



*Samen werken
aan een
bereikbare regio*

RVVP Alblasserwaard-
Vijfheerenlanden

Concept
Oktober 2013

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Colofon

Titel	RVVP Ablasserwaard-Vijfheerenlanden	
Datum	Oktober 2013	
Kenmerk	BAD001/Soh/0013	
Versie	Definitief	
Opdrachtgever	Regio Ablasserwaard-Vijfheerenlanden	
Projectteam	Corrie Jacobs	Regio Ablasserwaard-Vijfheerenlanden
	Arjan Faro	Gemeente Molenwaard
	Andre van Dussen	Gemeente Gorinchem
	Arwin de Hoog	RPV Ablasserwaard-Vijfheerenlanden
	Lennert Onvlee	Waterschap Rivierenland
	Paul Pollen	Gemeente Leerdam
	Edwin Kathmann	Provincie Zuid-Holland
Projectteam Goudappel Coffeng	Liesbeth Couwenberg	
	Ron Bos	
	Hans van der Stok	

Inhoud

1.	Inleiding	9
2.	Kaders & Regionale opgaven.....	15
3.	Sectorale opgaven.....	29
4.	Visie op regionale bereikbaarheid	37
5.	Uitwerking in een regionale agenda	45
6.	Overzicht maatregelen	67





Samenvatting

1. Uitgangspunten

Gezamenlijk proces van cocreatie

Dit Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) Alblasserwaard-Vijfheerenlanden is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met een projectgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de regio, de gemeenten, het Waterschap Rivierenland en de Provincie Zuid Holland. Daarnaast hebben diverse stakeholders uit diverse sectoren als wonen, economie, zorg en onderwijs de gelegenheid gekregen aan te geven aan welke eisen mobiliteit en bereikbaarheid moeten voldoen om de sociale en economische doelen van de regio te faciliteren. De beleidslijn en het uitvoeringsprogramma zijn vervolgens afgestemd met vertegenwoordigers van gemeenten, regio, waterschap en provincie.

Mobiliteit in dienst van de samenleving

Het RVVP gaat in op de eisen aan mobiliteit en infrastructuur om de eigen kracht van de regio te versterken. Daarbij is de rol van mobiliteit er juist een waar faciliteiten worden geboden voor de toekomst van de regio. Het RVVP is daarmee een uitwerking van de Regionale Visie 2030 en geeft prioriteiten aan en dient als toetsingskader voor de aanvraag en coördinatie van subsidiegelden. Ook geeft het houvast bij de advisering van relevante beleidsplannen en ontwikkelingen.

Aansluiten op trends in de samenleving

Een nieuwe tijdgeest breekt aan. Dat de toekomst kleur krijgt zien we om ons heen gebeuren: een terugtrekkende overheid, meer flexibiliteit in werken en leven, toegang wordt belangrijker dan bezit, het ontstaan van (digitale) communities, organisatie van binnenuit en onderop, kleine vraaginitiatieven en de toenemende focus op de eigen verantwoordelijkheid. In de Regionale Visie 2030 worden trends gesignaleerd die van invloed zijn op mobiliteit. Wijziging van de bevolkingssamenstelling en economische structuur, globalisering en individualisering, meer diversiteit en differentiatie in leefstijlen.

Innovatieve elementen

Het RVVP kent op drie niveaus innovatie.

- **Procesmatig:** de wijze waarop het RVVP tot stand is gekomen.
- **Inhoudelijk:** de scope van de maatregelen.
- **Sturend:** de wijze waarop de uitvoering geregeld wordt.

2. Opgaven

Regionale opgaven

In het RVVP zijn vier regionale opgaven gedefinieerd:

1. Het RVVP dient in de uitwerking invulling te geven aan de kernwaarden van de regio, zoals slow mobility en onthaasten.
2. Het RVVP dient de strategische ligging van de regio aan de hoofdassen A15, A27 en A2 te benutten en uit te bouwen.
3. Het RVVP dient de interne bereikbaarheid binnen de regio maximaal te garanderen, voor alle modaliteiten.
4. Het RVVP dient opening te bieden voor innovatieve bereikbaarheidsoplossingen.

Sectorale opgaven

Naast regionale zijn er ook sectorale opgaven gedefinieerd:

- Voor economie, kennis & innovatie gaat het om bundelen van vervoersstromen.
- Voor wonen gaat het om veranderende mobiliteitswensen.
- Recreatie & toerisme kent meervoudige doelen.
- Voor zorg & welzijn staan concentratie van voorzieningen en flexibiliteit centraal.

3. Uitwerking

Gebiedsgewijs: stedelijke en landelijke uitwerking

Gebiedskenmerken vormen de basis voor de uitwerking. De regio bestaat nu -en naar verwachting ook in 2030- uit een open middengebied en een duidelijke stedelijke zone. Kernwoorden voor de dynamische stedelijke zone zijn: kwantiteit, snel, grootschalig en extern. Kernwoorden voor de rustige landelijke zone zijn: kwaliteit, flexibel, kleinschalig en intern.

Doelgroepgericht: lokale en regionale oriëntatie bedienen

De regionale Woonvisie stelt dat de regio zich dient te richten op twee groepen die relevant zijn voor de regio: enerzijds de bestaande (en overgrote) groepen mensen die zogeheten 'honkvast' zijn en hun eigen leefomgeving trouw zijn (gezinnen met kinderen en ouderen), en anderzijds die groepen mensen die de kwaliteiten van de regio opzoeken, maar minder gehecht zijn aan de sociale cohesie (jongeren vanuit de regio zelf en vanuit omliggende regio's).

4. Thematische uitwerking

Autoverkeer: beperken en bundelen

De regio tracht de bereikbaarheid te optimaliseren en de negatieve gevolgen van **autoverkeer** zoveel mogelijk te beperken. Gewerkt wordt aan het inzetten op doorstroming op het hoofdwegennet, het verbinden van kernen met de hoofdwegenstructuur, dorpslinten voor lokaal verkeer en fietsverkeer, verkeer binnen de kernen, **gezamenlijke lobby** en het toepassen van een wegcategorisering. Investeren in het verbeteren van de doorstroming mag niet ten koste gaan van de prioritering/agendering van de A15/A27 bij het ministerie.

Zwaar verkeer: bundeling door gezamenlijk afspraken maken

Voor **landbouwverkeer** wordt het regionaal netwerk compleet gemaakt en worden lokaal afspraken gemaakt. De regio tracht **zwaar vervoer** zoveel mogelijk via de hoofdwegen te geleiden. Op termijn wil de regio **goederenvervoer** zoveel mogelijk concentreren in de Merwedezone en langs de A27. Daarnaast maakt de ROM/S regionaal afspraken over het vestigen en verplaatsen van transportbedrijven en het parkeren van vrachtwagens.

Openbaar vervoer: snel en stedelijk + maatwerk in de regio

De regio streeft voor de komende periode naar een uitbouw van de rol van de **Merwede-Lingelijn** als hoofdlijn voor vervoer. Daarnaast wordt in toenemende mate ingezet op **snelle busverbindingen** op de provinciale wegen. Hoewel op dit moment voor de **spoorlijn Utrecht-Breda** geen besluitvorming of financiering bestaat, wil de regio initiatieven in de planvorming ondersteunen. Een **minimum serviceniveau openbaar vervoer** dient gehandhaafd te worden. Dit hoeft niet per definitie de verantwoordelijkheid van de overheid te zijn. Pilots moeten ruimte bieden voor initiatieven uit de markt en kunnen de haalbaarheid van alternatieve mogelijkheden aantonen.

Fietsverkeer: regionaal netwerk uitbreiden

De regio wil het fietsklimaat verbeteren om bestaande fietsers meer te laten fietsen, maar vooral om meer mensen te verleiden (vaker) over te stappen op de fiets. De regio wil het fietsnetwerk hiervoor aanpassen. Dit netwerk bestaat uit dorpslinten, fietsroutes langs de uitvalsroutes en fietsverbindingen langs stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen.

Watervoer: intensiveren waar haalbaar

Het gebruik van **vervoer over water** wordt gezien als volwaardig onderdeel van het netwerk en wordt verder geïntensiveerd waar dat kan.

5. Realisatie

Maatregelen

Per maatregel is een trekker benoemd, een prijscategorie en een realisatietermijn. De plannen waarvoor realisatie voor 2015 te verwachten is, zijn over het algemeen al in procedure of het betreft studies, in het bijzonder naar gedragsbeïnvloeding en innovatie maatregelen:

- De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RV-AV) vraagt in de regio aandacht voor **verkeersveiligheid** en dan met name benaderd vanuit de gedragskant. De beleidsvisie 2014-2030 en het actieprogramma 2014-2016 van de RVP-AV worden als bijlage van het RVVP beschouwd.

• Het RVVP heeft innovatieve uitwerkingselementen: **safety deals verkeersveiligheid**, **sociale innovatie** als middel voor **vraaggericht openbaar vervoer**, de **energieke samenleving** inzetten als middel voor **duurzame mobiliteit** en **virtueel verbinden** met behulp van e-mobiliteit.



1 Inleiding

Inleiding

Het RVVP is niet meer het beleidsdocument van de overheid, maar een middel om zowel publieke als private sector te verbinden en zich te committeren aan opgaven op het gebied van mobiliteit. Een toekomstig plan dat inspeelt op de wensen, trends en eisen die de toekomstige mobilist stelt en dat economische en sociale doelen van de regio ondersteunt. De basis voor het RVVP is gelegd in de Kadernota (12 februari 2013). Deze nota omvat een inhoudelijke analyse waarbij beleid, data en trends worden gecombineerd tot opgaven voor de regio op het gebied van verkeer en vervoer.

Een plan dat ingaat op de eisen aan mobiliteit en infrastructuur om de eigen kracht van de regio te versterken. Daarbij is de rol van de mobiliteit niet een waar alleen knelpunten moeten worden opgelost, maar juist ook een waar faciliteiten worden geboden voor de toekomst van de regio. Mobiliteit in dienst van de samenleving! Het RVVP vormt daarmee een uitwerking van de regionale Visie 2030.

Het RVVP geeft prioriteiten aan en dient als toetsingskader voor de aanvraag en coördinatie van subsidiegelden. Ook geeft het houvast bij de advisering van relevante provinciale en (inter)nationale beleidsplannen en ontwikkelingen. Het plan is betaalbaar en realistisch.

Actoren

De AV-gemeenten werken sinds 2003 samen in de vorm van een gemeenschappelijke regeling. Het betreft de gemeenten:

- Giessenlanden
- Gorinchem
- Hardinxveld-Giessendam
- Leerdam
- Molenwaard
- Zederik

De regio coördineert, faciliteert en vraagt subsidies in het kader van de BDU, bij de provincie Zuid-Holland. Ook is er een nauwe samenwerking met het waterschap Rivierenland

De provincie Zuid-Holland heeft taken op het gebied van openbaar vervoer (concessiebeheer, sociale veiligheid en toegankelijkheid), beleid en beheer van provinciale (fiets)infrastructuur en verkeersveiligheid (gedrag, monitoring en onderzoek). De concessie DAV (Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerlanden) loopt tot 2017. Voor de BDU gelden wordt jaarlijks een bestedingsplan opgesteld. Er is een uitvoeringsprogramma Fiets (2012-2016) en er wordt gewerkt aan een Hoofdnet Fiets waarin de speerpunten voor het meerjarenbeleid worden vastgelegd. Ten aanzien van verkeersveiligheid wordt een beleidsvisie 2014-2020 opgesteld en een uitvoeringsprogramma 2014-2016.

Het Waterschap Rivierenland is beheerder van de regionale wegen buiten de bebouwde kom in de regio Alblasserwaard-Vijfheerlanden (met uitzondering van de provinciale wegen). Zij is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de (fiets)infrastructuur. De kern van de wegentaak is gericht op de verkeersveiligheid en het comfort (onderhoud) van bestaande infrastructuur. Belangrijk thema is het landbouwverkeer.

Totstandkoming

Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met een projectgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van regio, gemeenten, waterschap en provincie. Stakeholders uit de diverse sectoren hebben de gelegenheid gekregen aan te geven aan welke eisen mobiliteit en bereikbaarheid moeten voldoen om faciliterend te kunnen zijn voor sociale en economische doelen. De beleidslijn en het uitvoeringsprogramma zijn afgestemd met de diverse gemeentelijke en provinciale plannen. Hiervoor zijn vertegenwoordigers van deze organisaties bezocht. De inbreng van ruimte en duurzaamheid heeft plaatsgevonden tijdens een presentatie in het Ambtelijk Overleg.

Het RVVP is gebaseerd op kaders die zijn vastgelegd in een aparte kadernota. Presentaties zijn gegeven aan het regionaal bestuur (portefeuillehoudersoverleg) en de gezamenlijke gemeenteraden.

Voordat het plan is vastgesteld heeft het ter inspraak gelegen.



2

Kaders & Regionale opgaven

van binnenuit
en onderop

kleine vraag-
initiatieven

vanuit eigen
verantwoordelijkheid



meer flexibiliteit in
werken en leven

van individu
naar communities

toegang wordt
belangrijker dan bezit

Inleiding: Een nieuwe tijdsgeest

Dat de toekomst kleur krijgt zien we om ons heen gebeuren. Onze economie drijft steeds meer op **kennis en innovatie**. Dat is minder plaatsgebonden dan de verdeling van goederen en diensten. Ruimtelijke groei vindt amper meer plaats; we vernieuwen en vervangen op de bekende locaties. Ook relevant: de investeringsruimte van de overheid is voor de komende 10 jaar belegd en **marktpartijen** die grote ontwikkelingsposities innemen zien we niet meer. Dat heeft ook alles te maken met demografische transitie: vergrijzing en krimp zijn aan de randen van Nederland volop actueel en hebben inmiddels ook de zuidelijke Randstad bereikt. **Klimaat en duurzaamheid** zijn actuele thema's; vooral als het gaat om energietransitie en de dreigende consequenties van klimaatverandering voor ons watersysteem.

Met een terugtrekkende overheid en een economisch renderend bedrijfsleven kiezen steeds meer mensen bewust voor een levensstijl vanuit eigen opvattingen en waarden. Gebruikers bepalen zelf waar ze wonen, hoe ze zich verplaatsen en door welke diensten of producten ze zich laten ondersteunen. De belangrijkste trend voor 2013 is zelf doen, vanuit eigen verantwoordelijkheid. **Private initiatieven** zijn hot; zoals organisaties zonder winstoogmerk die mobiliteit publiekelijk slimmer delen. Voor overheden ligt er - juist nu - een kans om gebruik te maken van die energie. Met relatief beperkte middelen en een dosis **positieve aandacht** - cocreatie, crowd sourcing - kunnen overheden helpen versnellen.

Uiteindelijk gaat het om een doorbraak in het denken en gedrag van mensen. De sleutel voor verandering begint daarom meestal **bij kleine vraaginitiatieven**. Kleine stappen zetten, daar waar de subgroep of de subcultuur vraagt. Klein beginnen, doorvertellen, opschalen. Van klein naar groot en niet meer andersom. Een

helpende trend is dat we zien dat toegang belangrijker wordt dan bezit. Aankoop, bezit en onderhoud, deflatie en korte levensduur van goederen geven kopzorgen. Mensen zijn steeds meer bereid om slimme voorzieningen te delen met anderen; van **individu naar communities**. Per saldo resulteren ontwikkelingen - technologisch, economisch en cultureel - in steeds meer **flexibiliteit in werken en leven**. Die flexibiliteit gaat voor de huidige generatie jongeren al zo ver dat verbinden een onderdeel van verplaatsen is geworden. Voor de jongste generatie is de nieuwe auto al deels vervangen door de nieuwe smartphone.

Deze landelijke ontwikkelingen hebben allemaal in meer en mindere mate betrekking op de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. De ene wat meer dan de andere. Zo is de aandacht voor klimaat en duurzaamheid in grote mate van toepassing voor de regio, waar demografische verschijnselen als krimp nog niet of in mindere mate aan de orde zijn. In de Visie 2030 is al een vertaalslag gemaakt specifiek naar de regio.

De hier geschetste ontwikkelingen vormen dan ook een achtergrond waaraan we in het proces aandacht zullen besteden. Zeker wanneer verderop in het proces over maatregelen gesproken zal worden, zal expliciet aandacht besteed worden aan samenwerking tussen overheid en het maatschappelijk veld. Inhoudelijk zal ook aandacht besteed worden aan kleine initiatieven; het RVVP zal verder kijken dan maatregelen op het gebied van fysieke infrastructuur. Dit past binnen het tijdsbeeld waar middelen schaarser zijn en goed nagedacht dient te worden over bestedingen.

Online ontmoeten
Diensteconomie **Vergrijzing**
Het Nieuwe Werken
Kwaliteit **Opvolgingsproblematiek** **Internetwinkelen**
Leefstijldifferentiatie **Verzadiging vastgoed**
Ontgroening



Trends uit de Visie 2030

Wijziging van de bevolkingssamenstelling

De bevolkingssamenstelling binnen de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden gaat veranderen. Er zal wel geanticipeerd moeten worden op een andere bevolkingssamenstelling en -samenstelling. Rekening houden met de afnemende groei maar openstaan voor - en snel en dynamisch reageren op - kansen en veranderingen.

De demografische ontwikkelingen leiden tot ander mobiliteitsgedrag: meer sociaal-recreatief verkeer, minder woon-werkverkeer. De ouder wordende bevolking stelt ook andere eisen aan de infrastructuur: meer veiligheid, meer kwaliteit. Dit zal zich moeten vertalen in de vormgeving van de infrastructuur en de te leveren mobiliteitsdiensten.

Wijziging economische structuur

Nederland maakt een verdere transitie mee naar meer internationalisering, flexibilisering, schaalvergroting en accentverschuiving in de richting van een diensteneconomie. De regio neemt deel aan en speelt in op de economische ontwikkelingen, mondiaal, nationaal en specifiek in de Zuidvleugel.

Werken wordt steeds meer "ontmoeten", wat leidt tot grote behoefte aan ontmoetingsruimten in allerlei vormen rond knooppunten. Het werken is daarmee flexibeler geworden. Zakelijke ontmoetingen vinden plaats op goed bereikbare locaties. Vooral op drukke, goed bereikbare OV-locaties wordt het steeds drukker. De laatste jaren zijn de zogenaamde Smart Work Centres, zoals Seats2Meet, sterk in opkomst. Daar waar het efficiënt is om samen te komen, wordt afgesproken.

Globalisering & Individualisering

Bedrijven worden steeds internationaler en produceren in en voor de hele wereld. Maar globalisering houdt ook in dat we het mogelijk maken voor inwoners om aan deze mondiale wereld mee te doen. Zowel in de vorm van een digitale infrastructuur als het fysiek ontsluiten van het gebied, waardoor inwoners in staat zijn vanuit de regio deel te nemen aan grotere structuren.

Individualisering zien wij als een proces dat de uitkomst is van de manier waarop het merendeel van de Nederlandse bevolking haar leven wil inrichten. De groep burgers met meer individualistische waarden neemt de komende jaren in omvang toe. Weliswaar wel degelijk gericht op contact met anderen, is voor hen de eigen buurt of dorp slechts één van de mogelijkheden die het leven biedt om contacten met anderen te leggen.

Meer diversiteit en differentiatie in leefstijlen

In de huidige samenleving, met steeds meer individualisering en globalisering, zoeken mensen houvast in de eigen subcultuur en eigen woonomgeving. Er ontstaat een steeds grotere differentiatie in leefstijlen met als gevolg een grotere ruimtelijke differentiatie in woonomgevingen, recreatieomgevingen, werkomgevingen en winkelgebieden.

De generatie Y & Z, de generatie van mensen die na 1980 geboren is, is veel meer gericht op de virtuele wereld in plaats van de fysieke wereld. Een belangrijk kenmerk van de nieuwe generatie is dat zij minder waarde hecht aan bezit, en meer aan gebruik. Op het gebied van mobiliteit vertaalt dit zich mogelijk in minder autobezit en meer OV-gebruik.

WONEN

Levensloop-
bestendige
woningen

Concentratie
op boven-
regionale
knooppunten

Kleinschalig-
heid in
landelijk
gebied

KENNIS & INNOVATIE

MBO en
HBO in
verstedelijkte zone

Netwerk
onderwijs-
voorzieningen
opstellen

Mengen van
functies,
brede
scholen

ECONOMIE

Concentratie
grote
bedrijven op
mobiliteits-
assen

Kleinere
bedrijvigheid
op platteland

Fysieke en
digitale
bereik-
baarheid

ZORG & WELZIJN

Strategisch
clusteren
(zorg)voorzie-
ningen

Regionale
zorg
netwerken
opstellen

Kleinschalige
zorg,
efficiency
d.m.v. ICT

RECREATIE

Gebieds-
marketing
voor regio
opzetten

Balans
economie &
recreatieve
functie

Verbinden
recreatieve
knooppunten

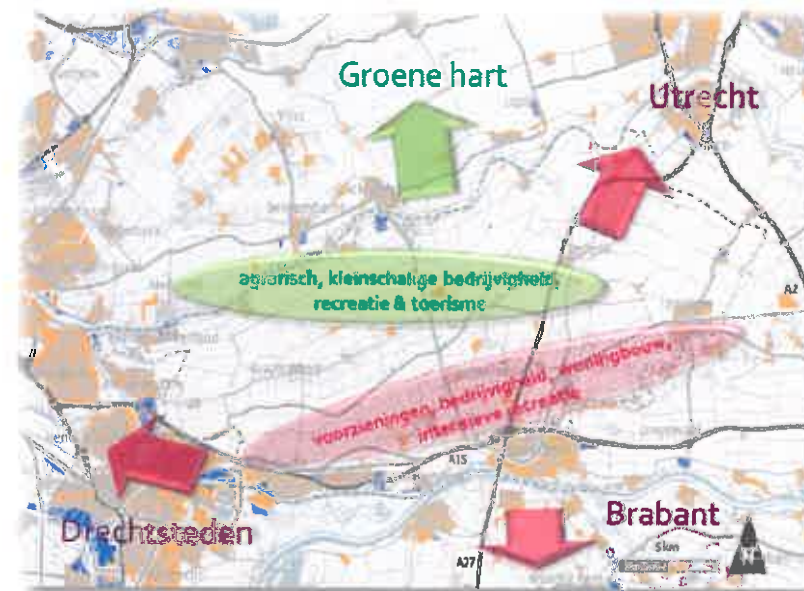
Profilering van de regio uit de Visie 2030

Interne profilering

De regio bestaat nu -en naar verwachting ook in 2030- uit een open middengebied en een duidelijke stedelijke zone. Het **open middengebied** bestaat uit Molenwaard, Giessenlanden en Zederik. De **stedelijke zone** bestaat uit Hardinxveld-Giessendam, Gorinchem en Leerdam. In de stedelijke zone concentreren zich de grotere voorzieningen, de grotere bedrijvigheid en het zwaartepunt van de woningbouw. Ook is hier de meer intensievere recreatie te vinden. In het open middengebied ligt het accent op de agrarische sector, kleinschalige bedrijvigheid en recreatie en toerisme.

Externe profilering

De regio staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van een groter geheel. **De regio is georiënteerd op de Drechtsteden**. Het oosten is ook georiënteerd op Utrecht, het zuiden heeft een relatie met Brabant. Het open middengebied is de zuidelijke kant van het Groene Hart. **De stedelijke zone is een uitloper van de Zuidvleugel**. Beide kennen hun eigen positie binnen de Randstad, maar juist die verschillende oriëntaties, de combinatie open en stedelijk en de onderlinge verbondenheid geven de AV een eigen karakter: de bijzondere kwaliteit van cultuurlandschap en historische steden, de hoge sociale cohesie en de innovatiekracht van het bedrijfsleven.



WONEN

In 2030 vormt de regio een prettig woon- en leefklimaat om mensen aan te trekken en mensen aan de regio te binden.

ECONOMIE

De regio neemt deel aan en speelt in op de economische ontwikkelingen: mondiaal, nationaal en specifiek in de Zuidvleugel.

RECREATIE

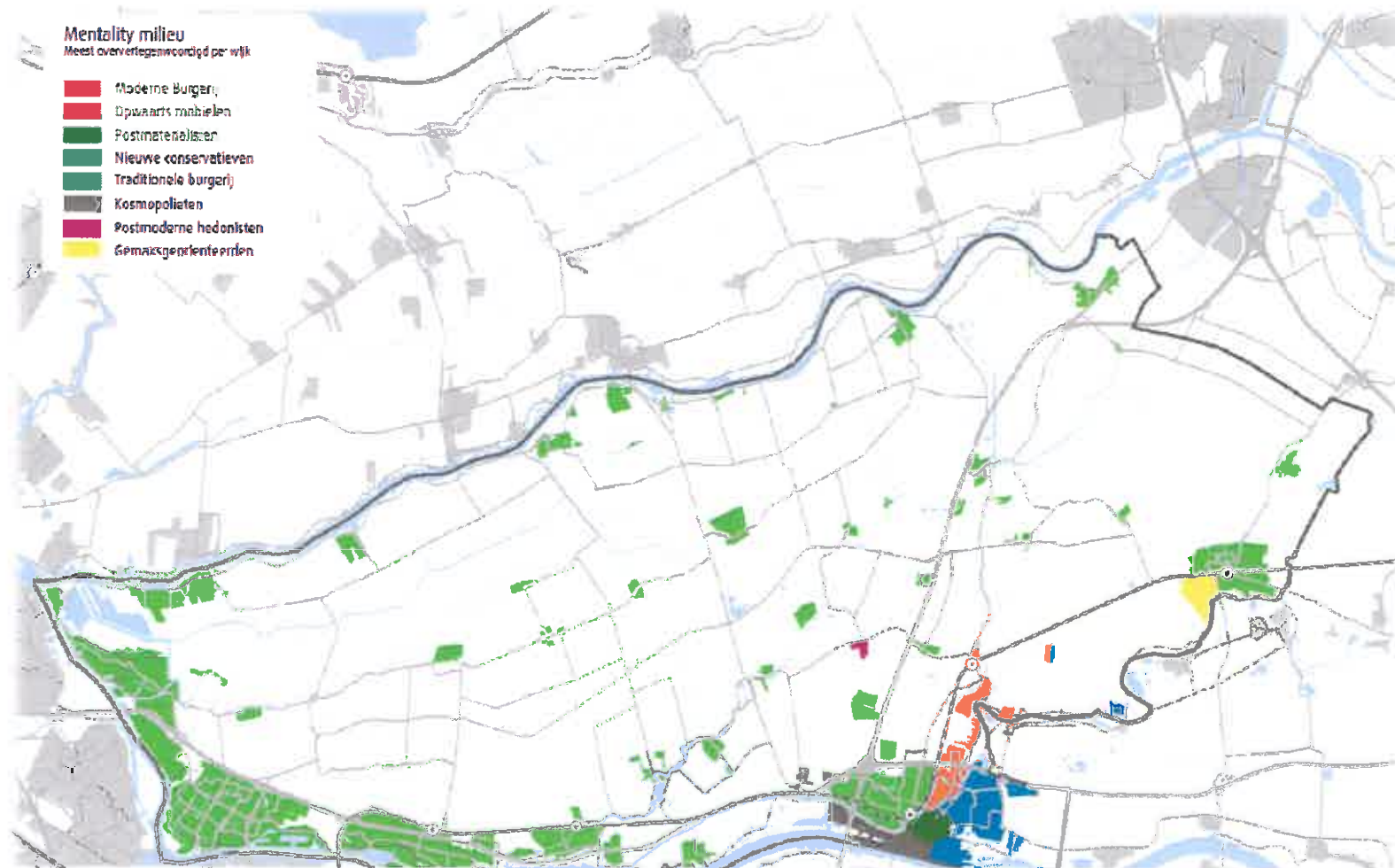
In 2030 is de AV op het gebied van recreatie en toerisme een volwaardige regio.

INNOVATIE

In 2030 is de regio een kenniscentrum van duurzaamheid en innovatie, met name op terrein van de agrarische, toeristische en maritieme sector.

ZORG

In 2030 is leefbaarheid in de vele van elkaar verschillende kernen, klein en groot, het uitgangspunt.



De kaart is een bewerking van de Maturitykaart uit de Woonvisie, waarbij alleen bebouwde gebieden ingekleurd zijn. Weergegeven zijn de oververtegenwoordigde milieus (bovengemiddeld vertegenwoordigd).

Regionale woonvisie AV

De regionale woonvisie is opgesteld vanuit de wensen van de inwoner, nu en in de toekomst. Op basis van een confrontatie van aanbod en vraag, waarbij gebruik is gemaakt van het Mentality-model van Motivaction, is per gemeente en kern gekeken welke doelgroep het beste bediend kan worden en wat dit betekent voor de woonopgave. Uit diverse onderzoeken blijkt dat **bereikbaarheid, werkgelegenheid en voorzieningen** in grofweg driekwart van de gevallen doorslaggevend zijn in de **woonplaatskeuze** bij degenen die buiten de eigen regio verhuizen.

De woonvisie stelt dat veel inwoners behoren tot groepen die een honkvaste leefstijl kennen. Dit houdt in dat een groot deel van de mensen sterke **waarde hechten aan hun eigen woonomgeving met een hoge sociale cohesie**. Deze groep mensen is niet snel geneigd te verhuizen naar gebieden buiten hun bekende woonomgeving (dorp of regio). Daarentegen stelt de woonvisie wel dat **jongeren**, als gevolg van studie- en werkkeuzes wel **vaker verhuizen**; naar de stad of naar een andere regio. Uitgaand van het Mentality-model, treedt hier een "filtering" op tussen jonge mensen die een stedelijk(er) leefpatroon opzoeken (en dus de regio verlaten) en mensen die meer waarde hechten aan de landelijke kwaliteiten die de regio AV heeft.

De Woonvisie stelt dat de regio zich dient te richten op drie groepen die relevant zijn voor de regio: enerzijds de bestaande (en overgrote) groep mensen die zogeheten "**honkvast**" zijn en hun eigen leefomgeving trouw zijn, en anderzijds die groepen mensen die de **kwaliteiten van de regio opzoeken**, maar minder gericht zijn op de lokale sociale cohesie. Eerstgenoemde groep zijn veelal gezinnen met kinderen, maar ook ouderen. De tweede doelgroep wordt gevormd door jongeren vanuit de regio zelf en vanuit omliggende regio's.

1. Grote en honkvaste doelgroepen

De in absolute zin grootste groepen in de AV zullen dat ook nog in 2020 zijn: de **traditionele burgerij en moderne burgerij**. Deze Mentality-milieus zijn honkvast: er valt dan ook weinig uitwisseling met andere regio's te verwachten. Zij vormen een zeer groot deel van de bevolking in de regio. Hen een goede woonomgeving (blijven) bieden dient dan ook prioriteit te hebben.

2. Nieuwkomers met hogere inkomens

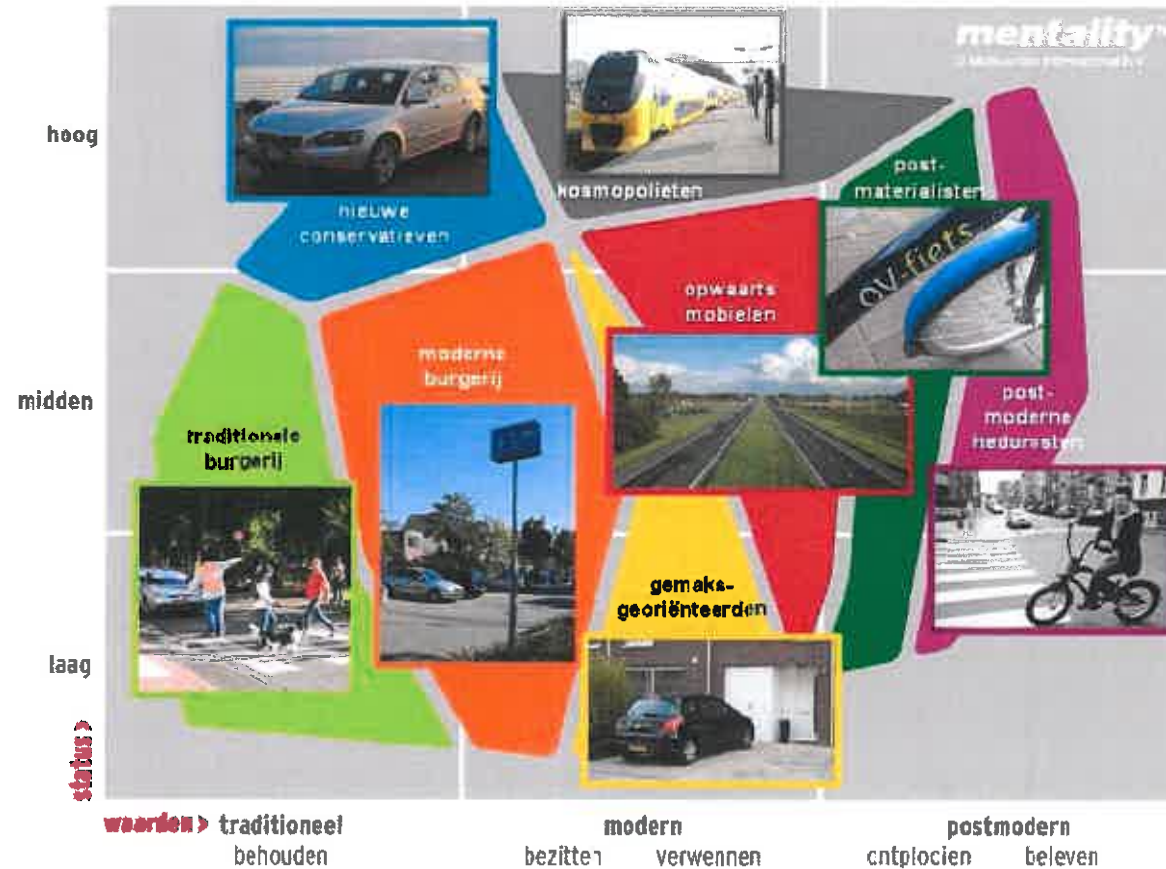
Dit zijn twee Mentality-milieus die zich aangetrokken voelen tot (bijzondere vormen van) landelijk wonen. Dit zijn bovendien groepen met een hoog besteedbaar inkomen. Onderling verschillen de **nieuwe conservatieven en postmaterialisten** in hun woonvoorkeuren, dus voor elk van deze doelgroepen dient dan ook een andere strategie te worden gevolgd om hen te verleiden naar de AV te verhuizen.

3. Te behouden starters en doorgroeiers

Binnen de leeftijdsgroep 20 t/m 35 zijn de **opwaarts mobielen, gemaksgoerienteerden** van belang om vast te houden. Zij vinden op relatief korte afstand van grootstedelijke regio's een gunstige prijs-ruimteverhouding in het wonen, in een rustige, groene, veilige omgeving. Met het oog op een bereikbaar pakket aan voorzieningen hebben dorpen met een basispakket met voorzieningen en de steden Leerdam en Gorinchem een gunstiger uitgangspositie om deze groepen vast te houden dan kleinere woondorpen.

2. Nieuwkomers met hogere inkomens

1. Grote en honkvaste doelgroepen



3. Te behouden starters en doorgroeiers

1. Grote en honkvaste doelgroepen

Traditionele Burgerij (groen)

Mensen uit dit milieu hechten veel waarde aan het in stand houden van vertrouwde gebruiken en gewoontes, waarden die ze veelal van huis uit hebben meegekregen. Traditionele burgers vinden het van belang dat de omgeving rustig en veilig is. In de eigen woonomgeving vinden zij het vaker belangrijk om de auto voor de deur te kunnen parkeren. Wat betreft OV in de eigen woonomgeving hechten zij meer belang aan nabijheid dan aan frequentie.

Moderne Burgerij (oranje)

De Moderne burgerij plant het leven zorgvuldig, is toekomstgericht en streeft naar financiële zekerheid. Goede parkeermogelijkheden, zoals voldoende parkeerplaatsen en de auto dicht bij de bestemming kunnen parkeren, zijn voor de moderne burgerij van belang. Aspecten die te maken hebben met fiets en OV spelen minder een rol. Wanneer het gaat over de eigen woonomgeving, zijn naast goede parkeermogelijkheden ook verkeersveiligheid en veiligheid voor kinderen meer dan gemiddeld belangrijk.

2. Nieuwkomers met hogere inkomens

Nieuwe Conservatieven (blauw)

Nieuwe conservatieven zijn behoorlijk statusgevoelig. Het inkomensniveau van dit milieu is doorgaans hoog. Nieuwe conservatieven zijn gericht op het gebruik van de auto. Zij vinden het belangrijk dat de snelweg dichtbij is. Wat betreft de eigen woonomgeving hechten zij ook waarde aan de nabijheid van openbaar vervoer.

Kosmopolieten (grijs)

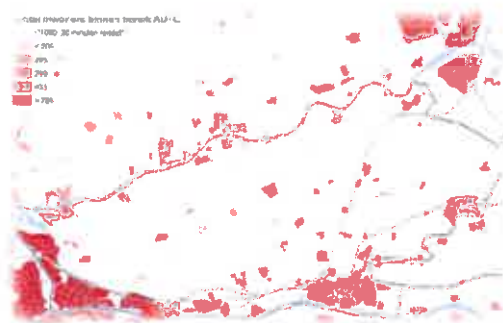
Kosmopolieten zijn ambitieuze, hardwerkende mensen. Ze vinden werk belangrijk, voor hun persoonlijke groei maar ook met het oog op maatschappelijke erkenning. Kosmopolieten zijn vaker te vinden in het centrum van een grote stad, zowel om er te wonen, te werken als om er vrije tijd door te brengen. Voor kosmopolieten lijken in de meeste situaties aspecten die te maken hebben met OV en fiets van belang. Zij hechten vaker waarde aan snel en frequent openbaar vervoer. Zij vinden frequentie van het OV daarbij belangrijker dan de nabijheid.

3. Te behouden starters en doorgroeiers

Gemaksgeoriënteerden (geel)

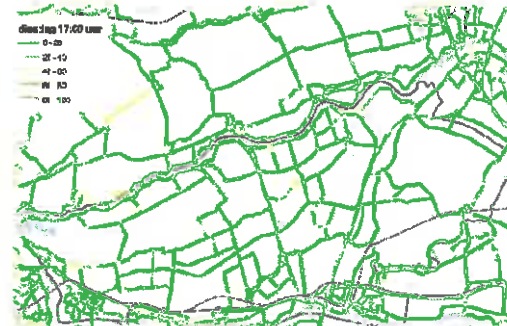
Tot deze groep behoren mensen die in de eerste plaats streven naar een onbezorgd, plezierig en comfortabel leven. Jongeren zijn relatief sterk vertegenwoordigd in dit milieu. Leeftijden tussen de 15 en 45 jaar zijn oververtegenwoordigd. In de eigen omgeving vindt men het belangrijk om de auto voor de deur te kunnen parkeren en openbaar vervoer op loopafstand te hebben.

Mobiliteitsanalyse



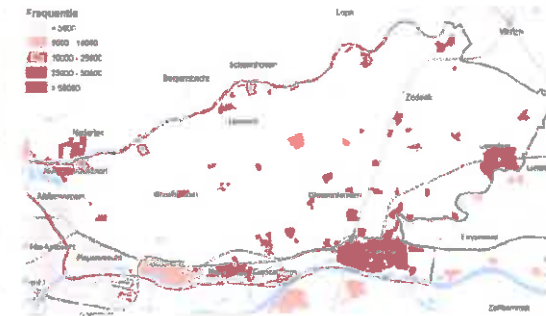
Strategische positie op niveau

Hoe meer inwoners binnen acceptabele reistijd wonen van een werkplek, hoe aantrekkelijker deze plek is voor bedrijven om zich te vestigen. Uit een analyse met de bereikbaarheidskaart blijkt dat de regio als gevolg van haar gunstige netwerkligging, zich qua strategische positie kan meten met Rotterdam, de Drechtsteden en Utrecht. Dit betekent dat de stedelijke zone van de regio een zelfde dynamiek kent: veel (economische) activiteiten, veel verkeersbewegingen met alle lusten en lasten van dien.



Verkeersknelpunten vooral op het hoofdwegennet

Uit een analyse op basis van gemeten reistijden blijkt dat op een gemiddelde werkdag (zonder incidenten) er zich voornamelijk reistijdvertragingen opdoen op of nabij het hoofdwegennet (op- en afritten). Voor de regio als geheel zijn in de reistijdvertragingen geen structurele grote knelpunten zichtbaar, al zijn incidenten bekend.



75% van alle woon-werkverplaatsingen binnen de regio

Uit een analyse met gemeten herkomst- en bestemmingspatronen blijkt dat circa 75% van alle inwoners van de regio ook binnen de regio blijft voor woon-werkverplaatsingen. Er zijn ook relatief weinig herkomsten te vinden buiten de regio. Dat betekent dat de interne bereikbaarheid van groot belang is voor het economisch functioneren van de regio.

(Kaartbeelden worden in bijlage 2 toegelicht)

Beleidsanalyse

Uit de analyse blijkt dat gemeenten afzonderlijk op een veelvoud dezelfde items hebben opgenomen in hun beleid, waaronder verkeersveiligheid en veel aandacht voor langzaam verkeer. Op dit vlak is er dus veel gelijkgerichte aandacht. Wanneer het regionale beleid wordt geanalyseerd, wordt er een andere, wat abstractere, taal gesproken. Hier ligt de focus op meer strategische doelen, zoals aansluiten bij andere stedelijke netwerken als de Drechtsteden.



Kernbegrippen in lokaal beleid



Kernbegrippen in regionaal beleid

Regionale opgaven



Opgave 1: Het RVVP dient in de uitwerking invulling te geven aan de kwaliteiten van de regio, zoals slow mobility en onthaasten.

De regio Alblasserwaard Vijfheerenlanden is te kenmerken als een regio van rust en ruimte tussen stedelijke gebieden als Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Het heeft hiermee een uniek karakter van rust, ruimte met waarden als wellness en onthaasten, die in de Visie 2030 zijn omschreven. Het uitdragen en versterken van deze waarden zal de regio een sterke identiteit geven, die ten goede komt aan de economische en sociale vitaliteit.



Opgave 2: Het RVVP dient de strategische ligging van de regio aan de hoofdassen A15, A27 en A2 te benutten en uit te bouwen.

De ligging rond enkele grote corridors als de A15 en A27, en ook aan de A2, biedt de regio economische en sociale kansen, maar de andere kant van dezelfde medaille wordt gevormd door negatieve aspecten als verkeersoverlast en bereikbaarheidshinder. De regio positioneert zichzelf in de toekomst enerzijds als uitloper van het Groene Hart en anderzijds oriënteert zij zich sterk op de Drechtsteden en in iets mindere mate ook op Brabant en Utrecht. Hier zal het RVVP invulling aan dienen te geven, waarbij de bereikbaarheid van en naar deze stedelijke gebieden een belangrijk aspect zal vormen.

Opgave 3: Het RVVP dient de interne bereikbaarheid binnen de regio maximaal te garanderen, op alle modaliteiten.

De regio kent momenteel relatief veel interne vervoersbewegingen, wat inhoudt dat een groot deel van de inwoners binnen de eigen regio werkt. Doordat de regio dunbevolkt is, vormt de auto een belangrijke factor in het sociaal en economisch functioneren van de regio. Ook is het fietsgebruik zeker niet onder de maat te noemen, al zou een snelfietsnetwerk tussen de grotere kernen nog potentie bieden. Het gebruik van het openbaar vervoer is, zeker op de treincorridor, lager dan je zou verwachten. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het relatief hoge aandeel interne verplaatsingen.



Opgave 4: Het RVVP dient openingen te bieden voor innovatieve bereikbaarheidsoplossingen.

Verdere bevolkingsverdunding en vergrijzing zullen echter een druk leggen op het voorzieningenaanbod en daarmee ook de sociale cohesie in de regio. In de toekomst zullen ruimtelijke functies als winkelen, zorg, onderwijs en werk (deels) virtueel gaan, waarbij connectiviteit belangrijker is dan fysieke aanwezigheid. Dit zal in landelijke regio's die gevoeliger zijn voor demografische veranderingen eerder en sterker van toepassing gaan zijn. Om ook in de toekomst de regio aantrekkelijk te houden voor zowel economische bedrijvigheid als jonge bewoners, zal ingezet moeten worden op aansluiting bij de wensen.





3 Sectorale opgaven

3.1 Economie, Kennis & Innovatie

In deze sector is er een duidelijk onderscheid tussen de sferen van het dynamische gebied langs de grote infrastructuur van A15 en Merwede en het rustige (maar economisch ook belangrijke) meer landelijke gebied. Voor beide sferen is het bereikbaarheidsprofiel van het gebied voor een flink deel bepalend voor wat er aan economische activiteiten mogelijk en wenselijk is.

Voor bedrijvigheid in de dynamische zone inzetten op:

- **Concentreren nieuwe werklocaties rond A27 en A15**

De meeste werkgelegenheid bevindt zich nu in de Merwedezone en ook langs A27 en uitwaaiend naar Leerdam. Vanuit bereikbaarheidsperspectief moet nieuwe werkgelegenheid vooral in die zone een plaats gaan krijgen. Dat geldt voor de bestaande bedrijvigheid, waarvan de maritieme bedrijvigheid een belangrijke sector is, maar ook voor andere, nieuwe bedrijvigheid. Het bedrijventerrein dat voorzien is aan de noordzijde van Gorinchem is ook vooral gericht op de A27; in combinatie met een nieuwe aansluiting op die weg.

- **Ruimte voor hervestigen van bedrijven**

Er moet ook ruimte gereserveerd worden voor het vestigen van bedrijven die niet meer passen in de rustiger landelijke zone. Zo is in het kader van Regionale OntwikkelingsMaatschappij Schelluinen (ROM-S) afgesproken dat (transport)bedrijvigheid die in de landelijke zone eigenlijk niet meer gewenst zijn, een plaats kunnen krijgen op dit regionale bedrijventerrein. Dit leidt tot verschuiving van lokale

(kleine) bedrijventerreinen naar Schelluinen, en vervolgens kan dit er ook voor zorgen dat een bedrijf verhuist van een perceel in dorp of buitengebied naar een lokaal bedrijfsterrein, waar het al weer beter past.

- **Vervoer op de hoofdinfrastructuurassen concentreren**

Een van de belangrijke vestigingsfactoren van bedrijven in de dynamische Merwedezone is de goede bereikbaarheid met alle modaliteiten (weg, spoor, water). De inzet moet er op gericht zijn om deze hoofdinfrastructuur ook zo veel mogelijk in te zetten voor de mobiliteitsbehoefte van de bedrijvigheid. Voor bedrijven is het van belang om het druk gebruikte (en congestiegevoelige) wegennet te kunnen gebruiken. Streven is erop gericht om de hoofdstructuur van weg, OV en water voldoende doorstromingskwaliteit te geven, en verder afspraken te maken met instellingen en bedrijven over gewenst mobiliteitsgedrag (gebruik op andere tijden).

- **Vervoer over water**

De Merwedezone is ontstaan door de transportmogelijkheden die de rivier bood. Dat geldt zeker voor maritieme bedrijven, zoals Damen, die vanwege de aard van de werkzaamheden gericht zijn op het water. Langzamerhand is echter de rol van het water verminderd. Veel bedrijven hebben geen logische verbinding met het water. De laatste jaren worden toch de mogelijkheden van transport over water herontdekt en worden er initiatieven genomen. Hier ligt ruimte voor oplossingen die de bereikbaarheid kunnen verbeteren zonder het wegennet zwaarder te belasten.

• Krachten van de bedrijven bundelen, bv bij natransport

Veel bedrijven zijn dus geconcentreerd in de Merwedezone, en ervaren grotendeels ook dezelfde problemen en hinderpalen. Er ligt een grote kans als door gezamenlijke initiatieven vanuit de sector krachten gebundeld kunnen worden. Er worden dan oplossingen mogelijk die voor individuele bedrijven niet haalbaar zijn. Het gebruik van openbaar vervoer van werknemers zou kunnen verbeteren, met name als het natransport zou worden verbeterd. Het bedrijfsleven zou hierin de krachten kunnen bundelen om tot een gezamenlijke oplossing te komen.



In Leiden is door de bedrijven en instellingen in het BioSciencePark een gezamenlijke shuttlevverbinding opgezet, die het gebied met het station verbindt. Een goed voorbeeld van krachtenbundeling in een belangenvereniging

Voor bedrijvigheid in het landelijk gebied inzetten op:

• Versterken kleinschaliger bedrijvigheid, niet alleen agrarisch, maar ook recreatief

Het rustige landelijke gebied heeft een kleinschalige structuur, zowel ruimtelijk als economisch en maatschappelijk. Dat is een belangrijke waarde, die behouden moet worden. Recreatie is - op enkele plaatsen na - kleinschalig en gericht op rust en landschap. Ondersteuning van kleinschalige bedrijvigheid in dit deel van Alblasserwaard-Vijfheerenlanden verdient aanbeveling.

• Verminderen van de aanwezigheid van grootschalige bedrijvigheid in of bij kleine kernen

De wegenstructuur, met veel smalle wegen en een mix van langzaam en gemotoriseerd verkeer, is minder geschikt voor grote hoeveelheden verkeer, en zeker niet voor zwaar verkeer. Transportbedrijven zijn bijvoorbeeld niet gewenst in dit gebied. Vrachtverkeer als gevolg van grootschalige bedrijvigheid is niet gewenst en zou zich op termijn het beste kunnen verplaatsen naar de zone in de buurt van de A15 en A27 (Schelluinen, Gorinchem-Noord). Het is niet gewenst om gevestigde (transport)bedrijven te faciliteren in hun bereikbaarheid. Kleine bedrijventerreinen blijven klein. Bedrijventerrein Kinderdijk is evenals de molens van Kinderdijk afhankelijk van goede en veilige verbindingen naar het hoofdwegennet. Alblasserdam gaat het dijktracé herinrichten op een zodanige manier dat de functie van gebiedsontsluitingsweg beter en veiliger is ingepast en de leefbaarheid langs de weg wordt verbeterd.

Mobiliteitspeerpunten in dynamische regio: ontwikkelen nabij hoofdinfrastructuur, vervoer over water, bundelen krachten t.b.v. mobiliteitsmanagement. Mobiliteitspeerpunten in landelijke regio: niet faciliteren van ongewenste ontwikkelingen en mobiliteit.

3.2 Woningbouw & Leefstijlen

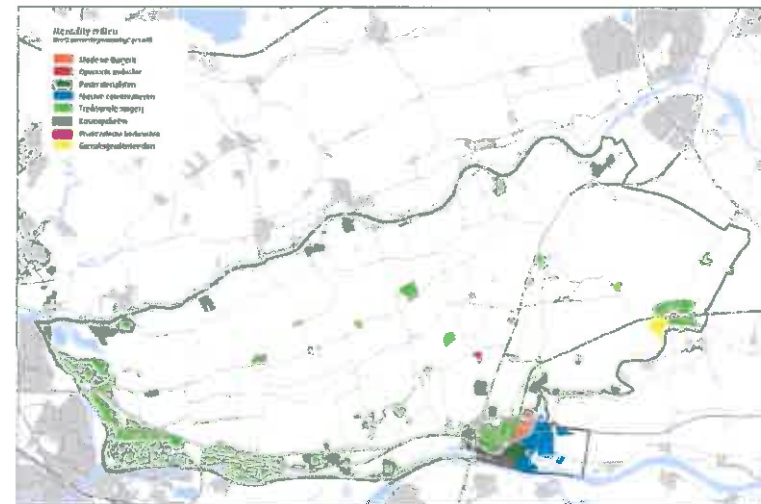
In deze sector is er een duidelijk onderscheid tussen de sferen van het dynamische gebied langs de grote infrastructuur van A15 en Merwede en het rustige (maar economisch ook belangrijke) meer landelijke gebied. Dit geldt niet alleen voor de woningdichtheid, maar ook voor het type inwoner.

Voor woningbouw in het landelijk gebied inzetten op:

In deze regio is een groot deel van de inwoners afkomstig uit de streek zelf en behorend tot het **honkvaste en regiogebonden mentality milieu** "traditionele burgerij" (groen). Mensen uit dit milieu hechten veel waarde aan het in stand houden van vertrouwde gebruiken en gewoontes. Traditionele burgers vinden het van belang dat de omgeving rustig en veilig is. In de eigen woonomgeving vinden zij het vaker belangrijk om de **auto voor de deur** te kunnen parkeren. Wat betreft OV in de eigen woonomgeving hechten zij **meer belang aan nabijheid dan aan frequentie**.

Voor het landelijk gebied is de woningbouwopgave beperkt: vergrijzing van de bevolking is reëel en zal in dit gebied een rol gaan spelen, zeker in de kleinere kernen. Door de bouw van woningen en toevoegen of in stand houden van voorzieningen te concentreren in enkele, zogenaamde "**voorzieningskernen**" wordt het voorzieningenniveau voor het gebied veilig gesteld. Zo worden door de gemeente Giessenlanden in de kernen van Arkel, Hoornaar en Giessenburg de voorzieningen geconcentreerd, en realiseert de gemeente daar bijvoorbeeld in ieder van deze kernen een woonzorgcomplex. Hiermee blijven deze kernen zelf leefbaar, en is ook voor nabijgelegen kernen de toegang tot voorzieningen (winkels, zorg, etc.) nabij.

Mobiliteitspeerpunten: interne bereikbaarheid, bereikbaar houden van voorzieningskernen. Fiets, auto en flexibel OV (nabijheid belangrijker dan frequentie).



Voor woningbouw in de dynamische zone inzetten op:

In de dynamische zone gaat het naast honkvaste bewoners vooral ook om **doorstarters en nieuwkomers**, met ook een andere achtergrond en bijbehorend leefpatroon. Vier mentality-milieus zijn hier te vinden:

De **Moderne Burgerij** (oranje vindt goede parkeermogelijkheden en de auto dicht bij de bestemming kunnen parkeren van belang. Aspecten die te maken hebben met fiets en OV spelen minder een rol. Daarnaast is verkeersveiligheid en veiligheid voor kinderen meer dan gemiddeld belangrijk.

Nieuwe conservatieven (blauw) zijn gericht op het gebruik van de auto. Zij vinden nabijheid van de snelweg van belang. Wat betreft de eigen woonomgeving hechten zij ook waarde aan de nabijheid van openbaar vervoer.

Kosmopolieten (grijs) zijn vaker te vinden in het centrum van een grote stad, zowel om er te wonen, te werken als om er vrije tijd door te brengen. Voor kosmopolieten lijken in de meeste situaties aspecten die te maken hebben met OV en fiets van belang. Zij hechten vaker waarde aan snel en frequent openbaar vervoer. Zij vinden frequentie van het OV daarbij belangrijker dan de nabijheid.

De **gemaksgeoriënteerden** (geel) zijn relatief sterk vertegenwoordigd door jongeren tussen de 15 en 45 jaar. In de eigen omgeving vindt men het belangrijk om de auto voor de deur te kunnen parkeren en openbaar vervoer op loopafstand te hebben.

In de komende periode zal voor de grotere bouwopgave vooral ingezet worden op Gorinchem en Leerdam. Voor Leerdam is de westelijke woonwijk Broekgraaf met 925 geplande woningen de belangrijkste. Ook in Gorinchem wordt gebouwd, o.a. de wijk Hoog

Dalem. Door aan te sluiten bij grotere bestaande kernen is de bereikbaarheid van voorzieningen goed en is openbaar vervoer beschikbaar of wordt beschikbaar gemaakt. In Leerdam speelt dan voor de langere termijn ook de opening van een station Broekgraaf (Leerdam West).

Mobiliteitspeerpunten: externe bereikbaarheid, zowel auto als OV. Snel en gemakkelijk weg kunnen komen, goede aansluitingen op snelweg en frequente OV verbindingen.



3.3 Recreatie & Toerisme

Recreatie is belangrijk voor het gebied. Maar er is niet één type recreatie of recreant. Er zijn drie typen te onderscheiden:

1. Bovenregionale attractie Kinderdijk

Kinderdijk is de grootste toeristische trekpleister van Alblasserwaard Vijfheerenlanden, en economisch van belang. Veel toeristen naar Kinderdijk komen voor enkele uren, veelal per touringcar, en gaan dan weer door naar andere locaties in Nederland, van buiten. Het gaat om **"very short stay"**; Het is wenselijk in te zetten op het faciliteren van bezoek aan Kinderdijk met een zo direct mogelijke koppeling aan de hoofdstructuur.

Tegelijk wordt door de Stichting Werelderfgoed Kinderdijk ingezet op het langer binden van toeristen. Ook vraagt dit extra parkeeroplossingen. Bereikbaarheid met de Waterbus heeft een duidelijk toegevoegde waarde, net als de mogelijkheid een bezoek als onderdeel van een riviercruise.

Mobiliteitsspeerpunten: externe bereikbaarheid, grootschalig massavervoer, doelgroepenvervoer via weg of water, aanvullende parkeeroplossingen.

2. Regionale toplocaties: Leerdam en Gorinchem

Er zijn twee plaatsen die ook belangrijke trekkers zijn voor het toerisme:

- Leerdam Glasstad (glasmuseum, glasblazerij, glaswinkel, etc);
- Gorinchem: Binnenstad.

Het gaat hier om een ander type recreatie dan in Kinderdijk. De grote groepen buitenlanders die maar kort blijven, zijn hier niet de meerderheid, maar er is wel sprake van enige concentratie. Voor deze plaatsen moet worden ingezet op het **verbeteren van de vindbaarheid, bereikbaarheid en parkeervoorzieningen** ter plaatse.

Mobiliteitsspeerpunten: externe bereikbaarheid, dagbezoek, auto- en fietsbereikbaarheid, parkeervoorzieningen en vindbaarheid.

3. Landelijke recreatie: landschap van de regio AV

Een derde soort toerisme is veel **kleinschaliger**, al kan het wel om een grote hoeveelheid mensen gaan. Het landschap van het gebied maakt het uitermate geschikt voor kleinschalige recreatie. Te denken valt aan recreatie per fiets of lopend, maar ook waterrecreatie op Iek en Merwede, en bijvoorbeeld op de Linge, Giessen en Alblas (bv kanoën). Bij dit beeld past niet alleen dagrecreatie, maar ook meerdaags verblijf. Daarvoor zijn voorzieningen als kamperen bij de boer, Bed & Breakfast, etc. prima geschikt. Deze vorm van recreatie is gebaat bij **kleinschaligheid en rust**. Mensen genieten juist van de kleinschaligheid, al zullen ze mogelijk ook Kinderdijk, Leerdam en Gorinchem meenemen in hun programma.

Mobiliteitsspeerpunten: meerdaags verblijf, langzaam vervoer, fiets, auto, water, koppeling met verblijfsvoorzieningen.



3.4 Zorg & Welzijn

In de sector van Zorg & Welzijn zal de nadruk meer op zelfredzaamheid en mantelzorg komen te liggen, en minder op intramurale professionele zorg. Dat leidt tot een **verduunning van het aanbod van zorgcentra**, en een groter belang van bereikbaarheid van nog zelfstandig wonende cliënten voor professionele zorg (wijkverpleging, thuishulp). Tegelijk zullen de langer thuiswonende cliënten de **geconcentreerde zorgcentra moeten kunnen bereiken** voor ambulante hulp, fysiotherapie, medische consulten, dagbesteding, etc.). Deze zaken zullen deels worden opgevangen door mantelzorg, maar zullen ook op publieke voorzieningen rusten.

Daarmee zal een bereikbaarheidsvraag ontstaan op het terrein van zorg en welzijn :

- bereikbaarheid van bewoners voor zorgverleners';
- basisvoorziening openbaar vervoer naar zorgcentra.

Voor het eerste is een goede interne bereikbaarheid met name per auto van belang. Voor het tweede is een stelsel van openbaar vervoer, WMO-vervoer, buurtbussen, etc. nodig.

Mobiliteitspeerpunten: bereikbaarheid van (zorg)voorzieningen voor bewoners, flexibel openbaar vervoer in de regio, (ambulante) zorgroutes voor verzorgers.





4

Visie op regionale bereikbaarheid

Inhoudelijk kader van het RVVP

1. Strategische positie met twee snelheden

De regio heeft een unieke uitgangspositie met enerzijds de ligging aan twee snelwegen en de nabijheid van grote steden in de Randstad. Anderzijds kent de regio een rustieke ligging aan het water, in de nabijheid van de Biesbosch en met veel ruimte en groene kwaliteiten van het Groene Hart. Deze tweeledigheid vormt de basis van het RVVP: rust en dynamiek, met elk hun eigen kwaliteiten en type inwoners.

2. Lusten en lasten verkeersnetwerk

De regio heeft een tweeledige relatie met de A27 en A15 (en in zekere mate ook de A2). Enerzijds zorgen deze voor een belangrijk deel voor de externe maar ook interne bereikbaarheid. Anderzijds vormen zij ook de lasten voor de regio; fileknelpunten hebben immers directe effecten op de interne bereikbaarheid van de regio.

3. Sterke interne cohesie

De regio kent van origine een sterke binding tussen inwoners. Dit uit zich ook in mobiliteitsgedrag, zo'n 75% van alle woon-werkverplaatsingen is intraregionaal. In termen van leefstijlen blijkt ook dat de traditionele leefstijlen in hoog aanzien staan. In de stedelijke gebieden is een grotere en groeiende diversiteit in leefstijlen en waarden zichtbaar.

4. Trends: demografie, economie, sociaal-cultureel, technologie

Op demografisch gebied zal in de toekomst een stagnatie in groei zichtbaar zijn en vergrijzing. Daarbij geldt dat de trek naar steden (omwille van werk of onderwijs) ook in de regio in enige mate van toepassing zal zijn als gevolg van wijzigingen in de voorzieningenstructuur, waar schaalvergroting de trend is. Op sociaal-cultureel gebied zijn vooral jongeren globaler en digitaal

ingesteld als gevolg van de technologische ontwikkelingen. Zij denken meer in netwerken, wat het begrip sociale cohesie een andere invulling geeft: niet nabijheid maar verbondenheid in communities vormen de nieuwe (online) dorpsgemeenschappen.

5. Sector Economie: bundelen vervoersstromen

De mobiliteitsbehoeften vanuit de economische sector zijn voornamelijk gericht op het bundelen van vervoersstromen in de stedelijke zone, al dan niet door verplaatsing van bedrijvigheid naar dit gebied. Daarnaast kan gedacht worden aan vervoer over water en mobiliteitsmanagement bij bedrijven, zoals het gezamenlijk opzetten van voor- en natransport naar stationslocaties. In de landelijke zone geldt het niet faciliteren van ongewenste vervoersbewegingen.

6. Sector Wonen: veranderende mobiliteitswensen

Op basis van de leefstijlanalyse ontstaat voor het landelijke gebied de wens om het gebied bereikbaar te houden voor de auto, de fiets en flexibel openbaar vervoer, waarvoor nabijheid belangrijker is dan frequentie. In de stedelijke zone geldt het faciliteren van snelle verbindingen, zowel per weg als per spoor.

7. Sector Recreatie & Toerisme: meervoudige doelen

De mobiliteitswensen voor de toeristische sector spitsen zich toe op massavervoer voor Kinderdijk (via weg of water), het beter bekend maken van de regionale locaties Leerdam en Gorinchem en het faciliteren van meerdaags verblijfstoerisme waarbij de e-fiets een belangrijke rol vervult.

8. Sector Zorg & Welzijn: concentratie en flexibiliteit

In de zorg- en welzijnssector is het bereikbaar houden van geconcentreerde zorglocaties speerpunt. Flexibel openbaar vervoer en digitale mobiliteit zijn belangrijke elementen hierin.

Uitgangspunten van het RVVP

Dit RVVP kent op drie niveaus innovatie:

- procesmatig: de wijze waarop het RVVP tot stand is gekomen;
- inhoudelijk de scope aan maatregelen;
- sturing: de wijze waarop uitvoering geregeld wordt.

Procesmatig

1. Van mobiliteit naar sociaal-economische bereikbaarheid

Dit RVVP is ingestoken vanuit de notie dat mobiliteit faciliterend is aan maatschappelijke doelen. Mobiliteit is meer dan verkeersknooppunten oplossen. Dit RVVP kijkt breder en strategischer, zoals de invloed van bereikbaarheid op het sociaal en economisch functioneren van de regio.

2. Aansluiten op doelgroepen en eindgebruikers

Het RVVP zet in op aansluiting bij de eindgebruiker en doelgroepen. In het proces worden de sectoren zorg, onderwijs en economie specifiek benaderd. Daarnaast is een analyse gevormd op basis van leefstijlen van inwoners van de regio. Oplossingen en maatregelen dienen zo veel mogelijk rekening te houden met de wensen van eindgebruikers en doelgroepen.

Inhoudelijk

3. Regionaal belang staat voorop

Dit RVVP focust op de regionale belangen met betrekking tot mobiliteit. Dit houdt in dat de focus ligt in opgaven, dat oplossingen en maatregelen gedefinieerd worden die de regio als geheel bereikbaarder, leefbaarder en verkeersveiliger maken. Lokale knelpunten worden uitgewerkt in lokaal verkeersbeleid.

4. Mobiliteitsoplossingen bieden binnen het gebied

Verkeersknooppunten op regionale wegen die veroorzaakt worden door congestie op Rijkswegen moeten omwille van de interne bereikbaarheid opgelost worden. Het RVVP faciliteert knooppuntoplossingen die sluipverkeer of andere ongewenste neveneffecten op lokale wegen wegnemen.

5. Gebiedskennmerken als basis voor uitwerking: rust & dynamiek

Het RVVP bouwt voort op de gebiedsspecifieke uitgangspunten van de regio, waarbij twee dimensies worden gehanteerd: rust (het landelijke gebied met kwaliteiten als rust, ruimte, recreatie, landbouw) en snel (de dynamische stedelijke zone aan de hoofdinfrastructuurassen). Elk van deze gebieden krijgt een specifieke uitwerking die past bij het karakter van het gebied.

6. Maatregelen conform 3 pijlers: infrastructuur, techniek, gedrag

Dit RVVP kijkt verder dan infrastructuur; ook oplossingen op het technische vlak en gedragsbeïnvloedingmaatregelen behoren tot de mogelijkheden. In feite vormen infrastructuurmaatregelen niet de basis voor het plan, maar zullen alleen als oplossing gezien worden als dit echt noodzakelijk geacht wordt. Het gaat dan om kleine ingrepen in het infrastructuurnetwerk.

Sturing

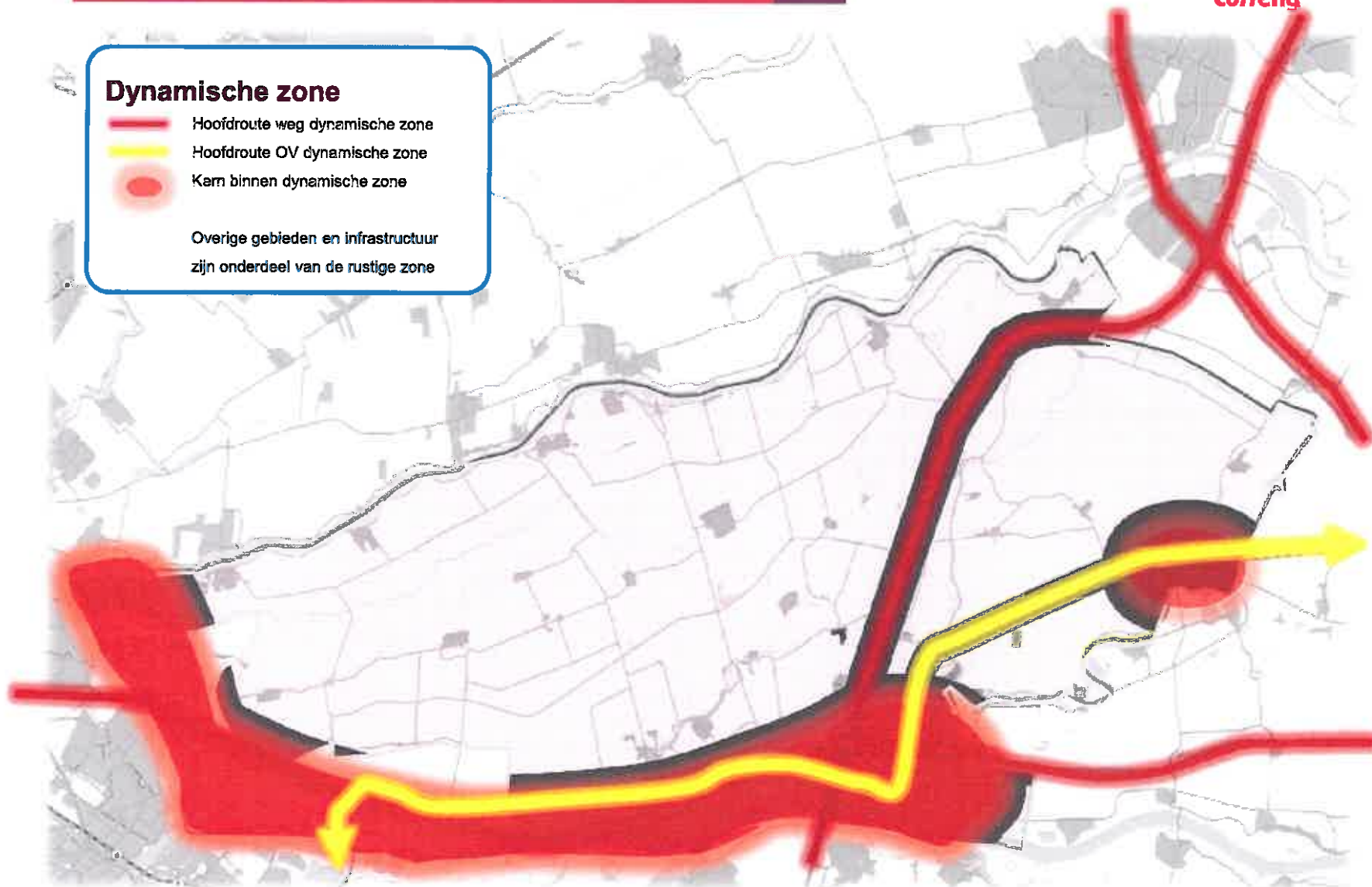
7. Sociale innovatie: overheid niet altijd eindverantwoordelijk

Het RVVP ziet bereikbaarheid als een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor overheid en maatschappelijke sectoren. Waar infrastructuur een publieke taak is, kunnen oplossingen ook gedeelde taken zijn of juist primair bij eindgebruiker liggen, bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement bij het bedrijfsleven of openbaar vervoer dat gedragen wordt door vrijwilligers.

Dynamische zone

- Hoofdroute weg dynamische zone
- Hoofdroute OV dynamische zone
- Kern binnen dynamische zone

Overige gebieden en infrastructuur
zijn onderdeel van de rustige zone



Gebiedskenmerken als basis voor uitwerking

Op nevenstaande kaart zijn de dynamische en stedelijke zone en de contramal van rust c.q. landelijke zone ingetekend. De dynamische en stedelijke zone omvat de kernen: Hardinxveld–Giessendam, Gorinchem, Leerdam en Kinderdijk. Daarnaast vormen de A27 en A15 en de spoorlijn Dordrecht – Geldermalsen dynamische assen.

De rustige en landelijke zone omvat alle overige kernen en onbebouwde gebieden, inclusief de provinciale wegen. Deze N-wegen hebben een belangrijke functie in de bereikbaarheid van de rustige zone. De A-wegen hebben een belangrijke functie in de bereikbaarheid van de dynamische zone.

Kernwoorden voor de dynamische stedelijke zone zijn: Kwantiteit, Snel, Grootchalig, Extern. Hier is het mobiliteitsbeleid gericht op het faciliteren van snelle verplaatsingen van en naar de regio via weg, spoor en fiets. In deze zone is een diversiteit aan leefstijlen aanwezig, zowel traditioneel als modern.

Kernwoorden voor de rustige landelijke zone zijn: Kwaliteit, Flexibel, Kleinschalig, Intern. Hier is het mobiliteitsbeleid gericht op het faciliteren van individuele verplaatsingen binnen de regio met de auto, fiets en flexibel en vraaggericht openbaar vervoer. In deze zone zijn overwegend traditionele leefstijlen aanwezig. Zaak is hier innovatieve (mobiliteits)oplossingen te bieden die aansluiten bij deze leefstijlen.

Deze grenzen zijn niet hard, maar wel indicatief voor de uitwerking van het RVVP. Deze tweedeling vormt de basis voor het verder uitwerken van de mobiliteitsthema's, zoals op de volgende twee pagina's is gedaan voor de volgende thema's:

- auto
- openbaar vervoer
- fiets
- landbouw- & vrachtverkeer
- watermobiliteit
- innovatie

De tabel geeft in korte beschrijving de kern van de uitwerking per "vervoerwijze" weer. Thema's als bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid zijn hierin verweven en zijn om die reden niet expliciet genoemd: deze zijn inherent aan de vervoerwijzen verbonden.







Modaliteit	Rustig
Kernwoorden	Kwaliteit, Flexibel, Kleinschalig, Intern
Auto	De auto vormt een belangrijke drager voor de sociale en economische bereikbaarheid in het landelijke gebied. Dit past ook bij de leefstijl van de meerderheid van de inwoners (traditionele burgerij). Ingezet wordt voor doorgaand verkeer op een ontsluiting via de hoofdwegen (N- en A-wegen) en een autoluwheid op de dorpslinten en in de kernen.
Openbaar vervoer	Het openbaar-vervoeraanbod in het landelijke gebied zal zich richten op snelle verbindingen op de hoofdwegen, met goede faciliteiten voor voor- en natransport. Voor de lokale ontsluiting zal een flexibel en kleinschaliger OV-aanbod gerealiseerd dienen te worden, waarbij een grotere rol dan voorheen is weggelegd voor bijdragen vanuit de samenleving.
Fiets	De fiets vormt een belangrijke factor in de sociale bereikbaarheid in het landelijke gebied; specifieke doelgroepen zijn forensen, scholieren (onderwijs) en recreanten die op zoek zijn naar rust en ruimte. Een goed netwerk met bewegwijzeringsstelsel en/of routeplansysteem is van belang voor de recreatie. Ingezet wordt op het scheiden van de belangrijkste auto- en landbouwroutes van het fietsroutenetwerk en het koppelen van fiets aan het (hoofd)openbaar-vervoernetwerk.
Landbouw/Vracht	Landbouwverkeer hoort bij deze zone, een compleet netwerk moet zorg dragen voor goede bereikbaarheid voor landbouwverkeer. Conflictpunten met ander (langzaam) verkeer worden aangepakt. Vrachtverkeer via hoofdwegen en bedrijvigheid die veel vrachtverkeer aantrekt herplaatsen in de dynamische zone.
Water	Voor het rustige gebied, dat deels begrensd wordt door het water van de Lek en de Noord, is de bereikbaarheid via water een constante en belangrijke verbinding met het omliggende gebied, zij het met in de meeste gevallen beperkte verkeersstromen. Belangrijkste ontwikkelingsmogelijkheden bij de ontsluiting van Kinderdijk voor recreatie.
Innovatie	Innovatieve bereikbaarheidsarrangementen zullen in het landelijke gebied een belangrijkere rol gaan innemen, juist door de lage dichtheden in het gebied waardoor een geconcentreerd (openbaar)-vervoeraanbod economisch niet rendabel wordt. Innovatieve (digitale) diensten kunnen mensen (blijven) verbinden, zoals kleinschalig openbaar vervoer en digitale communities. Dit heeft betrekking op de economische bereikbaarheid (ZZP), maar ook voor onderwijs (e-learning), zorg (e-care) en winkelen (e-shopping). Daarnaast zijn digitale diensten als routewijzers of het online aanbieden van informatie aan recreanten (denk aan informatie tijdens het fietsen) aanvullende diensten die de vitaliteit en aantrekkelijkheid van het gebied vergroten.

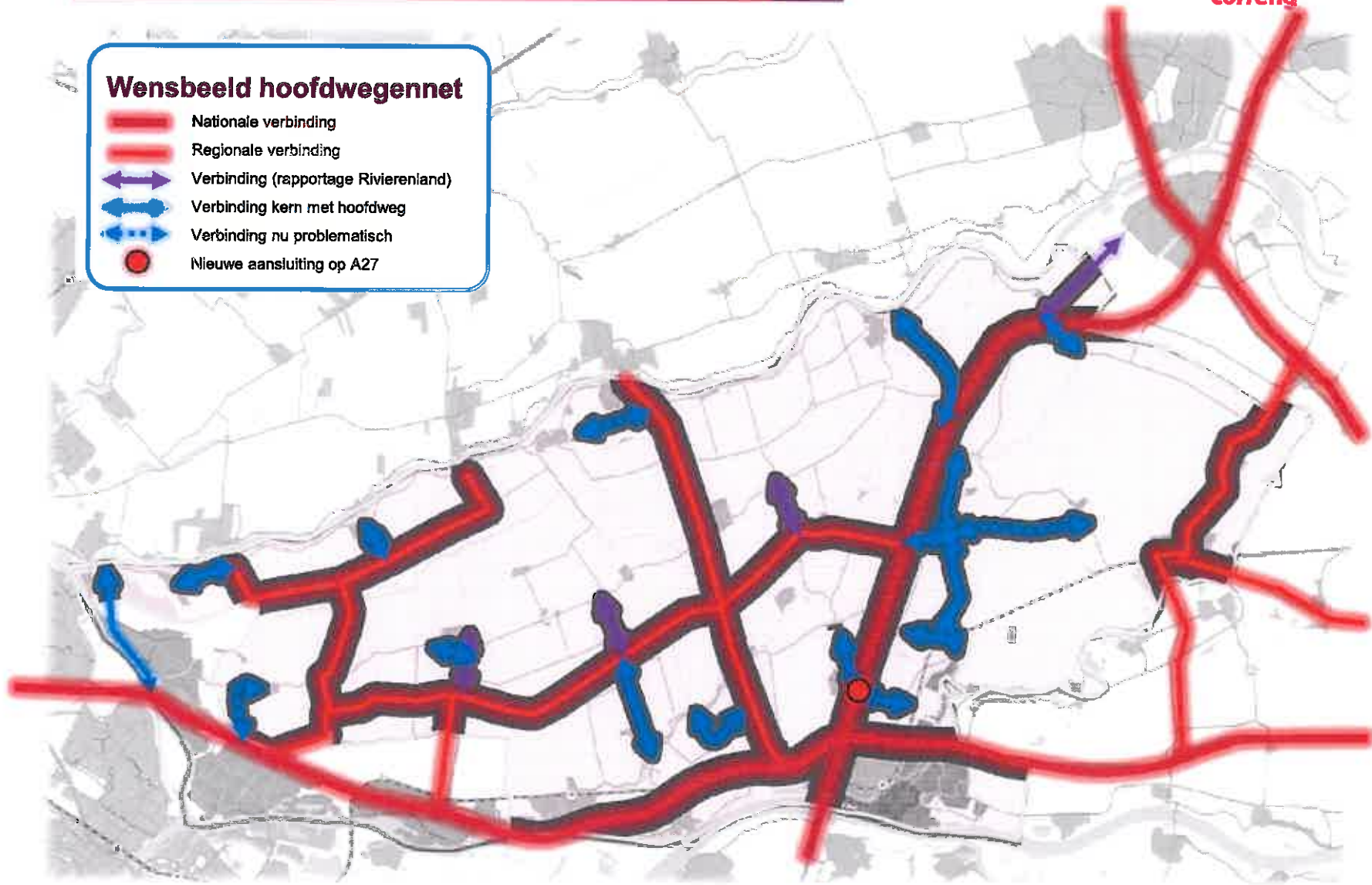
Modaliteit	Dynamisch
Kernwoorden	Kwantiteit, Snel, Grootschalig, Extern
Auto	De auto vormt de belangrijkste drager voor de bereikbaarheid, met name de hoofdwegen (A- en N-wegen) zijn belangrijke verbindingen voor zowel interne als externe bereikbaarheid. Snelle verbindingen naar 'buiten' passen bij de aanwezige (en groeiende) leefstijlen in de stedelijke zone.
Openbaar vervoer	Het openbaar vervoer in de stedelijke zone heeft een belangrijke functie voor de economische en sociale bereikbaarheid. Snelle en frequente verbindingen met gemakkelijke overstapmogelijkheden (waaronder ook de fiets) zijn voor veel mensen van belang om zich te kunnen verplaatsen. De regionale trein (oost-west) en snelle busverbindingen (noord-zuid) vormen het kernnet. In het dynamische gebied biedt een fijnmazig bussysteem interne verbindingen en voor- en natransport voor het kernnet.
Fiets	De fiets heeft in de stedelijke zone een belangrijke functie, ook in het voor- en natransport, complementair aan het OV. Dit geldt zowel voor onderwijs als voor economische verplaatsingen (naar bedrijven). Daarnaast dient de fietsinfrastructuur de interne fietsverplaatsingen binnen de kernen zo veel mogelijk te faciliteren om onnodig autoverkeer te ontmoedigen ten gunste van de leefbaarheid.
Landbouw /Vracht	Vrachtverkeer is belangrijk voor de bedrijvigheid in de dynamische zone. Snelle verbinding van bedrijvigheid naar de hoofdwegen verbetert bereikbaarheid en ook leefbaarheid.
Water	Een betere bereikbaarheid via water kan voor de stedelijke zone een extra middel zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid.
Innovatie	Innovatieve bereikbaarheid in de stedelijke zone kan zich richten op het aanbieden van mobiliteitsmanagementarrangementen, bijvoorbeeld het collectief aanbieden van aanvullend vervoer naar werklocaties. Daarbij kunnen deelsystemen (deelauto's, deelfietsen, OV-fiets) een rol spelen in het natransport naar werklocaties.



5**Uitwerking naar een regionale agenda**

Wensbeeld hoofdwegenet

-  Nationale verbinding
-  Regionale verbinding
-  Verbinding (rapportage Rivierenland)
-  Verbinding kern met hoofdweg
-  Verbinding nu problematisch
-  Nieuwe aansluiting op A27



5.1 Hoofdstructuur wegennet

De hoofdwegennetstructuur vormt de ruggengraat voor zowel de interne als externe bereikbaarheid van de regio. Deze structuur wordt gevormd door de autosnelwegen (A2, A15, A27) en provinciale wegen (N214, N216, N480, N481, N482, N484, N848, N327). De provinciale wegen vormen tevens de hoofdstructuur voor het regionale landbouw- en vrachtverkeer. De regio tracht de bereikbaarheid te optimaliseren en de negatieve effecten van autoverkeer zoveel mogelijk te beperken.

Om dit voor elkaar te krijgen werkt zij aan de volgende doelen:

1. Inzetten op doorstroming op het hoofdwegennet

Door in te zetten op een goede doorstroming op de hoofdwegen wordt een verschuiving van de interne verkeersdruk van de onderliggende wegen (met name de dorpslinten) naar de hoofdwegen gestimuleerd, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Regionaal en interregionaal verkeer zal zo veel mogelijk via de hoofdwegennetstructuur geleid worden.

Het provinciale hoofdwegennet functioneert soms als sluiproute tussen de snelwegen, maar heeft ook en vooral een essentiële ontsluitende rol voor de regio. De inzet op een goede doorstroming van de provinciale hoofdwegen lijkt in te druisen tegen het principe dat het sluisverkeer vanaf de Rijkswegen moet worden ontmoedigd. Echter, juist dit provinciaal wegennet heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het leefbaar houden van de kernen en veilig houden van de dorpslinten. Dat er mogelijk meer (sluis)verkeer wordt aangetrokken wordt op de koop toe genomen.

2. Verbinden kernen met hoofdwegennetstructuur

De ontsluiting van alle kernen en linten in het gebied naar de hoofdstructuur is een belangrijk element in deze strategie. In het landelijk gebied dient verkeer uit de kernen en linten snel naar de hoofdstructuur te worden geleid, waarbij zo min mogelijk gebruik wordt gemaakt van de lokale wegen, met name de dorpslinten. Daarbij is het uitgangspunt dat er niet of nauwelijks extra infrastructuur bijgebouwd wordt. Op veel plaatsen zijn daarvoor goede wegen beschikbaar, vaak ook passend ingericht. Soms is een ander profiel gewenst.

Het Waterschap Rivierenland heeft in de 'Catalogus Inrichting en beheer plattelandswegen' een aantal verbindende wegen benoemd. Dat zijn vooral de bestaande doorgaande verbindingen. Om de kernen en linten te ontlasten worden ook hun verbindingswegen met de hoofdstructuur als verbindende wegen benoemd. Naast de functie van de weg bepaalt het gebruik mede de gewenste inrichting. Vanwege het belang voor het fietsnet zullen deze wegen in principe uitgerust moeten worden met vrijliggende fietspaden. In een enkel geval kunnen fietsstroken ook voldoende zijn. Voor de inrichting kan aansluiting gezocht worden bij de typologie die het waterschap heeft benoemd.

Op enkele plaatsen ligt nog een opgave, omdat een goede route naar het hoofdnet niet beschikbaar is. Als voorbeeld kan Ameide genomen worden: De route via Achthoven en Lexmond naar het oosten belast die kern, terwijl andere meer rechtstreekse aansluitingen naar de hoofdwegen niet voorhanden zijn. Voor dergelijke situaties bestaat de oplossing niet uit het herprofilen van een bestaande weg, maar moet een oplossing op maat worden bedacht. In hoofdstuk 9 worden de aan te pakken wegen en verbindingen benoemd.

3. Dorpslinten voor lokaal verkeer en fietsverkeer

De structuur van dorpslinten, die lange tijd voor de ontsluiting van de regio gezorgd heeft, is niet meer geschikt voor deze rol: de leefbaarheid en verkeersveiligheid komen in het gedrang wanneer deze te veel met autoverkeer belast worden. Op sommige linten, bijvoorbeeld langs de Alblas of de Lekdijk, is de hoeveelheid auto's zodanig dat fietsers er niet meer veilig en comfortabel rijden. Autoverkeer dient om deze redenen zo veel mogelijk naar geschiktere wegen geleid te worden. Voor de dorpslinten geldt daarom dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer beperkt wordt en doorgaand verkeer omgeleid wordt. Hier zal de fiets meer ruimte krijgen.

4. Verkeer binnen de kernen

In het meer stedelijke gebied, en met name in Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam sluiten de lokale hoofdwegen direct aan op de Rijkswegen. Vanwege de congestie kiezen veel automobilisten daar een route over het lokale (hoofd)wegennet en mijden de snelweg of rijden door het stedelijk gebied naar een verder gelegen oprit van de Rijksweg. Zo lang de oplossingen van de knelpunten op het Rijkswegennet uitblijven is het wenselijk dit verkeer in bepaalde mate te faciliteren, zodat de lokale bereikbaarheid daar zo min mogelijk door verstoord wordt.

5. Lobby

De doorstroming op de A15 en A27 is onvoldoende en leidt tot sluisverkeer en overlast. Het Rijk heeft voor het structureel verbeteren van de situatie op de A15 op dit moment geen geld gereserveerd in het MIRT. Dat heeft als consequentie dat de regio met de bestaande problematiek moet leren leven.

Om toch minder last te hebben van de dagelijkse congestie hebben drie Drechtsteden-gemeenten (Papendrecht, Sliedrecht en Alblasserdam) samen met Hardinxveld-Giessendam besloten een onderzoek te doen naar mogelijkheden om met beperkte ingrepen de problemen te kunnen verzachten.

Het Rijk maakt plannen voor het verbeteren van de A27, maar het duurt nog vele jaren voordat die plannen worden uitgevoerd. Bovendien is er minder geld beschikbaar voor dergelijke projecten, waardoor het doelbereik van de operatie minder groot lijkt te worden.

Voor de regio is het garanderen van de interne en externe bereikbaarheid en ook leefbaarheid essentieel. Deze kan niet afhankelijk gemaakt worden van alleen het functioneren van de Rijkswegen. Daarom zet de regio Alblasterwaard-Vijfheerenlanden in op:

- Belangenbehartiging vanuit de regio naar het Rijk om de afwikkelingskwaliteit op het Rijkswegennet op voldoende niveau te krijgen en houden.
- Inzet op goede doorstroming op hoofdwegen, met name de N214 en N216, zodat interne bereikbaarheid en leefbaarheid gegarandeerd blijven, maar niet ten koste gaan van de prioritering en agendering van de A15, A27 bij het Rijk.

Aangaande het behartigen van belangen wordt samenwerking gezocht met partijen die vergelijkbare belangen hebben. Hierbij wordt vooral gedacht om aansluiting te zoeken bij de Drechtsteden.

6. Toe te passen wegategorisering

Voor de verschillende typen wegen die in deze regio voorkomen worden hieronder enkele basiskenmerken benoemd, die passen bij het bedoelde gebruik.

Deze kenmerken worden als standaard gebruikt voor de inrichting van wegen.

	Wegtype	Functie	Snelheid	wegindeling	Fiets & OV
1	Autosnelwegen	<ul style="list-style-type: none"> - Nationale doorvoerfunctie - Interne bereikbaarheid regio faciliteren - Nationaal vrachtverkeer 	120 km/u	2x2 gescheiden rijbanen	Geen fietsverbindingen Interregionale busverbindingen
2A	Provinciale wegen	<ul style="list-style-type: none"> - Ontsluiten kernen naar hoofdwegennet - Interne bereikbaarheid regio faciliteren - Regionaal landbouwverkeer - Regionaal vrachtverkeer 	80 km/u	2 gescheiden rijbanen	Losliggende fietspaden Interregionale busverbindingen
2B	Ontsluiting naar kernen	<ul style="list-style-type: none"> - Ontsluiten kernen naar hoofdwegennet 	80 km/u	2 gescheiden rijbanen	Losliggende fietspaden Aanvullend OV
3	Lokale wegen (dorpslinten)	<ul style="list-style-type: none"> - Lokaal bestemmingsverkeer - Fietsverkeer 	60 km/u	Rijbaan met kantmarkering	Fietsstroken of fiets op rijbaan Aanvullend OV
4A	Hoofdwegen binnen kernen dorpslinten	<ul style="list-style-type: none"> - Ontsluiten woonwijken naar hoofdwegennet - Fietsverkeer 	30/50 km/u	1 rijbaan	Fietsstrook Lokale (lijn)busverbindingen
4B	Wegen binnen kernen	<ul style="list-style-type: none"> - Ontsluiten woonwijken 	30 km/u	1 rijbaan	Fiets op rijbaan Aanvullend OV

Hoofdnet landbouwverkeer

-  Hoofdroutes landbouwverkeer
-  Ontbrekende schakel



5.2 Landbouwverkeer

Beleidsmatig uitgangspunt van de regio is het doorgaande loonwerkverkeer zo veel mogelijk af te wikkelen via enkele hoofdassen. Tegelijkertijd wil de regio het doorgaand loonwerkverkeer zo veel mogelijk weren van andere wegen, met name de wegen met een verbod voor >15 ton en uit de bebouwde kommen in het gebied. Daar is slechts bestemmingsverkeer van daar gevestigde agrariërs (structureel) en in opdracht van hen werkende loonwerkers (incidenteel) acceptabel. Daarnaast dient de confrontatie met fietsverkeer minimaal te zijn.

De landbouwroutes zijn veelal gelegen op wegen in beheer bij het Waterschap Rivierenland en op provinciale wegen.

Aanbevelingen aangaande landbouwverkeer zijn:

- geen interlokaal loonwerkverkeer meer faciliteren op andere wegen dan de hoofdassen;
- bestaande hoofdassen zo veel mogelijk in stand houden, c.q. altijd zorgen voor een passend alternatief wanneer landbouwvoertuigen worden verboden op hoofdassen (80 km-wegen);
- bij het oplossen van ontbrekende schakels/verbindingen in het interlokale wegennet ook rekening houden met het feit dat dit ook de grootste knelpunten zijn voor het doorgaand loonwerkverkeer.

Regionaal netwerk compleet maken

Het hoofdrouthenet voor regionaal landbouwverkeer wordt gevormd door de provinciale wegenstructuur (de N-wegen), aangevuld met enkele 'missing links' die bestudeerd dienen te worden. Praktisch gezien zijn er enkele punten waar het netwerk voor het landbouwverkeer nog niet compleet is. Als er parallele belangen zijn met andere netwerken dan is het zinvol te onderzoeken of een

verbindende schakel aangelegd kan worden. Van belang is dat er afspraken gemaakt worden met de sector om het gebruik in overeenstemming te brengen met het wensbeeld.

Omdat het verkeer van landbouwvoertuigen op de N214 ongewenst is vanwege de doorstroming wordt een parallele route ontwikkeld door de Provincie Zuid-Holland.

Lokaal afspraken maken

Voor de lokale uitwerking is het verstandig dat iedere gemeente samen met het waterschap aan tafel gaat met de in zijn gebied gevestigde loonwerkbedrijven en duidelijke afspraken maakt over de wensroutes voor het loonwerkverkeer in zijn gemeente. Op hun beurt zouden gemeente en waterschap die wegen daar dan ook moeten inrichten - uiteraard met als absolute randvoorwaarde: het waarborgen van de verkeersveiligheid. Met enige verbeteringen van de weginrichting wordt waarschijnlijk ook tegemoet gekomen aan een groot deel van de door de landbouw- en loonwerksector genoemde knelpunten als het gaat om wegversmallingen, drempels en breedte van de weg / voldoende passeerstroken.

Wensbeeld vrachtverkeer

- Hoofdroutes goederenvervoer
- 15-tonswegen (verbod > 15 ton)






5.3 Vrachtverkeer

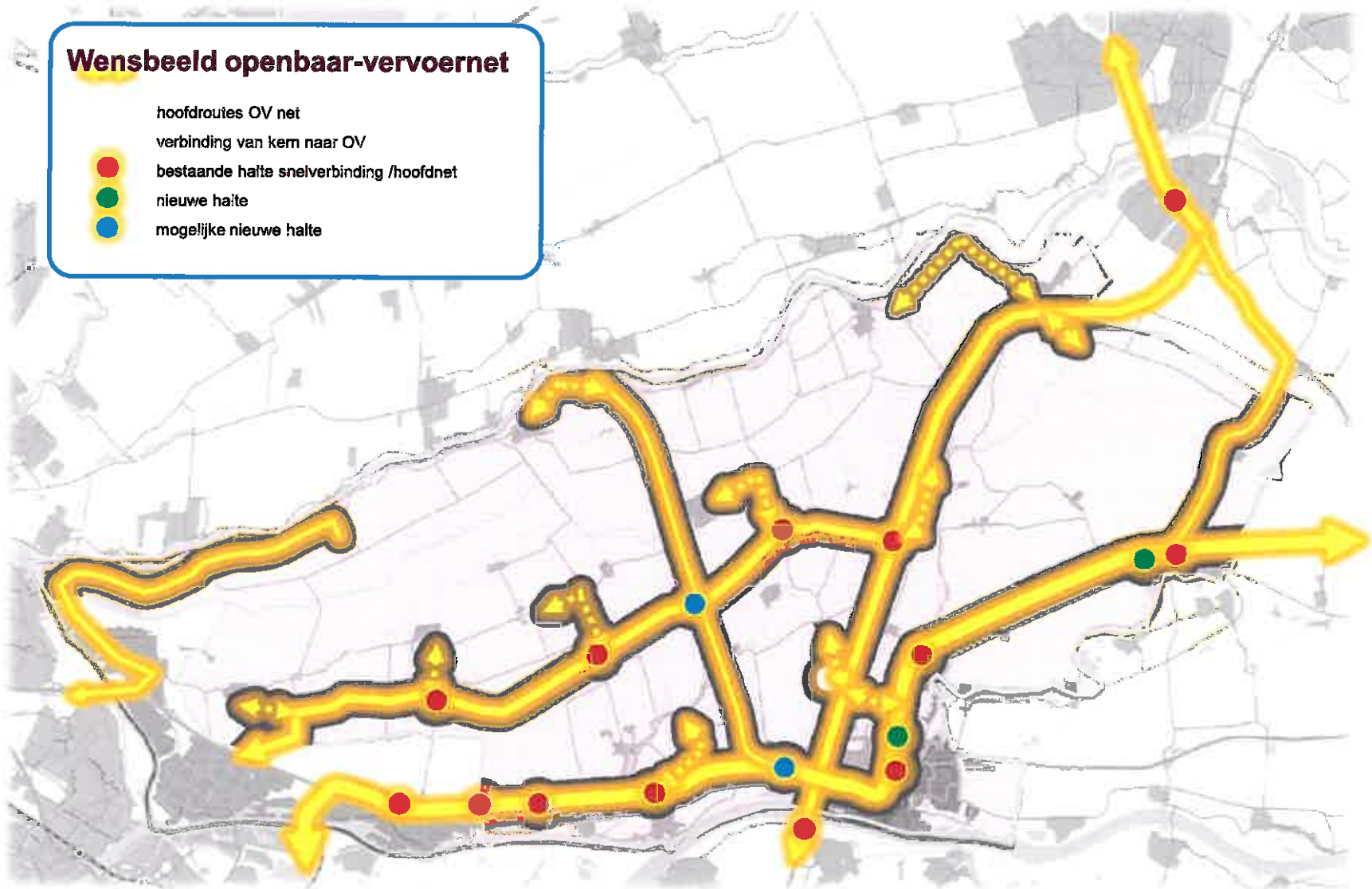
Het hoofdrouthenet voor regionaal vrachtverkeer wordt gevormd door de provinciale wegenstructuur (de N-wegen). De regio tracht zwaar vervoer zo veel mogelijk via deze hoofdwegen te geleiden. Veel wegen in de regio zijn daarbij niet (meer) beschikbaar voor zwaar vervoer (> 15 ton). Deze maatregel is genomen om de dorpslinten en andere kwetsbare wegen te beschermen. Over de handhaving van dit 15 tonsbeleid zijn in juni 2013 nog weer nadere afspraken gemaakt tussen waterschap en gemeenten.

Op termijn tracht de regio goederenvervoer zo veel mogelijk te concentreren in de Merwedezone en langs de A27. Voor de A27 wordt uitgegaan van de realisatie op termijn van de aansluiting Gorinchem Noord, in aansluiting op het bedrijfsterrein De Haar. De gemeente Gorinchem werkt aan een nieuw bestemmingsplan voor het gebied.

Daarnaast maakt de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Schelluinen (ROM/S) regionale afspraken over het vestigen en verplaatsen van transportbedrijven en het parkeren van vrachtwagens. Doel is expeditiebedrijven en bedrijven die veel goederenvervoer aantrekken, te verplaatsen naar met name Schelluinen, waardoor goederenvervoer verder geconcentreerd wordt naar de A27/A15.

Wensbeeld openbaar-vervoernet

- hoofdroutes OV net
- verbinding van kern naar OV
-  bestaande halte snelverbinding /hoofdnet
-  nieuwe halte
-  mogelijke nieuwe halte



5.4 Openbaar Vervoer

De hoofdstructuur voor het openbaar vervoer wordt gevormd door de Merwede-Lingelijn. Deze hoofdas loopt van west naar oost door de regio en geeft aansluiting op het hoofdspoornet, zij het dat er altijd een overstap in Dordrecht of Geldermalsen nodig is om de rest van Nederland te bereiken. Deze spoorstructuur wordt aangevuld met de snelbuslijnen op de autosnelwegen. Op dit moment gaat het om de lijnen:

- lijn 387 Gorinchem - Utrecht (via de A27);
- lijn 388 Dordrecht - Utrecht (via de A15-N214-A27);
- lijn 400 Oosterhout - Utrecht (via de A27);
- lijn 401 Breda - Utrecht (via de A27).

1. Uitbouwen interregionale spoorverbinding

De regio streeft voor de komende periode naar een uitbouw van de rol van de Merwede-Lingelijn als hoofdas van vervoer, d.m.v.:

- het openen van nieuwe haltes Gorinchem Noord en Leerdam Broekgraaf;
- Op dit moment vindt de opdrachtgever voor het openbaar vervoer doortrekken van de kwartierfrequentie voorbij Gorinchem naar Leerdam of zelfs over de gehele lijn niet opportuun; onderzoeken van de wenselijkheid en haalbaarheid van een frequentieverhoging is op termijn mogelijk weer aan de orde.
- het onderzoeken van de mogelijkheden voor een betere doorgaande verbinding of aansluiting in Dordrecht en in Geldermalsen;
- het verbeteren van de overstapmogelijkheden naar fiets, bus en auto.

Een noord-zuidtreinverbinding die parallel aan de A27 tussen Breda en Utrecht zou lopen is een wens van de regio voor de lange termijn.

2. Uitbouwen snelle (interregionale) busverbindingen

Naast de Merwede-Lingelijn zal in toenemende mate worden ingezet op de snelle busverbindingen op de provinciale wegen. Dit zijn blijvende lijnen die als hoofd OV-assen een belangrijker rol gaan krijgen in de (inter)regionale OV-bereikbaarheid van de regio. Op dit moment bieden de busverbindingen via de A27 geen goede mogelijkheid om vanuit de regio naar Utrecht of Breda te reizen.

- De regio wil dat de halte die bij de aansluiting N214-A27 is aangelegd, ook gebruikt gaat worden door deze lijnen.
- Een halte bij Gorinchem zou veel kunnen toevoegen aan de bereikbaarheid van de regio.
- Daarnaast zou een halte bij het kruispunt van de N214 en N216 eventueel een overstappunt gaan vormen tussen interregionale verbindingen.

Met deze maatregelen worden verbindingen gelegd met Utrecht, Dordrecht en Breda, maar ook deze lijnen kunnen door hun ligging een grotere rol spelen voor het landelijke gebied van de regio.

3. Rol van reguliere buslijnen

Voor het meer stedelijke gebied zullen reguliere buslijnen hun rol houden. Aansluiting op het hoofdsysteem (MLL en snelbussen) zal leidend zijn bij lijnvoering en dienstregeling.

De Regio zal in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland in de voorbereidingsperiode voor de nieuwe DAV-concessie moeten vaststellen op welke wijze op termijn in het landelijk gebied kleinere voorzieningskernen bediend zullen worden met "regulier" openbaar vervoer.

4. Flexibel en kleinschalig openbaar vervoer in landelijke kernen

Het reguliere busvervoer, de gewone lijnbus, zal in het landelijk gebied van AV echter een minder belangrijke rol gaan spelen. In het landelijke gebied zal naar verwachting de beschikbaarheid van regulier openbaar vervoer gaan afnemen als gevolg van bezuinigingen in het openbaar vervoer. Daarnaast zal als gevolg van demografische trends het gebruik van het OV ook afnemen, wat de economische functie onder druk zet. De sociale functie van OV zal echter gaan toenemen. Voor de mensen waarvoor het OV niet goed bereikbaar is door de grote maaswijdte van het hoofdnet, is nabijheid van aanvullend vervoer gewenst. Dit zal door de uitgestrektheid en lage dichtheid van het gebied een flexibel en kleinschalig karakter krijgen om de betaalbaarheid te garanderen. Buurtbussen met vrijwilligers passen goed bij de cultuur van saamhorigheid van het gebied. De regio wil daarom inzetten op een bottom-up pilot waarbij openbaar vervoer door de samenleving zelf wordt opgezet en ondersteund.

5. Inzetten op ketenmobiliteit

Naast goede overstapmogelijkheden tussen bus en trein vormt de overstap van fiets naar OV en de auto naar OV (P+R, K+R, B+R) een belangrijke factor in de bereikbaarheid van de regio. De regio zet in op het tot stand brengen van goede overstapmogelijkheden. Hier horen kwalitatief goede haltes bij.

Voor de OV-bereikbaarheid van bedrijven is goed voor- en natransport naar de hoofdstructuur belangrijk. Werknemers, ook van buiten het gebied, kunnen zo hun werkplek goed bereiken. Bedrijven kunnen zelf een rol spelen bij het organiseren van dit aanvullende vervoer.

Vervolgens is het OV over water een kans voor de regio om de bereikbaarheid te vergroten.

6. Spoorlijn Utrecht-Breda

Er zijn de laatste jaren plannen ter sprake gekomen om in combinatie met de capaciteitsvergroting van de A27 ook de missende schakel in het spoornet, tussen Breda en Utrecht, te realiseren. Hoewel op dit moment voor deze plannen nog geen besluitvorming of financiering bestaat, wil de regio initiatieven in de planvorming ondersteunen, omdat dit de regio een rechtstreekse spoorverbinding kan opleveren met enkele belangrijke schakels in het spoorwagennet.

The image shows a screenshot of the website verkeersnet.nl. The page features a navigation bar with links for HOME, AGENDA, VACATURES, BILDERS, NIEUWSBRIEF, PRODUCTEN, and ADVERTENTIES. Below the navigation bar, there is a main headline: "Burgers gaan ov dan maar zelf organiseren". The article text is partially visible, starting with "Het lokale ov staat zwaar onder druk, zeker als het gaat om de kwetsbaren in de samenleving. Gemeenten moeten nu al het Wmo-vervoer, leerlingvervoer WSV-voervoer opzetten en daar komt het vervoer naar de dagbesteding nog bij. Maar de financiële middelen zijn beperkt. Op veel plaatsen hebben burgers zelf het heft in handen genomen en". There are also social media sharing icons for Twitter and LinkedIn.



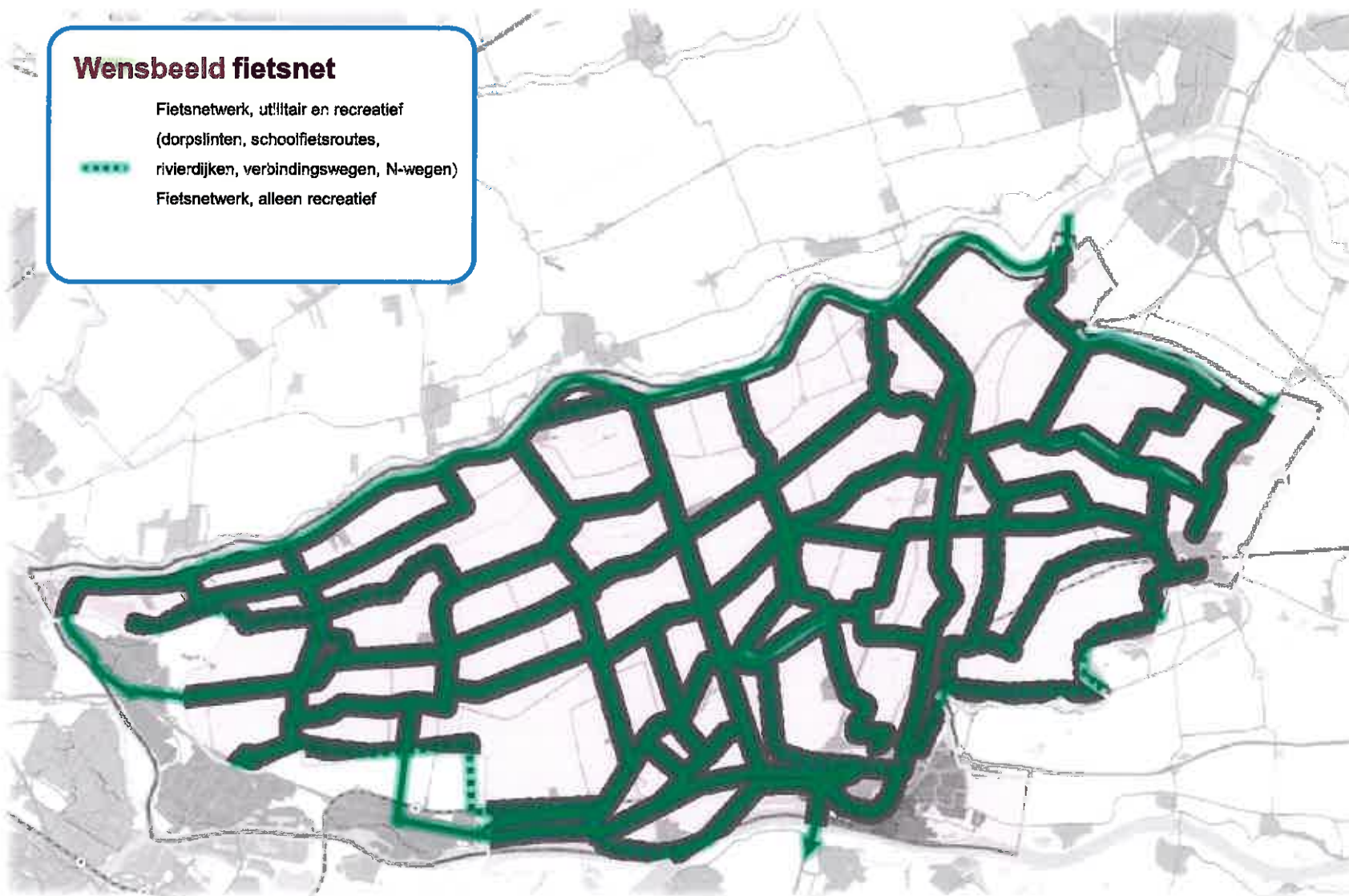
Wensbeeld fietsnet

Fietsnetwerk, utilitair en recreatief

(dorpslinten, schoolfietsroutes,

rivierdijken, verbindingswegen, N-wegen)

Fietsnetwerk, alleen recreatief



5.5 Fiets

Het fietsnetwerk is nu een fijnmazig netwerk, vaak gemengd met ander verkeer. De regio wil het fietsklimaat verbeteren om bestaande fietsers meer te laten fietsen, maar vooral om meer mensen te verleiden (vaker) over te stappen op de fiets. De regio wil het fietsnetwerk hiervoor aanpassen. Dit netwerk bestaat uit:

- de dorpslinten;
- de fietsroutes langs de uitvaarsroutes van de kernen naar N-wegen;
- fietsverbindingen langs stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen.

Op de dorpslinten krijgt de fiets meer ruimte op de rijbaan. Bij de fietsroutes langs de gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen wordt uitgegaan van vrijliggende fietsvoorzieningen. Waar routes voor landbouwverkeer samenvallen met fietsroutes zal een aanpassing gezocht worden, waardoor ze niet meer samenvallen.

Inrichting

Voor een goede en landschappelijk verantwoorde inpassing van de wegen waarop fietsers rijden is het Profielenboek met wegprofielen van het Waterschap Rivierenland voor verschillende situaties een goede basis. Daar gaat het enerzijds om de functie van de weg, anderzijds om het geconstateerde gebruik.

Koppeling naar onderwijs en economie

Het is een wens van de regio om het aandeel fietsgebruik te verhogen. Dat kan door het stimuleren van het fietsen zelf, maar ook door de combinatie met openbaar vervoer, doordat mensen fietsen kunnen meenemen in de trein en/of kunnen stallen op stations of bushaltes. Ook deelfietsen als de OV-fiets kunnen het bereik van de fiets vergroten, bijvoorbeeld naar bedrijventerreinen.

Koppeling met toerisme

De fiets vervult een belangrijke rol in de toeristische sector. Hier gelden niet zozeer gemak en snelheid, maar rust en veiligheid. Enkele speerpunten voor regionaal (recreatief) fietsbeleid zijn:

- ontkoppelen van fietsroutes naar (opritten van) hoofdroutes;
- ontkoppelen van routes voor landbouwverkeer;
- aansluiten bij bv TOP-locaties (en Horeca);
- zorgen voor voorzieningen;
- regionaal netwerk opiaadpalen elektrische fiets;
- fietsverhuur;
- routes en bewegwijzering.

Samenwerking

Op het gebied van fietsroutes, en zeker de routes tussen de kernen in, zijn het Waterschap Rivierenland en de Provincie Zuid-Holland actief. Beide hebben programma's voor het verbeteren en aanvullen van het fietsnetwerk. De regio maakt graag afspraken met deze partijen over de uitvoering van de programma's.

Programma's voor dijkverzwaring of herbestrating zijn ook goede aanleidingen om de plaats van de fiets op een weg structureel te verbeteren.

Verbindingen naar buiten de regio

De Lek en de Merwede vormen duidelijke grenzen aan de regio. Het aantal (fiets)bruggen is beperkt. De veerverbindingen voorzien in een behoefte en kunnen ook beschouwd worden als aanvullend onderdeel van het fietsnetwerk.

Verbindingen over water

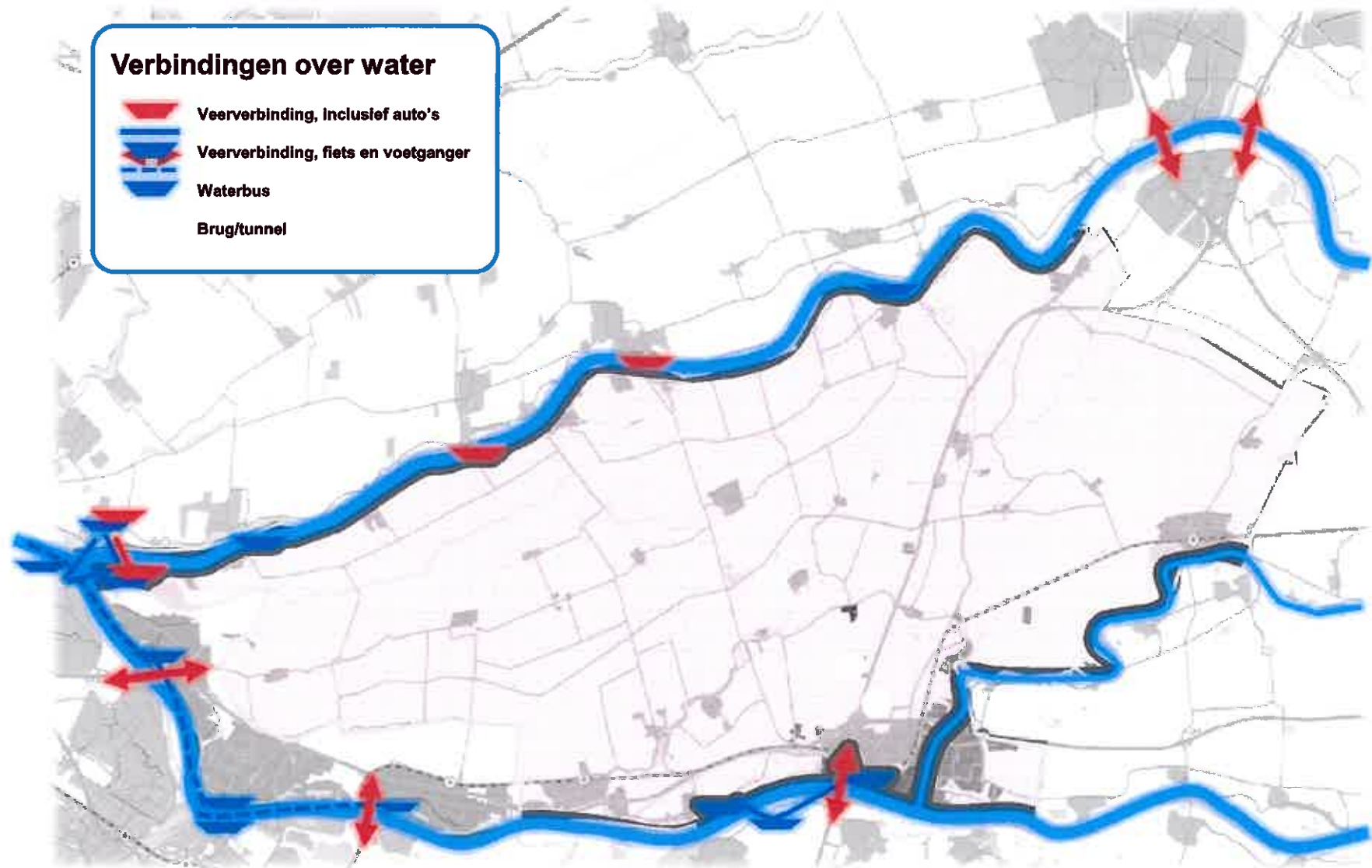


Veerverbinding, inclusief auto's

Veerverbinding, fiets en voetganger

Waterbus

Brug/tunnel



5.6 Verbindingen over water

Bedrijvigheid langs het water is essentieel voor de regio. Daarom is het belangrijk de bedrijfslocaties ook vanaf de landzijde goed bereikbaar te houden of te maken.

Waar dat vanouds over de dijken gebeurde moet nu aan andere oplossingen gedacht worden, omdat de dijkwegen hiervoor niet geschikt zijn. Ook is het uit oogpunt van toerisme en leefbaarheid wenselijk om de wegen langs het water een minder zware verkeersfunctie te geven en vooral voor langzaam verkeer geschikt te maken. Dit speelt met name aan de Lek bij Groot Ammers en Ameide.

Voor de bedrijvigheid aan de Merwede is de landzijdige bereikbaarheid, vooral per auto, ook problematisch. De regio wil met de bedrijven vervoer van personen (personeel) over water stimuleren.

Gebruik van het water voor verplaatsingen is niet nieuw. Wel zien we de laatste jaren dat vervoer over water weer ingezet wordt als serieus middel van transport. Het is toeristisch gezien zeker een interessante aanvulling op het netwerk, maar dat is slechts een klein deel van het jaar economisch rendabel te maken.

Maar ook als vorm van openbaar vervoer, en zeker als "varend fietspad" is vervoer over water een alternatief dat het gehele jaar een functie kan hebben.

Het gebruik van vervoer over water wordt daarom als volwaardig onderdeel van het netwerk gezien en verder geïntensiveerd waar dat kan.

De regio zal inzetten op uitbouw van het netwerk openbaar vervoer over water, vooral gericht op de functie van de Waterbus als "drijvend fietspad".



Verkeersveiligheid is een zaak van ons allemaal. De dood van een naaste, of het moeten dragen van zwaar letsel na een ongeval, grijpt diep in de levenssfeer van mensen in. Daarnaast heeft verkeersveiligheid ook grote consequenties voor de economie, volksgezondheid en sociale voorzieningen. Voortdurende collectieve aandacht voor dit onderwerp blijft nodig. De laatste jaren neemt het aantal doden en ernstige slachtoffers weer toe.

Als basis voor het ontstaan van verkeersongevallen is in de meeste gevallen (geschat wordt ongeveer 90-95%) enige vorm van menselijk falen aan te wijzen. Het gaat daarbij om gemaakte inschattingfouten, het ontbreken van de op dat moment vereiste kennis en/of vaardigheden of het niet hebben van een juiste houding om voor zichzelf en anderen een veilig gebruik van de openbare weg mogelijk te maken. Investeren in "de mens" om de verkeersveiligheid te bevorderen blijft, naast investeringen in infrastructuur en voertuigveiligheid, dan ook van groot belang.

Dit betekent dat een integrale aanpak noodzakelijk is, waarbij telkens wordt gezocht naar een optimale mix van maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, infrastructuur, ruimtelijke ordening en voertuigveiligheid.



5.7 Verkeersveiligheid

Onder het thema verkeersveiligheid onderscheiden we twee kanten: de kant van infrastructuur en inrichting en de kant van verkeersgedrag.

De verkeersveiligheid speelt een belangrijke rol bij het ontwerp en inrichting van de infrastructuur. De inrichting volgens Duurzaam Veilig is daarbij het uitgangspunt.

De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (RPV-AV) vraagt sinds 1998 in de regio aandacht voor het onderwerp verkeersveiligheid, en dan met name benaderd vanuit de gedragskant. De doelstelling van de RVP is om verkeersveilig gedrag in de regio te stimuleren en het aantal verkeersslachtoffers te reduceren. Er worden vele activiteiten in de regio georganiseerd om blijvend aandacht voor verkeersveiligheid te houden. Voor de regionale bewoners, maar ook voor alle regionale weggebruikers. De RVP-AV heeft een Beleidsvisie 2014-2030 en een actieprogramma 2014-2016 opgesteld. Deze documenten worden als bijlage van het RVVP beschouwd.

Een sterk accent ligt hierbij op de gedragsbeïnvloedende component binnen verkeersveiligheid: permanente verkeerseducatie (PVE), handhaving, onderzoek en communicatie. Voor de weginfrastructuur blijven de beheerders primair verantwoordelijk. De regio adviseert en stimuleert beheerders binnen de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden op verkeersveiligheidsgebied.

In het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 wordt geconcludeerd dat het werken aan verkeersveiligheid om permanente verbeteringen vraagt. De "eenvoudige" maatregelen zijn bijna allemaal genomen. Het wordt moeilijker om

verkeersveiligheidswinst de komende jaren te boeken. De minister vraagt om decentrale uitwerking van dit plan onder het motto: "van, voor en door iedereen".

De verkeersveiligheidsvisie voor de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden voor de komende jaren kan op basis van trends en ontwikkelingen worden samengevat in de volgende beleidslijnen:

- verkeersveiligheidsbeleid is preventief;
- samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig zijn de drie pijlers;
- cocreatie in verkeersveiligheidsaanpak;
- meer nadruk op gedragsbeïnvloedende activiteiten;
- permanent doorgaan, versterken en vernieuwen van activiteiten;
- inhoudelijke focus op fietsers, jonge bestuurders en senioren; aandachtsgebieden:
 - acceptatie 30 km/uur,
 - bestuurders onderinvloed (incl. drugs en medicijngebruik),
 - eenzijdige ongevallen, snelheidsovertreders)
- meten en monitoren van effecten van activiteiten en maatregelen;
- gelijkblijvende inzet en organisatie.

5.8 Innovatieve uitwerkingselementen

Safety deals verkeersveiligheid

Nieuwe tijden vragen om nieuwe middelen. De nadruk van verkeersveiligheid is al enige tijd aan het verschuiven van infrastructurele maatregelen (Duurzaam Veilig) naar andere middelen. Er wordt meer ingezet op het organiseren van sociale betrokkenheid. Het is het idee om veiligheid minder te laten uitgaan van de overheid alleen, en meer verantwoordelijkheid bij de burgers/weggebruikers neer te leggen. Dat vraagt om uitnodigend beleid: via safety deals naar safety culture. Op basis van een probleemanalyse formuleren van concrete en effectieve doelgedragingen voor de regio

- opzetten van een monitoringssystematiek om doelgedrag en effecten van safety deals te evalueren;
- organiseren van een communicatieproces rondom safety culture en safety deals;
- opstarten participatietrajecten (scholen, bedrijven, verenigingen, overheden als werkgever, etc.);
- jaarlijks verankeren van de safety deals;
- periodiek monitoren van effecten.

Er is een bestaand actieprogramma Verkeersveiligheid. Dat loopt tot en met 2013. Het verkeersveiligheidsactieplan wordt in regionaal verband opgesteld en uitgevoerd. De regio zal deze werkwijze voortzetten. De inhoudelijke uitwerking zal dus weer neergelegd worden in een nieuw verkeersveiligheidsactieplan voor de komende jaren. Advies: duidelijke plek voor safety deals, juist omdat het te maken heeft met safety cultuur en omdat het uitgaat van gedeelde verantwoordelijkheid van alle betrokken publieke en private partijen.

Sociale innovatie als middel voor vraaggericht openbaar vervoer

De provincie Zuid-Holland schetst in haar nieuwe Koers Ruimte en Mobiliteit een aantal ontwikkelingen die relevant zijn voor de regio. Voor het openbaar vervoer in het landelijk gebied is de komende jaren substantieel minder budget beschikbaar. Bovendien is de laatste jaren veel geïnvesteerd in de toegankelijkheid van het regulier openbaar vervoer. Diverse budgetten, waaronder WMO, moeten gebundeld worden ingezet. De overheid is niet langer alleen verantwoordelijk; allianties met private partijen kunnen invulling geven aan een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid. Burgerinitiatieven moeten meer gestimuleerd en gefaciliteerd worden. De maatschappelijke vraag staat meer centraal.

De huidige concessie loopt tot 2017. Vooruitlopend op deze ontwikkelingen wil de regio een pilot starten waarbij sociale innovatie als middel wordt ingezet voor vraaggericht openbaar vervoer. De pilot moet inzicht geven in de vraagbehoefte van de eindgebruiker en de mogelijkheden om hierin tegemoet te komen. Oplossingen moeten worden gezocht buiten de institutionele kaders (sociale innovaties). Vragen die daarbij beantwoord moeten worden zijn bijvoorbeeld: welke bijdragen kunnen en willen eindgebruikers zelf leveren? Welke partijen kunnen gezamenlijk, op basis van gelijkwaardigheid, een bijdrage leveren aan oplossingen (cocreatie /alliantievorming). Het resultaat/inzicht van de pilot kan als basis dienen voor vraaggericht openbaar vervoer vanaf de nieuwe concessie.

De energieke samenleving inzetten als middel voor duurzame mobiliteit

We zien op tal van plaatsen in het land dat 'van onder op' initiatieven ontstaan die te maken hebben met duurzame mobiliteit. Op buurtwijkniveau zoeken mensen elkaar op om projecten te starten die bijdragen aan duurzame mobiliteit. Denk aan projecten als buurmobiliteit en snappcar.

De regio wil een pilot starten om zicht te krijgen op welke initiatieven er in de samenleving van de regio zijn gestart, welke bijdrage deze initiatieven leveren aan duurzame mobiliteit en hoe de regio met deze initiatieven om moet gaan? Wat heeft de energieke samenleving in de regio nodig en hoe kan de regio gebruik maken van deze initiatieven? De pilot kan kleinschalig worden opgezet met behulp van een open space omgeving.

Virtueel verbinden met behulp van e-mobiliteit

Door de vlucht van internet en social media worden mensen steeds gemakkelijker "virtueel" met elkaar verbonden en worden verplaatsingen dus "virtueel" gemaakt. Een goed voorbeeld in de regio is de gemeente Molenwaard. Balies in een gemeentehuis worden vervangen door virtuele balies die via internet bereikbaar zijn. Dat kan ook andere verplaatsingsbehoeften opleveren. De regio start enkele pilots om het nieuwe gemeenschapsgevoel "virtueel te verbinden". Denk bijvoorbeeld aan e-zorg. Hoe kan social media worden ingezet in de zorgbehoefte zonder dat daar direct een fysieke verplaatsingsbehoefte naar een zorgverlener tegenover staat.



6

Overzicht Maatregelen

Maatregelenpakket

Het pakket met maatregelen op de volgende bladzijden omvat deels bestaande maatregelen en plannen, zoals de plannen van de Provincie Zuid-Holland voor het kruispunt N214-N216 of het uitvoeringsprogramma Fiets, deels nieuwe plannen die volgen uit de visie en deels plannen die door gemeenten of andere partijen zijn ingebracht en die passen binnen de eerder besproken visie.

De maatregelen vloeien voort uit de wensbeelden zoals die in hoofdstuk 5 beschreven zijn, en geven daar invulling aan.

Op enkele plaatsen ligt er geen concreet plan, maar wel de notie dat een probleem moet worden opgelost, en dat daarvoor inspanning geleverd moet gaan worden.

De kosten voor veel plannen zijn niet geraamd. Daarom is ervoor gekozen om drie prijscategorieën te gebruiken.

Ook de realisatietermijn is in drie tranches benoemd. De plannen waarvoor realisatie voor 2015 te verwachten is, zijn in het algemeen al in procedure, of het betreft studies.

LEGENDA

Status:

B = bestaand plan, lopend proces

N = nieuw plan, op basis van visie of wensen stakeholders

Kosten

€ < € 25.000

€€ € 25.000 - € 100.000

€€€ > € 100.000

	Maatregel	Trekker	Type	Status	Termijn	Kosten
Wegennet algemeen						
1	Verbeteren verkeersafwikkeling kruispunt N214-N216	PZH	Infrastructuur	B	Voor 2015	€€€
2	Trajectstudie N214, verbeteren/uitbreiden parallelstructuur N214, t.b.v. landbouwverkeer en fiets	PZH	Infrastructuur	B	2015-2020	€€€
3	Onderzoeken Quick wins doorstroming A15	Gemeente H-G	Studie	B	Voor 2015	€€
4	Verminderen gevolgen doorgaand verkeer Nieuwland (Nieuwe) Geer – Zijlkade mogelijk te combineren met fietsstraat, project F433.1)	PZH, Gemeente Zederik	Infrastructuur	B	2015-2020	€€
Verbinden kernen met hoofdwegennet						
5a	Realisatie aansluiting Gorinchem-Noord op A27	RWS	Infrastructuur	B	2015-2020	€€€
5b	Ontwikkelensvisie netwerk Gorinchem Noord (in combinatie met nieuwe snelwegaansluiting)	Gemeenten Gorinchem en Giessenlanden waterschap	Infrastructuur	N	Voor 2015	€
6	Toevoegen verbinding kern-hoofdnet Groot-Ammers – N216	Regio, gemeenten	Infrastructuur	N	2015-2020	€€€
7	Wegennet inrichten conform catalogus Rivierenland, bij regulier onderhoud	Rivierenland	Infrastructuur	N	Voortdurend	€€
8	Ontsluiting Ameide op hoofdwegennet, ontlasten situatie Achthoven/Lexmond, eventueel compleet maken parallelroute A27 tussen Lexmond en N214 (Driemolensweg)	Gemeente Zederik	Infrastructuur	N	2015-2020	€€€
9	Verbeteren en versterken route N480-N481, (2e) ontsluiting Kinderdijk en Nieuw Lekkerland	PZH	Infrastructuur	N	2015-2020	€€€










	Maatregel	Trekker	Type	Status	Termijn	Kosten
Verkeersveilige inrichting verbindingswegen kernen met hoofdweg						
10.1	Lekdijk, Nieuw Lekkerland, herprofilen t.b.v. veilige verbindingroute kern-hoofdnet	Waterschap, Gemeente Molenwaard	Infrastructuur	N	2015-2020	€€-€€€
10.2	Randweg Streefkerk, herprofilen t.b.v. veilige verbindingroute kern-hoofdnet	Waterschap, Gemeente Molenwaard	Infrastructuur	N	2015-2020	€€-€€€
10.3	Westeinde, Oud-Alblas, herprofilen t.b.v. veilige verbindingroute kern-hoofdnet	Waterschap, Gemeente Molenwaard	Infrastructuur	N	2015-2020	€€-€€€
10.4	Melkweg, Bleskensgraaf, herprofilen t.b.v. veilige verbindingroute kern-hoofdnet	Gemeente Molenwaard	Infrastructuur	N	2015-2020	€€-€€€
10.5	Zouwendijk, Ameide, herprofilen t.b.v. veilige verbindingroute kern-hoofdnet	Waterschap, Gemeente Zederik	Infrastructuur	N	2015-2020	€€-€€€
10,6	Bazeldijk, Arkel-Meerkerk, herprofilen t.b.v. veilige verbindingroute kern-hoofdnet	Waterschap, Gemeente Zederik	Infrastructuur	N	2015-2020	€€-€€€
10.7	Haarweg, Gorinchem, herprofilen t.b.v. veilige verbindingroute kern-hoofdnet	Gemeente Gorinchem	Infrastructuur	N	2015-2020	€€-€€€

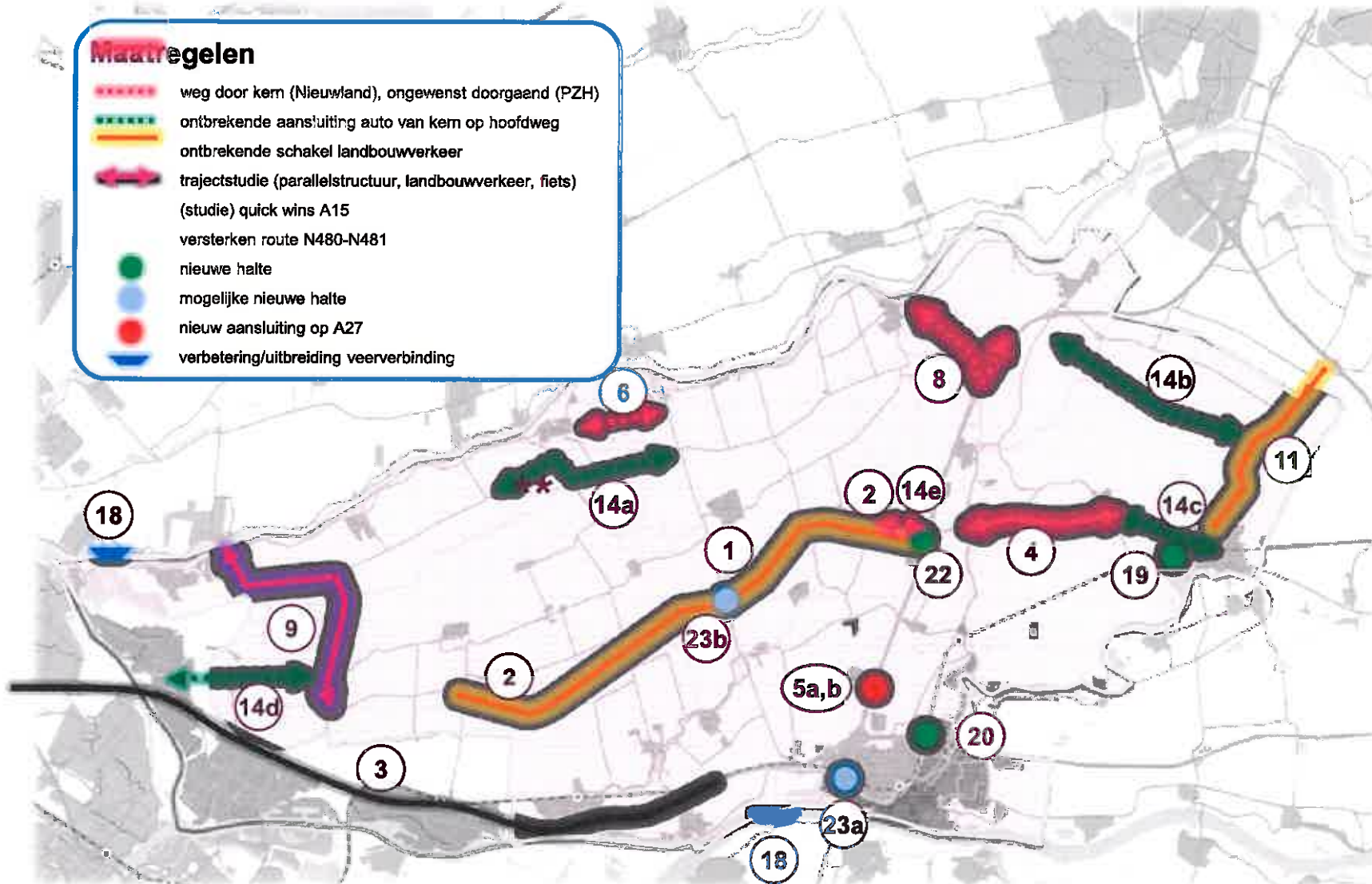
	Maatregel	Trekker	Type	Status	Termijn	Kosten
Landbouwverkeer, regionaal netwerk compleet maken						
11	Groot onderhoud N484, Weren landbouwverkeer N484, parallelroute inrichten, rotonde Hoogeind	PZH	Infrastructuur	B	Voor 2015	€€€
12	Aanpak lokale knelpunten landbouwverkeer, m.n. bij dorpslinten (inventarisatie Waterschap)	Waterschap, gemeenten	Infrastructuur	N	2015-2020	€
13	Lokale afspraken over landbouwverkeer maken & beheren	Regio A/V	Gedrag	N		€
14a	Aanpak ontbrekende schakels netwerk landbouwverkeer N480-N216, Ammerse Kade – Peppelweg (Groot Ammers)	Provincie	Infrastructuur	N	2015-2020	€€€
14b	Aanpak ontbrekende schakel netwerk landbouwverkeer Overboeicoop	Waterschap/ Regio A/V	Infrastructuur	N	2015-2020	€€€
14c	Aanpak ontbrekende schakels netwerk landbouwverkeer Nieuwe Geer-Leerdam	Waterschap/ Regio A/V	Infrastructuur	N	2015-2020	€€€
14d	Aanpak ontbrekende schakel netwerk landbouwverkeer Oud Alblas - Alblasserdam	Provincie	Infrastructuur	N	2015-2020	€€€
14e	Aanpak ontbrekende schakels netwerk landbouw Parallelroute N214 Noordeloos-A27 (onderdeel van 2)	Provincie	Infrastructuur	N	2015-2020	€€€
Vrachtverkeer						
15	Evalueren gebruik vrachtwagenparkeerplaatsen	Regio	Gedrag	M	< 2015	€
16	Handhaving 15 tonsmaatregelen	Waterschap, gemeenten	Gedrag	N	< 2015 voortdurend	€
17	Voortzetten verplaatsingsbeleid conform ROM-S	Gemeenten, regio		B	< 2015 voortdurend	€

	Maatregel	Trekker	Type	Status	Termijn	Kosten
Openbaar vervoer						
18	Verbeteren/uitbreiden veerdiensten	Regio A/V, PZH	Voertuig en techniek	N	Voor 2015	€€
19	Merwede-Lingelijn: Toevoegen van stations: Leerdam Broekgraaf	Gemeente Leerdam	Infrastructuur	B	2020-2030	€€€
20	Merwede-Lingelijn: Toevoegen van stations: Gorinchem-Noord	Gemeente Gorinchem	Infrastructuur	B	Voor 2015	€€€
21	Verbeteren haltevoorzieningen t.b.v. voor- en natransport (P+R, K+R, B+R)	PZH, gemeenten	Infrastructuur	B	Voor 2015	€€
22	Halte Snelbusdiensten bij oprit A27 Noordeloos structureel maken, ook voor lijnen op A27	PZH/RWS	Voertuig en techniek	N	Voor 2015	€€
23	Onderzoek haalbaarheid extra haltes aan A27 in A/V - Bij kruispunt N214-N216 - Op A27 bij Gorinchem	Regio A/V	Infrastructuur	N	Voor 2015	€€
24	Studie naar invulling en prioritering "regulier" openbaar vervoer in kleinere voorzieningskernen.	Regio, PZH	Voertuig en techniek	N	2015-2020	€
Fiets						
25	Uitvoeren maatregelen Uitvoeringsprogramma Fiets 2012-2016	PZH	Infrastructuur	B	Voor 2017	€€€
26	Verbeteren voorzieningen toeristisch fietsen (o.a. TOP-locaties, e-bikes)	Regio A/V	Voertuig en techniek	N	< 2015	€€€




	Maatregel	Trekker	Type	Status	Termijn	Kosten
Verkeersveiligheid <i>(m.n. maatregelen vanuit ROV, veel maatregelen in infrastructuur zijn gericht op verkeersveiligheid)</i>						
27	Opzet systeem van safety deals, met jaarlijkse monitoring en evaluatie	Gemeenten	Mens & gedrag		Voor 2015	€
28	Meenemen aanpak Veilig Honk in RPV	Gemeenten	Mens & gedrag		Voor 2015	€
Proces/innovatie						
29	De energieke samenleving inzetten als middel voor duurzame mobiliteit	Regio A/V	Mens & gedrag		< 2015	€
30	Faciliteren initiatieven mobiliteitsmanagement bedrijfsleven	Regio A/V	Mens & gedrag		< 2015	€
31	Sociale innovatie als middel voor vraaggericht openbaar vervoer	Regio A/V	Mens & gedrag		< 2015	€
32	Virtueel verbinden met behulp van e-mobiliteit	Regio A/V	Mens & gedrag		< 2015	€

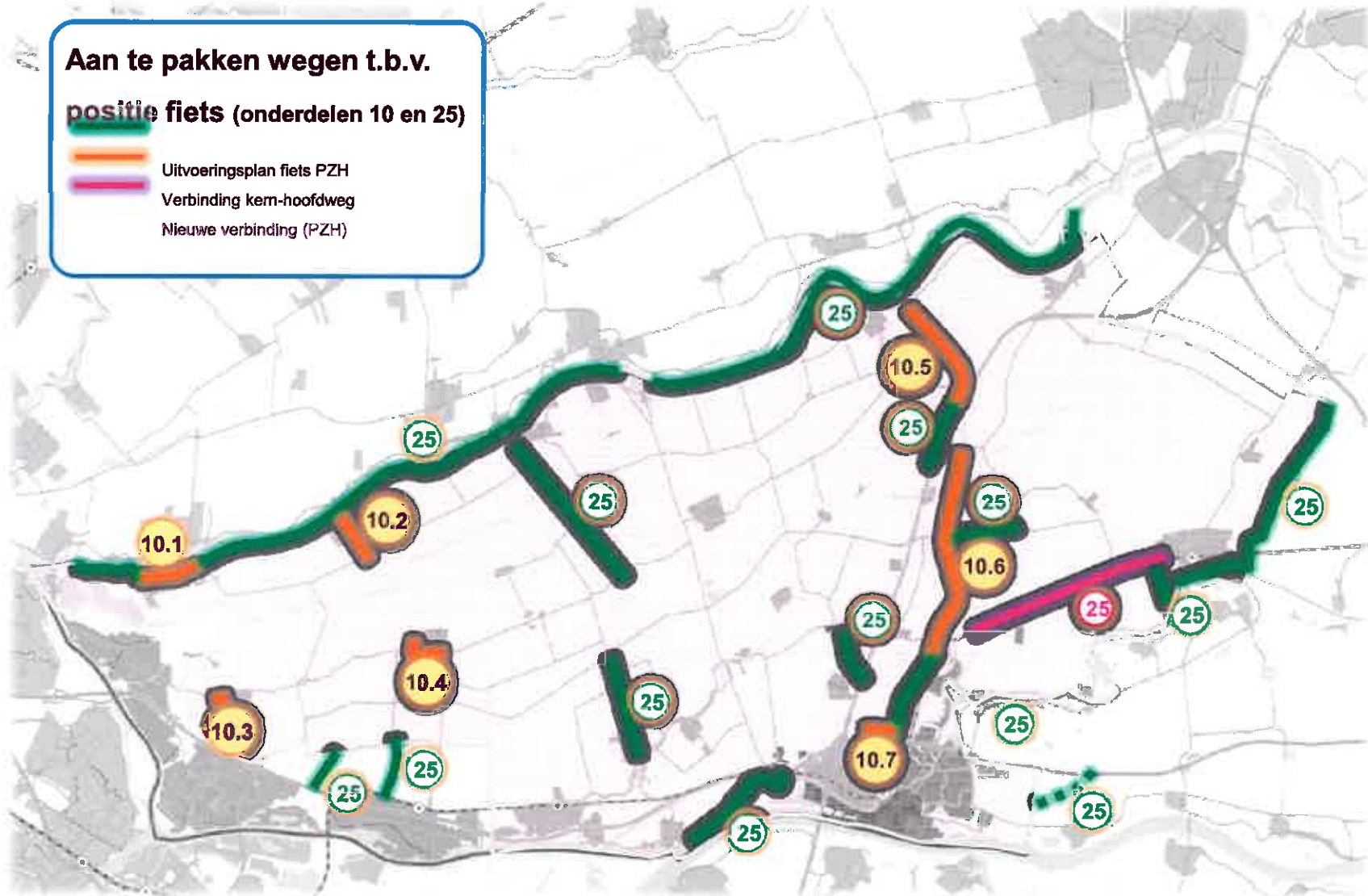
Maatregelen

-  weg door kern (Nieuwland), ongewenst doorgaand (PZH)
-  ontbrekende aansluiting auto van kern op hoofdweg
-  ontbrekende schakel landbouwverkeer
-  trajectstudie (parallelstructuur, landbouwverkeer, fiets)
(studie) quick wins A15
-  versterken route N480-N481
-  nieuwe halte
-  mogelijke nieuwe halte
-  nieuw aansluiting op A27
-  verbetering/uitbreiding veerverbinding



**Aan te pakken wegen t.b.v.
positie fiets (onderdelen 10 en 25)**

-  Uitvoeringsplan fiets PZH
-  Verbinding kern-hoofdweg
-  Nieuwe verbinding (PZH)





B Bijlagen



Lekdijk, Nieuw Lekkerland, Molenwaard
2000-3000 mvt/etmaal



Randweg, Streefkerk, Molenwaard
1350-2000 mvt/etmaal



Westeinde, Oud Alblas, molenwaard
3000-5500 mvt/etmaal



Melkweg, molenwaard
1350-5500 mvt/etmaal



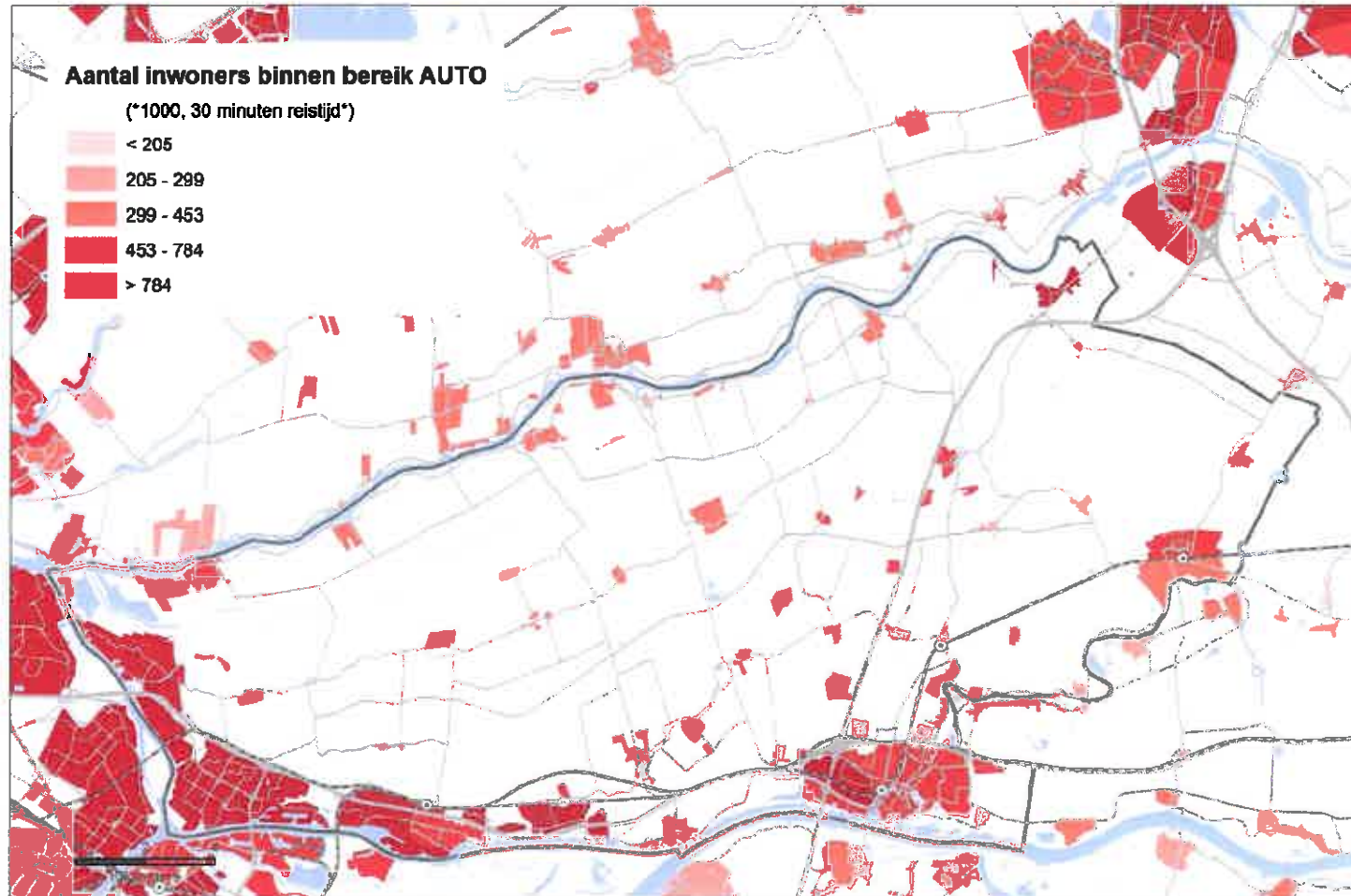
Zouwendijk, Ameide
450-1350 mvt/etmaal



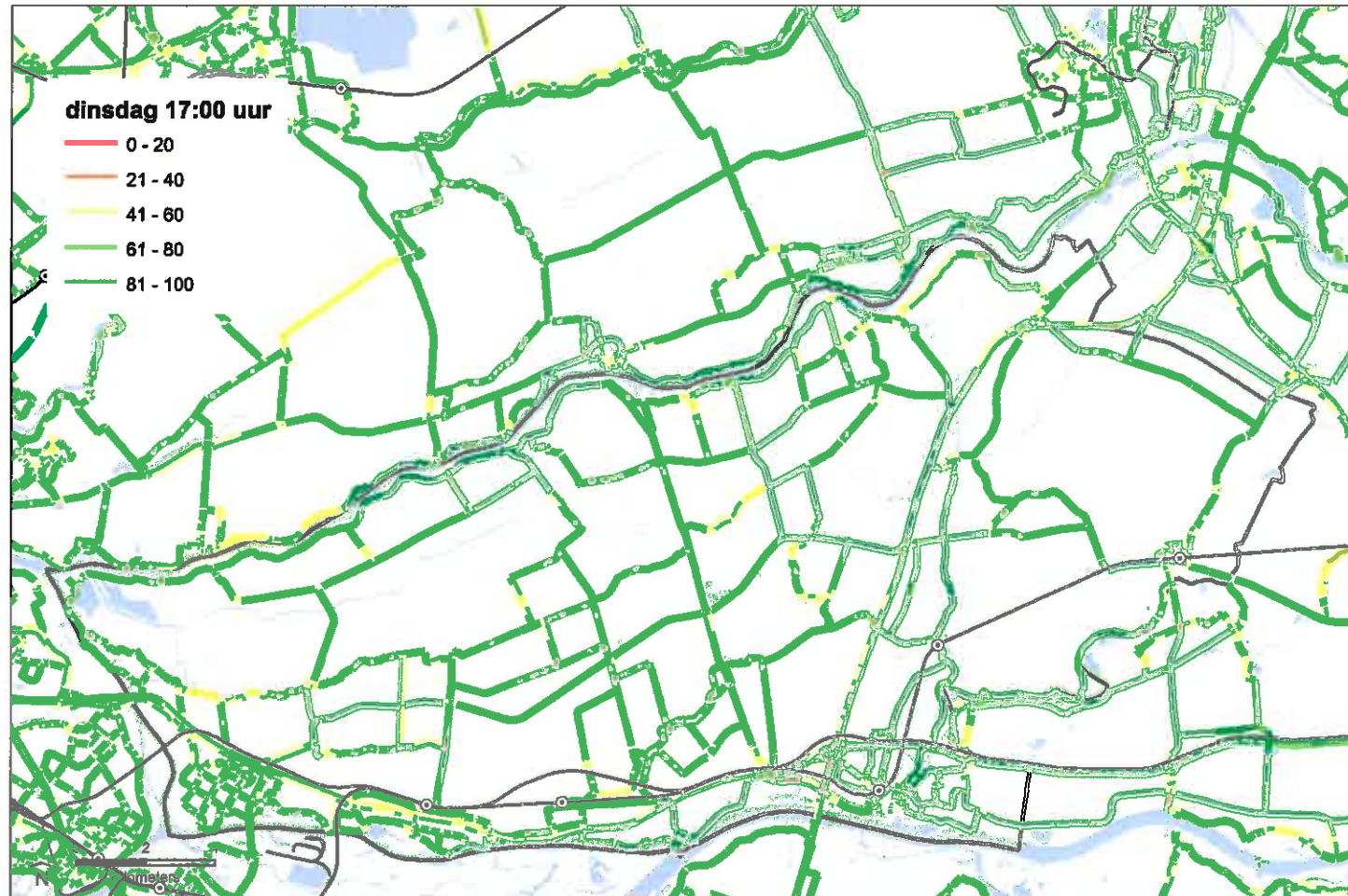
Bazeldijk, Meerkerk
3000-5500 mvt/etmaal



Haarweg, Gorinchem
3000-5500



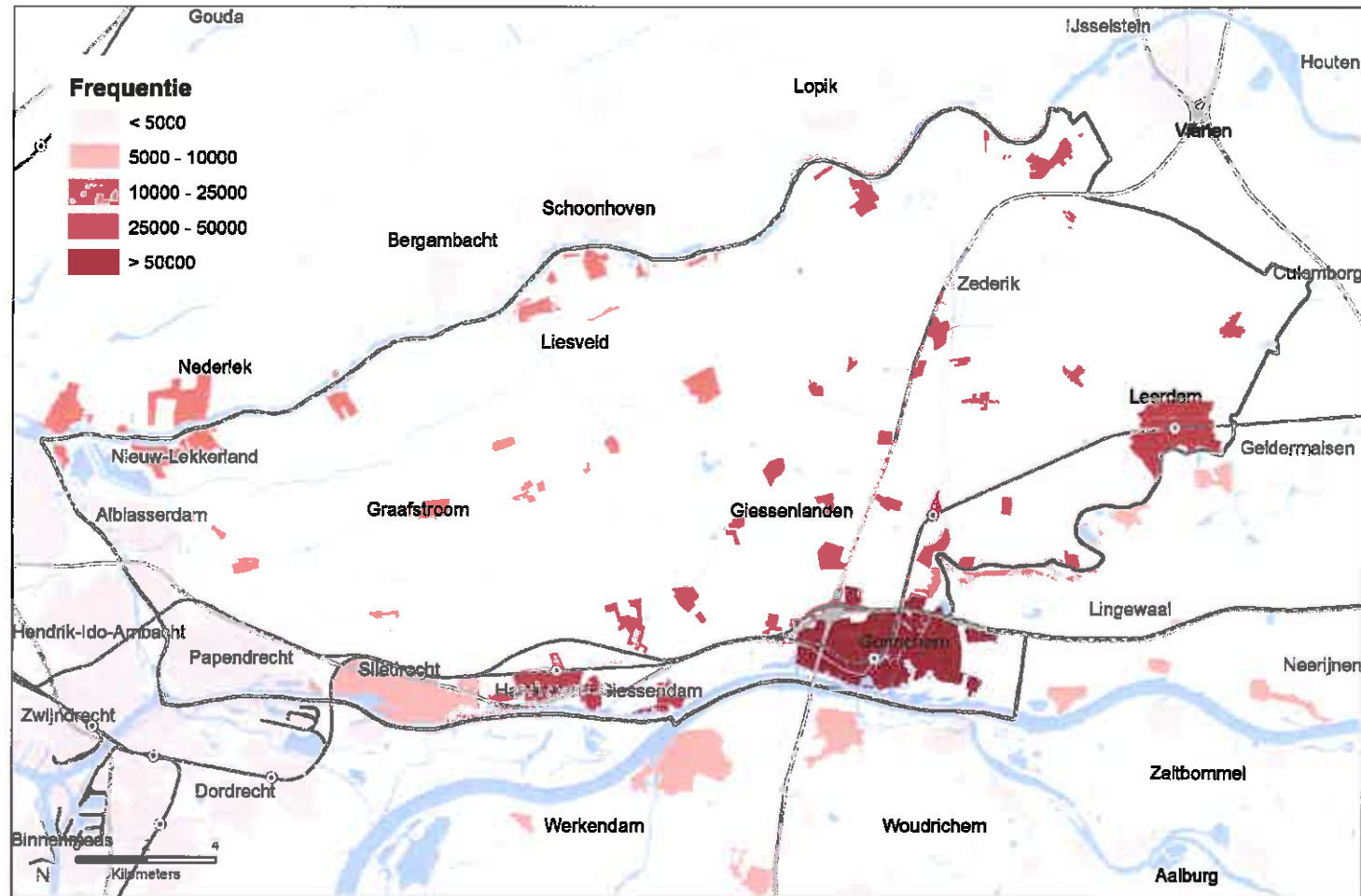
**Aantal inwoners dat vanaf een locatie bereikt kan worden binnen 30 minuten reistijd;
Dit is vooral een maat op te bepalen hoe goed een werklocatie bereikbaar is voor werknemers.**



Gereden snelheid ten opzichte van de wettelijke snelheid (op basis van Navteq-data)

Geeft de mate van vertraging aan op een wegvak.

Voorbeeld: Als een weg met een maximumsnelheid van 100 km/uur geel gekleurd is rijdt men er gemiddeld 41-60 km/uur



Aantal ritten per etmaal per locatie naar een andere locatie binnen het studiegebied
Dit is vooral een maat om te bepalen waar mensen met bestemming in het gebied vandaan komen, en dus ook in hoeverre mensen in de regio gericht zijn op de regio dan wel van buiten komen