



# Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden

---

Juni 2020

## **Een regionale agenda**

*Een gezamenlijke regionale agenda gericht op het versterken van een goede bereikbaarheid van alle modaliteiten en het komen tot duurzame modaliteitsveranderingen in de Drechtsteden*



Laan 1914, no. 35  
Postbus 1132  
3800 BC Amersfoort  
+31 (0)88 328 2 000 **Telefoon**  
+31 (0)88 033 463 3652 **Fax**  
info@rhdhv.com **E-mail**  
www.royalhaskoningDHV.com **Internet**

Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden  
Definitief **Versie**  
2 juni 2020 **Datum**  
BH1892 **Referentie**  
Joep Coopmans, Lieke Hüsslage, **Auteurs**  
Nienke van der Smissen



# Voorwoord

Voor u ligt het document Regionale Gebiedsagenda Drechtsteden. Een document opgesteld door de zeven deelnemende gemeenten aan de Drechtsteden in samenwerking met omliggende gemeenten en regio's.

De komende tien jaar staan de Drechtsteden in het teken van de Groeiagenda 2030. Met het uitbreiden van de regio met 25.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen wil de regio inzetten op het aantrekken van extra inwoners en de lokale economie vergroten. Een voorwaarde voor het bereiken van deze doelstellingen is een goede bereikbaarheid van de regio. Om dit op een integrale manier en op regionale schaal aan te pakken is deze Regionale Gebiedsagenda opgesteld.

De vraag naar woon- en werklocaties beïnvloeden elkaar, maar hebben ook een belangrijke weerslag op het onderliggend wegennet en de vervoersstromen in de regio. Met het uitvoeren van deze regionale Gebiedsagenda zorgen de zeven gemeenten in de Drechtsteden dat de regio ook in 2030 goed bereikbaar blijft. Hierbij focussen we ons zowel op het vervoer over de weg, het spoor als het water. Daarbij zetten we niet alleen in op de bereikbaarheid van de regio, maar ook op het verduurzamen van vervoer.

De regio Drechtsteden en de afzonderlijke gemeenten kunnen veel van de ambities realiseren, maar dat kunnen wij alleen bereiken door samen te werken. Soms simpelweg omdat de grond of de weg waar we willen ontwikkelen niet in beheer is van de gemeente of omdat het een kwestie is van aanpassingen aan bestaande infrastructuur waarbij er meerdere belangen op het spel staan. Daarom gaan wij samen met de Provincie, Rijkswaterstaat, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en omliggende gemeenten aan de slag. Zo zorgen we er samen voor dat het goed wonen is in de Drechtsteden voor de 300.000 inwoners in 2030.

Namens de bestuurlijke werkgroep bereikbaarheid Drechtsteden,



T.A. Spek

Portefeuillehouder regio

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>1</b>
<b>Introductie</b>	<b>6</b>
Groeiagenda 2030	7
De 12 opgaven	9
<b>De bereikbaarheidsopgaven</b>	<b>10-62</b>
Opgave 1: Gebruik van de fiets	10
Opgave 2: OV-Netwerk: spoorverbindingen en stations	16
Opgave 3: OV-netwerk: regionaal busvervoer	22
Opgave 4: OV-netwerk: vervoer over water	26
Opgave 5: Netwerken: multimodale overstapplaatsen (hubs)	32
Opgave 6: Slimme mobiliteit en informatievoorziening	36
Opgave 7:Wegverkeer: bereikbaarheid A15-corridor	40
Opgave 8:Wegverkeer: bereikbaarheid A16	46
Opgave 9:Wegverkeer: bereikbaarheid N3	50
Opgave 10: Bereikbaarheid en geleiding vrachtverkeer	54
Opgave 11:Vervoer gevaarlijke stoffen	58
Opgave 12: Bereikbaarheid van toeristische hotspots	62
<b>Gebiedsagenda in relatie tot de omgeving</b>	<b>60</b>
<b>Bijlage</b>	<b>68</b>



# Samenvatting

De regio streeft met haar Groeiagenda 2030 naar 'goed leven in de Drechtsteden'. Daarbij wordt ingezet op drie speerpunten, namelijk goed wonen, goed werken en een goede bereikbaarheid, waarbij voor al deze punten duurzaamheid maximaal wordt nagestreefd. Deze 'Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden' is een verdere verdieping van dit laatste speerpunt, 'een goede bereikbaarheid', waarbij deze thema's uiteraard niet los van elkaar staan. Zo beïnvloeden de vraag naar woon- en werklocaties elkaar, maar hebben dergelijke ontwikkelingen ook een belangrijke weerslag op het onderliggend wegennet en de vervoersstromen in de regio. Een integrale blik blijft noodzakelijk.

Vanuit de Groeiagenda formuleren wij in deze Gebiedsagenda een 12-tal gezamenlijke opgaves, die zorgdragen voor de realisatie van de regionale doelen en ambities. Deze opgaven zijn:

- Opgave 1: Gebruik van fiets
- Opgave 2: OV-Netwerk: spoorverbindingen en stations
- Opgave 3: OV-netwerk: regionaal busvervoer
- Opgave 4: OV-netwerk: vervoer over water
- Opgave 5: Netwerken: multimodale overstapplaatsen (hubs)
- Opgave 6: Slimme mobiliteit en informatievoorziening
- Opgave 7:Wegverkeer: bereikbaarheid A15-corridor
- Opgave 8:Wegverkeer: bereikbaarheid A16
- Opgave 9:Wegverkeer: bereikbaarheid N3
- Opgave 10: Bereikbaarheid en geleiding vrachtverkeer
- Opgave 11:Vervoer gevaarlijke stoffen
- Opgave 12: Bereikbaarheid van toeristische hotspots

Bij deze opgaven worden een of meerdere strategieën geformuleerd, die de komende jaren door de regio in nauwe samenwerking of afstemming met partners zal worden opgepakt. Deze partners bestaan uit de overheid en overheidsdiensten, regionale partners en overige partners zoals openbaar vervoerders, ontwikkelaars, onderwijsinstellingen, mobiliteitsplatformen en De Verkeersonderneming.

In de hierna volgende tabel worden deze opgaves, bijbehorende strategieën en belangrijkste partners benoemd.

Voorliggende Gebiedsagenda richt zich op het toekomstjaar 2030. Maar ook in de aankomende jaren zullen er al veel veranderingen plaatsvinden. Met de geplande werkzaamheden aan de N3, de A27 en aan diverse bruggen en tunnels van Rijkswaterstaat is nauwe afstemming met betrokken partijen ook op korte termijn al noodzakelijk, om ook de komende jaren een goede verkeersafwikkeling en verkeersveilige situatie te kunnen behouden.

Opgave	Strategie	Overheid (& diensten)			Omliggende Regio's	Andere partijen							
		Ministerie I&W	RWS	Provincie Zuid-Holland	Bijv. Regio Rotterdam, Regio Zuid Holland Zuid, Regio Alblasserwaard – Vijfheerenlanden, Brabant	Openbaar vervoerders (o.a. Qbuzz, exploitant waterbus, exploitantanten vraaggestuurd vervoer)	Spoor: ProRail, NS Vervoer	De Verkeers-onderneming	Mobiliteitsplatformen, zoals- Platform Samen Bereikbaar & Stroomlijn	Ontwikkelaars	Toeristische hotspots: o.a. Stichting Werelderfgoed Kinderdijk (SWEK) en Parkschap Nationaal Park de Biesbosch)	Bedrijfsleven (o.a. logistieke partners, bedrijventerreinen) en Beroepsorganisaties (o.a. TLN, EVD)	Onderwijs
1: Gebruik van fiets	Aanwijzen van een regionaal fietsrouten netwerk Drechtsteden			X	X	X						X	X
	Zorg dragen voor kwaliteitsverbetering van fietsroutes			X				X					
	stimuleren modaliteitsverandering: meer fietsgebruik			X				X	X				
2: OV-netwerk: spoor-verbindingen en stations	Koppelen van ruimtelijke opgaven aan stationsomgeving in de spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht, en mijden en geleiden van verkeersstromen met een andere bestemming			X		X	X			X			
	Het stimuleren van het vervoer per spoor door het koppelen van ruimtelijke opgaven aan stationsomgevingen			X			X			X			
	Betere benutting van de MerwedelingeLijn			X		X	X						
	Faciliteren koppeling van spoor en andere modaliteiten middels hubs			X			X						
	Verbeteren van de verbinding tussen spoor en gebieden zonder station d.m.v. regionale verbindingen			X	X	X	X						
3: OV-netwerk: regionaal busvervoer	Verbindingen van het busnetwerk handhaven en verbeteren			X		X							
	Voorzieningen nabij busstations-/ haltes verbeteren & nieuwe busstations			X		X							
	Aandacht voor de sociale functie van het busvervoer			X		X			X				



Opgave	Strategie	Overheid (& diensten)			Omliggende Regio's	Andere partijen							
		Ministerie I&W	RWS	Provincie Zuid-Holland	Bijv. Regio Rotterdam, Regio Zuid Holland Zuid, Regio Alblasserwaard – Vijfheerenlanden, Brabant	Openbaar vervoerders (o.a. Qbuzz, exploitant waterbus, exploitantanten vraaggestuurd vervoer)	Spoor: ProRail, NS Vervoer	De Verkeers-onderneming	Mobiliteitsplatformen, zoals- Platform Samen Bereikbaar & Stroomlijn	Ontwikkelaars	Toeristische hotspots: o.a. Stichting Werelderfgoed Kinderdijk (SWEK) en Parkschap Nationaal Park de Biesbosch)	Bedrijfsleven (o.a. logistieke partners, bedrijventerreinen) en Beroepsorganisaties (o.a. TLN, EVD)	Onderwijs
Opgave 4: OV-netwerk: vervoer over water	Het intensiveren van de dienstregeling van de Waterbus			X		X							
	Het faciliteren van nieuwe vaarroutes en verbindingen, en toevoegen van nieuwe waterbushaltes			X		X					X		
	Het koppelen van de waterbus aan andere modaliteiten			X		X							
	Het communiceren/ promoten van de waterbus			X		X		X	X				
Opgave 5: Netwerken: multimodale overstapplaatsen (hubs)	Realiseren van hubs/ transferia aan de randen van kernen			X		X	X						
	Realiseren/ faciliteren van mini-hubs			X		X			X				
	Realiseren/ faciliteren van logistieke hubs ('city hubs')			X					X		X		
Opgave 6: Slimme mobiliteit en informatievoorziening	Verbeterde regionale marketing en communicatie van duurzame mobiliteitsvormen							X	X				
	Aansluiten bij ideeën en initiatieven rondom slimmere tools/ apps op landelijke en regionale schaal	X	X					X	X				X
Opgave 7: Wegverkeer: bereikbaarheid A15-corridor	Realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen		X	X	X								
	Borging van doorstroming en veiligheid ten tijde van groot onderhoud		X	X	X								
	Stimuleren en implementeren van 'slimme mobiliteit'		X	X				X	X				
Opgave 8: Wegverkeer: bereikbaarheid A16	Realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen		X	X	X								

Opgave	Strategie	Overheid (& diensten)			Omliggende Regio's	Andere partijen								
		Ministerie I&W	RWS	Provincie Zuid-Holland	Bijv. Regio Rotterdam, Regio Zuid Holland Zuid, Regio Alblas-serwaard – Vijfheerenlanden, Brabant	Openbaar vervoerders (o.a. Qbuzz, exploitant waterbus, exploitantanten vraag-gestuurd vervoer)	Spoor: ProRail, NS Ver-voer	De Ver-keers-onderne-ming	Mobili-teitsplat-formen, zoals-Platform Samen Bereik-baar & Stroom-lijn	Ontwikkelaars	Toeristische hotspots: o.a. Stichting We-relderfgoed Kinderdijk (SWEK) en Parkschap Nationaal Park de Biesbosch)	Bedrijfsleven (o.a. logistieke partners, bedrijventerreinen) en Beroepsorga-nisaties (o.a. TLN, EVD)	Onderwijs	
Opgave 8: Wegverkeer: bereikbaarheid A16	Realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen		X	X	X									
	Borging van doorstroming en veiligheid ten tijde van groot onderhoud		X	X	X									
	Stimuleren en implementeren van 'slimme mobiliteit'		X	X				X	X					
Opgave 9: Wegverkeer: bereikbaarheid N3	Realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen		X	X										
	Borging van doorstroming en veiligheid ten tijde van groot onderhoud		X	X										
	Stimuleren en implementeren van 'slimme mobiliteit'		X	X				X	X					
Opgave 10: Bereikbaarheid en geleiding vrachtverkeer	Voldoende wegcapaciteit op hoofdwegen A15 en A16 bieden		X											
	Goede en veilige ontsluitingsroutes van en naar lokale bedrijventerreinen		X									X		
	Goede en veilige omleidingsroutes voor vrachtverkeer ten tijde van groot onderhoud aan bruggen en wegen in de omgeving		X											
	Aanwijzen van geschikte locaties voor truck parking, inclusief communicatie naar betrokkenen en restrictief beleid en handhaving elders		X										X	
	Stimuleren en ontwikkelen van 'slimme mobiliteit'		X					X	X				X	
Opgave 11: vervoer gevaarlijke stoffen	Agenderen van de gevaarlijke stoffen problematiek door de kernen in Drechtsteden	X	X				X							
Opgave 12: Bereikbaarheid toeristische hotspots	Versterken ketenmobiliteit door kwaliteit van knooppunten te verbeteren met de toeristische hotspots			X	X	X					X			
	Het faciliteren van nieuwe vaarroutes en verbindingen toevoegen van nieuwe waterbushaltes met toeristische hotspots			X	X	X					X			



## **De hoofdopgaven uit de Gebiedsagenda**

De eerste prioriteit in de voorliggende opgaven en strategieën, voor de komende 5 jaar, passend bij de ambities van de regio en de agenda van de Groeiagenda, zijn de volgende.

### ***Oplossen van knelpunt A15***

De A15 als grote knelpunt dat direct en indirect, via sluipverkeer, tot hinder en overlast leidt, staat hoog op de agenda. Via het lopende MIRT-traject en voorziene korte termijn maatregelen is het perspectief hoopgevend, maar bewaking hiervan vanuit het regionaal belang blijft van wezenlijk belang. Ook voor de korte termijn, tijdens onderhoud aan het hoofdwegennet elders, speelt dit reeds. Goed verkeersmanagement, monitoring en inzet van slimme mobiliteit zijn de te volgen strategieën.

### ***Optimaliseren van gebruik van alternatieve en duurzame wijzen van vervoer***

De opgaven die betrekking hebben op het stimuleren en bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer hebben prioriteit. De regio zet nadrukkelijk in op duurzaamheid, maar ook om de toenemende mobiliteit in de hand te houden is inzet op gebruik van alternatieve vervoermiddelen nuttig om de doorstroming op de wegen acceptabel te houden. De strategieën richten zich op zowel spoorvervoer, busvervoer en vervoer over water, waarbij naast de verbindingen zelf ook de overstap, de (multimodale) hubs, en bijbehorende faciliteiten en informatievoorziening moeten bijdragen de gewenste ambitie waar te maken. In de uitwerking moet beschouwd waar de belangrijkste winst te behalen is.

### ***Locatiekeuze van extra woningbouw en bedrijvigheid maximaal in de directe nabijheid van knooppunten***

De centrale opgave vanuit de Groeiagenda, het aanwijzen van locaties voor 25.000 extra woningen en 30.000 extra banen, vraagt om een integrale benadering, waarbij ontsluiting en bereikbaarheid nadrukkelijk een criterium moeten zijn. Beoordeling van de mogelijke mobiliteitseffecten en borging dat deze acceptabel zijn moet voorwaardelijk zijn. Koppeling van de ruimtelijke projecten aan OV-knooppunten of bij hubs is daarmee een aantrekkelijke optie, waarmee de mobiliteit op een duurzame wijze gestuurd kan worden en de bereikbaarheid van de regio geborgd blijft.

### ***Aanpak van knelpunten van vrachtverkeer op leefbaarheid en veiligheid***

Vrachtverkeer in de regio levert specifieke knelpunten en risico's op voor de regio. Aandacht en inzet om deze te beperken of te voorkomen heeft prioriteit. De benoemde strategieën om regionaal afgestemd locaties aan te wijzen voor truck parking en het agenderen van de gevaarlijke stoffen problematiek in de kernen van Drechtsteden hebben daarom prioriteit.

Uitwerking van deze Gebiedsagenda, met inbegrip van bovengenoemde prioriteiten, in een concreet uitvoeringsplan voor de aankomende periode is de opdracht die wij als Regio Drechtsteden onszelf stellen, om zo de gewenste ambities en doelstellingen qua bereikbaarheid waar te maken. In die uitwerking zullen we nadrukkelijk contact en afstemming zoeken met provincie en met de naastgelegen regio's als de Metropoolregio en Brabant.



# Introductie

---

## De Groeiagenda 2030 & de 12 opgaven



# Introductie

De Regio Drechtsteden heeft middels de “Groeimagenda 2030” de visie en ambities voor de regio neergezet voor het komende decennium. Ook voor het thema bereikbaarheid zijn ambities benoemd. Deze “Gebiedsagenda Bereikbaarheid” heeft als doel een doorvertaling te geven van de gewenste ‘goede bereikbaarheid’ door concrete, gezamenlijk opgaven te formuleren waar de regio voor staat richting 2030. De gebiedsagenda beoogt de gezamenlijke ambities voor verkeersinfrastructuur in beeld te brengen, zodat de regio gezamenlijk sterker staat in externe afstemmings- en overleg gremia en vanuit de regio een effectieve basis aanwezig is voor het bepalen van investeringsprogramma’s en subsidieverleningstrajecten. Uitgangspunt van deze gebiedsagenda is het verzamelen en bundelen van beschikbare informatie en bestaand beleid. Het is niet de intentie nieuw beleid te vormen of uitvoerige studie te doen naar specifieke onderwerpen.

Deze gebiedsagenda richt zich primair op bereikbaarheid en benodigde strategieën en veelal infrastructurele maatregelen voor deze sector. Uiteraard is en blijft een integrale blik en afweging altijd nodig, gegeven de opgaven uit de Groeimagenda en de samenhang met andere sectoren, zoals de ruimtelijke ordening en het milieu.

De gebiedsagenda is tot stand gekomen door interviews met alle betrokken gemeenten. Daarnaast zijn met vertegenwoordigers van de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, de regio Zuid-Holland Zuid en gemeente Molenlanden gesproken, zodat ook de relatie met deze naastgelegen gemeenten en regio’s via deze Gebiedsagenda geborgd is.

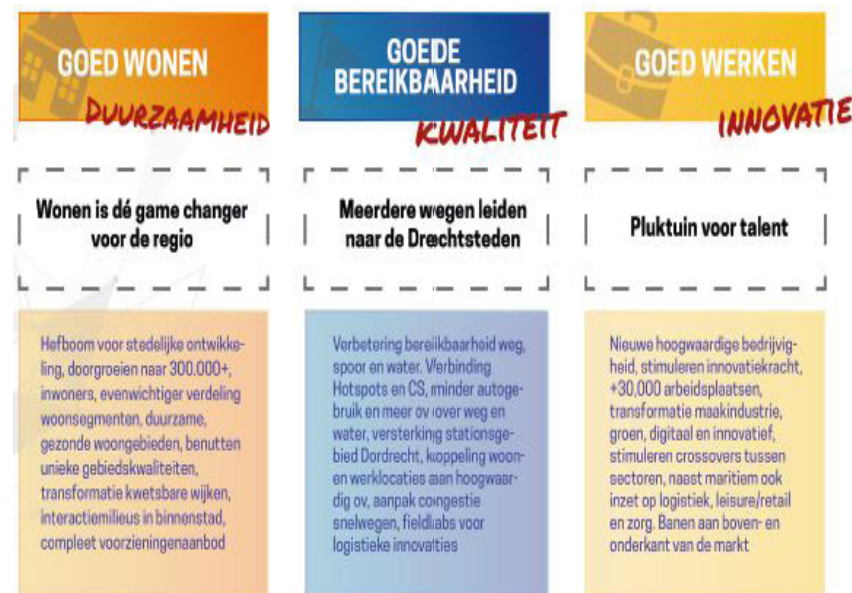
## Groeimagenda 2030

“Goed leven in de Drechtsteden” is de centrale boodschap van de Groeimagenda 2030. Dit is geen vanzelfsprekendheid, daar is continue aandacht en inzet voor nodig. De regio kent vele kwaliteiten en ook vele potenties, maar de opgaven in het bestaande woon- en werkgebied vragen om een bijstelling van de huidige aanpak. Met de Groeimagenda heeft

de regio een heldere, samenhangende toekomstambitie geformuleerd, waaraan programmatische doelen tot aan het jaar 2030 zijn verbonden. De sleutels en projecten die de gewenste veranderingen de komende jaren moeten aanjagen zijn in drie pijlers onderverdeeld:

- Goed wonen;
- Goed werken.
- Goede bereikbaarheid;

De thema’s duurzaamheid, kwaliteit en innovatie lopen als een rode draad hier doorheen, zoals ook in onderstaand figuur is weergegeven. Dit wordt verderop in dit hoofdstuk nader toegelicht.



Figuur 1 Pijlers Groeimagenda 2030 (Bron: Groeimagenda 2030)

### Goed wonen

De regio streeft naar een evenwichtigere verdeling van het woningaanbod. Daarom wordt ingezet op 25.000 extra woningen in 2030 binnen verschillende woonsegmenten. Daarbij wordt onder andere gericht op een verdichting van het stedelijk gebied, locaties langs OV-assen, de ontwikkeling langs rivieroeverlocaties, maar ook op buitenstedelijke locaties, al dan niet langs de OV-as. De unieke gebiedskwaliteiten worden daarbij volop benut, zoals wonen aan het water en in de stationsomgeving van Dordrecht Centraal.

### Goed werken

De regio heeft de ambitie om in 2030 zo'n 30.000 extra banen te creëren en zo de economische positie van de Drechtsteden te stimuleren. Dit wordt mogelijk door in te zetten op verschillende sectoren, zoals de groothandel/ logistiek, ICT, financiële en zakelijke dienstverlening, zorg en welzijn, maar uiteraard ook de maritieme sector.

### Goede bereikbaarheid

Binnen de pijler 'goede bereikbaarheid' worden specifiek de volgende elementen in de Groeiagenda benoemd, die invulling moeten geven aan de ambities voor de Drechtsteden:

- Verbetering bereikbaarheid over weg, spoor en water;
- Verbinding hotspots met elkaar en met Dordrecht CS;
- Minder autogebruik en meer OV over weg en water;
- Versterking Stationsgebied Dordrecht;
- Koppeling woon- en werklocaties aan hoogwaardig OV;
- Aanpak congestie op de snelwegen, met name de A15, A16 & N3;
- Fieldlabs voor logistieke innovaties (slimme mobiliteit).

In feite staan hierin twee hoofdambities centraal: enerzijds een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten, maar anderzijds de noodzaak te komen tot een modal shift, verschuiving naar meer duurzame vervoersmodaliteiten (fiets, OV) waar mogelijk, zeker bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

### Een integrale opgave

Uiteraard kan het een niet zonder het ander, en de pijlers uit de Groeiagenda zullen dan ook in nauwe samenhang moeten worden gezien. Zo beïnvloeden de vragen naar woon en werklocaties elkaar, maar zullen beiden ontwikkelingen ook een weerslag hebben op het onderliggend wegennet op en nabij deze ontwikkellocaties. Zoals in de Groeiagenda beschreven staat, zorgen de speerpunten duurzaamheid, kwaliteit en innovatie voor deze onderlinge verbinding:

- Duurzaamheid: met de energietransitie moet slim worden ingehaakt op de ontwikkelingen in onder andere de economie, wonen en mobiliteit.
- Kwaliteit en innovatie: zijn van belang om de Drechtsteden in balans te ontwikkelen, onder andere door slim ruimtegebruik, icoon-projecten en het creëren van aantrekkelijke toegangspoorten.

In deze gebiedsagenda beschrijven we de opgaven die op het gebied van bereikbaarheid in het ruimtelijk domein van de Drechtsteden spelen. Er zijn namelijk een tal van bereikbaarheidsopgaven die ook in de huidige situatie al essentieel zijn. Desalniettemin worden de opgaves ook gespiegeld aan de andere woon- en werkambities uit de Groeiagenda.

Deze ambities schetsen namelijk het beeld waar de Drechtsteden in de toekomst naartoe werkt. Zo wordt inzichtelijk gemaakt wat de impact van de Groeiagenda op deze bereikbaarheidsopgaven is: welke locaties hebben prioriteit of ondervinden de grootste veranderingen? En welke maatregelen zouden rondom de verschillende ontwikkellocaties (aanvullend) genomen of versterkt moeten worden?

### De bereikbaarheidsopgave in bredere context

De fysieke infrastructuur en daadwerkelijke verkeersstromen houden natuurlijk niet op bij de grenzen van de Drechtsteden. Daarom is het belangrijk dat de bereikbaarheidsopgave ook in bredere context wordt gezien, zoals in relatie tot West-Brabant, de regio Rotterdam en zelfs Utrecht en, met name op het gebied van logistiek, ook het verdere achterland (o.a. Duitsland).

De Drechtsteden functioneert namelijk te midden van, en gezamenlijk met, de Rotterdamse regio in het grotere netwerk en de overige, omliggende regio's. Met de infrastructurele assen van de A15 en A16 is de Drechtsteden gelegen op cruciale achterlandverbindingen. Deze verbindingen kennen zelfs een internationale context door de routing van gevaarlijke stoffen, dat tevens via het spoor plaatsvindt. Echter, problematiek rondom deze snelwegen hebben ook een weerslag op andere netwerken, zoals op de A27 en de A4 en een eventuele A4-Zuid. Gevaarlijke stoffen moeten bij tunnels uitwijken naar alternatieve routes via bruggen, zoals op de A16 waarbij moet worden uitgeweken naar de N3, en op de A15 waar moet worden uitgeweken naar de N915. Door op dit thema samen te werken en dossiers gezamenlijk op te pakken staan we sterker.

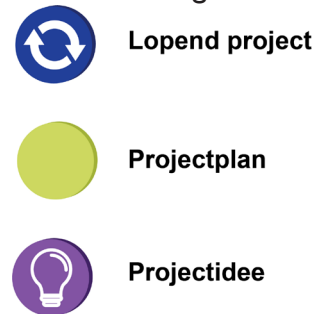
## De 12 opgaven

Vanuit de Groeiagenda zijn in deze gebiedsagenda een 12-tal gezamenlijke opgaves geformuleerd, die moeten zorgdragen voor realisatie van de genoemde regionale doelen en ambities:

- Opgave 1: Gebruik van fiets
- Opgave 2: OV-Netwerk: spoorverbindingen en stations
- Opgave 3: OV-netwerk: regionaal busvervoer
- Opgave 4: OV-netwerk: vervoer over water
- Opgave 5: Netwerken: multimodale overstapplaatsen (hubs)
- Opgave 6: Slimme mobiliteit en informatievoorziening
- Opgave 7: Wegverkeer: bereikbaarheid A15-corridor
- Opgave 8: Wegverkeer: bereikbaarheid A16
- Opgave 9: Wegverkeer: bereikbaarheid N3
- Opgave 10: Bereikbaarheid en geleiding vrachtverkeer
- Opgave 11: Vervoer gevaarlijke stoffen
- Opgave 12: Bereikbaarheid van toeristische hotspots

In de volgende hoofdstukken worden deze opgaven toegelicht aan de hand van de aanleiding, het doel en daarbij de link met de ambities uit de Groeiagenda 2030. In de kaders wordt de opgave integraal gezien vanuit de Groeiagenda en wordt de mogelijke impact hiervan op de bereikbaarheidsopgave inzichtelijk gemaakt. Tevens beschrijven we de voorgestelde strategie en bijbehorende relevante lopende projecten,

projectplannen of projectideeën die op dit moment bekend zijn. Deze relevante projecten, plannen en ideeën staan ook weergegeven op de kaartbeelden van iedere opgave. De legenda bij deze kaarten wordt hieronder toegelicht:



*Figuur 2 Legenda bij kaarten*

# Opgave I

---

## Gebruik van de fiets



### **Onze strategie in het kort**

*Er zijn veel kansen om de kwaliteit van ons fietsnetwerk te verbeteren, en op deze wijze duurzame alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken. Een regionaal fietsnetwerk kan versterkt worden en kan specifiekere worden aangewezen. Hier zetten wij ons de komende jaren dan ook voor in. Wij dragen tevens zorg voor een kwaliteitsverbetering van onze fietsroutes en het stimuleren van modaliteitsveranderingen, bijvoorbeeld door een fietsstimuleringsplan.*



## Aanleiding

Hoe kom je vanuit huis zo snel mogelijk bij je bestemming, trein, of (water) bus? We zien veel kansen om de kwaliteit van het netwerk te verbeteren en alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken. Een belangrijk alternatief is de fiets. Het gebruik van de fiets is in opkomst, zowel in stedelijke gebieden als in het buitengebied. Meer mensen gebruiken de fiets in voor- en natransport (first mile / last mile).

Op dit moment heeft de regio geen eigen fietsnetwerk gedefinieerd. De gemeenten in de Drechtsteden sluiten aan op het provinciale fietsnetwerk. In dit netwerk wordt onderscheid gemaakt tussen een Hoofdnet en een Plusnet, waarbij ontbrekende schakels zijn weergegeven.

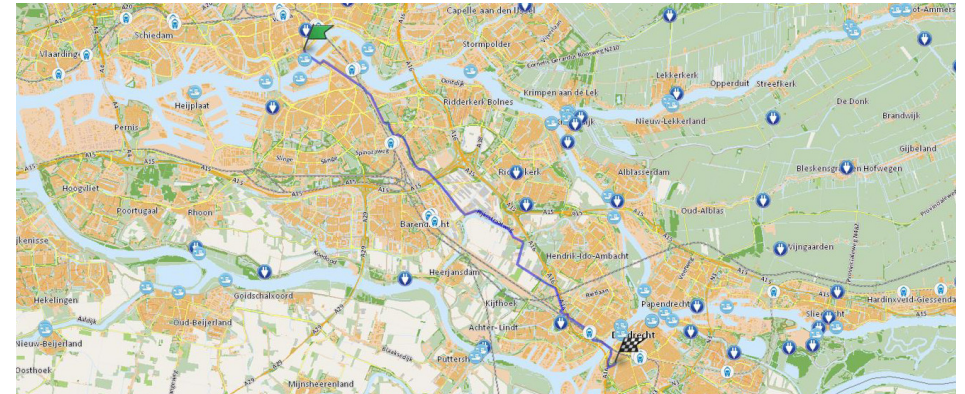


Figuur 3 Hoofdnet utilitaire fietsverbindingen (Bron: Atlas, Provincie Zuid-Holland)

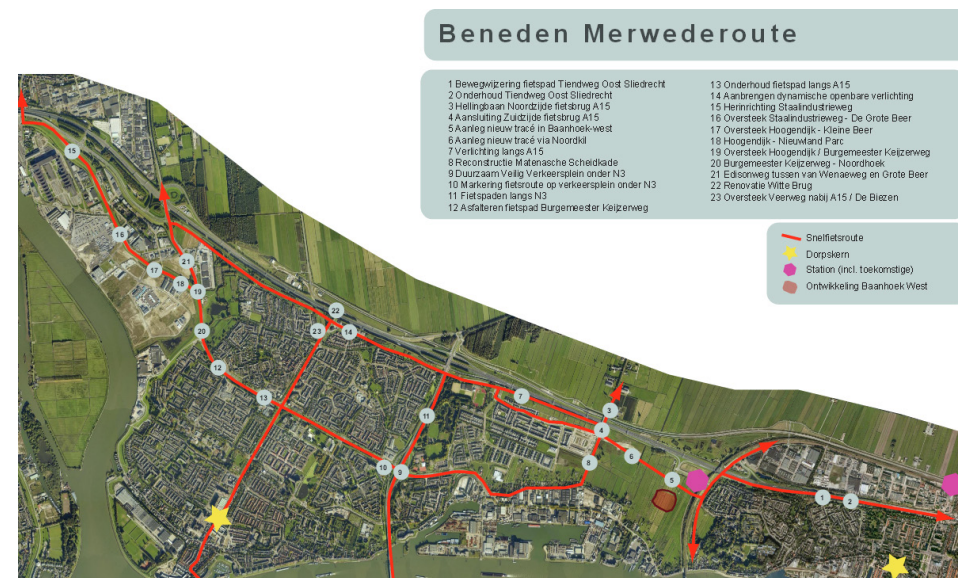
Naast dit netwerk zijn er in de regio twee snelfietsroutes aanwezig: de F16 en de F15 (Beneden Merwederoute). De snelfietsroutes zijn met name bedoeld als alternatief voor automobilisten die in de file staan op de A15 en A16. Met de sterke opkomst van de elektrische fiets en speed pedelecs worden deze verbindingen een steeds aantrekkelijker alternatief voor de auto.

Delen van de bewegwijzering van de snelfietsroutes F15 en F16 ontbreekt, waardoor deze moeilijk te vinden of te volgen is. De kwaliteit van de snelfietsroutes is verschillend over het gehele traject, waardoor de snelfietsroute niet overall snel en/of in voorrang is.

Daarnaast kan de fiets een belangrijke bijdrage leveren aan het versterken van de ketenmobiliteit. Met ketenmobiliteit wordt bedoeld het mogelijk maken van het gebruik van verschillende vervoersmiddelen tijdens een reis. Op dit moment zijn fietsroutes naar OV-hubs en mini-hubs niet overal optimaal, doordat bijvoorbeeld vrijliggende fietsinfrastructuur of een goede fietsenstallingsvoorziening ontbreekt. In Opgave 5 'multimodale overstapplaatsen (hubs)' wordt de rol en potentie van deze mobiliteitsknooppunten in het vervoersnetwerk nader toegelicht.



Figuur 4 Snelfietsroute F16 (Bron: Website Fietsfilevrij)



Figuur 5 Snelfietsroute F15/ Beneden Merwederoute (Bron: Website Fietsfilevrij)



Het doel van deze opgave is om een goed regionaal fietsnetwerk te bieden binnen de regio Drechtsteden en deze te verbinden met het hoogwaardig OV. Hiermee raakt deze opgave aan de ambities uit de Groeiagenda 2030 om bereikbaarheid in de regio te waarborgen door het koppelen van woon-werklocaties aan hoogwaardig OV en het stimuleren van modaliteitsveranderingen.

### De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave



Door de woon- en werk ontwikkellocaties goed te laten aansluiten op het fietsnetwerk (bijvoorbeeld door nabijheid van snelfietsroutes voor werkgelegenheidslocaties) of mobiliteitsknooppunten kan deze vervoerswijze maximaal 'benut' worden voor deze extra verkeersvraag en levert daarmee een bijdrage aan het verduurzamen van (het verkeer in) de regio. Een integrale beschouwing naar de vervoersmogelijkheden per locatie is gewenst.

## Strategie

De strategie om deze opgave te bereiken valt uiteen in drie onderdelen, namelijk:

### 1. Het aanwijzen van een regionaal fietsroutenetwerk Drechtsteden

Veel gemeenten hebben een fietsroutenetwerk of maatregelen voor het gemeentelijk fietsnetwerk gedefinieerd in een gemeentelijk fietsplan, bestaande uit de belangrijkste gemeentelijke fietsroutes. Echter sluiten deze niet altijd op elkaar aan en/of verschilt de kwaliteit van deze routes.

Daarnaast bestaat de provinciale hoofdfietsroutekaart, maar ontbreekt een regionaal fietsroutenetwerk. Het voordeel van het aanwijzen van een regionaal fietsnetwerk is om gezamenlijk barrières te doorbreken wat lokaal niet lukt, bijvoorbeeld bij gebrek aan financiële middelen. Samen kan de regio optrekken richting de provincies of andere subsidieverleners.

Door een regionaal fietsnetwerk aan te wijzen is het mogelijk om de hoofdfietsroutes aan te laten sluiten of te verbinden met belangrijke OV-hubs en mini-hubs binnen de regio Drechtsteden (zie ook Opgave 5). Op deze manier zorgen de first- en last mile verbindingen voor een betere verbinding tussen station/haltes met woon- werklocaties, met voldoende fietsvoorzieningen. Zo kan het busstation in Alblasterdam en alle waterbushaltes (zie Opgave 4) gekoppeld worden aan de snelfietsroutes. Belangrijke kenmerken hiervoor zijn een samenhangend en logisch netwerk met directe en snelle verbindingen. Met een regionaal fietsroutenetwerk voor de Drechtsteden wordt de regionale bereikbaarheid per fiets vergroot, door hier regionaal budget voor te reserveren en provinciale subsidies te benutten.

### 2. Zorg dragen voor kwaliteitsverbetering van fietsroutes

Alleen aanwijzen van een regionaal fietsnetwerk is niet voldoende. Voor een goed regionaal fietsnetwerk is het belangrijk dat er een samenhangend en logisch netwerk is met directe en snelle verbindingen. Daarnaast is het belangrijk dat binnen de gehele regio een hoge kwaliteit en uniformiteit wordt nagestreefd. Dit kan door, naast het aanwijzen van een regionaal netwerk, kwaliteitseisen te formuleren voor regionale (snel) fietsinfrastructuur en deze eisen vervolgens op straat te realiseren.

### 3. Stimuleren modaliteitsverandering: meer fietsgebruik

Het gebruik van fiets als alternatief voor de auto kan gestimuleerd worden door betere communicatie en informatievoorzieningen (zie ook Opgave 6). Dit kan door als regio in te zetten op een fietsstimuleringsplan. Hiermee kan ook de ketenmobiliteit worden versterkt. Zo wordt er nu al in Papendrecht en Dordrecht geëxperimenteerd met een financiële vergoeding van elektrische fietsen, wanneer inwoners kunnen aantonen dat zij deze voor woon-werkverkeer gebruiken. Dit soort stimuleringsplannen kunnen als regio wellicht effectiever worden opgepakt.

## Samenwerkingspartners

Het is belangrijk om binnen deze opgave afstemming en samenwerking te zoeken met een tal van partijen. Wij denken daarbij o.a. aan:

- **De provincie Zuid-Holland:** afstemming zoeken tussen het regionale fietsnetwerk Drechtsteden en het provinciale hoofdfietsroutenetwerk, onder andere op het gebied van fysieke infrastructuur, ligging en kwaliteitseisen; ook in verband met fietsstimuleringsplannen;
- **Openbaar vervoerders zoals Qbuzz en de waterbus-exploitant:** samen onderzoeken en realiseren van geschikte locaties voor fietsvoorzieningen bij mobiliteitsknooppunten;
- **ProRail:** in verband met infra bij stalling stations, toegankelijkheid stations en andere voorzieningen
- **De Verkeersonderneming:** samen onderzoek doen naar geschikte stimulerings- en marketingacties om fietsgebruik in de Drechtsteden te stimuleren en formuleren van kwaliteitseisen voor het regionale fietsnetwerk;
- **Platform 'Samen Bereikbaar':** vanuit de ambitie van de ambassadeurs van dit platform om 10% van de werknemers uit

### Platform Samen Bereikbaar

'Samen bereikbaar' is een zakelijk platform op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en bereikbaarheid en is opgericht in 2016. Het initiatief voor dit platform is genomen door het bedrijfsleven en de Drechtsteden. Het doel is om op korte termijn een bijdrage te leveren aan de opgave om spits te mijden en op lange termijn een gedragsverandering te realiseren bij het bedrijfsleven, door middel van diverse projecten die gerelateerd zijn aan inzichten in mobiliteit en mobiliteitsverandering. Afgelopen jaren heeft 'Samen bereikbaar' al ingezet op verschillende initiatieven, zoals een ov-Probeerpas en een Mobility Lab. Zowel bedrijven als overheden kunnen lid worden van het platform. Aangesloten organisaties hebben de ambitie om 10% reductie woon-werk en/of zakelijk en/of logistiek verkeer in de spits te realiseren in één jaar.

de spits te halen, samenwerking zoeken op het gebied van fietsgebruik stimuleren.

- **Omliggende gemeentes en regio's:** om het regionale fietsroutenetwerk ook aan te laten sluiten op andere routes. Een goed voorbeeld hiervan is de Beneden Merwederoute (F15), welke ook aansluit op de BAR-route van Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk.
- **Bedrijfsleven en Onderwijs:** stimuleren van modaliteitsverandering (mobiliteitsmanagement).

## Relevante projecten

- **Lopend:** "Fietsplan Samen Verder Fietsen 2016-2025" en bijbehorende Uitvoeringsagenda provincie Zuid-Holland
- **Lopend:** project De Verkeersonderneming: stimuleringsactie – Probeer een E-bike!
- **Lopend:** snelfietsroute Sliedrecht – Hardinxveld-Giessendam – Gorinchem

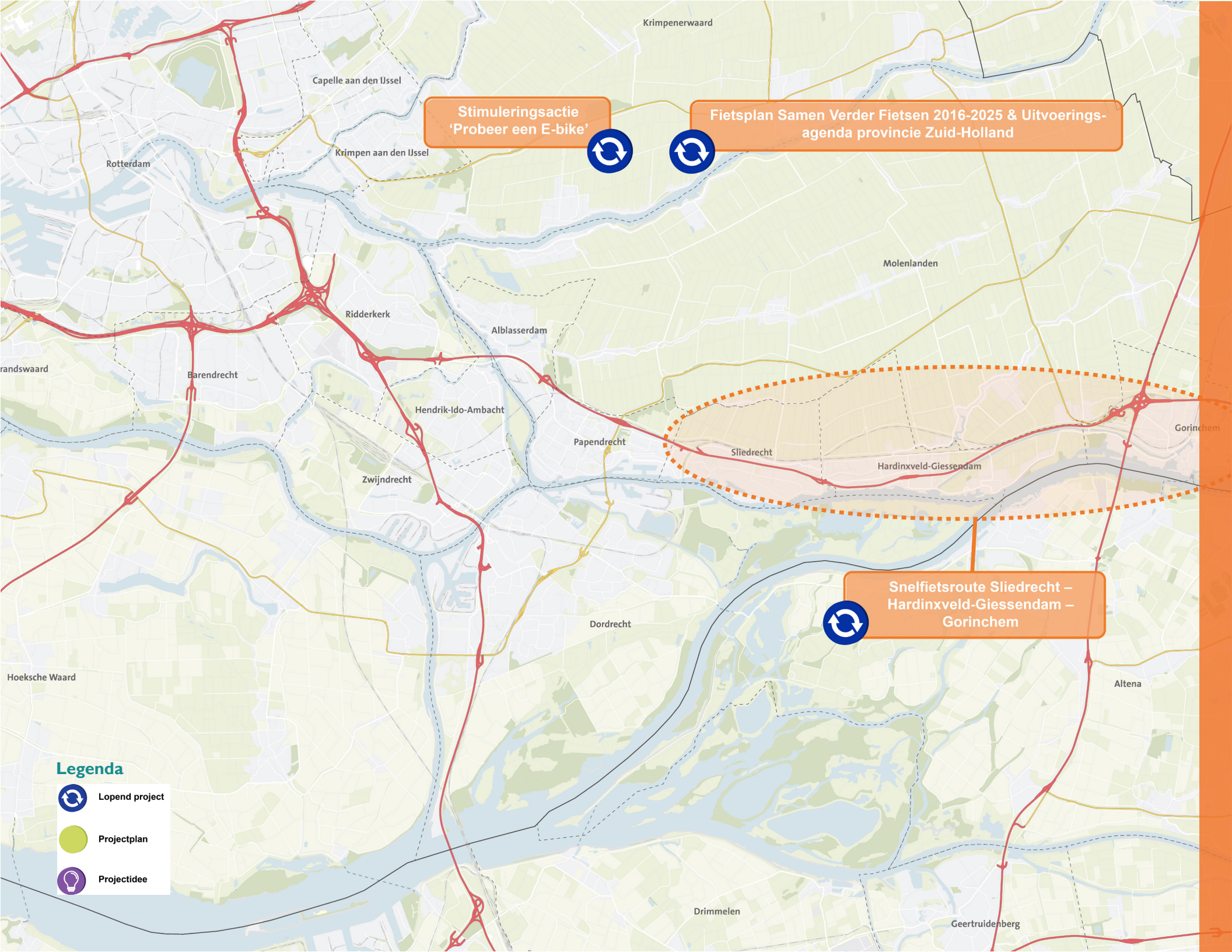
## Bronnen

- <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/samen-verder-fietsen/fietsplan-samen/>
- <http://www.verkeersonderneming.nl/probeereenebike/>
- <https://www.crow.nl/thema-s/mobiliteit/ketenmobiliteit>









Stimuleringsactie  
'Probeer een E-bike'

Fietsplan Samen Verder Fietsen 2016-2025 & Uitvoeringsagenda provincie Zuid-Holland

Snelfietsroute Sliedrecht –  
Hardinxveld-Giessendam –  
Gorinchem

**Legenda**

-  Lopend project
-  Projectplan
-  Projectidee

# Opgave 2

---

## Spoorverbindingen en stations

### **Onze strategie in het kort**

*Het spoor is een belangrijke drager van het OV-netwerk in de Drechtsteden en zal de komende jaren als belangrijke ontwikkelingsas worden ingezet. De Groeiagenda 2030 beoogt hier namelijk een belangrijke verstedelijkingsopgave en benadrukt het belang van een goede bereikbaarheid over het spoor. Wij zetten dan ook in op het stimuleren van personenvervoer per spoor, door het concentreren van ruimtelijke opgaven aan spoor- en stationsomgevingen, het mijden en geleiden van verkeersstromen met een andere bestemming dan het stationsgebied, het beter benutten van de MerwedeLingeLijn, het koppelen van het spoor aan andere modaliteiten middels mobiliteitshubs en het verbeteren van de verbinding tussen het spoor en gebieden zonder station d.m.v. regionale verbindingen.*



## Aanleiding

De regio Drechtsteden is gelegen aan de 'Oude Lijn': een spoorverbinding die strekt van Leiden tot aan Dordrecht. Tevens is de Drechtsteden per spoor verbonden aan Gorinchem en Geldermalsen, via de MerwedelingeLijn.

Het spoor is een belangrijke drager van het OV-netwerk en zal daarnaast de komende jaren ook als ontwikkelingsas worden ingezet, drager voor de economische- en stedelijke ontwikkeling. De Groeiagenda 2030 beschrijft een belangrijke verstedelijkingsopgave die zich concentreert rond bestaande infrastructuur: de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. Vanuit de verstedelijkingsalliantie (bestaande uit Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Delft, Rijswijk, Den Haag, Zoetermeer en Leiden) wordt op deze as ingezet op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Voor de Drechtsteden betekent dit een belangrijke concentratie van gebiedsontwikkelingen in de Spoorzone Dordrecht – Zwijndrecht. Voor dit gebied is ook onlangs het Ambitiedocument Spoorzone Dordrecht – Zwijndrecht in 2019 opgesteld.

Naast genoemde Spoorzone zijn er ook kansen om spoorverbindingen en stations hierbuiten verder te optimaliseren. Voor het spoor liggen de Drechtsteden ook erg strategisch als het gaat om de verbinding met het zuiden (Noord-Brabant) en via Geldermalsen met Utrecht, Nijmegen en Den Bosch – Eindhoven. In de huidige situatie kunnen o.a. koppelingen tussen het spoor en andere modaliteiten, maar ook andere trajecten en ruimtelijke ontwikkelingen worden geoptimaliseerd. Deze opgave beschouwt daarom relevante opgaven in de gehele regio Drechtsteden.

## Doel van de opgave en link met Groeiagenda 2030

Het doel van deze opgave is het verder optimaliseren van de spoorverbindingen en stations in de Drechtsteden, om zodoende het OV-gebruik te stimuleren. De Groeiagenda 2030 benadrukt dat de bereikbaarheid van de regio ook over het spoor verbeterd moet worden. Daarbij wordt specifiek bedoeld op het verbinden van hotspots, zoals woon-werklocaties, met station Dordrecht CS en het stimuleren van modal shifts.

## De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

De Groeiagenda 2030 voorziet in de realisatie van nieuwe woon en werklocaties op OV-assen. De stationsomgeving wordt als gebiedskwaliteit nadrukkelijk benut.

Wenselijk liggen de nieuwe ontwikkellocaties zo veel mogelijk nabij het spoor en dan met name stationslocaties. Hierdoor wordt het vervoer van openbaar vervoer op deze ontwikkellocaties gestimuleerd, en wordt door deze nieuwe ontwikkelingen tevens een bijdrage geleverd aan het verduurzamen van (het verkeer in) de regio. Deze locaties zullen daarbij door slim ruimtegebruik zo efficiënt mogelijk worden ingepast. Een integrale beschouwing van de locatiekeuze in samenhang met de vervoersmogelijkheden (of kansen daarvoor) is gewenst.

## Strategie

De strategie om deze opgave te bereiken valt uiteen in vier onderdelen, namelijk:

### *1. Het stimuleren van vervoer per spoor door het koppelen van ruimtelijke opgaven aan stationsomgevingen*

Binnen deze strategie streven we naar het ruimtelijk koppelen van ontwikkelingslocaties langs de OV-as aan stationslocaties, om op deze wijze optimaal gebruik van het spoor vanuit woon- en werklocaties te kunnen faciliteren. Een voorbeeld daarvan is de Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht.

In de Spoorzone Dordrecht – Zwijndrecht wordt namelijk ingezet op het realiseren van 6.000 tot 9.000 nieuwe woningen tot 2030, en 2.400 nieuwe arbeidsplaatsen. Dit betekent een toenemende vervoersvraag vanuit deze nieuwe ontwikkelingslocaties. De te herontwikkelen stationslocaties zijn dan ook gekenmerkt door een goede bereikbaarheid met OV, waaronder per spoor. Zo wordt het centraal station van Dordrecht reeds opgewaardeerd.

Ook buiten de Spoorzone liggen kansen om ruimtelijke opgaven te koppelen aan stationsomgevingen om op deze wijze de toenemende vervoersvraag zoveel mogelijk per spoor te kunnen faciliteren. Wij zetten daarom ook in op het zo efficiënt mogelijk koppelen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan stationsomgeving in gebieden buiten de Spoorzone, gelegen aan OV-assen. Dit is bijvoorbeeld mogelijk bij de ontwikkelingen van nieuwbouwwoningen en bedrijventerrein in 't Oog in Hardinxveld-Giessendam, door deze ontwikkeling volgens het Transit-Oriented-Development principe te ontwikkelen rondom de spooromgeving. Hier liggen tevens kansen om aan te sluiten bij de verstedelijkingsvraag uit de Groeiagenda door het bieden van groene rustige woonmilieus binnen een spooromgeving.

### 2. Het mijden en geleiden van verkeersstromen met een andere bestemming

Daarnaast is het van belang dat deze stationsomgevingen goed toegankelijk blijven, en overig verkeer via andere routes om het stationsgebied wordt omgeleid. Daarom zetten wij in op het zoveel mogelijk mijden en geleiden van verkeersstromen met een andere bestemming dan het station. Zo wordt bijvoorbeeld de stationsomgeving in Zwijndrecht verbeterd door infrastructurele aanpassingen bij de Brugweg, en het omleiden van autoverkeer via andere routes.

### 3. Stimuleren van meer vervoer per spoor door een betere benutting van de MerwedeLingeLijn

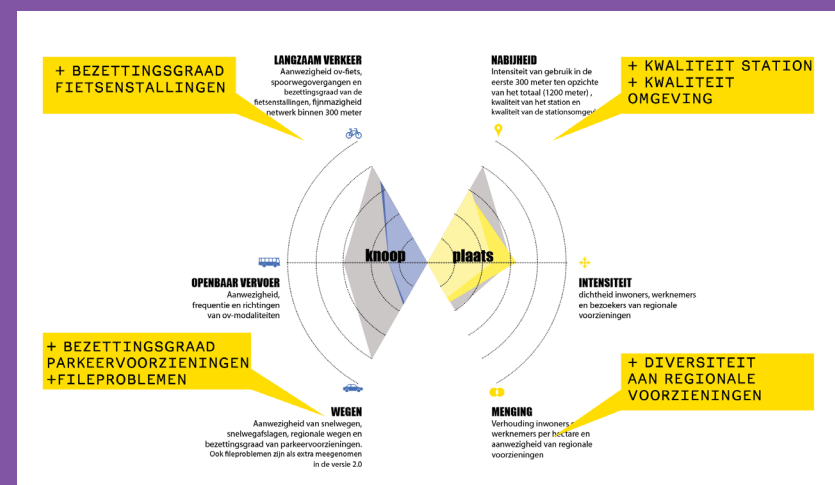
We streven naar een betere benutting van de MerwedeLingeLijn. Veel interlokaal verkeer vindt nu per auto plaats. Mede door het verbeteren van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) via de MerwedeLingeLijn kan een modaliteitsverandering gestimuleerd worden. Over de jaren is het gebruik van de MerwedeLingeLijn toegenomen: zo'n 50% stijging in 2014 ten opzichte van 2007. De mogelijkheid om de fiets (gratis) mee te nemen in de trein is daarbij een belangrijke succesfactor. Ook in de komende perioden kunnen we mogelijk een toenemend aantal reizigers verwachten door verschillende renovaties aan wegen, bruggen en tunnels.

Onlangs is een studie verricht naar de doorontwikkeling van de MerwedeLingeLijn in opdracht van de Provincie Zuid-Holland (2020). De resultaten van deze studie zijn momenteel nog niet openbaar.

## Transit Oriented Development

Het principe 'Transit-Oriented-Development' (TOD) is een methode voor succesvolle stedelijke ontwikkeling rond transportknooppunten. De essentie van TOD is op 'mobiliteit georiënteerde ruimtelijke ontwikkeling'. Dit concept houdt in dat ontwikkeling van locaties en ontwikkeling van infrastructuurnetwerken op elkaar worden afgestemd door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren rond knooppuntlocaties.

Het vlindermodel 2.0, opgesteld door de Vereniging Deltametropool, is een model gebaseerd op TOD-principes en bestaat uit 6 elementen, die samen een knoop - en een plaats - vleugel vormen. Bij een optimaal functionerende knoop zijn de positie in het OV-netwerk en de intensiteit, beiden in het midden van een vleugel, met elkaar in evenwicht. Het combineren van ruimtelijke ordeningsprincipes en mobiliteitsprincipes leidt tot duurzame oplossingen. Maximale waardecreatie, in economische, sociale, en ruimtelijke zin (People, Planet, Profit) kan worden bereikt door de principes van Transit-Oriented-Development. Efficiency van mobiliteitsbewegingen is hierbij een voornaam resultaat.



Een issue in de huidige situatie is dat de dienstregeling van de MerwedeLingeLijn momenteel niet goed aansluit op andere trajecten, zoals die van de NS. Wij streven daarom naar een betere afstemming van de MerwedeLingeLijn op andere modaliteiten. Met een beter op elkaar afgestemd OV-netwerk, wordt de aantrekkelijkheid hiervan vergroot. Het verbinden van MerwedeLingeLijn met de snelbus Breda – Utrecht ter plaatse van de knoop A15/A27 is een mogelijke kans om de relatie Drechtsteden – Utrecht te verbeteren. Daarnaast willen we stationslocaties opwaarderen om de aantrekkelijkheid en het reiscomfort te vergroten.

*4. Faciliteren koppeling van spoor en andere modaliteiten middels hubs*  
OV-gebruik kan gestimuleerd worden, wanneer koppelingen tussen verschillende modaliteiten worden gefaciliteerd. Zo zijn er bijvoorbeeld in Sliedrecht P&R-locaties bij het station, die functioneren als een ‘mobiliteitshub’. Echter, deze hubs lopen tegen hun capaciteitsgrenzen, waardoor er naar andere mogelijkheden gezocht zal moeten worden. Daarnaast bieden fietsvoorzieningen, zoals stallingen, meer mogelijkheden om de overstap van fiets op OV aantrekkelijker te maken. In Opgave 5 wordt deze strategie verder toegelicht.

*5. Verbeteren van de verbinding tussen spoor en gebieden zonder station d.m.v. snelle regionale verbindingen*

Ook de aansluiting tussen het spoor en de buslijnen kan verder versterkt worden. Dit is met name relevant voor locaties binnen de Drechtsteden die niet aangesloten zijn op het spoor, zoals Alblasserdam, Papendrecht en Hendrik-Ido-Ambacht. Wanneer regionale buslijnen in snelle verbinding staan met het spoor, wordt naast de regio Drechtsteden ook de rest van Nederland voor deze locaties beter bereikbaar. Het plan voor een nieuwe busstation in Alblasserdam kan als een dergelijk knooppunt voor snelle regionale buslijnen dienen.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om een nieuwe lightrail verbinding tussen Rotterdam – Alblasserdam – Dordrecht te realiseren. Een dergelijke verbinding maakt het OV- vervoer binnen de Drechtsteden, maar ook richting de regio Rotterdam aantrekkelijker.

## Samenwerkingspartners

Binnen deze opgave zoeken wij de samenwerking op met:

- **NS Vervoer / ProRail:** om ontwikkellocaties en mogelijke toekomstige vervoersvraag af te stemmen met capaciteiten en faciliteiten op en rondom stationslocaties. Maar, ook om de dienstregeling van de MerwedeLingeLijn beter af te stemmen op de dienstregeling van NS-trajecten.
- **Qbuzz:** als exploitant van de MerwedeLingeLijn samenwerken om de dienstregeling beter af te stemmen met de dienstregeling van NS trajecten, en samen onderzoeken waar stationslocaties van de MerwedeLingeLijn mogelijk opgewaarderd kunnen worden.
- **Ontwikkelaars:** om toekomstige vervoersvraag per spoor en eventuele verkeersstromen per andere modaliteit af te kunnen leiden uit het ontwikkelingsprogramma.
- **Regio Rotterdam:** met name inzake de lightrail verbinding tussen Rotterdam – Alblasserdam – Dordrecht.
- **Provincie Zuid-Holland:** met het oog op alle strategieën binnen deze opgave.

## Relevante projecten

- **Projectplan:** onderzoek/studie ‘Doorontwikkeling MerwedeLingeLijn’
- **Projectplan:** verbeteren stationsomgeving door infrastructurele aanpassing en andere routing Brugweg, Zwijndrecht
- **Projectplan:** koppelen van ruimtelijke ordeningsopgaven aan stationsgebieden in de Spoorzone Dordrecht – Zwijndrecht
- **Projectplan:** koppelen van nieuwe ruimtelijke ordeningsopgaven aan het spoor bij 't Oog in Hardinxveld-Giessendam
- **Projectidee:** afstemmen van de dienstregeling van de MerwedeLingeLijn op andere trajecten
- **Projectidee:** onderzoek doen naar mogelijke kansen voor het opwaarderen, uitbreiden of realiseren van mobiliteits- knooppunten in de spooromgeving van de Drechtsteden (zie ook Opgave 5)
- **Projectidee:** mogelijke lightrail verbinding tussen Rotterdam – Alblasserdam – Dordrecht









Lightrailverbinding tussen Rotterdam - Alblasterdam - Dordrecht

Onderzoek naar mogelijke hub-locaties in de Drechtsteden

Onderzoek 'Doorontwikkeling MerwedeLingeLijn'




Afstemmen van de MerwedeLingeLijn op andere trajecten

Verbeterde stationsomgeving en andere routing Brugweg, Zwijndrecht

Koppelen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsopgaven aan spoor (bijv. 't Oog)

Het koppelen van ruimtelijke ordeningsopgaven aan stationsgebieden in de Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht

**Legenda**

-  Lopend project
-  Projectplan
-  Projectidee



# Opgave 3

## OV-netwerk: Regionaal busvervoer



### **Onze strategie in het kort**

*Door de uitrol van het hoogwaardige 'R-net' zijn de busverbindingen binnen en buiten de Drechtsteden frequenter en comfortabeler geworden. Ook de komende jaren willen we dit goed en hoogwaardig busvervoer binnen de regio blijven faciliteren en verder versterken. Wij zullen daarom de bestaande verbindingen van het busnetwerk handhaven en verder verbeteren en de voorzieningen bij busstations en haltes aanpakken. Uiteraard hebben wij ook aandacht voor de sociale functie van ons busvervoer en kijken daarom naar de mogelijkheden voor het optimaliseren van het vraaggestuurd openbaar vervoer.*

## Aanleiding

De bus is een belangrijke drager binnen het OV-netwerk van de regio Drechtsteden. In 2004 is de kadernota HOV-D (Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden) opgesteld voor de regio. Een van de doelen van dit plan was het realiseren van een passende businfrastructuur en bijbehorende informatievoorziening.

Ook in het Mobiliteitsplan Drechtsteden, dat voor de periode 2012 – 2022 is opgesteld, wordt het belang van hoogwaardig regionaal busvervoer onderstreept. Op basis van dit Mobiliteitsplan is een korte notitie 'Agenda Openbaar Vervoer Drechtsteden 2020' uitgewerkt.

Vanaf december 2018 wordt het openbaar vervoer in de regio door Qbuzz geregeld. Onderdeel hiervan is het hoogwaardige R-net, dat frequentie en comfortabele busverbindingen biedt binnen en buiten de Drechtsteden.

## Doel van de opgave en link met Groeiagenda 2030

Het doel van deze opgave is het verder/blijven faciliteren van goed en hoogwaardig busvervoer binnen de regio Drechtsteden en op locaties waar mogelijk verder optimaliseren. Hiermee raakt deze opgave aan de ambities uit de Groeiagenda 2030 om bereikbaarheid in de regio te waarborgen door het koppelen van woon-werklocaties (zoals nieuwe woonwijken en nieuwe bedrijventerreinen) aan hoogwaardig OV en het stimuleren van modaliteitsveranderingen.

## Strategie

De strategie binnen deze opgave valt uiteen in drie onderdelen, namelijk:

### *1. Verbindingen van het busnetwerk handhaven en verder verbeteren*

Vooraf voor gebieden die niet gelegen zijn aan het spoor functioneert de bus als een alternatief, denk daarbij aan de omgeving van Alblasterdam, Papendrecht en Hendrik-Ido-Ambacht. Juist in deze gebieden bestaat de behoefte aan het behoud en versterken van goede verbinding met de rest van de Drechtsteden maar ook daarbuiten. Het busvervoer wordt namelijk naast regionale verbinder ook ingezet als bovenregionale en landelijke verbinding. Goede snelle verbindingen naar de stations, zoals station Dordrecht, Rotterdam en station Baanhoek is daarbij van groot

## De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

De Groeiagenda 2030 voorziet in de realisatie van nieuwe woon en werklocaties nabij OV-assen. Wenselijk worden deze ontwikkellocaties 'maximaal aangesloten op het OV-netwerk' waarbij nabijheid van treinstations het hoogste doel is, maar nabijheid van ander OV-vervoer, waaronder busverbindingen en -haltes een tweede optie is. Door het afstemmen van deze ontwikkellocaties op openbaar vervoer (sknooppunten) leveren deze ontwikkelingen tevens een bijdrage aan het verduurzamen van (het verkeer in) de regio.

belang. Een goed busstation in Alblasterdam als knooppunt voor regionale buslijnen is een van de schakels hierin. In Opgave 2 is reeds verder ingegaan op het belang van de verbinding tussen spoor en busvervoer.

Over het algemeen zijn de verbindingen van het busnetwerk in de regio van goede kwaliteit. Desalniettemin kan de dienstregeling op bepaalde plekken bevorderd worden. Zo wordt bijvoorbeeld het centrum van Papendrecht niet verbonden, en rijden bussen op zondag en in de avonduren beperkt / minder frequent. Ook op nieuw te ontwikkelen woonlocaties of nieuwe bedrijventerreinen zal een goede koppeling met het busvervoer gemaakt moeten worden. Met deze strategie zetten wij ons dan ook in op het versterken en verbeteren van het busnetwerk, door de dienstregelingen en eventueel nieuwe haltes verder te optimaliseren. Ook streven wij naar het, in samenwerking met partners mogelijk realiseren van een nieuwe lightrail verbinding tussen Rotterdam – Alblasterdam – Dordrecht zoals in Opgave 2 beschreven.

### *2. Voorzieningen nabij busstations-/ haltes verbeteren en de aanleg van nieuwe busstations*

Een goede koppeling tussen de bus en andere modaliteiten is essentieel om OV-gebruik te stimuleren. Wij streven daarom naar betere voorzieningen nabij busstations- en bushaltes door het realiseren van goede voorzieningen, zoals fietsenstallingen (zie ook 'minihubs' in Opgave

5) en informatievoorziening (zie ook Opgave 6). Wanneer dergelijke voorzieningen op orde zijn, wordt de overstap van fiets op bus eenvoudiger en comfortabeler, waardoor het busvervoer gestimuleerd kan worden.

Daarnaast zetten we in op nieuwe busstations, zoals een busstation in Alblasserdam welke een gunstige positie heeft ten opzichte van het bedrijventerrein en het regionale fietsnetwerk (zie ook Opgave 1).

### 3. Aandacht voor de sociale functie van het busvervoer

In sommige gevallen is er sprake van grote afstanden tot de bushaltes. Dit komt mede door de nieuwe snellere, maar gestrekte verbindingen die met de komst van R-net zijn ontstaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat de busverbinding tussen Sliedrecht en Dordrecht niet meer rechtstreeks mogelijk is, waar voorheen de oude buslijn direct verbonden was met het ziekenhuis van Dordrecht. Openbaar vervoer kent een belangrijke sociale functie. Ook dit moet zijn plaats krijgen in de strategie van de regio. Dit bereiken we door het verbeteren van het vraagafhankelijk vervoer in de regio. Zo bestaat er voor mensen met een beperking en ouderen de 'Drechthopper' en wordt in de nieuwe aanbestedingsronde 'Personenvervoer over Water (PoW)' ook gekeken naar vraaggestuurd vervoer middels een watertaxi (zie ook Opgave 4). Daarnaast heeft vervoerder Qbuzz in een aantal regio's een flexibele openbaar vervoersservice genaamd 'U-flex'. Mogelijk dat een dergelijk concept ook voor de Drechtsteden kansen biedt om het vraagafhankelijk vervoer te verbeteren.

#### R-net

In de Drechtsteden bestaat het R-net sinds 9 december 2018 en wordt gereden door vervoermaatschappij Qbuzz. R-net rijdt in een groot deel van de Randstad en vormt een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. Dit betekent betrouwbaar (volgens dienstregeling en goede aansluitingen), frequent (meerdere keren per uur), toegankelijk (alle reizigers kunnen gebruikmaken van R-net) en snel (R-net rijdt over eigen infrastructuur) openbaar vervoer.

## Samenwerkingspartners

Om de bovenstaande strategie te bereiken is het van belang dat we de samenwerking aan gaan met:

- **Qbuzz:** als exploitant van het busvervoer in de regio Drechtsteden is samenwerking met deze partner nodig om dienstregelingen van het busvervoer in de Drechtsteden verder te optimaliseren en te inventariseren waar voorzieningen kunnen worden geoptimaliseerd.
- **Stroomlijn:** publiek mobiliteitsplatform dat kwaliteit en daarmee ook sociale functie van busvervoer bewaakt
- **Provincie Zuid-Holland:** als concessiehouder van het regionaal openbaar vervoer
- **Exploitant vraaggestuurd vervoer:** bijvoorbeeld de watertaxi, de Drechthopper (een initiatief van de Sociale Dienst Drechtsteden) of Qbuzz.

## Relevante projecten

- **Projectplan:** regionaal busstation/ mobiliteitshub bij Alblasserdam (zie ook Opgave 5)
- **Projectplan:** verbeteren van OV-bereikbaarheid op werklocaties, zoals het Leerpark en Gezondheidspark in Dordrecht
- **Projectidee:** optimaliseren van voorzieningen bij bushaltes, zoals het realiseren van minihubs met fietsenstallingen om bereikbaarheid van fiets en bus te faciliteren (zie ook Opgave 5).
- **Projectidee:** faciliteren van een busverbinding naar het centrum van Papendrecht

## Bronnen

- "Kadernota Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden", Dordrecht, 2003"
- Regionaal Mobiliteitsplan 2012-2022 Drechtsteden" Drechtsteden, 2012





Onderzoek naar mogelijke hub-locaties in de Drechtsteden



Regionaal busstation/  
Mobiliteitshub  
Alblasterdam






Faciliteren van busverbindingen  
naar het centrum van Papendrecht



Verbeteren OV op woon- en werklocaties,  
o.a. Leerpark en Gezondheidspark

### Legenda

-  Lopend project
-  Projectplan
-  Projectidee



# Opgave 4

## OV-netwerk: vervoer over water

### Onze strategie in het kort

*Water is een unieke kwaliteit van de Drechtsteden. Ook het openbaar vervoer en de first- en last mile binnen onze regio vindt deels plaats over het water. In de huidige situatie functioneert de waterbus al als een belangrijke drager binnen het OV-netwerk in de Drechtsteden, en is ook een belangrijke verbinding naar verschillende toeristische hotspots. In de komende jaren zetten we ons in op het versterken van het vervoer over water, door onder andere het intensiveren van de dienstregeling van de waterbus en het faciliteren van nieuwe routes en haltes. Tevens streven we naar het koppelen van het vervoer over water aan andere modaliteiten en het verbeteren van communicatie en promotie rondom de waterbus.*

## Aanleiding

Water is een unieke kwaliteit van de Drechtsteden. Het is daarom ook niet voor niets dat de Drechtsteden samenwerkt onder de slogan ‘Samen stad aan het water’. Mede door de gunstige ligging aan deze waterwegen is hier van oudsher een rijke handelstraditie ontstaan. Ook in de Groeiagenda 2030 voor de regio wordt deze identiteitsbepalende drager verder benut. Zo wordt er gestreefd naar woonmilieus aan het water, maar, wordt ook het belang van een goede bereikbaarheid over water onderschreven.

Onlangs is de Regio Deal-subsidie toegekend aan de regio Drechtsteden – Gorinchem. Hiermee wordt onder andere ingezet op het aantrekkelijk maken van de oevers, voor zowel wonen, werken als recreëren. Daarnaast wordt er gekeken naar de inzet van vervoersmogelijkheden over water.

Door het stimuleren van andere vervoersmodaliteiten kan autogebruik worden teruggedrongen. (Openbaar) vervoer vindt in de regio niet alleen over de weg plaats, maar ook over water. In principe kan het vervoer over water worden onderverdeeld op drie niveaus, namelijk:

1. Vervoer over water binnen het regulier OV-netwerk
2. Vervoer over water voor de ‘first en last mile’
3. Vervoer over water voor toerisme

### Openbaar vervoer over water

In de huidige situatie functioneert de waterbus als een belangrijke drager binnen het OV-netwerk in de Drechtsteden. De waterbus wordt gebruikt door de inwoners van de Drechtsteden binnen de regio, maar ook daarbuiten zoals Ridderkerk, Krimpen a/d IJssel, Rotterdam en Schiedam.

### First en last mile middels vervoer over water

De waterbus wordt ook dagelijks gebruikt door de inwoners van de Drechtsteden op weg naar huis of naar het werk (first and last mile). Hier is de afgelopen jaren flink op ingezet, door extra aandacht te besteden aan waterbushaltes. Ook in de toekomst zal verder onderzocht worden hoe de first en last mile gefaciliteerd kan worden bij personenvervoer over water.

### De waterbus in verbinding met toeristische attracties

Ook wordt de waterbus als leuke manier van reizen ingezet door toeristen die met de waterbus eenvoudig de molens van Kinderdijk of het historische centrum van Dordrecht bereiken. De waterbus biedt daarom een succesvolle verbinding met de unieke toeristische hotspots, woon- en werklocaties in het gebied. Echter, de dienstregeling en de rendabiliteit van de waterbus is een aandachtspunt. Zo is onlangs de vervoersfrequentie tussen Dordrecht en Zwijndrecht afgenomen, en is de dienstregeling in de avonduren beperkt. Dit vermindert de aantrekkelijkheid van de waterbus als schakel binnen het openbaar vervoersnetwerk. Momenteel loopt een nieuwe aanbestedingsronde voor het Personenvervoer over Water Rotterdam-Drechtsteden (PoW). Vanuit de Regio Deal wordt tevens gekeken naar de inzet van kleinschalig vraaggericht vervoer over water, bijv. door watertaxi's, als aanvulling op bestaande vervoersmogelijkheden over water.

### Doel van de opgave en link met de Groeiagenda 2030

Het doel van deze opgave is het versterken van het vervoer over water als belangrijke pijler binnen het OV-netwerk in de regio Drechtsteden. Daarmee haakt deze opgave aan de ambitie uit de Groeiagenda 2030 om de bereikbaarheid via water te vergroten en daarmee te komen tot een modaliteitsverandering. Zo zetten we in op het verminderen van autoverkeer, en het stimuleren van OV-gebruik middels de waterbus en vraaggericht vervoer, zoals met watertaxi's.

#### De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

De Groeiagenda 2030 voorziet in de realisatie van nieuwe woon- en werklocaties, waaronder langs rivieroeverlocaties. Door nieuwe woningbouwontwikkelingen aan het water zal de vervoersvraag over water mogelijk nog verder toenemen.

Door een toenemende ontwikkeling van economische activiteiten, ook op oeverlocaties, zal de vraag naar een goede bereikbaarheid over water verder toenemen. Deze toenemende vervoersvraag is vooral op de ‘first and last mile’ gericht, tussen woon- en werklocatie.



## Strategie

De strategie om deze opgave mogelijk te maken valt uiteen in vier onderdelen, namelijk:

### 1. Het intensiveren van de dienstregeling van de Waterbus

We zetten in op het verbeteren van de dienstregeling van de waterbus, door ook in de weekenden en in de avonduren vervoersmogelijkheden per waterbus te bieden. Door het optimaliseren en intensiveren van de dienstregeling wordt de waterbus een aantrekkelijker vervoersoptie.

### 2. Het faciliteren van nieuwe vaarroutes en verbindingen en toevoegen van nieuwe waterbushaltes

Verbeterde vaarroutes en nieuwe verbindingen zijn wenselijk, om het waterbusnetwerk te vergroten en daarmee de bereikbaarheid van de Drechtsteden en haar omliggende regio over water te verbeteren. Wij zetten daarom in op een directe verbinding tussen Papendrecht, Zwijndrecht en Dordrecht als een soort van frequente 'driehoeksverbinding'.

Ook op oeverlocaties waar nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of uitbreidingen plaatsvinden, zijn waterbushaltes essentieel om vervoer over water te stimuleren. Wij streven daarom naar een nieuwe waterbushalte bij Hardinxveld-Giessendam, die aansluit bij de oeververbinding ter plaatse van de IJzergieterij, en een nieuwe waterbushalte Dordtse Kil 4 in Dordrecht en bij de herontwikkeling van het Mercon Kloos-terrein in Alblasterdam tot woningbouwlocatie aan het water.

Ook drukbezochte toeristische hotspots, zoals Kinderdijk en de Biesbosch, willen we per waterbus toegankelijker maken en/of houden (dit lichten we verder toe in Opgave 12). Daarom streven we naar o.a. het behouden van de vaarverbindingen vanuit Sliedrecht richting de Biesbosch per waterbus, en een nieuwe waterbushalte bij Kinderdijk.

Over het algemeen gaat het niet enkel om het toevoegen van nieuwe haltes aan ons waternetwerk, maar ook om het vergroten van de zichtbaarheid en vindbaarheid van deze haltes. Om deze zichtbaarheid en vindbaarheid te vergroten gaan wij in samenwerking met partners de huidige waterbushaltes inventariseren en optimaliseren waar nodig.

### =3. Het koppelen van de waterbus aan andere modaliteiten

Een koppeling van de waterbus aan andere modaliteitsopties is cruciaal in het aantrekkelijk maken van de waterbus. Wij streven daarom ook naar een koppeling van de waterbus aan de fiets- en busverbindingen door het creëren van zogenaamde 'minihubs' (zie ook Opgave 5). Dit zijn overstaplocaties die worden voorzien van goede voorzieningen en goede aansluitingen op de fietsroutes en/of het busnetwerk en voorzien zijn van goede parkeervoorzieningen voor auto's.

### 4. Het communiceren/ promoten van de waterbus

Het gebruik van de waterbus kan gestimuleerd worden door het verbeteren van de communicatie óver de waterbus, maar ook de dienstregeling en connecties met andere modaliteiten. Zo ook over de mogelijkheid om de fiets mee te nemen in de waterbus. In Opgave 6 wordt dit nader toegelicht.

## Samenwerkingspartners

Om onze strategie mogelijk te maken gaan wij de samenwerking aan met:

- **Nieuwe exploitant van de Waterbus**, zoals uit de lopende aanbestedingsronde Personenvervoer over Water (PoW) volgt: om mogelijkheden voor het intensiveren en optimaliseren van de dienstregeling te bezien.
- **Provincie Zuid-Holland**: als opdrachtgever voor de aanbestedingsronde PoW, en als partner bij de ontwikkelingen voor het Molgengebied Werelderfgoed Kinderdijk.
- **Parkschap Nationaal Park De Biesbosch**: om de nieuwe vaarverbinding (qua routing, halte en dienstregeling) van de waterbus naar De Biesbosch af te stemmen.
- **Stichting Werelderfgoed Kinderdijk (SWEK)**: om de nieuwe vaarverbinding (qua routing, halte en dienstregeling) van de waterbus naar Kinderdijk af te stemmen.
- **De Verkeersonderneming**: samen onderzoek doen naar geschikte stimulerings- en marketingacties om het vervoer over water te promoten.
- **Platform 'Samen Bereikbaar'**: vanuit de ambitie van de ambassadeurs van dit platform om 10% van de werknemers uit

de spits te halen, samenwerking zoeken om vervoer over water te stimuleren.

## Relevante projecten

- **Lopend:** Regio Deal-subsidie Drechtsteden – Gorinchem: o.a. inzetten op vraaggericht personenvervoer over water middels watertaxi's (complementair aan het waterbussysteem)
- **Lopend:** aanbestedingsronde voor het Personenvervoer over Water Rotterdam-Drechtsteden
- **Lopend:** Gebiedsperspectief Kinderdijk en Visitormanagement Kinderdijk
- **Projectidee:** realisatie van een nieuwe waterbushalte bij Kinderdijk, Dordtse Kil 4 en Mercon Kloos
- **Projectidee:** driehoeksverbinding tussen Papendrecht – Dordrecht – Zwijndrecht
- **Projectidee:** verbetering van de dienstregeling van de waterbus (m.n. weekenden en latere uren)
- **Projectidee:** doortrekken van de waterbusverbinding naar Bedrijventerrein Groote Lindt in Zwijndrecht en Bedrijventerrein Dordtse Kil (en verdere verbinding richting Moerdijk)
- **Projectidee:** doortrekken van de waterbusverbinding naar Hardinxveld-Giessendam
- **Projectidee:** realiseren van 'minihubs' bij waterbushaltes, door o.a. plaatsen van fietsenstallingvoorzieningen
- **Projectidee:** communicatievoorziening en informatievoorziening rondom de waterbus en watertaxi's verbeteren in samenwerking met partners (zie ook Opgave 6)

## Bronnen

- <https://www.drechtsteden.nl/stillekracht/samen-stad-aan-het-water>
- <https://www.kinderdijkinperspectief.nl/gebiedsperspectief/>
- <https://www.drechtsteden.nl/regio-deal/regio-deal-drechtsteden-gorinchem>
- <https://www.drechtsteden.nl/bereikbaarheid/slimme-mobiliteit>









**Verbetering van de dienstregeling van de waterbus**

**Realiseren van 'minihubs' bij waterbushaltes**

**Communicatie- & informatievoorziening waterbus & watertaxi's verbeteren**

**Aanbestedingsronde voor het Personenvervoer over Water Rotterdam-Drechtsteden (PoW)**

**Regio Deal-subsidie Drechtsteden - Gorinchem: o.a. inzetten op vraaggericht personenvervoer over water d.m.v. watertaxi's**

**Gebiedsperspectief Kinderrijk en Visitormanagement Kinderrijk**

**Extra waterbushalte Kinderrijk & Mercon Kloos**

**Driehoeksverbinding Zwijndrecht - Dordrecht - Papendrecht**

**Doortrekken verbinding naar Hardinxveld - Giessendam**

**Doortrekken verbinding richting Grote Lindt & Dordtse Kil**

**Waterbushalte Dordtse Kil IV**

- Legenda**
-  Lopend project
  -  Projectplan
  -  Projectidee

# Opgave 5

## Multimodale overstapplaatsen

### **Onze strategie in het kort**

*Om het autobezit in onze regio te kunnen terugdringen zal het openbaar vervoer aantrekkelijker moeten worden gemaakt. Dit bereiken we onder andere door het faciliteren van multimodale overstapplaatsen: ook wel mobiliteitshubs genoemd. Dergelijke hubs komen voor in verschillende maten en op verschillende locaties. Zo streven we naar het realiseren van hubs aan de randen van kernen, of het faciliteren van minihubs bij (water-)bushaltes. Ook voor goederen- stromen zijn hubs mogelijk interessant om de stadslogistiek te verbeteren: zogenaamde City hubs.*



## Aanleiding

Het wordt steeds drukker op de weg. Landelijk is de trend, zeker ook gevoed vanuit milieudoelstellingen, om het autobezit terug te brengen door onder meer aantrekkelijk openbaar vervoer aan te bieden. Maar ook steeds meer andere alternatieven op de auto worden gestimuleerd. Binnensteden en dorpscentra worden bovendien meer en meer autovrij of autoluw. Het realiseren en faciliteren van multimodale overstapplaatsen (hubs) sluit aan bij deze trend.

Hubs zijn nodig om flexibel reizen mogelijk te maken. Op deze locaties komen verschillende goederen- of personenstromen samen en worden herverdeeld over de aanwezige vervoermiddelen. Door goede hubs te bieden is de overstap naar een ander vervoersmiddel (ketenverplaatsingen) gemakkelijker en daarmee aantrekkelijker. Reizigers kiezen sneller voor een andere vervoerswijze als de reis van het begin tot het eind vlot verloopt. Een goede en makkelijke overstap speelt hier een vitale rol in.

### Multimodale overstappunten

De Drechtsteden hebben de ambitie om de bereikbaarheid voor alle modaliteiten te verbeteren. Door de kwaliteit van knooppunten te verbeteren middels de realisatie van multimodale overstappunten kan deze ambitie worden verwezenlijkt. Multimodale overstappunten, ook wel hubs genoemd, zijn locaties waar verschillende goederen- of personenstromen samenkomen en worden herverdeeld over de aanwezige vervoermiddelen. Er bestaan verschillende vormen van multimodale overstappunten:

- Aan de randen van kernen, waar het OV, autoverkeer en fietsen samenkomen
- Binnen kernen, veelal bij OV-knooppunten
- In buitengebieden, als overstaplocatie voor OV, auto en (elektrische) fiets
- Bij bedrijventerreinen: voor logistieke vervoersstromen
- Bij oeverlocaties, waar waterbus of watertaxi en fiets- en of autoverkeer

## Doel van de opgave en link met Groeiagenda 2030

Het doel van deze opgave is de bereikbaarheid van de Drechtsteden te verbeteren door het faciliteren van alternatieve vervoerswijzen. Daarnaast zorgt deze opgave voor een betere verbinding op het (hoogwaardig) busvervoer om daarmee het autoverkeer verder terug te dringen. Daarmee dragen we bij aan de ambities uit de Groeiagenda 2030, om te zorgen voor een betere bereikbaarheid voor alle modaliteiten en de verschuiving naar duurzamere vervoersmodaliteiten. Daarnaast raakt deze opgave de ambitie op de bereikbaarheid van de regio te waarborgen door het koppelen van woon-werklocaties aan hoogwaardig OV en mobiliteitsveranderingen.

## Strategie

De strategie om deze opgave te bereiken is het versterken van ketenmobiliteit, door de kwaliteit van knooppunten te verbeteren middels de realisatie van multimodale overstappunten, hubs. Hiervoor zijn verschillende vormen denkbaar:

### 1. Realiseren van hubs / transferia aan de randen van kernen

Om het autoverkeer te kunnen afvangen aan de randen van de kernen is het belangrijk daar de overstapmogelijkheden te verbeteren. Op mobiliteitsknooppunten goede voorzieningen bieden, dergelijke hub locaties als centrale parkeerlocaties te beschouwen, en slimmere vormen om per vervoer van/naar de bestemming te geraken te organiseren. Concreet betekent dit het realiseren en/of opwaarderen van P+R locaties tot transferia, voornamelijk voor auto-OV, fiets-OV en auto-fiets. Een voorbeeld hiervan is de bestaande P+R Weeskinderendijk in Dordrecht. Mogelijke andere locaties in de regio betreffen Alblasserdam nabij de Noord (zuidelijk havengebied), en Station Baanhoek in Sliedrecht. Op specifieke locaties, zoals in Alblasserdam, kunnen deze hubs ook specifiek bijdragen aan de bereikbaarheid van de toeristische hotspots (zie ook Opgave 12).

### 2. Realiseren / faciliteren van mini-hubs

Naast het afvangen van autoverkeer aan de randen zit ook potentie in het verbeteren van de overstap van fiets naar openbaar vervoer. Door het strekken van de buslijnen om hoogwaardig OV te kunnen bieden is

het nog belangrijker geworden in te zetten op hubs daar waar de HOV-lijnen lopen. Dit kan door het realiseren van ‘mini-hubs’; het bieden van goede fietsvoorzieningen op knooppunten, waar meerdere buslijnen samenkomen (zie ook Opgave 3, voorzieningen nabij busstations-/haltes verbeteren).

### 3. Realiseren/faciliteren van logistieke hubs (‘City hubs’)

Voor de goederenstromen zijn logistieke hubs, ook wel city hubs, mogelijk interessant. Deze zorgen ervoor dat de stadslogistiek wordt verbeterd, met minder (overlast van) vrachtverkeer bewegingen. Winkels kunnen zo bijvoorbeeld via één in plaats van twee vrachtauto’s worden bevoorrad. Dit vraagt veel samenwerking tussen diverse partijen en groot onderling vertrouwen. Concreet gaat het “Toekomstperspectief Drechtsteden Energieneutraal 2050” in op deze optie. Ideeën in de regio spelen voor een containertransferium in Alblasterdam en het bedrijventerrein Groote Lindt in Zwijndrecht, waarbij bij het containertransferium als eerste stappen zijn gezet.

#### De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

De Groeiagenda 2030 voorziet in de realisatie van nieuwe woon- en werklocaties, al dan niet gelegen aan de OV-assen. Ontsluiting van deze nieuwe ontwikkellocaties sluit wenselijk maximaal aan bij duurzame vervoersvormen (openbaar vervoer en/of fietsnetwerken). Mogelijk dat multimodale overstappunten (hubs) bij deze ontwikkellocaties extra potentie bieden. Een integrale beschouwing van de vervoersmogelijkheden en kansen is gewenst.

### Samenwerkingspartners

Als samenwerkingspartners voor het realiseren denken we aan:

- **Provincie Zuid-Holland:** voor stimulering en mogelijke subsidiëring.
- **Platform Samen Bereikbaar:** in samenwerking nagaan waar mogelijke kansen liggen om minihubs en grotere hubs te

ontwikkelen, om zodoende openbaar vervoer (in combinatie met auto of fietsgebruik) te kunnen stimuleren.

- **(met name bij de logistieke hubs) het bedrijfsleven,** waaronder Stichting BI-zone Groote Lindt Zwijndrecht, Distripark Dordrecht en BCTN Alblasterdam (exploitant van het Container Transferium Alblasterdam): in verband met het faciliteren van logistieke ‘city hubs’ en containertransferiums.
- **NS, ProRail en andere OV-aanbieders zoals Qbuzz en de waterbus exploitant:** afstemming rondom de realisatie van hubs bij stations.

### Relevante projecten

- **Lopend:** Agenda OV Drechtsteden 2020
- **Projectidee:** goede lokale ontsluiting voor vrachtverkeer: containertransferium in Alblasterdam, bedrijventerrein Zwijndrecht (zie ook Opgave 10)
- **Projectplan:** Transferium Alblasterdam (Kinderdijk) (zie ook Opgave 12)

### Bronnen

- “Toekomstperspectief Drechtsteden Energieneutraal 2050”, 2017





# Agenda OV Drechtsteden 2020

Transferium Alblasserdam - Kinderdijk



Goede lokale ontsluiting voor vrachtverkeer: containertransferium Alblasserdam



Goede lokale ontsluiting voor vrachtverkeer: bedrijventerrein Zwijndrecht

## Legenda



Lopend project



Projectplan



Projectidee





# Opgave 6

## Slimme mobiliteit en informatievoorziening

### Onze strategie in het kort

Veel vervoersbewegingen in de regio gaan over de weg. Dit leidt tot congestieproblemen, zoals op de Drechtling en sluipverkeer over de provinciale wegen, gemeentelijke wegen en waterschapswegen. Dit kan deels worden opgelost door fysieke maatregelen, maar mobiliteitsmanagement, slimme informatievoorziening en marketing kunnen hier zeker ook een belangrijke bijdrage aan leveren. Daarom zetten wij ons in voor verbeterde regionale marketing en communicatie van duurzame mobiliteitsvormen. Daarnaast zoeken wij aansluiting bij ideeën en initiatieven rondom slimmere tools en apps.



## Aanleiding

Een groot deel van de vervoersbewegingen in de regio Drechtsteden vindt plaats via de weg. Dit leidt tot congestie op de Drechtning en (sluip)verkeer via de provinciale en ook gemeentelijke en waterschaps- wegen. Daarnaast worden er de komende jaren een aantal grote renovaties verwacht op het (boven)regionale wegennet. Het oplossen van dit congestieprobleem door fysieke maatregelen is één van de opties om de bereikbaarheid van de Drechtsteden te verbeteren, maar zeker niet de enige. Ook mobiliteitsmanagement, slimme informatievoorziening en marketing kunnen een bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid van de Drechtsteden.

Momenteel zijn er voor de verschillende modaliteiten en vervoerders diverse applicaties beschikbaar. Zo kun je de vaartijden van de waterbus checken via de reisplanner op desbetreffende website, en kijk je voor het vervoer met de bus op de Qbuzz-routeplanner. Het ontbreekt aan uniforme informatievoorziening, die ook nog eens 'slim' is. Met 'slim' bedoelen we hier informatievoorziening, die op elk moment van de dag inzicht kan geven in de meest geschikte reisopties. Bijvoorbeeld op basis van de huidige verkeerssituatie, dienstregelingen en jouw eigen voorkeur. Slimme informatievoorziening is van groot belang, wanneer we autogebruik willen terugdringen, en mensen willen stimuleren om met de fiets of openbaar vervoer te reizen.

Uiteraard is dit een opgave die niet alleen op regionaal niveau speelt, maar ook landelijk speelt. Wij sluiten daarom aan bij initiatieven op bovenregionaal niveau, en kijken daarnaast naar wat we op regionale schaal willen doorontwikkelen.

## Doel van de opgave en link met Groeiagenda 2030

Het doel van deze opgave is de bereikbaarheid van de Drechtsteden verbeteren door het faciliteren van efficiëntere vervoerswijzen en nieuwe innovaties. Door het simuleren van slimme mobiliteit en informatievoorziening kan tevens het sluipverkeer worden teruggedrongen.

Met deze opgave dragen we bij aan de ambities uit de Groeiagenda 2030, omdat dit enerzijds leidt tot een verbeterde bereikbaarheid voor alle

## De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

Direct belang van deze opgave, slimme mobiliteit, is dat de extra vervoersvraag die vanuit de nieuwe ontwikkellocaties gegenereerd wordt, zo min mogelijk extra druk geeft op de meest kwetsbare momenten en locaties van het wegennet. Daarbij wordt ingezet op het stimuleren van gedragsveranderingen, zodat ook meer gebruik gemaakt zal worden van duurzamere vervoersmogelijkheden zoals de trein of de fiets. Een belangrijke stap kan worden gemaakt wanneer we inzetten op innovaties op het gebied van logistiek, mobiliteit en ICT, door samen te werken met o.a. kennisinstellingen, lokale bedrijven initiatieven.

modaliteiten en de verschuiving naar duurzamere vervoersmodaliteiten. Daarnaast sluit deze opgave aan bij de ambitie uit de Groeiagenda om nieuwe innovatieve bereikbaarheidsmaatregelen te ontwikkelen, door het creëren van praktijkomgevingen voor kennisinstellingen en bedrijven.

## Strategie

De strategie bij deze opgave valt uiteen in:

### *1. Inzetten op verbeterde regionale marketing en communicatie van duurzame mobiliteitsvormen*

Modaliteitsveranderingen kunnen op een tal van manieren worden gestimuleerd. De ene manier is echter effectiever dan de ander. Daarom zetten we in op doeltreffende marketings- en communicatie-acties op regionaal niveau. Samen staan we immers sterker. Zo wordt er nu al in bepaalde gemeenten geëxperimenteerd met een financiële vergoeding van elektrische fietsen, wanneer inwoners kunnen aantonen dat zij deze voor woon-werkverkeer gebruiken.

Dergelijke acties kunnen mogelijk effectiever worden opgepakt, wanneer we dit in regionaal verband aanpakken. Ook de inzet op deelauto's past in dit kader.

## 2. Aansluiten bij ideeën en initiatieven rondom slimmere tools/ apps op landelijke en regionale schaal

We zijn momenteel bezig met het ontwikkelen van een real time data informatie app, zoals voor het bedrijventerrein Dordtse Kil III. Daarnaast kunnen dergelijke applicaties ook op landelijke schaal ontwikkeld worden. Wij zetten daarom ook in op het afstemmen met landelijke initiatieven/ lobbytrajecten.

Daarnaast zetten wij onze regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van duurzame mobiliteit voort. De gemeenten in de Regio Drechtsteden werken momenteel samen in het 'Platform Samen Bereikbaar'. Dit platform focust zich op bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in de regio. Ook de ambassadeurs van het platform zetten zich in op het terugdringen van autoverkeer in de spits met 10% binnen de eigen organisatie. De komende jaren zetten wij dergelijke samenwerkingsverbanden voort.

Tenslotte stimuleren en faciliteren wij de ontwikkeling van nieuwe slimme innovaties op het gebied van bereikbaarheid. Dit doen wij door het faciliteren van praktijkomgevingen voor bedrijven en kennisinstellingen, zoals beschreven in de Groeiagenda 2030. Fieldlabs voor het 'slimmer' organiseren van goederenvervoer zijn hier een duidelijk voorbeeld van. Hier kunnen partijen nieuwe slimme maatregelen ontwikkelen, proefdraaien en uiteindelijk realiseren.

### Samenwerkingspartners

Om deze strategie te bewerkstelligen zoeken wij de samenwerking op met:

- **De Verkeersonderneming:** Onder andere om regionale marketing- en communicatie acties te formuleren en te implementeren die duurzamere mobiliteitsvormen stimuleren.
- **Platform Samen Bereikbaar:** Om initiatieven rondom slimmere tools, applicaties maar ook marketing- en communicatiestrategieën te ontwikkelen die een modaliteitsverandering stimuleren.
- **Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat:** aansluiten bij landelijke initiatieven m.b.t.

slimme informatievoorzieningen' en Mobiliteitsmanagement.

- **Kennisinstellingen, waaronder opleidingen in de logistieke- en ICT sector:** samen met dergelijke kennisinstellingen fieldlabs opzetten om het 'slimmer' organiseren van ons personen en goederenvervoer te kunnen onderzoeken.

### Relevante projecten

- **Lopend:** doorontwikkeling van 'real time data informatie app', zoals voor het Bedrijventerrein Dordtse Kil III en informatiewinning middels sensoren, ontsloten via open-data-platform
- **Lopend:** pilots met intelligente verkeersregelinstallaties
- **Lopend:** opstellen van een programma Mobiliteitsmanagement, in samenwerking met Rijkswaterstaat
- **Lopend:** voortzetting van Platform Samen Bereikbaar
- **Projectplan:** MIRT-verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem: knelpuntanalyse en oplossingsrichtingen in beeld voor structurele verbetering doorstroming, inclusief smart mobility en slimme reisinformatie
- **Projectidee:** het regionaal opzetten van marketingacties ter stimulering van modal shifts (stimuleren van fiets- en OV-gebruik)
- **Projectidee:** fieldlabs voor logistieke innovaties
- **Projectidee:** in samenwerking met kennisinstellingen in de Drechtsteden (met name gericht op de logistieke en ICT sector) opzetten van praktijkomgevingen om nieuwe innovatieve bereikbaarheidsmaatregelen te ontwikkelen

### Bronnen

- <https://www.digitaleoverheid.nl/nieuws/drechtsteden-publiceren-open-data/>
- <https://www.drechtsteden.nl/bereikbaarheid/slimme-mobiliteit>





Opstellen programma mobiliteitsmanagement, i.s.m. Rijkswaterstaat

Doorontwikkeling van 'real time data informatie app'

Platform 'Samen Bereikbaar'

Pilots met intelligente verkeersregelinstanties




MIRT-verkenning A15 - Papendrecht - Gorinchem: Knelpuntanalyse en oplossingsrichtingen in beeld voor structurele verbetering doorstroming, inclusief smart mobility en slimme reisinformatie

In samenwerking met kennisinstellingen in de Drechtsteden (met name logistiek en ICT sector) opzetten van praktijkomgevingen om nieuwe innovatieve bereikbaarheidsmaatregelen te ontwikkelen.

Regionaal opzetten van marketingsacties ter stimulering van andere modaliteiten

Faciliteren van praktijkomgevingen / fieldlabs

**Legenda**

-  Lopend project
-  Projectplan
-  Projectidee



# Opgave 7

---

## Bereikbaarheid A15 Corridor

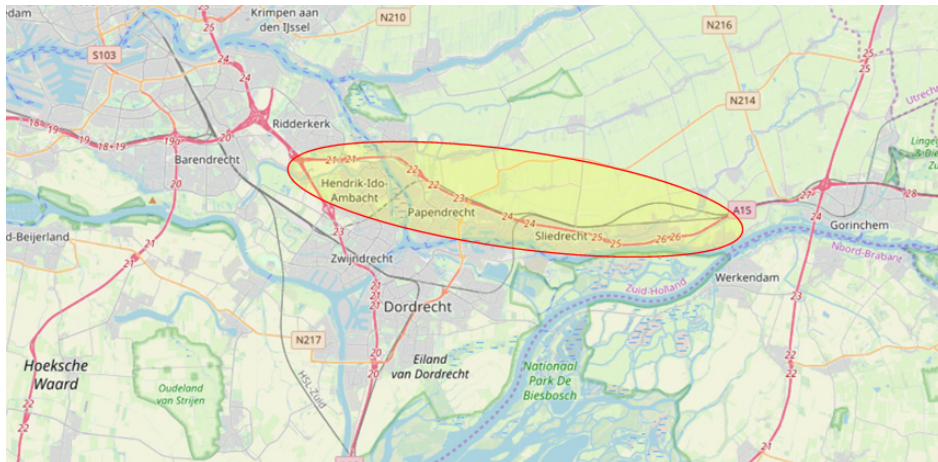
### **Onze strategie in het kort**

*Een goede verbinding voor woon-werkverkeer en goederenvervoer is cruciaal voor de ontwikkeling van onze regio. Momenteel zijn er veel belemmeringen qua verkeersafwikkeling op de A15. De komende jaren wordt dan ook ingezet op het realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen en het borgen van de doorstroming en veiligheid (ook ten tijde van renovaties). Daarnaast is het stimuleren van 'slimmere mobiliteitsvormen' essentieel.*



## Aanleiding

Een regio kan zich alleen ontwikkelen als de verbindingen voor woonwerkverkeer en het goederenvervoer goed functioneren. Op de A15, A16 en N3, de zogeheten Drechttring, staan te vaak files. Om die te verminderen, past Rijkswaterstaat het huidige wegennet aan. Zo verbetert de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van de Drechtsteden.



Figuur 6 A15-corridor in regio Drechtsteden in breder perspectief

De A15 levert in de huidige situatie veel belemmeringen qua verkeersafwikkeling op; het traject Gorinchem – Hendrik-Ido-Ambacht staat in de nationale file top 10. Consequentie is dat diverse aanliggende gemeenten extra (sluip)verkeer over hun lokale en provinciale wegen voor de kiezen krijgt. De parallelstructuur N915, met hierin opgenomen de Brug over de Noord, vormt nadrukkelijk onderdeel van de A15-corridor. De N915 heeft een hoge verkeersdruk, waardoor ook de bereikbaarheid van het bedrijventerrein (en daarmee de containerterminal en truckparking) hier onder druk komt te staan. Daarnaast is het woongebied van Alblasterdam slechts via twee toegangswegen ontsloten; voorbeelden van plekken waar lokaal veel verkeersdrukte en sluipverkeer ontstaat door opstoppingen bij de A15 en N214.

Voor het deeltraject A15 Papendrecht – Sliedrecht op korte termijn aanpassingen voorzien, die extra capaciteit bieden en een verbeterde

verkeersafwikkeling. Voor het gehele traject A15 Papendrecht – Gorinchem loopt een MIRT-verkenning, die op termijn tot verbeteroplossingen moet leiden.

Tot die tijd blijft de druk op de A15 met daaraan gerelateerde congestie op het onderliggend wegennet bestaan. Ook zullen werkzaamheden aan het regionale hoofdwegennet en incidenten de komende jaren voor opstoppingen en extra verkeer door de kernen zorgen. Ook de verbreding van de A27 zal tot extra verkeer op de A15 leiden. De situatie van de A15 is daarmee een breed gedragen probleem en risico voor een goede bereikbaarheid van heel Drechtsteden.

## Doel van de opgave en link met de Groeiagenda 2030

Het doel van de opgave is een robuust, solide hoofdwegennet van A15, A16 en N3, met voldoende capaciteit, dat op middellange en lange termijn kan zorgdragen voor een goede en veilige afwikkeling van goederen- en personenvervoer over deze wegen, waarmee (sluip)verkeer via het onderliggend wegennet zo veel als mogelijk wordt voorkomen. Deze opgave sluit naadloos aan bij de doelstellingen in de Groeiagenda om de bereikbaarheid over de weg te verbeteren en specifiek de congestie op de snelwegen aan te pakken.

### De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

Voor zowel de woon als werkopgave uit de Groeiagenda geldt dat een goede aansluiting op het hoofdwegennet, met voldoende capaciteit op onderliggend wegennet en snelwegaansluitingen cruciaal is. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de A15 corridor is daarin een belangrijke opgave.

## Strategie

De strategie om deze opgave te bereiken valt uiteen in drie onderdelen, namelijk:

1. Realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen  
Rijkswaterstaat is als wegbeheerder de leidende partij in het zorgdragen

voor het hoofdwegennet naar de toekomst toe. Strikte monitoring van en lobby vanuit de regio bij Rijkswaterstaat moet borgen dat ook op langere termijn de A15 en zijn aansluitingen (ruim) voldoende afwikkelcapaciteit krijgen. In deze beschouwing moet ook nadrukkelijk de provincie Zuid-Holland betrokken worden, om vanuit een netwerkgedachte breder te kijken en ook de functie en de (on)mogelijkheden van de parallel gelegen N915, inclusief Brug over de Noord, mee te nemen. Met het oog op de werkgelegenheids- en woningbouwopgave uit de Groeiagenda zal een goede en gezonde verdeling van het lokaal, regionaal en doorgaand verkeer worden nagestreefd.

### *2. Borging van doorstroming en veiligheid ten tijde van groot onderhoud aan bruggen, tunnels en wegen in de omgeving*

Om ook de komende jaren, ten tijde van werkzaamheden aan de N3, bruggen en tunnels van Rijkswaterstaat en ook de reconstructie van de A27, een zo goed mogelijke verkeersafwikkeling én een goede verkeersveiligheidssituatie af te dwingen is nauwe afstemming met andere betrokken wegbeheerders noodzakelijk: Rijkswaterstaat, provincie en

### *3. Stimuleren en implementeren van 'slimme mobiliteit'*

Ook buiten de (tijdelijke) situaties van groot onderhoud is inzet van 'slimme mobiliteit' een nuttige toevoeging, die ertoe bijdraagt dat zich minder autoverkeer op de meest kritische momenten van de dag op de A15 zullen rijden. De strategie richt zich hier op het stimuleren van een andere manier van reizen (gebruik van OV, fiets en/of reizen buiten de spits) en inzet van andere (technische) innovaties, die reizigers bijvoorbeeld betere reisinformatie bieden. De bestaande Samenwerkingsagenda "innovatief bereikbare Drechtsteden", waarin Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland en Drechtsteden op dit gebied samenwerken is hier een goed voorbeeld. Samenwerking voor verdere optimalisaties van vervoersstromen naar tijd, plaats en modaliteit kan ook gezocht worden met De Verkeersonderneming, marktpartijen en/of andere overheidsdiensten.

## **Samenwerkingspartners**

Binnen deze opgave gaan wij de samenwerking aan met:

- **Rijkswaterstaat:** Als wegbeheerder nauwe afstemming mee

zoeken, om ook ten tijde van onderhoud een goede doorstroming tekunnen borgen en tevens afstemmen met de Samenwerkingsagenda 'innovatief bereikbare Drechtsteden'.

- **Provincie Zuid-Holland:** o.a. betrekken bij realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen en tevens afstemmen met de Samenwerkingsagenda 'innovatief bereikbare Drechtsteden'.
- **De Verkeersonderneming:** Gezamenlijk onderzoeken hoe gedragsverandering in de manier van reizen bereikt kan worden en welke vormen van 'slimme mobiliteit' ingezet kunnen worden.
- **Platform Samen Bereikbaar:** Gezamenlijk onderzoeken hoe gedragsverandering in de manier van reizen bereikt kan worden en welke vormen van 'slimme mobiliteit' kunnen worden ingezet.
- **Omliggende regio's: Regio Zuid Holland Zuid, Regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, Regio Rotterdam:** afstemming van wegomleidingen bij filevorming en wegonderhoud. Daarnaast mogelijk gezamenlijke lobby voor (structurele) verbetering van het Rijkswegennet (bijvoorbeeld A4-Zuid)

## **Relevante projecten**

- **Lopend:** verbetering aansluiting A15-N3-N214: nieuwe op- en afritten, nieuwe kruisingen en verbindingswegen
- **Lopend:** verbreding A15 Papendrecht – Sliedrecht: aanleg van weefvak aan noordzijde en permanente 3e rijstrook aan zuidzijde
- **Lopend:** diverse onderhoudswerkzaamheden inclusief capaciteitsuitbreiding N214
- **Lopend:** Samenwerkingsagenda "innovatief bereikbare Drechtsteden", waarin Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland en Drechtsteden werken aan een verbeterde bereikbaarheid door: gecoördineerde aanpak van wegwerkzaamheden, gedragsverandering in de manier van reizen en anders naar mobiliteit kijken
- **Projectplan:** renovatie/ groot onderhoud Brug over de Noord
- **Projectplan:** opwaardering kruispunt N214-N216: plannen aanwezig, maar uitvoering onduidelijk i.v.m. complexiteit en kosten
- **Projectplan:** MIRT-verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem:



knelpuntanalyse en oplossingsrichtingen in beeld voor structurele verbetering doorstroming

- **Projectidee:** verbetering onderliggend wegennet, verbinding naar N214 in Alblasterdam, na realisatie A15-verbreding
- **Projectidee:** doorbreken barrièrewerking A15 in Sliedrecht door extra doorsnijdingen (verbindingen) voor fiets of auto

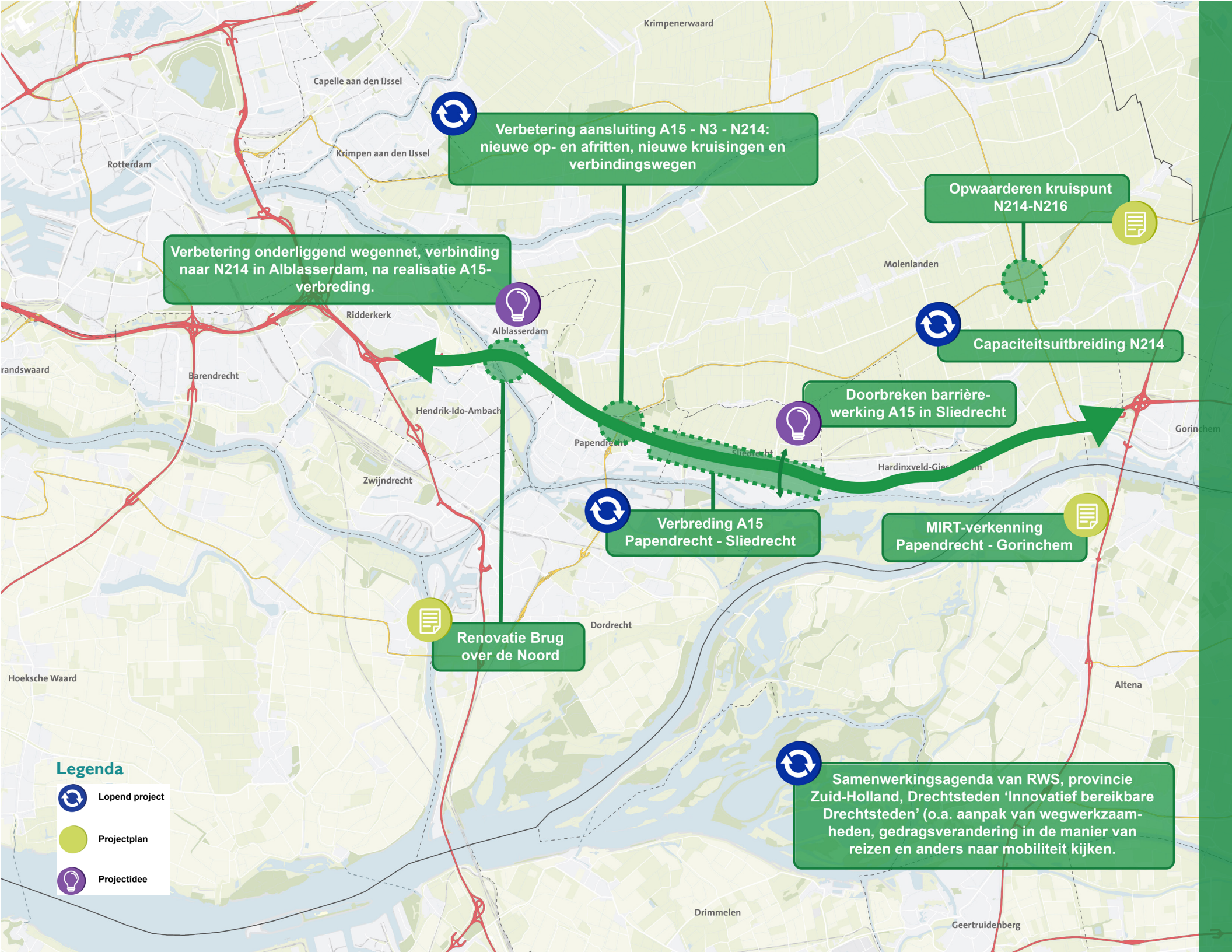
## Bronnen

- <https://www.mirta15papendrechtgorinchem.nl/>
- <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/n3-a15-a16-aanpak-drechtsteden/index.aspx>
- <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/alle-n-wegen/wegen/n214/>









**Verbetering aansluiting A15 - N3 - N214:**  
nieuwe op- en afritten, nieuwe kruisingen en  
verbindingswegen

**Verbetering onderliggend wegennet, verbinding  
naar N214 in Alblasterdam, na realisatie A15-  
verbreding.**

**Opwaarderen kruispunt  
N214-N216**

**Capaciteitsuitbreiding N214**

**Doorbreken barrière-  
werking A15 in Sliedrecht**




**Verbreding A15  
Papendrecht - Sliedrecht**

**MIRT-verkenning  
Papendrecht - Gorinchem**

**Renovatie Brug  
over de Noord**

**Samenwerkingsagenda van RWS, provincie  
Zuid-Holland, Drechtsteden 'Innovatief bereikbare  
Drechtsteden' (o.a. aanpak van wegwerkzaam-  
heden, gedragsverandering in de manier van  
reizen en anders naar mobiliteit kijken.**

**Legenda**

-  Lopend project
-  Projectplan
-  Projectidee



# Opgave 8

## Bereikbaarheid A16 Corridor



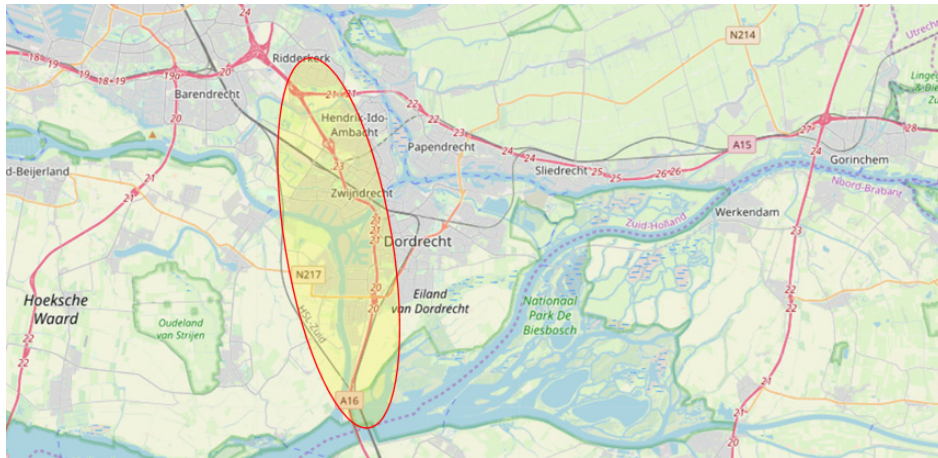
### **Onze strategie in het kort**

*Ook op de A16 staan regelmatig files. Het doel van deze opgave is daarom om ook deze snelweg, als onderdeel van de Drechtling, meer robuust te maken en daardoor zorg te dragen voor een goede en veilige afwikkeling van het goederen- en personenverkeer in onze regio.*



## Aanleiding

Een regio kan zich alleen ontwikkelen als de verbindingen voor woon-werkverkeer en het goederenvervoer goed functioneren. Op de A15, A16 en N3, de zogeheten Drechttring, staan te vaak files. Om die te verminderen, past Rijkswaterstaat het huidige wegennet aan. Zo verbetert de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van de Drechtsteden.



Figuur 7 A16-corridor in regio Drechtsteden in breder perspectief

Op de A16 betreffen deze aanpassingen het optimaliseren van enkele aansluitingen, zoals de Sandelingenknoop, nabij Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht (juist gerealiseerd) en de aansluiting A16-N3.

De druk op de A16 met daaraan gerelateerde kans op congestie blijft echter bestaan. Ook in het MIRT zijn voor dit deel van de A16 geen onderzoeken of plannen voorzien. Dagelijkse, structurele filevorming is niet voorzien, maar enig incident in de regio of werkzaamheden kan ook hier snel tot opstopping leiden. Dit vermindert de bereikbaarheid van de Drechtsteden, maar kent ook als belangrijk neveneffect dat er sluipverkeer gaat optreden, door de kernen van Drechtsteden. Daarmee vermindert de bereikbaarheid nog verder.

Doel van de opgave en link met de Groeiagenda 2030 Het doel van de opgave is een robuust, solide hoofdwegennet van A16, N3 en A15, met voldoende capaciteit, dat op middellange en lange termijn kan zorgdragen voor een goede en veilige afwikkeling van goederen- en personenvervoer

over deze wegen. Deze opgave sluit naadloos aan bij de doelstellingen in de Groeiagenda om de bereikbaarheid over de weg te verbeteren en specifiek de congestie op de snelwegen aan te pakken.

### De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

Voor zowel de woon- als werkopgave uit de Groeiagenda geldt dat een goede aansluiting op het hoofdwegennet, met voldoende capaciteit op onderliggend wegennet en snelwegaansluitingen cruciaal is. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de A16 corridor is daarbij van belang.

## Strategie

De strategie om deze opgave te bereiken valt uiteen in drie onderdelen, namelijk:

### 1. Realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen

Rijkswaterstaat is als wegbeheerder de leidende partij in het zorgdragen voor het hoofdwegennet naar de toekomst toe. Strikte monitoring van en lobby vanuit de regio bij Rijkswaterstaat moet borgen dat ook op langere termijn de A16 en zijn aansluitingen (ruim) voldoende afwikkelcapaciteit krijgen. Ook een eventuele realisatie van de A4-Zuid kan bijdragen aan deze strategie, in de zin dat hiermee de druk op de bestaande A16 zal afnemen en minder (extra) capaciteit nodig zal zijn.

### 2. Borging van doorstroming en veiligheid ten tijde van groot onderhoud aan bruggen, tunnels en wegen in de omgeving

Om ook de komende jaren, ten tijde van werkzaamheden aan de N3, bruggen en tunnels van Rijkswaterstaat en ook de reconstructie van de A27, een zo goed mogelijke verkeersafwikkeling én een goede verkeersveiligheidssituatie af te dwingen is nauwe afstemming met andere betrokken wegbeheerders noodzakelijk: Rijkswaterstaat, provincie en mogelijk aanliggende lokale wegbeheerders. Vanuit een (multimodale) netwerkbenadering moeten plannen gereed liggen en geïmplementeerd worden, die de wijziging in wegcapaciteit ordentelijk kan opvangen. Dit

kan zijn in de vorm van sturing naar andere wegen die extra verkeer opvangen, maar nadrukkelijk ook gedragsverandering in de manier van reizen (gebruik van OV, fiets en/of reizen buiten de spits). Een gezamenlijk programma en gezamenlijke monitoring is gewenst.

### 3. Stimuleren en implementeren van 'slimme mobiliteit'

Ook buiten de (tijdelijke) situaties van groot onderhoud is inzet van 'slimme mobiliteit' een nuttige toevoeging, die ertoe bijdraagt dat zich minder autoverkeer op de meest kritische momenten van de dag op de A16 zullen rijden. De strategie richt zich hier op het stimuleren van een andere manier van reizen (gebruik van OV, fiets en/of reizen buiten de spits) en inzet van andere (technische) innovaties, die reizigers bijvoorbeeld betere reisinformatie bieden. De bestaande Samenwerkingsagenda "innovatief bereikbare Drechtsteden", waarin Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland en Drechtsteden op dit gebied samenwerken is hier een goed voorbeeld. Samenwerking voor verdere optimalisaties van vervoersstromen naar tijd, plaats en modaliteit kan ook gezocht worden met De Verkeersonderneming, marktpartijen en/of andere overheidsdiensten.

## Samenwerkingspartners

Binnen deze opgave gaan wij de samenwerking aan met:

- **Rijkswaterstaat:** Als wegbeheerder nauwe afstemming mee zoeken, om ook ten tijde van onderhoud een goede doorstroming te kunnen borgen en tevens afstemmen met de Samenwerkingsagenda 'innovatief bereikbare Drechtsteden'.
- **Provincie Zuid-Holland:** o.a. betrekken bij realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen en tevens afstemmen met de Samenwerkingsagenda 'innovatief bereikbare Drechtsteden'.
- **De Verkeersonderneming:** Gezamenlijk onderzoeken hoe gedragsverandering in de manier van reizen bereikt kan worden en welke vormen van 'slimme mobiliteit' ingezet kunnen worden.
- **Platform Samen Bereikbaar:** Gezamenlijk onderzoeken hoe gedragsverandering in de manier van reizen bereikt kan worden en welke vormen van 'slimme mobiliteit' kunnen worden ingezet.

- **Omliggende regio's: Regio Zuid Holland Zuid, Regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, Regio Rotterdam:** afstemming van wegomleidingen bij filevorming en wegonderhoud. Daarnaast mogelijk gezamenlijke lobby voor (structurele) verbetering van het Rijkswegennet (bijvoorbeeld A4-Zuid).

## Bronnen

- <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/n3-a15-a16-aanpak-drechtsteden/index.aspx>








Realisatie A4-zuid

Aansluiting Sandelingen-knoop: verbreding viaduct over A16

Verbetering aansluiting A16-N3

Samenwerkingsagenda van RWS, provincie Zuid-Holland, Drechtsteden 'Innovatief bereikbare Drechtsteden' (o.a. aanpak van wegwerkzaamheden, gedragsverandering in de manier van reizen en anders naar mobiliteit kijken).

Legenda

-  Lopend project
-  Projectplan
-  Projectidee



# Opgave 9

## Bereikbaarheid N3

### Onze strategie in het kort

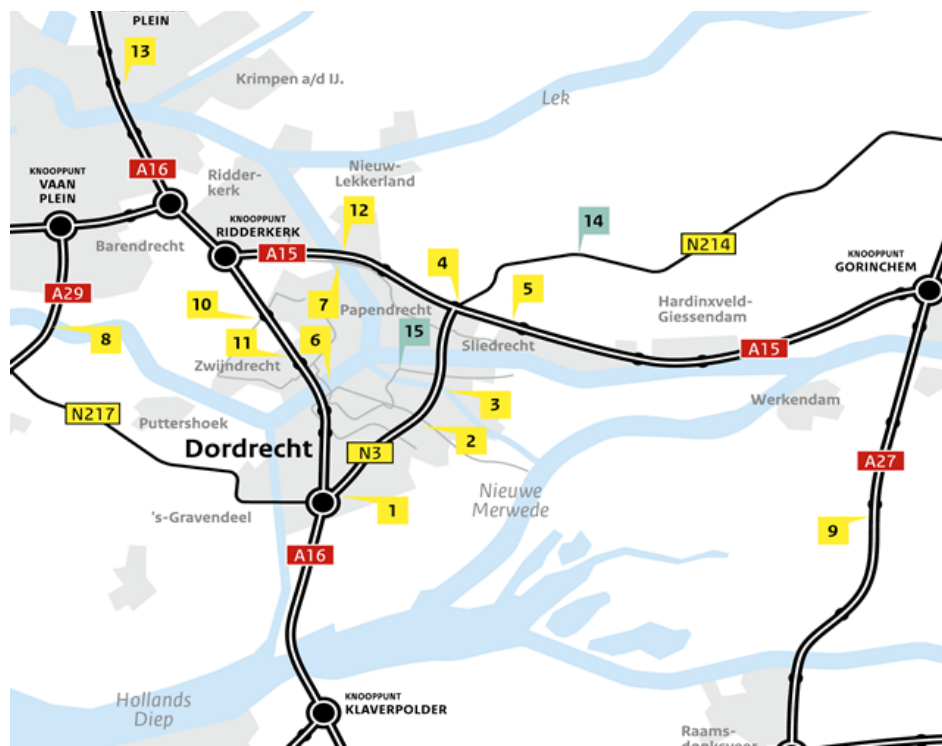
*De komende periode wordt de N3 flink onder handen genomen: zo wordt de aansluiting op de A15 en A16 opgewaardeerd en krijgt de weg en bijbehorende bruggen een onderhoudsbeurt. Het doel is om op de middellange en lange termijn een goede en veilige afwikkeling van personen- en goederenvervoer op de N3 te kunnen garanderen. Daarbij sluit deze opgave naadloos aan bij de ambitie uit de Groeiagenda 2030 om de bereikbaarheid over de weg te verbeteren en congestie aan te pakken.*



## Aanleiding

Een regio kan zich alleen ontwikkelen als de verbindingen voor woonwerkverkeer en het goederenvervoer goed functioneren. Op de A15, A16 en N3, de zogeheten Drechtring, staan te vaak files. Om die te verminderen, past Rijkswaterstaat het huidige wegennet aan. Zo verbetert de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van de Drechtsteden.

De N3 wordt in deze periode flink onder handen genomen; de aansluitingen met de autosnelwegen A16 en A15 krijgen een upgrade, en de weg zelf inclusief bruggen een grote onderhoudsbeurt. Dit betekent een periode van hinder en beperkingen, maar met deze werkzaamheden is voorzien dat de N3 vanaf het jaar 2022 goed in staat moet zijn de verkeersvraag adequaat te verwerken. Garanties naar de toekomst kunnen echter niet gegeven worden, reden waarom de bereikbaarheid van en via de N3 op de regionale Gebiedsagenda staat.



Figuur 8 Overzicht van Rijkswaterstaat projecten op en rond de N3, de A15 en de A16 de aankomende jaren (bron: <https://www.rijkswaterstaat.nl>)

## Doel van de opgave en link met de Groeiagenda 2030

Het doel van de opgave is een robuust, solide hoofdwegennet van N3, A16 en A15, met voldoende capaciteit, dat op middellange en lange termijn kan zorgdragen voor een goede en veilige afwikkeling van goederen- en personenvervoer over deze wegen. Deze opgave sluit naadloos aan bij de doelstellingen in de Groeiagenda om de bereikbaarheid over de weg te verbeteren en specifiek de congestie op de snelwegen aan te pakken.

### De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

Voor zowel de woon- als werkopgave uit de Groeiagenda geldt dat een goede aansluiting op het hoofdwegennet, met voldoende capaciteit op onderliggend wegennet en snelwegaansluitingen cruciaal is. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de N3 is daarbij van belang.

## Strategie

De strategie om deze opgave te bereiken valt uiteen in drie onderdelen, namelijk:

- 1. Realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen*  
Rijkswaterstaat is als wegbeheerder de leidende partij in het zorgdragen voor het hoofdwegennet naar de toekomst toe. Met de voorgenomen verbeteringen op de N3 zou deze weer voor de (middel)lange termijn de verkeersvraag moeten kunnen verwerken. Monitoring hiervan door de regio en waar nodig navraag bij of afstemming met Rijkswaterstaat moet borgen dat de weggcapaciteit afdoende is. Specifiek onderdeel van deze strategie vormt de afstemming met Rijkswaterstaat over het bedieningsregime van de Merwedebrug, daar dit directe impact heeft op de verkeersstromen op het onderliggend wegennet van Papendrecht en Dordrecht.
- 2. Borging van doorstroming en veiligheid ten tijde van groot onderhoud aan bruggen, tunnels en wegen in de omgeving*  
Om ook de komende jaren, ten tijde van werkzaamheden aan de N3,

bruggen en tunnels van Rijkswaterstaat en ook de reconstructie van de A27, een zo goed mogelijke verkeersafwikkeling én een goede verkeersveiligheidssituatie af te dwingen is nauwe afstemming met andere betrokken wegbeheerders noodzakelijk: Rijkswaterstaat, provincie en mogelijk aanliggende lokale wegbeheerders. Vanuit een (multimodale) netwerkbenadering moeten plannen gereed liggen en geïmplementeerd worden, die de wijziging in wegcapaciteit ordentelijk kan opvangen. Dit kan zijn in de vorm van sturing naar andere wegen die extra verkeer opvangen, maar nadrukkelijk ook gedragsverandering in de manier van reizen (gebruik van OV, fiets en/of reizen buiten de spits). Een gezamenlijk programma en gezamenlijke monitoring is gewenst.

### 3. Stimuleren en implementeren van 'slimme mobiliteit'

Ook buiten de (tijdelijke) situaties van groot onderhoud is inzet van 'slimme mobiliteit' een nuttige toevoeging, die ertoe bijdraagt dat zich minder autoverkeer op de meest kritische momenten van de dag op de N3 zullen rijden. De strategie richt zich hier op het stimuleren van een andere manier van reizen (gebruik van OV, fiets en/of reizen buiten de spits) en inzet van andere (technische) innovaties, die reizigers bijvoorbeeld betere reisinformatie bieden. De bestaande Samenwerkingsagenda "innovatief bereikbare Drechtsteden", waarin Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland en Drechtsteden op dit gebied samenwerken is hier een goed voorbeeld. Samenwerking voor verdere optimalisaties van vervoersstromen naar tijd, plaats en modaliteit kan ook gezocht worden met DeVerkeersonderneming, marktpartijen en/of andere overheidsdiensten.

## Samenwerkingspartners

Binnen deze opgave gaan wij de samenwerking aan met:

- **Rijkswaterstaat:** Als wegbeheerder nauwe afstemming mee zoeken, om ook ten tijde van onderhoud een goede doorstroming te kunnen borgen en tevens afstemmen met de Samenwerkingsagenda 'innovatief bereikbare Drechtsteden'.
- **Provincie Zuid-Holland:** o.a. betrekken bij realiseren van voldoende capaciteit op wegvakken en aansluitingen en tevens afstemmen met de Samenwerkingsagenda 'innovatief bereikbare Drechtsteden'.

- **De Verkeersonderneming:** Gezamenlijk onderzoeken hoe gedragsverandering in de manier van reizen bereikt kan worden en welke vormen van 'slimme mobiliteit' ingezet kunnen worden.
- **Platform Samen Bereikbaar:** Gezamenlijk onderzoeken hoe gedragsverandering in de manier van reizen bereikt kan worden en welke vormen van 'slimme mobiliteit' kunnen worden ingezet

## Relevante projecten

- **Lopend:** verbetering aansluiting A16-N3: aanleg van ¼ klaverblad en een lange invoegstrook
- **Lopend:** groot onderhoud N3 vervangen van fundering en asfalt
- **Lopend:** verbetering aansluiting A15-N3-N214: nieuwe op- en afritten, nieuwe kruisingen en verbindingswegen
- **Lopend:** Samenwerkingsagenda "innovatief bereikbare Drechtsteden", waarin Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland en Drechtsteden werken aan een verbeterde bereikbaarheid door: gecoördineerde aanpak van wegwerkzaamheden, gedragsverandering in de manier van reizen en anders naar mobiliteit kijken.

## Bronnen

- <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/n3-a15-a16-aanpak-drechtsteden/index.aspx>





Samenwerkingsagenda  
'Innovatief bereikbare  
Drechtsteden'




Verbetering aansluiting A15 - N3 - N214:  
nieuwe op- en afritten, nieuwe kruisingen en  
verbindingswegen

Verbetering doorstroming N3  
& groot onderhoud

Verbetering aansluiting A16-N3

Samenwerkingsagenda van RWS, provincie  
Zuid-Holland, Drechtsteden 'Innovatief bereikbare  
Drechtsteden' (o.a. aanpak van wegwerkzaam-  
heden, gedragsverandering in de manier van  
reizen en anders naar mobiliteit kijken).

**Legenda**

-  Lopend project
-  Projectplan
-  Projectidee



# Opgave 10

---

## Bereikbaarheid en geleiding vrachtverkeer



### **Onze strategie in het kort**

*Vrachtverkeer is een belangrijk thema in deze Gebiedsagenda, met name gezien de ligging nabij Rotterdam en de belangrijke doorvoerroutes die onze regio biedt via bijvoorbeeld de A15 en A16. Deze opgave sluit daarom deels aan bij de hiervoor benoemde opgaven, maar geeft ook specifiek aandacht aan een goede en veilige ontsluiting van lokale bedrijventerreinen, omleidingsrouters ten tijde van groot onderhoud, truckparkings en de inzet van ‘slimme mobiliteit’.*



## Aanleiding

Gegeven de nabijheid van de Rotterdam en de belangrijke doorvoerroutes/achterlandverbindingen die de Drechtsteden biedt, met name via de A15 en de A16, vraagt vrachtverkeer specifieke aandacht in de Gebiedsagenda van Drechtsteden.

Vrachtverkeer via de weg moet primair goed en veilig afgewikkeld worden. Daarop richten de Opgaven 7, 8 en 9 zich met name. Ondanks de congestie en afwikkelingsknelpunten die de regio momenteel ervaart, is de overlast ten gevolge van sluipverkeer voor deze weggebruikers beperkt. Specifieke knelpunten zijn niet benoemd. Met het bereiken van de doelstellingen van voornoemde opgaven moet deze zorg ook voor de nadere toekomst ook wegblijven.

Specifiek aandachtspunt is wel ‘truck parking’, het lang parkeren van vrachtwagens. Binnen de regio Drechtsteden is dit beperkt georganiseerd en wordt door gemeenten verschillend beleid gevoerd. Daarmee is de problematiek en ervaren overlast een punt dat nadere afstemming en keuzes vraagt.

Routing voor gevaarlijke stoffen wordt besproken onder Opgave 11 ‘Vervoer gevaarlijke stoffen’.

## Doel van de opgave en link met de Groeiagenda 2030

Het goed en veilig organiseren van rijdend vrachtverkeer over de weg en het stilstaand vrachtverkeer, in de vorm van ‘truck parking’, zodat dit geen lokale overlast geeft. Deze opgave past binnen de doelstelling in de Groeiagenda om de bereikbaarheid over de weg te verbeteren en daarnaast de negatieve neveneffecten van “goed werken” te beheersen.

## Strategie

De strategie om deze opgave te bereiken valt uiteen in een aantal onderdelen, namelijk:

*1. Voldoende wegcapaciteit op hoofdwegen A15 en A16 bieden*  
Zie Opgave 7 en 8.

## De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

Een van de ambities uit de Groeiagenda is het vergroten van het aantal werklocaties. Voor zover de werkgelegenheidslocaties vrachtverkeer genereren moeten deze meegenomen worden; ontsluitingsroutes over ‘gewenste’ routes, met voldoende capaciteit en veiligheid.

*2. Goede en veilige ontsluitingsroutes van en naar lokale bedrijventerreinen*  
Primair ligt de zorg en analyse hiervan bij meerdere wegbeheerders, lokale wegbeheerders maar ook Rijkswaterstaat, zoals in het geval van de N915 nabij bedrijventerrein in Alblasserdam. Afstemming en coördinatie op regionale schaal is wel zinvol om te borgen dat de routes ‘optimaal’ zijn op netwerkniveau: goed ingericht en maximaal veilig, zonder dat vrachtverkeer wegen of routes van aanliggende wegbeheerders onnodig of onverwacht belast.

*3. Goede en veilige omleidingsroutes voor vrachtverkeer ten tijde van groot onderhoud aan bruggen en wegen in de omgeving*  
De komende jaren, ten tijde van werkzaamheden aan de N3, bruggen en tunnels van Rijkswaterstaat en ook de reconstructie van de A27, moet vrachtverkeer goed en veilig omgeleid worden, om lokale overlast te voorkomen. In de verschillende gremia waarin de werkzaamheden gepland en afgestemd worden, moet dit één van de agendapunten zijn. Aan de regio te monitoren bij de betrokken wegbeheerders, met name Rijkswaterstaat, dat dit goed geborgd is en blijft worden, waarbij ook de communicatie richting weggebruikers een belangrijk onderdeel is.

*4. Aanwijzen van geschikte locaties voor truck parking, inclusief communicatie naar betrokkenen en restrictief beleid en handhaving elders*  
Coördinatie en afstemming van beleid op het gebied van ‘truck parking’ in de regio is gewenst, waarbij een eerste stap het in beeld brengen van de behoeftes, het huidige gebruik en het onderzoeken van mogelijke locaties (capaciteit) nodig is. Primair is dit een onderzoek voor de regio zelf, waarbij in het proces van keuzes afstemming met Rijkswaterstaat en

naastgelegen wegbeheerders past.

#### 5. Stimuleren en ontwikkelen van 'slimme mobiliteit'

Inzet van 'slimme mobiliteit' draagt ertoe bij dat minder (vracht)verkeer op de meest kritische momenten van de dag op het hoofdwegennet zullen rijden. De strategie voor vrachtverkeer richt zich met name in het 'slim' kiezen van routes en tijdstippen, waar mogelijk buiten de spits, door gebruik van (technische) innovaties, bijvoorbeeld voor route- en pauzeplanning. Samenwerking hiervoor kan gezocht worden met De Verkeersonderneming, beroepsorganisaties (TLN) of marktpartijen en/of andere overheidsdiensten.

### Samenwerkingspartners

Binnen deze opgave gaan wij de samenwerking aan met:

- **Rijkswaterstaat:** om goede en veilige omleidingsroutes voor vrachtverkeer te borgen ten tijde van groot onderhoud in de Drechtsteden en tevens in verband met afstemming rondom locaties voor truck parking.
- **De Verkeersonderneming:** Gezamenlijk onderzoeken hoe gedragsverandering in de manier van reizen bereikt kan worden en welke vormen van 'slimme mobiliteit' ingezet kunnen worden.
- **Platform Samen Bereikbaar:** Gezamenlijk onderzoeken hoe gedragsverandering in de manier van reizen bereikt kan worden en welke vormen van 'slimme mobiliteit' kunnen worden ingezet.
- **Beroepsorganisaties (TLN, EVD, e.d.):** afstemming over maatregelen, keuzes en belangenafwegingen, mede om goed draagvlak te creëren bij de direct betrokkenen.
- **Bedrijfsleven:** zoals exploitanten van een truckparking, of exploitant van het containertransferium.

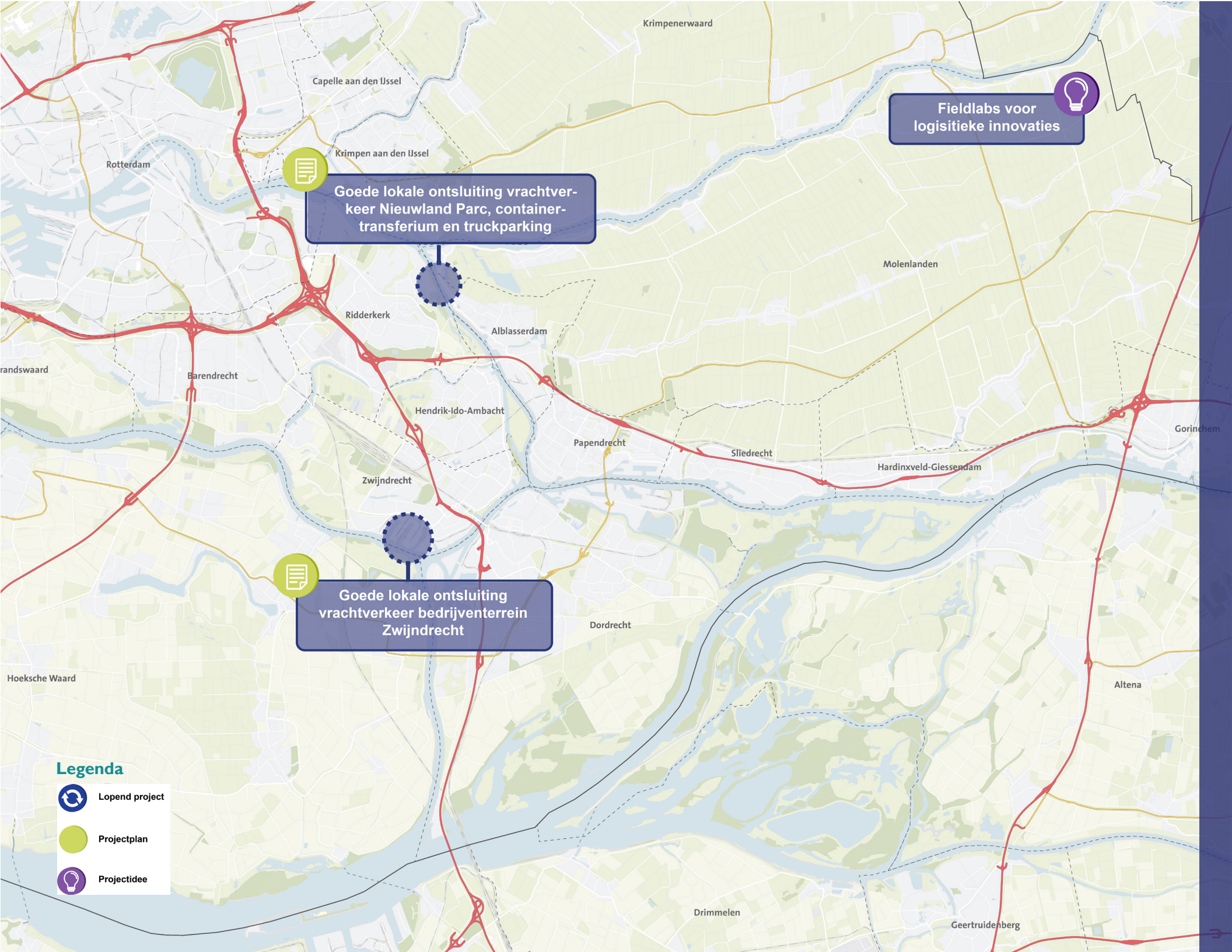
### Relevante projecten

- **Projectplan:** goede lokale ontsluiting voor vrachtverkeer: ontsluiting bedrijventerrein Nieuwland Parc, inclusief de bereikbaarheid van het containertransferium en de truckparking Nieuwland Parc (verbetering bereikbaarheid op de N915, zie ook

Opgave 7), en betere ontsluiting voor vrachtverkeer van bedrijventerrein Groote Lindt in Zwijndrecht

- **Projectidee:** fieldlabs voor logistieke innovaties








Fieldlabs voor logistieke innovaties

Goede lokale ontsluiting vrachtverkeer Nieuwland Parc, container-transferium en truckparking



Goede lokale ontsluiting vrachtverkeer bedrijventerrein Zwijndrecht

Legenda

-  Lopend project
-  Projectplan
-  Projectidee



# Opgave I I

## Vervoer gevaarlijke stoffen

### Onze strategie in het kort

*Binnen onze regio worden gevaarlijke stoffen zowel per weg als per spoor getransporteerd. Het doel van deze opgave is om met name het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor terug te dringen in bebouwde kommen, en de routes over de weg op de hiervoor aangewezen routes te handhaven en risico's te beperken. We agenderen deze problematiek bij verschillende partners, zoals NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.*



## Aanleiding

Binnen de regio Drechtsteden worden gevaarlijke stoffen zowel via de weg als het spoor getransporteerd. Dit transport legt een druk op de leefomgevingskwaliteit.

### Gevaarlijke stoffen via het spoor

De Drechtsteden zijn onderdeel van belangrijke Europese spoorverbindingen tussen Amsterdam en Antwerpen en tussen Rotterdam en Antwerpen. Het spoor vervult zowel voor het personen- als het goederenvervoer een belangrijke functie in het landelijk netwerk. Een keerzijde van het goederenvervoer over het spoor is het vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbevolkte gebieden. Over de spoorlijn die door de binnensteden van Dordrecht en Zwijndrecht loopt, passeerden in 2016 zo'n 30.000 wagons met gevaarlijke stoffen (ter vergelijking: over de Betuweroute passeerden 19.000 wagons). Het is hiermee dé transportroute voor gevaarlijke stoffen tussen de havens van Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen en het achterland. Het moge duidelijk zijn dit een veiligheidsrisico vormt. Door de verdichting en voorziene uitbreiding rondom de spoorzones wordt de veiligheid bij goederentransport over deze lijnen nog urgenter.

### Gevaarlijke stoffen via de weg

Naast dat gevaarlijke stoffen via het spoor getransporteerd worden, gebeurt dit ook via de weg. Hiervoor is de Drechtring aangewezen, de A16, A15 en de N3. Door de vele renovaties en werkzaamheden die plaatsvinden aan de kunstwerken in de Drechtring moet het gevaarlijke stoffen transport verder omrijden. Als gevolg van de wegafsluitingen zal het in de komende periode vaker voorkomen dat het verbod wordt geneerd. Inzet van Inspectie Leefomgeving en Transport (handhaving) is noodzakelijk, omdat dit verkeer zich anders door de woonkernen gaat verplaatsen.

Daarnaast brengt het vervoeren van gevaarlijke stoffen over de weg ook risico's met zich mee. Het vervoer mag niet plaatsvinden via tunnels, waardoor zij naast de N3 ook over de N915 rijden. Bijvoorbeeld bij opening van bruggen zorgt dit daarmee voor extra veiligheidsrisico's.

## Doel van de opgave en link met Groeiagenda 2030

Het doel van deze opgave is het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor terug te dringen in bebouwde kommen en de routes over de weg op de aangewezen routes te handhaven. Daarmee dragen we bij aan de ambities uit de Groeiagenda 2030, omdat het hierdoor beter mogelijk is om de stationsomgevingen ruimtelijk-economisch te versterken en zo de aantrekkingskracht van de Drechtsteden verder te versterken.

### De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

Er is een directe relatie met de opgave 'vervoer gevaarlijke stoffen' en de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties, met name langs het spoor. Externe veiligheids-contouren kunnen mogelijke ontwikkelingsmogelijkheden beperken. Het is daarom van belang om deze opgave in nauwe samenhang met de andere groeiambities in de Drechtsteden te bekijken.

## Strategie

De strategie om deze opgave te bereiken is het agenderen van de gevaarlijke stoffen problematiek over het spoor door de kernen in Drechtsteden en het zoeken naar alternatieve mogelijkheden of de vermindering van de transporten. Op deze manier moet de externe veiligheid op het spoor uiteindelijk worden verbeterd.

Ook risicobeheersing van gevaarlijke stoffen over de weg is van belang voor het borgen van de veiligheid in de Drechtsteden. Het is noodzaak goed toe te zien op handhaving van gebruik van de aangewezen routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, met name ten tijde van renovaties en groot onderhoud aan hoofdroutes.

## Samenwerkingspartners

Het agenderen van deze problematiek moet plaatsvinden bij:

- **NS en Prorail**
- **Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

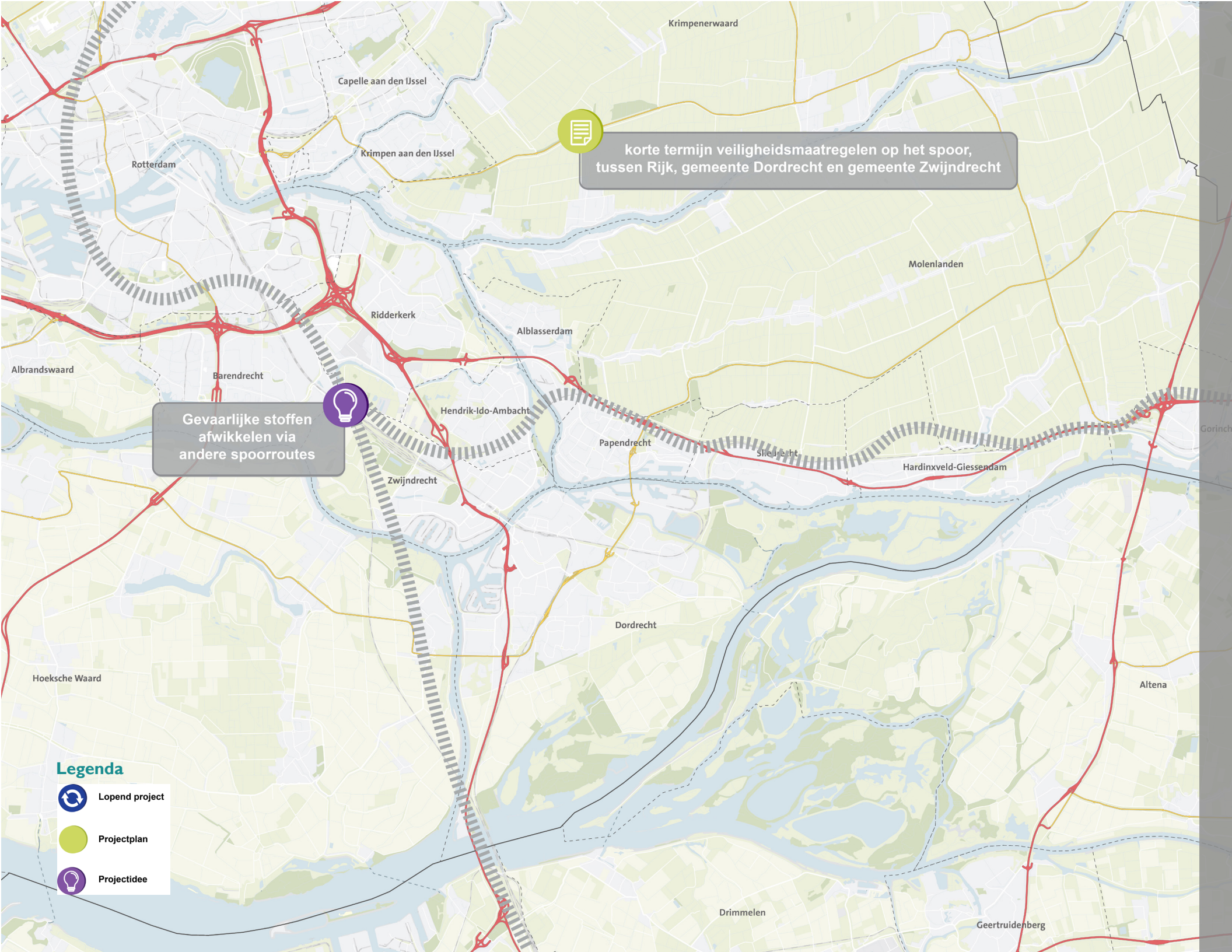
## Relevante projecten

- **Projectplan:** korte termijn veiligheidsmaatregelen op het spoor, tussen Rijk, gemeente Dordrecht en gemeente Zwijndrecht
- **Projectidee:** gevaarlijke stoffen afwikkelen via andere spoorroutes.

## Bronnen

- [https://cms.dordrecht.nl/Inwoners/Overzicht\\_Inwoners/Projecten/Verkeersprojecten/Spoorveiligheid](https://cms.dordrecht.nl/Inwoners/Overzicht_Inwoners/Projecten/Verkeersprojecten/Spoorveiligheid)






korte termijn veiligheidsmaatregelen op het spoor, tussen Rijk, gemeente Dordrecht en gemeente Zwijndrecht



Gevaarlijke stoffen afwikkelen via andere spoorroutes

**Legenda**

-  Lopend project
-  Projectplan
-  Projectidee



# Opgave 12

## Bereikbaarheid toeristische hotspots



### Onze strategie in het kort

*Het Unesco Werelderfgoed Kinderdijk en het Nationaal Park de Biesbosch zijn belangrijke toeristische trekpleisters met een grote verkeersaantrekkende werking. Om de bereikbaarheid van deze hotspots te vergroten zetten wij in op het verbeteren van het openbaar vervoer van en naar deze locaties. Dit kan bijvoorbeeld door het versterken van de ketenmobiliteit (oftewel: het verbeteren van overstapmogelijkheden) of het faciliteren van nieuwe waterbushaltes.*



## Aanleiding

De regio Drechtsteden heeft verschillende toeristische hotspots met de belangrijkste internationale trekpleisters: Unesco Werelderfgoed Kinderdijk én het Nationaal Park de Biesbosch. Deze toeristische hotspots hebben een grote verkeersaantrekkende werking, waarvan een belangrijk deel nu met de auto komt. Dit heeft tot gevolg dat overlast ervaren wordt door het (vele) verkeer dat over lokale wegen rijdt. Dit speelt nadrukkelijk in Alblasserdam waar het verkeer door het dorp rijdt en via de kwetsbare dijkweg.

De opgave voor de bereikbaarheid voor de toeristische hotspots is dan ook om de bezoekers te verleiden om met een andere vervoerswijze te komen of eerder af te vangen via hubs. Dit maakt dat deze opgave een sterke relatie heeft met Opgave 5 'Multimodale overstapplaatsen (hubs)', Opgave 4 'Vervoer over water' en Opgave 3 'Regionaal busvervoer'

## Doel van de opgave en link met Groeiagenda 2030

Het doel van deze opgave is de bereikbaarheid van de toeristische hotspots locaties per openbaar vervoer beter bereikbaar te maken en daarmee ook de leefbaarheid van (zowel nieuwe als bestaande) wwoongebieden te versterken. Daarmee dragen we bij aan de ambities uit de Groeiagenda 2030, omdat hotspots met elkaar én CS verbonden worden en het autogebruik wordt teruggedrongen ten faveure van het openbaar vervoer (weg en water), met andere woorden het stimuleren van modaliteitsveranderingen.

Uiteraard wordt daarbij de samenwerking aangegaan met een tal van partners, omdat deze toeristische trekpleisters verder reiken dan alleen de regio Drechtsteden. Het Nationaal Park de Biesbosch valt namelijk onder 2 provincies (Zuid Holland en Noord Brabant) en binnen 3 gemeenten: Dordrecht, Werkendam en Drimmelen. Het Werelderfgoed Kinderdijk is gelegen in de gemeente Molenlanden. Onder de paragraaf 'samenwerkingspartners' wordt toegelicht met wie en waarom we op dit thema afstemming zoeken.

## Strategie

De strategie om deze opgave te bereiken valt uiteen in twee onderdelen, namelijk:

### De impact van Groeiagenda 2030 op deze opgave

De impact van de Groeiagenda op de opgave bereikbaarheid toeristische hotspots is beperkt, anders dan dat het versterken van ketenmobiliteit ook de extra vervoersvraag van en naar de ontwikkellocaties kan faciliteren.

#### *1. Versterken van ketenmobiliteit door kwaliteit van knooppunten te verbeteren met de toeristische hotspots*

Om het autoverkeer op weg naar Kinderdijk of de Biesbosch tijdig te kunnen afvangen, aan de randen van de kernen, is het belangrijk dat de overstapmogelijkheden verbeterd worden. Dit wordt onder andere bereikt door op mobiliteitsknooppunten goede voorzieningen te bieden, hubs op strategische locaties in te richten voor parkeren en slimmere vervoersvormen aan te bieden om de 'last mile' naar de toeristische hotspots te realiseren. Concreet betekent dit inzet op realisatie van hub/transferium (auto-OV) bij het zuidelijk havengebied in Alblasserdam voor de bereikbaarheid van Kinderdijk (zie ook Opgave 4).

#### *2. Het faciliteren van nieuwe vaarroutes en verbindingen en toevoegen van nieuwe waterbushaltes met de toeristische hotspots*

Verbeterde vaarroutes en nieuwe verbindingen zijn wenselijk, om het waterbusnetwerk te verbeteren. Denk daarbij aan het vergroten van de capaciteit van de sneldienst die momenteel vaart tussen Rotterdam en Dordrecht, en tevens naar Kinderdijk buiten de spitsuren. Maar een nieuwe wenselijke verbinding betreft ook een driehoeksveer tussen Ridderkerk, Kinderdijk en Krimpen aan de Lek en het behouden en versterken van de waterbusverbinding vanuit Sliedrecht naar het nationaal park 'De Biesbosch'. Deze vaarverbinding kan onder andere versterkt worden door middel van strategie I: verbeterde knooppunten.

## Samenwerkingspartners

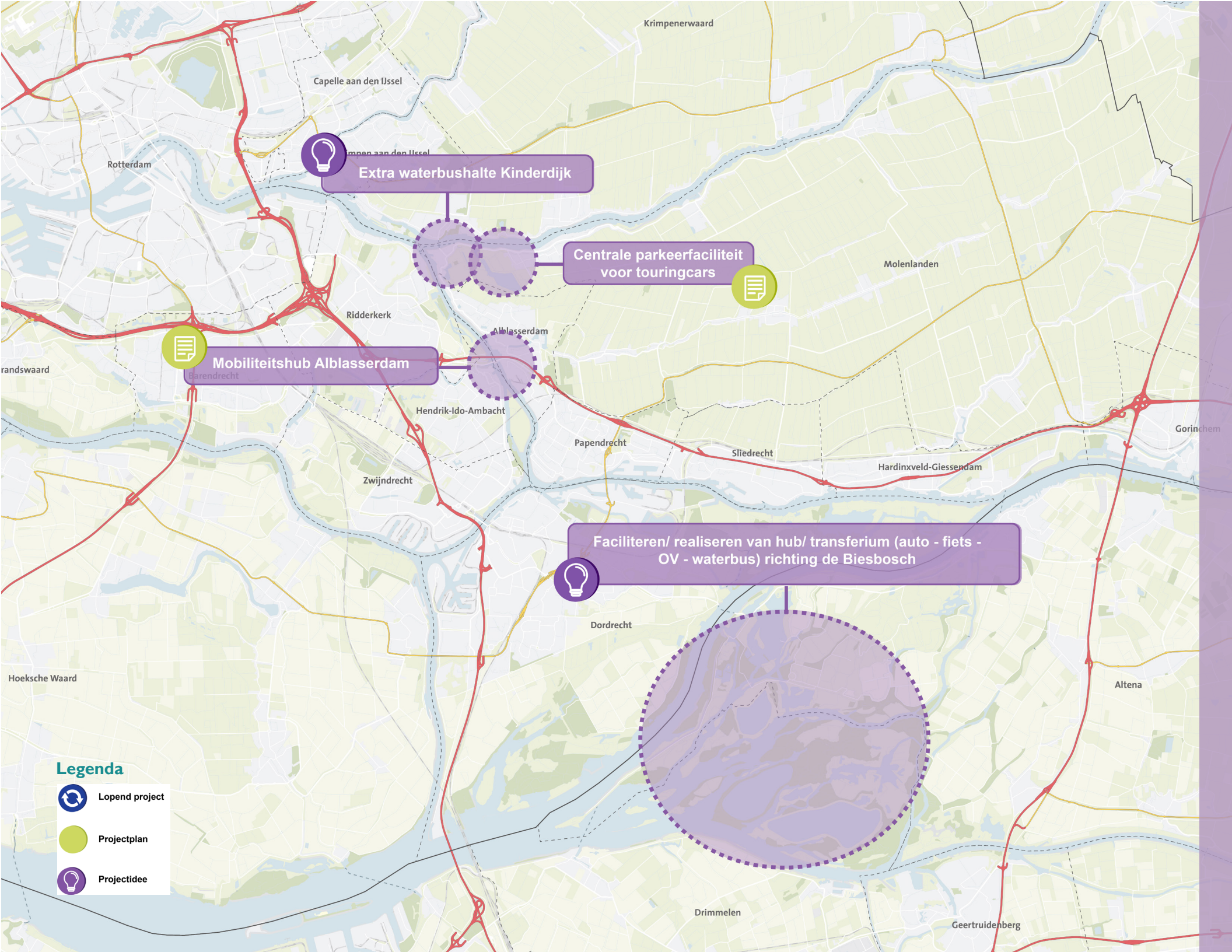
Om de bovengenoemde strategie mogelijk te maken gaan wij de samenwerking aan met o.a.:

- **Parkschap Nationaal Park De Biesbosch:** om de nieuwe vaarverbinding (qua routing, halte en dienstregeling) van de waterbus naar De Biesbosch af te stemmen.
- **Stichting Werelderfgoed Kinderdijk (SWEK):** om de nieuwe vaarverbinding (qua routing, halte en dienstregeling) van de waterbus naar Kinderdijk af te stemmen.
- **Nieuwe exploitant van de Waterbus,** zoals uit de lopende aanbestedingsronde Personenvervoer over Water (PoW) volgt: om mogelijkheden voor het intensiveren en optimaliseren van de dienstregeling en vaarroutes af te stemmen.
- **Qbuzz:** als mogelijke partner bij de shuttleservice voor vervoer tussen transferium en het Werelderfgoed Kinderdijk.
- **Provincie Zuid – Holland:** aangehaakt bij het molengebied Werelderfgoed Kinderdijk en deel van de Biesbosch.
- **Gemeente Molenlanden,** aangezien Werelderfgoed Kinderdijk binnen deze gemeente valt, en een nieuwe vaarverbinding van de waterbus naar Kinderdijk onderdeel uit maakt van de strategie.
- **Gemeente Werkendam en gemeente Drimmelen,** aangezien het oostelijke deel van de Biesbosch binnen deze gemeenten valt.

## Relevante projecten

- **Projectidee:** realisatie van een nieuwe waterbushalte bij Kinderdijk
- **Projectplan:** transferium / hub in het zuidelijk havengebied in Alblasterdam (t.b.v. Kinderdijk) (zie ook Opgave 4) en centrale parkeerfaciliteit voor touringcars aan de westzijde van Nieuw Lekkerland
- **Projectidee:** het faciliteren/realiseren van hub/transferiums (auto-fiets-OV-waterbus) richting de Biesbosch





Extra waterbushalte Kinderdijk

Centrale parkeerfaciliteit voor touringcars

Mobiliteitshub Alblassterdam

Faciliteren/ realiseren van hub/ transferium (auto - fiets - OV - waterbus) richting de Biesbosch

### Legenda

-  Lopend project
-  Projectplan
-  Projectidee



# Gebiedsagenda in relatie tot de omgeving

---



In de Groeiagenda staat letterlijk opgenomen: *“Maar ook Zuid-Holland Zuid, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en West-Brabant vallen in de dagelijkse invloedssfeer van onze regio. Reden genoeg om komende jaren nog meer werk te maken van samenwerking met de omgeving. Want tot slot zijn ook onze burens gebaat bij een sterke en aantrekkelijke regio Drechtsteden!”*

Vanuit deze context is in het kader van de totstandkoming van deze Gebiedsagenda ook gesproken met de regio's Zuid-Holland Zuid en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Een voorname conclusie uit deze gesprekken is dat de ambities en doelen van Drechtsteden hoofdzakelijk op één lijn liggen met die van de omliggende regio's; de ambities en opgaven botsen niet. Sterker nog, de meeste onderwerpen staan ook bij de omliggende regio's hoog op de agenda.

- Zo is de aanpak en verbetering van de A15-corridor ook voor de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden prioriteit, zodat de N214 niet de (boven)regionale doorgaande functie voor wegverkeer gaat overnemen. Daar ligt een groot gedeeld belang, vermindering van (sluip)verkeer over provinciale wegen zoals de N214 of andere wegen van het onderliggend wegennet.
- Voor de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, en de gemeente Molenlanden specifiek, speelt de bereikbaarheidsopgave voor het Molengebied, Kinderdijk, nadrukkelijk. De doelstelling om hier minder autoverkeer en bijbehorende overlast te krijgen, en de voorgestane strategieën om dit te bereiken (modal shift via hubs en verbeterde OV-verbindingen) zitten volledig op één lijn met die van Drechtsteden.
- De regio Zuid-Holland Zuid (Hoeksche Waard, Goeree Overflakkee, Voorne-Putten) is functioneel meer Rotterdam-georiënteerd, waardoor er qua ambities en projecten beperkt overlap is.
- Anderzijds worden wel kansen geïdentificeerd, indien de Hoeksche Waard qua verbindingen beter aangesloten zou zijn op Drechtsteden. Dit kan bijvoorbeeld door versterking van

de fietsverbinding vanuit Hoeksche Waard naar Drechtsteden, bijvoorbeeld in de vorm van een snelfietsroute door de Kiltunnel, of aansluiting op de F15 snelfietsroute. Ook de realisatie van hubs kan bijdragen aan een betere connectie met Drechtsteden.

- Gezamenlijk belang met Zuid-Holland Zuid is om voldoende wegcapaciteit te organiseren op de noord-zuid wegcorridors: zo is Voorne-Putten is vóór doortrekking van de A4 (A4-Zuid), hetgeen ook lucht zal geven voor de A16 en daarmee de kans op congestie daar zal verminderen. En vice versa, het eventueel verder oprekken van de capaciteit op de A16 zal lucht geven op de noord-zuidverbindingen in de regio Zuid-Holland Zuid.
- Gezamenlijk punt van zorg in de regio Drechtsteden en de gemeenten in de regio Zuid-Holland Zuid is het grootschalige onderhoud dat de komende jaren door Rijkswaterstaat zal plaatsvinden aan bruggen en tunnels. Dit zijn stevige ingrepen in het totale verkeerssysteem, waarvan de andere wegen en dus de regio's last van zullen hebben. Gezamenlijke zorg is of dit voldoende geborgd is. Monitoring en nauwe afstemming met Rijkswaterstaat is noodzaak.
- Voor het verder benutten van (openbaar) vervoer over water hebben ook de omliggende regio's wensen en ambities: het doortrekken van de waterbus naar Gorinchem enerzijds en naar 's Gravendeel anderzijds staat op hun agenda. Ook in de omliggende regio's liggen ambities en doelen om wegverkeer waar mogelijk af te vangen.
- Door de omliggende regio's wordt unaniem onderkend dat er sprake is van 'meekoppelkansen'; het samen optrekken en vormen van één geluid naar externe betrokkenen kan voor beide partijen van toegevoegde waarde zijn en de slaagkans op het behalen van de bereikbaarheidsdoelen vergroten.



# Bijlage: geconsulteerde personen

---





## Regio Drechtsteden:

- Gemeente Sliedrecht: Hans Appeldooren
- Gemeente H-I-Ambacht: Wim Stigter
- Gemeente Papendrecht: Tijs van Gemert
- Gemeente Alblasterdam: Peter van der Hoek
- Gemeente Hardinxveld-Giessendam: Saskia Roomer
- Gemeente Zwijndrecht: Lyda Hertogh
- Gemeente Dordrecht: Juul Buitink

## Omliggende regio's:

- Gemeente Hoeksche Waard: Martin Roobol
- Gemeente Voorne-Putten: Michel de Knegt
- Goeree-Overflakkee: Henk van Oostenbrugge
- Regio Alblasterwaard-Vijfheerenlanden: Sjoerd Veerman
- Gemeente Molenlanden: Arjan Faro

