



Op één kompas varen

Aankoersen op een bereikbare en leefbare regio 2012 - 2022
Regionaal Mobiliteitsplan 2012 - 2022



Drechtsteden



Op één kompas varen

Aankoersen op een bereikbare en leefbare regio 2012 - 2022

Vastgesteld door de Drechttraad op 4 december 2012

Opdrachtgever	Drechtsteden
Versie	13 september 2012
Regionaal portefeuillehouder	S.J. Veerman
Opdrachtgever	A. Blokland
Projectleider	J.K. Buitink
Projectteam	H. Appeldooren (Gemeente Sliedrecht), P.H. Godefrooij-Meijers (Dordrecht), P. van der Hoek (Alblasserdam), Q.L.C. de Jong (Papendrecht), M. Morlog (Zwijndrecht), G.W. Slager (Drechtsteden), N.A.M.R. Termote (Hendrik-Ido-Ambacht)



Inhoudsopgave

Samenvatting	7	4 Openbaar vervoer	27
1 Introductie	11	4.1 Algemeen	27
1.1 Naar een nieuw regionaal mobiliteitsplan	11	4.2 Het spoor	28
1.2 Leeswijzer	12	4.2.1 Infrastructuur spoor	28
		4.2.2 Vervoersconcessie spoor	29
2 Doelstelling en strategie	15	4.3 Bus	31
2.1 Drechtsteden: Samen stad aan het water	15	4.4 Waterbus	33
2.2 Doelstelling	15		
2.3 Sturen op bereikbaarheid	15	5 Gemotoriseerd verkeer	37
2.3.1 Rol van de regio	17	5.1 Verkeersafwikkeling	37
2.4 Integrale mobiliteitsthema's	18	5.2 Verkeersmanagement	41
2.4.1 Knooppunt ontwikkeling	18	5.3 Parkeren	42
2.4.2 Goederenvervoer en externe veiligheid	19		
2.4.3 Duurzame mobiliteit en luchtkwaliteit	20	6 Verkeersveiligheid	45
3 Fiets	23	7 Mobiliteitsmanagement	49
		8 Gebiedsagenda	53



Samenvatting



Mobiliteit hoort bij de Drechtsteden. De Drechtsteden liggen aan een knooppunt van vaarwegen en internationale autosnelwegen. Een goede bereikbaarheid met de auto, het openbaar vervoer of de fiets is een basisvoorwaarde voor een vitale en economisch sterke regio. Dit mobiliteitsplan vormt het nieuwe kader voor de aanpak van regionale mobiliteitsvraagstukken en is de opvolger van het regionale mobiliteitsplan uit 2003.

De regio is het schaalniveau waarop veel mobiliteitsvraagstukken zich manifesteren. De afgelopen jaren regionaal mobiliteitsbeleid laten enerzijds successen zien, maar laten anderzijds zien dat niet alle problemen door de regio kunnen worden oplost. Bijna tien jaar regionaal mobiliteitsbeleid heeft ons geleerd om te focussen op de thema's waar de regio écht over gaat.

Dit regionale mobiliteitsplan stelt realiteitszin voorop. Ambitieuze doelen zijn opgenomen mits de regio kan sturen op de beoogde resultaten. Vanuit het regionaal meerjaren beleidsplan zijn de ambities doorvertaald naar thematische doelstellingen op het vlak van verkeer en vervoer.

De problematiek rondom verkeer en vervoer wordt regionaal benaderd en de regionale knelpunten staan centraal. De lokale doorvertaling vindt plaats in de verschillende lokale verkeer- en vervoersplannen.

Bij het realiseren van de doelstellingen is de rol van de regio van belang. Gegeven de ambities en beperkte middelen is scherpte in de rolverdeling tussen regio, gemeenten en het maatschappelijk middenveld belangrijker dan voorheen. De regio onderzoekt per mobiliteitsthema waar zij een toegevoegde waarde heeft ten opzichte van de gemeente of de provincie. De rol van de regio kan per programma en dossier wisselen en kan variëren van sturen tot meedenken. De regio initieert hoofdzakelijk (boven-)regionale en strategische projecten of processen, stemt trajecten af en verbindt gemeenten en partijen. De regio zal geen of een beperkte rol vervullen in de daadwerkelijke uitvoering van projecten. Kernbegrippen voor de regio zijn lobby, programmering, aanjagen, ontwikkelen, bewaken en bijstellen van beleid. De keuze voor de meest geschikte rol wordt doelbewust per project of proces gemaakt. De regio kan vanuit de gekozen

rol inzetten op een interne, externe of financiële strategie om de verschillende taken uit te voeren. De regio coördineert de inspanningen van de gemeenten voor de regio (interne afstemming), laat het geluid van de regio horen aan bovenregionale partijen (externe afstemming) of kan sturen door het werven, verdelen en bewaken van subsidiestromen (financiële afstemming).

Het centrale doel is **het realiseren van een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid**. Dit doel wordt vertaald naar thematische doelstellingen op het gebied van de fiets, het openbaar vervoer, het hoofdwegennet auto, de verkeersveiligheid en Slimmer Benutten (vraagbeïnvloeding).

De regio gaat de positie van de **fiets** versterken en verbeteren. De regio (1) stelt het regionaal fietsnetwerk vast, (2) inventariseert de knelpunten en (3) onderzoekt de financieringsmogelijkheden voor kwaliteitsverbeteringen en de aanleg van ontbrekende schakels, zoals snelfietsroutes. Tot slot (4) coördineert de regio het beheer van het fietsroutenetwerk.

De Drechtsteden willen de positie van het **openbaar vervoer** versterken door (1) zich hard te maken voor investeringen in de infrastructuur van het spoor, bus en de Waterbus. Ook de intercity kwaliteit van Dordrecht centraal, is voor de regio van cruciaal belang. Op het gebied van de vervoersconcessie (Waterbus en bus) wil de regio (2) haar huidige positie in het concessie-management versterken door de belangen van de Drechtsteden bij provincie en vervoerder maximaal onder de aandacht te brengen. De regio maakt zich verder sterk voor een goede afstemming tussen Waterbus, bus en Merwedelinglijn. Hiervoor wordt (3) een evaluatie en toekomstvisie opgesteld. Tevens blijft de regio (4) inzetten op de uitvoering van het HOV-D plan.

Voor het **gemotoriseerd verkeer** heeft de doorstroming op het hoofdwegennet en de directe aansluitingen op het onderliggend wegennet prioriteit. Het gaat hierbij (1) deels om cofinanciering en lobby en voor harde investeringen in hoofdinfrastructuur zoals de A15, A16 of de N3 en (2) deels om maatregelen

zoals verkeersmanagement om deze effectiever te benutten.

De **verkeersveiligheid** wordt verbeterd door (1) in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden samen te werken met regionale partners. Via een integrale benadering wordt (2) geïnvesteerd in het aanpakken van gevaarlijke locaties, in combinatie met (3) projecten gericht op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie.

Mobiliteitsmanagement (vraagbeïnvloeding) is gericht op reduceren van vermijdbaar verkeer in de spits en de bewustwording van bedrijven over hun eigen verantwoordelijkheid. Op korte termijn wordt samen met de convenant partners Kamer van Koophandel, Werkgevers Drechtsteden en de provincie Zuid-Holland het bestaande convenant TFMM afgerond. Bestudeerd wordt op welke wijze het opgebouwde netwerk (de convenant partners) gekoppeld kan worden aan het parallel opgestarte programma Beter Benutten. Voor de lange termijn kiest de regio voor het doorvertalen van de landelijke programma's naar de regio Drechtsteden.

In dit plan wordt vanuit de doelstellingen de stand van zaken beschreven, de ambities voor de komende jaren uiteen gezet en benoemd voor welke aanpak wordt gekozen. Dit wordt in de uitvoeringsagenda vertaald naar concrete projecten waar de komende jaren de focus op ligt.

¹ Het plan HOV-D wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.





1. Introductie

1.1 Naar een nieuw regionaal mobiliteitsplan

De regio Drechtsteden bestaat uit zes gemeenten met een oorsprong aan het water, ingebed in Nationale Landschappen en een Nationaal Park. Alblasserdam, Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht: stuk voor stuk staan ze voor het motto 'Samen stad aan het water' en samen werken ze aan een bloeiende regio.

De Drechtsteden kennen een scala aan beleidsterreinen en projecten, waarbij de zes gemeenten samen optrekken en met elkaar afstemmen. Voor gemeenteeverschrijdende onderwerpen wordt gezamenlijk beleid ontwikkeld. Dankzij de samenwerking kunnen de Drechtsteden makkelijker aanschuiven in Den Haag of Brussel, om steun te krijgen bij grote, ingewikkelde en vaak dure projecten. Dat geldt bijvoorbeeld voor bedrijventerreinen, kantoorlocaties, woningbouw, infrastructuur en mobiliteit.

De laatste jaren is met succes gewerkt aan de uitvoering van het mobiliteitsplan Drechtsteden



2003. Veel projecten, zoals HOV-D, lobby A15 en A16, verkeersveiligheid of Waterbus, zijn met succes in gang gezet en verder doorontwikkeld. De regio heeft een fors deel van de lobby uit handen van de gemeenten genomen. En de regionale samenwerking heeft geresulteerd tot meer middelen. De ervaring leert dat de regio meer mogelijk maakt dan de som der delen.

Anno 2012 biedt het mobiliteitsplan Drechtsteden 2003 niet meer de kaders voor de regio. Oorzaak hiervan is, naast voltooiing van veel van de geplande projecten, de verschuiving in inzichten en landelijke en provinciale kaders. Zichtbare trends geven een indicatie wat ons te wachten staat. Zo leiden demografische ontwikkelingen zoals vergrijzing en wijzigingen in de samenstelling van de bevolking tot verminderde groei van het spitsverkeer en een grotere groei van het recreatief verkeer. Economische ontwikkelingen zoals de economische crisis, schaalvergroting, specialisering, globalisering en regionalisering leiden tijdelijk tot een verminderde groei van het spitsverkeer en een sterke groei van het goederenvervoer. Bovendien moet de regio door

de kredietcrisis nog kritischer en slimmer met de beschikbare middelen omgaan. Culturele ontwikkelingen zoals individualisering leiden tot meer huishoudens en daarmee een hoger autobezit, terwijl technologische ontwikkelingen zoals ICT, het Nieuwe Werken, online reisinformatie en de OV-chipkaart tot wijziging van reispatronen en meer vervoer buiten de spits leiden. De relatie tussen milieu, gebiedsontwikkeling, verkeer en vervoer is nog scherper dan voorheen komen te staan. Deze beleidsvelden grijpen meer op elkaar in, bijvoorbeeld op het terrein van luchtkwaliteit. Het toenemend belang van milieu leidt er toe dat onderwerpen zoals luchtkwaliteit en duurzame mobiliteit de agenda van de afgelopen jaren mede hebben bepaald.

Er is behoefte aan een nieuwe prioritering van regionale verkeer- en vervoersprojecten voor de komende vijf tot tien jaar. Een prioritering waarin nog meer dan in het mobiliteitsplan Drechtsteden 2003, de verschillende gemeentes in plaats van de lokale verkeer- en vervoersproblemen, de verkeer- en vervoersproblemen met een regionaal karakter

samen agenderen. Het nieuwe regionale mobiliteitsplan biedt zodoende houvast in de koers die de regio Drechtsteden op het vlak van bereikbaarheid wil varen. Het mobiliteitsbeleid streeft ernaar om de regionale doelstellingen waar te maken, binnen de diverse trends en toekomstige ontwikkelingen.

Voor de aanpak van bovenregionale bereikbaarheidsproblemen is samenwerking binnen de Drechtsteden en met omliggende regio's, de provincie en het Rijk onontbeerlijk. In de landelijke gebiedsagenda's en provinciale gebiedsprofielen worden tussen overheden bestuurlijke afspraken gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied. Dit regionaal mobiliteitsplan vormt de regionale gebiedsagenda, waarin de regionale prioriteiten in beeld worden gebracht. Op lokaal niveau maken de afzonderlijke gemeentes keuzes in de aanpak van de lokale problematiek.

1.2 Leeswijzer

Het regionaal mobiliteitsplan begint met een uiteenzetting van de visie en de doelstellingen

in hoofdstuk 2. Wat willen we bereiken en op welke wijze gaan we dit realiseren? De kracht van de regio, de strategie en context staan hierbij centraal. Het mobiliteitsbeleid is nauw afgestemd met de beleidsvelden economie, ruimtelijke ordening en milieu. De belangrijke dwarsverbanden worden benoemd.

De inhoudelijke hoofdstukken 3 tot en met 7 behandelen voor de thema's fiets, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer, verkeersveiligheid en Slimmer Benutten de stand van zaken, de ambities en de beoogde aanpak.

In het laatste hoofdstuk worden de verschillende projecten, processen en financiële mogelijkheden samengevat in de gebiedsagenda. Deze gebiedsagenda is geen vaststaand eindplan. Afhankelijk van de actuele kansen, processen en trajecten die zich bovenregionaal voordoen wordt de inzet bepaald.





2. Doelstelling en strategie

2.1 Drechtsteden: Samen stad aan het water

Dit mobiliteitsplan vormt het nieuwe kader voor de aanpak van de regionale mobiliteitsvraagstukken. De problematiek rondom verkeer en vervoer wordt regionaal benaderd en de regionale knelpunten staan centraal. De lokale doorvertaling vindt plaats in de verschillende lokale verkeer- en vervoersplannen.



Centraal staat Drechtsteden als een goed bereikbare en leefbare regio. Mobiliteit hoort bij de Drechtsteden. Een goede bereikbaarheid met de auto, openbaar vervoer of de fiets is een fundamentele basisvoorwaarde voor een vitale en economisch sterke regio. Bij alle transformaties op het gebied van leefbaarheid, arbeidsmarktbeleid en duurzaamheid vormt het verkeers- en vervoerbeleid een onmisbare bouwsteen om de ambities waar te maken.

Tegelijkertijd zijn er grenzen aan de mate waarin en de wijze waarop mobiliteit gefaciliteerd kan worden, zeker in een verstedelijkte regio als de Drechtsteden. Een slagvaardig mobiliteitsbeleid

omvat meer dan enkel een sectorale benadering. Het beleid is immers niet los te zien van andere beleidsvelden zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu. Het prioriteren van mobiliteitsknelpunten wordt bepaald door de relatie die het knelpunt heeft met deze andere beleidsvelden. Een slimme ingreep in het mobiliteitssysteem kan bijvoorbeeld bijdragen aan het behalen van milieudoelstellingen of economische structuurversterking.

2.2 Doelstelling

Dit mobiliteitsplan is een uitwerking van het Regionaal Meerjarenprogramma Drechtsteden 2011 – 2014 (rMJP). Het rMJP is gericht op het realiseren van een robuust mobiliteitssysteem, het versterken van de kwaliteit van het woonklimaat en het bouwen aan een klimaatbestendige leefomgevingkwaliteit. De ambities van het rMJP worden gerealiseerd met dit nieuwe mobiliteitsbeleid.

Doelstelling

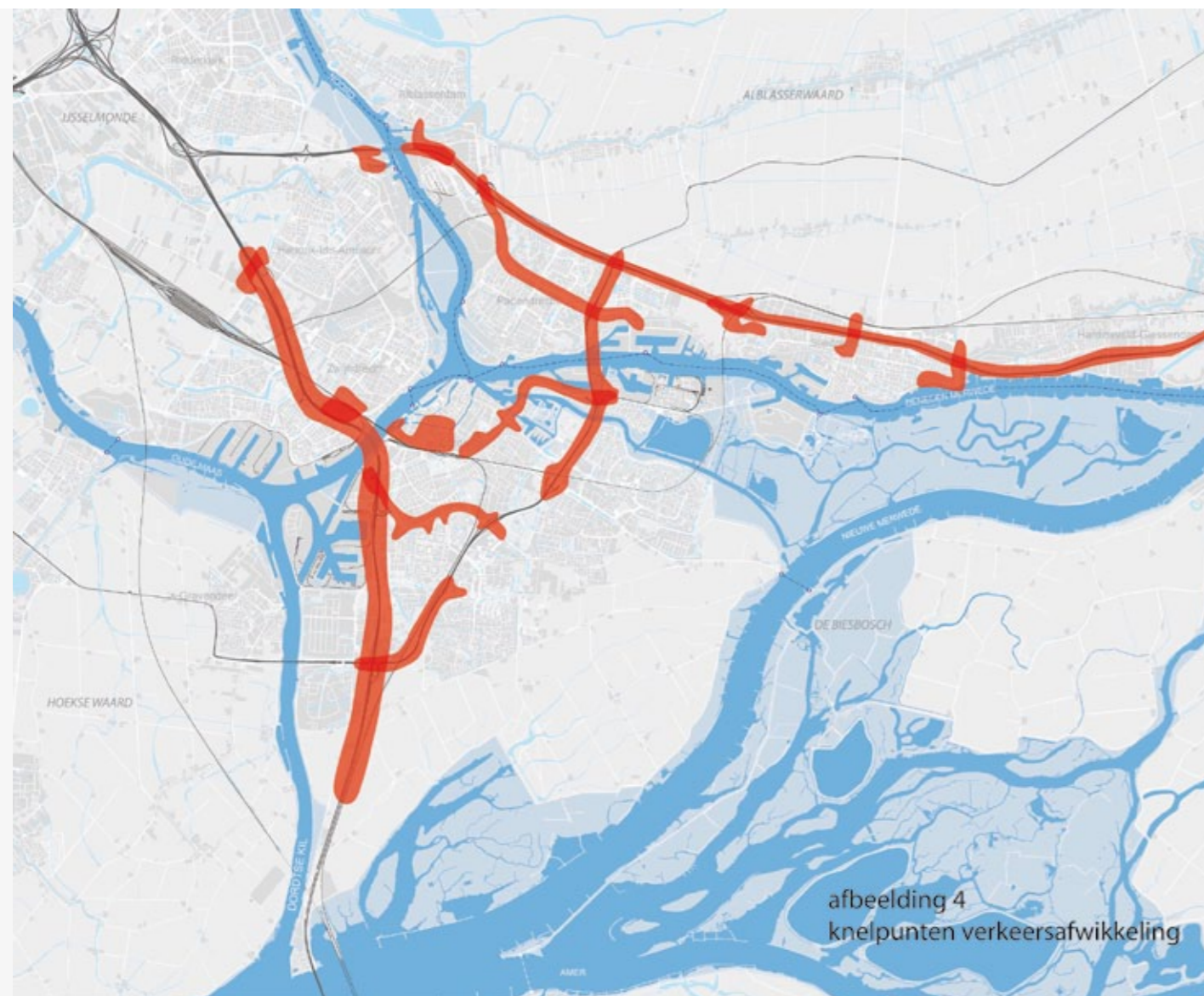
De centrale doelstelling is het realiseren van een goede balans tussen bereikbaarheid en

leefbaarheid. De regio zoekt het juiste evenwicht tussen maximaal bewegen en minimale overlast van deze mobiliteit. In samenhang met het rMJP worden de volgende thematische doelstellingen geformuleerd:

- versterken van de positie van de fiets
- versterken van het regionale openbaar vervoer
- het optimaal benutten van het hoofdwegennet
- verbeteren van de verkeersveiligheid
- versterken van het benutten van de bestaande infrastructuur (vraagbeïnvloeding)

2.3 Sturen op bereikbaarheid

Per mobiliteitsthema onderzoekt de regio waar zij een toegevoegde waarde heeft ten opzichte van de gemeente of de provincie. De regio kan aan bepaalde touwtjes trekken die van betekenis zijn voor mobiliteit. Om de centrale doelstelling te realiseren kan zij inzetten op drie samenhangende strategieën. Om de meest geschikte strategie te bepalen is de rol van de regio van belang.



afbeelding 4
knelpunten verkeersafwikkeling

2.3.1 Rol van de regio

In 2010 heeft de externe Visitatiecommissie Drechtsteden onder leiding van dhr. H.M. Meijdam de samenwerking in de Drechtsteden onderzocht. In het rapport wordt geconstateerd dat de regio een onmisbare speler is geworden, zeker op het gebied van mobiliteit.

De Drechtsteden werken nauw samen met een breed scala aan partijen. Er is een onderscheid te maken tussen publieke partijen, semipublieke partijen, private partijen en het maatschappelijke middenveld:

- publieke partijen: Drechtsteden, provincies, het Rijk, politie, waterschappen, Openbaar Ministerie, samenwerkingsverband West-Brabant, stadsregio Rotterdam, (buur-) gemeenten
- semipublieke partijen: NS, ProRail, Havenbedrijf Rotterdam
- private partijen: vervoerders (Arriva), adviesbureaus, projectontwikkelaars
- maatschappelijk middenveld: inwoners, bedrijven en instellingen, werknemers, toeristen, recreanten en (belangen-)

organisaties zoals de ANWB, Fietsersbond, Werkgevers Drechtsteden, Kamer van Koophandel, Veilig Verkeer Nederland, Transport en Logistiek Nederland, Duurzaamheidsplatform Dordrecht

Deze partijen werken in talloze netwerken met elkaar samen. Tussen de partijen bestaan diverse opdrachtgevers en opdrachtnemers relaties. De verbanden wisselen per dossier. Soms trekken partijen met een gedeeld belang samen op, soms liggen de belangen niet op één lijn. Door de intensievere samenwerking binnen de regio, maken de Drechtsteden als samenwerkingsverband steeds vaker onderdeel uit van dit krachtenveld.

De rol die de regio in dit krachtenveld aanneemt kan per programma en dossier wisselen en kan variëren van sturen tot meedenken. De keuze voor de meest geschikte rol wordt doelbewust per project of proces gemaakt. Soms maakt de regio een bestuurlijke keuze, soms wordt de keuze bepaald door wettelijke verplichtingen.

De Drechtsteden initiëren hoofdzakelijk (boven-) regionale en strategische projecten of processen, stemmen trajecten af en verbinden gemeenten en partijen. De regio zal geen of een beperkte rol vervullen in de daadwerkelijke uitvoering van projecten. Dit wordt in de eerste plaats opgepakt door de wegbeheerder, de vervoersautoriteit (Provincie Zuid-Holland) en andere partners. Kernbegrippen voor de regio zijn agendering, programmering, aanjagen, ontwikkelen, bewaken en het bijstellen van beleid.

Vanuit de gekozen rol kan de regio inzetten op een interne, externe of financiële strategie om de verschillende taken uit te voeren. Zo kan de regio de inspanningen van de gemeenten voor de regio coördineren (interne afstemming), het geluid van de regio laten horen aan bovenregionale partijen (externe afstemming) of sturen door het werven, verdelen en bewaken van subsidiestromen (financiële afstemming).

Interne afstemming

Een deel van de regionale activiteiten wordt uitgevoerd door de gemeenten. Een actieve afstemming en sturing door de regio is hierbij

"Over het spoor tussen Dordrecht en Zwijndrecht rijden tot maximaal 50.000 wagons met (zeer)brandbare gassen en vloeistoffen. Dit veiligheidsrisico, het grootst binnen heel Nederland, wordt bepaald door de kans op ongeval maal het effect als het daadwerkelijk fout gaat."

noodzakelijk. Het daadwerkelijke succes van regionale besluiten wordt immers bepaald door naleving van de uitvoering en de vertaling van regionaal beleid naar lokaal beleid door de gemeenten.

Externe afstemming

Een belangrijke rol van de regio is het behartigen van de collectieve belangen van de Drechtsteden gemeenten in bovenregionale relaties. In deze relaties met andere actoren op het gebied van verkeer en vervoer, zoals de provincie en het Rijk, vertegenwoordigt de regio de stem van de gemeenten.

Financiële afstemming

De regio stimuleert de uitvoering van de regionale projecten. Hierbij treedt de regio op als intermediair tussen de gemeentes en de subsidiestromen van het Rijk en de provincie. Een voorbeeld van deze subsidiestromen is de Brede Doeluitkering (BDU). In de verdeling van deze gelden zijn regionale prioriteiten leidend. De BDU wordt hiervoor strategisch ingezet.

2.4 Integrale mobiliteitsthema's

Het mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf. Het beleidsveld verkeer en mobiliteit wordt beïnvloed door ontwikkelingen op andere beleidsvelden. Deze ontwikkelingen bepalen mede de uiteindelijke balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid en beïnvloeden daarmee de besluiten van de regio. In deze paragraaf worden enkele belangrijke thema's benoemd.

2.4.1 Knooppunt ontwikkeling

Stand van zaken

De Drechtsteden zijn de 'poort' naar de Randstad. De regio maakt deel uit van de stedelijke corridor, die de Randstad verbindt met belangrijke economische gebieden in België (Antwerpen en Brussel) en Duitsland (het Ruhrgebied). De transportroutes over weg, spoor en water zijn de belangrijke dragers in dit netwerk en verbinden de stedelijke regio's, de economische gebieden en de recreatieve zones met elkaar.

Ambities

De Drechtsteden willen zich ontwikkelen tot een regio in balans. Wonen, werken en voorzieningen moeten met elkaar in balans zijn, met oog voor duurzame ontwikkeling. Drie sterke en karakteristieke kenmerken bepalen het profiel van de Drechtsteden en maken het verschil ten opzichte van andere regio's: water, landschap en de Dordtse binnenstad. Een goede bereikbaarheid is een essentiële voorwaarde voor een vitale en sterke regio. Meer nog dan nabijheid, bepaalt de wijze waarop een gebied is ontsloten op, of afgesloten van de fysieke infrastructuur, immers de gebruiksmogelijkheden. Iedere locatie heeft een unieke karakteristiek bereikbaarheidsprofiel. Dit profiel moet en kan verder versterkt worden.

Aanpak

Enkele gebieden worden vanwege het bereikbaarheidsprofiel door de regio benoemd als buitengewoon kansrijke knoop. Dit zijn vooral gebieden die met verschillende vervoersmiddelen te bereiken zijn en ruimtelijke mogelijkheden bieden, zoals Maasterras, Haven Zuid (Alblasserdam) en de Stadswerven (Dordrecht).

2.4.2 Goederenvervoer en externe veiligheid

Stand van zaken

De Rijksinfrastructuur heeft in deze regio meerdere functies. De snelwegen, spoorwegen en vaarwegen zijn zowel belangrijk voor personenverplaatsingen binnen de regio, als voor doorgaande personenverplaatsingen en het transport van (gevaarlijke) goederen tussen Rotterdam en het achterland. Het Rijk werkt aan beleid voor het hele Nederlandse goederenvervoernetwerk en maakt daarbij afspraken over de routes waarover gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden. Dit zogenaamde 'Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' voorziet de Rijksinfrastructuur van een maximum gebruikruimte voor transport. Deze gebruikruimte leidt tot een zonering waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. Het Basisnet moet op deze wijze een evenwicht aanbrengen tussen het transportbelang en het belang van ruimtelijke ontwikkeling. In de risicoanalyse van het Basisnet wordt rekening gehouden met de kans op een ongeval maal het effect indien het ongeval daadwerkelijk zou plaatsvinden. Er zijn drie Basisnetten: voor de

weg, het spoor en het water.

Het Basisnet Water geeft in de regio geen knelpunten. Het Basisnet Weg geeft een aantal lokale problemen met een regionaal karakter. Het Basisnet Spoor biedt niet overal de oplossing voor de veiligheidsproblematiek. Na vaststelling en uitvoering van dit Basisnet blijven in heel Nederland drie locaties over waar de kans op een ramp te groot is, waaronder Dordrecht en Zwijndrecht. Er vindt overleg plaats met het Rijk, ProRail en provincies over maatregelen om deze risico's te verlagen.

Als gevolg van de in het Basisnet voorgestelde herroutering van gevaarlijke stoffen van de Brabantroute naar de Betuweroute, zullen in 2020 door Dordrecht en Zwijndrecht alsnog 16.500 wagons brandbaar gas (LPG) per jaar rijden. Dit is bijna gelijk aan het aantal dat in 2020 over de Betuweroute zal rijden. Daarnaast zullen jaarlijks 20.000 wagons zeer brandbare vloeistof (zoals benzine), bijna 5000 wagons toxisch gas (zoals ammoniak) en 50 wagons zeer toxisch gas (zoals chloor) de Drechtsteden passeren. Dit vervoer gaat dwars door de

binnenstad en wordt gecombineerd met druk personenvervoer.

Ambities

Om tot duurzame beheersbaarheid van de veiligheidsproblematiek en een duurzame bereikbaarheid te komen, wil de regio de benoemde knelpunten oplossen.

Aanpak

Het Rijk stelt de drie Basisnetten vast. De regio voert een lobby om haar belangen in deze Basisnetten te behartigen. Aangezien het Basisnet Water niet tot knelpunten leidt, is de lobby enkel gericht op de Basisnetten voor het wegvervoer en het spoorvervoer

² De invulling van een 'goede' bereikbaarheid van bijvoorbeeld een bedrijventerrein verschilt wezenlijk van een 'goede' bereikbaarheid van de Biesbosch.

2.4.3 Duurzame mobiliteit en luchtkwaliteit

Stand van zaken

Duurzame mobiliteit streeft naar optimaal gebruik van infrastructuur (wegen, spoor en water) en de beschikbare vervoersmiddelen (van fiets tot auto), met een minimale uitstoot van schadelijke gassen, minimale geluidhinder, optimale bereikbaarheid en een aantrekkelijke leefomgeving.

De dominante bron van luchtverontreiniging in de Drechtsteden is verkeer. Uit analyse is gebleken dat de luchtkwaliteitsproblemen zich voornamelijk voordoen rondom de rijkswegen en de aansluitingen hierop. Het Regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2015 is de koepel boven alle activiteiten die de Drechtsteden gezamenlijk uitvoeren om de luchtkwaliteit te verbeteren. In dit programma is een scala aan maatregelen opgenomen, waaronder verschillende doorstromingsmaatregelen voor het autoverkeer.

Ambities

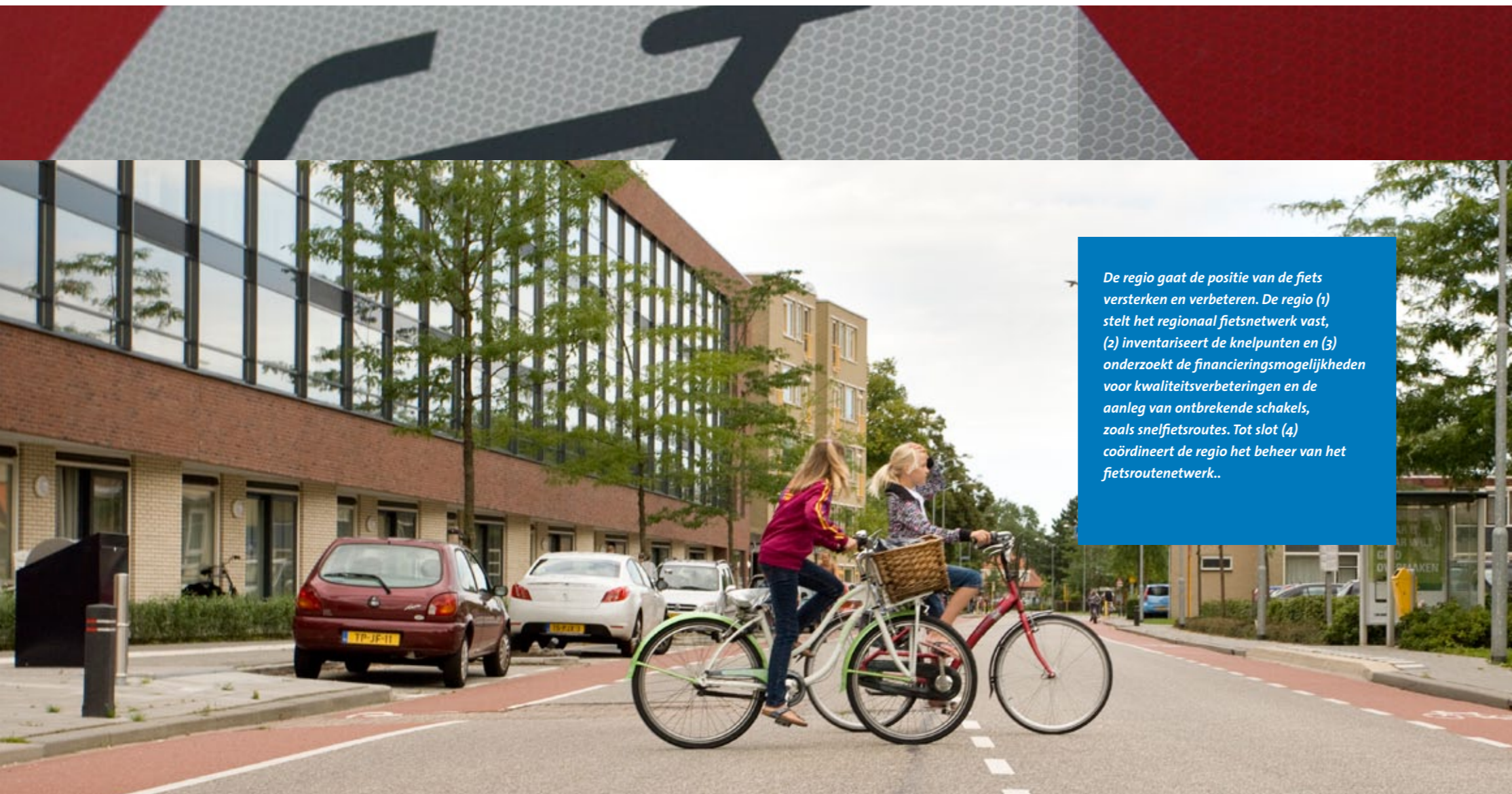
De regio Drechtsteden wil de juiste maatregelen nemen ten behoeve van het evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. De regio wil minimaal voldoen aan de landelijk geldende grenswaarden voor fijnstof in 2012 en voor NO₂ in 2015.

Aanpak

De regio continueert de uitvoering van het Regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2015 en de in dit programma opgenomen verkeersmaatregelen.

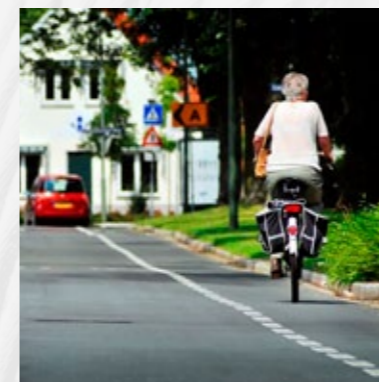
² Een bloktrein is samengesteld uit uitsluitend ketelwagens met brandbaar gas of uitsluitend ketelwagens met zeer brandbare vloeistoffen.





De regio gaat de positie van de fiets versterken en verbeteren. De regio (1) stelt het regionaal fietsnetwerk vast, (2) inventariseert de knelpunten en (3) onderzoekt de financieringsmogelijkheden voor kwaliteitsverbeteringen en de aanleg van ontbrekende schakels, zoals snelfietsroutes. Tot slot (4) coördineert de regio het beheer van het fietsroutenetwerk..

3. Fiets



Een goede fietsverbinding tussen woning en bestemming is van cruciaal belang om mensen te verleiden de fiets te kiezen. In onderstaand hoofdstuk worden de stand van zaken, de ambities en de beoogde aanpak behandeld.

Stand van zaken

De verwachting is dat, met de doorontwikkeling van de elektrische fiets, de afstand die gefietst wordt zal toenemen. Tevens wordt de afstand die gefietst kan worden fors groter door de Waterbus en de Merwedelingelijn. Veel inwoners van de regio maken gebruik van de mogelijkheid om de fiets mee te nemen op de Waterbus of in de treinen van Gorinchem naar Dordrecht. De Waterbus als ‘drijvend fietspad’ en de Merwedelingelijn versterken de ketenmobiliteit.

Voor recreatief gebruik is geïnvesteerd in de aanleg van het fietsroutenetwerk, ook wel fietsknopen genoemd. Voor korte verplaatsingen hebben fietsers behoefte aan een fijnmazig lokaal netwerk. De verschillende gemeenten in de regio hebben een redelijk tot goed ontwikkeld fietspadennetwerk. Voor

langere verplaatsingen hebben fietsers echter behoefte aan een gemeenteverstijgend fietspadennetwerk. Dit regionale fietsnetwerk verbindt de belangrijkste bestemmingen zoals scholen, stations en de binnenstad met elkaar. Het regionale netwerk vormt de ‘ruggengraat’ van het gehele fietsnetwerk, de kwaliteit is daarom van groot belang. De aandacht voor lange afstand fietspaden is vooralsnog beperkt.

De provincie Zuid-Holland ontwikkelt een nieuw provinciaal fietsplan. Het regionale fietspadennetwerk wordt nauw afgestemd met dit provinciale netwerk, maar kan op onderdelen fijnmaziger zijn. Dit zijn paden gericht op fietsafstanden langer dan vijf kilometer die gemeentes verbinden

Ambities

Fietsbeleid in de Drechtsteden is meer dan de (blijvende) inzet op fietspaden of bijvoorbeeld stallingen. De fiets kan gratis mee op de Waterbus en in de trein (Merwede Lingelijn). Hierdoor beschouwen wij de Waterbus naast vervoer over water vooral ook als een “drijvend fietspad”. De Merwede Lingelijn is naast een

spoorverbinding ook een “rollend fietspad”. Door te investeren in de verdere integratie van deze verkeer- en vervoerssystemen wordt iedere plek in de Drechtsteden voor iedere fietsers bereikbaar. Deze unieke kwaliteit wordt verder uitgebreid.

Uiteraard blijft de regio ook (klassiek) inzetten op extra inzet op stallingmogelijkheden bij stations en fietsverbindingen. De regio wil regionale fietsverbindingen verder ontwikkelen zodat fietsers voor verplaatsing in en tussen de gemeentes, andere steden en de buitengebieden gebruik kunnen maken van een direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel fietsnetwerk. Dit regionale fietsnetwerk moet voldoen aan de eisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, doorstroming, veiligheid en comfort. Een goede bewegwijzering is hierbij een voorwaarde. Goed afgestelde verkeerslichten zijn hierbij ook belangrijk. Tevens wijst de regio op het nut van voldoende (sociaal veilige) fietsenstallingen. In het bijzonder vraag de regio aandacht voor de adviezen en richtlijnen van het CROW en het beschikbare kwaliteitslabel (Fietsparkeur)

Aanpak

Het succes om de fiets gratis mee te nemen op de Waterbus en in de Merwedelingelijn wordt gecontinueerd. Om het fietsgebruik verder te stimuleren wordt ingezet op het verruimen van de vaartijden van de Waterbus. Ook stimuleert de regio de realisatie van een nieuwe afmeervoorziening voor Waterbus naast de Ark van Noach.

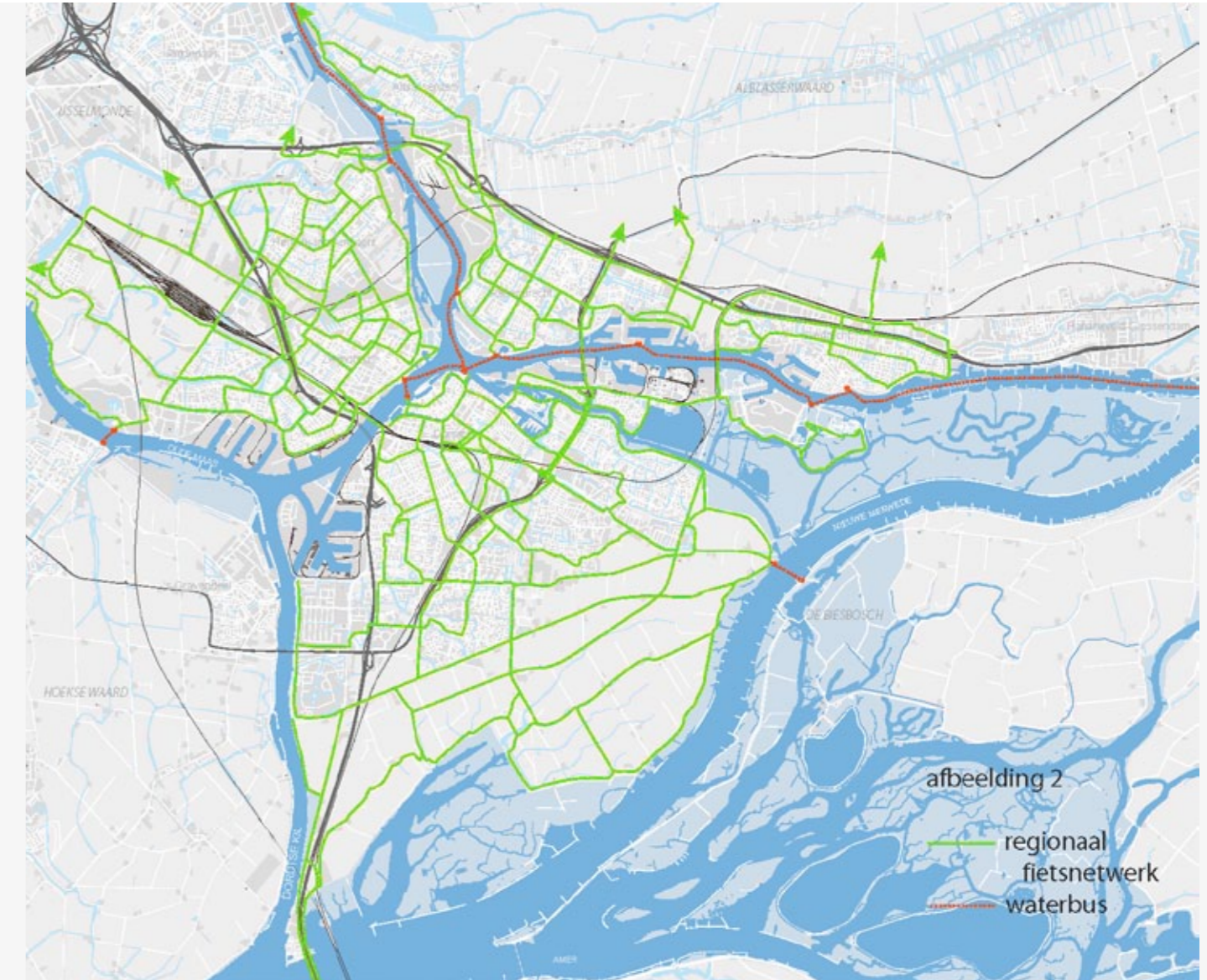
Een succesvol regionaal fietsnetwerk vraagt om een goede aansluiting met buurregio's (en buurgemeenten). De realisatie van de snelfietsroutes tussen Sliedrecht en Alblasterdam (Beneden Merwede route) en tussen Zwijndrecht en Rotterdam (F16) is hier een voorbeeld van. Vanuit de "groenagenda" wordt samen met de provincie Zuid-Holland geïnvesteerd in een aantrekkelijke ontsluiting van het groen in en rond de Drechtsteden.

De huidige knelpunten in het fietsnetwerk worden geïnventariseerd en regionaal geprioriteerd. Daarna onderzoekt de regio de haalbaarheid van een regionaal fietsinvesteringsfonds, om deze knelpunten

aan te pakken. Een mogelijke uitwerking is een fonds dat wordt beheerd door de regio en financieel gevuld door de zes gemeenten. In overleg met de gemeenten kunnen de projecten opgesteld en geprioriteerd worden. Aangezien het regionale fietsnetwerk en het provinciale netwerk elkaar overlappen, ligt waarmogelijk een financiële koppeling tussen het regionale fietsinvesteringsfonds en de provinciale uitvoeringsagenda voor de hand.

De inzet is erop gericht dat het fietsbeleid van provincie, buurregio's en de Drechtsteden elkaar in de volle breedte versterken. In het programma Stedenbaanplus wordt uitwerking gegeven aan de stallingproblematiek bij stations. Stedenbaanplus is een openbaar vervoers- en ruimtelijke ordeningsproject in de Zuidvleugel.

³ Het programma Stedenbaanplus wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.





De Drechtsteden willen de positie van het openbaar vervoer versterken door (1) zich hard te maken voor investeringen in de infrastructuur van het spoor, bus en de Waterbus. Op het gebied van de vervoersconcessie (Waterbus en bus) wil de regio (2) haar huidige positie in het concessie management versterken door de belangen van de Drechtsteden bij provincie en vervoerder maximaal onder de aandacht te brengen. De regio maakt zich verder sterk voor een goede afstemming tussen Waterbus, bus en Merwedelinglijn. Hiervoor wordt (3) een evaluatie en toekomstvisie opgesteld. Tevens blijft de regio (4) inzetten op de uitvoering van het HOV-D plan.

4. Openbaar vervoer



De regio wil de positie van het openbaar vervoer versterken. In onderstaand hoofdstuk worden de stand van zaken, de ambities en de beoogde aanpak behandeld. De onstaande ambities worden in het vierde kwartaal van 2012 uitgewerkt in een regionale visie op het openbaar vervoer.

4.1 Algemeen

In de regio vindt openbaar vervoer plaats op het spoor, de weg en op het water. Op het spoor zijn de NS en Arriva actief, op de weg rijden bussen van Arriva en op het water vaart de Waterbus. De verschillende vervoerswijzen verschillen in schaalniveau, de betrokken partners en de rol van de regio. Ondanks dat de regio geen infrastructuur beheert en niet de opdrachtgever is voor het daadwerkelijk

rijden van bussen en het varen van de Waterbus, is zij toch een belangrijke speler.

De infrastructuur is het fysieke kader waarbinnen het vervoer plaatsvindt, zoals treinstations, busbanen en Waterbushaltes. De vervoersconcessie bepaalt welke vervoerder de opdracht krijgt toegewezen voor de uitvoering van het openbaar vervoer. Een vervoersbedrijf heeft de concessie nodig om het openbaar vervoer te mogen aanbieden. De opdrachtgever, zoals het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) of de provincie Zuid-Holland, verbindt eisen en voorwaarden aan de toekenning van de concessie en verleent deze voor een bepaalde periode. De regio heeft weliswaar geen formele positie in het openbaar vervoer, maar is vanwege het regionale karakter van de concessies bus, Merwede Lingelijn en

Waterbus toch de aangewezen partner om de regionale belangen te behartigen.

In de volgende paragrafen worden per vervoerssysteem de afspraken en ambities op het gebied van infrastructuur en de vervoersconcessie behandeld:

- spoor: de NS-lijn en de Merwedelinglijn (paragraaf 4.2)
- weg: busvervoer (paragraaf 4.3)
- water: de Waterbus (paragraaf 4.4).

Vervoerswijze	Infrastructuur	Verlenen vervoersconcessie
NS-lijn	Beheerder: ProRail	Concessieverlener: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Merwedelinglijn (Arriva)	Beheerder: ProRail	Concessieverlener: Provincie Zuid-Holland
Bus (Arriva)	Beheerder wegen: gemeente	Concessieverlener: Provincie Zuid-Holland
Waterbus	Beheerder haltes: gemeente	Concessieverlener: Provincie Zuid-Holland

4.2 Het spoor

Op het spoor in de regio rijden de NS en Arriva met treinen. De NS rijdt met stoptreinen, sneltreinen en Intercity's en stopt in Zwijndrecht en Dordrecht. Arriva rijdt met de Merwedelingelijn van Dordrecht via Sliedrecht naar Geldermalsen.

4.2.1 Infrastructuur spoor

Stand van zaken

De NS lijn

Het Rijk (ProRail) beheert de infrastructuur van het spoor voor de NS-lijn. De NS-lijn stopt op de stations Dordrecht, Dordrecht Zuid en Zwijndrecht.

De Merwedelingelijn

De Merwedelingelijn is van regionale betekenis voor de Drechtsteden. Het beheer van de infrastructuur van de Merwedelingelijn is in handen van het Rijk (ProRail). De treinverbinding tussen Dordrecht en Geldermalsen stopt in de regio op de stations Dordrecht, Dordrecht Stadspolders en Sliedrecht.

Ambities

De NS-lijn

De regio vindt het belangrijk dat in het openbaar vervoer wordt geïnvesteerd zodat deze naar een hoger niveau wordt getild. De regio wenst op de NS-lijn de realisatie van twee nieuwe stations: Dordrecht Copernicusweg en Dordrecht Leerpark. Het huidige station Dordrecht Zuid zou dan komen te vervallen. De regio steunt de intentie van ProRail om aan deze lijn alle gelijkvloerse spoorwegovergangen te sluiten en te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Ook op deze lijn speelt de veiligheid van met name de wissels. Er zal moeten geïnvesteerd in spoorveiligheid juist in relatie tot de externe veiligheidsproblematiek.

De Merwedelingelijn

De frequentie van het aantal treinen is recent verhoogd van twee naar vier per uur. Hiertoe zijn nieuwe passeersporen aangelegd. Daarnaast is in de Drechtsteden het nieuwe station Sliedrecht Baanhoek geopend. De ambitie is om de stijgende lijn van het aantal reizigers vast te houden en te laten doorgroeien tot een van de meest succesvolste regionale lijnen.

Aanpak

De NS-lijn

De rol van de regio spitst zich toe op integrale lobby vanuit verkeer en milieu. De regio stemt daarnaast de activiteiten van de verschillende gemeentes af, zodat zij gezamenlijke optreden voor elkaars en de gezamenlijke belangen.

Een deel van de ambities wordt verwoord in het programma 'Stedenbaanplus'. Dit programma voor de Zuidvleugel is een samenhangend concept van ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer en ruimtelijke ontwikkeling. Stedenbaanplus wil een hoogfrequent regionaal railproduct realiseren op het bestaande spoor in de Zuidvleugel. Het programma schept de infrastructurele kaders die noodzakelijk zijn voor het verruimen van de dienstregeling.

Binnen het programma vallen verschillende projecten voor de regio. Hiermee in samenhang worden ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De ketenmobiliteit per fiets, openbaar vervoer en met de auto wordt verder ontwikkeld. Hetzelfde geldt voor de

"Dagelijks maken zo'n 7000 reizigers gebruik van de Merwede-Lingelijn, een jaarlijkse groei van 8 procent ten opzichte van begin 2007. In 2018 is de ambitie het aantal reizigers te verdubbelen ten opzichte van 2006."

informatievoorziening, de sociale veiligheid en de kwaliteit van de stationsomgevingen en overstappunten. Tenslotte wil Stedenbaanplus de spoorcapaciteit zoveel mogelijk benutten voor personenvervoer en het aantal goederenpaden door stedelijk gebied tot het noodzakelijk minimum beperken.

In het totale programma Stedenbaanplus dient de rol van de Drechtsteden goed ingevuld te worden. De participatie in het programma Stedenbaanplus dient meerdere doelen en biedt vele kansen, die verder reiken dan de invulling van de nu benoemde regionale pilotprojecten. De ontwikkeling van het Maasterras als Stedenbaanpluspilot is essentieel voor de regio. De verplaatsing van het huidige station Dordrecht Zuid naar een locatie ter hoogte van de Copernicusweg, maakt op langere termijn de aanleg van een extra station ter hoogte van het Leerpark mogelijk. Tenslotte dwingt de bundeling via de Zuidvleugel andere partners tot resultaat, waardoor het vervoersproduct, zoals treinbediening, P+R, fietsstallingen, sociale veiligheid en reisinformatie wordt verbeterd.

De Merwedelingelijn

Om de frequentieverdubbeling mogelijk te maken, worden extra passeersporen gerealiseerd bij Dordrecht Stadspolders en Boven-Hardinxveld.

Op de gehele Merwedelingelijn staan vijf nieuwe haltes gepland, waaronder het nieuwe regiostation Sliedrecht Baanhoek. Dit nieuwe station wordt gerealiseerd aan de westzijde van Sliedrecht, op de spoordijk. Om Sliedrecht Baanhoek goed te bedienen is het van belang dat het station goed is aangesloten op het regionale fietsnetwerk, het bussysteem en beschikt over P+R.

4.2.2 Vervoersconcessie spoor

Stand van zaken

De vervoersconcessie wordt op het nationale niveau verleend door het Rijk (de NS-lijn) en op het bovenregionale niveau (de Merwedelingelijn) door de provincie. De concessiehouder bepaalt de dienstregeling en het materieel.

De NS-lijn

De concessie voor het nationale spoorvervoer is in handen van de NS. De NS-lijnen verbinden de regio met de Zuidvleugel en met de Brabantse steden. De stoptreinen en sneltreinen van de NS bedienen Dordrecht en Zwijndrecht. Het station Dordrecht is het enige station in de regio met Intercity status. De stop- en sneltreinen stoppen naast station Dordrecht ook op de stations Dordrecht Zuid en Zwijndrecht. In de nachten van vrijdag en zaterdag stoppen de nachtreinen tussen Rotterdam Centrum en Breda op het station Dordrecht. De huidige nachtnetproef loopt eind 2012 af. Naar verwachting continueert NS op deze dagen de bediening tot circa 2 uur en rijdt weer in de vroege ochtend (circa 4 uur).

Het Ministerie van I&M werkt samen met ProRail en de NS aan nadere uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voor de corridor Den Haag – Breda – Eindhoven. Deze uitwerking is gericht op het ontwerp voor de lijnvoering, waarover het voorkeursbesluit van het kabinet van 4 juni 2010 ruimte laat voor discussie. Het Ministerie van I&M heeft twee

”Arriva rijdt per jaar in de regio bijna 3,5 miljoen kilometer met de bus”

voorkeursmodellen uit laten werken. Het eerste model laat twee Intercity's vanuit Breda langs Dordrecht rijden en twee via HSL. Het andere model laat alle Intercity's via HSL rijden. De NS heeft al aangegeven het eerste model niet te willen rijden.

De Merwedelingelijn

De vervoersconcessie valt onder de DAV-concessie, waaronder ook het busvervoer in Drechtsteden/ Alblasserwaard/ Vijfheerenlanden valt. De concessie wordt verleend door de provincie Zuid-Holland en is toegekend aan Arriva. In september 2006 heeft Arriva het vervoer op de Merwedelingelijn overgenomen van de NS. De lijn heeft sindsdien een forse impuls gekregen. Eén van de belangrijkste veranderingen is het materiaal. De nieuwe treinstellen (de 'Spurt') hebben een lage instap en brede toegangsdeuren. De trein is zodoende volledig toegankelijk voor mindervaliden en de fiets kan worden meegenomen. Het Platform Sociale Veiligheid Merwedelingelijn, een samenwerkingsverband tussen alle gemeenten langs de lijn, de politie van de regio's Zuid-Holland Zuid en Gelderland

Zuid, het Openbaar Ministerie van Gelderland en Zuid-Holland, ProRail, NS Poort en Arriva, werkt aan verbetering van de sociale veiligheid in de trein en op het station.

Ambities

De NS-lijn

Een goede frequente verbinding is cruciaal voor de sociaaleconomische betekenis van de Drechtsteden. De regio wil de bediening van de stations de komende jaren verbeteren. Station Dordrecht moet minimaal haar Intercity status evenals de bestaande Intercity kwaliteit behouden. Daarnaast wordt ingezet op het verhogen van het aantal treinen van en naar de Drechtsteden. Zo zou op de corridor Leiden-Dordrecht zes keer per uur een sneltrein moeten rijden.

De Merwedelingelijn

De Merwedelingelijn is voor inwoners van Sliedrecht en Papendrecht een goed vervoersalternatief. De verbinding speelt een belangrijke rol in het totale vervoerssysteem en vormt de ruggengraat voor verschillende ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de realisatie

van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen. De ambities voor de Merwedelingelijn worden voornamelijk bepaald door de beoogde ruimtelijke ontwikkeling in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Voor Sliedrecht is deze ambitie duidelijk in Baanhoek West. Voor de Drechtsteden is de opening van de halte Sliedrecht Baanhoek en de frequentieverdubbeling van groot belang.

Vervoerder Arriva wil tussen 2006 en 2018 het aantal reizigers verdubbelen. Een goede aansluiting in Dordrecht op de treinen en in Gorinchem op de bussen (naar Utrecht) is daarbij belangrijk.

Aanpak

De NS-lijn

De regio lobbyt via diverse spoordossiers, waaronder het Basisnet Spoor, Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en routing van gevaarlijke stoffen. De regio heeft samen met de provincie Noord-Brabant en Brabantstad (B5) een alliantie opgericht. De alliantie trekt gezamenlijk op om de belangen richting NS en het Rijk kracht bij te zetten. Onderdeel van

deze lobby is het nachtnet en het behoud van de intercitykwaliteit op station Dordrecht. Daarnaast ondersteunt de regio onderzoek naar de aanleg van een spoorlijn langs de A27 tussen Breda en Utrecht.

Merwedelingelijn

De vervoersconcessie van de Merwedelingelijn valt onder de DAV-concessie, waar ook het busvervoer onder valt. In de volgende paragraaf over de bus wordt de aanpak voor deze concessie behandeld.

4.3 Bus

Stand van zaken

Infrastructuur

In 2004 hebben de Drechtsteden de Kadernota Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden (HOV-D) vastgesteld. Het HOV-D plan kent twee hoofdoelen. In de eerste fase werd in plaats van verschillende vervoerders, één vervoerder voor de gehele regio aangewezen. Deze fase is in 2006 afgerond.

De tweede fase van HOV-D richt zich op het realiseren van goede infrastructuur voor de bus. Door goede knooppunten en nieuwe busbanen kunnen bussen ongehinderd doorrijden. Door de beïnvloeding van verkeerslichten via ingebouwde bustechniek (KAR) wordt de doorstroming bij verkeerslichten verbeterd. Met de uitrol van goede informatievoorziening kunnen reizigers op de belangrijkste haltes en stations de vertrektijden van de bussen zien op de nieuwe panelen van het Dynamisch Reisinformatie Systeem (DRIS). In totaal worden diverse projecten binnen de regio uitgevoerd om het regionale busnet te verbeteren.

Na het realiseren van de tweede fase HOV-D zullen vrijwel alle infrastructurele maatregelen en maatregelen in de informatievoorziening getroffen zijn. De belangrijke openbaar vervoer knopen en corridors zullen zijn verbeterd. In totaal is er voor circa €50 miljoen aan projecten gerealiseerd.

Toegankelijk openbaar vervoer voor minder validen is van groot belang. In de regio Drechtsteden wordt dan ook meer dan de helft

tot driekwart van alle haltes aangepast. Het perron wordt bijvoorbeeld op gelijke hoogte gebracht met de instap van de bussen.

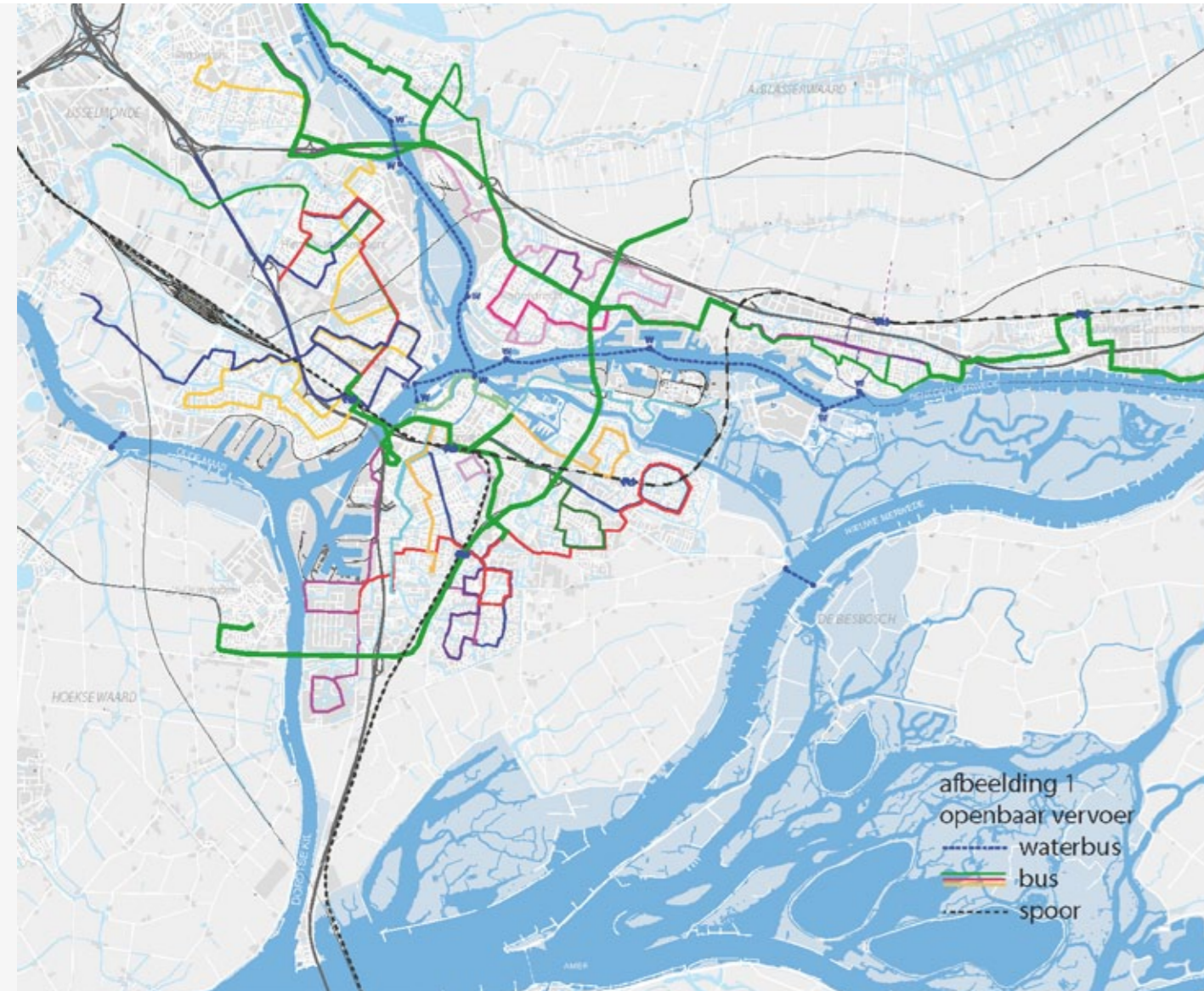
DAV-vervoersconcessie

De provincie Zuid-Holland is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in de Drechtsteden. Onder de DAV-concessie vallen het busvervoer en de Merwedelingelijn voor de regio Drechtsteden/ Alblasserwaard/ Vijfheerenlanden (DAV). De concessie is verleend tot 31 december 2018 aan Arriva.

De Drechtsteden zijn betrokken bij de aanbesteding en het beheer tijdens de looptijd. Samen met Alblasserwaard/ Vijfheerenlanden hebben de Drechtsteden inbreng in het concessie management. De Drechtsteden adviseren over de aansturing van het openbaar busvervoer en hebben zeggenschap over alle aanpassingen die binnen deze regio moeten worden gedaan om de bussen optimaal te laten rijden. Dit model, waarbij alle gemeenten in de regio vertegenwoordigd worden door de regio Drechtsteden richting de opdrachtgever, wordt gewaardeerd door de provincie en geldt als

⁴ Brabantstad (B5) is een stedelijk netwerk waarin Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg én de provincie Noord-Brabant met elkaar optrekken..

"De Waterbus vaart maximal 40 km/h. Hij kan harder varen, maar dan wordt de overlast voor de overige scheepvaart te groot."



voorbeeld voor andere regio's in Nederland. Vervoersmaatschappij Arriva draagt zorg voor alle bussen in de regio. Veranderingen in ruimtelijke ontwikkelingen, economische omstandigheden, lokale of regionale beleidswijzigingen worden door de Drechtsteden aangekaart bij de provincie. Ook lokale wensen en initiatieven zoals het tarievenbeleid op feestdagen worden besproken.

Ambities

Infrastructuur

Het uitvoeren van de tweede fase van het programma HOV-D blijft de komende tijd belangrijk. De Drechtsteden blijven werken aan een sterk regionaal bussysteem. Voorop staat het handhaven en waar mogelijk verbeteren van het busvervoer. Het programma wordt vanuit de regio aangestuurd en door de lokale overheden uitgevoerd.

DAV-vervoersconcessie

De regio wil minimaal haar huidige positie in het concessie management consolideren en waar mogelijk versterken door actief te blijven participeren in de stuurgroep en diens

ambtelijke afspiegeling. Aandachtspunt is een integrale benadering van het openbaar vervoer. De Waterbus, trein en bus vormen samen het openbaar vervoersysteem. De regio wil voorkomen dat de verschillende vervoerswijzen met elkaar gaan concurreren. Een ander aandachtspunt is het tarievenbeleid. De regio zet niet in op gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen. Wel wil de regio bij evenementen met een regionale uitstraling, zoals de jaarlijkse Kerstmarkt, het gebruik van het openbaar vervoer maximaal stimuleren. Goed openbaar vervoer is ook toegankelijk openbaar vervoer voor minder validen. Binnen de concessie zal de regio blijvend aandacht vragen voor toegankelijk busmaterieel en aandacht van de buschauffeurs voor de minder valide reizigers.

Aanpak

Infrastructuur

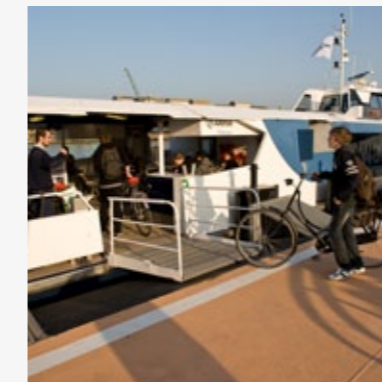
Na realisatie van de tweede fase wordt het HOV-D programma geëvalueerd en het functioneren van het busvervoer in beeld gebracht. Gekeken wordt of de beoogde ambities zijn behaald en concrete

verbeteringen zijn bereikt. Op basis van deze resultaten wordt beoordeeld of een derde fase wenselijk is.

DAV-vervoersconcessie

Na de aanbesteding van het busvervoer aan Arriva vindt periodiek afstemmingsoverleg plaats. De regio biedt (blijvend) aan om de verschillende Drechtsteden gemeenten tijdens deze overleggen te vertegenwoordigen. De regio maakt zich sterk voor de integratie van de vervoerssystemen Waterbus, bus en MerwedeLingelijn tot één stuurgroep.

De regio stelt in 2013 een nieuwe visie op het openbaar vervoer op. In deze nieuwe visie wordt de evaluatie van het HOV-D en concessiebeheer betrokken en staat de samenhang tussen de Waterbus, bus en spoor centraal. De visie wordt ingebracht bij de provincie Zuid-Holland voor de nieuwe aanbestedingen bus, Waterbus en MerwedeLingelijn. Om te voorkomen dat de vervoerssystemen elkaar gaan beconcurreren, moeten goede keuzes gemaakt worden

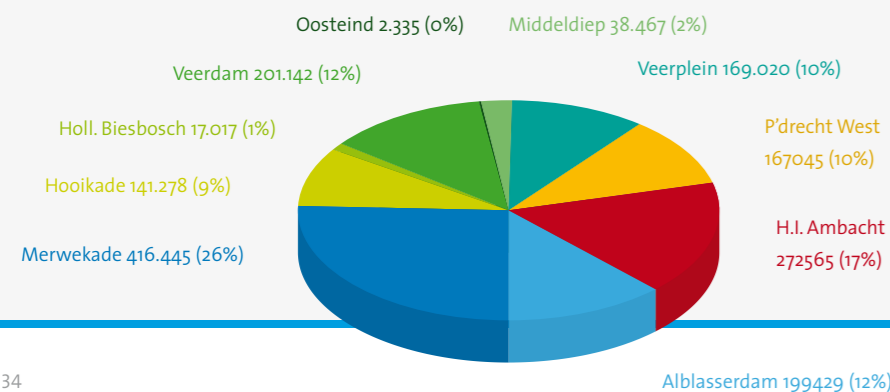


4.4 Waterbus

Stand van zaken

Infrastructuur

De Waterbus is hét symbool van de regionale samenwerking. Het zwaartepunt van het Waterbussysteem ligt in de driehoek Zwijndrecht – Dordrecht – Papendrecht. Tussen deze drie rivieroeveren vindt het meeste vervoer over het water plaats. Een tweede zwaartepunt van de Waterbus ligt in de verbinding Rotterdam – Dordrecht. Deze lijn verbindt de tussengelegen gemeenten: Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasserdam, Ridderkerk. De Waterbus dankt haar succes aan de bediening van meerdere doelgroepen. Zowel woonwerk reizigers als scholieren en het winkelend publiek maken gebruik van de Waterbus.



Eind 2012 gaat de Waterbus met zuinigere vaartuigen varen op de routes Dordrecht – Zwijndrecht en Dordrecht – Papendrecht.

Vervoersconcessie

De Waterbus heeft haar eigen vervoersconcessie. Deze loopt tot 2022 door. De concessie is verleend door de provincie Zuid-Holland aan Aquabus BV, een samenwerking tussen Arriva en Rederij Doeksen. Besluiten over de dienstregeling zijn in handen van de vervoerder, de regio kan met ideeën en verbetervoorstellen komen.

Ambities

Infrastructuur

Met de opening van de Ark van Noach ligt in Dordrecht op de Stadswerven het grootste houten schip ooit gebouwd. De inzet is hier een afmeervoorziening te realiseren, zodat een bezoek ook per Waterbus en overige toeristenschepen mogelijk wordt. Verder wordt de Waterbus haltes in Hendrik Ido Ambacht verplaatst, en wordt gewerkt aan een Toeristisch Overstap Punt (TOP) in Alblasserdam. Een Waterbusverkooppunt

(tickets roudekaarten e.d.) op de drukste waterbushalte aan de Merwedekade in Dordrecht is een ander service gerichte doorontwikkeling van het Waterbussysteem. Vooral nog lijkt het reizigerspotentieel te laag om de lijn uit te breiden richting Dordtse Kil of 's-Gravendeel. Een uitbreiding richting Gorinchem lijkt ongewenst, vanwege mogelijke concurrentie met de Merwedelingelijn. De regio zet ook in op uitbreiding en stimuleren van het gebruik van de bestaande kleinere haltes, zoals Westeind en Oosteind.

Vervoersconcessie

De Drechtsteden willen het Waterbussysteem minimaal handhaven en waarmogelijk verbeteren. Kansen liggen er is het realiseren van een sneldienst met Rotterdam. Ook het vertrekken van het toeristische concept Kinderdijk – binnenstad Dordrecht – Ark van Noach en Biesbosch. Het huidige systeem kan tevens worden uitgebreid door meer in de avonduren te varen. De zomerdienstregeling kan opnieuw worden bekeken en verbeterd. Hetzelfde geldt voor de vaardiensten bij evenementen. Deze worden per geval apart

beoordeeld. Ook kan winst worden geboekt bij een verdere doorontwikkeling van de marketing van het product Waterbus.

Aanpak

Infrastructuur

De regio stimuleert gemeenten om nieuwe en kwalitatief betere afmeervoorzieningen te onderzoeken en indien kansrijk ook te realiseren. De regio ondersteunt onderzoek naar het reizigerspotentieel voor een mogelijke uitbreiding van de haltes, zoals naar Dordtse Kil of 's-Gravendeel.

Vervoersconcessie

Net als de vervoersconcessie voor het busvervoer, participeert de regio in de concessie voor de Waterbus. De regio vertegenwoordigt de verschillende gemeenten richting de vervoersautoriteit (de provincie Zuid-Holland). Dit is een continu proces. Bij de concessieverlening worden de kaders vastgelegd. De ontwikkelingsfunctie ligt vervolgens primair bij de vervoerder. Het concessiebeheer is het podium waarop verbetervoorstellen (wijzigingen in de lijnvoering en dienstregeling)

besproken worden. De exploitant van de Waterbus wordt uitgedaagd om continu met verbetervoorstellen (dienstregeling maar ook in haar marketing) te komen. De regio ziet de meeste kansen in het langer doorvaren in de avonduren en tijdens evenementen.

Zoals in de vorige paragraaf benoemd, gaat de regio in 2012 een nieuwe visie op het openbaar vervoer opstellen. Hierbij wordt de evaluatie van het HOV-D en concessiebeheer in betrokken. In de visie komt de samenhang tussen de Waterbus, bus en spoor centraal te staan.





Voor het gemotoriseerd verkeer heeft de doorstroming op het hoofdwegennet en de directe aansluitingen op het onderliggend wegennet prioriteit. Het gaat hierbij (1) deels om cofinanciering en lobby en voor harde investeringen in hoofdinfrastructuur zoals de A15, A16 of de N3 en (2) deels om maatregelen zoals verkeersmanagement om deze effectiever te benutten.

5. Gemotoriseerd verkeer



De regio wil het hoofdwegennet auto optimaal benutten. In het volgende hoofdstuk worden de stand van zaken, ambities en aanpak op het gebied van verkeersafwikkeling, de benutting van bestaande weginfrastructuur door dynamisch verkeersmanagement en parkeren behandeld.

5.1 Verkeersafwikkeling

Stand van zaken

Door de aanwezigheid van water, het spoor en de rijkswegen A15, A16, N3 en de N915 (brug over de Noord) is bereikbaarheid van en binnen de regio in potentie een sterk punt. Door de kenmerkende waterwegen is echter het aantal oeververbindingen voor wegverkeer beperkt. Daarnaast zijn de meeste oeververbindingen onderdeel van de nationale hoofdinfrastructuur van rijkswegen, waardoor de Drechtsteden nauwelijks een 'eigen' onderliggend regionaal wegennet hebben.

Door het toenemende autogebruik neemt de drukte op de omringende rijkswegen toe. Tegelijkertijd vinden in de regio en de

Zuidvleugel grootschalige ontwikkelingen plaats op woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Ontwikkeling van de tweede Maasvlakte is aanstaande. Uit onderzoek naar infrastructurele knelpunten blijkt dat ook door deze ontwikkelingen de regio te maken krijgt met toenemend autoverkeer.

Door de toenemende drukte ontstaan knelpunten op diverse wegvakken en aansluitingen van het hoofdwegennet binnen de regio. De regionale bereikbaarheid over de weg neemt hierdoor af, met gevolgen voor de verkeersafwikkeling binnen de Drechtsteden. Deze ontwikkeling vereist blijvende aandacht.

Voor een evenwichtig beeld van de bereikbaarheid binnen de Drechtsteden is een knelpuntenanalyse voor het wegverkeer uitgevoerd. Middels deelanalyses zoals wegvak-, kruispunt-, netwerk- en luchtkwaliteitsanalyses, is een clustering aangebracht van de grootste knelpunten binnen de regio. Deze clusters van knelpunten liggen ruimtelijk gezien in elkaars verlengde en beïnvloeden elkaar. De gebiedsgerichte benadering maakt de

samenhang van knelpunten inzichtelijk. Een oplossing moet op hetzelfde schaalniveau worden gezocht, zodat het probleem geheel wordt opgelost en maximaal rendement wordt behaald met de ingezette middelen.

De regio heeft verschillende investeringsafspraken met het Rijk gemaakt. De belangrijkste bovenregionale investeringen zijn de aansluitingen A15 / N3, A16 / N3, A16 / Mijlweg, A16 / Dordtse Kil 4 en A15 / Grote Beer. Verkenning naar de congestie op de A15 leverde veel inzicht op in aard en omvang van de problematiek (ter hoogte van de Drechtsteden). Er is echter nog geen investeringsbesluit genomen door de wegbeheerder om het dagelijkse fileleed aan te pakken. De regio is nauw aangesloten bij deze investeringen en onderzoeken.

Ambities

Zoals eerder benoemd is een goede bereikbaarheid één van de fundamenten van de Drechtsteden. Niet alleen is bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde voor een economische vitale regio, ook de luchtkwaliteit



is gebaat bij een goede doorstroming. Voor het hoofdwegennet gelden tot 2020 de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit: de files bekorten, de betrouwbaarheid van de reistijd verhogen en de reistijd van deur tot deur verminderen. Het streven is een gemiddelde gereden snelheid (niet de maximale) op het hoofdwegennet van 80 km per uur in 2028 in de spitsuren.

Om tegemoet te komen aan de toekomstige vraag naar mobiliteit zal het hoofdwegennet sterker moeten worden, het regionaal wegennet een sterkere positie moeten gaan innemen, en zullen hoofd- en regionaal netwerk meer in samenhang moeten worden bekeken. De doorstroming van het gemotoriseerde verkeer op regionaal schaalniveau wordt bepaald door een goede aansluiting van het hoofdwegennet (A16, N3 en A15) op het onderliggende wegennet. Het gaat hierbij niet om één kruispunt direct bij de op- en afrit, maar om de verschillende kruispunten die in samenhang het functioneren van een aansluiting bepalen.

De regio Drechtsteden geeft prioriteit aan het oplossen van knelpunten met een regionaal karakter. Knelpunten zijn prioriteit wanneer zij voldoen aan de volgende criteria:

1. invloed op de doorstroming van het hoofdwegennet (A15, A16, N3)
2. invloed op de doorstroming van aansluitingen van het gemeentelijke wegennet op het hoofdwegennet
3. invloed op de doorstroming van verbindingswegen tussen twee of meer gemeenten (minimaal twee wegbeheerders)
4. invloed op de bereikbaarheid van locaties met een regionale uitstraling of betekenis

Aanpak

De regio maakt zich hard voor de aanpak van de geprioriteerde knelpunten, zoals weergegeven op de kaart. Een voorwaarde voor de aanpak is dat de wegbeheerder verantwoordelijk is en blijft voor de planuitwerking en de uitvoering. De regio zal geen opdrachtgeverrol vervullen voor het initiëren van een project. Deze rol is primair weggelegd voor de wegbeheerder. De regio heeft wel een nadrukkelijk rol in de ondersteuning van de gemeenten bij het

agenderen van knelpunten bij de provincie en het Rijk, het bewaken van de uitvoering van gemaakte afspraken en het benutten van kansen die ontstaan bij groot onderhoud. Op deze wijze wil de regio slimme combinaties, koppelingen of bestuurlijke aandacht bewerkstelligen.

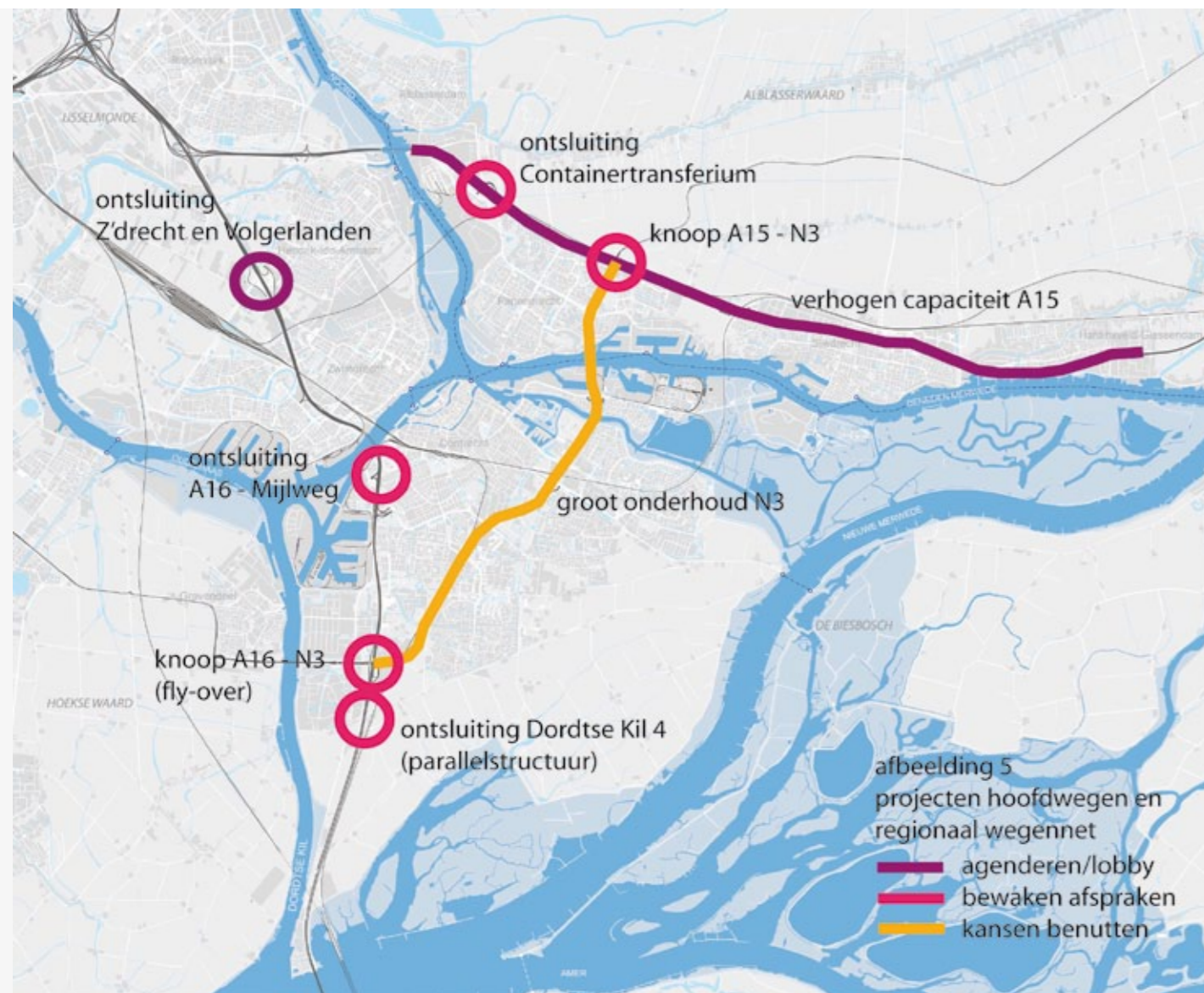
De volgende dossiers hebben de komende drie tot vier jaar prioriteit:

Agenderen / lobby

- Verkenning doorstroming A15 (Papendrecht – Gorinchem)
- Aansluiting Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Volgerlanden (op A15 en A16)

Bewaken uitvoering gemaakte afspraken

- Uitvoering 'Programma aansluitingen HWN/ OWN':
 - Aansluiting A16 / Mijlweg
 - Knoop A16 / N3
 - Knoop A15 / N3 / N214
- Aansluiting A15/ Grote Beer/ Burgemeester Keijzerweg (Nieuwland Alblasterdam)
- Ontsluiting Dordtse Kil 4/ A16
- A15/ Sliedrecht



Kansen benutten

- Groot onderhoud N3 (inclusief aansluitingen onderliggend wegennet):
 - Provincialeweg (Dordrecht)
 - Aansluiting Wilgenwende / N3 / Copernicusweg

De extern georiënteerde samenwerking binnen de Drechtsteden moet de regio sterker, zichtbaarder en daarmee slagvaardiger maken op Rijks- en provinciaalniveau. Op deze wijze kan een effectievere (bestuurlijke) agendering worden georganiseerd.

5.2 Verkeersmanagement

Naast het realiseren van nieuwe infrastructuur en het oplossen van knelpunten, is het benutten van de bestaande infrastructuur één van de bouwstenen van het mobiliteitsbeleid.

Stand van zaken

Binnen de regio Drechtsteden hebben alle gemeenten verkeerslichten. Deze verkeerslichten regelen het verkeer op de drukke kruispunten. De meeste verkeerslichten detecteren het

verkeer en verdelen de groentijd volgens een vooraf geprogrammeerd schema. Op enkele locaties in de regio zijn de verkeerslichten aan elkaar gekoppeld, zodat een 'groene golf' ontstaat. Behalve de verschillende gemeenten heeft ook Rijkswaterstaat veel verkeerslichten in beheer. Deze verkeerslichten regelen onder andere de op- en afritten met de A16, N3 en de A15.

Deze verkeersmanagement maatregelen worden op een lokale manier ingezet door de afzonderlijke wegbeheerders. Op dit moment is het niet mogelijk om regionale verkeersstromen over een alternatieve route te sturen, bijvoorbeeld doordat verschillende verkeerslichten niet aan elkaar zijn gekoppeld. In de huidige situatie ontbreekt zowel de technische mogelijkheid als een visie op de wijze waarop het verkeer slimmer over het regionale wegennet van Rijk, provincie en gemeenten kan worden geleid. Voor een betere benutting van het regionale wegennet is vooral verkeersmanagement op netwerk niveau van belang.

De technische ontwikkelingen gaan snel. Automobilisten maken steeds vaker gebruik maken van in-car systemen, zoals routenavigatiesystemen, waardoor het belang van verkeersborden voor het vinden van de juiste route afneemt. De verwachting is dat de routenavigatiesystemen een steeds prominere rol gaan vervullen in de routeinformatie. De regio is nog niet aangehaakt op deze ontwikkelingen.

Ambities

De regio wil alle informatie bundelen die verkeerslichten, zowel in beheer van de gemeente als in beheer van het Rijk, verzamelen. De verkeerslichten verzamelen informatie over de technische en functionele werking van de verkeerslichten. De moderne verkeerslichten tellen ook het aantal passerende voertuigen en slaan deze op. Wanneer de verkeerslichten deze informatie kunnen doorsturen, wordt het mogelijk om te monitoren hoeveel verkeer over het wegennet rijdt. De gegevens kunnen worden gebruikt voor een slimmer beheer van de verkeerslichten. Door deze zogenaamde 'kwaliteitscentrale' kan op kruispuntniveau de

technische- en functionele werking van de verkeersregeling worden gemonitord. Op netwerkniveau kan de werking van de groene golf worden gemonitord.

Daarnaast streeft de regio naar regionaal verkeersmanagement, zodat het mogelijk wordt om verkeerstromen binnen de regio over alternatieve routes te sturen. Het streven is een aanpak waarbij de verschillende wegbeheerders samenwerken rond de inzet en benutting van het beschikbare wegennet.

Aanpak

Op het niveau van de Zuidvleugel wordt al nauw samengewerkt tussen Rijkswaterstaat, de provincie en de stadsregio's op het gebied van regionaal verkeersmanagement. De provincie en Rijkswaterstaat hebben aangegeven dat zij ook graag voor de gebieden buiten de stadsregio's een visie op het gebied van verkeersmanagement willen gaan ontwikkelen, samen met de betrokken regio's en gemeenten. De Drechtsteden willen aanhaken en stellen kennis en capaciteit ter beschikking

5.3 Parkeren

In 2010 is het regionale Parkeerbeleidsplan vastgesteld. In dit plan is afgesproken dat P+R, carpoolen en vrachtwagen parkeren van regionaal belang zijn. In de volgende paragraaf worden de afspraken uit dit regionale Parkeerplan kort herhaald. Thema's als betaald parkeren, tarievenbeleid of parkeernormen blijven een gemeentelijke aangelegenheid.

Park + Ride bij stations en Waterbus

De regio zet in op het realiseren van extra kwalitatief goede parkeerplaatsen nabij de verschillende treinstations. Dit is conform de afspraken in het kader van Stedenbaanplus. Het gebruik van de parkeerplaatsen nabij de Waterbushaltes wordt in alle gemeenten gemonitord. Bij een hoge bezettingsgraad en aanwezige fysiek ruimte, worden extra parkeerplaatsen gerealiseerd door de gemeente.

Carpoollocaties

De regio voert een vraaggestuurd beleid ten aanzien van carpoollocaties. Enkel bij een goed functionerende locatie met een tekort aan

parkeerplaatsen wordt ingezet op uitbreiding van de parkeer capaciteit. Carpoollocaties worden gemonitord. Bij ontoereikende capaciteit wordt in overleg met de eigenaar gekeken naar uitbreidingsmogelijkheden. Momenteel lijkt er geen behoefte te zijn aan een extra locatie.

Vrachtauto parkeren

Het bieden van voldoende parkeerplaatsen voor vrachtwagens is deels een regionaal vraagstuk. Het is van belang dat binnen de regio drie clusters van bewaakte parkeerplaatsen voor vrachtwagens beschikbaar zijn. Voorgesteld wordt om op iedere rivieroever minimaal één grote locatie voor het parkeren van vrachtwagen aan te bieden. Of daarnaast ook nog enkele straten binnen een gemeente worden ontheven van een algemeen parkeerverbod is een lokale verantwoordelijkheid.





De verkeersveiligheid wordt verbeterd door (1) in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden samen te werken met regionale partners. Via een integrale benadering wordt (2) geïnvesteerd in het aanpakken van gevaarlijke locaties, in combinatie met (3) projecten gericht op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie.

6. Verkeersveiligheid

De regio wil de verkeersveiligheid verbeteren. Voortdurende collectieve aandacht voor het thema blijft nodig. Ondanks de daling van het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers in de Drechtsteden, vraagt het werken aan verkeersveiligheid om permanente verbeteringen. Het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 concludeert dat de 'eenvoudige' maatregelen bijna allemaal zijn genomen en het moeilijker wordt om de komende jaren verkeersveiligheidswinst te boeken. De minister van I&M vraagt om decentrale uitwerking van het landelijke plan, gebaseerd op samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig.

Stand van zaken
De regio werkt in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) Drechtsteden samen op basis van een intentieverklaring uit 1997. In deze verklaring wordt het gezamenlijk streven naar een geïntegreerde en breed gedragen regionale aanpak van de verkeersveiligheid vastgesteld. De intentieverklaring legt ook de bestuurlijke en ambtelijke inzet binnen de RPV.

vast. De RPV Drechtsteden werkt samen met de provincie Zuid-Holland als regievoerder op het gebied van verkeersveiligheid in de regio. Zij wordt hierbij ondersteund door het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV Zuid-Holland).

Op basis van het RPV meerjarenplan 2008-2010 zijn de afgelopen jaren verschillende doelgroepgerichte activiteiten geïnitieerd en uitgevoerd. Deze hadden tot doel het verbeteren van het regionale verkeersgedrag en daarmee de verkeersveiligheid. Het accent lag op kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals schoolgaande jeugd en senioren. Opmerkelijke resultaten zijn structurele verkeerseducatie en voorlichting op 30% van de basisscholen aan leerlingen, ouders en leerkrachten conform het regionale programma 'School op Seef', uitgevoerd schoolroute onderzoek onder regionale middelbare scholieren om veelgebruikte fietsroutes en knelpunten te achterhalen en de jaarlijkse regionale actie fietsverlichting.

In het RPV Actieprogramma Verkeersveiligheid

2011 – 2013 blijft gedragsbeïnvloeding centraal staan. Succesvolle activiteiten op dit gebied worden gecontinueerd. Het accent in deze activiteiten blijft met name gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers in combinatie met de aanpak van structurele verkeersovertreders. Nieuw is de aandacht voor verkeersveiligheid in de brede zin van het woord en preventie. De RPV wil haar horizon verbreden van gedragsactiviteiten naar het stimuleren van infrastructurele en innovatieve activiteiten. Deze activiteiten zullen met name gericht zijn op kansrijke doelgroepen zoals middelbare scholieren, jonge bestuurders (automobilisten en bromfietzers) en overtreeders. Maar de acties kunnen zich ook richten op kansrijke infrastructurele locaties. De aandacht voor preventie in verkeersveiligheidsbeleid en de daaruit vloeiende regionale activiteiten is gericht op het voorkomen van verkeersongevallen. Verkeersslachtoffers worden hierbij niet geaccepteerd. Dit uitgangspunt wordt ook wel 'Vision Zero' genoemd. Bij het uitvoeren van activiteiten en beleid op het gebied van verkeersveiligheid wordt gekozen voor een mensgerichte in

plaats van een cijfermatige benadering. Cijfers over verkeersongevallen en slachtoffers zijn output, maar geen input. De RPV partners realiseren zich dat verkeersveiligheidsbeleid een lange adem vergt. Met een planhorizon van 2020 geeft het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 hier ook blijk van.

Aanpak

Aangezien verkeersveiligheid een zaak is van, vóór en dóór iedereen, is het van belang om een verdere integrale aanpak na te streven. De RPV wil naar een integrale aanpak waar telkens wordt gezocht naar een optimale mix van verkeersveiligheidsmaatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, infrastructuur / ruimtelijke ordening en voertuigveiligheid. Verkeersveiligheid moet een essentieel onderdeel zijn bij integrale planvorming voor infrastructuur en bouwprojecten.

Binnen een aantal RPV programma's worden al dwarsverbanden gelegd met andere beleidsvelden. Op het gebied van verkeers-educatie voor scholieren wordt samengewerkt

met onderwijsbegeleidingsdiensten, scholen, rijkschoolhouders, ANWB, VVN, Fietzersbond, politie, Openbaar Ministerie, (verkeers-)ouders, kinderdagverblijven en peuterspeelzalen. Voor de senioren wordt rond de scootmobielcursus samengewerkt met het beleidsveld Wet Maatschappelijke Ondersteuning.

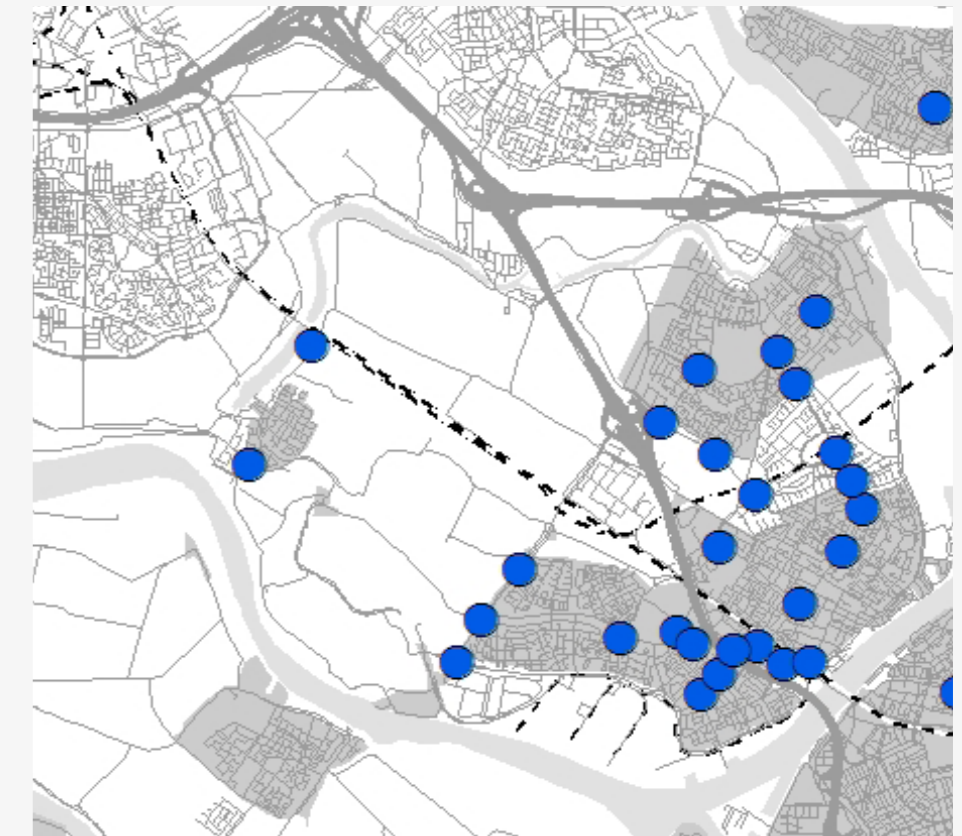
Voor de ontwikkeling van een integrale aanpak is samenwerking het sleutelbegrip. Daarnaast is voor een werkelijk structurele integrale aanpak van de regionale verkeersveiligheid, de ontwikkeling en implementatie nodig van instrumenten zoals de verkeersveiligheidsmonitor, PRIOS of verkeersveiligheidsarrangement. Ten aanzien van verkeershandhaving wil de RPV een regionaal verkeersveiligheidsarrangement afsluiten met politie en Openbaar Ministerie.

Naast een integrale aanpak, kiest de regio in haar aanpak voor continuering van het succesvolle concept Duurzaam Veilig. De daling van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers in de Drechtsteden is mede

te danken aan Duurzaam Veilig. Deze integrale benadering van het verkeerssysteem richt zich op de internationaal bekende drie E's: weginrichting en voertuigtechnologie (Engineering), onderwijs (Education) en handhaving (Enforcement). Het accent binnen Duurzaam Veilig lag de afgelopen jaren met name op de weginrichting en handhaving. De RPV Drechtsteden wil dat verkeersveiligheidsactiviteiten en -maatregelen conform het concept van Duurzaam Veilig worden geïnitieerd en uitgevoerd. Ook wordt gestreefd naar het beter informeren van verkeersdeelnemers over de reden waarom en wijze waarop verkeersveiligheidsactiviteiten, -maatregelen en -regels worden uitgevoerd.

Ook de verkeersveiligheid van de fietsers op rotondes is belangrijk. De regio adviseert wegbeheerders er voor te kiezen om de landelijk ontwerp adviezen ten aanzien over fietsers op rotondes in de voorrang (binnen de bebouwde kom) toe te passen. De wegbeheerder kan gemotiveerd hiervan afwijken. Binnen de Duurzaam Veilig aanpak zijn

tot en met 2020 de belangrijke regionale aandachtsgebieden voetgangers, enkelzijdige ongevallen, 50 en 80 km wegen, bestuurders onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen en verkeersovertreders met focus op snelheid.





Mobiliteitsmanagement is gericht op reduceren van vermijdbaar verkeer in de spits en de bewustwording van bedrijven over hun eigen verantwoordelijkheid. Vanuit de behoefte van het bedrijfsleven om ook in de spits goed bereikbaar te zijn vertaalt de regio (1) landelijke initiatieven en (2) financiële regelingen door naar de situatie in de Drechtsteden. Tevens voert de Drechtsteden (3) samen met het bedrijfsleven diverse projecten uit.

7. Mobiliteitsmanagement



Mobiliteitsmanagement is het organiseren van 'slim reizen' door werkgevers en overheden, veelal de gemeente. De gevolgen van het woon-werk verkeer, het zakelijk verkeer en het sociaalrecreatieve verkeer worden zodanig beïnvloed dat de milieubelasting wordt teruggedrongen en de bereikbaarheid wordt vergroot. De regio wil mobiliteitsmanagement versterken.

Stand van zaken

Sinds 2007 bestaat de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM), een stimuleringsregeling van het Rijk. In de regio geven de Kamer van Koophandel (KvK), de Werkgevers Drechtsteden (WD) en Verkeers- en Coördinatiecentrum Zuid-Holland Zuid (VCC ZHZ) regionaal invulling aan de TFMM. De regio Drechtsteden beschouwt dit commitment als een essentiële voorwaarde voor een succesvolle invulling van mobiliteitsmanagement en geeft actieve ondersteuning aan het initiatief. Eind 2012 wordt deze regeling afgerond. Parallel aan de afronding van het TFMM convenant wordt rijksprogramma Beter Benutten medio 2012 uitgerold. De provincie Zuid-Holland staat

binnen het regionale pakket Beter Benutten Rotterdam aan de lat voor een gebiedsgewijze aanpak mobiliteitsmanagement Drechtsteden.

Ambities

De regio beoogt met mobiliteitsmanagement een reductie van verkeer in de spits. Naast deze kwantitatieve doelstelling wil de regio bij bedrijven de bewustwording van de eigen verantwoordelijkheid op het gebied van bereikbaarheidsproblematiek vergroten.

Mobiliteitsvraagstukken worden zowel top down als bottom up aangepakt. In het laatste geval spelen de individuele mobiliteitswensen en behoeften van bedrijven in de Drechtsteden een rol. De regio beschouwt mobiliteitsmanagement in de eerste plaats als een verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven zelf. De regio streeft er daarom naar dat na het aanjagen en adviseren het bedrijfsleven met de opgedane kennis zelfstandig mobiliteitsmanagement implementeert.

Aanpak

Op korte termijn wordt samen met de convenant partners Kamer van Koophandel, Werkgevers Drechtsteden en de provincie Zuid-Holland het bestaande convenant TFMM afgerond. Gestudeerd wordt op welke wijze het opgebouwde netwerk (de convenant partners) gekoppeld kan worden aan het parallel opgestarte programma Beter Benutten (bijvoorbeeld de Mobiliteitsmakelaar) en Duurzame Mobiliteit (bijvoorbeeld het Lean en Green label). Voor de lange termijn kiest de regio voor het doorvertalen van de landelijke programma's naar de regio Drechtsteden.





8. Uitvoeringsagenda

In de voorgaande hoofdstukken is de centrale doelstelling, het realiseren van een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, vertaald naar thematische doelstellingen op het gebied van de positie van de fiets, het openbaar vervoer, het hoofdwegennet auto, de verkeersveiligheid en Slimmer Benutten. Bij elke doelstelling is de rol van de regio en de mogelijke strategie benoemd. In de uitvoeringsagenda is dit uitgewerkt. Op basis van dit overzicht kunnen gerichte keuzes voor de komende jaren worden gemaakt.



1. Fiets

Doelstelling	Versterken positie fietser
Aanpak	<ol style="list-style-type: none"> 1. De regio stelt het regionaal fietsnetwerk vast. 2. De regio inventariseert de knelpunten. 3. De regio onderzoekt de financieringsmogelijkheden vanuit de BDU voor kwaliteitsverbeteringen en de aanleg van ontbrekende schakels, zoals snelfietsroutes. 4. De regio coördineert het beheer van het fietsroutenetwerk.
Rol regio	Regelen en samenwerken
Realisatie	2012 en 2013
Kosten en dekking	€5.000 ten behoeve van het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar het investeringsfonds
Resultaat	Advies over haalbaarheid van het opzetten van een regionaal fietsinvesteringsfonds

2. Openbaar vervoer

Doelstelling	Versterken positie van het openbaar vervoer
Aanpak	<ol style="list-style-type: none">1. De regio maakt zich hard voor investeringen in de infrastructuur van het spoor, bus en de Waterbus (lobby).2. Op het gebied van de vervoersconcessie (Waterbus en bus) wil de regio haar huidige positie in het concessie management versterken door de belangen van de Drechtsteden bij provincie en vervoerder maximaal onder de aandacht te brengen.3. De regio maakt zich sterk voor een goede afstemming tussen Waterbus, bus en MerwedeLingelijn. Hiervoor wordt een evaluatie en toekomstvisie opgesteld.4. De regio blijft inzetten op de uitvoering van het HOV-D plan. Busbanen, doorstromingsmaatregelen bij verkeerslichten zoals KAR (beïnvloeding van verkeerslichten door buschauffeurs), de uitrol van goede informatievoorzieningen (DRIS Dynamisch Reisinformatie Systeem), fietsrekken en een marketingplan maken deel uit van het programma. In totaal worden 23 projecten binnen de regio uitgevoerd.
Rol regio	Regelen en samenwerken
Kosten en dekking	Kosten en dekking
Realisatie	Jaarlijks
Kosten en dekking	<ol style="list-style-type: none">1. Lobby: € 30.000 contributie Stedenbaanplus en € 10.000 inzet mensuren (jaarlijks ten laste van het programma verkeer en vervoer)2. Proces en beheerskosten € 15.000 (jaarlijks)3. € 30.000 (eenmalig) ten laste van het programma verkeer en vervoer4. Binnen het HOV-D programma gaat circa € 50 mln. aan investeringsmiddelen om
Resultaat	Voortgang in de verschillende dossiers

3. Gemotoriseerd verkeer

Doelstelling	Voor het gemotoriseerd verkeer heeft de doorstroming op het hoofdwegennet en de directe aansluitingen op het onderliggend wegennet prioriteit.
Aanpak	<ol style="list-style-type: none">1. Lobby en cofinanciering voor harde investeringen in hoofdinfrastructuur zoals de A15, A16 of de N3 Agenderen / lobby:<ul style="list-style-type: none">• Verkenning doorstroming A15 (Papendrecht – Gorinchem)• Aansluiting Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Volgerlanden (op A15 en A16) Bewaken uitvoering gemaakte afspraken: <ul style="list-style-type: none">• Uitvoering 'Programma aansluitingen HWN/ OWN':<ul style="list-style-type: none">o Aansluiting A16/ Mijlwego Knoop A16/ N3o Knoop A15/ N3/ N214• Aansluiting A15/ Grote Beer/ Burgemeester Keizerweg (Nieuwland Alblasterdam)• Ontsluiting Dordtse Kil 4/ A16• A15/ Sliedrecht Kansen benutten: <ul style="list-style-type: none">• Groot onderhoud N3 (inclusief aansluitingen onderliggend wegennet):<ul style="list-style-type: none">o Provincialeweg (Dordrecht)o Aansluiting Wilgenwende/ N3/ Copernicusweg <ol style="list-style-type: none">2. Maatregelen om de hoofdinfrastructuur effectiever te benutten, zoals verkeersmanagement.
Rol regio	Samenwerken. De regio maakt zich hard voor het agenderen van knelpunten met een regionaal karakter bij de provincie Zuid-Holland en het Rijk. Indien noodzakelijk zal de regio ook prioriteiten aanbrengen in de knelpunten.
Realisatie	Het bewaken van bovenregionale processen, projecten en programma's is een continu proces.
Kosten en dekking	€ 20.000 jaarlijks ten laste van het programma verkeer en vervoer
Resultaat	Het beoogde resultaat is het agenderen en bewaken van de regionale problematiek bij het Rijk en provincie Zuid-Holland

4. Verkeersveiligheid

Doestelling	Verbeteren van de verkeersveiligheid
Aanpak	1. In de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden wordt samengewerkt met regionale partners. Onderzocht wordt of de organisatiestructuur sterker verankerd kan worden binnen de gemeenschappelijke regeling Drechtsteden. 2. Via een integrale benadering wordt geïnvesteerd in het aanpakken van gevaarlijke locaties 3. Uitvoeren van projecten gericht op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie
Rol regio	Regelen en samenwerken
Realisatie	Jaarlijks
Kosten en dekking	€ 15.000 jaarlijks ten laste van het programma verkeer en vervoer. Het totale budget is € 30.000.
Resultaat	Uitvoering van het regionaal programma verkeersveiligheid

5. Mobiliteitsmanagement

Doestelling	Reduceren van vermijdbaar verkeer in de spits en bewustwording van bedrijven van hun eigen verantwoordelijkheid.
Aanpak	Op korte termijn wordt samen met de convenant partners Kamer van Koophandel, Werkgevers Drechtsteden en de provincie Zuid-Holland het bestaande convenant TFMM afgerond. Bestudeerd wordt op welke wijze het opgebouwde netwerk (de convenant partners) gekoppeld kan worden aan het parallel opgestarte programma Beter Benutten. Voor de lange termijn kiest de regio voor het doorvertalen van de landelijke programma's naar de regio Drechtsteden.
Rol regio	Samenwerken met maatschappelijk partners
Realisatie	Jaarlijks
Kosten en dekking	€ 10.000 jaarlijks ten laste van het programma verkeer en vervoer.
Resultaat	Regievoering op de uitvoering van het convenant