexmond, Medisch Centrum	
704	Leerdam, Huis ter Leede - Arkel, Station	
705	Arkel, Station - Gorinchem, Station	
717	Zwijndrecht Station - Barendrecht Station	

Nachtbussen

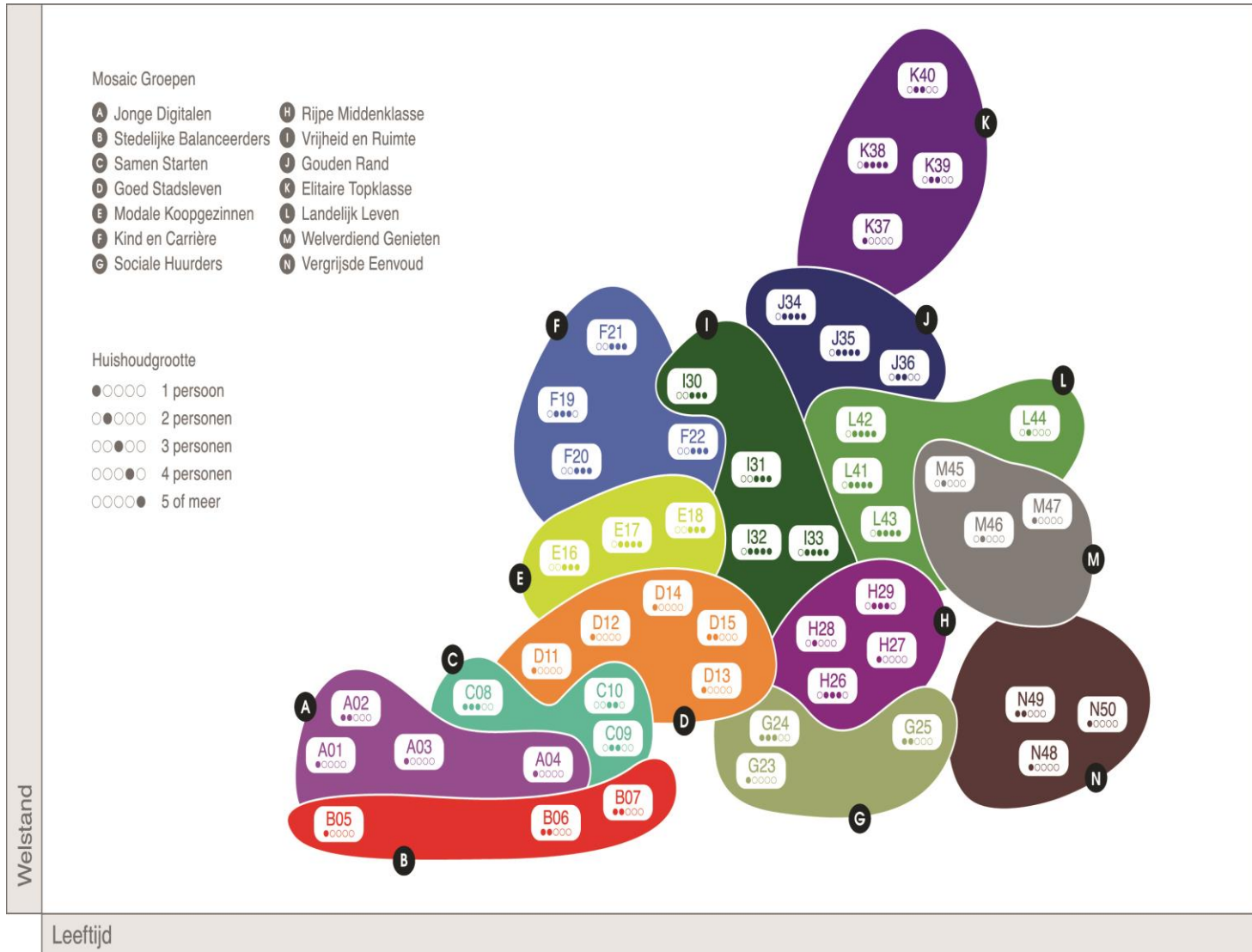
891	Rotterdam, Centraal Station - Hardinxveld-Giessendam, Station	
892	Rotterdam, Centraal Station - Dordrecht, Slangenburg	

Trein

36700	Dordrecht - Geldermalsen	<i>MerwedeLingelijn</i>
36800	Dordrecht - Gorinchem	<i>MerwedeLingelijn</i>

Sectie 16: Mosaic analyse

Mosaic Huishouden Alle 7.5 miljoen huishoudens in Nederland



Mosaic Huishouden

Alle 7.5 miljoen huishoudens in Nederland

Het Mosaic model laat veertien hoofdgroepen en 50 subgroepen zien, die de verschillende soorten huishoudens in de Nederlandse samenleving vertegenwoordigen. Elk huishouden in Nederland valt onder een van de veertien hoofdgroepen en een van de 50 subgroepen.

Het model geeft op de y-as (verticale as) de welstand van de huishoudens weer. Hoe hoger een groep in het model zit, hoe welvarender deze groep is.

Het model geeft op de x-as (horizontale as) de leeftijd van het hoofd van de huishoudens weer. Hoe verder de groep rechts in het model zit, hoe ouder het hoofd van het huishouden is.

Mosaic Huishouden Verantwoording

Het verzorgingsgebied van DAV bestaat uit 12 gemeenten:

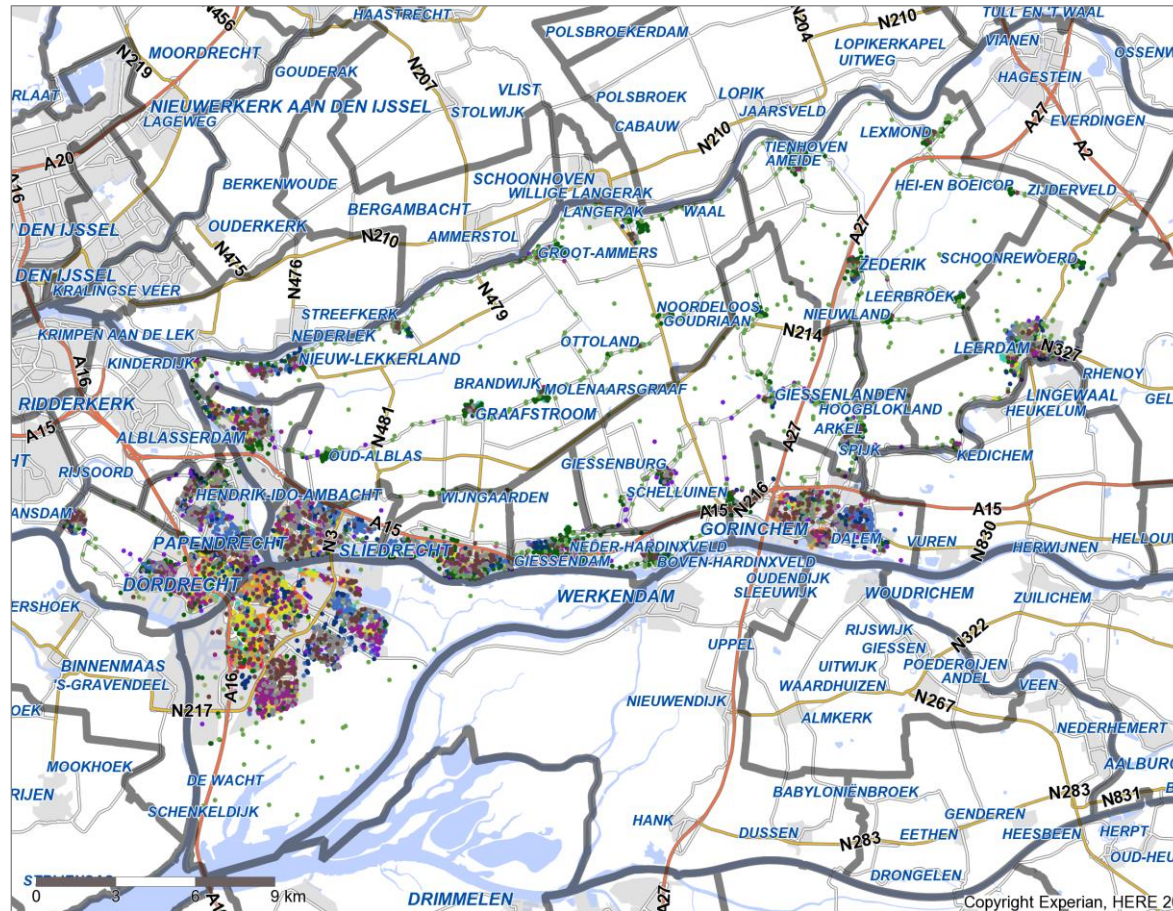
- Dordrecht
- Zwijndrecht
- Hendrik Ido Ambacht
- Papendrecht
- Gorinchem
- Molenwaard
- Zederik
- Sliedrecht
- Alblasterdam
- Hardinxveld-Giessendam
- Giessenlanden
- Leerdam

Dordrecht is qua inwonertal de grootste gemeente met 54.244 huishoudens.

In totaal zijn er in het DAV gebied 171.695 huishoudens. De analyses hebben plaatsgevonden voor het gehele DAV gebied (alle gemeenten).

Het verzorgingsgebied DAV

DAV bestaat uit 171.695 huishoudens



Uitleg Mosaic profielen

Toelichting

In deze scan komt u twee soorten profielen tegen. Een gebiedsprofiel t.o.v. Nederland en een gebiedsprofiel. Deze zijn als volgt opgesteld:

- 1) Gebiedsprofiel t.o.v. Nederland: in dit profiel zijn de Mosaictypen gemarkeerd die gemiddeld meer voorkomen in het gebied dan de rest van Nederland.
- 2) Gebiedsprofiel: in dit profiel zijn alle huishoudens in het gebied verdeeld over de 50 Mosaictypen. Gemarkeerd zijn de typen waarin we 3% (of meer) van de huishoudens uit uw verzorgingsgebied kunnen indelen.

In het gebiedsprofiel worden de markeringen geduid door de socio-economische beschrijving van de markeringen bijvoorbeeld startende gezinnen en welvarende 55+ers. Tevens ziet u terug hoeveel huishoudens per markering (absoluut) zijn geteld.

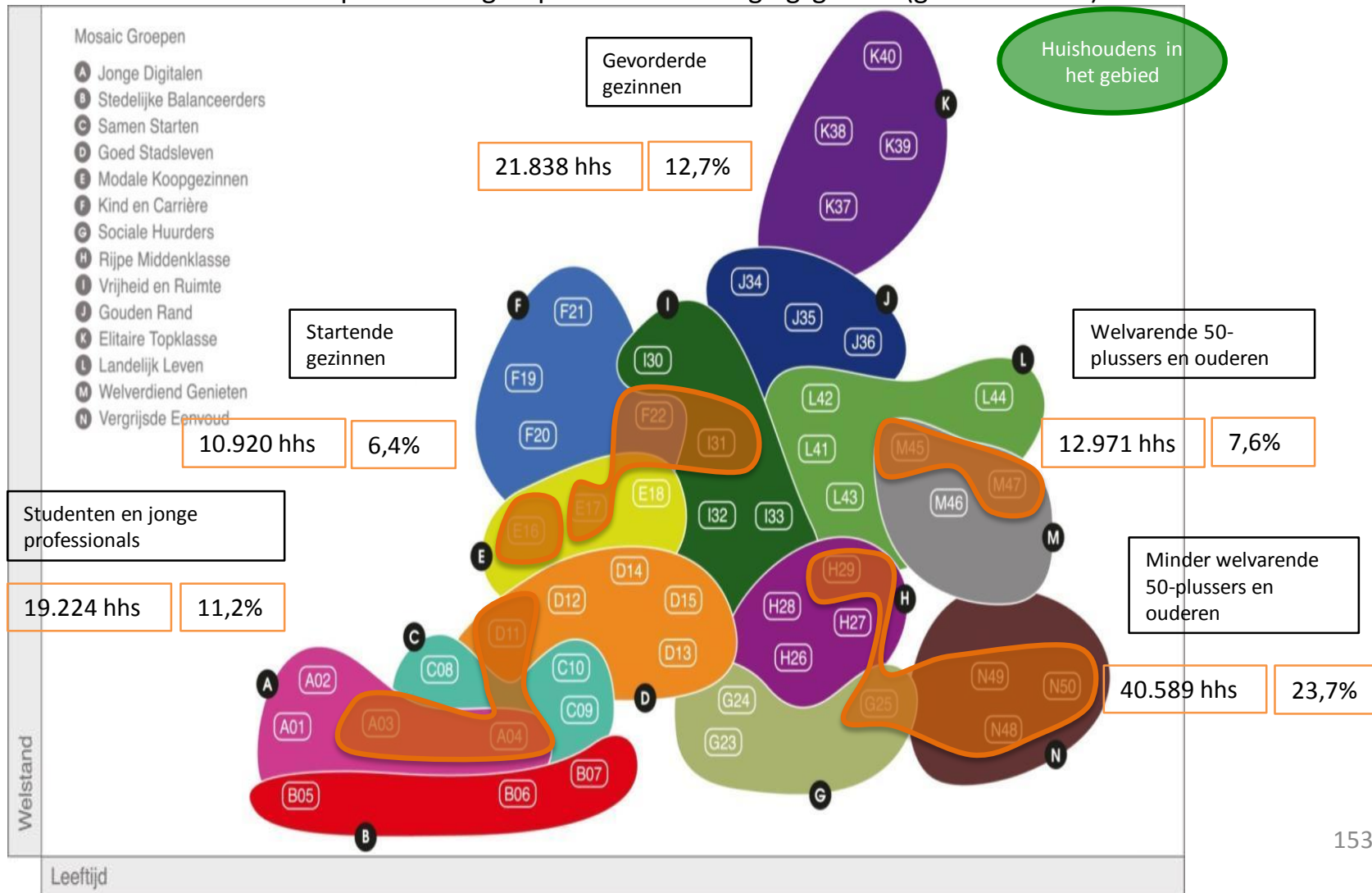
Gebiedsprofiel t.o.v. Nederland

Doelgroepen die gemiddeld vaker voorkomen in DAV dan in Nederland



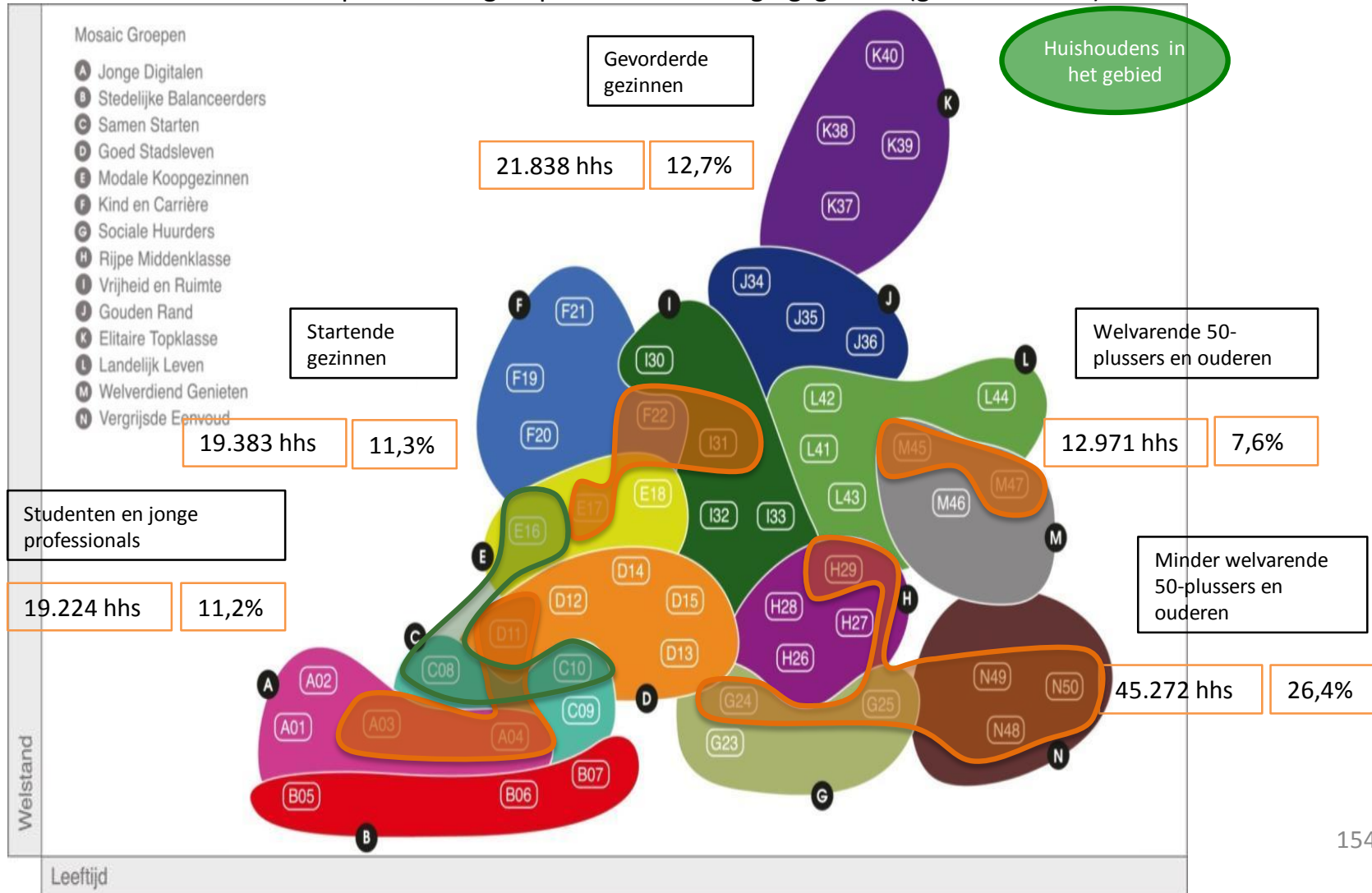
Het verzorgingsgebied DAV

Gebiedsprofiel: subgroepen in het verzorgingsgebied (groter dan 3%)



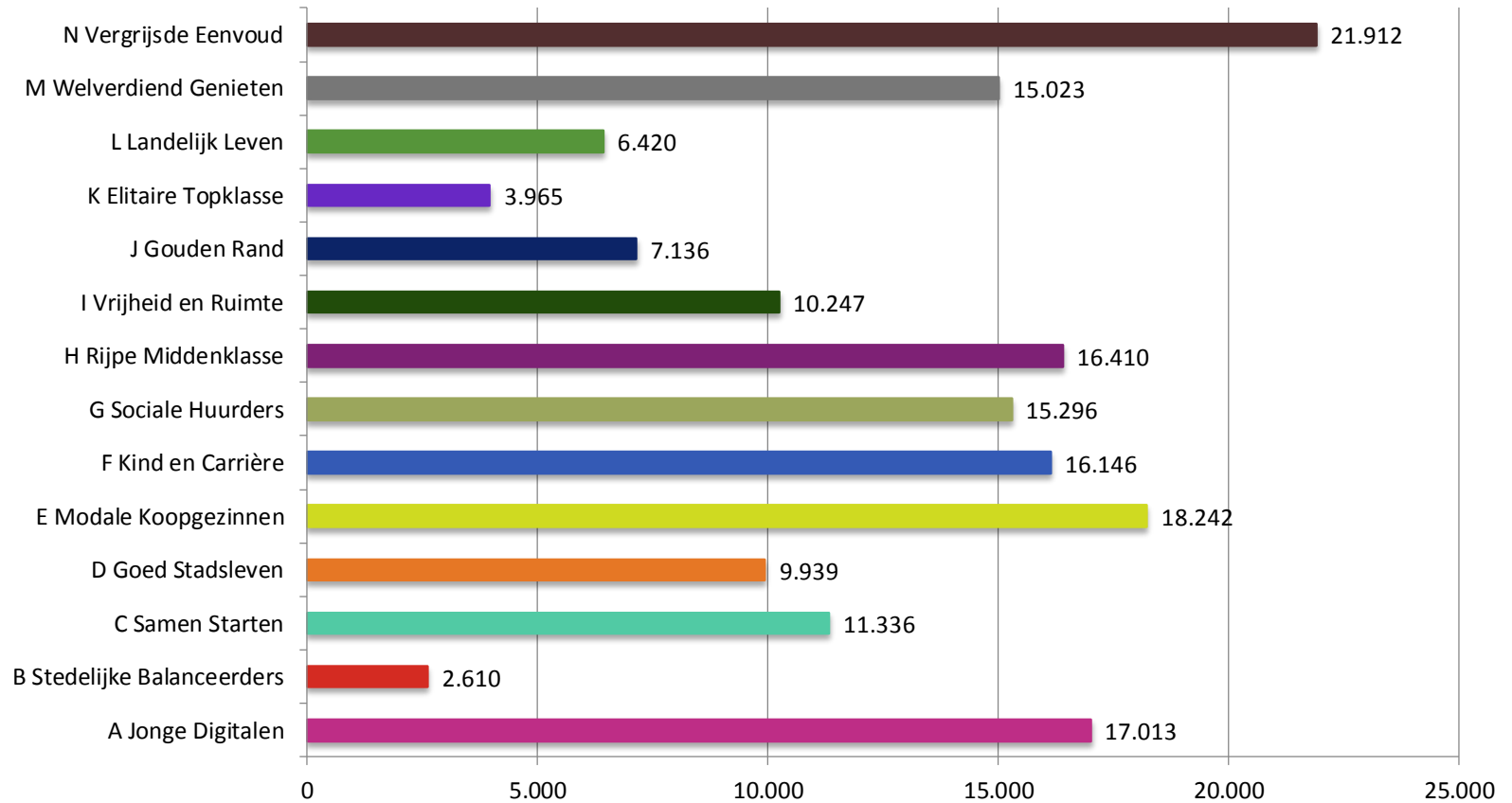
Het verzorgingsgebied DAV

Gebiedsprofiel: subgroepen in het verzorgingsgebied (groter dan 2%)



Het verzorgingsgebied DAV

Verdeling aantal huishoudens in Mosaic groepen



In het verzorgingsgebied DAV is erg gefragmenteerd we zien 7 groepen die veel voorkomen, de grootste groep is Vergrijsde Eenvoud (12,8%).

Grote groepen in het verzorgingsgebied DAV

1



Verrijde Eenvoud (N)

- Huishoudens: 21.912
- 12,8% van alle huishoudens in het verzorgingsgebied

2



Modale Koopgezinnen (E)

- Huishoudens: 18.242
- 10,6% van alle huishoudens in het verzorgingsgebied

3



Jonge Digitalen (A)

- Huishoudens: 17.013
- 9,9% van alle huishoudens in het verzorgingsgebied

Grote groepen in het verzorgingsgebied DAV

4



Rijpe Middenklasse (H)

- Huishoudens: 16.410
- 9,6% van alle huishoudens in het verzorgingsgebied

5



Kind en Carrière (F)

- Huishoudens: 16.146
- 9,4% van alle huishoudens in het verzorgingsgebied

Uitleg Mosaic profielen

Toelichting

In de volgende sheets worden de Mosaic profielen uitgelicht uit de top 5. Deze geven beknopt de kenmerken van een Mosaic profiel weer.


Links worden gemeenschappelijk kenmerken van een bepaalde Mosaicgroep opgesomd, ondersteund door sfeerbeelden. Elke Mosaic hoofdgroep heeft drie of meer subgroepen waarin deze kenmerken verder worden gespecificeerd.

Rechtsboven op profiel staat een percentage. Dit geeft de gemiddelde aanwezigheid van deze doelgroep in Nederland weer.

Bij deze presentatie krijgt u een boekje bijgeleverd waarin alle Mosaic hoofd- en subgroepen zijn beschreven.

Grote groepen in het verzorgingsgebied DAV

Groep N: Vergrijsde Eenvoud

8,72% 

Kenmerk

- 65 plus
- Sociale huur
- Lage opleiding
- Gepensioneerd
- Puzzelen
- Kleinkinderen
- Veel vrije tijd



Vergrijsde Eenvoud vormt 12,8% van het gebied (21.912 hhs)

Grote groepen in het verzorgingsgebied DAV

Groep E: Modale Koopgezinnen

6,21%

Kenmerk

- Jongere kinderen
- 25 tot 45 jaar
- Koopwoning
- Negatieve overwaarde
- Rijtjeshuis
- Ondergemiddelde woningwaarde
- Verhuizingen
- Full-time baan
- Lening
- Bezit auto



Modale Koopgezinnen vormt 10,6% van het gebied (18.242 hhs)

Grote groepen in het verzorgingsgebied DAV

Groep A: Jonge Digitalen

9,30%

Kenmerk

- Jonger dan 40
- Single
- Huurwoning
- Verhuizingen
- Laag inkomen
- Mobiele telefoondiensten
- Club/café
- Openbaar vervoer



Jonge Digitalen vormt 9,9% van het gebied (17.013 hhs)

Grote groepen in het verzorgingsgebied DAV

Groep H: Rijpe Middenklasse

7,57% 

Kenmerk


- 50 tot 75 jaar
- Rijtshuis
- Koopwoning of particuliere verhuur
- Ondergemiddelde woningwaarde
- Lage woonlasten
- Middelbare opleiding
- Leesmap



Rijpe Middenklasse vormt 9,6% van het gebied (16.410 hhs)

Grote groepen in het verzorgingsgebied DAV

Groep F: Kind en Carrière

7,70% 

Kenmerk

- Gezinnen
- Grote huishoudens
- 30 tot 55 jaar
- Koopwoning
- Negatieve overwaarde
- Full-time baan
- Goede doelen
- Lease auto
- Veel verzekeringen
- Hoge besteding boodschappen



Kind en Carrière vormt 9,4% van het gebied (16.146 hhs)

Verdeling huishoudens in levensfase
 Sociaal-demografische gegevens DAV

Levensfase	Gebied	%
Alleenstaand of samenwonend zonder kinderen, < 35 jaar	19.684	11,46%
Gezin met kinderen, oudste kind 0-5 jaar	11.966	6,97%
Gezin met kinderen, oudste kind 6-12 jaar	15.530	9,05%
Gezin met kinderen, oudste kind 13-19 jaar	17.552	10,22%
Gezin met kinderen, oudste kind 20plus	19.279	11,23%
Alleenstaand of samenwonend zonder kinderen, 35-49 jaar	15.992	9,31%
Alleenstaand of samenwonend zonder kinderen, 50-64 jaar	27.684	16,12%
Alleenstaand of samenwonend zonder kinderen, >= 65 jaar	44.008	25,63%

Conclusies

Het verzorgingsgebied is erg gefragmenteerd we zien 7 groepen die veel voorkomen.

In het gebiedsprofiel waarbij doelgroepen die meer dan 3% van het gebied bezetten is slechts 60% is echt te typeren naar doelgroepen met overeenkomende kenmerken.

Daarom is verder gekeken naar de bezetting vanaf 2% (zie gebiedsprofiel groter dan 2%), dan is 70% te typeren naar doelgroepen met overeenkomende kenmerken. In de analyses zijn daarom veel verschillende type mensen betrokken.

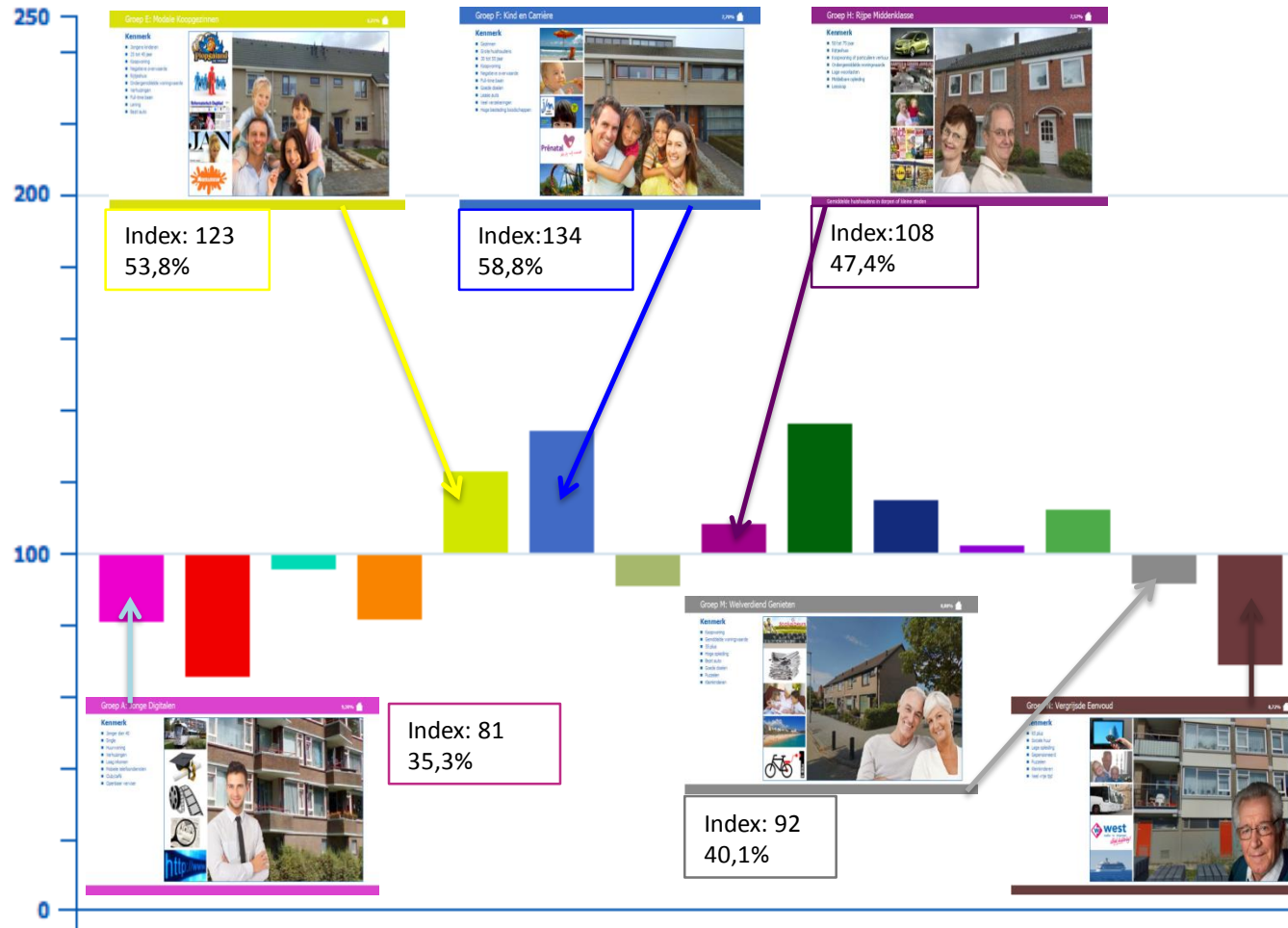
Het verzorgingsgebied van DAV is een minder welvarend gebied, dit is te zien in het gebiedsprofiel t.o.v. Nederland (31% minder welvarend).

Opvallend voor een groot gebied als DAV is dat we zo'n grote groep 50-plussers zien, zie 'levensfase huishoudens' (bij 41,8% van de huishoudens is het hoofd huishouden 50 jaar of ouder). Het zwaartepunt ligt bij de minder welvarende 50-plussers met 31,3% (Vergrijsde Eenvoud, Sociale Huurders en Rijpe Middenklasse). Op nummer één staat zelfs de minst welvarende oudste groep Vergrijsde Eenvoud (12,8%) (21.912 hhs).

De gezinnen vertegenwoordigen ook een groot deel van het gebied (37,5%), zie levensfase huishoudens. De gezinnen die we het meest terug zien zijn de welvarende gezinnen met 30,2% (Modale Koopgezinnen, Kind en Carrière, Vrijheid en Ruimte en Gouden Rand).

OV-gebruik grootste doelgroepen

Gebruik vervoermiddel: auto/motor

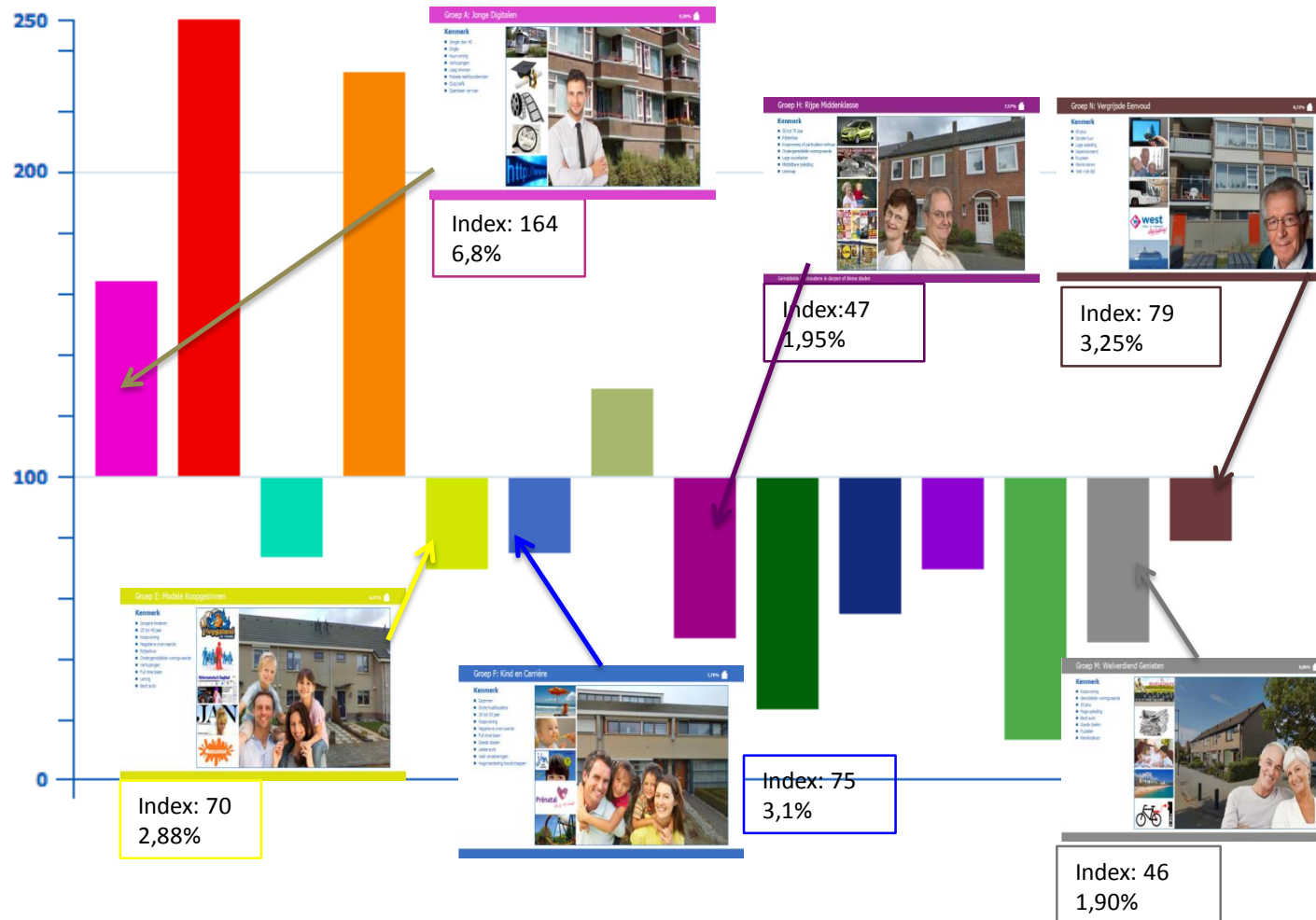


Welke doelgroep maakt veel of weinig gebruik van het vervoersmiddel auto/motor.

Bijv. van Kind en Carrière maakt 58,8% veel gebruik van de auto/motor. Dit is boven gemiddeld (index 134)

Voornamelijk de gezinnen maken relatief meer gebruik van een auto/motor. De jonge en oude doelgroepen relatief minder.

Gebruik vervoermiddel: bus/tram/metro



Welke doelgroep maakt veel of weinig gebruik van het vervoersmiddel Bus/tram/metro.

Bijv. van Jonge Digitalen maakt 6,8% veel gebruik van de bus/tram/metro Dit is boven gemiddeld (index 164)

De jongere doelgroepen maken relatief veel gebruik van de bus/tram of metro.
De gezinnen en oudere doelgroepen relatief minder

Gebruik vervoermiddel: trein

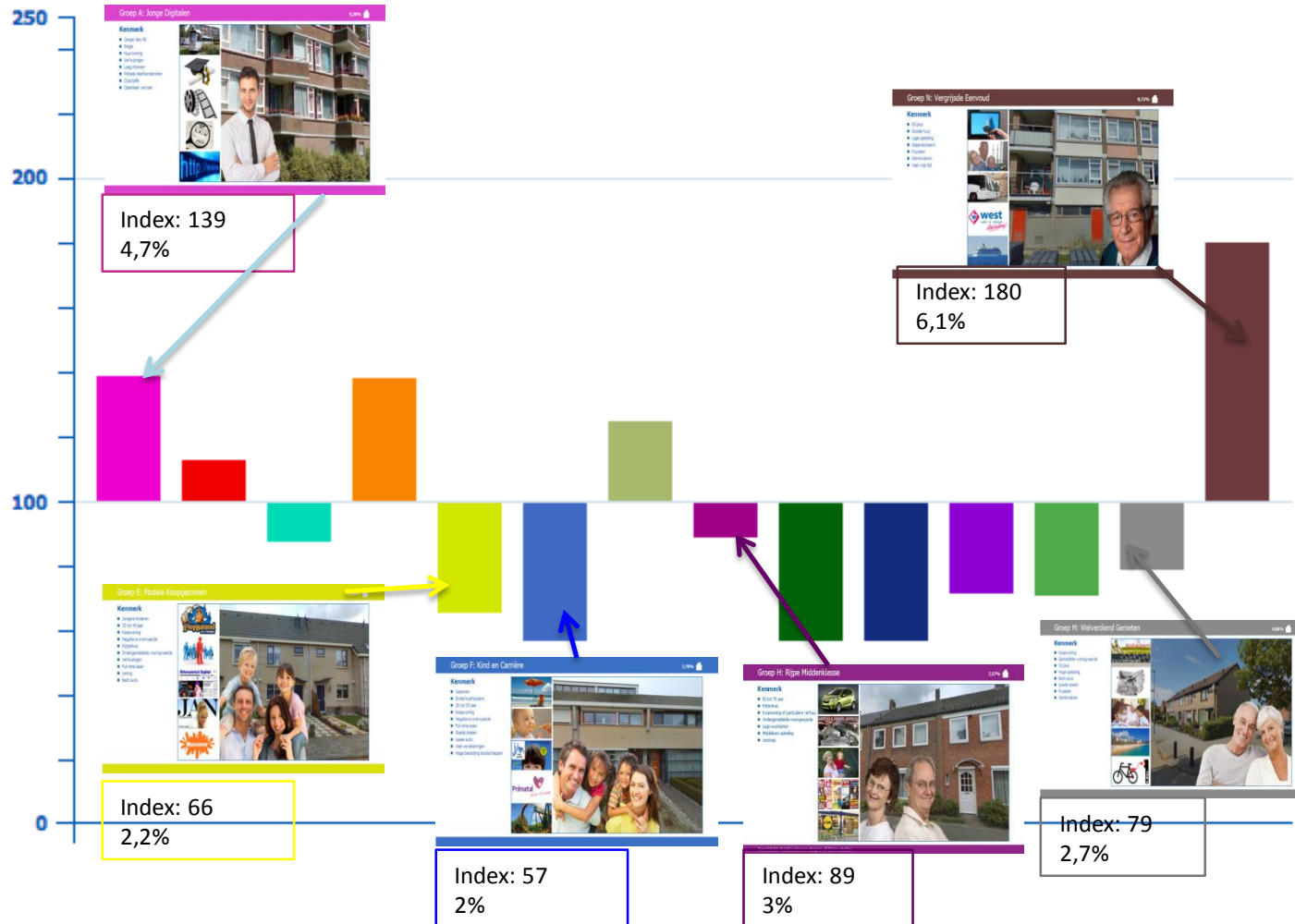


Welke doelgroep maakt veel of weinig gebruik van het vervoersmiddel Trein

Bijv. van Vergrijsde Eenvoud maakt 1,5% veel gebruik van de Trein Dit is onder gemiddeld (index 50)

De jongere doelgroepen pakken vaak de trein.
De gevorderde gezinnen en ouderen relatief minder vaak.

Gebruik vervoermiddel: taxi



Welke doelgroep maakt veel of weinig gebruik van het vervoersmiddel Taxi

Bijv. van Vergrijzde Eenvoud maakt 6,1% veel gebruik van de Trein Dit is boven gemiddeld (index 180)

De jongeren en minder welvarende ouderen maken het meest gebruik van de taxi (vaak alleenstaand).

Vervoer gebruik grootste doelgroepen

Grootste groepen

Vervoer gebruik

Groep N: Vergrijde Eenvoud

Kenmerk

- 65 jaar
- Jonge heren
- Lage opleiding
- Samenwonen
- Ruime
- Klein budget
- Veel zorg

Auto/motor: weinig (index 69)
 Taxi: veel (index 180)
 Bus: weinig (index 79)
 Trein: weinig (index 50)

Groep E: Huidse Kozegedarmen

Kenmerk

- Jonge vrouwen
- 25 tot 45 jaar
- Hogerop
- Hogere opleiding
- Samenwonende partners
- Verhuizing
- Fulltime baan
- Levenswijze
- Niet-actief

Auto/motor: veel (index 123)
 Taxi: weinig (index 66)
 Bus: weinig (index 70)
 Trein: veel (index 147)

Groep A: Jonge Dichtalen

Kenmerk

- Jonge heren
- 25 tot 45 jaar
- Hogerop
- Hogere opleiding
- Samenwonende partners
- Verhuizing
- Fulltime baan
- Levenswijze
- Niet-actief

Auto/motor: weinig (index 81)
 Taxi: veel (index 139)
 Bus: veel (index 164)
 Trein: veel (index 152)

Grootste groepen

Vervoer gebruik

Groep H: Rijpe Middenklasse

Kenmerk

- 50 tot 75 jaar
- Hogerop
- Hogerop of particuliere verhuur
- Samenwonende partners
- Levenswijze
- Niet-actief
- Niet-actief
- Niet-actief

Auto/motor: veel (index 108)
 Taxi: weinig (index 89)
 Bus: weinig (index 47)
 Trein: weinig (index 56)

Groep F: Kind en Carrière

Kenmerk

- Jonge vrouwen
- 25 tot 45 jaar
- Hogerop
- Hogere opleiding
- Samenwonende partners
- Verhuizing
- Fulltime baan
- Levenswijze
- Niet-actief
- Niet-actief
- Niet-actief

Auto/motor: veel (index 134)
 Taxi: weinig (index 57)
 Bus: weinig (index 75)
 Trein: weinig (index 89)

Groep M: Welverdiend Genieten

Kenmerk

- Hogerop
- Samenwonende partners
- Niet-actief
- Hogerop
- Niet-actief
- Niet-actief
- Niet-actief
- Niet-actief

Auto/motor: weinig (index 92)
 Taxi: weinig (index 79)
 Bus: weinig (index 46)
 Trein: weinig (index 52)

Overall conclusie

Wanneer we kijken naar het algemene openbaar vervoer gebruik in Nederland, is te zien dat de 'jongere' doelgroepen relatief vaker gebruik maken van het OV dan oudere doelgroepen. Dit betreft: vooral de Jonge Digitalen en Modale Koopgezinnen.

In het verzorgingsgebied van DAV komen veel jonge doelgroepen voor (18,4% hoofd huishouden), maar de nadruk ligt voornamelijk op de minder welvarende 50-plussers en ouderen (31,3%) en (gevorderde) gezinnen. Deze groepen maken relatief minder gebruik van het OV. Dit betreft uit de top 6: Vergrijsde Eenvoud, Rijpe Middenklasse, Kind en Carrière en Welverdiend Genieten.

