

Kennisdocument t.b.v. DAV concessie 2018



Inhoudsopgave

Inleiding

Managementsamenvatting

1. Gebied
2. Concessie
3. Reizigers- en vervoersstromen
4. (potentiële) Doelgroepen van het openbaar vervoer
5. Reisketen
6. Bestaande en geplande voorzieningen
7. Opgaven en wensen gemeenten
8. Woonruimte
9. Mobiliteitsopgaven
10. Aanbevelingen concessie DAV 2018

In aparte Kennisbijlage is onder andere opgenomen:

1. Lijnennetkaart Arriva
2. Kaart voorzieningen i.r.t. OV-lijnen
3. Overzicht voorzieningen i.r.t. OV-lijnen



Drechtsteden



Kennisdocument t.b.v. concessie DAV 2018 September 2016 (versie 3.0 19-9-2016)

Kennisteam

Trekker kennisteam:

Provincie Zuid-Holland:

Jolanda Lansdaal

Hans Heukels, Mark Bottema, Jesper van Loon, Menno Hekker, Anja Kerklaan, Bas Leurs, Ronald de Haan, Cor Hagen, Eddy le Couvreur, Jesper van Loon, Roeland Pieper, Edwin Kathmann, Maarten Weers
Bart Winkel, Juul Buitink

Drechtsteden:

Alblasserwaard - Vijfheerenlanden:

Alignment House:

Sjoerd Veerman

Jo-Ann Oskam, Henk Foekema,
Bas Pietersen

Inleiding

Voor u ligt het document van het kennisteam voor de openbaar vervoer aanbesteding eind 2018 van de DAV concessie. Deze concessie beslaat het openbaar vervoer bus en de MerwedeLingelijn (trein) in het gebied Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (DAV).

In dit document wordt beknopt alle kennis over het gebied, de DAV concessie, de mobiliteitsbehoeften en mobiliteitsopgaven gebundeld, die het komende anderhalf jaar gebruikt kan worden bij het ontwikkelen van de nieuwe concessie uitvraag. Op basis van dit kennisdocument kunnen keuzes gemaakt worden voor de nieuwe DAV concessie.

De ambities zijn hoog voor de nieuwe concessie DAV 2018 – 2028. Er liggen allerlei kansen en uitdagingen. Het ligt in de lijn der verwachting dat de nieuwe concessie behoorlijk zal veranderen ten opzichte van de huidige concessie DAV.

kansen en uitdagingen

Uit de netwerkanalyse van Arriva blijkt dat er kansen liggen voor het versterken van de dikke vervoerslijnen (wat in de Drechtsteden wellicht kan leiden tot uitbreiding van de HOV-corridors richting Rotterdam onder het merk R-net), het duurzaam energiegebruik en de uitwisseling tussen de modaliteiten weg, water en spoor.

Uitdagingen liggen er op het gebied van de invulling van de rol van het openbaar vervoer in de landelijke gebieden in de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden, het verschuiven van reizigers van doelgroepenvervoer (sociale werkplaats, leerlingenvervoer, WMO vervoer) naar het reguliere openbaar vervoer (wat wellicht gepaard gaat met integratie van deze vervoersmodaliteiten) én vervoer op de eerste/laatste kilometer. Het is van belang dat het openbaar vervoer betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar is. Door de industrie in en om het DAV-gebied heen is duurzaamheid een uitdaging. Er is veel autoverkeer om het gebied heen en de (haven) industrie heeft haar weerslag op de duurzaamheid.

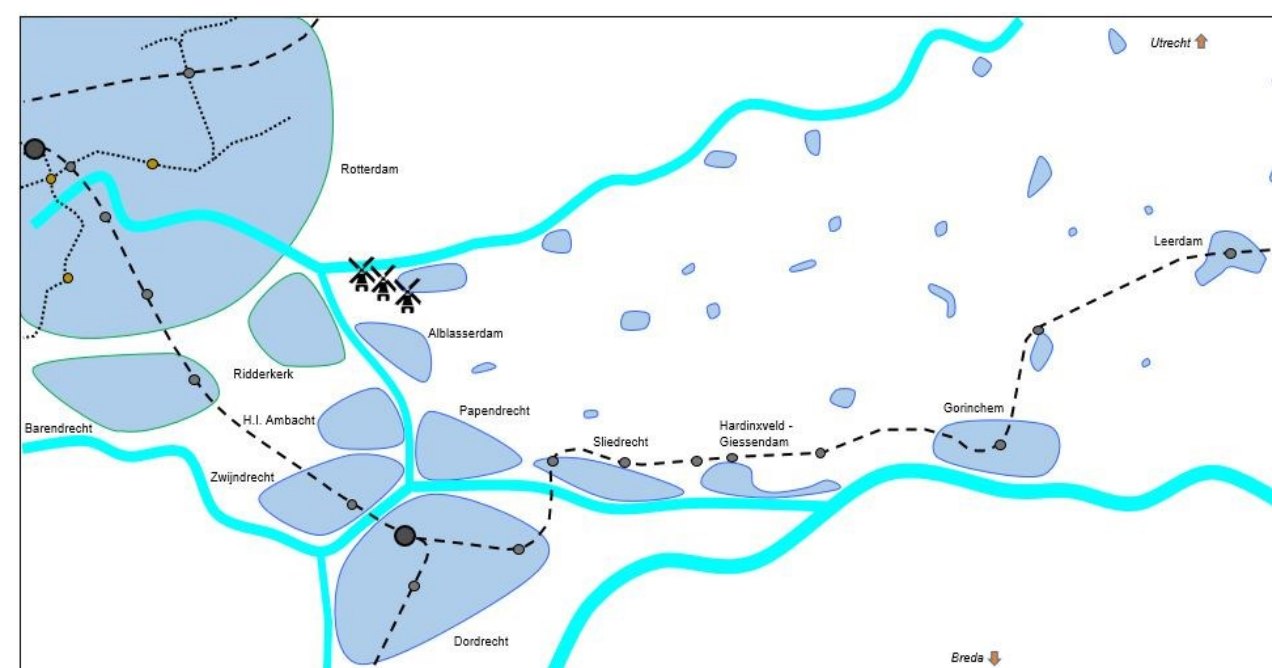
dynamisch document

Door deze veranderingen (ook wellicht tijdens de nieuwe concessieperiode vanaf eind 2018) is het goed om breed naar het gebied te kijken. Verder dan gebruikelijk bij een nieuwe concessie. Informatie die wellicht begin 2016 niet relevant lijkt voor het openbaar vervoer kan in de tweede helft van 2016 bij het verder uitkristalliseren van de concessie wellicht wel van belang zijn.

Iedere lezer van dit document kan zelf er uit halen wat van belang is. Wij hebben getracht volledig te zijn maar dat lukt uiteraard nooit in een dynamische regio en op een moment waarop er weer veel veranderingen plaats vinden/initiatieven genomen worden. Wat dat betreft moet dit ook als een 'dynamisch document' beschouwd worden, als nieuwe ontwikkelingen meegenomen worden in nieuwere versies.

leeswijzer

In hoofdstuk 1 is het gebied in algemene zin beschreven. Daarna volgt in hoofdstuk 2 de beschrijving van de huidige concessie, de pilots/ ontwikkelingen en in hoofdstuk 3 de analyse van de huidige reizigers- en vervoersstromen, zowel voor het OV als het wegverkeer. Daarna is in hoofdstuk 4 verder ingezoomd op de (potentiele) doelgroepen van het openbaar vervoer. De kansen voor de reisketen zijn in hoofdstuk 5 beschreven. In hoofdstuk 6 worden de bestaande en geplande (openbare) voorzieningen in het gebied belicht en de opgaven ten aanzien van deze voorzieningen in relatie tot mobiliteit. Hoofdstuk 7 bevat alle wensen van gemeenten in het DAV-gebied onder andere ten aanzien van het OV. De woonruimte komt in hoofdstuk 8 aan bod en in hoofdstuk 9 de verschillende mobiliteitsopgaven in het gebied. Tenslotte hoofdstuk 10 met de aanbevelingen voor de nieuwe concessie; het samenvatten van de belangrijkste punten voor het Dream team en de verbeterpunten voor de huidige concessie.



Afb. 1: Gebied DAV concessie: Drechtsteden en Alblasserwaard & Vijfheerenlanden

Openbaar Vervoer Concessie DAV 2018

In dit kennisdocument is alle kennis over het gebied Drechtsteden Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, de DAV-concessie, de mobiliteitsbehoeften en mobiliteitsopgaven gebundeld en geanalyseerd, ter voorbereiding op de aanbesteding van de openbaar vervoerconcessie DAV. Om goede, afgewogen beleidskeuzes te kunnen maken voor de aanbesteding is immers een gedegen analyse van het gebied cruciaal. Het gaat dan niet alleen om een vervoerkundige analyse, maar juist ook om een goed inzicht in de samenstelling van het gebied, de voorzieningen in het gebied, de wensen en ambities van regio's en gemeenten en niet in de laatste plaats de wensen en behoeften van de (potentiele) gebruikers van het openbaar vervoer in het gebied. Hieruit is een aantal mobiliteitsopgaven gedestilleerd.

De gebiedsanalyse is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de regio's Drechtsteden en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Daarnaast is gebruik gemaakt van de data die beschikbaar is binnen de verschillende afdelingen van de provincie Zuid-Holland en van de gehouden interviews met gemeentebestuurders, bedrijven en instellingen. Tenslotte is voor de huishoudensamenstelling gebruik gemaakt van het systeem Experian.

Op basis van de gebiedsanalyse kunnen in het Beleidskader openbaar vervoer concessie DAV keuzes gemaakt worden voor de nieuwe DAV-concessie, die medio december 2018 operationeel zal zijn.

Pluriform gebied

Opvallend is het is de grote verscheidenheid in het gebied.

Het DAV gebied is grofweg in twee delen te splitsen:

- Stedelijk in de Drechtsteden, met Dordrecht als de grootste kern;
- Landelijk in de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden, met Gorinchem als de grootste kern.

Elk gebiedsdeel heeft een eigen identiteit en eigenschappen die ook hun weerslag op het openbaar vervoer hebben. In het gebied wonen in totaal een kleine 400.000 inwoners. Hiervan wonen er circa 285.000 inwoners in de Drechtsteden en 115.000 inwoners in de Alblasserwaard – Vijfheerenlanden.

De inwoners van Drechtsteden en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden hebben verschillende vervoersbehoeften. In de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zijn de groepen overtegenwoordigd die relatief weinig gebruik maken van het openbaar vervoer, zoals 'landelijk leven' (55+, zeer landelijk georiënteerd, met vrijstaand huis en 1+ auto) en 'vrijheid en ruimte' (40-60 jaar, landelijk georiënteerd, gezinnen met duurdere koopwoning, 1+auto's). Deze groepen gebruiken voornamelijk de auto om van A naar B te komen. In de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden wordt dan ook minder gebruik gemaakt van het openbaar vervoer als in Drechtsteden.

In de Drechtsteden wordt juist (iets) meer dan het landelijk gemiddelde gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Daar wonen de groepen met een hoog gebruik van het openbaar vervoer. De groep 'modale koopgezinnen' (25-40 jaar, jonge kinderen, koopwoning, hoog autobezit) die veel gebruik maken van de trein is in Drechtsteden goed vertegenwoordigd, net zoals de groep 'jonge digitalen' (jonger dan 40 jaar, single, huurwoning, laag inkomen, hoog OV-gebruik) die veel gebruik maken van de bus/tram/ metro en de trein. De frequente reizigers (forensen en scholieren) willen snel en frequent openbaar vervoer met een korte wachttijd. Niet-frequente reizigers willen een openbaar vervoer wat laagdrempelig is en comfort op de reis. Voor hen is de bereikbaarheid van het gebied van belang.

Verkeersstromen in de concessie DAV

De bovenstaande tweedeling in het gebied komt terug in de verkeersstromen.

Er is veel busvervoer binnen de Drechtsteden. Circa 50% reist alleen met de bus binnen de Drechtsteden. Daarnaast maken veel mensen gebruik van de stadsdienst Dordrecht: 40 % van het totale busvervoer in de DAV-concessie vindt plaats binnen Dordrecht. Opvallend is dat er weinig busvervoer plaatsvindt tussen de Drechtsteden en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Veel reizigers in de concessie DAV reizen met de bus tussen Drechtsteden en Rotterdam (22%) en van Alblasserwaard-Vijfheerenlanden naar Utrecht (6%). Een groot deel van de reizigers wat met de trein (MerwedeLingeLijn) reist naar Dordrecht, reist met de NS door naar Rotterdam.

In de ochtendspits blijft 67% van de verplaatsingen met de auto binnen de Drechtsteden. In de avondspits blijft 75% binnen de Drechtsteden. Vanuit de Drechtsteden is in de spits de oriëntatie naar het buitengebied met name naar het westen gericht (circa 75%, Rotterdam e.o.) en zuiden (circa 15%, Breda/ Roosendaal).

Voor de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden geldt hetzelfde als de Drechtsteden: 70% blijft met de auto intern, 22% gaat naar het buitengebied en 7% heeft een bestemming in de Drechtsteden. Vanuit de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden is in de spits de oriëntatie naar het buitengebied met name naar het oosten/ zuid-oosten gericht (circa 45%) en noorden (circa 30%, Utrecht e.o.). Als er met het openbaar vervoer wordt beoogd het wegennet te ontlasten, moet met deze verplaatsingen rekening worden gehouden.

Reisketen

De DAV-concessie heeft een fijnmazig netwerk van buslijnen in Drechtsteden en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. De dikke buslijnen in de concessie, de Q-liners, lopen van Dordrecht en Gorinchem naar Utrecht en van Dordrecht naar Rotterdam. Hiermee kunnen de reizigers snel en comfortabel van de 2 grote gemeenten in het DAV-gebieden reizen naar Utrecht en Rotterdam. Hiervanuit wordt de reis per trein, tram of metro vervolgd. De vele streekbussen verbinden de verschillende kernen in en buiten het DAV-gebied, in aansluiting

op de Merwedelingelijn. De stadsdiensten in Dordrecht en Gorinchem vervoeren dagelijks vele mensen naar het centrum, het ziekenhuis, de bedrijfsterreinen en het station.

De Merwedelingelijn (MLL) is de ruggengraat van het OV-systeem in het DAV-gebied. Buslijnen takken aan op de spoorlijn, waarmee reizigers snel en frequent richting Dordrecht, cq Geldermalsen of eventueel verder kunnen reizen. Beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen op de P&R terreinen langs de MLL vergroten het verzorgingsgebied van de MLL, doordat de auto als voortransport gebruikt kan worden. Hierdoor draagt de MLL bij aan reductie van de congestie op met name de A15. Voldoende en kwalitatief goede fietstallingen (beveiligd en onbeveiligd) dragen ook bij aan een deur-tot-deurreis waarbij de trein het centrale element vormt, evenals de beschikbaarheid van deelauto's (greenwheels etc). Geen van de treinstations ligt op korte afstand van een waterweg, zodat een directe overstaprelatie tussen de Waterbus en de MLL niet voor de hand ligt zonder tussen liggende schakel, zoals de fiets. Met de fiets kunnen reizigers van bijvoorbeeld Papendrecht gebruikmaken van de Waterbus om bij de trein te komen.

Voor deze aanbesteding staat het belang van de reiziger centraal en de rol van het openbaar vervoer. De opgave is om vanuit het openbaar vervoerperspectief ketenmobiliteit in te vullen. Een belangrijk aspect hiervan zijn de zogenaamde *"first and last mile"* oplossingen. Deze oplossingen bestaan uit de mogelijkheden lopen, fietsen of autorijden. In het verleden was dit vaak gekoppeld aan individuele oplossingen (eigen fiets en eigen auto). Tegenwoordig zijn deze oplossingen veel diverser en vaak collectief ingestoken. Te denken valt aan OV-fiets, deelauto, segway, uber, enz.

Openbaar vervoer in relatie tot de ruimtelijke economische ontwikkeling van het DAV-gebied

Zowel de Drechtsteden als de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden willen de kwaliteit van de woonomgeving verhogen en de kwaliteit en kwantiteit van de woningen vergroten. Hiervoor is een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid noodzakelijk. De regio's (met name Drechtsteden) investeren daartoe onder andere in de versterking van de positie van het openbaar vervoer (door bijvoorbeeld de investeringen in de infrastructuur van het spoor, bus en de Waterbus slimmer te benutten). De fusie van 2 gemeenten uit Alblasserwaard-Vijfheerenlanden met de gemeente Vianen (provincie Utrecht) zal dit proces beïnvloeden. Hier zal (in de voorbereiding op de nieuwe concessie) rekening mee moeten worden gehouden.

Zowel in de Drechtsteden als in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden is de maritieme sector van belang. De Drechtsteden is een van de maritieme topregio's als het gaat om de maritieme maakindustrie. De Drechtsteden vormen tezamen een hecht maritiem cluster, inclusief ketenpartners in de logistiek, metaal en dienstverleners.

Het is de ambitie van de regio om een maritieme topregio te worden. Hiertoe is onlangs een bestuursakkoord afgesloten met de provincie, waarvan een van de pijlers de woonkwaliteit en bereikbaarheid is. Dat is nodig want niet alle bedrijventerreinen worden goed bereikt met het openbaar vervoer.

De Alblasserwaard-Vijfheerenlanden kiest er voor bedrijvigheid te concentreren langs de grote ontsluitingsassen A27, A15, de Noord en de Merwede en de Merwedelingelijn. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar de maritieme sector langs de Noord en Merwede. In het landelijk gebied ligt de focus op de ontwikkeling van de toeristische recreatieve sector en consolidatie van de agrarische sector. Hierin wordt ingezet op verbreding naar natuurbeheer, zorg en recreatie. De bedrijvigheid van het agrarisch gebied is met name geconcentreerd in de zuidzijde van het plangebied. Ook in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zijn de bedrijventerreinen niet overal goed ontsloten door het openbaar vervoer.

Zowel in de Drechtsteden als in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden is een aantal grootschalige voorzieningen als ziekenhuizen, duurzaamheidscentra, bezoekerscentra en musea als het werelderfgoed Kinderdijk. De bereikbaarheid van deze voorzieningen kan verbeterd worden. Een mooie uitdaging voor de nieuwe concessie DAV.

Mobiliteitsopgaven van het DAV-gebied

Hoofdoopgave is om in de nieuwe concessie DAV betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar openbaar vervoer te realiseren, waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de vraag. Deze opgave moet uitgewerkt worden in een aantal deelopgaven.

1. Aansluiting van de DAV concessie met het hoofdrailnet (spoor)

De Merwedelingelijn is op de stations Dordrecht en Geldermalsen verbonden met het Hoofdrailnet. Station Dordrecht heeft een intercity status. In Dordrecht reist circa tweederde van de reizigers die uit de MLL stapt, door in de trein richting Rotterdam (over het hoofdrailnet spoor). De overige reizigers geven een pluriform beeld. Een deel stapt over en reist verder op het hoofdrailnet in zuidelijke richting (richting Breda/Rosendaal). Een deel stapt over op bus, fiets (of fietst verder met de meegenomen fiets), taxi of loopt verder. Het is de opgave om voor de reizigers die doorreizen naar Rotterdam een goede aansluiting op het Hoofdrailnet te realiseren.

2. Bundeling en verknoping op de corridors Rotterdam en Utrecht

Verschillende corridors in de regio Drechtsteden – Rotterdam vragen om versterking:

- Dordrecht-Zwijndrecht- H.I. Ambacht – regio Rotterdam
- Sliedrecht-Papendrecht- regio Rotterdam
- Dordrecht – Papendrecht - Alblasserdam (Kinderdijk)

3. Verknopen binnen de Drechtsteden

Bij de versterking van de corridors in de Drechtsteden naar Rotterdam en Utrecht kan tevens een versterking ontstaan van het netwerk binnen de Drechtsteden. Hierdoor kunnen de grotere kernen zonder spoor goed met elkaar verbonden worden. Dit netwerk moet duidelijk zijn, als een soort 'metro netwerk'.

4. De sociale functie van het openbaar vervoer inrichten in de Drechtsteden en de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

In de DAV-concessie moet aandacht zijn voor flankerend beleid voor de gedeelten van het gebied waar geen reguliere lijnbus kan rijden. Deze sociale functie is niet alleen van belang in de Alblasserwaard – Vijfheerenlanden, maar ook in de Drechtsteden. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van bejaardentehuizen, begraafplaatsen/crematorium en ook de interwijkverbindingen waar nu geen buslijn aanwezig is.

5. Invulling van het openbaar vervoer in het landelijk gebied

De huidige concessie kent een 'stevig openbaar vervoernetwerk', meer dan voorgeschreven is in de concessie. Dat betekent dat in de nieuwe concessie DAV vanaf eind december 2018 er mogelijk minder openbaar vervoer aangeboden zal worden. Dat zal consequenties kunnen hebben voor de reizigers, die een betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar openbaar vervoer willen.

6. Is huidige infrastructuur passend voor de mobiliteitsoplossing voor het platteland in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en Drechtsteden

Voor het platteland in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en Drechtsteden zal een passende mobiliteitsoplossing moeten worden gerealiseerd die uitgaat van een vervoersaanbod dat de inwoners vervoersmogelijkheden biedt die aansluit bij hun behoefte. De vraag is of de huidige infrastructuur hiervoor afdoende is. En wat hiervoor komende periode kan worden gerealiseerd.

7. Invulling van de eerste en laatste kilometers

Door de hoge haltedichtheid is de eerste en de laatste kilometer in de Drechtsteden minder van belang. Bij eventuele vermindering van het aantal buslijnen of het strekken van lijnen/vermindere van het aantal haltes in de Drechtsteden wordt de eerste of de laatste kilometer meer van belang. Vaak is dit belangrijk voor ouderen of minder valide reizigers. De vraag is of deze problematiek met het reguliere OV of met een flexibel vervoersysteem opgelost moet worden. Bij zowel trein- als bushalte is bijna altijd voor- en natransport noodzakelijk in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, vandaar dat bij de standaard inrichting van een bushalte/ treinstation hoort de aanwezigheid van een goede fietsenstalling.

8. Toegankelijkheid materieel en haltes

De toegankelijkheid van het materieel in de DAV is goed en dat zal gecontinueerd moeten worden. De haltes in de Drechtsteden zullen nog verder verbeterd moeten worden, daar waar werk-met-werk gemaakt kan worden. In de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zijn al veel haltes geschikt voor minder-mobiele reizigers. Maar ook daar is bij een aantal haltes verbetering mogelijk.

9. Verduurzaming van het busmaterieel in de DAV-concessie

Op landelijk niveau zijn afspraken gemaakt met als doel het openbaar vervoer klimaatneutraal te maken. De opgave is om hier gezamenlijk met de regio, nader invulling aan te geven, waarbij gestreefd wordt naar een maximaal (betaalbaar) milieuvriendelijk scenario voor de voertuigen.

10. Koppeling doelgroepenvervoer met het openbaar vervoer/ toegankelijkheid voor minder mobiele reizigers

Er ligt een uitdaging in de migratie van reizigers uit het doelgroepenvervoer (sociale werkplaats, leerlingenvervoer, AWBZ- en Wmo-vervoer) naar het openbaar vervoer (wat in de huidige concessie DAV gestimuleerd wordt), wat wellicht gepaard gaat met de integratie van deze vervoersmodaliteiten. Daarnaast moet het doelgroepenvervoer gekoppeld zijn aan het brengen/ halen van minder mobiele reizigers naar een knooppunt van het openbaar vervoer in de regio.

11. Openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief voor de auto (keuzereiziger)

Congestie op Rijkswegen A15 en A27 biedt mogelijkheden voor de overstap van de automobilist naar het openbaar vervoer (onder andere de MerwedelingeLijn). Het kan voor de automobilisten aantrekkelijk zijn om bij files de overstap naar de MerwedelingeLijn te maken, als de reistijd hiermee wordt verkort.

12. Verbetering bereikbaarheid maatschappelijke, recreatieve, culturele en commerciële voorzieningen

De bereikbaarheid van de bedrijfsterreinen, de maatschappelijke, recreatieve en culturele voorzieningen kan worden verbeterd. Deze zijn niet altijd goed ontsloten door het openbaar vervoer. Deze bereikbaarheid zou verbeterd kunnen worden in de nieuwe DAV concessie. Waarschijnlijk zijn maatwerk oplossingen hier benodigd.

13. Versterking van de keten, aansluiting met het vervoer over water en weg

De vele waterverbindingen in het DAV-gebied doorkruisen de wegen en de fiets/auto/busroutes. De Waterbus (en de veerverbindingen) sluiten echter niet altijd goed aan op het openbaar vervoer. De uitwisseling tussen de modaliteiten, weg, water, spoor en OV moet goed vorm gegeven worden in de nieuwe concessie DAV. Speciale aandacht gaat in de Drechtsteden uit naar het aanleggen van overstappunten voor de auto naar het OV. Dit is ook van belang voor de bereikbaarheid van de molens van Kinderdijk.

14. De invloed van demografische ontwikkelingen op de mobiliteit van de reiziger.

Demografische ontwikkelingen als vergrijzing hebben invloed op de mobiliteit van de reiziger. Met name op de eerste en laatste kilometers. Hiervoor moet een passende mobiliteitsoplossing worden gezocht.

15. Een goede informatievoorziening op de haltes.

Het is belangrijk dat er een goede, actuele informatievoorziening is op de bushaltes, zo mogelijk digitaal. Daarnaast moet er op de busstations overzichtsboarden staan met actuele vertrektijden. De reisinformatie moet ook via apps op smartphones beschikbaar zijn.

16. Knooppuntontwikkeling, waaronder ook het openbaar vervoer

Voor de nieuwe concessie zouden de belangrijkste vervoersknopen gedefinieerd kunnen worden, onder andere voor het openbaar vervoer, in relatie tot het beleid voor ruimtelijke ordening. Bezien kan worden welke kwalitatieve en kwantitatieve investeringen nodig zijn om deze verder te ontwikkelen. Daarbij kunnen de investeringen op de busstations en de stations voor de MerwedeLingeLijn ook meegenomen worden.

17. De komst van het particulier vervoer

De komst van het particulier vervoer heeft zijn weerslag op het gebruik van het openbaar vervoer, ook al ligt er geen dienstregeling aan ten grondslag. Onderzocht kan worden welke kansen de komst van het particulier vervoer biedt voor de lokale mobiliteitsvraag en hoe dit vervolgens georganiseerd kan worden.

1. Pluriform gebied

Het gebied van de DAV concessie is pluriform. Een deel is sterk grootstedelijk, een deel is kleinstedelijk en het grootste deel van het gebied bestaat uit platteland.

Door de grote verschillen in verstelijking is het moeilijk om het gebied van de DAV concessie als een gebied te beschouwen. Elk gebiedsdeel heeft een eigen identiteit en eigenschappen die ook hun weerslag op het openbaar vervoer hebben.

1.1 Assen en barrières

Het DAV gebied ligt aan de rand van de zuidelijke randstad:

- ten oosten van de noord-zuid as Rotterdam – Brabantse stedenrij/België
- doorsneden door de oost-west as Rotterdam – Nijmegen/Ruhrgebied
- doorsneden door de noord-zuid as Breda – Utrecht.

De grote rivieren (Merwede, Oude Maas, Noord, Lek) zijn sterk bepalend en zorgen voor een barrière werking in of aan de rand van het DAV gebied. Er zijn maar een beperkt aantal tunnels, bruggen en veren voor het verkeer om deze barrières te passeren. Eveneens zorgen de hoofdwegen A15, A16, A27, N3 en de spoorlijnen Rotterdam – Breda/Rosendaal, MerwedeLingeLijn (MLL) en de Betuweroute voor een sterke barrièrewerking in het gebied. Aan de andere kant: veel water is ook een kans, denk aan vervoer over water via de Waterbus. Naar de mening van belanghebbenden mogen de kansen voor (snel) vervoer over water, meer benut worden.

1.2 Gebiedskenmerken

Het DAV gebied is een pluriform gebied:

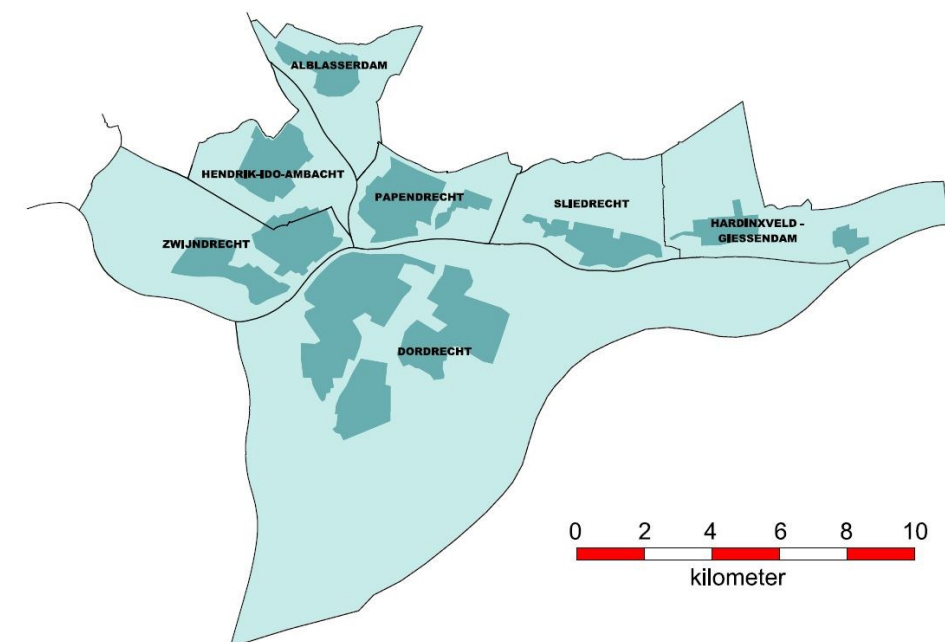
- Stedelijk in de Drechtsteden, met Dordrecht als de grootste kern.
- Landelijk in de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden, met Gorinchem als de grootste kern.

Drechtsteden

Het stedelijk gebied van de Drechtsteden is van boven gezien één stedelijk weefsel met ca 285.000 inwoners, doorsneden door brede waterwegen, spoorwegen en autosnelwegen. Het betreft echter van oorsprong aparte kernen die in de loop der jaren aan elkaar gegroeid zijn. De meeste kernen zijn vanuit kleine (dijk)dorpen gegroeid en verstedelijkt. Dordrecht is de oudste stad van Holland met een historische binnenstad. Daarnaast maken Papendrecht, Alblasserdam, Hendrik-Ido-Ambacht, Sliedrecht en Zwijndrecht deel uit van de Drechtsteden. Tot de jaren '90 lagen al deze kernen veelal met de rug naar het water (en dus ook naar elkaar) gekeerd, zowel stedenbouwkundig als maatschappelijk.

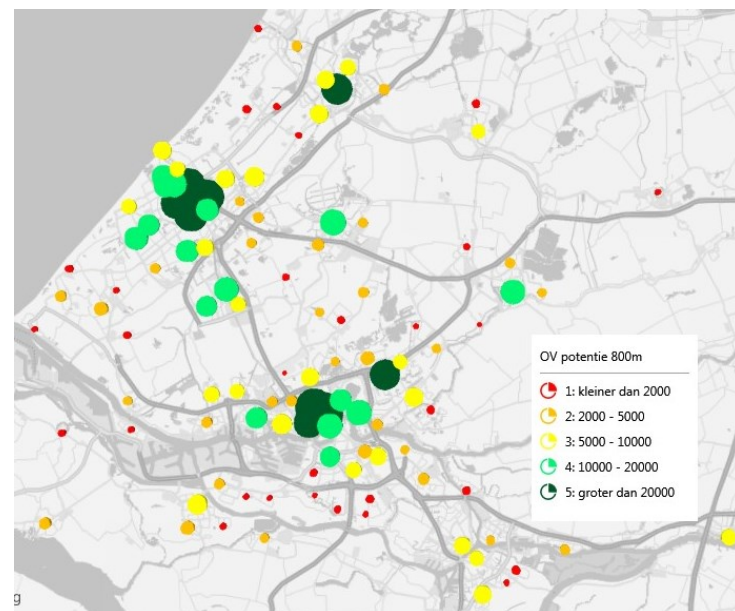
In de afgelopen decennia is de beweging ingezet om juist meer de kwaliteit van het water op te zoeken en wordt het water stedenbouwkundig meer als verbindend element gezien. Tevens is ook vervoer over water ontstaan met de waterbus. Ook wordt maatschappelijk op veel vlakken de cohesie gezocht van de Drechtsteden. Binnenkort zal Hardinxveld Giessendam organisatorisch toetreden tot de Drechtsteden; het maakt fysiek al deel uit van de stedenband langs de rivier de Merwede, de A15, de MerwedeLingeLijn en de Betuweroute.

De inwoners van de Drechtsteden voelen zich nog geen Drechtstedeling en men ervaart in de dagelijks leven nog onvoldoende dat men in een agglomeratie van 285.000 inwoners woont. Een agglomeratie doorsneden door rivieren en infrastructuur. Een goed en herkenbaar netwerk van openbaar vervoer kan een belangrijke bijdrage leveren aan de cohesie van de Drechtsteden als geheel.



Afb. 2: Kernen in de Drechtsteden

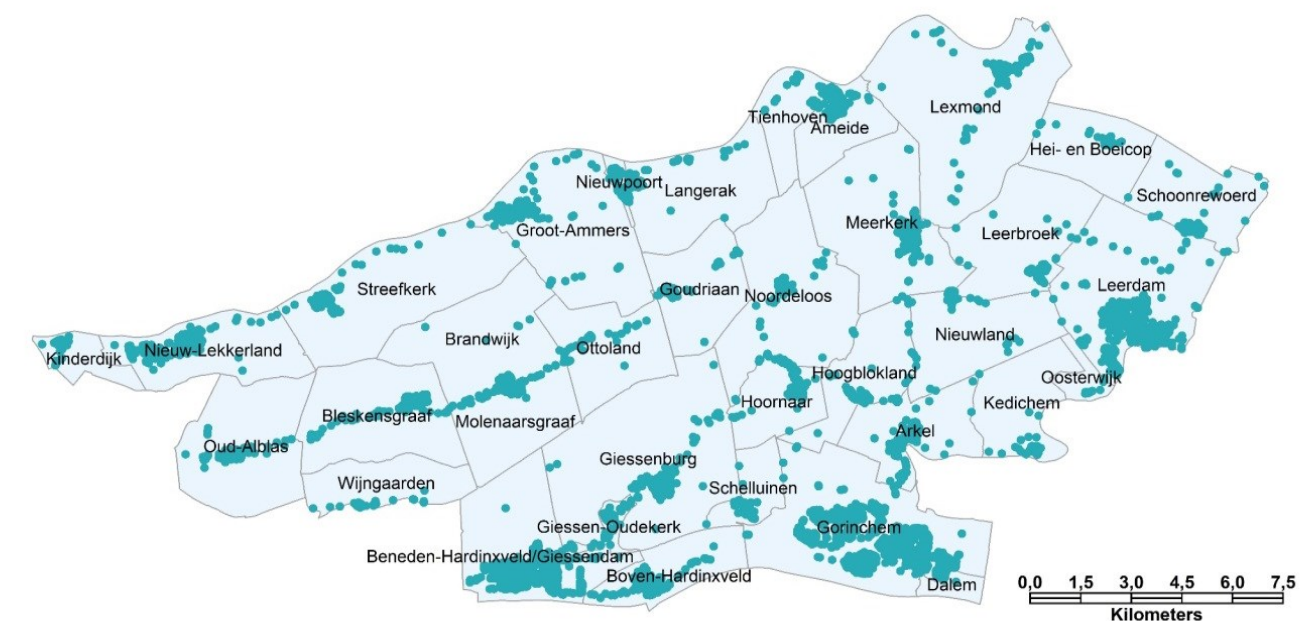
Alhoewel de Drechtsteden een sterk verstedelijkt gebied vormen, zijn de dichtheden relatief laag. Er zijn weinig echte OV magneten in de Drechtsteden. Met dit magnetisme wordt de bundeling van arbeidsplaatsen, inwoners, leerlingen en bezoekers bedoeld binnen een straal van 800 meter. Er is dus relatief weinig OV potentie/OV kracht in de Drechtsteden, vergeleken met andere stedelijke gebieden in de zuidelijke randstad. Dit maakt dat een OV systeem in de Drechtsteden, los van de fysieke en maatschappelijke barrières, een uitdaging is. Ook in de relatie tot de Alblasserwaard – Vijfheerenlanden, met veel extensief/landelijk gebied.



Afb. 3: OV magneten in de zuidelijke randstad [bron Goudappel – Tendatelier 24/3/2016 studie HOV Drechtsteden - Rotterdam]

Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

Door de scheepswerven met bijbehorende industrie heeft de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden een stoer en dynamisch karakter. Aan de zuidzijde vormen de A15, de MerwedelingeLijn en de Betuweroute een harde en ruimtelijk scherpe grens. Ten noorden van deze bundeling van deze transportroute(s) ligt een groot poldergebied met veel veenweide en verspreid liggende dorpskernen. Er is veel groene tussenruimte tussen de verspreid liggende 36 kernen. De ontsluiting van het gebied is van oorsprong via de randen van het groene gebied, over de dijk en langs de oost-west gerichte bundeling (A15, N214).



Afb. 4: Kernen in de Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

In de uitgestrekte polder aan de zuidrand van het Groene Hart liggen een kleine 40 kernen in het groen met weinig gestructuurde (weg)verbindingen. De ontsluiting van het gebied is met recht middeleeuws, een beperkt aantal grotere (provinciale) wegen. Deze situatie, met veel kleine kernen in het groen, is zo gegroeid. Na de gemeentelijke herindeling van de jaren tachtig waren er nog acht gemeenten, ná de herindeling van 2013 nog zes gemeenten (Giessenlanden, Gorinchem, Molenwaard, Hardinxveld-Giessendam, Leerdam, en Zederik.) en naar verwachting binnen 10 jaar zijn er nog 1 of 2 gemeenten. Bovendien is het gebied van oudsher een samenstel van twee gebieden binnen één dijkkring, de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden. Ook de regio Drechtsteden ligt gedeeltelijk binnen deze dijkkring.

Alblasserwaard

De Alblasserwaard is een overwegend agrarisch landschap (polder landschap) met graslanden, slootjes, een enkel riviertje en een beperkt aantal (ruilverkavelings)wegen. Een echt plattelandsgebied. De kleinschalige woonlinten liggen voornamelijk aan de randen (dijken) en langs de riviertjes. De Alblasserwaard bestaat voornamelijk uit dorpen, buurtschappen en verspreid liggende boerderijen, met als uitzonderingen Nieuwpoort in het uiterste noordoosten en Gorinchem in het uiterste zuidoosten, die niet alleen stadsrechten bezitten, maar ook beschikken over een historische en beschermde stadskern. De structuurdragers zijn de linten, de lijnen van het watersysteem en de verkavelingsblokken. Het gebied kent een sterke oost-west oriëntatie. Aan de zuidrand is onder invloed van de Merwede, de A15 en het spoor een min of meer aaneengesloten stedenband ontstaan van Gorinchem tot Kinderdijk, met op water georiënteerde bedrijvigheid (grotendeels behorend tot de Drechtsteden).

Vijfheerenlanden

De Vijfheerenlanden is een vergelijkbaar plattelandsgebied maar kent onder invloed van de Linge en het Merwedekanaal wel een afwijkend karakter. De linten kennen een grilliger verloop en de verkavelingsblokken zijn onregelmatig. De Vijfheerenlanden kent ook een rijkere beplanting, ook met boomgaarden. De oriëntatie is niet zo sterk oost-west als bij de Alblasserwaard. Vijfheerenlanden bestaat na de herindeling van de jaren tachtig uit drie gemeenten: Leerdam, Zederik en Vianen (provincie Utrecht). Zij kent diverse kleine woonkernen (dorpen en buurtschappen en één stad, Ameide, langs de rivier de Lek).

Inwoners per gemeente		
Dordrecht: 118.000	Hendrik-Ido-Ambacht: 29.000	Leerdam: 20.000
Zwijndrecht: 44.000	Molenwaard: 29.000	Hardinxveld-Giessendam: 18.000
Gorinchem: 35.000	Sliedrecht: 25.000	Giessenlanden: 14.500
Papendrecht: 32.000	Alblasserdam: 20.000	Zederik: 13.730

Gorinchem

De stad Gorinchem neemt een bijzondere plaats in, op het scharnierpunt van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden. Tevens vormt de stad de schakel met Brabant. Gorinchem ligt strategisch aan het water en aan infrastructuur: autosnelwegen waaieren uit naar alle vier de windrichtingen en het spoor zorgt voor de oost-west verbinding. Gorinchem is van oudsher een echte stad en heeft ook een historische binnenstad. Qua inwoner aantal is Gorinchem bescheiden in verhouding tot de functie die het vervult voor de regio (Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en de nabij gelegen gebieden van Brabant) en voor de landelijk verbindingen.

1.3 Infrastructuur

Drechtsteden

In de Drechtsteden vormen de A15 en de A16 de verbinding naar Rotterdam. Dit zijn de achterland verbindingen naar Breda (Brabant/Zeeland/België) en Gorinchem (Utrecht/Gelderland/Duitsland). De N3 vormt de verbinding tussen rijksweg 15 en 16 over het eiland van Dordt. Deze N3 sluit in het noorden aan op de N214 door de Alblasserwaard naar de A27 en in het westen op de N217 door de Hoekse waard naar de A29. Al deze wegen worden zowel door lokaal, regionaal verkeer gebruikt, als gevolg van de beperkte oeververbindingen. De rijkswegen worden bovendien ook (inter) nationaal gebruikt. De spoorlijn Rotterdam – Roosendaal/Breda maakt deel uit van het hoofdnet rail en maakt bij Dordrecht CS een haakse hoek. Op dit punt takt de MerwedeLingeLijn aan die het lokale/regionale vervoer richting Gorinchem/Geldermalsen verzorgt. Voor het goederenvervoer zorgt de Betuwelijn, tussen rangeerterrein Kijfhoek en Elst/Duitsland.

Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

Voor het lokale verkeer zijn de N214 en N216 van belang. De N214 gaat door het zuiden van de Alblasserwaard in oostelijke richting, de N216 door het oosten in noordelijke richting; bij Overslingeland treffen beide elkaar. Hier zal in de komende jaren een verbetering moeten komen. Ook een tweetal rijkswegen doen de Alblasserwaard aan: de A15 loopt door het zuiden van de streek, van de Noordtunnel bij Alblasserdam tot Gorinchem, de A27 loopt door het uiterste oosten van het gebied, van de Merwedebrug bij Gorinchem tot Meerkerk. Knooppunt Gorinchem is het verkeersknooppunt waar deze twee rijkswegen tezamen komen. De MerwedeLingeLijn is een spoorlijn voor reizigersvervoer die via de Baanhoekbrug in de Alblasserwaard opduikt en halteplaatsen heeft in de gemeenten Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam, Gorinchem en Giessenlanden (in deze volgorde). Voorts doorsnijdt de Betuweroute - een spoorlijn voor goederenvervoer – deels ondergronds en evenwijdig aan de A15 de waard. Provinciale wegen: N479 Bergstoep, N480 (achter) Streefkerk, N481 Zijdeweg, N482 Sliedrecht-Bleskensgraaf en N484 Leerdam.

2. Beschrijving huidige concessie

De huidige concessie DAV is in december 2006 van start gegaan, na een Europese aanbesteding die door vervoerder Arriva is gewonnen. De concessie is een samenvoeging van drie onderdelen die daarvoor apart werden gecontracteerd: de stadsdienst Dordrecht, het streekvervoer in de Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden en de treindienst tussen Dordrecht en Geldermalsen (MerwedeLingLijn). Hierdoor ontstond een intermodale concessie, waarmee werd beoogd het openbaar vervoer in het gebied beter op elkaar af te stemmen. Voor het uitvoeren van de concessie krijgt de vervoerder Arriva een subsidie van € 23,5 miljoen per jaar.

De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk. Dat wil zeggen dat hij het financieel risico draagt van hogere of lagere vervoersopbrengsten. Om deze verantwoordelijkheid goed in te vullen, heeft de vervoerder van de provincie een grote mate van vrijheid gekregen om het openbaar vervoer te ontwikkelen en kansrijke markten op te zoeken, dit alles binnen de minimumeisen die de provincie stelt aan het openbaar vervoer. Het verder doorontwikkelen van het openbaar vervoer doet Arriva in nauwe betrokkenheid van de provincie en de regio's Drechtsteden en Alblasserwaard en Vijfheerenlanden.

De vervoerder Arriva heeft een kilometercontract. Subsidie wordt jaarlijks afgerekend op basis van het aantal gereden dienstregeling kilometers. In 2013 zijn 14.021.975 dienstregeling kilometers gerealiseerd. Waarvan 44.026 oproepafhankelijk, 12.164.892 bus en 1.813.057 trein.

Huidige concessie:

- *MerwedeLingLijn is sterk verbeterd: meer stations, hogere frequentie, meer reizigers, fiets mag mee op de trein*
- *Ook aanzienlijke groei busvervoer*
- *Meer busvervoer in landelijk gebied aangeboden door vervoerder in aanbestedingstraject*

2.1 Het OV-netwerk

Door het busvervoer en de MerwedeLingLijn in één concessie onder te brengen, ontstonden mogelijkheden om de samenhang tussen bus en trein te versterken. Arriva heeft hierop ingespeeld door het zogenaamde visgraatmodel te introduceren.

In dit model takken de buslijnen in het gebied zoveel mogelijk aan op de treinstations en sluit de dienstregeling op elkaar aan om een makkelijke overstap te creëren. Hiervan wordt goed gebruik gemaakt in het landelijk gebied. Daar worden de streekbussen gebruikt om de overstap te maken naar de MerwedeLingLijn en de Q-lijners. (Daarnaast wordt veel gebruik gemaakt van de fiets). In aanvulling op de MerwedeLingLijn bestaat de ruggengraat van het busnetwerk in het gebied uit een aantal goed bezette Q-liners op de corridors richting Rotterdam en richting Utrecht. De overige bussen sluiten zoveel mogelijk aan op deze Q-liners en ontsluiten het concessiegebied. Daarnaast vormt de stadsdienst Dordrecht een belangrijk onderdeel van het netwerk. De beoogde verdere integratie van de stadsdienst met het streeknetwerk heeft in de eerste jaren van de concessie geen prioriteit gehad en heeft pas sinds 2015 meer vorm gekregen.

2.2 MerwedeLingLijn

Vanaf de start van de concessie is er door provincie en betrokken gemeenten flink geïnvesteerd in een kwaliteitsverbetering van de MerwedeLingLijn. In de loop der jaren zijn langs de lijn de volgende nieuwe stations geopend: Sliedrecht Baanhoek, Hardinxveld Blauwe Zoom en Boven-Hardinxveld. Daarnaast is station Dordrecht Stadspolders verbouwd. De gedeeltelijk enkelsporige lijn is zodanig aangepast dat een kwartiersdienst mogelijk werd. Vanaf 2008 rijdt Arriva met nieuw en toegankelijk treinmaterieel. Mede door al deze verbeteringen is de dienstregeling uitgebreid, waardoor reizigers nu bijna 25% meer vervoer krijgen dan in 2006. Belangrijkste uitbreiding is dat op het traject Dordrecht – Gorinchem de MerwedeLingLijn nu vier keer per uur rijdt in plaats van elk half uur. Uit focusgroepen blijkt dat de reiziger houdt van frequente en directe lijnen met hoge frequentie met veel comfort. Dit verklaart mogelijk mede het succes van deze spoorverbinding.

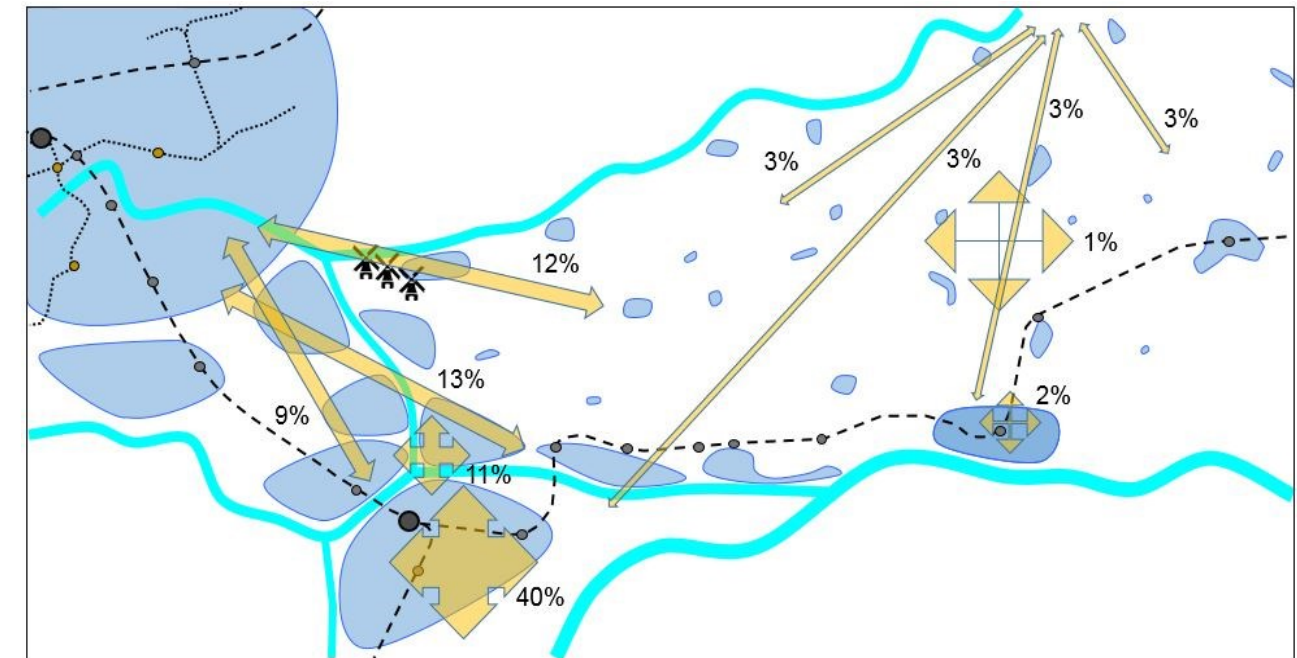


Afb. 5: De MerwedeLingLijn met in het geel stations die nog niet gerealiseerd zijn

De verbeteringen op de Merwedelingelijn hebben geresulteerd in een flinke toename van het aantal reizigers. Tussen 2006 en 2014 is het aantal reizigerskilometers met 50% toegenomen. Uit analyses blijkt dat zo'n 80% van de reizigers van de Merwedelingelijn die in Dordrecht uit de trein stappen, met NS doorreizen in de richting van Rotterdam. Arriva en NS hebben de afgelopen jaren wijzigingen in de dienstregeling aangebracht om de aansluiting op Dordrecht te verbeteren. Het hoge aandeel doorgaande reizigers is een aanwijzing dat er wellicht potentieel is om de Merwedelingelijn in de toekomst door te trekken naar Rotterdam.

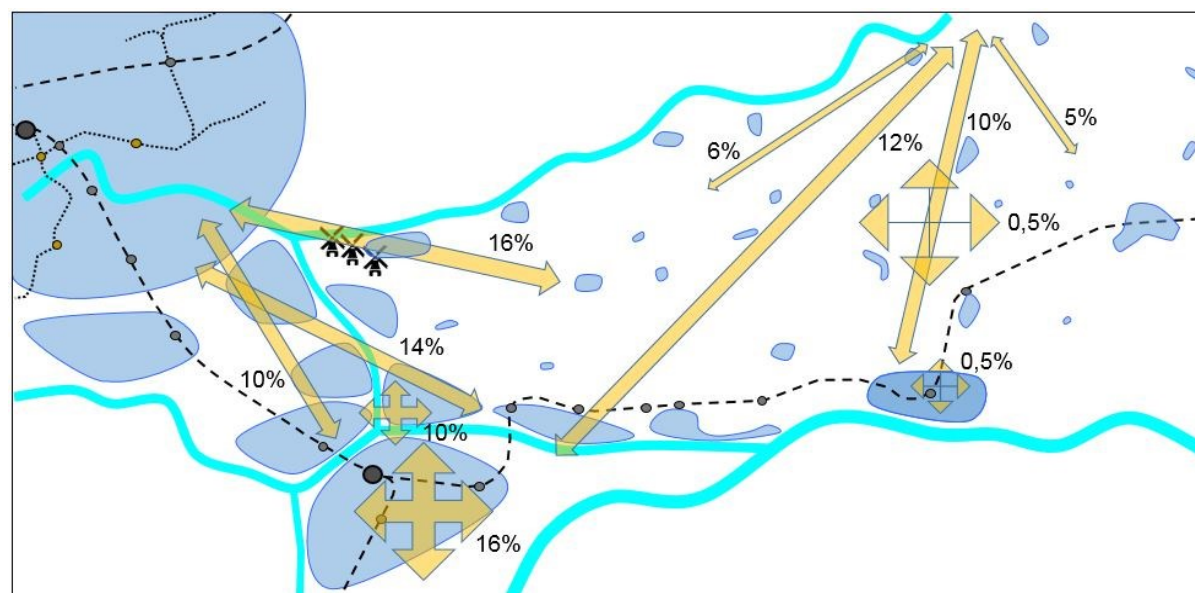
2.3 Busnetwerk

Behalve de al eerder genoemde Q-liners, ontsluitende buslijnen en stadsdienst Dordrecht, bestaat het busnetwerk ook uit een aantal buurtbussen en belbussen. Het gebruik van de bus is de afgelopen jaren toegenomen. Tussen 2007 en 2014 is het aantal reizigerskilometers met ongeveer 25% gegroeid. Afbeelding 6.1 geeft een beeld van de reizigersstromen in het concessiegebied, uitgedrukt in reizigerskilometers. Uit de afbeelding valt op te maken dat in geval van de bus ruim tweederde van de reizigerskilometers plaatsvindt over de grenzen van het concessiegebied, namelijk 40% van en naar Rotterdam en 33% van en naar Utrecht. Minder dan een derde van de reizigersstromen per bus wordt afgelegd binnen het concessiegebied. Wanneer de reizigersstromen worden uitgedrukt in reizigers in plaats van reizigerskilometers, dan is het belang van het busvervoer dat *binnen* het concessiegebied blijft veel groter. Met name de stadsdienst Dordrecht springt er dan uit met een aandeel van 40% in het totaal aantal busreizigers. Afbeelding 6.2 geeft een beeld van de verdeling van de reizigers per bus over de concessie.

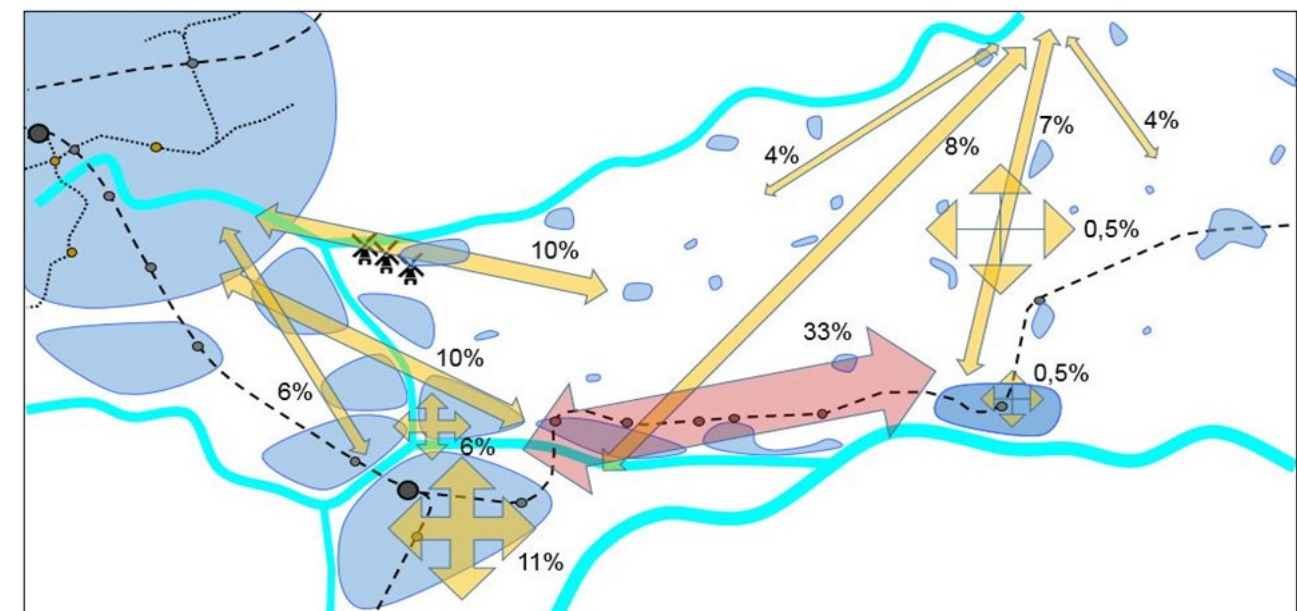


Afb.6.2: Globaal overzicht bus reizigersstromen in het concessiegebied (reizigers)

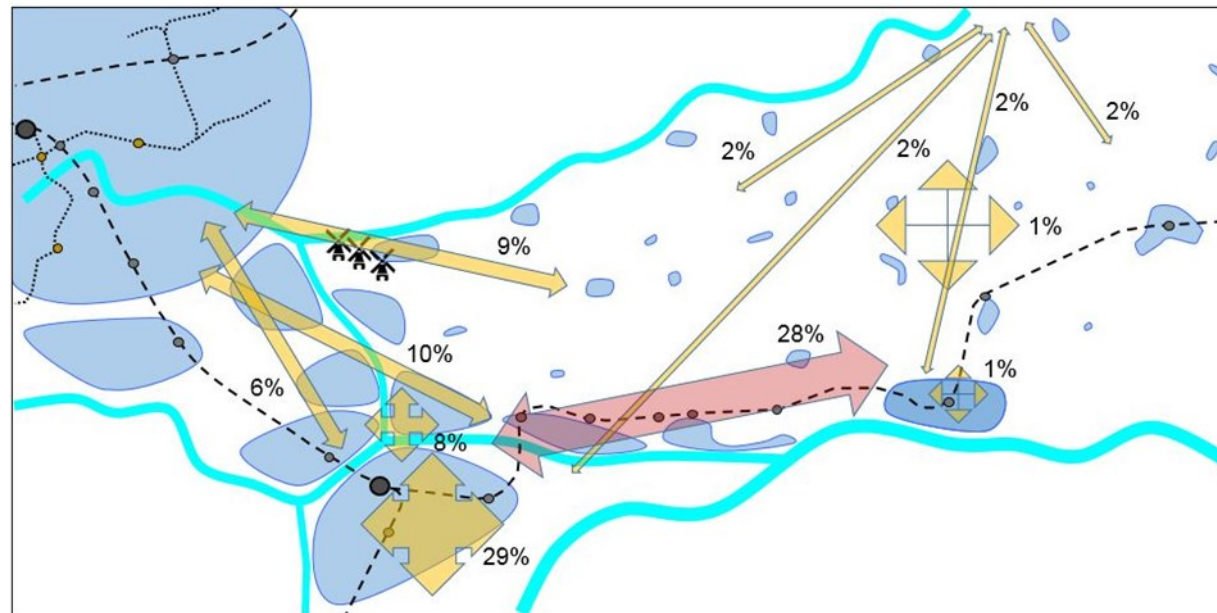
Het beeld van de verdeling van alle reizigers in de DAV concessie (bus en Merwedelingelijn) is weergegeven in afbeelding 7.1 (reizigerskilometers bus en trein) en afbeelding 7.2 (aantal reizigers bus en trein). Te zien is dat de Merwedelingelijn met 28% een groot deel van alle reizigers in de DAV-concessie vervoert, bijna net zoveel als de stadsdienst Dordrecht. De Merwedelingelijn neemt maar liefst een derde van alle reizigerskilometers in het DAV gebied voor haar rekening.



Afb.6.1: Globaal overzicht bus reizigersstromen in het concessiegebied (reizigerskilometers)



Afb. 7.1 Globaal overzicht bus en trein reizigersstromen in het concessiegebied (reizigerskilometers)



Afb. 7.2 Globaal overzicht bus en trein reizigersstromen in het concessiegebied (reizigers)

2.4 Specifieke thema's

Pilot migratie doelgroepenvervoer

Eind 2015 is Arriva samen met provincie en regionale partners gestart met een pilot om proefondervindelijk vast te stellen welke mogelijkheden er zijn om huidige gebruikers van het doelgroepenvervoer met het openbaar vervoer te laten reizen. De pilot richt zich op drie specifieke doelgroepen: gebruikers van vervoer naar sociale werkplaatsen, leerlingen in het leerlingenvervoer en gebruikers van het Wmo-vervoer. Tijdens de proef worden deelnemers door Arriva begeleid richting zelfstandig reizen met het openbaar vervoer.

Elektrische bussen

Arriva onderzoekt in 2016 de mogelijkheden om elektrische bussen in te zetten op de stadsdiensten van Dordrecht en Gorinchem. De gemeente Dordrecht wil in verband met de trilling problematiek graag kleiner en lichter materieel inzetten in de binnenstad, echter de meeste elektrische bussen zijn groter. Arriva ontwikkelt momenteel een voorstel voor invoering kleiner elektrisch materieel op lijn 10 in Dordrecht (in combinatie met grotere elektrische bussen in stadsdienst Gorinchem). Wellicht kunnen in het eerste kwartaal van 2017 elektrische bussen in de concessie DAV rijden.

Reisbonus

De pilot Reisbonus is een initiatief van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincies Zuid-Holland en Zeeland en de vervoerders Arriva, Connexion, HTM, HTMbuzz, RET en Veolia. Met Reisbonus kunnen reizigers met één product reizen bij de aangesloten vervoerders en hun reiskosten achteraf betalen. Bij meer dan 75 euro reiskosten per kalendermaand krijgen zij 10 euro korting. Het nieuwe reisproduct komt voort uit het verzoek van de Tweede Kamer om alternatieven te ontwikkelen voor de nu gangbare OV-chipkaartproducten en abonnementen. De proef met Reisbonus loopt van augustus 2015 tot mei 2016.

2.5 Organisatie

In het concessieoverleg DAV wordt de voortgang van de concessie DAV en de uitvoering van de concessie/ het Programma van Eisen besproken met Arriva en waar nodig bijgestuurd. Aan dit concessieoverleg nemen ook vertegenwoordigers van de regio's Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en Drechtsteden deel.

Op bestuurlijk niveau wordt de voortgang van de concessie DAV met Arriva besproken in de Stuurgroep DAV. De gedeputeerde Verkeer en Vervoer is voorzitter van de Stuurgroep. Naast de gedeputeerde nemen de regiodirecteur van Arriva en bestuurlijke vertegenwoordigers van de regio's Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en Drechtsteden aan dit overleg deel alsmede een bestuurlijke vertegenwoordiger van de gemeenten Dordrecht en Gorinchem, de twee grote gemeenten in de concessie DAV.

2.6 Openbaar vervoer

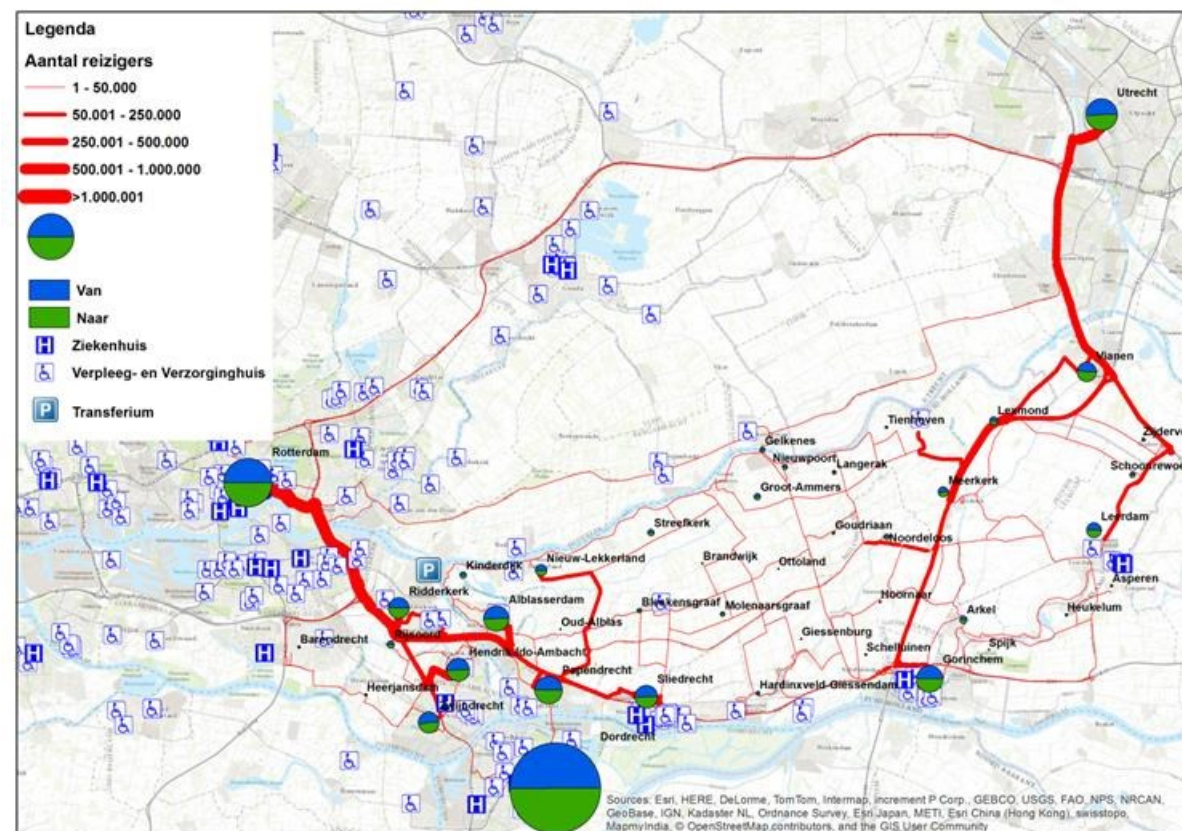
Tot slot van deze paragraaf nog iets over de perceptie van OV. Uit de gehouden interviews blijkt dat OV een sociaal wenselijk onderwerp is: een aantal inwoners in het DAV-gebied weet dat het duurzaam is en 'beter', maar men maakt er niet graag gebruik van. Feit en vooroordeel lopen door elkaar heen. Het komt te vroeg of te laat en zelden op tijd. Mensen willen geen lijnen, maar verbindingen. Veel mensen vinden de keuze tussen OV en eigen vervoer niet meer van deze tijd. Men denkt veel meer aan hybride, gecombineerde oplossingen. Men staat open voor nieuwe oplossingen die goed werken, zoals de Waterbus en elektrische aangedreven vervoermiddelen. Een buurtbus vindt men prima, een belbus niet: men moet te lang wachten.

3. reizigers- en vervoersstromen

3. Analyse huidige reizigers- en vervoersstromen

3.1 Analyse reizigersstromen bus

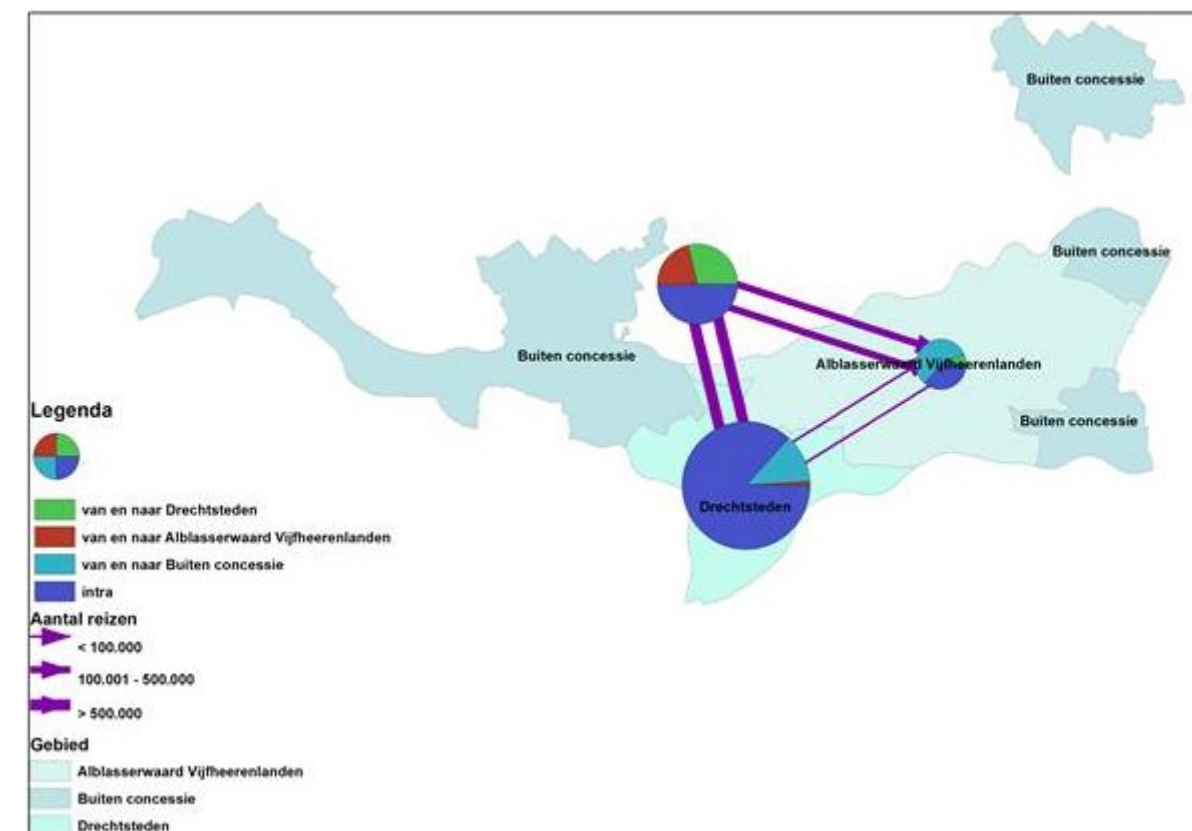
In 2015 maakten 7,8 miljoen reizigers gebruik van de bussen van de DAV-concessie. In het onderstaande plaatje zijn de reizigersstromen weergegeven. Uit het plaatje valt op te maken dat de er veel reizigers reizen op de relaties Drechtsteden – Rotterdam (22% van totaal) en AV – Utrecht (6%). Daarnaast maken veel mensen gebruik van de stadsdienst Dordrecht: 40% van het totale busvervoer in de DAV-concessie vindt plaats binnen Dordrecht.



Afb. 8: Reizigersstromen bus DAV-concessie

Opvallend is dat er weinig busvervoer plaatsvindt tussen de Drechtsteden en Alblasterwaard-Vijfheerenlanden, zoals de onderstaande tabel laat zien. Slechts 2% van het aantal reizen in het concessiegebied gaat van Alblasterwaard-Vijfheerenlanden naar Drechtsteden en omgekeerd. Het vervoer binnen de Drechtsteden maakt ruim de helft van het totaal uit. Verder valt op dat 13% van het busvervoer buiten het concessiegebied plaatsvindt. Dat zijn bijvoorbeeld reizigers die binnen Rotterdam in- en uitstappen op de DAV-bus. Afbeelding 9 laat dit grafisch zien.

	Drechtsteden	Alblasterwaard Vijfheerenlanden	Buiten concessie
Drechtsteden	56%	1%	8%
Alblasterwaard Vijfheerenlanden	1%	4%	6%
Buiten concessie	7%	6%	13%



Afb. 9: Reizigersstromen bus tussen Drechtsteden – Alblasterwaard/Vijfheerenlanden – overige gebieden

3. reizigers- en vervoersstromen

3.2 Analyse reizigersstromen MerwedelingeLijn

In 2015 reisden 2,8 miljoen mensen (met een OV-chipkaart) met de MerwedelingeLijn. De MerwedelingeLijn is erg belangrijk als verbinding tussen de plaatsen in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en Dordrecht. Deze oriëntatie op Dordrecht (en verder) blijkt uit het feit dat ongeveer een op de drie reizigers Dordrecht als herkomst- of bestemmingsstation heeft. Een groot deel van deze reizigers stapt in Dordrecht over op treinen richting Rotterdam of Breda. Richting het oostelijke eindpunt Geldermalsen reizen veel minder mensen. Slechts een op de tien reizigers heeft Geldermalsen als start- of eindpunt van een reis met de MerwedelingeLijn. Na Dordrecht trekt Gorinchem de meeste reizigers (18%), gevolgd door Sliedrecht, Dordrecht Stadspolders en Leerdam. De stations Arkel, Beesd, Boven Hardinxveld en Blauwe Zoom worden relatief het minst gebruikt.

Station bestemming:	Arkel	Beesd	BovenHardinxveld	Stadspolders	Dordrecht	Geldermalsen	Gorinchem	Hardinxveld-Gies	Hdv Blauwe Zoom	Leerdam	Sdt Baanhoek	Sliedrecht	Totaal
Station herkomst													
Totaal	1%	2%	2%	8%	31%	9%	18%	6%	1%	8%	5%	9%	100%
Arkel	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Beesd	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
BovenHardinxveld	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Ddr Stadspolders	0%	0%	0%	0%	6%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	8%
Dordrecht	1%	0%	1%	6%	0%	1%	8%	3%	0%	1%	4%	6%	31%
Geldermalsen	0%	1%	0%	0%	1%	0%	2%	0%	0%	3%	0%	0%	8%
Gorinchem	0%	0%	1%	1%	8%	2%	0%	2%	0%	2%	1%	2%	18%
Hardinxveld-Gies	0%	0%	0%	0%	3%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	6%
Hdv Blauwe Zoom	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Leerdam	0%	0%	0%	0%	1%	4%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	8%
Sdt Baanhoek	0%	0%	0%	0%	3%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	5%
Sliedrecht	0%	0%	0%	0%	6%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	9%

3. reizigers- en vervoersstromen

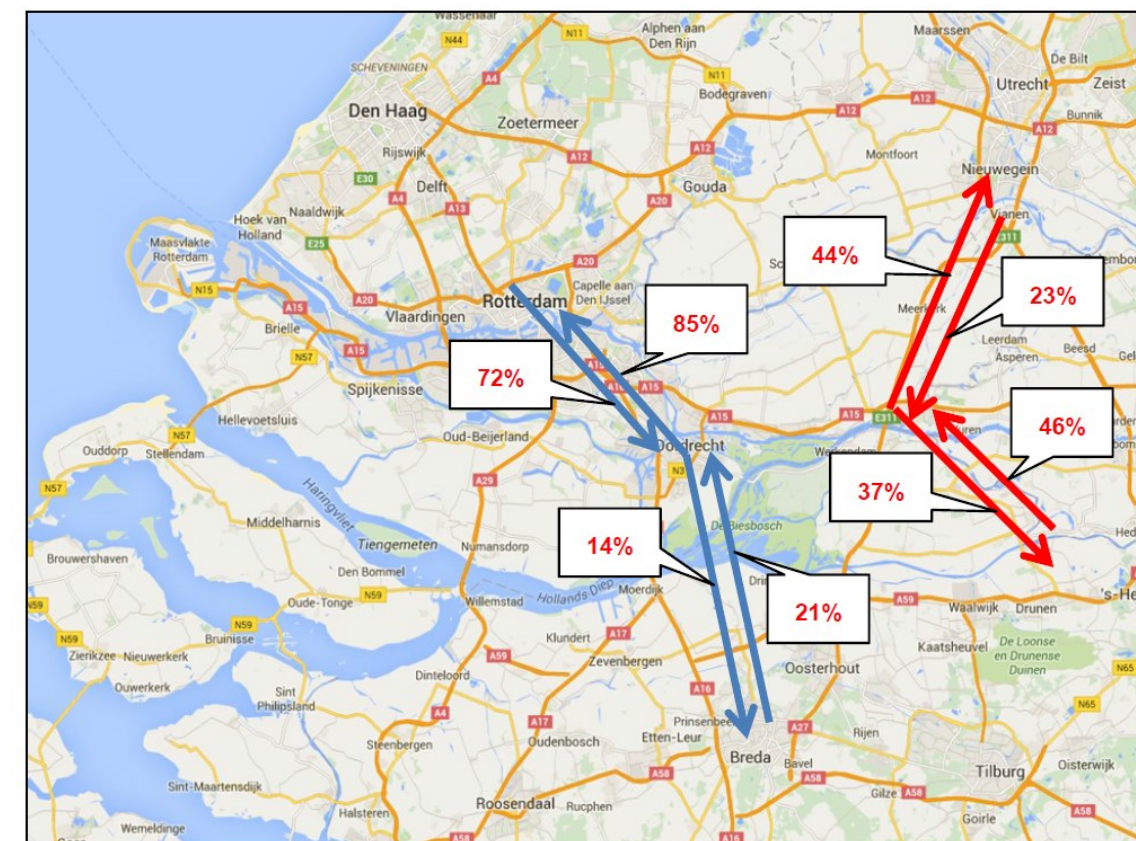
3.3 Analyse autostromen

Voor de analyse van de autostromen in het DAV-gebied is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel van de Drechtsteden en het regionale verkeersmodel van Alblasserwaard Vijfheerenlanden. Gebruikt is het Global Economy scenario (GE), dit is het hoge scenario. Voor de analyse zijn de Herkomst-Bestemmingmatrices van beide modellen gebruikt. De oorspronkelijke HB-matrices zijn geaggregeerd naar gemeentenniveau en beide matrices zijn gecombineerd tot één matrix per tijdsperiode: ochtendspits, avondspits en restdag. Dit dient bij de interpretatie van de uitkomsten goed in gedachten te worden gehouden: het betreft hier een modelmatige benadering en geen daadwerkelijke metingen.

Bevindingen verplaatsingen vanuit/naar Drechtsteden en Alblasserwaard Vijfheerenlanden en buitengebied.

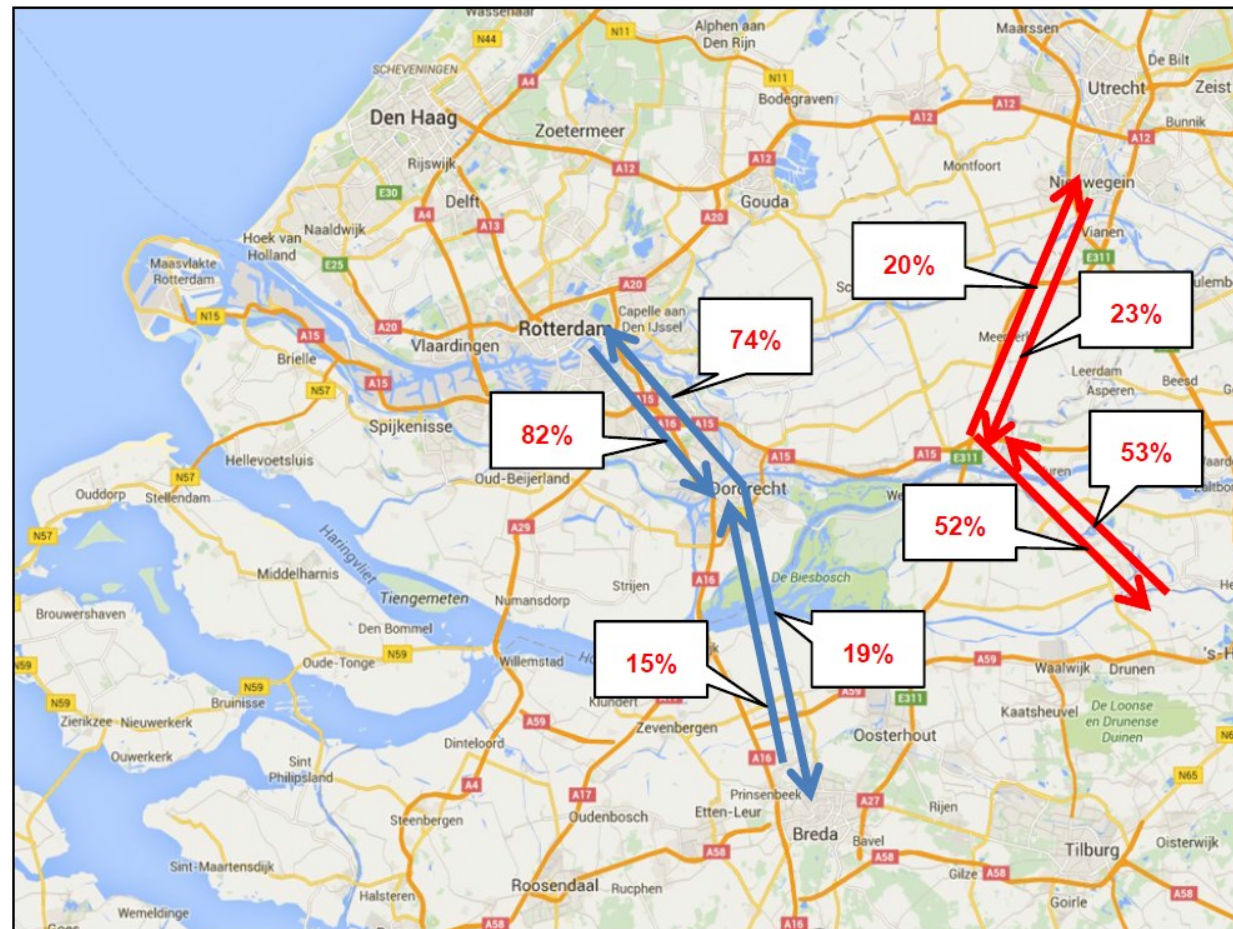
- In de ochtendspits blijft 67% van alle verplaatsingen die vanuit de Drechtsteden worden gemaakt binnen de Drechtsteden. 4% van de verplaatsingen heeft een bestemming in de Alblasserwaard/Vijfheerenlanden en 29% kent een bestemming buiten het concessiegebied.
- In de avondspits blijft 75% van alle verplaatsingen die vanuit de Drechtsteden worden gemaakt, binnen de Drechtsteden. 5% van de verplaatsingen heeft een bestemming in de Alblasserwaard/Vijfheerenlanden en 20% kent een bestemming buiten het concessiegebied.
- Vanuit de Drechtsteden naar het buitengebied in de ochtendspits is de oriëntatie met name naar het Westen gericht (85%, betreft Rotterdam e.o.) en Zuiden (14% betreft Breda/Rosendaal e.o.). Ook in de avondspits is de oriëntatie vooral in westelijke (75%) en zuidelijke (19%) richting.

- Voor de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden geldt hetzelfde als de Drechtsteden: 70% blijft intern, 22% gaat naar het buitengebied en 7% heeft een bestemming in de Drechtsteden.
- Vanuit de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden naar het buitengebied is de oriëntatie met name naar het Oosten/Zuid-Oosten (bijv. Geldermalsen, Zaltbommel, Waalwijk) en Noorden (Utrecht eo) gericht. Er is hier een verschil tussen de ochtend- en avondspits. In de ochtendspits gaat 44% van de verplaatsingen naar het Noorden en 37% naar het Oosten/Zuid-Oosten. In de avondspits gaat 52% van de verplaatsingen naar het buitengebied deze richting op en 20% richting het Noorden.



Afb. 10 Ochtendspits: relaties gemotoriseerd verkeer 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.

3. reizigers- en vervoersstromen



Afb. 11: Avondspits: relaties gemotoriseerd verkeer 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

4. doelgroepen

4. (potentiele) doelgroepen van het openbaar vervoer

4.1. Hoe zien de inwoners van het gebied er uit?

Voor de beschrijving van de inwoners en de gebruikers van het openbaar vervoer wordt gebruik gemaakt van Mosaic-segmentatie. Mosaic is ontworpen om alle ruim zeven miljoen huishoudens in Nederland te identificeren en te classificeren. De consumenten-huishoudens zijn gesegmenteerd in vijftig typen, die zijn samengevoegd in veertien groepen. Het resultaat is een classificatie die een duidelijk beeld schetst van de Nederlandse consumenten t.a.v. socio-demografie, levensstijl, cultuur, (koop)gedrag en verplaatsings-gedrag. In deze analyse maken we gebruik van de 14 hoofdgroepen.

4.1.1 De segmenten

De volgende 14 hoofdgroepen worden onderscheiden. Hieronder een korte opsomming en beschrijving. In de Kennis bijlage is een uitgebreide beschrijving opgenomen. De aangeboden volgorde is vooral door de component 'leeftijd' ingegeven.

- A. Jonge digitalen:** jonger dan 40, single, huurwoning, laag inkomen, hoog OV-gebruik
- B. Stedelijke balanceerders:** jonger dan 35, veelal allochtoon, stedelijk, hoog OV-gebruik
- C. Samen starten:** 25-45 jaar, klein huishouden, sociale huur, laag inkomen
- D. Goed stadsleven:** 25-45 jaar, stedelijk, hoog opgeleid, appartement, hoog OV-gebruik
- E. Modale koopgezinnen:** 25-45 jaar, jonge kinderen, koopwoning, hoog autobezit
- F. Kind en carrière:** 30-55 jaar, grote huishoudens, koopwoning, veel lease-auto's
- G. Sociale huurders:** 45-65 jaar, empty nest, laag inkomen/opleiding, kleine woning
- H. Rijpe middenklasse:** 50-75 jaar, middelbaar opgeleid, koophuis of particuliere huur
- I. Vrijheid en ruimte:** 40-60 jaar, landelijk, gezinnen, duurdere koopwoning, 1+ auto's
- J. Gouden rand:** 45-65 jaar, duurdere koopwoning, hoog opgeleid/inkomen
- K. Elitaire topklasse:** 45+, duur en groot huis, hoog bestedingspatroon
- L. Landelijk leven:** 55+, zeer landelijk, vrijstaand huis, 1+ auto
- M. Welverdiend genieten:** 55+, hoog opgeleid, eigen huis, kleinkinderen, hoog autobezit
- N. Vergrijsde eenvoud:** 65+, sociale huur, laag opgeleid, kleinkinderen, vrije tijd

In de figuur hiernaast ziet u de relatie van deze 14 segmenten met enerzijds leeftijd (x-as) en anderzijds welstand (y-as).



Dominerende groepen DAV-regio			
Groep	Aandeel in NL (%)	Aandeel in DAV-gebied (%)	% hoger/lager t.o.v. landelijk
Vergrijsde eenvoud	8,7	12,8	+47%
Modale koopgezinnen	6,2	10,6	+71%
Jonge digitalen	9,3	9,9	+6%
Rijpe middenklasse	7,6	9,6	+26%
Kind en carrière	7,7	9,4	+22%
Welverdiend genieten	8,9	8,8	-1%

4. doelgroepen

In het algemeen geldt voor de DAV-regio dat deze regio ten opzichte van Nederland minder welvarend is en dat een groot deel van de inwoners oud is (41% van de gezinshoofden is ouder dan 50 jaar en 26% is 65 jaar of ouder).

4.1.2 De verschillen per regio

In de volgende tabel worden alle segmenten tevens uitgesplitst naar het DS- en het AV gebied. Hoe de demografie tussen beide regio's verschilt, wordt hier duidelijk aangetoond:

DAV-regio vergeleken met Nederland				
	NL	DAV (totaal)	DS	AV
Segment	%	%	%	%
Vergrijsde eenvoud	8,7	12,8	13,2	11,7
Welverdiend genieten	8,9	8,8	9,3	7,6
Landelijk leven	6,8	3,7	1,0	9,9
Elitaire topklasse	4,3	2,3	1,7	3,6
Gouden rand	5,5	4,2	3,9	4,8
Vrijheid en ruimte	8,8	6,0	3,2	12,2
Rijpe Middenklasse	7,6	9,6	10,5	7,6
Sociale huurders	7,9	8,9	9,3	8,0
Kind en carrière	7,7	9,4	9,6	8,9
Modale koopgezinnen	6,2	10,6	12,6	6,2
Goed stadsleven	7,8	5,8	7,0	3,1
Samen starten	7,1	6,6	5,6	8,9
Stedelijke balanceerders	3,4	1,5	2,1	0,2
Jonge digitalen	9,3	9,9	11,1	7,3

- In beide gebieden zijn relatief veel ouderen met een laag inkomen (vergrijsde eenvoud), in DS nog meer dan in AV
- Het landelijke karakter komt tot uitdrukking in het segment 'landelijk leven' met een hoge score voor AV en zeer laag voor DS. Dat geldt ook voor 'vrijheid en ruimte': zeer hoog in AV en laag in DS. Beide groepen hebben een hoog autobezit.
- In AV behoort een bescheiden groep (maar relatief groot) tot de elitaire topklasse

- De groep 'modale koopgezinnen' is in DS goed vertegenwoordigd, net zoals de 'jonge digitalen' (veelal studenten en recentelijk afgestudeerden).

Deze verschillen leiden tot een groot verschil in de 'consumptie' van OV. Daarover meer in de volgende paragrafen.

4.1.3 De segmenten in relatie tot het gebruik van OV en auto

In Mosaic zijn indices ten aanzien van het gebruik van OV bekend: bus/tram/metro en trein. Maar ook van het gebruik van de auto. In onderstaande tabel zijn deze indices per segment weergegeven:

Indices gebruik OV			
Segment	Bus/tram/metro	Trein	Auto
	index	index	index
Vergrijsde eenvoud	80	50	69
Welverdiend genieten	50	52	92
Landelijk leven	15	44	110
Elitaire topklasse	70	136	101
Gouden rand	60	102	115
Vrijheid en ruimte	40	40	150
Rijpe Middenklasse	50	56	108
Sociale huurders	125	89	95
Kind en carrière	75	89	134
Modale koopgezinnen	70	147	123
Goed stadsleven	230	234	80
Samen starten	80	80	98
Stedelijke balanceerders	250	250	65
Jonge digitalen	165	152	81

4. doelgroepen

Groepen met een hoog gebruik van **bus/tram/metro** zijn:

- Jonge digitalen (index 165)
- Stedelijke balanceerders (index 250)
- Goed stadsleven (230)
- Sociale huurders (index 125)

Groepen die de **trein** veel gebruiken zijn:

- Jonge digitalen (index 152)
- Stedelijke balanceerders (index 250)
- Goed stadsleven (index 234)
- Modale koopgezinnen (147)
- Elitaire topklasse (136)

Een hoge index ten aanzien van **auto**gebruik zien we bij:

- Modale koopgezinnen (index 124)
- Kind en carrière (index 134)
- Vrijheid en ruimte (index 150)
- Gouden rand (index 115)
- Landelijk leven (index 110)

Hier liggen mogelijk kansen om te proberen groepen het OV in te krijgen.

Per regio hebben we de vervoersindices gewogen met de aandelen van de verschillende segmenten. Zo kunnen we per regio bepalen of er veel of juist weinig van OV of de auto gebruik wordt gemaakt. Per modaliteit is het landelijk gebruik op 100 gesteld. Zie de tabel onder:

Gebruiksindices vervoersmogelijkheden				
	NL	DAV	DS	AV
	index	index	index	index
Bus/tram/metro	100	97	104	82
Trein	100	97	103	83
Auto	100	100	98	104

In het DAV gebied als geheel maken de inwoners iets minder gebruik van bus/tram/metro en trein dan landelijk (voor beide is de index 97).

Verder zien we dat de index voor het gebruik van OV, zowel bus als trein, in de AV-regio aanzienlijk lager is dan het landelijk gemiddelde (index 82 resp. 83). Dit heeft alles te maken met de oververtegenwoordiging van groepen die relatief weinig van het openbaar vervoer gebruik maken, zoals 'landelijk leven' en 'vrijheid en ruimte'.

In de Drechtsteden wordt juist (iets) meer dan landelijk van het OV gebruik gemaakt (indices 104 resp. 103).

Dus niet alleen telt het AV-gebied aanzienlijk minder inwoners (53.000 huishoudens vs. 119.000 huishoudens), ook het gebruik van het OV is lager wat tot aanzienlijk minder 'consumptie' leidt.

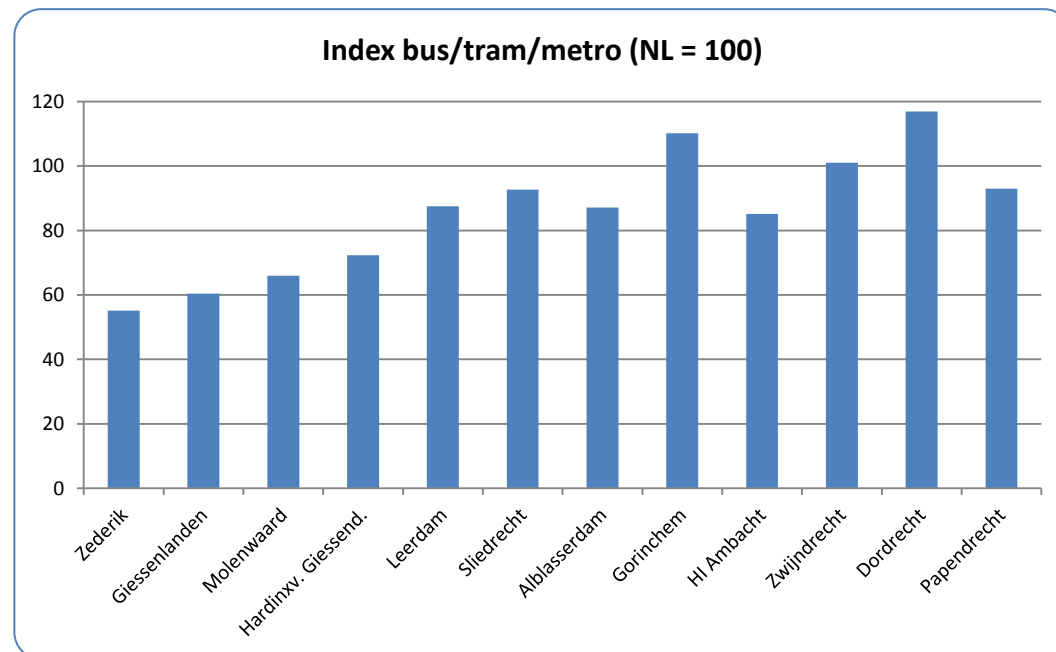
Het gebruik van de auto is in het AV-gebied overigens maar licht hoger dan in de Drechtsteden (index 104 resp. 98).

Overigens weten we uit de *focusgroepen* dat volwassenen vaak bewust voor de trein (of bus) kiezen wanneer hiermee de file omzeild wordt of wanneer de afstand tot het werk vrij groot is. Voor volwassenen is het dus een keuze: men vindt het OV handiger en men kan in de trein werken. Voor scholieren en studenten is het OV vaak de enige mogelijkheid bij gebrek aan een auto. Zou men een auto kunnen betalen, dan lijken ze er in grote getale voor te kiezen.

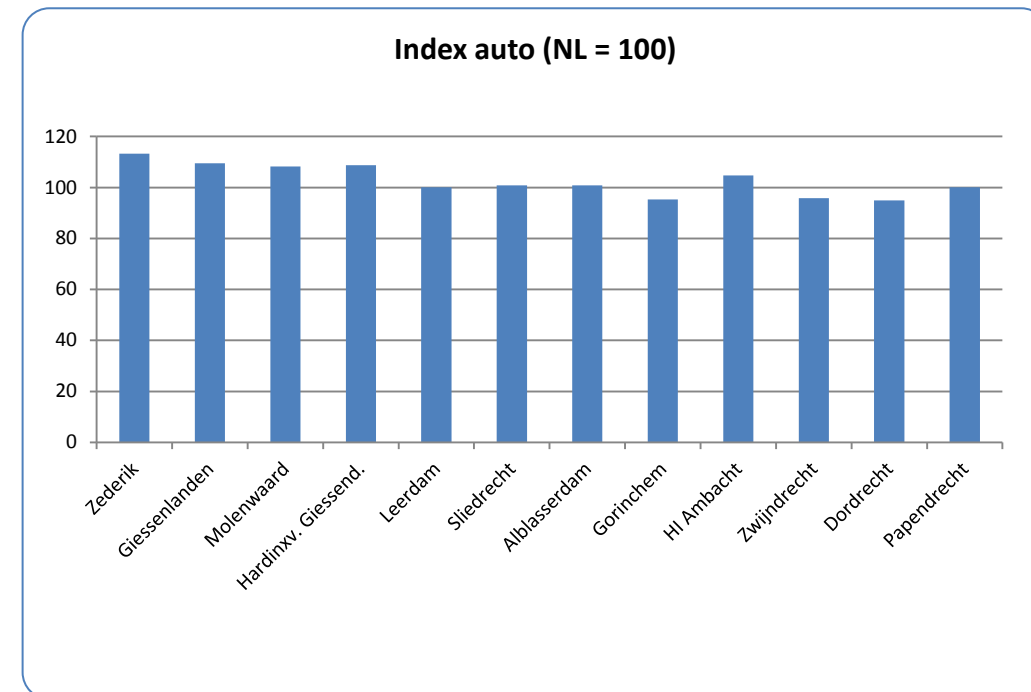
4. doelgroepen

4.1.4 Vervoersindices per gemeente

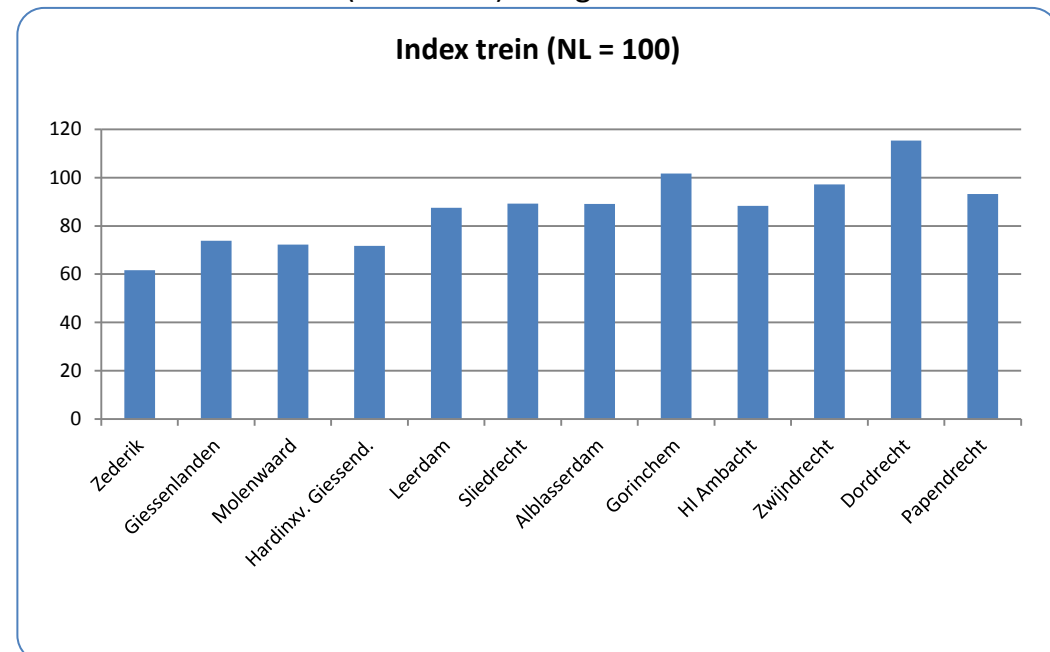
In de figuur hieronder is de OV-index per gemeente in het DAV-gebied weergegeven. Duidelijk is te zien dat de gemeenten met de laagste OV-index in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden liggen (Zederik, Giessenlanden, Molenwaard, Hardinxveld-Giessendam). De uitzondering is Gorinchem (met een eigen stadsdienst) die na Dordrecht de hoogste OV-index heeft.



De gebruikersindices voor de auto zijn in zekere zin het spiegelbeeld van het gebruik van bus en trein: de hoogste indices zien we in de meeste gemeenten in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, maar tegelijkertijd blijkt dat de verschillen veel kleiner zijn dan bij het bus of trein. Variëren ze bij de bus van 52 (Zederik) tot 118 (Dordrecht), bij de auto variëren ze van 95 (Dordrecht en Gorinchem) tot 113 (Zederik).



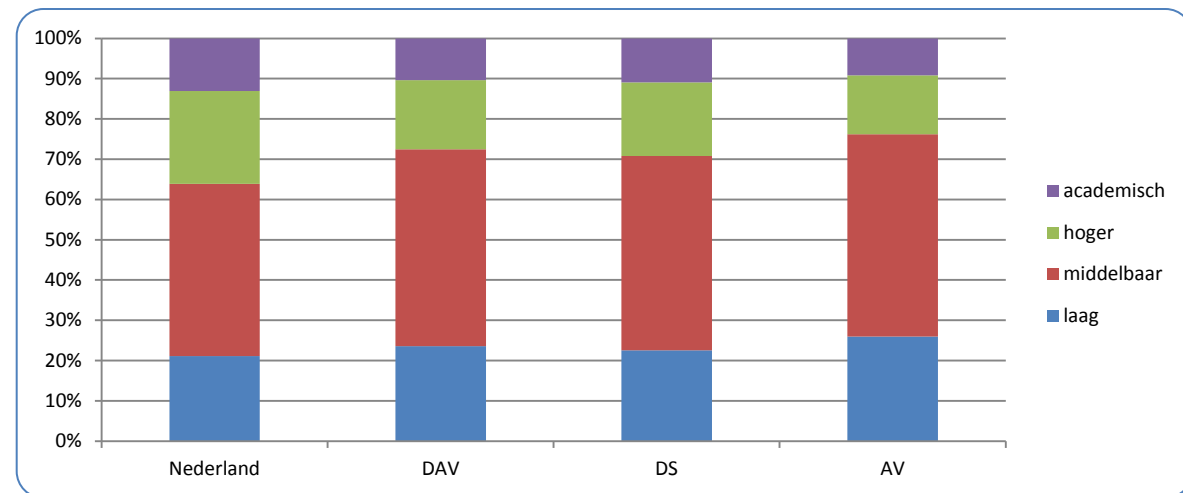
De index voor de trein (hieronder) laat grosso modo hetzelfde beeld zien.



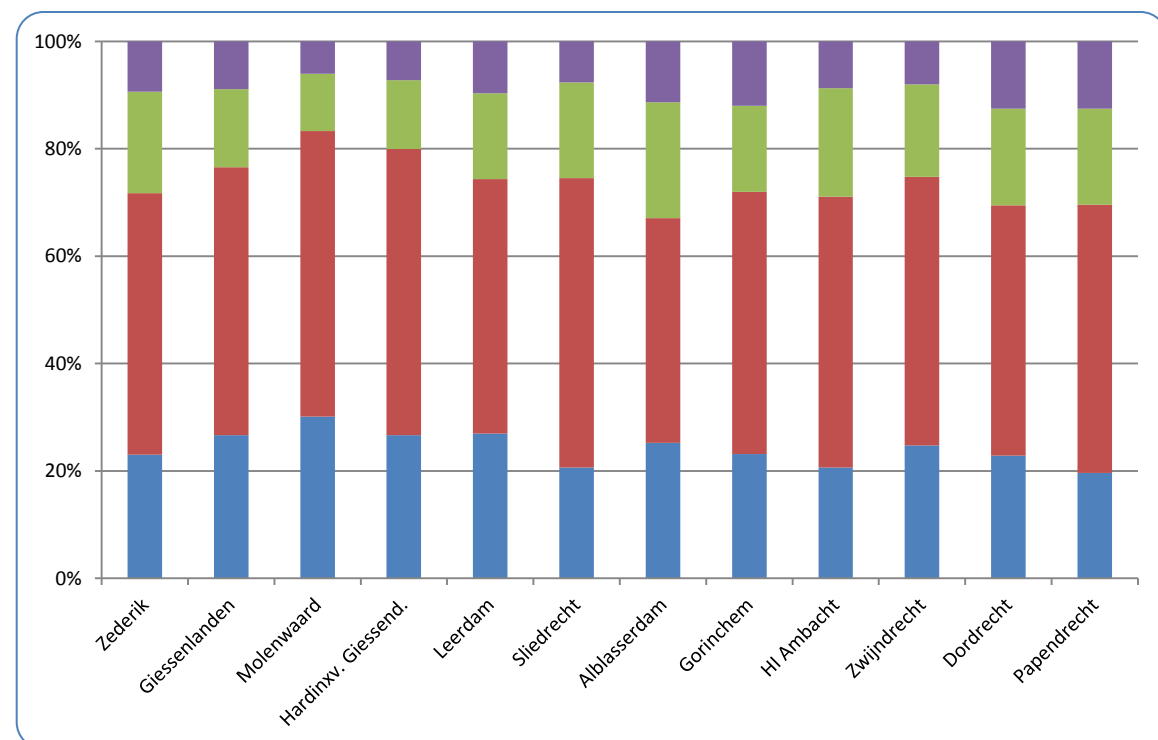
4. doelgroepen

4.1.5 Opleidingsniveau en inkomen

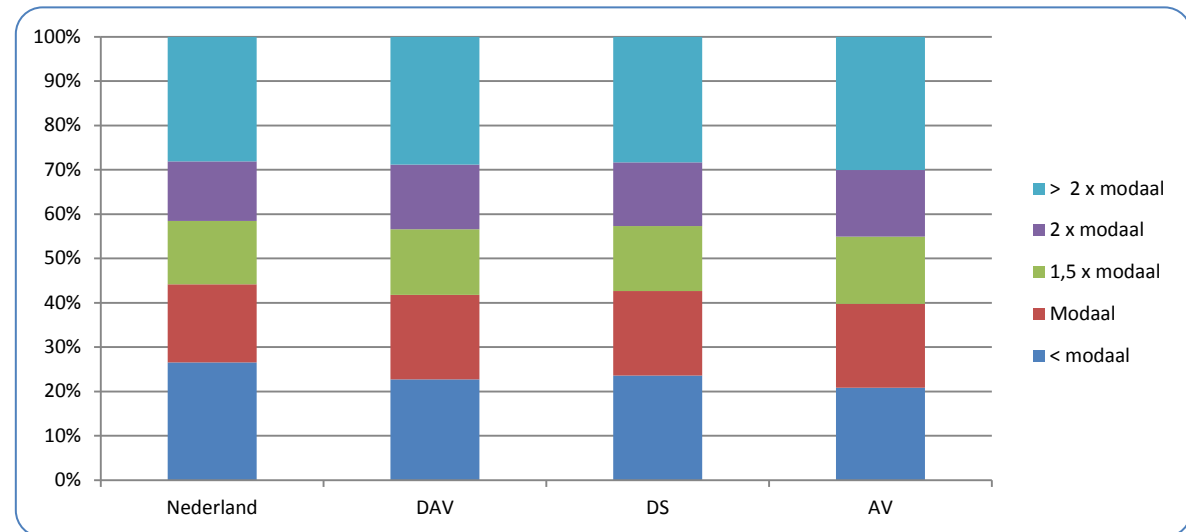
Het opleidingsniveau is in de hele DAV-regio wat lager dan het Nederlandse gemiddelde. In Nederland heeft 64% een 'lage' of een 'middelbare' opleiding, in de DAV-regio geldt dat voor 73% van de volwassen inwoners. Binnen de DAV-regio is er een klein verschil tussen de Drechtsteden (71% lager of middelbaar onderwijs) en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (76%).



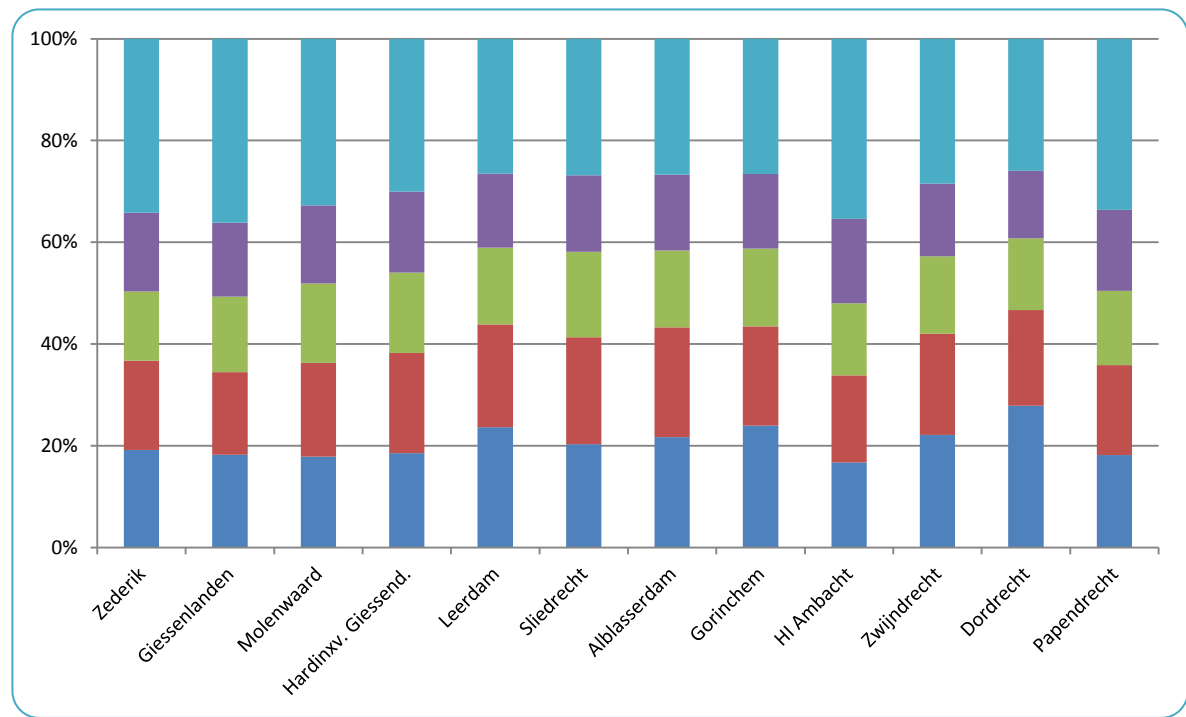
Bij een vergelijking per gemeente blijkt dat in Dordrecht, Papendrecht en Alblasserdam de meeste hoog opgeleiden wonen. Molenwaard heeft het kleinste aandeel van hoog opgeleide inwoners (17%).



Het lagere opleidingsniveau in de DAV-regio vertaalt zich niet (zoals meestal het geval is) in een lager inkomensniveau. In heel Nederland verdient 41% 2x modaal of meer; in de DAV-regio geldt dat voor 44%. De verschillen tussen de Drechtsteden (als geheel) en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zijn gering.



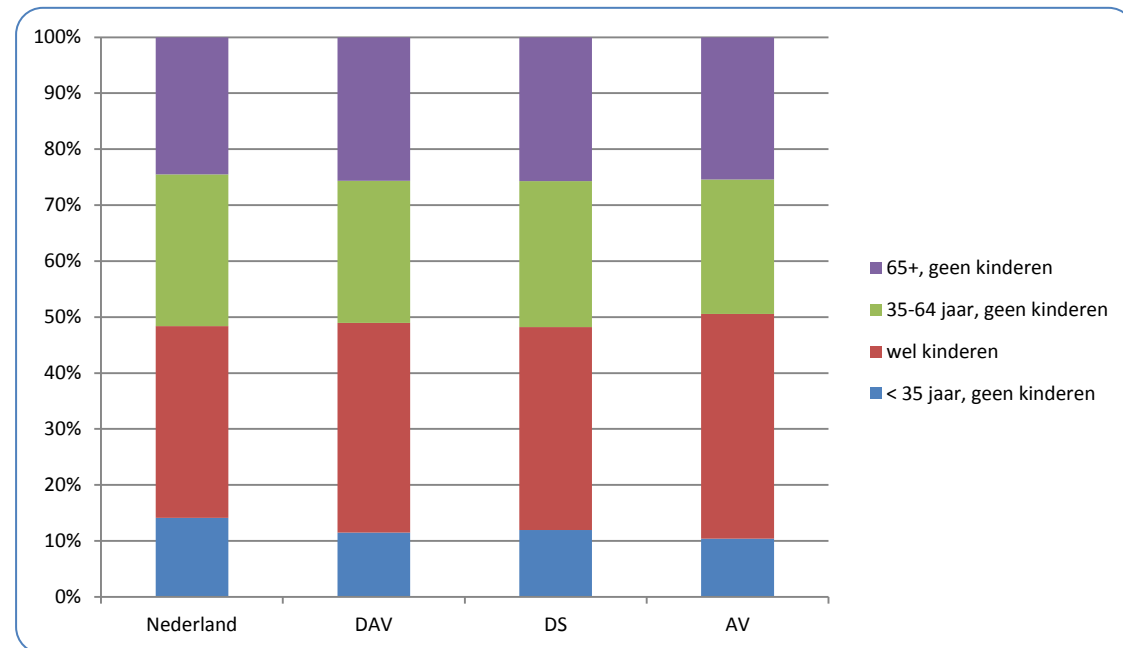
Binnen de gemeenten zijn er grotere verschillen. De meest welvarende gemeenten zijn Zederik, Giessenlanden, HI Ambacht en Papendrecht. Tot de minder welvarende gemeenten behoren Dordrecht, Gorinchem, Alblasserdam en Leerdam.



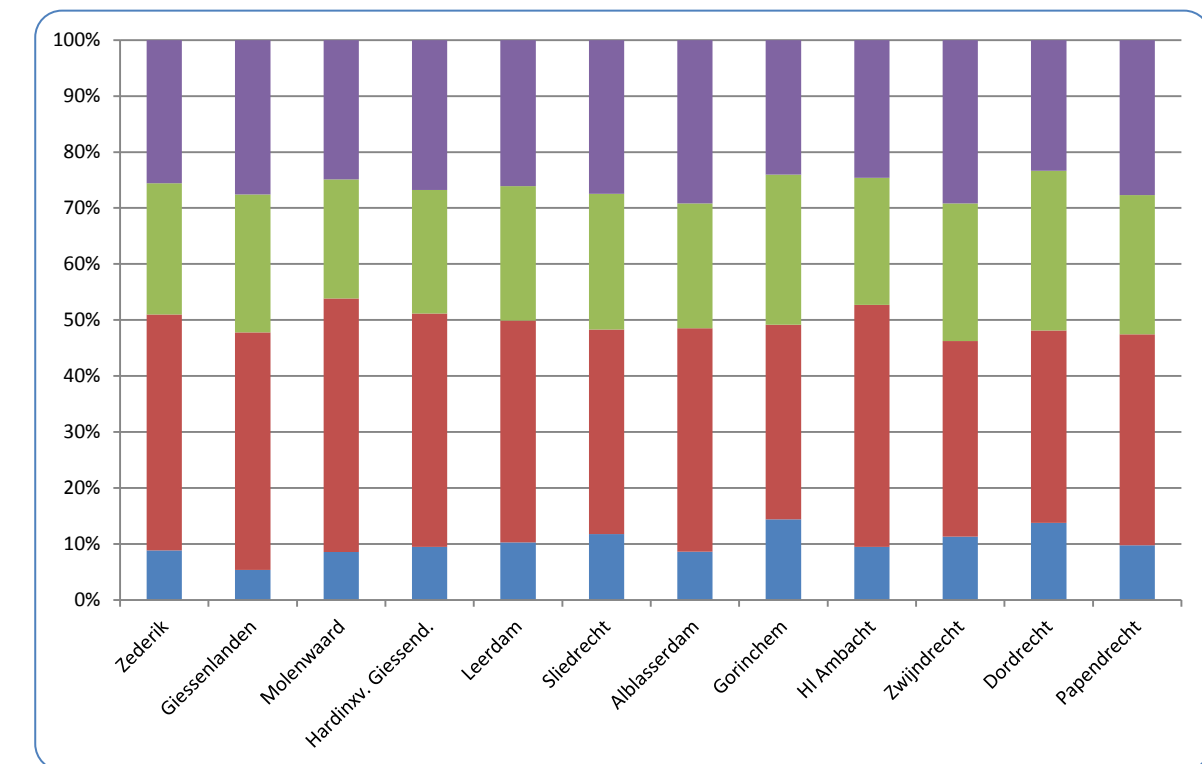
4. doelgroepen

4.1.6. Levensfase van de huishoudens

De volgende figuur geeft een vereenvoudigde levensfase weer van de huishoudens. We kunnen dan vaststellen dat de huishoudens in de DAV-regio niet zo veel verschillen van de samenstelling van de totale Nederlandse bevolking. Gemiddeld genomen zijn er iets meer gezinnen met kinderen en ook het aandeel van de 65+'ers is er iets hoger.



De verschillen tussen de afzonderlijke gemeentes zijn veel groter. In de landelijke gemeentes in AV heeft men in het algemeen meer kinderen dan in de gemeentes in de Drechtsteden. Het aandeel van de 65+'ers is het hoogste in Alblasterdam en Zwijndrecht.



4. doelgroepen

4.2. Categorieën reizigers in het openbaar vervoer

Reizigers die gebruik maken of kunnen maken van het openbaar vervoer worden vaak gecategoriseerd o.b.v. reismotief of vervoersmogelijkheid.

Categorisering o.b.v. reismotief kan er als volgt uitzien:

- Forensen (die vaak bewust de afweging maken)
- Scholieren/ studenten (die vaak geen andere keuze hebben)
- Sociaal-recreatieve reizigers

Voor deze doelgroepen geldt dat ze zowel frequent als niet-frequent reisgedrag kunnen vertonen.

Wat willen frequente reizigers vooral?

- Snel frequent en betrouwbaar vervoer
- Korte wachttijd
- Snelheid
- Weinig overstappen
- Betrouwbaarheid (bij overstappen bijvoorbeeld niet te vroeg vertrekken)
- Goede informatievoorziening
- Voorzieningen bij stations/haltes

Wat willen niet-frequente reizigers vooral?

- Laagdrempelig gebruik
- Comfort

Categorisering o.b.v. vervoersmogelijkheid kan er als volgt uitzien (bron CROW/KpVV):

Reizigersgroepen	Goed bekend met het OV (frequente OV-reizigers)	Niet goed bekend met het OV (incidentele OV-reizigers)
Auto als alternatief	<p>Keuzereizigers</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarieven niet hoger dan nu of gekoppeld aan een beter product (zitplaatsgarantie, grotere betrouwbaarheid). Tariefdifferentiatie is acceptabel, mits duidelijk te communiceren (dalkortingen, spits toeslagen, mits in combinatie met een beter product). • Groter gebruiksgemak (in combinatie met P+R, ketendiensten). • Beter inzicht in de kosten, nooit teveel betalen. • Wegnemen van onzekerheid. Geen gezeur bij systeemfouten en geen overbodige rompslomp. • Beloning van frequent OV-gebruik: kortingen, busmiles, arrangementen in combinatie met winkelketens, horeca, evenementen, et cetera), onderdeel van reiskostenvergoeding werkgevers. 	<p>Net-nietreizigers</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aansluiten bij beleving autokosten (meermanstarieven). • Probeerkaartjes. • Simpel en eerlijk tariefsysteem. • Goed inzicht in de kosten (op voorhand). • Vervoerbewijs gemakkelijk verkrijgbaar en te activeren. • Kaart maakt incidenteel gebruik OV eenvoudiger bij calamiteiten auto. • Wegnemen van onzekerheid. Geen gezeur bij systeemfouten en geen overbodige rompslomp. • Kaart biedt voordelen in combinatie met de auto (en fiets): P+R, parkeren, ketendiensten. • Kaart biedt dezelfde voordelen als autogebruik bij arrangementen: retour (parkeer)tarief bij supermarkt
Geen auto als alternatief	<p>Ov-captives</p> <p>Zelfde als hierboven, maar minder nadruk op combinaties met auto, meer focussen op andere voordelen voor deze groep reizigers (busmiles, arrangementen, et cetera).</p>	<p>Mobiliteitsarmen</p> <p>Verwachting gebaseerd op perceptie van horen zeggen/publiciteit (te duur, onveilig, ingewikkeld). In de beleving van deze groep is het openbaar vervoer niet of nauwelijks een alternatief, ondanks het feit dat ze geen auto ter beschikking heeft. Dit kan diverse oorzaken hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een of objectief onvoldoende aanbod: tariefproposities hebben alleen zin in combinatie met een beter vervoersaanbod. • Wel goed aanbod, maar men is hiervan onvoldoende op de hoogte: aangrijpingspunten zoals hierboven. • Hoogte van het tarief belangrijkste reden om niet met het openbaar vervoer te (kunnen) reizen: specifieke tariefondersteuning.

De doelgroep OV-captives is de groep reizigers die (bijna) altijd gebruik maakt van het openbaar vervoer omdat er voor deze groep geen serieus vervoersalternatief is.

De doelgroep die het makkelijkst te bereiken is voor het (meer) gebruik maken van het openbaar vervoer is de groep keuzereizigers. Een belangrijk kenmerk van de groep keuzereizigers is dat deze groep voldoende bekend is met daadwerkelijk reizen met het openbaar vervoer; er zijn geen grote kennisdrempels aanwezig. Wel moet rekening worden gehouden met de uitkomst van de focusgroepen dat forensen in het weekend vaak de auto nemen. Juist in gezinsverband vindt men dat snel goedkoper.

Hieronder staan voorbeeldsituaties beschreven waarbij openbaar vervoer een serieus vervoersalternatief is voor een keuzereiziger:

- Uit auto (bv. vanwege alcoholgebruik of hoge parkeerkosten)
- Van fiets (bv. slecht weer of moe)
- Wandelaars (bv. slecht weer of moe)
- Ad hoc (allerlei redenen)
- Ouderen die slecht ter been zijn
- Reizigers uit doelgroepenvervoer (SW-/ AWBZ/ Wmo en II-vervoer) die overstap maken of hebben gemaakt naar het openbaar vervoer

De doelgroep net-nietreizigers is minder makkelijk te overtuigen het openbaar vervoer als een serieus vervoersalternatief te beschouwen. Deze groep reist (nog) niet met het openbaar vervoer maar zou dat in sommige gevallen wel kunnen. Voor deze groep zijn nog (te veel) drempels aanwezig om daadwerkelijk te reizen met het openbaar vervoer. Voorbeelden van deze drempels zijn gemak, tarief en totale reistijd. Uit de focusgroepen zien we ook dat een negatief imago (lang niet altijd op feiten gebaseerd) het OV bij deze groep parten speelt.

Concrete voorbeeldsituaties zijn:

- Gezinsuitje naar een pretpark of dierentuin.
- Familiebezoeken op Nieuwjaarsdag.

De doelgroep mobiliteitsarmen is het moeilijkst te overtuigen om het openbaar vervoer als een serieus vervoersalternatief te beschouwen. Afgevraagd dient te worden of benodigde (maatschappelijke) investeringen opwegen tegen de verwachte (maatschappelijke) extra baten om deze groep daadwerkelijk te laten reizen met het openbaar vervoer.

4.3 Bijzondere doelgroepen

Er zijn 3 bijzondere doelgroepen te onderscheiden:

- Minder mobiele (lichamelijke beperkingen).
- Ouderen/ reizigers uit (voormalig) doelgroepenvervoer willen nabijheid en betrouwbaarheid. Snelheid en wachttijd minder van belang.
- Vervoer dagbesteding kan hieronder vallen.

Doelgroepen in het OV

Een studie van het KiM meldt dat de doelgroepen voor het openbaar vervoer op het platteland ouderen en jongeren (scholieren) zijn. Ouderen maken echter nauwelijks gebruik van het openbaarvervoer (slechts 2% van de verplaatsingen) en als er gebruik van wordt gemaakt gebeurt dat met vraagafhankelijke systemen. Deze systemen bieden een grotere kwaliteit dan het reguliere openbaar vervoer. Uitzondering is de klacht over de gehanteerde wachttijden. Jongeren (scholieren) en andere reizigers prefereren regulier openbaar vervoer, vanwege de vaste dienstregeling. De kwaliteit van het reguliere openbaar vervoer laat voor jonge plattelandsbewoners in veel gevallen echter te wensen over. Opvallend is overigens dat forensen niet in de studie genoemd worden. Volgens de provincie bestaat in het landelijk gebied (de provincie spreekt van dunbevolkte gebieden) ongeveer twee derde deel van het aantal reizigers uit scholieren en forensen. Zij maakt echter weer geen melding van de doelgroep ouderen.

Deze uitkomst wordt min of meer onderschreven door de geïnterviewden: de stereotype OV-reizigers in het gebied zijn: studenten, scholieren toeristen/dagjesmensen en 'afhankelijken' (ouderen, WMO-aangewezenen). De forens valt daar dus niet onder!

Wat is het effect op (vormen van) het openbaar vervoer?

Het onderscheid van jongeren en forensen dat de provincie maakt bevestigt dat ouderen nauwelijks gebruik maken van het reguliere OV zoals de studie van het KiM meldt. Ouderen maken zeer weinig verplaatsingen met het openbaar vervoer. Jongeren en forensen hebben voorkeur voor een vaste dienstregeling en gestrekte lijnen die hen snel op de plaats van bestemming brengen. De visie van de provincie onderscheidt nog de doelgroep incidentele reizigers en reizigers die niet veel alternatieve vervoerwijzen tot hun beschikking hebben.

5. Multimodale reisketen

Bij de reisketen is het belangrijk om te denken in de verplaatsingsbehoefte van reizigers. Hiervoor is het nodig de best passende mobiliteitsoplossing aanbieden. Een reis kan een aaneenschakeling zijn van verschillende vervoersmodaliteiten: ketenmobiliteit.

5.1. Reizen binnen de DAV-concessie

De DAV-concessie heeft een fijnmazig netwerk van buslijnen in Drechtsteden en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. De dikke buslijnen in de concessie (o.a. de Q-liners), lopen van Dordrecht en Gorinchem naar Utrecht en van de Drechtsteden naar Rotterdam. Hiermee kunnen de reizigers snel en comfortabel van deze regio's (en knooppunten) in het DAV-gebied naar Utrecht en Rotterdam reizen. Hier vanuit wordt de reis per trein, tram of metro vervolgd. De vele streekbussen verbinden de verschillende kernen in en buiten het DAV-gebied, in aansluiting op de Merwedelingelijn (MLL). De stadsdiensten in Dordrecht en Gorinchem vervoeren dagelijks vele mensen naar het centrum, het ziekenhuis, de bedrijfsterreinen en het station.

De Merwedelingelijn (MLL) is de ruggengraat van het OV-systeem in het DAV-gebied. Buslijnen takken aan op de spoorlijn, waarmee reizigers snel en frequent richting Dordrecht, cq Geldermalsen of eventueel verder kunnen reizen.

Beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen op de P&R terreinen langs de MLL vergroten het verzorgingsgebied van de MLL, doordat de auto als voortransport gebruikt kan worden. Hierdoor draagt de MLL bij aan reductie van de congestie op met name de A15.

Voldoende en kwalitatief goede fietstallingen (beveiligd en onbeveiligd) dragen ook bij aan een deurt-tot-deurreis waarbij de trein het centrale element vormt, evenals de beschikbaarheid van deelauto's (greenwheels etc).

Geen van de treinstations ligt op korte afstand van een waterweg, zodat een directe overstaprelatie tussen de Waterbus en de MLL niet voor de hand ligt zonder tussen liggende schakel, zoals de fiets. Met de fiets kunnen reizigers van bijvoorbeeld Papendrecht gebruikmaken van de Waterbus om bij de trein te komen.

Uit de evaluatie van de huidige concessie DAV blijkt dat de Merwedelingelijn goed aansluit op de bussen van de DAV-concessie. (Dat was een van de doelstellingen van de concessie DAV. Beoogd werd om met het onderbrengen van de Merwedelingelijn in de DAV-concessie de aansluiting te bevorderen.)

5.2 Reisketen openbaar vervoer

De Merwedelingelijn sluit goed aan op het Hoofdrailnet. Op het station van Dordrecht kunnen de reizigers overstappen naar de treinen richting Rotterdam, Den Haag en Amsterdam en richting Breda. Dit is belangrijk omdat het grootste deel van de reizigers verder reist dan door Dordrecht. De meeste reizigers van de Merwedelingelijn reizen door naar Rotterdam of verder (Den Haag/ Amsterdam).

De Waterbus is vrij succesvol. Vele mensen maken gebruik van de Waterbus om met de fiets naar Dordrecht te reizen en naar de Kinderdijk. Een mooie start van een fietstocht. Echter, uit de interviews komt naar voren dat de Waterbus slecht aansluit op de gewone bus. Dit komt omdat de afstand tussen oever (aanlegplaats) en bushalte honderden meters van elkaar verwijderd kan zijn. Ook kunnen de overstaptijden volgens RODAV beter op elkaar worden afgestemd. Vanuit de Waterdriehoek wordt aangegeven dat de dienstregelingen van de Waterbus en de DAV-concessie (bus en trein) niet op elkaar zijn afgestemd. Beide dienstregelingen staan voor een groot deel op zich zelf. Dit geldt zowel voor de dienstregeling als om de communicatie rondom deze lijndiensten. Met de investeringen (onder andere nieuw bezoekerscentrum) in Kinderdijk, waardoor een groei van het aantal bezoekers verwacht wordt tot wel 800.000 in 2025, wordt er een grotere vraag naar openbaar vervoer verwacht. Deze groei kan niet worden opgevangen door openbaar vervoer. Dat betekent dat voor de komende jaren een belangrijke uitbreiding verwacht wordt in het aantal Waterbussen dat de Kinderdijk aandoet en een beter aangetakt busvervoer. Dit geldt zowel voor de bussen naar de omliggende haltes van Waterbus zoals Centraal Station Dordrecht – halte Waterbus aan Merwedekade en Ridderkerk als om de rechtstreekse bussen naar het Werelderfgoed. Dit hoeft niet jaarrond maar is seizoensgebonden (april-oktober) met pieken in mei, juli en augustus. Communicatie van deze lijnen is essentieel. Momenteel is de vraag naar openbaar vervoer zoals hierboven omschreven volgens Waterbus en Arriva nog niet zo groot. Die was er in eerste instantie ook niet vanuit Waterbus (Rotterdam-Kinderdijk-Dordrecht) maar na het installeren van de lijndienst kon Waterbus de vraag afgelopen zomer niet aan. Ook ten aanzien van de Biesbosch kan de openbaar vervoerverbinding worden versterkt. Goede busverbindingen naar de belangrijkste locaties in en om de Biesbosch zijn belangrijk, waarbij de verbindingen Dordrecht- Kop van 't Land-Biesboschmuseum én de verbinding Dordrecht –

Bezoekerscentrum Hollandse Biesbosch er uitspringen. Hiervoor geldt de seizoen factor.

De Waterdriehoek werkt in ieder geval aan uitbreiding van het contract voor de veerdienst Dordrecht-Werkendam. Daarnaast wordt er gewerkt aan het verkrijgen van de status Nationaal Park van Wereldklasse (EZ) voor de Biesbosch. Dit laatste traject moet eind 2017 duidelijkheid geven over deze status.

Voor beide trajecten geldt dat de verbinding trein-bus-Waterbus eindhalte zowel in aansluiting als in communicatie geregeld moet worden. De trein (zeker als het gaat om Dordrecht en Rotterdam) is een belangrijke feeder met name voor Kinderdijk. Daarnaast is het goed om in de toeristische piekperiodes na te denken over snelbussen. De huidige bussen met veel stops zijn voor bezoekers van Kinderdijk en Biesbosch om die reden vaak niet aantrekkelijk.

5.3. Reisketen intermodaal

Voor deze aanbesteding staat de mobiliteit centraal en de rol van het openbaar vervoer. De opgave is om vanuit het openbaar vervoersperspectief ketenmobiliteit in te vullen. Een belangrijk aspect hiervan is de zogenaamde "first and last mile" oplossingen. Deze oplossingen bestaan uit de mogelijkheden lopen, fietsen of autorijden. In het verleden was dit vaak gekoppeld aan individuele oplossingen (eigen fiets en eigen auto) Tegenwoordig zijn deze oplossingen veel diverser en vaak collectief ingestoken. Te denken valt aan OV-fiets, deelauto, segway, uber, enz.

Bekende initiatieven in het DAV-gebied:

- Dordrecht heeft e-wheels.
- Shuttle van Waardenburgh (ouderenhuisvesting in Alblasterdam, Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht. Vervoer bewoners in eigen dorp, naar bijvoorbeeld treinstation [een dag van tevoren aanvragen])
- Molenhopper vervoer binnen de regio Alblasterwaard-Vijfheerenlanden.
- Drechthopper binnen de Drechtsteden.

5.3.1 Fiets

Fiets is een belangrijk transportmiddel voor "first and last mile" oplossingen.

Daarnaast zijn er een aantal belangrijke fietssnelwegen en worden er dagelijks vele fietsen vervoerd in de Merwedelingelijn en door de autoveren en fiets/voetveren overgezet. Hieronder ook veel recreatief gebruik, dat aansluit bij regionale ambities.

Het DAV-gebied is voor wat betreft fietsvoorzieningen te verdelen in 2 gebieden, namelijk de Alblasterwaard-Vijfheerenlanden en de zones A15 en A16.

Zone A15/A16

Langs de A16 tussen Rotterdam en Dordrecht is een doorgaande snelfietsroute gerealiseerd die met name gericht is op de woon-werkverkeer op deze as. Het fietspad levert een bijdrage aan het verminderen van de filedruk op de A16.

Parallel aan de A15 wordt tussen Alblasterdam en Sliedrecht een fietspad (Beneden Merwede Route) gerealiseerd. Deze route is in 2017 gereed, de laatste maatregelen worden uitgevoerd rond Alblasterdam. Middels viaducten kan vanuit de Alblasterwaard op deze route worden aangehaakt. Met name recreanten en scholieren profiteren van deze connectie tussen de A15 corridor en de Alblasterwaard.



5. reisketen

Tussen Ridderkerk en Albrandswaard wordt aan de voltooiing van de F15-IJsselmonde snelfietsroute gewerkt. Bestaande fietspaden worden verbeterd in combinatie met maatregelen ten behoeve van het autoverkeer (rotondes).

Beide routes sluiten aan op een bestaande fietsverbinding langs de A15 richting Gorinchem. Rondom Gorinchem zijn recent ook fietsverbindingen gerealiseerd die aansluiten op de fietsverbinding langs de A15. Vanuit Gorinchem is een fietsverbinding richting het treinstation Arkel ten behoeve van scholieren.

De brug over de Noord vormt de schakel tussen beide snelfietsroutes. De huidige brug in Alblasterdam is voor zien van het zogenaamde Velocomfort systeem, waarbij stijgende fietsers door een rolband worden geholpen en dalen fietsers door een borstelbaan worden afgeremd.



Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

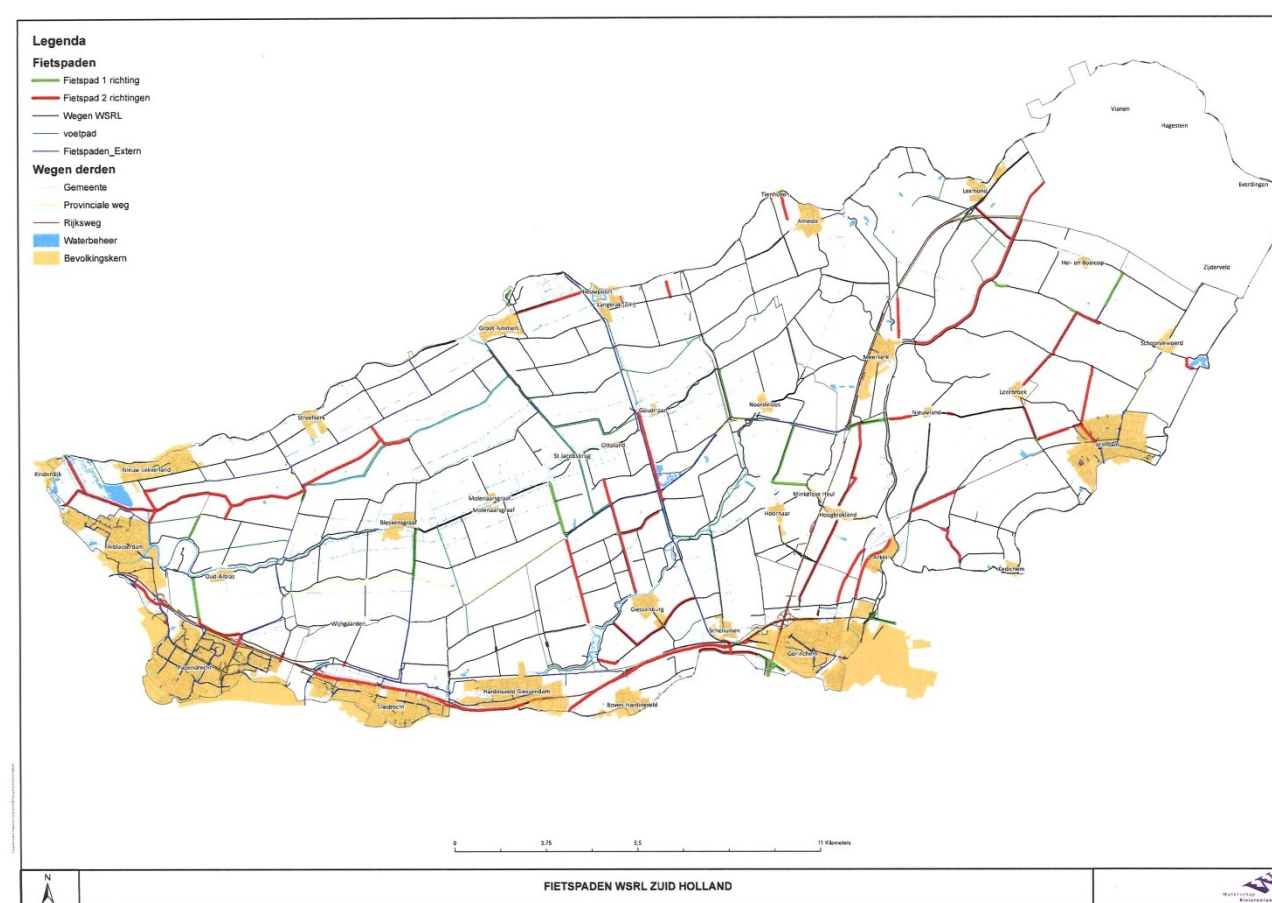
In de Alblasserwaard zijn door het Waterschap Rivierenland diverse fietspaden gerealiseerd. Belangrijke corridors zijn Kinderdijk-Schoonhoven (hier wordt nog gewerkt aan een fietsverbinding op de Lekdijk), Schoonhoven-Lexmond (recent gerealiseerd), Groot-Ammers-Ottoland-Hardinxveld/Giessendam (een grootdeel gerealiseerd ten behoeve van scholieren), Gorinchem-Arkel (gerealiseerd ten behoeve van scholieren), Schoonhoven-Leerdam (gerealiseerd ten behoeve van recreanten en scholieren, maar kan ook het woon-werkverkeer op deze drukke verbinding faciliteren).

De routes door de Alblasserwaard zijn met name op scholieren gericht, alsmede recreanten die vanuit Kinderdijk verder het gebied in fietsen (met name ouderen in het weekend) en recreanten die die onderdelen van de Oude (Nieuwpoort) en Nieuwe (Leerdam) Hollandse Waterlinie bezoeken.. In het gebied komen diverse TOP-locatie voor waar de auto geparkeerd kan worden en op andere wijze het gebied kan worden verkend. Met name de oeververbindingen tussen Alblasserwaard en Krimpenerwaard worden hiervoor benut.

Kansen voor overstap fiets-OV

Vanaf de Lekdijk zou de relatie met de Krimpenerwaard en Utrecht/A2 nog versterkt kunnen worden, de pont verbindingen kunnen ook als mini-hub fungeren waar openbaarvervoer op particulier initiatief aansluit, waarbij ook de fiets een belangrijke rol kan spelen. De fietsstructuur binnen de Alblasserwaard is enerzijds een feeder voor de dikkere lijnen (MerwedelingeLijn/Waterbus) en anderzijds een alternatief van het wegvallen van buslijnen. In een "zittende maatschappij" ook een goed alternatief om te bewegen, en daarmee ook een aspect om kinderen gezond te laten eten en bewegen, evenzo om oudere langer vitaal te houden. Tevens draagt de fiets bij aan het behoud van zelfstandigheid sociaal contact. Hiermee is duidelijk een relatie met Volksgezondheid en Onderwijs te leggen, naast het mobiliteitsvraagstuk.

Ten behoeve van scholieren zou de verbinding tussen Groot-Ammers en Achterland nog verbeterd financieel nog ondersteund kunnen worden. Tussen Waterschap, gemeente en provincie wordt hier al over gesproken.



5.3.2. Wegen en vaarwegen

Op de A15 en A16 is er veel lokaal en regionaal verkeer door het ontbreken van het onderliggende regionaal/provinciaal wegennet. De A27 is een belangrijke bereikbaarheid as met name voor de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Er is een beperkt aantal provinciale wegen, alleen N214 (meer lokale weg tussen A15 en A27/sneldienst naar Utrecht), en N216 (meer lokale weg van A15 naar Schoonhoven) zijn van enig belang. Daarnaast zijn er nog een paar zoals N480 maar dat zijn lokale ontsluitingswegen.

Om de doorstroming op de snelwegen en provinciale wegen te verbeteren zijn er een aantal grote infrastructurele projecten:

1. A27 Houten – Hooipolder capaciteitsuitbreiding om de knelpunten van de doorstroming op te lossen. Het is een belangrijke bereikbaarheid as voor de regio (ook OV verbinding naar Utrecht).
2. A15 Quick Wins/saanleggen van spitsstroken – om onrustig verkeersbeeld, filevorming tegen te gaan. Het is een belangrijke achterlandverbinding voor de Haven en voor de ontsluiting van de Randstad en DAV-gebied (geen OV verbinding). Reistijd A15 is relatief onbetrouwbaar (75%), volgens Rijksnormen zijn er geen knelpunten op het traject, wel zijn er dagelijkse files in spits (07.00-09.00 en 16.00-18.00) .
3. N214/N216 aanpassing capaciteit kruising – om de knelpunten voor de doorstroming tegen te gaan.
4. Aansluiting A15-N3/N214 aanpassing knelpunt fileterugslag op N3/N214.
5. Aansluiting A16-N3 aanpassing - knelpunt fileterugslag N3

Vaarwegen

Er zijn veel waterwegen in het gebied met beroepsscheepvaart, recreatievaart en waterbus. Door het grote aantal vaarwegen zijn er een aantal wegen die niet doorlopen. De auto-, bus- en fietsroutes worden doorsneden door de vaarwegen. Daardoor zijn er veel veerverbindingen voor auto's en fietsers en voetgangers en zijn auto's, bussen en fietsen afhankelijk van bruggen en tunnels (vooral in Rijkswegen, Drechttunnel, Noordtunnel onder de Noord, Moerdijkbrug). Bij stremming zijn er beperkte lokale uitwijkmogelijkheden (lokale stadsbrug, brug over de Noord, Kiltunnel tolheffing), op grote schaal omleidingsroutes via Rijkswegen.

Huidige ontsluiting per van de voorzieningen

Rond de Drechtsteden vindt de ontsluiting vooral plaats door lokale wegen en Rijkswegen (A15/A16/N3) en door een beperkt aantal regionale wegen. In de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden vooral door lokale (gemeentelijke, provinciale en waterschapswegen) en de provinciale wegen N214 en N216 met een regionale functie

Kansen voor betere ontsluiting

Zie grote infraprojecten. Nieuwe grote infrastructurele projecten in de Drechtsteden zullen gelieerd zijn aan de Robuust duurzame Drechtring, inclusief A15 en A16 (onderdeel bestuursakkoord). Op lange termijn is er een permanente capaciteitsuitbreiding/ oplossing voor de doorstromingsproblemen van de A15 en A27 wenselijk. Zal op korte termijn vooral moeten gaan over verbetering van de betrouwbaarheid van de reistijd op de A15, het verbeteren van de robuustheid (alternatieven bruggen/tunnels in geval van stremming), dynamisch verkeersmanagement/ stimuleren van de overstap naar de MerwedelingeLijn/ Q-lijners, aansluitingen op Hoofdwegennet indien nodig, groot onderhoud N3, duurzame oplossing A27 op de lange termijn (permanente capaciteit in plaats van spitsstroken).

6. Bestaande en geplande voorzieningen

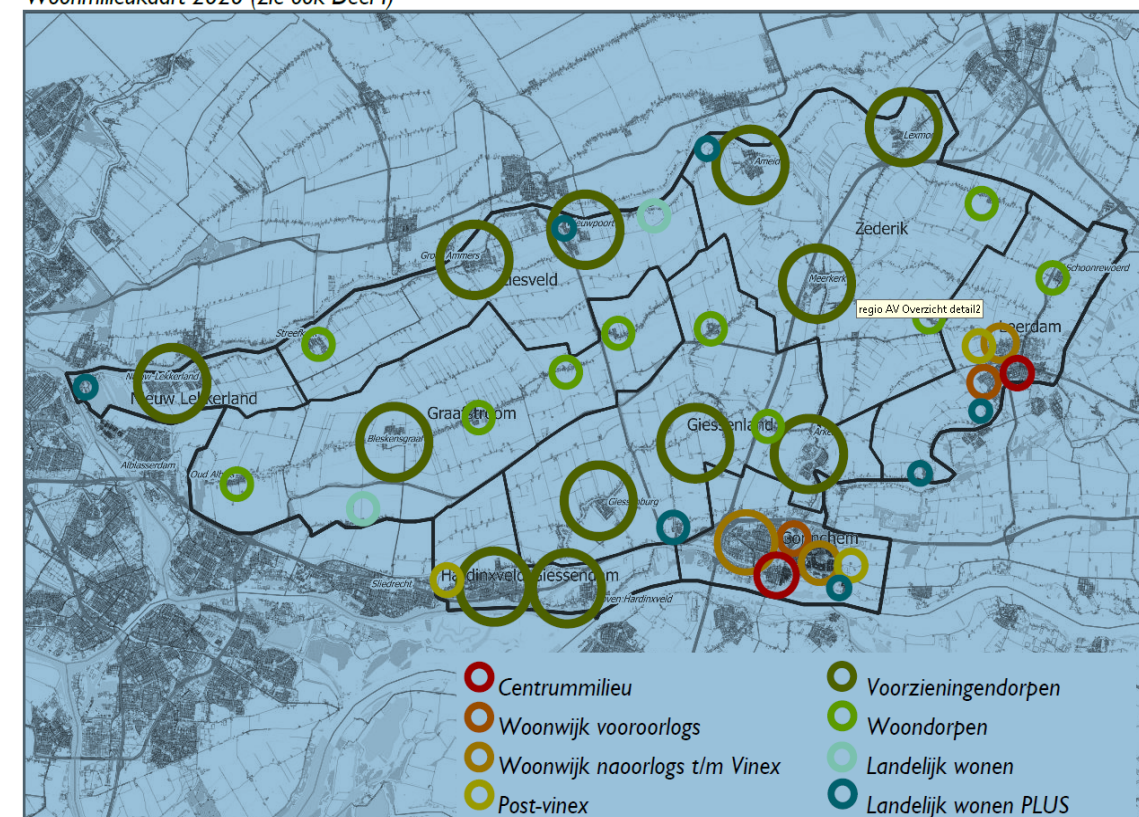
Uit interviews met wethouders blijkt dat in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden met zijn dijkwegen er weinig OV-cultuur is. In dit landelijke gebied heeft bijna iedereen een auto, van de fiets wordt door weer en wind gebruik gemaakt. Wanneer een oudere ergens naartoe moet gebeurt dit vaak door iemand uit de sociale omgeving. In de Drechtsteden wordt veel meer van het OV gebruik gemaakt om de voorzieningen te bereiken, maar de verbindingen tussen de steden zijn voor verbetering vatbaar.

6.1 Bestaande en geplande voorzieningen in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

Grootschalige voorzieningen

In de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zijn geen grootschalige voorzieningen waar meer dan 100.000 bezoekers (van buiten de regio) op jaarbasis komen. Met uitzondering van de Molens van Kinderdijk, 250.000 bezoekers (naar verwachting oplopend tot 800.000 in 2025) en de glasblazerij in Leerdam (ongeveer 80.000 bezoekers).

Woonmilieukaart 2020 (zie ook Deel I)



Voorzieningendorpen en woondorpen

De komende jaren is te voorzien dat er een kernhiërarchie zal ontstaan. In de regionale woonvisie, van 31 oktober 2013, is er gekozen voor voorzieningendorpen en woondorpen.

Het is onmogelijk om in alle 36 kernen alle voorzieningen aan te bieden.

Voorzieningendorpen hebben een bovenlokale functie in wonen en voorzieningen. Nieuwbouw in deze dorpen is voor de lokale vraag en voor mensen uit de omliggende dorpen. De woondorpen hebben kleine aantallen woningen en (zeer) beperkte voorzieningen, zoals winkels, horeca en bushaltes). Voor de ontwikkeling van de nieuwe DAV concessie kan deze (nog niet onomstreden) classificering een hulpmiddel zijn om te bepalen waar openbaar vervoer in ieder geval zou moeten komen: namelijk in de voorzieningendorpen en centrum milieu (. Deze kernen trekken ook bewoners uit de omliggende gebieden aan. Voorzieningendorpen zijn: Ameide, Arkel, Bleskensgraaf, Boven-Hardinxveld, Giessenburg, Gorinchem, Groot Ammers, Hoornaar, Langerak, Leerdam, Lexmond, Meerkerk, Neder-Hardinxveld, Nieuw-Lekkerland en Nieuwpoort.

6.1.1 Maatschappelijke sector

Het Beatrixziekenhuis in Gorinchem en (dependance) Leerdam is het enige ziekenhuis in de regio. Bewoners zijn daarnaast aangewezen op ziekenhuizen in Dordrecht (met dependance in Sliedrecht), Breda, Rotterdam en Utrecht. Hier zijn geen (grote) uitbreidingen te verwachten tot 2030. Beatrix ziekenhuis zou wel graag fuseren met Albert Schweitzerziekenhuis in Dordrecht. Ook de bestaande verpleeghuizen (Bleskensgraaf, Gorinchem en Nieuwpoort) hebben geen grote uitbreidingsplannen. Maatschappelijke voorzieningen zijn overwegend goed te bereiken met fiets en auto. De bereikbaarheid per OV laat te wensen over 'Het kost een dag om naar het ziekenhuis te gaan'. Uit de interviews blijkt dat men juist de indruk heeft dat veel bezoekers van zorginstellingen op het OV zijn aangewezen. Veelal is er een buslijn in de nabijheid voor de bezoekers. Ten aanzien van de vele kerken in de regio kan worden opgemerkt dat de meeste mensen in eigen dorp of buurdorp kerken. Reizen naar de kerk gaat overwegend te voet, per fiets of auto en zelden met openbaar vervoer.

Er is nu een onderzoek naar nabijheid van zorg. Naar verwachting is deze in zomer 2016 gereed.

Maatschappelijke opgaven:

- Grote gepercipieerde afstand tot ziekenhuizen

Opgaven voor bereikbaarheid en openbaar vervoer:

- Maatwerk om de bereikbaarheid van de zorginstellingen te verbeteren
- Toegankelijk maken voor mensen met beperking (WMO)

Overheidsinstellingen

De gemeentehuizen in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zijn redelijk goed gesitueerd ten opzichte van het openbaar vervoer, in Gorinchem en Leerdam naast het bus- en treinstation, in Hardinxveld-Giessendam in het centrum evenals in Zederik. Het gemeentehuis van Giessenlanden in Hoornaar is via het openbaar vervoer moeilijk te bereiken. Molenwaard heeft geen ziekenhuis meer. De begraafplaatsen in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden hebben een sterk lokale functie, met nauwelijks openbaar functie.

Maatschappelijke opgaven:

- Grote gepercipieerde afstand tot ziekenhuizen

Opgaven voor bereikbaarheid en openbaar vervoer:

- Maatwerk om de bereikbaarheid van de zorginstellingen te verbeteren
- Toegankelijk maken voor mensen met beperking (WMO)

6.1.2. Recreatieve sector en water- en groen gebieden

Belangrijkste icoon in de regio zijn de molens bij werelderfgoed Kinderdijk. Zie voor een nadere beschrijving daarvan hoofdstuk 4. Verder is de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden een zeer waterrijk gebied. Er zijn drie jachthavens in Streefkerk (Molenwaard), Arkel (Giessenlanden) en Gorinchem, vier watersportverenigingen (waarvan twee in Hardinxveld-Giessendam) en één in Gorinchem en één in Leerdam (rederij).

Hierin worden geen grote ontwikkelingen verwacht. Aanname is dat deze voorzieningen vooral per auto worden bezocht. Reden hiervoor is dat mensen de boot of een bootje meenemen op een trailer. De mensen die enkele dagen of langer varen, zullen hun proviand niet mee nemen in het openbaar vervoer.

Er zijn vier groepsaccommodaties, waarvan twee in Molenwaard (Goudriaan en Ottoland) en één in Zederik (Hei- en Boeicop) en Maria Johannahoeve Noordeloos. Hierin worden geen grote ontwikkelingen verwacht. Aanname is dat deze voorzieningen vooral met particulier vervoer worden bezocht. Scholieren uit de rest van Nederland komen hier met eigen busvervoer. In de regio bevinden zich verder: het Streekcentrum Ooievaarsdorp Liesvelt (Groot Ammers, Molenwaard), het Bezoekerscentrum De Schaapskooi (Hei- en Boeicop, Zederik), Kinderboerderij Natuurcentrum Gorinchem (Gorinchem) en Streeknatuurcentrum Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (net naast de regio in Papendrecht).

Hier zijn geen grote ontwikkelingen voorzien. De aanname, mede gebaseerd op ambitie van de regio om toerisme en recreatie als economische drager verder te ontwikkelen, is wel dat er meer mensen zullen komen. De meeste mensen zullen naar verwachting per auto komen. Het streekcentrum Liesvelt is bereikbaar via de buslijn 90 en dan nog 15 minuten lopen. Het streekcentrum in Hei- en Boeicop is via de belbus 703 van station Leerdam bereikbaar, laatste stukje is 17 minuten lopen. De kinderboerderij natuurcentrum Gorinchem ligt naast het Beatrix-ziekenhuis in Gorinchem. Het Beatrix-ziekenhuis ligt 13 minuten lopen van het station Gorinchem. Het streeknatuurcentrum aan de Matenaweg 1 in Papendrecht ligt 18 minuten lopen van de Bushalte Matenasche Scheikade in Papendrecht.

In de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden ligt voorts nog een aantal provinciale recreatiegebieden. De enige die hierbij substantieel bezocht wordt is Slingeland. Hier komen zo'n 25.000 unieke bezoekers per jaar.

Recreatieve opgaven/ opgaven voor water- en groengebieden :

- Verbinden van de gebieden
- Kwaliteit toevoegen aan de gebieden

Opgaven voor bereikbaarheid en openbaar vervoer:

- Opvangen van de voorziene groei van SWEK (Kinderdijk)
- Verbetering bereikbaarheid streekcentra waar nog ver moet worden gelopen
- Aansluiting van regulier OV op het openbaar vervoer over water
- OV als onderdeel van de keten vervoersmanagement rond Kinderdijk
- Merwede Linge Lijn als startpunt vanuit de zuidrand, waarbij de optie van gratis fiets meenemen in de trein een belangrijke kwaliteit lijkt

6.1.3. Bedrijfsleven en arbeidsmarkt

Arbeidsmarkt

Als we naar de regionale arbeidsmarkt kijken in de regio dan zijn de onderstaande sectoren van belang. De omzet van de sector Bouwnijverheid vormt 11% van het Bruto Regionaal Product van de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (€ 504 miljoen). De sectoren Agrifood levert 5%, Water en deltatechnologie 6%, maritieme maakindustrie 7%, overige maakindustrie is 6%, logistiek 5% en toerisme en recreatie is 2%. Voor de periode tot 2025 wordt verwacht dat de beroepsbevolking in de regio met 1,5% zal afnemen (1500 personen). Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zet in op een stabiele arbeidsmarkt, waardoor de beroepsbevolking stabiel kan blijven. De bedrijvigheid is vooral geconcentreerd aan de randen van het gebied en in de voorzieningendorpen. De werkloosheid is relatief laag.

Bedrijfsleven

Wat bedrijvigheid in de Alblasserwaard betreft, bestaat die in het landelijke gebied vooral uit veehouderij, in het noordoosten komt echter ook een beetje fruitteelt voor. Industriële activiteit is vooral in de verstedelijkte west- en zuidstrook te vinden, bestaande uit met name het maritieme cluster (vooral tussen Alblasserdam tot Gorinchem) en baggerindustrie. De Vijfheerenlanden kent meer fruitteelt en transportbedrijven. Maakindustrie in vooral Leerdam (Glas en kaasfabrieken). Er zijn 45 bedrijfsterreinen in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden., waaronder circa 15 grotere bedrijfsterreinen . Deze zijn gelegen in Giessenlanden, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Leerdam, Liesveld, Nieuw-Lekkerland, Zederik. Er is netto circa 526 ha uitgegeven aan bedrijfsterreinen, er is nog circa 66 ha beschikbaar. Volgens een wethouder is het gebied afhankelijk van de bedrijvigheid in Dordrecht: 'Het hele gebied heeft last als Dordrecht minder floreert'.

In de Alblasserwaard Vijfheerenlanden is het streven om bedrijfsontwikkeling te concentreren op een aantal bestaande terreinen langs de A27 en de A15, om het platteland zoveel mogelijk te ontzien. Op het platteland is nog ruimte voor een aantal kleine uitbreidingen

De belangrijkste uitbreiding in de toekomst is te verwachten in Gorinchem. Voor Groote Haar aan de noordkant van Gorinchem ligt een voorontwerp bestemmingsplan met 37 ha bedrijventerrein. Aandachtspunt voor dit terrein is ook de ontsluiting door het Openbaar Vervoer.

Op de watergebonden terreinen langs de Merwede is de maritieme sector een belangrijke werkgever. Drechtsteden en Alblasserwaard Vijfheerenlanden vormen samen een maritieme topregio voor de maritieme maakindustrie. De ontwikkeling van die sector is van groot belang voor het behoud van een sterke profilering van beide regio's. De provincie werkt met beide regio's nauw samen om de randvoorwaarden voor deze sector, met name de ruimtelijke kwaliteit en ontsluiting van de maritieme 'Hotspots' sterk te houden.

De bedrijven op de watergebonden bedrijventerreinen hebben onder andere behoefte aan betere ontsluiting met Openbaar Vervoer. De parkeerdruk neemt daar ook toe. Damen Shipyards op Avelingen-Oost zou bijvoorbeeld graag zien dat er een bus rijdt naar dit bedrijventerrein. Voor de sociale werkvoorziening (Avres) aldaar is al een bushalte gemaakt.

Economische opgaven:

- Doorontwikkelen van Maritieme Topregio
- Aandacht voor de gevolgen van mogelijke bevolkingskrimp
- Veel forensenverkeer (hoog autobezit)

Opgaven voor bereikbaarheid en openbaar vervoer:

- Bereikbaarheid van de (maritieme) industriegebieden
- Aandacht voor nieuwe bedrijfsterrein en noorden van Gorinchem

6.1.4. Onderwijs

Elk dorp kent zijn eigen dorpschool. Daarnaast zijn er 5 scholen voor voortgezet onderwijs :

- Het Heerlanden College (2 locaties in Leerdam/ 1 in Gorinchem)
- C.S. De Hoven (1 locaties in Hardinxveld-Giessendam, 4 in Gorinchem)
- Willem de Zwijgercollege (1 locatie in Hardinxveld-Giessendam, hoofdvestiging in Papendrecht)
- Merwade College (3 locaties in Gorinchem)
- Wellantcollege (2 locaties in Gorinchem) Wellant in Ottoland
- Gomarus Scholengemeenschap (Gorinchem).

Deze scholen zijn goed ontsloten via buslijnen.

De locatie De Hoven in Hardinxveld-Giessendam is ook ontsloten via treinstation Blauwe Zoom van de MerwedeLingLijn.

De verwachting is niet dat er meer scholengemeenschappen komen. Het aantal leerlingen zal redelijk stabiel zijn. Het Wellantcollege (MBO voor Greentec) trekt jongeren die van een grotere afstand komen en gebruik maken van (bus)vervoer. Anderen komen met fiets, brommer of trekker.

Daarnaast herbergt de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden veel studenten die voor hun studie op Ede, Utrecht, Breda en Rotterdam georiënteerd zijn.

Opgaven voor onderwijs:

- Veiligheid van vervoer naar scholen

Opgaven voor bereikbaarheid en openbaar vervoer:

- De rechtstreekse lijn naar Utrecht is nogal minimalistisch (betere aansluiting daarop)

6.1.5. Culturele sector

Er zijn 13 musea in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. De verwachting is dat deze musea in de komende jaren meer bezoekers zullen trekken. Een groot deel van deze musea bevinden zich in de Alblasserwaard. De grootste en bekendste publiekstrekkingen zijn de molens van Kinderdijk en het Nationaal Glasmuseum. Op dit moment zijn vijf musea niet goed ontsloten via openbaar vervoerroutes. Dat zijn: het Historisch Museum Het Voorhuis (Bleskensgraaf/ Molenwaard), Ons Museum en Het Regthuijs (Giessenburg/ Giessenlanden), Antiekboerderij Graafland (Groot Ammers/Molenwaard) en het Statenbijbel- en boekenmuseum (Leerdam). Dat laatste museum wordt naar verwachting opgeheven. Het Museum De Koperen Knop in Hardinxveld-Giessendam ligt tien minuten lopen van het station Hardinxveld-Giessendam. Voor mensen met een beperking is dit net teveel. Maar er rijdt wel een buurtbus. Naar schatting 20.000 tot 25.000 bezoekers dit museum op jaarbasis.) Ook voor het Nationaal Glasmuseum (ongeveer 80.000 bezoekers op jaarbasis) geldt dat er geen openbaar vervoer voor de deur stopt! Kinderdijk trekt in 2015 zo'n 400.000 bezoekers per jaar, en naar verwachting zal dit aantal oplopen tot 800.000 in 2025. De ontsluiting van Kinderdijk is via het openbaar vervoer beter dan met gebruikmaking van de eigen auto. De ambitie van Kinderdijk, neergelegd in regionale gebiedsvisie, is ook gericht op het accommoderen van alle bezoek via het water (openbaar vervoer, maar ook privaat vervoer).

De proef om meer bezoekers over water aan te voeren is een groot succes. Na drie jaar voorbereiding is in 2015 een proef gedaan en in plaats van 20.000 gebruikers, kwam het aantal opstappers ongeveer op het dubbele uit!! Er is een markt voor. Voor de 'deur' van de SWEK is een bushalte naar Rotterdam. Het Gorcums museum en het Hamelhuis in Gorinchem zijn gesitueerd in het centrum van de stad en zijn daardoor redelijk goed ontsloten. Hetzelfde geldt voor het voormalige stadhuis in Nieuwpoort en korenmolen De Liefde in Streefkerk beide zijn gelegen aan buslijn 90.

Er zijn daarnaast 10 ateliers in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. De meeste ateliers bevinden zich aan de rand van de binnenstad van Leerdam. Deze zijn redelijk ontsloten via de buslijnen.

Opgaven voor de culturele sector

- Anticiperen op groei van bezoek aan musea en Kinderdijk

Opgaven voor bereikbaarheid en openbaar vervoer:

- Zorg voor oplossing van lange loopafstand tussen bus en culturele instelling

6.2 Bestaande en geplande voorzieningen in Drechtsteden

Grootschalige voorzieningen

In de Drechtsteden zijn een aantal grootschalige voorzieningen waar meer dan 100.000 bezoekers (van buiten de regio) op jaarbasis komen:

Albert Schweitzer ziekenhuis (1 primaire 3 secundaire locaties) met circa 600.000 behandelingen per jaar.

Dordrecht is een belangrijke vrijetijdsbestemming in de regio, waarbij de historische binnenstad een belangrijke aantrekkingskracht heeft. Er zijn jaarlijks meer dan 800.000 toeristische bezoekers die een of meerdere keren Dordrecht in hun vrije tijd bezoeken; in totaal 2 miljoen bezoeken. Deze aantallen zijn stijgende. Bij het toeristisch bezoek zijn relatief veel 50 – 64 jarigen (32% van de bezoekers). Ook is de verblijfsduur wat korter dan bij andere steden: zo'n 60% blijft niet langer dan 4 uur. Het aantal bezoeken met overnachting wijkt dan weer niet af ten opzichte van andere steden. Het belang van de evenementen is relatief groot. In de afgelopen jaren heeft naast reguliere evenementen plaatsgevonden: landelijke intocht Sint Nicolaas, bezoek van de koning op Koningsdag, tentoonstelling Willem II in het Dordrechts Museum. Terugkerende evenementen zijn de jaarlijkse Kerstmarkt in het centrum van Dordrecht (ca. 350.000 bezoekers in een lang weekend) en het tweejaarlijks evenement in Dordrecht: Dordt in stoom (ca. 250.000 bezoekers in een lang weekend).

In (en om) Dordrecht zijn de volgende publiekstrekkingen te onderscheiden:

- Historische binnenstad met 1600 monumenten (900 rijksmonumenten en 700 gemeentelijke): ca. 350.000 bezoekers per jaar
- Duurzaamheidscentrum Weizigt: ca. 150.000 bezoekers per jaar.
- Dordrechts Museum ca. 150.000 bezoekers per jaar (Dordrechts Museum, Hof van Nederland, Huis van Gijn)
- Biesboschcentrum Dordrecht ca. 120.000 bezoekers per jaar
- Nationaal Park de Biesbosch 1,5 miljoen bezoekers, waaronder Merwelanden 400.000 bezoekers

6.2.1 Maatschappelijke sector

Ziekenhuizen

In de Drechtsteden is één ziekenhuis, het Albert Schweitzer ziekenhuis. Dit ziekenhuis behoort tot de grotere ziekenhuizen in Nederland. Het Albert Schweitzer ziekenhuis is een topklinisch opleidingsziekenhuis met jaarlijks ca. 295.000 poliklinische en ca. 285.000 klinische behandelingen en dagbehandelingen, verzorgd door 2600 fte. Het ziekenhuis kent ca. 570 bedden en heeft 1 hoofd- en 3 nevenvestigingen. De hoofdvestiging is 'Dordtwijk' op het Gezondheidspark in Dordrecht. De nevenvestigingen zijn Dordrecht - Amstelwijk, Zwijndrecht en in Sliedrecht.

De komende periode vindt renovatie plaats van de oudbouw van vestiging Dordtwijk (Gezondheidspark). De nieuwbouw op de middenzone van Gezondheidspark vindt voorsnog niet plaats. In Zwijndrecht is nieuwbouw gereed gekomen om de verwachte toename van de vraag naar meer patiënten op te vangen. Locatie Dordrecht Amstelwijk zou in 2014 sluiten maar blijft langer open, zeker tot 2020. In Sliedrecht zijn geen verbouw/nieuwbouw plannen.

De hoofdvestiging is 'Dordtwijk' op het Gezondheidspark in Dordrecht is goed bereikbaar per OV (bus knooppunt: 10 stad en streeklijnen) en per auto (N3). Het betreft de stadlijnen 2 en 7 en de streeklijnen 13,16,18,19, 166, 168, 175 en 388. Een verbetering is mogelijk door de wijken rechtstreeks met het ziekenhuis te verbinden (nu alleen het nabijgelegen wijken Sterrenburg en Dubbeldam) Dordrecht – Amstelwijk ligt in een woonwijk en is per OV via stadlijn 4 (deels ook lijn 8) matig/voldoende bereikbaar. Er rijdt geen streeklijn vanaf de Hoekse Waard meer naar deze ziekenhuis locatie. Een verbetering is mogelijk door een verbinding met andere OV knopen dan Dordrecht CS. Uit de interviews blijkt overigens dat de bereikbaarheid van het Albert Schweitzerziekenhuis ernstig te wensen overlaat: de bushalte is te ver weg en het aantal parkeerplekken is beperkt. Het ziekenhuis is de grootste werkgever van Dordrecht.

Vestiging Zwijndrecht is goed per OV via lijn 11/12, 21 en buurtbus 717 bereikbaar en per auto via de A16.

Vestiging Sliedrecht ligt midden in de woonkern is per OV bereikbaar via lijn 13 en buurtbus 701. De lijnen 87, 91, 187, 191 en 691 (6 minuten lopen) en de lijnen 75 en 77 (7 minuten lopen) zijn nabij gelegen. In totaal matig/voldoende bereikbaar per OV. Een verbetering is mogelijk door meer lijnen over de Kerkbuurt te laten rijden.

6. voorzieningen

Verpleeghuizen

In Dordrecht zijn 14 verzorgingstehuizen, in Zwijndrecht 5 en in Sliedrecht 4 en in Hardinxveld-Giessendam 2, naast het verpleeghuis. De overige gemeenten Hendrik-Ido Ambacht, Alblasserdam hebben allemaal 1 verzorgingstehuis. Deze zijn over het algemeen goed bereikbaar.

Overheidsinstellingen

De gemeentehuizen zijn redelijk tot goed bereikbaar per OV. Alleen Zwijndrecht (buurtbus) en Sliedrecht zijn niet tot nauwelijks bereikbaar per OV. De Drechtsteden zelf is beperkt per OV bereikbaar (citylijn 10) evenals de rechtbank. De Omgevingsdienst Zuid Holland Zuid in Dordrecht is (na hun verhuizing!) zeer goed per OV bereikbaar.

Kerken

In de Drechtsteden zijn zeer veel kerken. De regio maakt onderdeel van de zogenoemde Bible Belt). Deze ca. 114 kerken worden in deze analyse niet meegenomen, omdat ze slechts voor een beperkt deel van de bevolking relevant zijn, op een beperkt moment in de week. Uitzondering is de Grote Kerk van Dordrecht (Lange Geldersekade – Centrum); dit is ook een toeristische attractie. De Grote Kerk ligt op loopafstand (300m) van de halte Stadskantoor of Visbrug. Overigens, uit de interviews blijkt dat de Bible Belt voor een OV-bedrijf gevolgen heeft: op zondag is er van een zekere vraagterugval sprake.

Begraafplaatsen/crematoria

In de Drechtsteden heeft Crematorium/begraafplaats de Essenhof aan de Nassauweg een regionale functie. De Essenhof is niet bereikbaar per OV.

De overige begraafplaatsen in de Drechtsteden hebben een sterk lokale functie.

Groepsvervoer

Bijzonder en aanvullend vervoer worden in het algemeen via de gemeente geregeld, terwijl het reguliere OV hoofdzakelijk een provinciale aangelegenheid is. Dit leidt tot problemen bij de aansluiting.

Een ander punt is dat men het niet meer van deze tijd vindt om groepen apart te vervoeren. Dat werkt stigmatiserend. Wellicht kan een kan een deel van deze vervoerstromen geïntegreerd worden?

Maatschappelijke opgaven:

- In de DS relatief veel oudere bewoners en mensen die op de WMO een beroep doen.
- Overlast van geluid, trillingen en fijnstof
- Relatief veel laagopgeleiden en laaggeletterden
- Hangjongeren bij haltes (ook Waterbus)

Opgaven voor bereikbaarheid en openbaar vervoer:

- Verbetering bereikbaarheid Albert Schweitzerziekenhuis
- Gemeentehuizen van Zwijndrecht en Sliedrecht per OV toegankelijk maken
- Voortzetting experimenten met elektrische bussen, E-wheels en E-one
- Bereikbaarheid begraafplaatsen en crematoria
- Betaalbaarheid
- Minimaliseren van hinder in binnenstad Dordrecht
- Zorgsector is groot: ook vervoer buiten de spits om
- Aansluiting regulier en bijzonder OV.

6.2.2. Water- en groen gebieden / recreatieve sector

Drechtsteden:

Grote rivieren worden naast de beroepsvaart ook gebruikt voor recreatie: Beneden Merwede, Oude Maas en Noord.

Dordrecht:

Groen en water:

- De Dordtse Biesbosch (Merwerlanden)
- De Sliedrechtse Biesbosch
- Wantij en spaarbekken

Parken:

Landgoed Dortwijk, Wantijpark, Wezigtpark, Park Merwestein en in de wijken Wielwijkpark, Sterrenburgpark, Dubbelsteyn park.

Zwijndrecht:

- Devel (groen en water)

Hendrik-Ido-Ambacht:

- 't Waaltje (water)
- Sandelingen-Ambacht (groen)
- Sophiapolder (groen)

Alblasserdam:

- Alblas, Hoge en Lage Boezem (water)
- Lammetjeswiel en andere kleinere wielen (water)
- Park Huis te Kinderdijk (groen)
- Albasserbos (groen)

Papendrecht:

- Noordhoeksewiel (water en groen)
- Albasserbos (groen)

Sliedrecht:

- Doctor Willem Dreespark (groen)

Hardinxveld – Giessendam:

- Westwijkpark (groen), De Wiel (water) voetveer Hardinxveld-Giessendam-Werkendam-Sleeuwijk met overstap op veerverbinding naar vestingdriehoek (recreatie en water).

Voor het OV is eigenlijk alleen de Sliedrechtse Biesbosch interessant. Hier ligt het Biesboschcentrum en dit is vanuit de randstad de toegang tot de Biesbosch (kanoën, fluisterboot, bezoekerscentrum etc). Samen met Kinderdijk en het historische binnenstad van Dordrecht vormt de Biesbosch de Waterdriehoek. Dit zijn de drie toeristische iconen van de regio (waarbij opgemerkt dient te worden dat Kinderdijk formeel niet tot de Drechtsteden behoren).

De uitdaging is om goed vervoer tussen deze iconen te organiseren. Hierbij wordt gedacht aan vervoer over water en besloten vervoer. Er zijn plannen om parkeergeld te gaan heffen bij de Biesbosch. In de zomermaanden (1 mei – 1 september) rijdt lijn 801 als lijntaxi. Buiten deze maanden belbus 501. Naast het bezoekerscentrum is in deze uithoek van het eiland van Dordrecht ook het skicentrum en de jeugdherberg gelegen. Uit de interviews wordt duidelijk dat de Biesbosch slecht per OV bereikbaar is en dat de bereikbaarheid niet het gehele jaar door constant is. Dit wordt als een van de belangrijkste problemen van de regio getypeerd.

Als idee wordt geopperd om 'hubs' te creëren om hybride manieren van vervoer mogelijk te maken: bij haltes van de Waterbus zouden bijvoorbeeld elektrische vervoermiddelen kunnen worden gedistribueerd.

Opgaven voor water en groen:

- Verdere integratie Waterdriehoek
- Anticiperen op groei van toeristen

Opgaven voor bereikbaarheid en openbaar vervoer:

- Aansluiting van regulier OV op het openbaar vervoer over water
- Ontsluiting toegang tot Biesbosch

6.2.3. Bedrijfsleven en arbeidsmarkt

Arbeidsmarkt

De regio heeft een relatief zwakke economische positie: een relatief laag opgeleide beroepsbevolking en er is relatief veel werkloosheid. De Drechtsteden hebben een gezamenlijk arbeidsmarktbeleid. Dit regionale actieprogramma richt zich op het verbeteren van de werking van de arbeidsmarkt in onze regio.

De ambities van de Drechtsteden voor de periode 2015-2018 liggen op de volgende terreinen:

- Uitkering naar werk: realiseren participatieplekken en detacheringen werk-opleidingsplekken uit aanbesteding projecten en opdrachten
- Onderwijs naar werk: Aansluiting onderwijs arbeidsmarkt, techniekpromotie
- Jongeren naar werk: Aanpak Jeugdwerkloosheid lokaal vertalen
- Duurzame inzetbaarheid: Verbreden / verduurzamen sectorplan Maritiem Realiseren plannen Bouw en Zorg

Een probleem is dat Dordrecht het moet opnemen tegen Rotterdam en Breda. Dordrecht is niet 'de spin in het web van de Drechtsteden', zoals een van de geïnterviewden dit typeerde.

Bedrijfsleven

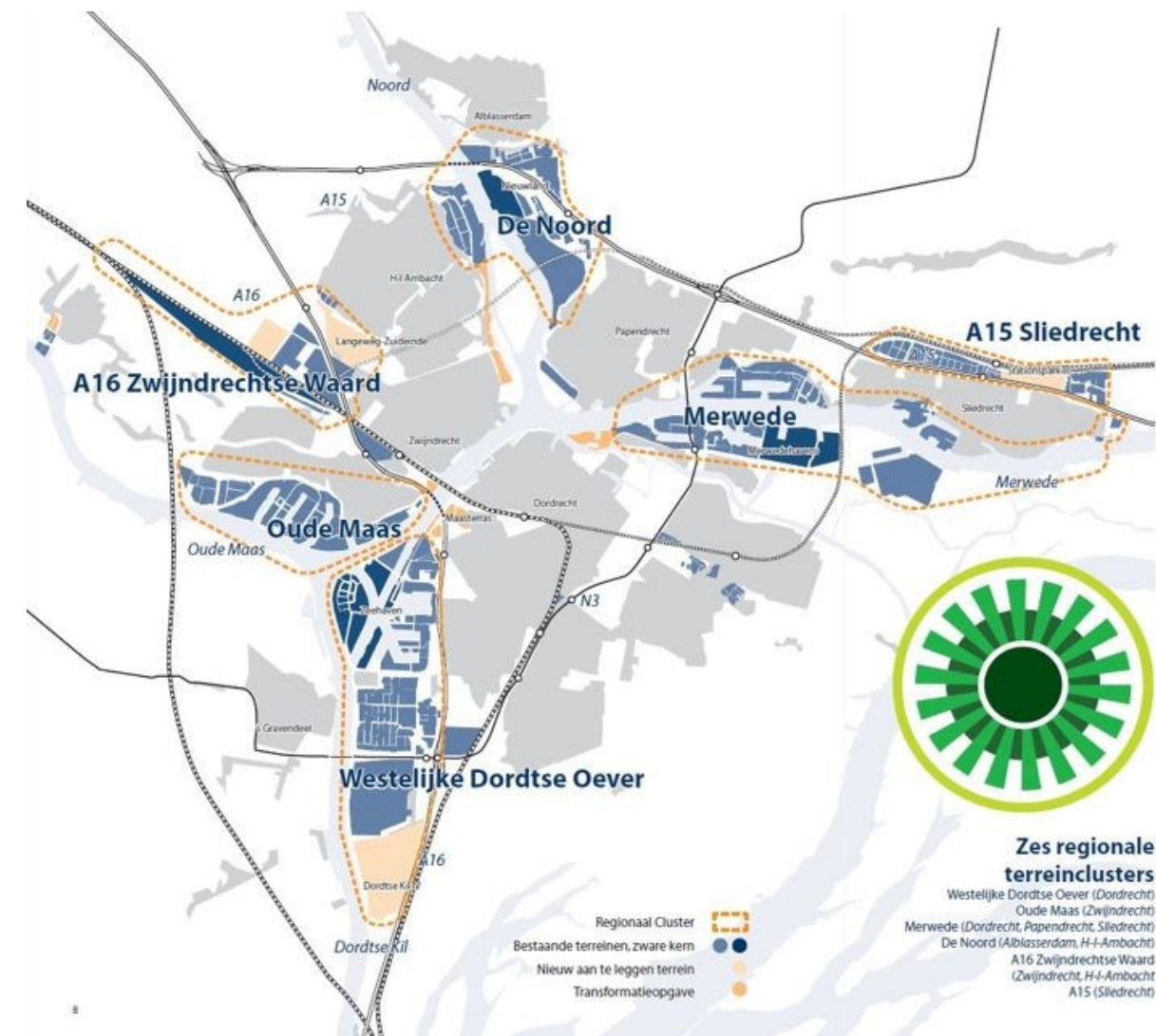
In de Drechtsteden zijn ca. 10.600 bedrijven gevestigd. Hiervan is 24% groothandel, detailhandel en reparatie, 21% zakelijke dienstverlening, 11% bouwnijverheid, 10% gezondheid en welzijn en 8% cultuur, recreatie en overige dienstverlening.

In Dordrecht ligt de verhouding tussen de bedrijfstakken iets anders: hier is de zakelijke dienstverlening met 25% iets omvangrijker dan de groothandel, detailhandel en reparatie met 24%. In Dordrecht en Zwijndrecht is de bedrijfstak Gezondheid en Welzijn in verhouding groter dan bij de andere gemeenten. In Dordrecht is Gezondheid en Welzijn met 12% zelfs iets groter dan de Bouwnijverheid met 10%. In Sliedrecht steekt de tak groothandel detailhandel en reparatie met 29% echt boven de andere takken uit.

Van de 10.600 bedrijven is 46% in Dordrecht gevestigd, 16% in Zwijndrecht, 11% in Papendrecht, 10% in Sliedrecht, 9% in Hendrik-Ido –Ambacht en 8% in Alblasserdam.

In de Drechtsteden zijn 139 werkgevers met 100 of meer werknemers. Hiervan zijn er 66 in Dordrecht gevestigd, 23 in Zwijndrecht, 19 in Papendrecht, 15 in Sliedrecht, 10 in Alblasserdam en 6 in Hendrik-Ido-Ambacht. Van deze 139 grootste werkgevers in de Drechtsteden is iets meer dan de helft (56%) op een bedrijventerrein gevestigd. Zie de Kennisbijlage.

Er zijn veel grote en kleinere bedrijventerreinen in de Drechtsteden. Velen zijn gelegen langs de A15, A16, N3 of langs het spoor of het water (of een combinatie).



In Dordrecht zijn Dordtse Kil III en kantorenpark Amstelwijck nog niet volgebouwd. Dordtse Kil IV langs de A16 wordt de komende jaren gereed gemaakt om zeer grote bedrijven op te vangen (overloop van Rotterdamse regio). In de Drechtsteden is nog meer dan 165 hectare netto uitgeefbare grond vrij, grotendeels in Dordrecht op Dordtse Kil IV, III, 1^e Merwedehaven/ Oostpoort, maar ook in Hendrik-Ido-Ambacht op Antoniapolder en Alblasserdam op Hoogendijk. Zie de Kennisbijlage voor de lijst met uit te geven hectaren.

Over het algemeen is er weinig OV over de bedrijfsterreinen. Wel is er regelmatig OV langs de randen van de bedrijventerreinen. Dit zorgt er niet voor dat het OV een volwaardig alternatief is voor andere vervoermiddelen voor werknemers (of bezoekers).

Maritieme sector

De Drechtsteden is één van de maritieme topregio's in Nederland en de topregio als het gaat om de maritieme maakindustrie. De regio is uniek gelegen op de as van de Rotterdamse haven en het Europese achterland, zowel naar het oosten als het zuiden.

De Drechtsteden zijn onderscheidend op maritieme maakindustrie, waterbouw/delta-technologie, bagger en binnenvaart. Deze bedrijven zijn internationale topspelers in de maritieme technologie, maar ook in de luchtvaarttechnologie. In de Drechtsteden is een sterke verankering van het water – zowel historisch als geografisch – in de gemeenschap. De Drechtsteden vormen tezamen een hecht maritiem cluster, inclusief ketenpartners in de logistiek, metaal en dienstverleners. Deze ketenpartners, die met hun eigen specifieke diensten (kennis, grondstoffen en dienstverlening) aan de grote spelers in het domein, zijn expliciet ook onderdeel van dit maritieme profiel. Het is de ambitie van de regio om een maritieme topregio te worden waarbij innovatie een sleutelwoord is.

Bestuurders zouden graag zien dat een deel van de forensen de overstap maakt naar het OV. Dat zou niet alleen tot stand kunnen worden gebracht door betere ontsluiting van de industriegebieden, maar ook door een betere aansluiting trein-bus en door meer inzet van verkeer over water (ook sneller).

Economische opgaven:

- Meer werkgelegenheid, onder meer door ontwikkeling maritieme topregio

Opgaven voor bereikbaarheid en openbaar vervoer:

- Betere ontsluiting bedrijfsterreinen
- Betere verbindingen tussen de Drechtsteden
- Onderzoeken combinatie OV en fiets

6.2.4 Onderwijs

Elke gemeente heeft basisonderwijs. De volgende gemeenten voorzien in voortgezet onderwijs

- Dordrecht: 7 scholen en 12 vestigingen
- Zwijndrecht: 3 scholen en 5 locaties
- Papendrecht: 2 scholen en 4 locaties
- Hendrik Ido Ambacht: 1 school
- Sliedrecht: 2 scholen
- Alblasterdam heeft geen school in het voortgezet onderwijs.

In Dordrecht is de cluster van scholen in het leerpark goed bereikbaar vanuit station Dordrecht CS en vanuit het OV knooppunt Albert Schweitzer Ziekenhuis. Er zijn scholen die zelf taxibusjes inzetten voor vervoer van Leerlingen (bijv. Wartburgcollege – Leerpark; dit is een speciaal Christelijke school)

Vanuit de scholen uit het leerpark wordt aangegeven dat de bereikbaarheid goed is. Al moet vaak vanuit de richting Papendrecht via een omweg gereisd worden (ziekenhuis).

6.2.5. Culturele sector

Theaters/zalen

De regio beschikt over de volgende theaters:

- Dordrecht: Schouwburg Kunstmin, Energiehuis (beiden lijn 10)
- Papendrecht: Theater De Willem (buurtbus 702)
- Hendrik Ido Ambacht: Cultureel Centrum Cascade (88,21, 92)
- Alblasterdam: Landvast (18,89,90,93, 190), Vestzaktheater (18,19,190)

Musea

Voorals Dordrecht heeft veel musea. In de regio Drechtsteden zijn in totaal 11 musea.

Dordrecht: Dordrechts Museum, Huis van Gijn, Museum 1940-1945, het Hof van Holland, Nationaal Onderwijs Museum.

Papendrecht: Museum Dorpsbehoud Papendrecht

Sliedrecht: Nationaal Baggermuseum, Sliedrechts museum

Zwijndrecht: De Vergulde Swaen

Bioscopen:

- Dordrecht: Kinopolis, The Movies (beiden lijn 10)
- Alblasterdam: Landvast (18,89,90,93, 190)

En de volgende plaatsen die de nodige bezoekers trekken:

- Dordrecht: Biesboschcentrum Dordrecht, Ski centrum Drechtsteden, Merwehal/Kartcentrum. FC Dordrecht, IJshal.
- Zwijndrecht: Partycentrum Spektakel, Palm party House
- Sliedrecht: Partycentrum De Lockhorst, Partycentrum De Bios

De culturele opgave in de Drechtsteden bestaat uit het verantwoord laten functioneren van culturele voorzieningen zoals Kunstmin/Energiehuis en de betrokken partners (die ook activiteiten hebben in de omliggende gemeenten). Het Hof van Holland zal een bezoekersgroei gaan doormaken, evenals het net gestarte Onderwijsmuseum.

6.2.6. Winkels

Dordrecht (binnenstad) heeft een belangrijke winkelfunctie voor de regio. In de Drechtsteden zijn de volgende winkelconcentraties:

- Dordrecht (1 bovenregionaal, 5 lokaal):
- Zwijndrecht (1 primair, 1 secundair):
- Hendrik-Ido Ambacht (1 primair, 1 secundair):
- Alblasterdam (1 primair, 1 secundair):
- Papendrecht (1 primair, 1 secundair):
- Sliedrecht (2 primair, 2 secundair):
- Hardinxveld-Giessendam (2 secundair):

Over het algemeen zijn deze winkelcentra per OV bereikbaar, uitgezonderd Hardinxveld-Giessendam (zie kennisbijlage)

Apart te vermelden zijn de meubelboulevards in Sliedrecht en in Dordrecht. Beiden zijn niet goed bereikbaar per OV (in Dordrecht: lijn 8).

6.3 Ontsluiting voorzieningen door OV en weg(verkeer) in het DAV-gebied

In de Drechtsteden en de Alblasterwaard-Vijfheerenlanden zijn de bedrijventerreinen niet overal goed ontsloten door het openbaar vervoer. Wel voor het wegverkeer.

Zowel in de Drechtsteden als in de Alblasterwaard-Vijfheerenlanden zijn een aantal grootschalige voorzieningen als ziekenhuizen, duurzaamheidscentra, bezoekerscentra en musea als het werelderfgoed Kinderdijk. De bereikbaarheid van deze voorzieningen per OV kan op diverse locaties nog verbeterd worden.

6.4 Wensen en (latente) behoeften van instellingen en organisaties

De gemeenten hebben tijdens de interviews een aantal wensen geopperd. Deze wensen betreffen niet alleen concrete vervoersverbeteringen, maar ook verbeteringen ten aanzien van de samenwerking met het vervoerbedrijf.

Om met dat laatste te beginnen: de gemeenten hechten aan een betere communicatie met de vervoerder. Als concrete voorbeelden worden dan zaken genoemd als: sociale overlast door en bij het OV, het benoemen en focussen op nieuwe doelgroepen, het ontsluiten van begraafplaatsen en crematoria die momenteel slecht of niet bereikbaar zijn. Tenslotte ook het overdragen van data die de vervoersbedrijven verzamelen om die te kunnen analyseren.

Men wil in de aanbesteding afzonderlijk aandacht voor 'volume' en voor 'maatwerk', waarbij het maatwerk eventueel als een optie kan worden aangeboden. In dit verband hoor je ook wel dat er een transitie moet plaatsvinden van minder volume naar meer maatwerk.

Als het even kan: wat minder auto en wat meer OV en fiets, maar ook andere nieuwe en duurzame oplossingen als e-wheels en E-one. Die laatste worden vooral in de Drechtsteden genoemd, waar er meer sprake is van hinder als gevolg van lawaai, trillingen en fijnstof.

Daarnaast valt op dat er een wens is om – in het verlengde van het succes van de Waterbus – meer (en sneller) gebruik te maken van vervoer over water voor passagiers.

Op het platteland van Alblasterwaard-Vijfheerenlanden blijkt dat men geen hoge verwachtingen heeft van het OV omdat dat de plattelandsbevolking weinig met het OV opheeft en omdat het daar (nog meer) last heeft van een negatief imago. Daar pleit men voor Überachtige oplossingen waarmee men elkaar kan helpen.

7. Opgaven en wensen gemeenten

7.1 Drechtsteden: 'maritieme topregio'

Eind 2015 is door Mr. G.J. Jansen (oud commissaris van de Koningin in Overijssel) in opdracht van het Drechtstedenbestuur een sociaal economische analyse uitgevoerd van de Drechtsteden. In dit rapport Zichtbaar Samen Maritiem (ZSM) is een analyse van het gebied gemaakt over de karakteristieken van het gebied, de kansen en de opgaven. In het navolgende wordt het rapport kort samengevat.

De sterktes en zwaktes van de Drechtsteden die in het rapport ZSM onderscheiden worden:

Sterk	Zwak
<ul style="list-style-type: none"> • Maakindustrie • Natte waterbouw • Hecht en innovatief binnenvaart cluster • Relatieve lage kosten levensonderhoud • Bereikbaarheid regio • Bewustzijn waterveiligheid • Biesbosch • Dordtse binnenstad • Kinderdijk 	<ul style="list-style-type: none"> • Weinig woonklimaat • Nauwelijks hoger onderwijs • Weinig hoogopgeleide jongeren • Slechte kantorenmarkt • Zwakke innovatie bedrijfssectoren • Imago Drechtsteden

De Drechtsteden is een Maritieme topregio. De bijzondere accenten daarbinnen maken de Drechtsteden uniek en onderscheidend ten op zicht van de twee andere maritieme topregio's in Nederland: Amsterdam en Rotterdam. De Drechtsteden is de topregio van de 'maritieme maakindustrie'.

De reikwijdte van de maritieme maakindustrie gaat verder dan de Drechtsteden alleen. Veel bedrijven zijn actief op Europees en wereld niveau. Het maritieme karakter omvat ook in de diepte een veelheid en diversiteit aan toeleveranciers in de regio die met hun dienstverlening aan de maritieme maakindustrie zijn verbonden. De Drechtsteden zijn hierin nog heel bescheiden om dit profiel uit te dragen. Dit maritieme profiel is diffuus en voor een buitenstaander niet herkenbaar.

Het maritieme profiel moet herkenbaarder worden en de Drechtsteden moeten alert blijven. Het traditionele beeld van de maakindustrie is achterhaald: het is een industrie van innovatieve technologie en ingenieurs. Juist op het vlak van innovatie en ICT dreigen de Drechtsteden achterop te raken. Stilstand is gelijk aan achteruitgang.

In de regio moet meer aandacht zijn voor het maritieme. Een topregio kan alleen bestaan als de context op orde en toekomstbestendig is, ook op de ondersteunende domeinen. Hierbij moet gedacht worden aan een evenwichtiger bevolkingsopbouw, toekomst bestendige werkgelegenheid, een woningvoorraad die aansluit bij de huidige en toekomstige woonwensen, een voorzieningenniveau passend bij schaal en karakteristieken, attractieve ruimtelijke kwaliteiten, onderwijs wat excellent is en aansluit bij de vragen van de markt en tenslotte een goede bereikbaarheid.

Het rapport ZSM maakt ook een analyse van de ruimtelijke kwaliteit.

De Drechtsteden zijn moeilijk fysiek te herkennen. De versnippering, de hoeveelheid tunnels en geluidschermen langs weg- en spoor beperken het zicht op het gebied en maken passanten niet nieuwsgierig. Een luchtfoto van het gebied geeft ook een mozaïek aan functies weer van het gebied en geeft een rommelige indruk.

De Biesbosch, Kinderdijk, de historische binnenstad van Dordrecht en de musea zijn iconen. Deze parels van het gebied zijn een gekoesterd geheim en zijn pas zichtbaar in het gebied zelf of vanaf het water; niet vanaf de buitenkant.

De ligging op de kruispunten van weg, water en spoor is uniek. Het gebied is gemakkelijk bereikbaar en doorrijdbaar maar tegelijkertijd maakt dit het gebied ook kwetsbaar voor congestie, veiligheidsrisico's, milieubelasting en leefkwaliteit. Daarbij moet ook onderkend worden dat de vervoersmodaliteiten de motor zijn voor de economie van het gebied en dus belangrijk zijn voor de werkgelegenheid. De interne bereikbaarheid verdient aandacht met betere afstemming en integratie.

De geografische ligging van de Drechtsteden aan de grote rivieren is een lust en in sommige opzichten ook een last. Maar het heeft de Drechtsteden wel gemaakt en gevormd tot een maritieme topregio.

De provincie en de Drechtsteden hebben een bestuursakkoord afgesloten waarin is uitgesproken om komende jaren samen aan een aantal opgaven te werken. Deze opgaven staan in het teken van Drechtsteden als Maritieme Topregio. Het bestuursakkoord richt zich op de Drechtsteden maar het maritieme cluster omvat het gehele cluster van Maasvlakte II tot Werkendam.

7. opgaven en wensen

De Drechtsteden hebben goede uitgangspunten om zich te profileren als Maritieme Topregio zoals een gunstige ligging, goede bereikbaarheid, sterk maritiem profiel en fundament en de aanwezigheid van een aantal internationale spelers zoals Boskalis en Damen Shipyard. Ondanks deze goede uitgangspunten blijven de Drechtsteden op meerdere terreinen achter bij vergelijkbare regio's in Nederland.

De Drechtsteden hebben de ambitie om een maritieme topregio te worden. In dit kader is er een aantal opgaven benoemd waaraan samen door provincie en regio gewerkt wordt. De opgaven hebben betrekking op vijf thema's:

- Kennis en innovatie
- Energietransitie
- Woonkwaliteit en bereikbaarheid
- Slim ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit
- Het interregionale netwerk.

Op basis van deze thema's zijn elf opgaven geformuleerd:

1. Gezamenlijke innovatiestrategie met focus op cluster en hotspots van de maritieme- en maritiem gerelateerde maakindustrie
2. Ontwikkeling vraaggericht bedrijventerreinenstrategie
3. Relatie economie-arbeidsmarkt-onderwijs
4. Regionaal energie-akkoord
5. Aantrekkelijk woonklimaat
6. Externe veiligheid en leefbaarheid in relatie tot bereikbaarheid
7. Openbaar vervoer
8. Logistiek
9. Ruimtelijke kwaliteit
10. Water
11. Relatie Drechtsteden en andere regio's.

Het bestuursakkoord heeft een looptijd tot 2020.

Externe veiligheid en leefbaarheid in relatie tot bereikbaarheid:

1. Ontwikkelen robuust duurzame Drechttring (A15, A16 en N3). N3 energieneutraal. Coalitie vormen.
2. Verbeteren veiligheid rond het spoor.

1. Openbaar vervoer.: doorontwikkeling lijnennet en haltes Waternet, verbinding Drechtsteden via hoofdrailnet, Alliantiegesprekken stationsgebied Dordrecht centraal, optimale en innovatieve invulling nieuwe DAV-concessie met als thema's betrouwbaarheid, betaalbaarheid, bereikbaarheid, de laatste kilometer en koppeling doelgroepenvervoer. Hierbij worden de komende jaren de overstapmogelijkheden naar het vervoer over water, weg en spoor verbeterd en het openbaar vervoer verduurzaamd. Daarbij wordt de overstap van auto naar openbaar vervoer gestimuleerd. Ontwerpvisie en realisatiestrategie HOV corridors.
4. Logistiek duurzame doorontwikkeling goederenvervoer

Relatie bestuursakkoord met openbaar vervoer:

Openbaar vervoer is voorwaardelijk om te kunnen excelleren in de ruimtelijke economische agenda. Als overheden en bedrijfsleven bedrijfsterrainen goed willen ontwikkelen, is het openbaar vervoer een onderdeel. Paragraaf openbaar vervoer daarvoor ontwikkelen. (Staat reeds in het Programma van Eisen van de concessie dat bedrijfsterrainen ontsloten moeten worden door het openbaar vervoer. Bij het HBO en het MBO beroepsonderwijs is het openbaar vervoer nog belangrijker dan bij bedrijfsterrainen (maatwerk). Toewerken in de (nieuwe) concessie DAV naar duurzaam/ energieneutraal openbaar vervoer binnen het financieel kader van de (nieuwe) DAV-concessie. Voor een aantrekkelijk woonklimaat is goed openbaar vervoer (spoor, bus, Waterbus) een belangrijke voorwaarde. Het is niet wenselijk dat het goederenvervoer over spoor en water onnodige beperkingen oplegt aan de mogelijkheden voor het personenvervoer. Automobilisten verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer (bus/ trein). Voorwaarde daarvoor is een goede doorstroming en/ of goede businfrastructuur. Rijkswegen beter benutten voor (inter)regionaal openbaar vervoer. Openbaar vervoer zou integraal onderdeel moeten zijn van het bid voor de World Expo (een van de bouwstenen is de bereikbaarheid). In de interviews wordt er gesproken over een andere aansluiting van Dordrecht op Breda (Sprinter), die een verslechtering van de bereikbaarheid zou betekenen.

Een hoogwaardige stationsomgeving, met goede aansluiting op stedennetwerk in Randstad en richting Brabant, is voor Dordrecht en de regio van essentieel belang voor het vestigingsklimaat en economische positie van de regio in de Zuidvleugel. Dit vraagt om een geïntegreerde aanpak van een impuls voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer, het ruimtelijk programma in de directe omgeving van het station en de ruimtelijke kwaliteit.

Op dit moment zijn er verschillende initiatieven die elkaar gaan versterken, te weten:

1. Stationsomgeving Zuidzijde Korte termijn (1 a 3 jaar)
 - Renovatie Weizigtpark;
 - Aanpassing toegang voetgangerstunnel;
 - Reconstructie fietsenstalling.
2. Stationsomgeving midden lange termijn (3 a 6 jaar)
 - Renovatie stationsgebouw Dordrecht
 - Nieuwe interwijk verbinding Weizigtpark – centrumzijde
3. Gebiedsontwikkeling Spuiboulevard
 - Nieuwbouw Stadskantoor
4. Hoogwaardige vervoerskwaliteit
 - Volledig herstel van de intercity verbindingen;
 - R-net-verbinding tussen Metropoolregio en Drechtsteden;
 - Hoogwaardige aanbesteding rail en bus concessie DAV.

7.2 Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

De regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden kenmerkt zich door de stedelijke zone en het open middengebied tot een combinatie van veel kwaliteiten. De regio heeft een strategische positie tussen de randstad en zuid en oost Nederland. De zes gemeenten binnen de regio willen deze ligging verzilveren: men wil het gebied aantrekkelijker maken voor bewoners en bedrijven. De zes gemeenten binnen de regio werken in een samenwerkingsverband aan allerlei gezamenlijke taken en projecten, die zijn vastgelegd in de Visie 2030 'Open en dynamisch'. Het gedachtegoed uit de Visie 2030 wordt concreet gemaakt in de regioagenda.

De volgende doelstellingen zijn geformuleerd:

1. Economie: versterking van de onderscheidende duurzame economische positie van met name de agrarische en maritieme sector
2. Toerisme: op gebied van recreatie en toerisme een volwaardige regio
3. Wonen: in 2030 vormt de regio een prettig woon- en leefklimaat om mensen aan te trekken en mensen aan de regio te binden.
4. Verkeer: Verkeer en vervoer is geen doel op zich maar komt ten goede aan wonen, economie, recreatie, toerisme en de leefbare regio.
5. Ruimte en duurzaamheid: de regio wil een duurzame regio zijn. R & D is geen doel op zich maar komt ten goede aan wonen, economie, recreatie, toerisme en de leefbare regio.

6. Zorg en welzijn: iedereen moet mee kunnen doen in de samenleving

Aanvullingen wensen gemeenten AV:

Nieuwe woonwijk Broekgraaf in Leerdam in het openbaar vervoersysteem opnemen. Deze wijk is nu in aanbouw.

7.3. Betekenis voor het openbaar vervoer

Voor zowel economie als toerisme moet de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden goed bereikbaar zijn, waarbij er een groot verschil is tussen het stedelijke land en het groene gebied. Het gebied heeft een aantal fiets- en wandelknooppunten in ontwikkeling. Met name de laatste moeten met het OV bereikbaar zijn.

Verkeer is geen doel op zich maar een afgeleide van de behoefte aan wonen, werken en recreëren. Uit een interview met een wethouder bleek, en dat wordt ook ondersteund uit de typering van de inwoners, dat zeker in het landelijk gebied het gebruik van het OV weinig geaccepteerd is. Als men geen auto heeft, wordt men wel door een buur of familielid geholpen.

Juist een geringe vraag maakt vraaggestuurd vervoer aantrekkelijk. Momenteel is er al de Molenhopper, wellicht is er ruimte voor andere kleinschalige, variabele maar betrouwbare vervoersmogelijkheden.

7.4. Generieke wensen

Uit de interviews zijn nog een aantal wensen naar voren gekomen die niet direct aan de Drechtsteden of Alblasserwaard-Vijfheerenlanden hoeven te worden gelieerd:

- Betere aansluitingen: geen lijnen, maar verbindingen. Belmogelijkheden (hoewel anderen weer voor de lange wachttijden hun neus ophalen)
- Per gemeente een aanspreekpunt voor mobiliteitskwesaties

Eerder is al opgemerkt dat bij de beoordeling van OV een zekere sociale wenselijkheid wordt gehanteerd: men doet zich positiever voor dan men in feite is. De keuze voor de auto wordt snel gemaakt uit een soort automatisme, hoewel men weet dat hij duurder en soms ook langzamer is. Gedrag is lang niet altijd rationeel! Hierbij speelt een zeker negatief imago een rol. Er wordt wel gezegd dat het OV als een soort nutsbedrijf wordt gezien, net als het energie- of waterbedrijf. Zolang het goed gaat is er niets aan de hand (maar krijgt het toch weinig waardering). Maar als het niet functioneert, dan zijn de poppen aan het dansen.

7.5. Regionale en economische opgaven Alblasserwaard-Vijfheerenlanden in relatie tot water-veiligheid

Om de waterveiligheid in de toekomst te kunnen garanderen zijn dijkversterkingen noodzakelijk. Vanaf 2017 treedt er een nieuwe normering voor de waterveiligheid van de primaire waterkering in werking. Naar verwachting zullen op basis van deze nieuwe normering ook in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden dijken worden afgekeurd. Dat betekent dat (delen van) dijken moeten worden verhoogd en/of verbreed. Dijkversterking heeft effect op de woon-, werk- en leefomgeving en is niet eenvoudig. Om zo goed mogelijk gesteld te staan voor de opgave is het belangrijk om nu al te zoeken naar slimme verbindingen tussen dijkversterkingen en ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorische identiteit en de economische kracht van het gebied staan daarbij voorop.

In de eerste fase van het onderzoek zijn de toekomstige opgaven, kansen en knelpunten voor water, ruimte en economie breed geïnventariseerd en op kaart gezet. Op basis van deze inventarisatie is gekeken waar sprake kan zijn van synergie tussen de verschillende opgaven. Waar ligt een mogelijke koppeling tussen waterveiligheid en andere opgaven? Er zijn zes verschillende deelprojecten benoemd waar sprake is van een duidelijke verbinding tussen water en andere aspecten. Dit zijn drie (min of meer lokale) gebiedsopgaven, te weten Sluis-Zederik, Kinderdijk-Alblasserdam en Sliedrecht-Biesbosch en drie regionale opgaven: regionale bereikbaarheid, een integrale dijk- en oevervisie en een toekomstperspectief voor natuur, recreatie en toerisme. Deze deelprojecten worden verder met belanghebbende partijen en stakeholders uitgewerkt, met ontwerpend onderzoek, verbinden van bestaand materiaal (kaarten en beleidsdocumenten) en door aan te sluiten bij lopende processen en initiatieven, zoals de landschapstafels.

Bij de dijkversterking kan ook sprake zijn van verbreding van de dijken. Dat kan het openbaar vervoer ten goede komen, omdat er dan grotere bussen kunnen rijden op de dijken. Op een aantal dijktrajecten is dat nu minder goed mogelijk.

8. Woonruimte

8.1 Is er sprake van krimp?

Krimp van de regio's kan effect hebben op de invulling van de woonruimte. Daarom is bekeken of er sprake is van krimp in het DAV-gebied. In Limburg is een duidelijke definitie opgesteld wat krimp inhoudt. Daar wordt gesproken over krimp wanneer zowel de bevolking als het aantal huishoudens in een bepaald gebied krimpt. Als we hier vanuit gaan dan kunnen we op basis van de gegevens van het CBP constateren dat er geen sprake is van krimp in het DAV-gebied tot 2040. Wel is er sprake van lagere groei (procentueel) van de gemeenten in het landelijk gebied dan van de gemeenten langs de MerwedeLingeLijn. Wanneer er geen sprake is van krimp maar zelfs van groei van het aantal inwoners en huishoudens, wat kan dan de oorzaak zijn van de geconstateerde terugloop van het aantal reizigers in het CV in het landelijk DAV-gebied. Minder groei van de bevolking en van het aantal huishoudens zal niet leiden tot minder draagvlak voor of gebruik van gemeenschappelijke voorzieningen. Andere factoren zijn veel bepalender, zoals een veranderend consumentengedrag (winkelgedrag), de toegenomen welvaart en mobiliteit, veranderde leefstijlen (consumentenvoorkeuren, tijdsbestedings-patronen) en het gedrag van aanbieders. De ontwikkeling van het aanbod van voorzieningen in krimpgebieden, is niet veel anders dan elders in Nederland. Ook collectief gefinancierde voorzieningen zoals de huisarts en de basisschool zullen te maken krijgen met een teruglopende vraag. De bereikbaarheid is voor sommige voorzieningen wel afgenomen. Dat geldt met name voor de grotere gemiddelde reisafstand tot winkelgebieden en speciale diensten van banken en postkantoren. De bereikbaarheid van scholen is de laatste jaren niet veranderd. Aldus de studie' van het KiM. Een effect van deze schaalvergroting is een groei van de mobiliteit: men moet grotere afstanden gaan afleggen om voorzieningen te kunnen bereiken. Dit onderstreept de conclusie dat het mobiliteitseffect van minder mensen wordt gecompenseerd door een verandering in het gedrag (lees: verder reizen en vaker per auto). Grosso modo geldt dit ook voor het DAV-gebied.

8.2 Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

Met het oog op de aanbesteding van de DAV-concessie OV is het relevant inzicht te hebben op de aard van het gebied en de belangrijkste toekomstige ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de concessie.

Agemene gebiedsbeschrijving

Alblasserwaard-Vijfheerenlanden is een uitgestrekt gebied, aan de zuidrand van het Groen Hart, van de Drechtsteden tot aan het stedelijk gebied van Utrecht. De zuidelijke rand van de regio kent meer bedrijvigheid en meer infrastructuur dan de noordelijke rand van de regio, die sterk agrarisch van karakter is met veel kleine kernen.



De belangrijkste economische concentratie van de regio is Gorinchem. De grote bedrijvigheid concentreert zich op transport en logistiek, maritieme industrie, gezondheidszorg, bouwindustrie en metaal- en maakindustrie.

Bestuurlijke toekomst

Binnen de regio vinden momenteel gesprekken plaats over de bestuurlijke toekomst. De gemeenten Zederik en Leerdam onderzoeken een fusie met de Utrechtse gemeente Vianen. De gemeenten Molenwaard en Giesenlanden verkennen de onderlinge samenwerking en Hardinxveld-Giessendam sluit zich aan bij de Drechtsteden. Dit heeft mogelijk ook consequenties voor toekomstige OV-concessies, omdat het dan voor de hand ligt dat de provincie Utrecht dan voor een deel van het gebied de OV-concessie verleent.

Visie

In 2012 is in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden de regionale Visie 2030 "Open voor elkaar" vastgesteld. Daarin wordt een toekomstbeeld geschetst waarbij bedrijvigheid langs de grote ontsluitingsassen A27, A15, de Noord en de Merwede en de Merwede Linge Lijn wordt geconcentreerd. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar de maritieme sector langs de Noord en Merwede.

In het landelijk gebied ligt de focus op de ontwikkeling van de toeristische recreatieve sector en consolidatie van de agrarische sector. Hierin wordt ingezet op verbreding naar natuurbeheer, zorg en recreatie.

Wonen

Door de regio is in het voorjaar 2014 door de gemeenteraden de regionale woonvisie 2020 vastgesteld. In deze woonvisie zijn afspraken gemaakt over kwaliteit en kwantiteit van het woningprogramma voor de periode tot 2020.

Belangrijkste ontwikkelingen (educated guess)

Gorinchem	Hoog Dalem	ca. 1400	Ca. 180 gerealiseerd
Gorinchem	Lingewijk Noord	ca. 400	Ca. 221 gerealiseerd
Gorinchem	Mollenburg	ca. 150	Ontwikkeling start 2016
Leerdam	Broekgraaf	ca. 1000	In ontwikkeling
Hardinxveld-Giessendam	De Blauwe Zoom / West III	ca. 650	in uitvoering
Zederik	De Weide I, Meerkerk	ca. 170	In voorbereiding
Zederik	't Zouweveld	ca. 290	In uitvoering

Bedrijvigheid

Zoals aangegeven bestaat een groot deel heeft een groot deel van de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden een agrarisch karakter. De bedrijvigheid is met name geconcentreerd in de zuidzijde van het plangebied.

De belangrijkste ontwikkelingen ten aanzien van bedrijventerreinen zijn opgenomen in het Programma ruimte. Voor het gebied worden twee gebieden met name genoemd:

Harde plancapaciteit:

Giessenlanden	Schelluinen	Schelluinen west	11-21 ha
Leerdam	Schoonrewoerd	Schoonrewoerd	6-10 ha.

Zachte plancapaciteit

Gorinchem	Gorinchem	Groote Haar (Gorinchem noord)	22-45 ha.
Hardinxveld-Giessendam	Hardinxveld	Het Oog	6-10 ha.

8.3. Drechtsteden

Het beeld van de Drechtsteden wordt bepaald door de karakteristieke ligging aan de Delta. Dit biedt bijzondere kansen voor de regio. Om deze kansen te verzilveren is kwaliteitsverhoging van de woonmilieus noodzakelijk. De groei van de bevolking neemt af en over enkele decennia zal deze groei overgaan in een bevolkingsafname. Daarom moet op het gebied van wonen nu worden geïnvesteerd in extra kwaliteit in de woningvoorraad en vernieuwing van bestaande wijken met aandacht voor woningen, woonomgeving en voorzieningen.

Er wordt nu al ingezet op twee ontwikkelingen: meer en een beter aanbod aan levendig centrumstedelijk milieu en een rustig groen milieu. Projecten in dit kader zijn: Stadswerven, Noordoevers, Dordrecht-West en de zuidrand van Dordrecht.

De afgelopen jaren kenmerken zich door een behoorlijke vraag naar woningen in vooral de dure categorieën. Naast nieuwe ontwikkelingen wordt extra aandacht besteed aan bestaande wijken en buurten. Nieuwe woningbouwlocaties zijn relatief bescheiden van aard en worden zeer gefaseerd uitgevoerd. De belangrijkste nieuwbouwlocaties zijn: Stadswerven, Dordrecht-West, Wilgenwende/ zuidrand van Dordrecht, Oostoevers en transformatie omgeving Spuiboulevard/Station (Dordrecht), Euryza, Zomerdijk en Bouquet (Zwijndrecht), Baanhoek-west (Sliedrecht), Land van Matena (Papendrecht), Volgerlanden (Hendrik-Ido-Ambacht) en Noordoevers (meerdere gemeenten)

De woningmarkt in de Drechtsteden is onvoldoende in balans. Drechtsteden hebben daarom een aantal doelstellingen geformuleerd op gebied van wonen:

- De Drechtsteden willen een aantrekkelijk woongebied zijn voor bewoners
- De Drechtsteden dragen zorg voor een divers aanbod van woonmilieus met binnenstedelijke nieuwbouw, stedelijke herstructurering en nieuwe ontwikkelingsgebieden aan de rand van het gebied
- Woningen wordt zoveel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Op het eiland van Dordt wordt aan de zuidrand op verschillende locaties ruimte geboden aan een royaal opgezet woonmilieu in een groene en waterrijke omgeving.
- De herstructureringswijken worden aantrekkelijk gemaakt voor de middengroepen. Uit oogpunt van spreiding wordt buiten de herstructureringsgebieden de sociale sector in stand gehouden. Er worden voldoende woningen voor middeninkomens in huur en koop gebouwd. Het aanbod speelt in op de behoefte van ouderen. Nieuw aanbod trekt hoge inkomens en behoudt deze voor de regio. En er zijn voldoende wooneenheden voor specifieke doelgroepen
- Er is ruimte voor locaties waar wonen en werken aan elkaar zijn gekoppeld.

9. Mobiliteitsopgaven

Het DAV-gebied is vanuit landelijk perspectief een doorgaand gebied voor verkeer tussen Noord-Brabant/Zeeland en de regio Rotterdam-Den Haag aan de westkant, en verkeer tussen Noord-Brabant/Gelderland en de regio Utrecht aan de oostkant. De MerwedelingeLijn zorgt met de Q-liners voor de OV-verbinding met deze gebieden. Zij vormen de ruggengraat van de concessie DAV (zijn met name de sterke OV-lijnen in het DAV- gebied).

Binnen het DAV-gebied is een duidelijk onderscheid tussen Drechtsteden en Alblasserwaard- Vijfheerenlanden. In Drechtsteden is de dichtheid van het wegennet vele malen hoger dan in AV vanwege het stedelijke karakter van Drechtsteden. Hierdoor kunnen veel mobiliteitsoplossingen worden aangeboden in Drechtsteden. Er wordt veel gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Er liggen veel drukbezette OV-lijnen (Q-lijners en stadsdienst Dordrecht) in dit stedelijk gebied.

In AV zijn relatief weinig brede doorgaande wegen. Dit beperkt de mogelijkheden in de aan te bieden mobiliteitsoplossingen, met name die met een grotere capaciteit. Vele mensen maken in het landelijk gebied gebruik van de auto en minder van het openbaar vervoer. Hierdoor zijn meerdere openbaarvervoerlijnen niet goed bezet/ niet rendabel .

9.1 mobiliteitsopgaven in het DAV gebied i.r.t. mobiliteitsoplossingen

Er zijn vele mobiliteitsopgaven te benoemen voor het DAV-gebied. Het is niet mogelijk om met de aanbesteding van de concessie DAV deze op te lossen. Dit hoofdstuk wordt daarom beperkt tot de opgaven die daadwerkelijk een raakvlak hebben met de aanbesteding.

In essentie is de opgave om de sociaal economische structuur van de regio te versterken. Dit kan door openbaar vervoer te bieden wat aansluit bij de behoefte van de bestaande potentiële inwoner en forens in de regio, zoveel mogelijk rekening houdend met de sociale functie van het openbaar vervoer.

Hoofdoggave is om in de nieuwe concessie DAV betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar openbaar vervoer te realiseren, waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de vraag. Deze opgave moet uitgewerkt worden in een aantal deelopgaven.

Deze deelopgaven zijn :

- Aansluiting van de DAV concessie met het hoofdrailnet (spoor).
- Bundeling en verknoping op de corridors Rotterdam en Utrecht.
- Verbinden van de Drechtsteden onderling/ Verknopen binnen de Drechtsteden.
- Sociale functie van het openbaar vervoer inrichten in de Drechtsteden en de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden.
- Invulling van het openbaar vervoer in het landelijk gebied.
- Passende infrastructuur voor de mobiliteitsoplossing voor het platteland in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en Drechtsteden.
- Invulling van de eerste en laatste kilometers.
- Toegankelijkheid materieel en haltes.
- Verduurzaming van het busmaterieel in de DAV-concessie.
- Koppeling doelgroepenvervoer met het openbaar vervoer/ toegankelijkheid voor mobiliteitsarmen (minder mobiele reizigers).
- Versterking van de reisketen, aansluiting met het vervoer over water en weg.
- Openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief voor auto (keuzereiziger).
- Verbetering bereikbaarheid maatschappelijke, recreatieve, culturele en commerciële voorzieningen.
- De invloed van demografische ontwikkelingen op de mobiliteit van de reiziger.
- Een goede informatievoorziening en meer voorzieningen op de haltes
- Knooppuntontwikkeling, waaronder ook het openbaar vervoer.

9.2. Aansluiting van de DAV concessie met het hoofdrailnet (spoor)

De MLL is op de stations Dordrecht en Geldermalsen verbonden met het Hoofdrailnet. Station Dordrecht heeft een intercity status. In Dordrecht reist circa tweederde van de reizigers die uit de MLL stapt, door in de trein richting Rotterdam (over het hoofdrailnet spoor). De overige een derde van de reizigers geeft een pluriform beeld. Een deel stapt over en reist verder op het hoofdnet rail in zuidelijke richting (richting Breda/Rosendaal). Een deel stapt over op bus, fiets (of fietst verder met de meegenomen fiets), taxi of loopt verder. Het is de opgave om voor de reizigers die doorreizen naar Rotterdam een goede aansluiting op het Hoofdrailnet te realiseren.

9.3 Bundeling en verknoping op de corridors Rotterdam en Utrecht

Verschillende corridors in de regio Drechtsteden – Rotterdam vragen om versterking:

- Dordrecht-Zwijndrecht- H.I. Ambacht – regio Rotterdam
- Sliedrecht-Papendrecht- regio Rotterdam
- Dordrecht – Papendrecht - Alblasterdam (Kinderdijk)

Deze corridors sluiten aan op de bestaande knooppunten van de metro in Rotterdam:

- Zuidplein
- Kralingse Zoom

Belangrijke kansen worden gezien voor het ‘nieuwe’ station Sliedrecht Baanhoek. Hierdoor kunnen sterke routes vanuit Gorinchem naar Alblasterdam, Ridderkerk en Rotterdam (anders bestemmingen dan langs het hoofdrailnet) en vice versa worden gemaakt.

Deze versterking kan door middel van HOV, maar ook op andere manieren. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de autosnelwegen (A15/A16) maar ook van de huidige route door Ridderkerk (Sportlaan). Beide routes zijn interessant, waarbij de route over de snelwegen interessant is voor HOV (of sneldiensten).

Bij deze versterking van deze corridors kan tevens een netwerk ontstaan binnen de Drechtsteden. Zie 8.4.

De bestaande corridor Dordrecht – Papendrecht – Sliedrecht – Utrecht kan verder versterkt worden en evt. gebundeld met andere corridors.

De corridor Gorinchem – Utrecht kan verder versterkt worden evenals de MLL Dordrecht – Gorinchem – (Geldermalsen).

Theoretisch ligt er een kans voor een (OV-)knooppunt Gorinchem als schakel tussen vervoersstromen noord-zuid (Utrecht-Brabant) en oost-west (Gelderland-Drechtsteden/Rotterdam).

OV:

- Noord- zuid: met de Brabantliners vanuit Oosterhout en Breda naar Utrecht v.v.
- Oost-west: MerwedeLingelijn

Auto:

- Noord- zuid: A27
- Oost-west: A15

Een theoretisch multimodaal overstappunt ligt dan bij Gorinchem-West (kruising van de A27 en MerwedeLingelijn, nabij de A15).

9.4. Verknopen binnen de Drechtsteden

Bij de versterking van de corridors in de Drechtsteden naar Rotterdam en Utrecht (zie 8.3) kan tevens een netwerk ontstaan binnen de Drechtsteden. Dit kan ook HOV zijn. Hierdoor kunnen de grotere kernen zonder spoor goed met elkaar verbonden worden. Goudappel Coffeng doet onderzoek hiernaar, in het kader van de introductie van R-net in de regio.

9.5. De sociale functie van het openbaar vervoer inrichten in de Drechtsteden en de Alblasterwaard-Vijfheerenlanden

In de DAV-concessie is aandacht gewenst voor flankerend beleid voor de gedeelten van het gebied waar geen reguliere lijnbus kan rijden. Het bevorderen van de instandhouding van buurtbus-voorzieningen zou in dit licht gezien kunnen worden. Gedacht kan worden aan kleine busjes (maximaal 10 personen) die mensen van huisadres naar OV-punt brengen. Deze sociale functie is niet alleen van belang in de Alblasterwaard – Vijfheerenlanden, maar ook in de Drechtsteden. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van bejaardentehuizen, begraafplaatsen/crematorium en ook de interwijkverbindingen waar nu geen buslijn aanwezig is.

9.6 Invulling van het openbaar vervoer in het landelijk gebied

Arriva heeft in de DAV-concessie een ‘stevig openbaar vervoernetwerk’ aangelegd, meer dan voorgeschreven is in de concessie. Met name in het landelijk gebied van de Alblasterwaard – Vijfheerenlanden. Dat betekent dat in de nieuwe concessie DAV vanaf eind december 2018 er mogelijk minder openbaar vervoer aangeboden zal worden.

Dat kan consequenties kunnen hebben voor de reizigers, die een betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar openbaar vervoer willen.

9.7 Is huidige infrastructuur passend voor de mobiliteitsoplossing voor het platteland in Alblasterwaard-Vijfheerenlanden en Drechtsteden

Voor het platteland in Alblasterwaard-Vijfheerenlanden en Drechtsteden zal een passende mobiliteitsoplossing moeten worden gerealiseerd die uitgaat van een vervoersaanbod dat de inwoners vervoersmogelijkheden biedt die aansluit bij hun behoefte. De vraag is of de huidige infrastructuur hiervoor afdoende is. En wat hiervoor komende periode kan worden gerealiseerd.

9.8 Invulling van de eerste en laatste kilometers

Door de hoge haltedichtheid zijn de eerste en de laatste kilometer in de Drechtsteden op dit moment minder van belang. Bij eventuele vermindering van het aantal buslijnen of het strekken van lijnen/vermindere van het aantal haltes in de Drechtsteden wordt de eerste of de laatste kilometer meer van belang. De vraag is of deze problematiek met het reguliere OV of met een flexibel vervoersysteem opgelost moet worden.

Bij zowel trein- als bushalte is bijna altijd voor- en natransport noodzakelijk in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, vandaar dat bij de standaard inrichting van een bushalte/treinstation hoort de aanwezigheid van een goede fietsenstalling.

9.9 Toegankelijkheid materieel en haltes

De toegankelijkheid van het materieel in de DAV is goed en dat zal gecontinueerd moeten worden.

De haltes in de Drechtsteden zullen nog verder verbeterd moeten worden, daar waar werk-met-werk gemaakt kan worden. In Dordrecht zijn de meeste (belangrijke) haltes toegankelijk, er wordt daar voldaan aan de huidige toegankelijkheidseisen. Ook in andere gemeenten van de Drechtsteden is het aantal toegankelijke haltes voldoende. In de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zijn al veel haltes geschikt voor minder-mobiele reizigers. Maar ook daar is bij een aantal haltes verbetering mogelijk.

9.10 Verduurzaming van het busmaterieel in de DAV-concessie

Op landelijk niveau zijn afspraken gemaakt met als doel het openbaar vervoer klimaatneutraal te maken. De opgave is om hier, gezamenlijk met de regio, nadere invulling aan te geven gestreefd wordt naar een maximaal (betaalbaar) milieuvriendelijk scenario voor de voertuigen. De regio kan ondersteunen met faciliteiten: oplaadpunten, waterstoftankstations etc.

9.11 Koppeling doelgroepenvervoer met het openbaar vervoer/ toegankelijkheid voor minder mobiele reizigers

Er ligt een uitdaging in het verschuiven van reizigers uit het doelgroepenvervoer (sociale werkplaats, leerlingenvervoer, AWBZ- en Wmo-vervoer) naar het openbaar vervoer (wat in de huidige concessie DAV gestimuleerd wordt), wat wellicht gepaard gaat met de integratie van deze vervoersmodaliteiten. Hiervoor moet het openbaar vervoer voldoende worden geëcapiteerd. Daarnaast moet het doelgroepenvervoer gekoppeld zijn aan het brengen/halen van minder mobiele reizigers naar een knooppunt van het openbaar vervoer in de regio. Gemeenten, regio en provincie kunnen hierin hun krachten bundelen om te zoeken naar een systeem waar deze opgave mee kan worden ondervangen.

9.12 Openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief voor de auto (keuzereiziger)

Congestie op Rijkswegen A15 en A27 biedt mogelijkheden voor de overstap van de automobilist naar het openbaar vervoer (onder andere de MerwedeLingelijn). Het kan voor de automobilisten aantrekkelijk zijn om bij files de overstap naar de MerwedeLingelijn te maken, als de reistijd hiermee wordt verkort.

Ook een overstap van de A15 naar de Waterbus is een wens binnen de Drechtsteden.

9.13 Verbetering bereikbaarheid maatschappelijke, recreatieve, culturele en commerciële voorzieningen

Uit de interviews komt naar voren dat de bereikbaarheid van de bedrijfsterreinen, de maatschappelijke, recreatieve en culturele voorzieningen kan worden verbeterd. Deze zijn niet altijd goed ontsloten door het openbaar vervoer. Deze bereikbaarheid zou verbeterd kunnen worden in de nieuwe DAV concessie. Waarschijnlijk zijn maatwerk oplossingen hier benodigd.

9.14 Versterking van de keten, aansluiting met het vervoer over water en weg

De vele waterverbindingen in het DAV-gebied doorkruisen de wegen en de fiets/auto/busroutes. De Waterbus (en de veerverbindingen) sluiten niet altijd goed aan op het openbaar vervoer. De uitwisseling tussen de modaliteiten, weg, water, spoor en OV moet goed vorm gegeven worden in de nieuwe concessie DAV. In de huidige concessie DAV kan hier al naar toegewerkt worden. Speciale aandacht gaat in de Drechtsteden uit naar het aanleggen van overstappunten voor de auto naar het OV. Dit is ook van belang voor de bereikbaarheid van de molens van Kinderdijk.

9.15 De invloed van demografische ontwikkelingen op de mobiliteit van de reiziger

Demografische ontwikkelingen als vergrijzing hebben invloed op de mobiliteit van de reiziger. Met name op de eerste en laatste kilometers. Hiervoor moet een passende mobiliteitsoplossing worden gezocht.

9.16 Een goede informatievoorziening op de haltes

Het is belangrijk dat er een goede, actuele informatievoorziening is op de bushaltes, zo mogelijk digitaal. Daarnaast moet er op de busstations overzichtsboarden staan met actuele vertrektijden. De reisinformatie moet ook via apps op smartphones beschikbaar zijn. Daarnaast moeten de haltes comfortabel zijn (droog, verlicht, windvrij en liefst met wat voorzieningen).

9.17 Knooppuntontwikkeling, waaronder ook het openbaar vervoer

Voor de nieuwe concessie zouden de belangrijkste vervoersknopen gedefinieerd kunnen worden, onder andere voor het openbaar vervoer, in relatie tot het beleid voor ruimtelijke ordening. Bezien kan worden welke kwalitatieve en kwantitatieve investeringen nodig zijn om deze verder te ontwikkelen. Daarbij kunnen de investeringen op de busstations en de stations voor de MerwedeLingeLijn ook meegenomen worden.

9.18 De komst van het particulier vervoer

De komst van het particulier vervoer heeft zijn weerslag op het gebruik van het openbaar vervoer. Onderzocht kan worden welke kansen de komst van het particulier vervoer biedt voor de lokale mobiliteitsvraag en hoe dit vervolgens georganiseerd kan worden.

10. Aanbevelingen concessie DAV 2018

Op basis van de kennis die is opgehaald kunnen diverse aanbevelingen voor de aanbesteding DAV worden gedaan. In dit hoofdstuk gaan we in op de aanbevelingen van het RODAV en worden de aanbevelingen van het team regiokennis opgenomen.

10.1 Aanbevelingen RO DAV

Oplossingsrichting?

De oplossingsrichting die het RO DAV ziet, is het onderscheid tussen basisvoorziening en basisbereikbaarheid. De basisvoorziening richt zich op de forens en scholier en de eisen die zij stellen aan het OV. De basisvoorziening valt binnen de scope van een OV-concessie. De basisbereikbaarheid is maatwerk, waarbij ook andere oplossingen dan een traditioneel OV-aanbod in aanmerking kunnen komen. Om tot een goede invulling van basisbereikbaarheid te komen, kan gezocht worden naar een integratie van het openbaar vervoer en de verschillende vormen van doelgroepenvervoer die onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten vallen en eventuele buurt- en andere particuliere initiatieven. In hoeverre deze oplossingsrichting vorm krijgt c.q. kan krijgen in de nieuwe concessie DAV moet worden afgewacht. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de eisen die verschillende doelgroepen (scholieren, jongeren, forensen, ouderen) afhankelijk van hun reismotivatie stellen. De provincie erkent dit ook en heeft in haar visie aangegeven beter te willen inspelen op de vraag van de OV-gebruikers.

In het gebied Alblasserwaard - Vijfheerenlanden zijn er langs de randen waar de grotere plaatsen liggen grote stromen van reizigers waardoor vervoer over spoor mogelijk is (MerwedelingeLijn).

Daarnaast is vanuit Gorinchem en Leerdam richting Utrecht sprake van een forse reizigersstroom. [\[MOBOPG 8.3\]](#)

Vanuit / in het gebied zelf zijn de reizigersstromen veel minder groot. Daarnaast neemt de vergrijzing toe mede doordat er minder verjonging optreedt.

In het (D)AV gebied ziet het RO DAV mogelijk 4 vormen van (Openbaar) Vervoer:

1. woon-werk / woon-school vervoer (basisvoorziening): hiervoor zal het basisnet worden ingericht omdat deze vorm van vervoer voldoende aantallen reizigers genereert om in stand te houden.
2. bundelen van reizigersstromen door het optimaliseren van verbindingen tussen het landelijk gebied en een vorm van basisnet. Ook basisvoorziening.
3. ondersteuning van lokale initiatieven. Hierbij wordt gedacht aan vormen van vervoer die een lokale gemeenschap voorstaat bijvoorbeeld een dorpsauto. Vorm van basisbereikbaarheid. [\[MOBOPG 8.5\]](#)
4. particuliere initiatieven als het carpoolen om kinderen naar school te brengen en / of (digitale) lifters. Kan een vorm van basisbereikbaarheid zijn. [\[MOBOPG 8.6\]](#)

Belangrijke notie hierbij is dat deze 4 vormen een geheel vormen! Dat wil zeggen dat ze naadloos op elkaar moeten aansluiten. We spreken daarom in eerste instantie over vervoer in het DAV-gebied. Hierop komen we later terug in de beschrijving van de bouwstenen.

Reisinformatie

Om als reizigers gebruik te maken van de verschillende systemen wordt reisinformatie steeds belangrijker. Steeds meer verschillende stromen aan reisinformatie dienen aan elkaar gekoppeld te worden om het een reiziger mogelijk te maken om van A naar B te reizen. De reisinformatie die aangeboden wordt door de verschillende systemen als DRIS, 9292 en busboekje, is niet altijd en overal betrouwbaar. Vanuit het onderzoek naar het DRIS systeem in de concessie Zuid-Holland Noord is gebleken dat in meer dan 39% van de gevallen de reisinformatie onjuist wordt weergegeven op de display. We mogen er vanuit gaan dat dit voor het DAV gebied niet anders ligt, omdat eigen schouwen op dit onderwerp hetzelfde beeld toont. Voor 'dikke' lijnen is het busboekje wel betrouwbaar. Voor belbussen is dit niet altijd betrouwbaar. Een systeem als 9292 is ook niet altijd betrouwbaar. In 9292 is ook reisinformatie over doelgroepen en lokale initiatieven niet te vinden. Kortom een kwaliteitssysteem voor reisinformatie wordt gemist. Ook is het beschikbaar zijn van betrouwbare reisinformatie tijdens de reis belangrijk om in te kunnen spelen op wijzigingen tijdens de reis. Let wel dit geldt dit voor alle vormen van (openbaar) vervoer.

Grenzen tussen systemen [\[MOBOPG 8.10\]](#)

De reiziger wil van A naar B, onverschillig met welk systeem mits de systemen op elkaar aansluiten, betaalbaar zijn en voor de reiziger informatie beschikbaar is dat het functioneel, passend en aangenaam is om hier gebruik van te maken.

Het is vooralsnog onduidelijk welke normen / waarden gehanteerd worden tussen verschillende vervoerssystemen. Wanneer wordt nu gekozen voor welk systeem? Het RODAV neemt aan dat dit in eerste instantie een politieke keuze is.

Het RODAV is voorstander van het bundelen van OV en doelgroepenvervoer. Vanuit reizigersperspectief is het een efficiënte manier om OV beschikbaar te krijgen in landelijk gebied. [\[MOBOPG 8.5\]](#) [\[MOBOPG 8.9\]](#)

Zaak is wel dat de ritten worden geoptimaliseerd en niet de bezetting. Daarnaast zal al het materieel ook toegankelijk moeten zijn voor mensen met een beperking. Hiervoor verwijzen we naar de ratificatie van het VN-gedrag door de Nederlandse regering.

Voor het coördineren (goed inrichten en effectief en efficiënt gebruik maken) van de verschillende systemen (vooral optie 2) bundelen en optie 3) lokale initiatieven), ligt het voor de hand om gebruik te maken van een regiecentrale. Zeker indien mensen vanuit doelgroep ertoe gestimuleerd kunnen worden om van het reguliere DV gebruik te maken door bijvoorbeeld gebruik te maken van app of OV-coach. De regiecentrale kan de ritten volgtijdelijk aan elkaar koppelen. Dat is beter dan het tegelijkertijd combineren van ritten.

Het materieel waar mee wordt gereden dient afgestemd te zijn op de reizigers(stroom). Een voorbeeld is om gebruik te maken van een 17 persoonsbus waarin de reizigers ook mogen staan. De sta-mogelijkheid biedt de kans meer reizigers mee te nemen dan normaal voorzien wordt. Indien een bel/ buurtbus ook voor doelgroepen gebruik wordt, is de mogelijkheid van het gebruik door een rolstoeler standaard aanwezig.

Verantwoordelijkheden / rollen van betrokkenen

Bij 1. is de provincie volledig verantwoordelijk. Gemeenten en RODAV zijn (verplicht) adviserend. De reiziger is betrokken door de klantenmonitor, klachten en panels. Overigens zijn de provincie en de gemeente betrokken als wegbeheerder. Dat laatste is niet onbelangrijk voor het bevorderen van de doorstroming van het openbaar vervoer en de inrichting van de ruimte.

Bij 2. is de provincie ook volledig verantwoordelijk. Gemeenten en RODAV zijn ook dan (verplicht) adviserend. De betrokkenheid van reizigers is weer via de klantenmonitor, klachten en panels.

Bij 3. ziet het RO DAV voor de provincie coördinerende en / of faciliterende rol weggelegd.

De gemeenten zijn verantwoordelijk. Het RODAV heeft mogelijk een adviserende rol. Dit zal besproken moeten worden met de gemeenten, omdat de wijkraden / dorpsraden een grote(re) adviserende rol krijgen van de gemeenten zo wordt ervaren.

Bij 4. ziet het RO DAV voor de provincie en zichzelf geen rol weggelegd.

Tot slot constateert het RO DAV dat de solidariteit om het vervoer zelf te regelen onder druk staat.

10.2 .Visie van het RO DAV

De visie van het RO DAV is vormgegeven als bouwstenen. Deze bouwstenen vormen de input voor het op te stellen beleidskader voor het openbaar vervoer in het DAV-gebied door de provincie Zuid Holland.

Basisvoorziening / basisbereikbaarheid [MOBOPG 8.11]

Gezien de ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer in het algemeen en in krimp gebieden in het bijzonder, stelt het RODAV voor om te onderzoeken of een onderscheid tussen basisvoorziening en basisbereikbaarheid mogelijkheden biedt tot genuanceerde kaderstellingen voor het openbaar vervoer in het DAV-gebied.

Een mogelijk definitie voor basisvoorziening zou kunnen zijn: regulier openbaar vervoer op werkdagen tussen 6.00 uur en 19.00 uur waar voldoende vervoersaanbod is.

Een mogelijke definitie voor basisbereikbaarheid is vervoer op tijden waarin een basisvoorziening niet voorziet. De invulling van een basisvoorziening kan divers zijn en variëren van regulier openbaar vervoer tot lokale initiatieven.

Let wel basisvoorziening en basisbereikbaarheid kunnen te vinden zijn in zowel stedelijk als landelijk gebied.

Het onderscheid tussen basisvoorziening en basisbereikbaarheid schept de mogelijkheid om andere manieren van vervoer in te schakelen om gebieden hetzij stedelijk hetzij landelijk bereikbaar te houden. Belangrijk hierbij is het totale vervoersysteem in een gebied te beschouwen in het vaststellen van de beleidskaders van het openbaar vervoer over de weg en over het spoor waarvan sprake is in het DAV-gebied. Hierbij is van belang dat de invulling van een concessie niet alleen basisvoorziening maar ook basisbereikbaarheid betreft!

De combinatie van basisvoorziening en basisbereikbaarheid in een gebied moet zodanig zijn dat de aspecten als betaalwijze, toegankelijkheid, reisinformatie en sociale veiligheid eenduidig zijn dat wil zeggen met een voorgeschreven betaalwijze door het hele vervoersysteem kunnen reizen. Alle vervoerwijzen bieden dezelfde mate van mentale en fysieke toegankelijkheid. De interface waar reisinformatie te vinden biedt informatie over alle te kunnen gebruiken systemen. De sociale veiligheid heeft door het hele vervoersysteem hetzelfde niveau.

Uiteraard is het bovenstaande slechts een denklijn waarover verder gesproken moet worden door de drie ROCOV's RO DAV, RO HWGO en RHM en de provincie Zuid-Holland om te achterhalen of dit een reële optie is. Deze denklijn wordt overigens wel gevolgd in deze notitie.

Plattelandsgebied / stedelijk gebied [\[MOBOPG 8.5\]](#)

Op het plattelandsgebied en in het stedelijk gebied dienen voorzieningen als ziekenhuizen en poliklinieken per openbaar vervoer bereikbaar te zijn. Gezien het verschil in aard van voorzieningen als begraafplaatsen is het misschien voorstelbaar de bereikbaarheid via basisvoorziening dan wel basisbereikbaarheid mogelijk te maken. [\[MOBOPG 8.13\]](#)

Reisinformatie

Om een overdaad aan reisinformatie te voorkomen dienen in de concessie eisen gesteld te worden aan de mentale toegankelijkheid van de aan te bieden reisinformatie. Want het openbaar vervoer wordt nu eenmaal gebruikt door alle mensen. Dat betekent van hoogopgeleide mensen tot laaggeletterde mensen en mensen met een beperking.

Voordat een reiziger een OV-reis gaat maken dient de informatie of een reis functioneel (kloppend, betrouwbare planning) en passend (betaalbaar, anticiperend op omstandigheden) te zijn. Die informatie dient bij elkaar gevonden te worden en niet verspreid over verschillende bronnen.

De reisinformatie in trein en bus dient leesbaar en hoorbaar te zijn in trein en bus. Gezien onze ervaringen stelt het RODAV dit als Kwaliteit Prestatie Indicator op te voeren.

Naast de dynamische reisinformatie wil het RODAV statische informatie als vertrekstaten behouden omdat niet bij iedere halte een DRIS beschikbaar is en de reisinformatie mentaal toegankelijk blijft.

Het dient ook als terugvaloptie bij een uitval van een display.

Wanneer vertrektijden op een DRIS worden getoond dan ziet het RODAV graag ook het aantal minuten totdat de bus komt vermeld.

Gezien de opkomst van apps in afgelopen paar jaar is het RODAV voorstander om in de concessie ontwikkelruimte bieden voor nieuwe toepassingen op het gebied van reisinformatie.

Ketenmobiliteit /OV knooppunt /halte [\[MOBOPG 8.4\]](#)

OV knooppunten en halte dienen goed bereikbaar te zijn. Indien haltes toegankelijk zijn voor mensen met een beperking dan dient ook de weg er naartoe als zodanig te zijn ingericht. Ook bij langdurige omleidingen dienen de wegbeheerders hier voor zorg te dragen. Het komt te vaak voor dat dat bij langdurige omleidingen de haltes voor mensen met een beperking niet te bereiken zijn.

De afstand tot OV-knooppunten en haltes dienen passend te zijn voor de vervoerwijze. Een loopafstand is anders dan een fietsafstand en anders dan een auto-afstand. De routes te voet, per fiets of auto [\[MOBOPG 8.12\]](#) dienen passend te zijn qua lengte en sociale veiligheid. De voorzieningen bij een OV knooppunt / halte dienen passend te zijn bij een vervoerwijze die gebruikt wordt in het voortransport. Voor een fietser is het belangrijk dat de fiets op de juiste manier gestald en aangeboden kan worden tegen diefstal dan wel in een fietskluis kan worden geplaatst indien sprake is van een fiets van grote waarde. Indien de fietsafstanden dusdanig zijn dat gebruik van e—bikes aannemelijk is de aanwezigheid van een oplaadmogelijkheid wel een vereiste. [\[MOBOPG 8.6\]](#)

De aansluitingen van de MLL in Dordrecht en Geldermalsen op NS treinen dienen de reizigers voldoende tijd te bieden om over te kunnen stappen in beide richtingen. [\[MOBOPG 8.2\]](#)

Tarieven en producten [\[MOBOPG 8.11\]](#)

Het RO DAV is voorstander dat per type reiziger maatwerkproducten worden aangeboden. Een dergelijk aanbod speelt in op de behoeften van deze type reizigers. Deze producten dienen gemakkelijk verkrijgbaar te zijn via website en CV winkels.

In de huidige concessie is er sprake van producten van de vervoerder waarin het vervoer per bus en trein geïntegreerd zijn. Dat is een goede manier van productontwikkeling. Het RODAV constateert echter dat de overstap van de MerwedeLingelijn in Dordrecht en Geldermalsen (spoor — spoor) vereenvoudiging nodig heeft door het toepassen van single check-in check-out. Dat wil zeggen dat de reiziger komend van de MLL niet meer hoeft uit te checken bij een overstap op NS. Kortom integratie van spoor — spoor. In het HWGO-gebied is het al mogelijk om door een regioabonnement binnen het gebied van Metropoolregio Rotterdam Den Haag te reizen. Omdat Rotterdam een belangrijk doelgebied is, ziet het RO DAV de eis tot het aanbieden van een dergelijk product graag opgenomen.

Betaalwijzen [\[MOBOPG 8.11\]](#)

Het RO DAV stelt dat de reiziger door het hele Ov-systeem moet kunnen reizen op basis van minimaal 1 betaalsysteem. Het dient niet zo te zijn dat eerst verschillende kaarten moeten worden aangeschaft om van naar A naar B te reizen en een vervoersmogelijkheid gebruik te maken.

Er is wel verschil tussen de vervoerswijzen in de basisvoorziening en basisbereikbaarheid. In de basisvoorziening stelt het RO DAV dat daar van alle betaalsystemen gebruik moet kunnen worden gemaakt: cash, OV-chipkaart, mobiele telefoon, bankpas, etc. wanneer deze daarvoor ontwikkeld zijn. De concessie-eisen dienen de mogelijkheid te bieden om op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied in te spelen.

10. aanbevelingen

Toegankelijkheid [MOBOPG 8.7]

Naast de al eerder genoemde mentale toegankelijkheid dient het openbaar vervoer ook fysiek toegankelijk te zijn voor mensen met een beperking.

Het RO DAV voorziet dat er maatwerk oplossingen in de bus moeten komen voor mensen met een beperking. Aandacht behoeft dan de rolstoelplaats, de audio en stopknop voor blinden etc. Het zijn voor hen belangrijke details. Indien dit niet tot in de details klopt, is het voor mensen met een beperking moeilijk om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Concessiegrensoverschrijdend lijnen

Het RO DAV is voorstander dat concessiegrensoverschrijdende lijnen toegewezen worden aan 1 vervoerder. Dit voorkomt dat reizigers wanneer zij reizen met kortingsproducten van een andere vervoerder hier geen voordeel meer van hebben wanneer de andere vervoerder rijdt. Indien gekozen wordt voor de optie dat twee vervoerders op één lijn rijden, dan ziet het RODAV graag de verplichting opgenomen dat de vervoerders elkaars (kortings)producten accepteren.

Materieel / duurzaamheid [MOBOPG 8.8]

Het RO DAV is er niet op tegen dat bij de start ouder materieel ingezet wordt. Daartegenover staat de verplichting om wanneer mogelijk en passend materieel dat duurzaam (minder CO2 uitstotend) is, ingezet wordt in stedelijke gebieden. Hierbij kan gedacht worden aan elektrische aandrijvingen. Onder de voorwaarde dat dit niet ten koste gaat van het totaal aantal DRU's en / of het effect van lagere frequenties heeft. Op lijnen in landelijk en stedelijk gebied met lagere aantallen reizigers kunnen kleinere 17 persoons bussen met de mogelijkheid van staanplaatsen in plaats van 8 persoons bussen ingezet worden.

Toekomstvast / ontwikkelruimte

Het RO DAV voorziet ontwikkelingen tijdens de looptijd van de concessie op het gebied van betaalsystemen en reisinformatiesystemen die het noodzakelijk maken dat de concessie ruimte biedt om hier op in te spelen. Een voorbeeld is de opkomst van de mobiele telefoon waardoor vervoerders gebruik maken van apps en social media om reizigers te informeren dan wel producten aan de man te brengen. Dan wel reizigers die contact hebben met de vervoerder.

Imago OV [MOBOPG 8.12]

Het imago van het OV is niet goed. Ervaringen leren dat openbaar vervoer aantrekkelijk is wanneer alles tot in de details klopt. Uiteraard hebben reizigers hun eigen prioriteiten in de verschillende aspecten. Voor de een zal snelheid en een hoge frequentie belangrijker zijn dan comfort. Deze dienen per type reiziger vastgesteld te worden. Het hele OV-systeem dient daarop ingericht te worden. Indien dat niet of onvoldoende gebeurt, zal het imago van het OV onvoldoende verbeteren.

Relatie met ROCOV

Het RO DAV gaat er vanuit dat de verschillende betrokkenen als provincie en vervoerder in principe altijd aanwezig zijn de vergaderingen van het RODAV. Afhankelijk van de agenda kan dat anders zijn.

Het RO DAV wil ook contact hebben met betrokkenen indien het vervoersysteem van het DAV-gebied anders wordt ingericht. Deze contacten zijn zowel informeel als formeel. Informeel om over ontwikkelingen door te praten en vanuit het RODAV input te leveren. Formeel wanneer er duidelijk van een adviesrelatie sprake is. In de vergadering dient de vervoerder met een vervoerkundige en een ontwikkelfunctie aanwezig te zijn. Ook dient scherp te worden geformuleerd dat adviestermijnen aangehouden worden rekening houdend met de vergaderfrequentie van het RO DAV. Verder staat het RO DAV een informele werkwijze met de vervoerder en de provincie voor. Dit kan de vorm hebben van een werkgroep die buiten de vergaderingen van het RO DAV bij elkaar komt voor het bespreken van (ontwikkelingen bij) een specifiek onderwerp.

10.2 Aanbevelingen team regiokennis

Aan de hand van de geformuleerde mobiliteitsopgaven zijn hieronder cursief de aanbevelingen van het team regiokennis weergegeven. Het leidend principe is dat de intrinsieke kwaliteiten van het openbaar vervoer zoveel mogelijk moeten worden benut. Dit betekent dat het openbaar vervoer alleen de mobiliteitsoplossing is voor de mobiliteitsbehoeften die daarbij passen. Het is belangrijk dat de nieuwe vervoerder kijkt naar de vraag vanuit de reiziger en de mobiliteitsoplossing die daar het beste bij past. Daarbij kan ook gekeken worden naar andere onderdelen van de mobiliteitsketen, zoals de Waterbus, de fiets en kleinschalig maatwerk vervoer.

Mobiliteitsopgaven van het DAV-gebied

Hoofdoggave is om in de nieuwe concessie DAV betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar openbaar vervoer te realiseren waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de vraag. Deze opgave moet uitgewerkt worden in een aantal deelopgaven.

1. Aansluiting van de DAV concessie met het hoofdrailnet (spoor)

De MerwedelingeLijn is op de stations Dordrecht en Geldermalsen verbonden met het Hoofdrailnet. Station Dordrecht CS heeft een intercity status. In Dordrecht reist circa twee derde van de reizigers die uit de MLL stapt, door in de trein richting Rotterdam (over het hoofdrailnet spoor). De overige reizigers die in Dordrecht uitstappen geven een pluriform beeld. Een deel stapt over en reist verder op het hoofdnet rail in zuidelijke richting (richting Breda/Roosendaal). Een deel stapt over op bus, fiets (of fietst verder met de meegenomen fiets), taxi of loopt verder. Het is een opgave om voor de reizigers die doorreizen naar Rotterdam een goede aansluiting op het Hoofdrailnet te realiseren.

De aansluiting voor de reizigers moet zo goed mogelijk zijn op in ieder geval de treinstations in Dordrecht, Geldermalsen en Gorinchem. Waardoor de reizigers vanuit de DAV-concessie snel en adequaat door kunnen reizen naar Rotterdam, Breda, Utrecht en 's Hertogenbosch.

2. Bundeling en verknoping op de corridors Rotterdam en Utrecht

Verschillende corridors in de regio Drechtsteden – Rotterdam vragen om versterking:

- Dordrecht-Zwijndrecht- H.I. Ambacht – regio Rotterdam
- Sliedrecht-Papendrecht- regio Rotterdam
- Dordrecht – Papendrecht - Alblasserdam (Kinderdijk).

Aan bovenstaande corridors kunnen nog worden toegevoegd de corridors:

- Breda- Gorinchem- Utrecht
- Den Haag- Dordrecht- Eindhoven
- Sliedrecht-Meerkerk (via Alblasserwaard-Vijfheerenlanden) - Utrecht
- Vanaf veer Schoonhoven naar Gorinchem

Er liggen mogelijkheden in het beter verbinden van de Alblasserwaard- Vijfheerenlanden met de Rotterdamse regio. De opgave is te zorgen voor een goede verbinding die past bij de vervoervraag op de corridors, in combinatie met een mogelijke ontwikkeling van bijbehorende knooppunten. Daarbij moet ook gekeken worden naar het provinciegrensoverschrijdend verkeer.

3. Verknopen binnen de Drechtsteden

Bij de versterking van de corridors in de Drechtsteden naar Rotterdam en Utrecht kan tevens een versterking ontstaan van het netwerk binnen de Drechtsteden. Hierdoor kunnen de grotere kernen zonder spoor goed met elkaar verbonden worden. Dit netwerk moet duidelijk zijn, als een soort metro netwerk.

Met de ontwikkeling van een stevig netwerk richting Rotterdam en Utrecht is de opgave om er voor te zorgen dat dit stevige netwerk goede interne verbindingen binnen de Drechtsteden heeft, inclusief de mogelijke ontwikkeling van een aantal knooppunten.

4. De sociale functie van het openbaar vervoer inrichten in de Drechtsteden en de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

In de DAV-concessie moet aandacht zijn voor flankerend beleid voor de gedeelten van het gebied waar geen reguliere lijnbus kan rijden. Deze sociale functie is niet alleen van belang in de Alblasserwaard – Vijfheerenlanden, maar ook in de Drechtsteden. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van bejaardentehuizen, begraafplaatsen/crematorium en ook de interwijk verbindingen waar nu geen buslijn aanwezig is, of wellicht in de toekomst verloren gaat.

Als een buslijn onvoldoende aansluit op de aanwezige vervoersvraag, zou er een maatwerkoplossing geboden kunnen worden, eventueel in samenwerking met lokale en regionale initiatieven zoals Stroomlijn. Dit vraagt om een nadere verkenning.

5. Invulling van het openbaar vervoer in het landelijk gebied

De huidige concessie kent – met name in het landelijk gebied - een ‘stevig openbaarvervoernetwerk’ van buslijnen, meer dan voorgeschreven is in de concessie. Dat betekent dat in de nieuwe concessie DAV vanaf eind 2018 er mogelijk minder openbaar vervoer aangeboden zal worden. Dat zal consequenties kunnen hebben voor de reizigers, die een betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar openbaar vervoer willen.

In een aantal gebieden is de vervoersvraag niet groot, onder andere in het landelijk gebied. Dit terwijl er op dit moment op die plekken wel regulier openbaar vervoer wordt aangeboden. Daarom is het voorstel op zoek te gaan naar een geschikte mobiliteitsoplossing passend bij de vraag, zodat in de nieuwe concessie een betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar systeem komt. Daarbij zou ook samengewerkt kunnen worden met lokale en regionale initiatieven zoals Stroomlijn. Dit vraagt om een nadere verkenning.

6. Is de huidige infrastructuur passend voor de mobiliteitsoplossing voor het platteland in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en Drechtsteden

Voor het platteland in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en Drechtsteden zal een passende mobiliteitsoplossing moeten worden gerealiseerd die uitgaat van een vervoersaanbod dat de inwoners vervoersmogelijkheden biedt die aansluit bij hun behoefte. De vraag is of de huidige infrastructuur hiervoor afdoende is. En wat hiervoor komende periode kan worden gerealiseerd.

Voorgesteld wordt bij de eerdergenoemde verkenning naar het samenwerken met regionale en lokale initiatieven tevens te onderzoeken wat dan nodig is op het gebied van de infrastructuur. Daarbij kan in ieder geval gedacht worden aan (vrij liggende) busbanen, halte-infrastructuur met ruimte voor fietsenstallingen, deelfietsystemen, parkeerplaatsen en maatwerkoplossingen, knooppunten/ busstations/ treinstations en goede infrastructuur voor voor- en natransport.

7. Invulling van de eerste en laatste kilometers

Door de hoge haltedichtheid is de eerste en de laatste kilometer in de Drechtsteden minder van belang. Bij eventuele vermindering van het aantal buslijnen of het strekken van lijnen/vermindere van het aantal haltes in de Drechtsteden wordt de eerste of de laatste kilometer belangrijker. Vaak is dit belangrijk voor ouderen of minder valide reizigers. De vraag is of deze problematiek met het reguliere OV of met een flexibel vervoersysteem opgelost moet worden. Bij zowel trein- als bushalte is bijna altijd voor- en natransport noodzakelijk in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, vandaar dat bij de standaard inrichting van een bushalte/ treinstation hoort de aanwezigheid van een goede fietsenstalling.

Vanuit de focusgroepen en interviews is gebleken dat de verschillende groepen reizigers geen probleem hebben om met het openbaar vervoer te reizen. Wel is met name het natransport (het organiseren van de reis van de bushalte naar de bestemming) van belang. Aanbevolen wordt om dit in de nieuwe concessie DAV verder uit te werken.

8. Toegankelijkheid materieel en haltes

De toegankelijkheid van het materieel in de DAV is goed en dat zal gecontinueerd moeten worden. De haltes in de Drechtsteden zullen nog verder verbeterd moeten worden, daar waar werk-met-werk gemaakt kan worden. In de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zijn al veel haltes geschikt voor minder-mobiele reizigers. Maar ook daar is bij een aantal haltes verbetering mogelijk.

De toegankelijkheid van het materieel opnemen in het Programma van Eisen van de nieuwe concessie DAV. In de nieuwe concessie DAV moet aandacht voor de toegankelijkheid blijven.

9. Verduurzaming van het busmaterieel in de DAV-concessie

Op landelijk niveau zijn afspraken** gemaakt met als doel het openbaar vervoer klimaatneutraal te maken. De opgave is om hier gezamenlijk met de regio en de toekomstige vervoerder, nader invulling aan te geven, waarbij gestreefd wordt naar een maximaal (betaalbaar) milieuvriendelijk scenario voor de voertuigen.

Hierbij kan aangesloten worden bij de ontwikkelingen van de huidige concessie DAV. Op dit moment wordt reeds door de vervoerder geïnvesteerd in de introductie van elektrisch vervoer in de steden Dordrecht en Gorinchem.

Een deel van het DAV-gebied wordt gekenmerkt door verkeers- en vervoerstromen die impact hebben op de leefbaarheid van met name de steden. Aanbevolen wordt daarom dat in de concessie voor het meest (betaalbaar) milieuvriendelijke scenario voor voertuigen wordt gekozen. De regio kan in samenwerking met de nieuwe vervoerder het realiseren van oplaadpunten, waterstof-tankstations, etc. mogelijk maken.

voor voertuigen wordt gekozen. De regio kan in samenwerking met de nieuwe vervoerder het realiseren van oplaadpunten, waterstof-tankstations, etc. mogelijk maken.

10. Koppeling doelgroepenvervoer met het openbaar vervoer/ toegankelijkheid voor minder mobiele reizigers

Er ligt een uitdaging in de migratie van reizigers uit het doelgroepenvervoer (sociale werkplaats, leerlingenvervoer, AWBZ- en Wmo-vervoer) naar het openbaar vervoer (wat in de huidige concessie DAV gestimuleerd wordt), wat wellicht gepaard gaat met de integratie van deze vervoersmodaliteiten. Daarnaast moet het doelgroepenvervoer gekoppeld zijn aan het brengen/ halen van minder mobiele reizigers naar een knooppunt van het openbaar vervoer in de regio.

Aanbevolen wordt dit te verkennen in samenwerking met lokale en regionale partijen (zoals Stroomlijn en de Molenhopper).

11. Openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief voor de auto (keuzereiziger)

Congestie op Rijkswegen A15 en A27 biedt mogelijkheden voor de overstap van de automobilist naar het openbaar vervoer (onder andere de Merwedelingelijn). Het kan voor de automobilisten aantrekkelijk zijn om bij files de overstap naar de Merwedelingelijn te maken, als de reistijd hiermee wordt verkort.

Zorg hierbij voor snelle verbindingen als Q-liners, Brabant-liners, Merwedelingelijn en aantrekkelijke overstappunten. Maak incidenteel reizen met het OV in DAV zo eenvoudig mogelijk. Drempels voor keuzereizigers bemoeilijken het daadwerkelijke gebruik maken van OV. Dus neem zoveel mogelijk drempels weg of maak het voor de incidentele klant zo eenvoudig mogelijk.

** Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus, 22 maart 2016

12. Verbetering bereikbaarheid maatschappelijke, recreatieve, culturele en commerciële voorzieningen

De bereikbaarheid van de bedrijfsterreinen, de maatschappelijke, recreatieve en culturele voorzieningen kan worden verbeterd. Deze zijn niet altijd goed ontsloten door het openbaar vervoer. Deze bereikbaarheid zou verbeterd kunnen worden in de nieuwe DAV concessie. Waarschijnlijk zijn maatwerkoplossingen hier benodigd.

Aanbevolen wordt om hierover met de nieuwe vervoerder in gesprek te gaan in het kader van de implementatie van de nieuwe concessie. Er kan daarbij eventueel samengewerkt worden met lokale en regionale initiatieven om dit te realiseren. Daarbij kan ook aan andere vormen van vervoer worden gedacht.

13. Versterking van de keten, aansluiting met het vervoer over water en weg

De vele waterverbindingen in het DAV-gebied doorkruisen de wegen en de fiets/auto/busroutes. De Waterbus (en de veerverbindingen) sluiten echter niet altijd goed aan op het openbaar vervoer. De uitwisseling tussen de modaliteiten, weg, water, spoor en OV moet goed vorm gegeven worden in de nieuwe concessie DAV. Speciale aandacht gaat in de Drechtsteden uit naar het aanleggen van overstappunten voor de auto naar het OV. Dit is ook van belang voor de bereikbaarheid van de molens van Kinderdijk.

Onderzoek of het kansrijk is om dit te verknopen. Daarbij zouden de bus-, treinen vaarwegroutes op de corridors met elkaar verknoopt kunnen worden en met de A15.

14. De invloed van demografische ontwikkelingen op de mobiliteit van de reiziger.

Demografische ontwikkelingen als vergrijzing hebben invloed op de mobiliteit van de reiziger. Met name op de eerste en laatste kilometers. Hiervoor moet een passende mobiliteitsoplossing worden gezocht.

Aanbevolen wordt de nieuwe concessie op een dusdanige wijze in te richten zodat ingesprongen kan worden op demografische ontwikkelingen in het gebied. Met de nieuwe vervoerder zullen hierover vervolgens nadere afspraken worden gemaakt, zodat snel ingesprongen op een veranderende mobiliteitsvraag.

15. Een goede informatievoorziening op de haltes.

Het is belangrijk dat er een goede, actuele informatievoorziening is op de bushaltes, zo mogelijk digitaal. Daarnaast moet er op de busstations overzichtsboarden staan met actuele vertrektijden. De reisinformatie moet ook via apps op smartphones beschikbaar zijn.

De opgave voor de nieuwe vervoerder is om goede informatie te geven over de aansluiting op andere vervoersmogelijkheden en dit zichtbaar te maken in de reizigersinformatie.

16. Knooppuntontwikkeling, waaronder ook het openbaar vervoer

Voor de nieuwe concessie zouden de belangrijkste vervoersknopen gedefinieerd kunnen worden, onder andere voor het openbaar vervoer, in relatie tot het beleid voor ruimtelijke ordening. Bezien kan worden welke kwalitatieve en kwantitatieve investeringen nodig zijn om deze knopen verder te ontwikkelen. Daarbij kunnen de investeringen op de busstations en de stations voor de MerwedeLingelijn ook meegenomen worden.

17. De komst van het particulier vervoer

De komst van het particulier vervoer (inclusief lokale en regionale mobiliteitsinitiatieven) heeft zijn weerslag op het gebruik van het openbaar vervoer, ook al ligt er geen dienstregeling aan ten grondslag. Onderzocht kan worden welke kansen de komst van het particulier vervoer biedt voor de lokale mobiliteitsvraag en hoe dit vervolgens georganiseerd kan worden.

Aanbevolen wordt dat de nieuwe vervoerder samenwerkt met het particulier vervoer. Deze samenwerking kan eventueel plaatsvinden via de regiecentrale/ mobiliteitsplatform.

