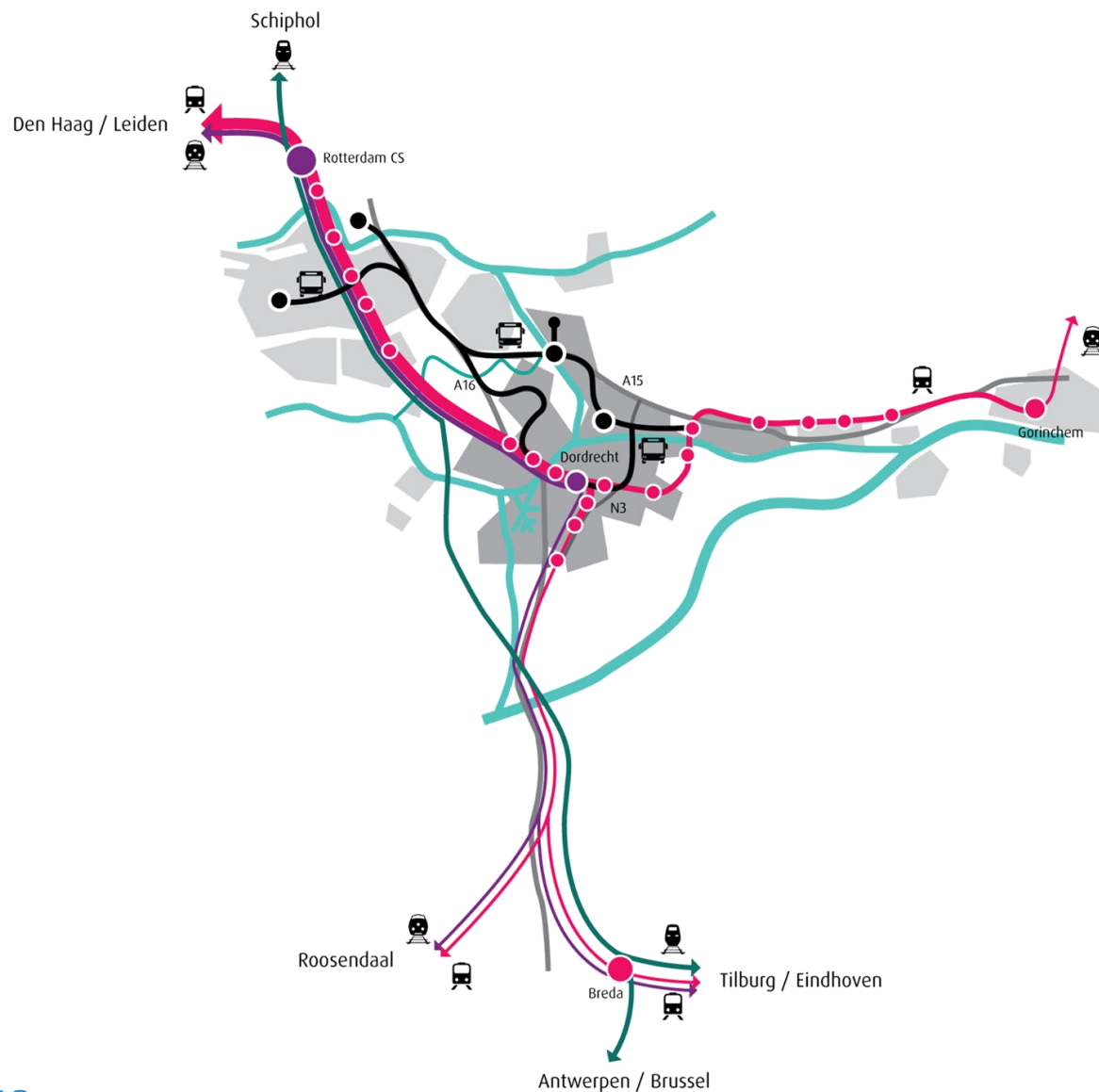




Eindrapportage

OV- en Spooragenda 2040 Drechtsteden

Uitwerking Toekomstbeeld OV

Dordrecht, 9 november 2017



Voorwoord

De wereld om ons heen verandert in een steeds hoger tempo. Ook in de regio Drechtsteden is deze dynamiek zichtbaar in de ruimtelijk-economische plannen, gebiedsontwikkelingen en bereikbaarheidsvraagstukken. Zo kan en wil de regio Drechtsteden een bijdrage leveren aan de verstedelijkingsopgaven in de Zuidelijke Randstad en staat met de komst van de HSL de bediening van Dordrecht CS richting Breda onder druk. Tegelijk doen zich nieuwe mogelijkheden voor door groeiend OV-gebruik en veranderingen op het nationale spoornetwerk.

De kunst is om de energie in de Drechtsteden te richten en samenhang te brengen in ruimtelijk-economische ambities en bereikbaarheidsopgaven. Dat vraagt om een gezamenlijke strategie die past en aansluit bij ontwikkelingen en discussies in de aangrenzende regio's. Zo kan Drechtsteden de stap zetten van de koek verdelen naar de koek vergroten. Met de OV- en Spooragenda 2040 zetten we daar vol op in!

"We lobbyen voor een intercityverbinding richting Brabant samen met andere belanghebbenden. En we zetten ons in voor het behoud van de huidige intercityverbinding met Vlissingen – Amsterdam en Rotterdam – Lelystad".

"We onderzoeken de consequenties voor de intercityverbindingen van het inzetten van een snelle verbinding (lightrail) richting Rotterdam en delen de uitkomsten met de raad van Dordrecht en de regio."

Hans Tanis en Rik van der Linden

Dordrecht, 9 november 2017



Inhoudsopgave

1. Inleiding en context	p.4
2. Doel OV- en Spooragenda 2040	p.5
3. Vertrekpunt: principes Toekomstbeeld OV	p.6
4. Aanpak en werkwijze	p.8
5. Magnetenanalyse	p.9
6. Twee OV-perspectieven	p.11
7. OV- en Spooragenda 2040	p.15
8. Vervolg	p.20
Bijlage	p.21-39



1. Inleiding en context

De regio Drechtsteden kent op dit moment een grote dynamiek in diverse dossiers op gebied van ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid. Zo is door de regio onlangs de Groeistrategie 2030 vastgesteld en is vorig jaar het Bestuursakkoord Drechtsteden Maritieme Topregio met de Provincie Zuid-Holland gesloten. Lopende trajecten zijn onder andere de aanbesteding van de nieuwe DAV-concessie, de Woonvisie, een visie op de Drechttring (A16-A15-N3), de Koersnota Mobiliteit Dordrecht en de ontwikkelingen binnen goederenvervoer over spoor. Er zijn stevige ambities geformuleerd over groei in aantal woningen en arbeidsplaatsen en verbetering van de (OV-)bereikbaarheid in de regio. Het versterken van de IC-knoop rondom Dordrecht CS als toegangspoort van de Drechtsteden krijgt speciale aandacht. Het realiseren van de groeiagenda in samenhang met goederenvervoer en externe veiligheid is een belangrijke opgave. De OV- en Spooragenda 2040 in Drechtsteden brengt samenhang in bovenstaande dossiers en biedt handvatten voor welke OV-maatregelen het meest bijdragen aan de realisatie van de ruimtelijk-economische ambities voor Drechtsteden.

Tegelijkertijd zijn en worden momenteel diverse nationale en regionale OV- en bereikbaarheidsstudies uitgevoerd die relevant zijn voor de Drechtsteden. Trajecten zoals het Toekomstbeeld OV en de regionale uitwerking daarvan in de Zuidelijke Randstad geven richtinggevende principes voor de OV- en Spooragenda 2040. Studies als het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag en het OV-plan Rotterdam vragen om een heldere strategie en visie hoe Drechtsteden de ontwikkeling van het OV-netwerk in haar regio ziet. Om de agenda vanuit Drechtsteden goed over het voetlicht te brengen is het essentieel dat deze zowel inhoudelijk als qua werkwijze en (beeld)taal aansluit op deze trajecten.

In de bijlage is een beknopte beschrijving opgenomen van bovengenoemde dossiers en studies. Tevens is daar de (inhoudelijke) samenhang met de OV- en Spooragenda benoemd.



2. Doel OV- en Spooragenda 2040

Het doel van de OV- en Spooragenda 2040 is te komen tot visie voor een in de Drechtsteden gezamenlijk gedragen OV-systeem dat aansluit bij de ruimtelijk-economische en bereikbaarheidsambities in de regio. De OV- en Spooragenda 2040 geeft antwoord op de volgende vraagstukken:

- Welke OV-maatregelen passen in een robuuste lange termijnstrategie (no-regret) en welke maatregelen vragen om een keuze van Drechtsteden?
- Wat zijn de bouwstenen voor een routekaart om investeringen en ontwikkelingen in OV-maatregelen zo te richten dat zij de ruimtelijk-economische ambities van de Drechtsteden richting 2040 ondersteunen?

De OV- en Spooragenda 2040 is de basis voor een concrete routekaart voor het richten van investeringen en ontwikkelingen voor OV-maatregelen richting 2040. Deze maatregelen zijn toekomstbestendig en kunnen gefaseerd worden uitgevoerd, zodat investeringen in het OV-systeem in de pas lopen met de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

3. Vertrekpunt: principes Toekomstbeeld OV (1/2)



In het landelijk traject 'Toekomstbeeld OV' en de regionale uitwerking daarvan in de 'Pilot Zuidelijke Randstad' (waar de Drechtsteden onderdeel van zijn) is een aantal principes voor de ontwikkeling van het OV tot 2040 opgesteld. Deze principes zijn in maart 2016 door de Provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) bestuurlijk bekrachtigd. Kern van de werkwijze om tot deze principes te komen is het optimaal verbinden van ruimtelijk-economische concentraties ('magneten'). Dit zijn concentraties van inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen. De OV- en Spooragenda 2040 is de uitwerking van de Drechtsteden van de Pilot Zuidelijke Randstad, gekoppeld aan de ruimtelijk-economische ambities in de regio. De Drechtsteden hebben expliciet gekozen de OV- en Spooragenda 2040 op te stellen als uitwerking van de Pilot Zuidelijke Randstad en Toekomstbeeld OV.

De principes uit de Pilot Zuidelijke Randstad zijn:

1. De groei van de OV-markt ligt in de steden. Hier ligt bijna 70% van de potentiële OV-markt in de Zuidelijke Randstad;
2. Verbinden regio met steden: RandstadRail als backbone. Hoog frequente lightrail-assen vergroten het bereik van het OV-systeem;
3. Verbinding met omliggende landsdelen versnellen. Verbinden van de economische kerngebieden;
4. Nationaal en regionaal spoor ontvlechten. De ontwikkeling van regionaal spoor vraagt om structureel ontvlechten van de regionale verbindingen en de verbindingen op hogere schaalniveaus;
5. Doorkoppelen van lightrail naar magneten in de steden. Door meer directe verbindingen tussen de zware magneten in de steden te bieden, maakt het regionale OV-systeem een kwaliteitssprong;



3. Vertrekpunt: principes Toekomstbeeld OV (2/2)

6. Bedienen magneten met frequente en snelle OV-assen. Magnetten in gebieden zonder railinfrastructuur vragen om bediening door sterke (H)OV-busverbindingen zoals R-net;
7. Waar mogelijk inzetten op flexibel individueel vervoer. Door maatschappelijke- en technologische ontwikkeling ontstaat ruimte voor nieuwe vervoerconcepten en vormen van dienstverlening;
8. Inzetten op flankerend mobiliteitsbeleid. De ontwikkeling van het OV-systeem in de steden wordt versterkt door flankerend beleid op gebied van parkeren, fiets en transfermogelijkheden;
9. OV-bereikbaarheid bouwlocaties sturend voor ontwikkeling. Ruimtelijk-economische ontwikkeling en OV-bereikbaarheid dienen in gezamenlijkheid te worden gezien en uitgewerkt;
10. Governance behoeft aandacht om ontwikkeling van het OV- systeem te faciliteren. Ontschotten van budgetten en creëren van experimenteerruimte draagt bij aan de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsconcepten.

4. Aanpak en werkwijze

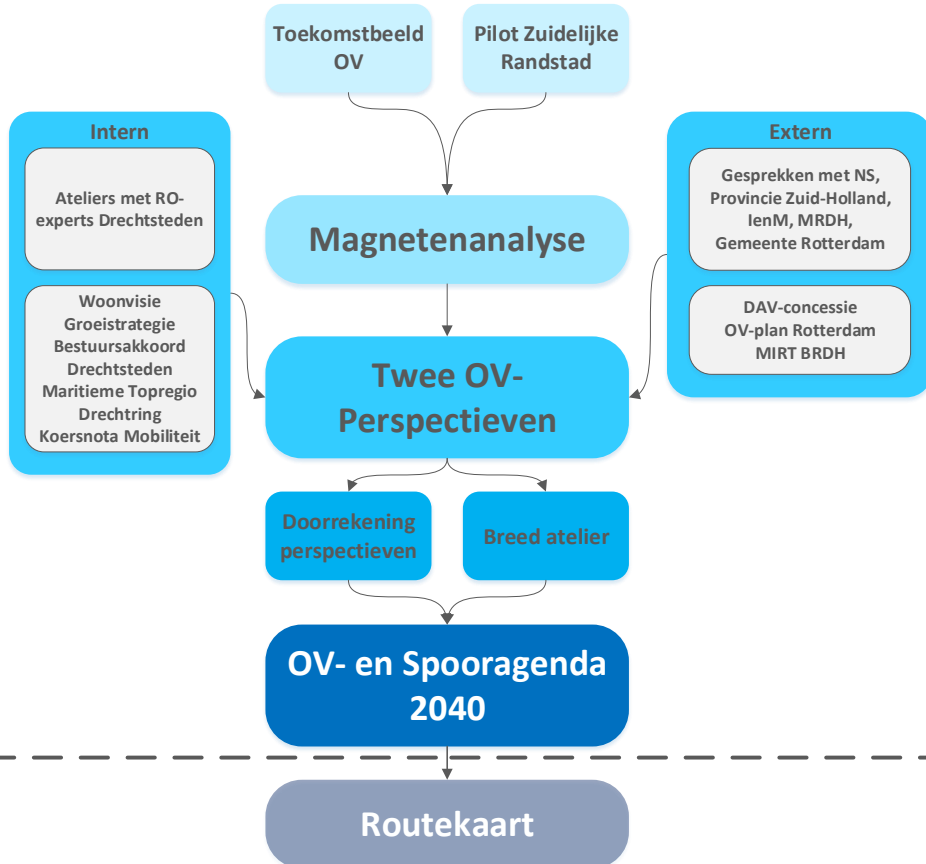
In het afgelopen half jaar heeft Drechtsteden samen met stakeholders binnen en buiten de regio toegewerkt naar de OV- en Spooragenda 2040. De hierbij gehanteerde aanpak is hieronder kort toegelicht en in nevenstaande figuur gevisualiseerd.

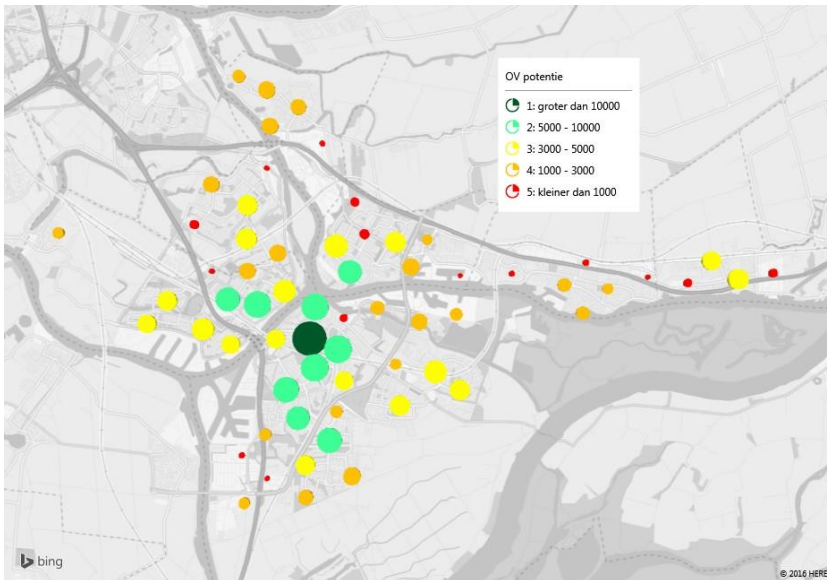
De OV- en Spooragenda 2040 sluit aan bij de belangrijkste studies en ontwikkelingen op gebied van bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkeling, zowel binnen de regio als aangrenzend aan de Drechtsteden.

Op basis van de in het Toekomstbeeld OV en de Pilot Zuidelijke Randstad gehanteerde methodiek is voor de regio Drechtsteden een 'magnetenanalyse' gemaakt. Deze magnetenanalyse toont de ruimtelijke concentraties van inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Op basis van deze ruimtelijke concentraties is een analyse gemaakt van de huidige bereikbaarheid en de 'OV-potentie', de potentiële vraag naar OV, van deze locaties binnen de Drechtsteden.

Om vervolgens de hoekpunten van het OV-speelveld te verkennen zijn twee onderscheidende OV-perspectieven opgesteld, met input van de magnetenanalyse en afgestemd op lopende studies en visies binnen en buiten Drechtsteden. De OV-perspectieven zijn doorgerekend op bereikbaarheidseffecten en zijn beoordeeld op de mate waarin zij bijdragen aan de ruimtelijk-economische ambities van de Drechtsteden.

De uitkomsten van de modelresultaten van de OV-perspectieven en bespreking van de perspectieven in een werkatelier met interne (Drechtsteden) en externe (o.a. NS, ProRail, Provincie Zuid-Holland) stakeholders, zijn vertaald in de OV- en Spooragenda 2040.





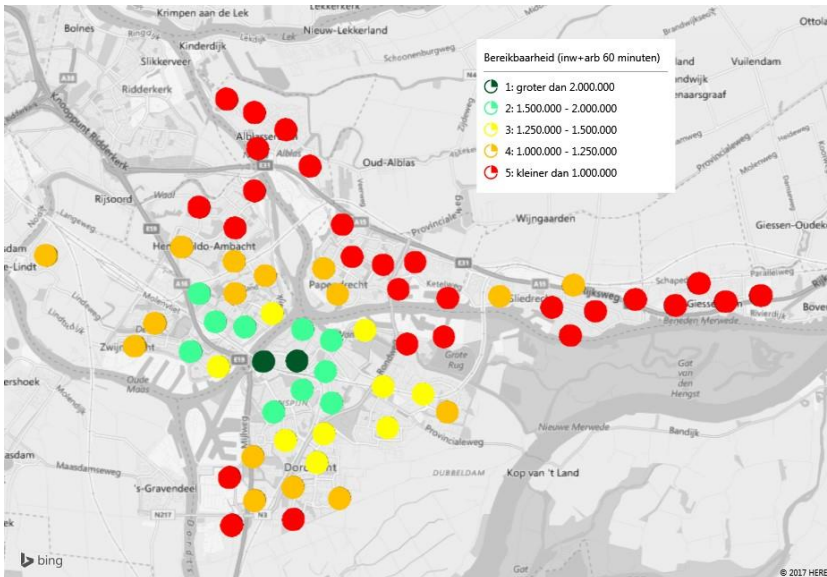
5. Magnetenanalyse

De magnetenanalyse voor de regio Drechtsteden is een nadere uitwerking van de toegepaste methodiek zoals ontwikkeld in de 'Pilot Zuidelijke Randstad' als uitwerking van het Toekomstbeeld OV in de Zuidelijke Randstad. De analyse is specifiek gemaakt voor de regio Drechtsteden, door de gegevens (inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen) over te nemen uit het meest actuele verkeersmodel Drechtsteden, voor zowel de huidige situatie en de toekomstige situatie. Daarin is een regionale invulling gegeven aan de WLO scenario's 2030-laag en 2030-hoog.

Het doel van de magnetenanalyse is om op basis van objectieve cijfers, inzicht te krijgen in waar de potentie ligt voor de ontwikkeling van het OV in de Drechtsteden.

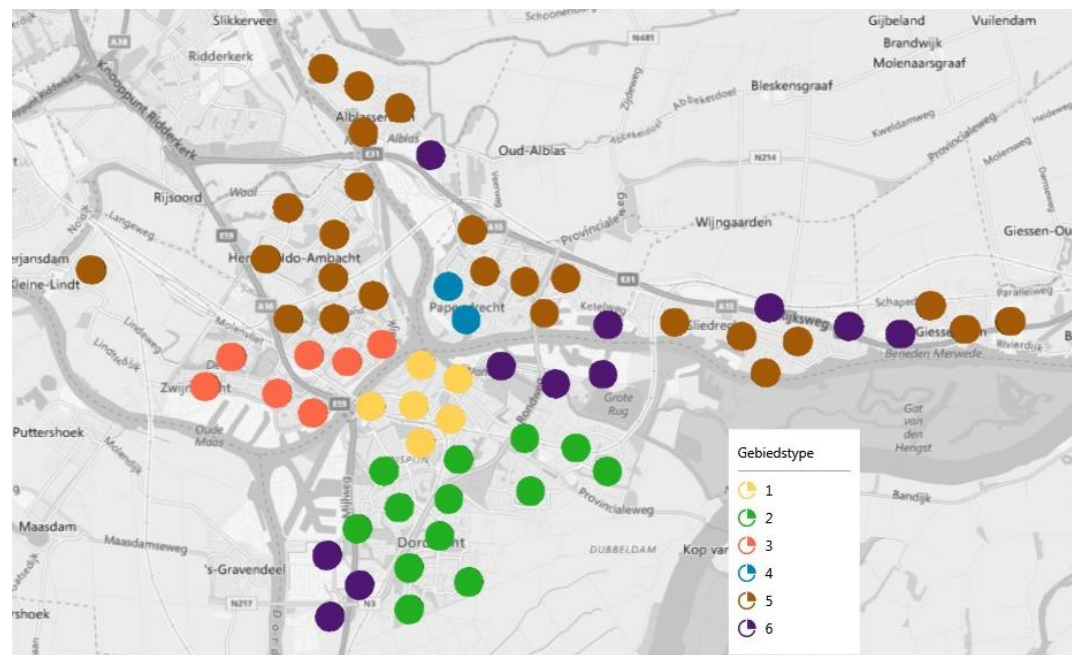
In de figuur linksboven zijn de magneten in de regio Drechtsteden weergegeven. De magneten zijn bepaald op basis van concentraties van inwoners, arbeids- en leerlingplaatsen en voorzieningen. Op basis van deze gegevens is de OV-potentie per magneet bepaald. De OV-potentie is een indicatie voor de potentiële vraag naar OV op basis van ruimtelijke dichtheid, dus onafhankelijk van positie in het netwerk, concurrentie met auto of sociale achtergrond. Deze wordt berekend met behulp van gemiddelde OV ritproductiecijfers (CBS, 2015), welke afhankelijk zijn van stedelijkheidsgraad.

De figuur linksonder geeft de huidige bereikbaarheid van de magneten weer. De bereikbaarheid is uitgedrukt in het aantal inwoners en arbeidsplaatsen dat binnen 60 minuten met OV bereikbaar is vanuit de magneten¹.



¹ Het gebruikte model gaat uit van cirkel met een straal van 800 meter. Voor- en natransport van de Merwedelingelijn geschiedt veel met de fiets over grotere verplaatsingsafstanden, waardoor de bereikbaarheid in werkelijkheid beter kan zijn.

5. Magnetenanalyse – Conclusies

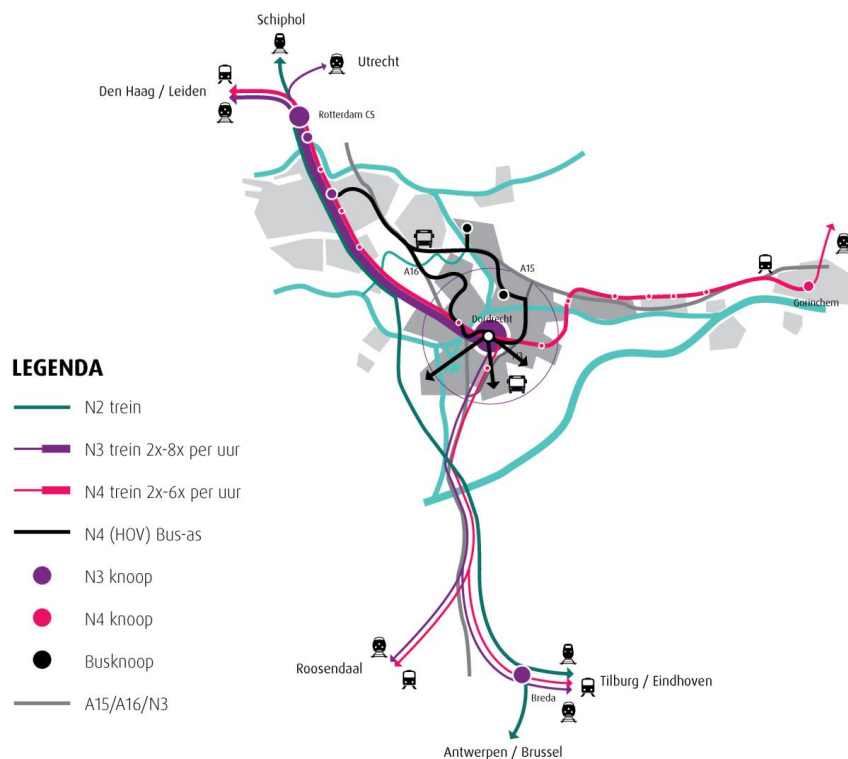


Uit de magnetenanalyse zijn op basis van verschillen in de OV-potentie en bereikbaarheid in de Drechtsteden 6 typen gebieden te onderscheiden:

- 1) Dordrecht centrum: een gebied met hoge bereikbaarheid en hoge OV-potentie. In het 'OV-hart' van de regio zijn investeringen in zowel de OV-netwerkontwikkeling als ruimtelijk-economische ontwikkeling toekomstvast.
- 2) Sterrenburg en Stadspolders. Deze buitenwijken van Dordrecht hebben een hoge OV-potentie, maar een relatief slechte bereikbaarheid. Door een latente OV-vraag is een verdere ontwikkeling (meer haltes en infrastructuur/keerspoeren) van het OV-(spoor)netwerk in dit gebied kansrijk.
- 3) Zwijndrecht. Ook hier is de OV-potentie hoger dan de bereikbaarheid, waardoor een latente vraag naar OV bestaat en ontwikkeling (meer haltes) van het OV-(spoor)netwerk kansrijk is.
- 4) De kern van Papendrecht. De bereikbaarheid van deze locatie blijft ver achter bij de potentie. Door de ligging (ingesloten door rivieren), kan hier de OV-potentie vooral vergroot worden door aansluiting op HOV-bus of een betere aansluiting op het spoornetwerk.
- 5) De A15-corridor: Hardinxveld-Giessendam, Sliedrecht, Alblasterdam en Hendrik-Ido Ambacht. Dit gebied kent een relatief slechte bereikbaarheid met OV door grote afstanden in voor- en natransport, en een gemiddelde OV-potentie. De OV-potentie kan beter worden benut door verbetering van voor- en natransport in combinatie met kwaliteitsverbetering van de Merwedelinglijn.
- 6) Grootschalige bedrijventerreinen, zoals het havengebied, de Dordtse Kil, langs de Merwede en de Merwedehavens. Deze terreinen zijn slecht bereikbaar met OV en kennen een gemiddeld tot lage OV-potentie. Dit vraagt om een collectief OV-systeem waarin spoor wordt gecombineerd met goede maatwerkoplossingen voor voor- en natransport, zoals deelfietsen of bedrijfsvervoer.

6. Twee OV-perspectieven (1/2)

Perspectief A
DRECHTSTEDEN: DORDRECHT CENTRAAL



Om de hoekpunten van het OV-speelveld te verkennen zijn twee onderscheidende OV-perspectieven opgesteld die zijn doorgerekend op bereikbaarheidseffecten en beoordeeld op de bijdrage aan de groeiambitie van de Drechtsteden. Deze twee perspectieven fungeren als scenario's die elk op eigen manier bijdragen aan de ruimtelijk-economische ambities, waarbij twee verschillende ontwikkelrichtingen 'extreem' zijn doorgevoerd. Het doel is niet te kiezen voor één van de twee OV-perspectieven, maar op basis van de model-resultaten via 'cherry picking' de wenselijke OV-maatregelen voor de OV- en Spooragenda 2040 op te stellen. Allereerst worden hier de twee onderscheidende perspectieven gepresenteerd. In het volgende hoofdstuk is het 'eindperspectief' uitgewerkt waarin de gekozen OV-maatregelen zijn samengebracht. Dit vormt de basis van de OV- en Spooragenda 2040. In de bijlage is de uitwerking van de perspectieven opgenomen, alsook de gehanteerde uitgangspunten voor de OV-perspectieven.

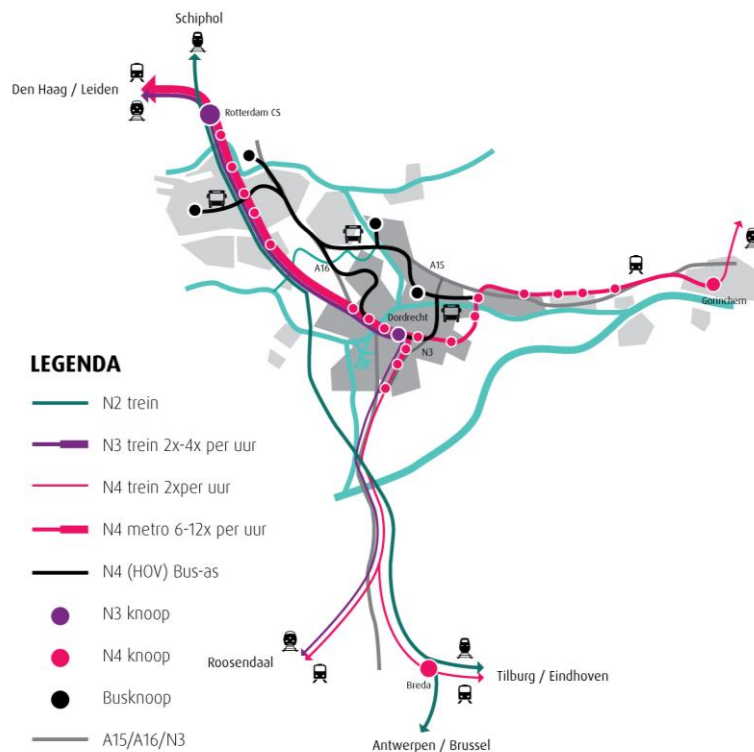
A: Dordrecht Centraal: Dordrecht als hub tussen Rotterdam, Breda, Utrecht

In perspectief ligt de focus op het centrale gebied rond Dordrecht Centraal. Station Dordrecht wordt snel verbonden met de omliggende regio's Rotterdam (en verder naar Den Haag, Schiphol en Utrecht), Breda (en verder naar Tilburg en Eindhoven) en Roosendaal (en verder naar Zeeland). De verwachting is dat de centrumgebieden van Zwiindrecht en Papendrecht meeprofiten van deze verbindingen door de relatief korte (fiets)afstand naar station Dordrecht. De wijken Sterrenburg en Stadspolders worden beter aangesloten door de stadslijnen te versterken. Nabij OV-knopen worden goede fietsvoorzieningen aangelegd. Dit perspectief sluit goed aan bij punten 3, 4 en 8 vanuit de Pilot Zuidelijke Randstad. Daarnaast sluit het aan bij het perspectief 'concentreren' uit het OV-plan Rotterdam en bij 'krachten bundelen' uit het MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag (BRDH).

6. Twee OV-perspectieven (2/2)

Perspectief B

DRECHTSTEDEN: DRECHTSTEDEN REGIONAAL



B: Drechtsteden Regionaal: Dordrecht als onderdeel MRDH

Perspectief B richt zich op de gebieden met hoge tot gemiddelde OV-potentie, waar de bereikbaarheid nu achterblijft. Door verbetering van de verbinding vanuit Amstelveen en Gorinchem worden twee wijken van Dordrecht met hoge OV-potentie rechtstreeks en hoogwaardig verbonden met Rotterdam. Ook de overige gebieden aan de Merwedelingelijn worden beter verbonden met een hoogfrequent spoorproduct.

Sterker inzetten op HOV-buslijnen draagt bij aan de bereikbaarheid van magneten met lagere OV-potentie. Nabij OV-knopen worden goede fietsvoorzieningen aangelegd. Dit perspectief sluit goed aan bij punten 2, 4, 5, 6 en 8 vanuit de Pilot Zuidelijke Randstad. Daarnaast sluit het aan bij het perspectief 'spreiden' uit het OV-plan Rotterdam en bij krachten verdelen uit het MIRT onderzoek BRDH.

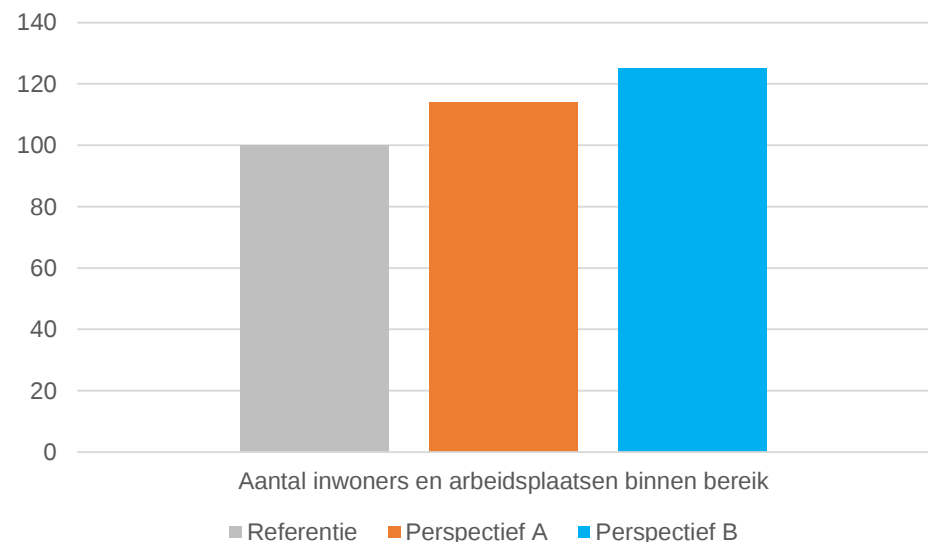
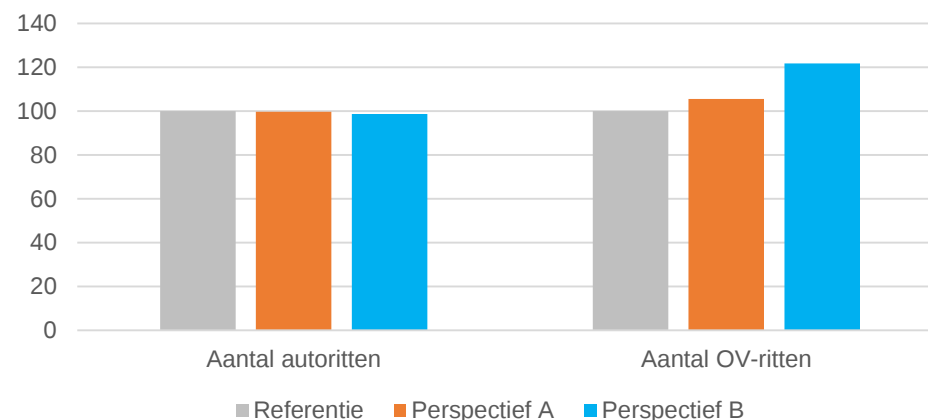
6. Twee OV-perspectieven – Modelresultaten samengevat

	Referentie	Perspectief A	Perspectief B
Aantal inwoners en arbeidsplaatsen binnen bereik binnen 60 minuten reistijd	1.230.000	1.400.000	1.540.000
Aantal OV-ritten	130.000	137.000	158.000
Aantal autoritten	770.000	768.000	759.000
In- en uitstappers trein / lightrail stations binnen Drechtsteden	91.000	97.000	146.000

Toelichting:

- Referentiesituatie is gebaseerd op Programma Hoogfrequent Spoor 2030 en DAV-concessie zonder aanvullende OV-maatregelen
- Beide perspectieven laten een bereikbaarheidswinst zien. In perspectief A zit deze met name in 60 minuten reistijd door het toevoegen van extra IC verbindingen. In perspectief B is de bereikbaarheidswinst groter. De metro biedt meer rechtstreekse verbindingen in combinatie met een hoge halte-dichtheid en daarmee samenhangend groter bedieningsgebied.
- In perspectief B worden flink meer nieuwe OV-ritten gegenereerd dan in perspectief A. De afname van het aantal autoritten is ook sterker dan in perspectief A.
- In lijn daarmee is ook met name in perspectief B een groei van in- en uitstappers verwacht van het railgebonden OV-systeem. Doordat veel reizigers 'over de knoop Dordrecht CS' heen reizen, neemt het aantal in- en uitstappers op Dordrecht CS af. Dit biedt een oplossing voor de beperkte perroncapaciteit op Dordrecht CS. Tevens draagt vooral perspectief B bij aan de bereikbaarheidsopgave als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied van Dordrecht CS.

Ontwikkeling aantal ritten





6. Twee OV-perspectieven – Conclusies vanuit modelresultaten

- De groeiambitie van Drechtsteden en de ontwikkeling van het OV-systeem versterken elkaar.
- Het realiseren van de ambities op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen draagt sterk bij aan het realiseren van nieuwe OV-ritten: in dezelfde orde grootte als de voorgestelde netwerkwijzigingen daaraan bijdragen.
- Een hoogwaardig verbinding met metrokwaliteit richting Rotterdam creëert een groter bedieningsgebied voor ruimtelijke ontwikkeling dan verbetering van de IC-kwaliteit. Dit trekt meer OV-reizigers aan en haalt daardoor meer automobilisten van de weg.
- Inzetten op hogere frequenties van de sprinter/metro richting Rotterdam heeft daarnaast een positieve invloed op de bezettingsgraad in de Intercity's. De reizigersstromen in de Intercity's in de spits worden verlicht door een alternatief te bieden voor verplaatsingen op korte afstanden tussen Dordrecht en Rotterdam. Dit vergroot de kwaliteitsbeleving in de Intercity in de spits.
- Het aantal Intercity's vanuit Dordrecht richting Zeeland blijft gelijk.
- Realisatie van de groeiambitie resulteert in voldoende draagvlak voor extra IC-kwaliteit richting Breda. De meest kansrijke strategie voor de verbetering van de IC-kwaliteit richting Breda is het gezamenlijk oppakken van een lobby voor het doortrekken van de Intercity van Eindhoven - Breda naar Dordrecht.



7. OV- en Spooragenda 2040 – concrete maatregelen (1/3)

De uitkomsten van de modelresultaten van de perspectieven en bespreking van de perspectieven in een werkatelier met interne (Drechtsteden) en externe (NS, ProRail, Provincie Zuid-Holland) stakeholders, zijn vertaald in een redeneerlijn van concrete maatregelen voor de OV- en Spooragenda 2040.

Drechtsteden als onderdeel van Zuidelijke Randstad

De Drechtsteden zijn onderdeel van de Zuidelijke Randstad. Circa driekwart van de OV-reizigers van en naar de Drechtsteden zijn gericht op de regio Rotterdam en verder (bron: nationaal OV-model Goudappel Coffeng). De Groeistrategie vraagt om de realisatie van nieuwe ontwikkellocaties binnen Drechtsteden, waarbij de koppeling van met name binnenstedelijke ontwikkellocaties aan een hoogwaardig OV systeem essentieel is voor de bereikbaarheid van Drechtsteden.

Koppeling OV-assen met ontwikkellocaties

Inzetten op meerdere HOV-assen (de Oude Lijn van Dordrecht naar Leiden, de MerwedeLingelijn, R-net) met bijbehorende stations/haltes geeft een groter bedieningsgebied voor het openbaar vervoer en meer mogelijkheden voor een OV-systeem dat dienend en faciliterend is aan de ruimtelijk-economische strategie van Drechtsteden. Er wordt met name ingezet op de koppeling van binnenstedelijke ontwikkellocaties aan OV-assen, zoals rond de Dordtse spoorzone en oeverlocaties. Alle gemeenten binnen Drechtsteden krijgen hoogfrequente en directe verbindingen naar zowel Dordrecht CS als Rotterdam. En ontwikkellocaties als bijvoorbeeld Leerpark, Maasterras en Amstelwijk krijgen een eigen halte met hoogfrequente en directe OV-bediening. Frequenties en haltes/stations op de HOV-assen kunnen gefaseerd worden uitgebreid, conform het ontwikkeltempo van nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen langs deze assen.

7. OV- en Spooragenda 2040 – concrete maatregelen (2/3)

Ruimtelijke ontwikkeling spoorzone Dordrecht

Het ruimtelijk-economisch versterken van het stationsgebied Dordrecht CS met onder andere circa 3000 woningen, is een focuspunt voor Drechtsteden en draagt op essentiële wijze bij aan de aantrekkingskracht van de Drechtsteden. Daarnaast fungeert een aantrekkelijk stationsgebied als vliegwiel voor het gehele OV-systeem. Focus ligt hierbij op ontwikkeling van het historisch stationsgebouw, de ruimtelijke ontwikkeling van de Spuiboulevard, interwijkverbindingen en de kwaliteit van de openbare ruimte. De woningbouwopgave wordt in nauwe samenhang uitgewerkt met de borging van externe veiligheid en de ontwikkelingen van het goederenvervoer door Dordrecht.

IC-kwaliteit Dordrecht CS

De IC-kwaliteit vanuit Dordrecht CS naar Rotterdam Centraal blijft gehandhaafd op minimaal 4 intercity's per uur. Vanuit Dordrecht CS inzetten op een directe verbinding (N2 vanaf Rotterdam) richting Schiphol en Amsterdam. De IC-status richting Zeeland blijft gehandhaafd en reizigersstromen richting Zeeland blijven ongeveer gelijk. Om de IC-kwaliteit richting Brabant te versterken, kan Drechtsteden inzetten op twee sporen. Enerzijds inzetten op het realiseren van de groeiambitie, wat bijdraagt aan een toename van reizigers. Met name de ontwikkeling van de spoorzone rondom Dordrecht CS is hierbij van belang. Daarnaast een gezamenlijke lobby oppakken met Noord-Brabant voor het doortrekken van een IC vanuit Breda richting Dordrecht CS.

Doorontwikkeling Oude Lijn

De Drechtsteden zet in op kwalitatieve doorontwikkeling van de Oude Lijn en MerwedeLingelijn om gefaseerde frequentieverhoging te realiseren in de pas met ruimtelijk-economische ontwikkeling langs de spoorlijn (in lijn met inzet Zuidelijke Randstad en MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag). Dit maakt de doorkoppeling van een directe OV-verbinding van Rotterdam over Dordrecht CS richting Leerpark en Amstelveen mogelijk. Deze gefaseerde capaciteitsontwikkeling op de Oude Lijn dient in samenhang met de ontwikkeling van goederenvervoer en externe veiligheid uitgewerkt te worden. Daarnaast zijn investeringen in de infrastructuur van de MerwedeLingelijn nodig om frequentieverhoging mogelijk te maken en de Merwedelingelijn door te koppelen over Dordrecht CS richting Rotterdam – Den Haag. Deze doorontwikkeling verloopt stapsgewijs:

- Stap 1: realisatie van de ambitie van Stedenbaan en Programma Hoogfrequent Spoor (PHS);
- Stap 2: verdere frequentieverhoging met sprintmaterieel en realiseren nieuwe haltes. De maximale frequentie waarmee op de Oude Lijn gereden kan worden, is afhankelijk van de realisatie van viersporigheid tussen Delft-Zuid en Schiedam en het gekozen materieel;
- Stap 3: systeemsprong naar metro en doorkoppelen in de steden (Den Haag en Dordrecht).

De fasering hangt samen met de uitkomsten van het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag en MIRT programmatische aanpak in de Zuidvleugel. Er is onderzoek nodig naar de technische uitwerking van een dergelijk systeem. Uitgangspunt hierbij is dat de IC-kwaliteit naar alle windrichtingen mogelijk blijft. Alle stakeholders worden in de uitwerking nauw betrokken.



7. OV- en Spooragenda 2040 – concrete maatregelen (3/3)

R-net

Investerings in R-net conform het PvE van de DAV-concessie zorgt voor zowel kwaliteitsverbetering in interne verplaatsingen binnen Drechtsteden als voor een snelle, directe en aanvullende corridor richting Rotterdam. R-net vergroot voor Sliedrecht, Papendrecht en Alblasserdam de ontwikkelmogelijkheden langs HOV. Eventuele verrailing van dit traject is binnen de scope van deze studie nog niet haalbaar.

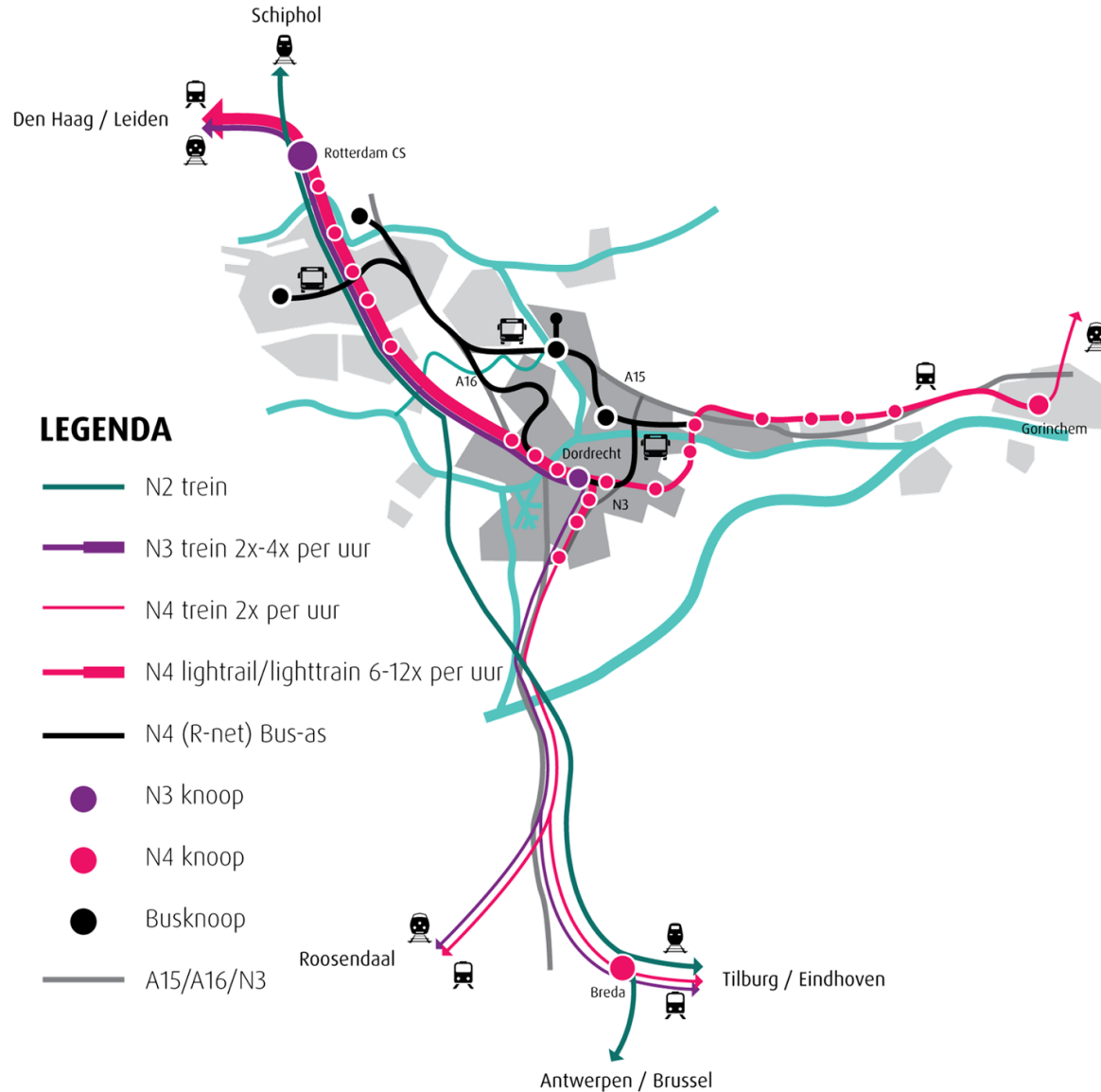
Waterbus

De kwaliteit van verbindingen met de waterbus dienen verder vergroot te worden en waar mogelijk koppelen aan rail/R-net-verbindingen én watergebonden ontwikkellocaties. Bijvoorbeeld een nieuw lightrailstation Maasterras. Spoor, R-net en waterbus zijn daarmee aanvullende en elkaar versterkende OV-systemen die elk een eigen markt bedienen.

Op gemeentelijk niveau aanjagen kwaliteit fietsvoorzieningen

De fiets is een goedkoop, duurzaam en gezond vervoersmiddel voor de first en last mile. Om fiets te stimuleren zijn goede fietsstallingen en fietspaden rondom OV-knopen essentieel, en daarmee een must in de OV- en Spooragenda 2040. Dit wordt vanuit de regio en provincie-breed gestimuleerd en eventueel gecoördineerd, om op lokaal niveau gerealiseerd te worden.

7. OV- en Spooragenda 2040



7. OV- en Spooragenda 2040 - Doorrekening effecten

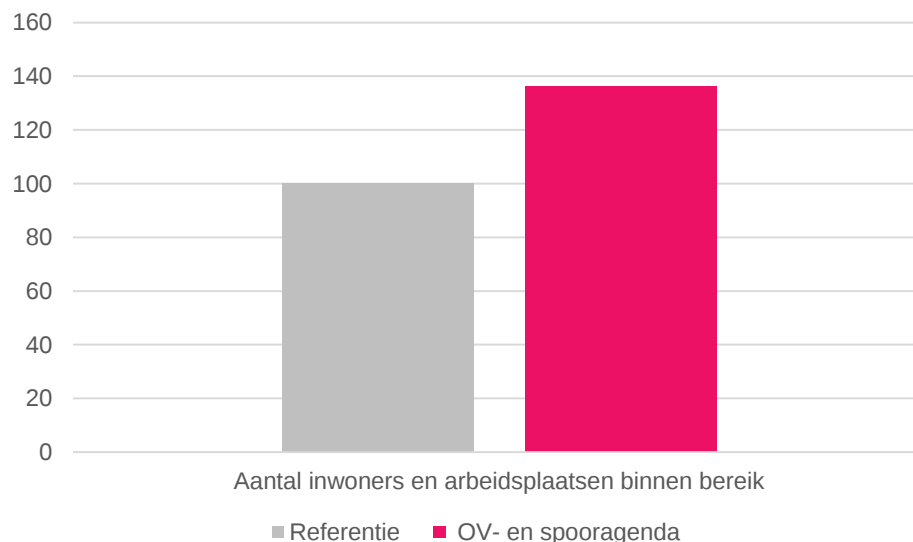
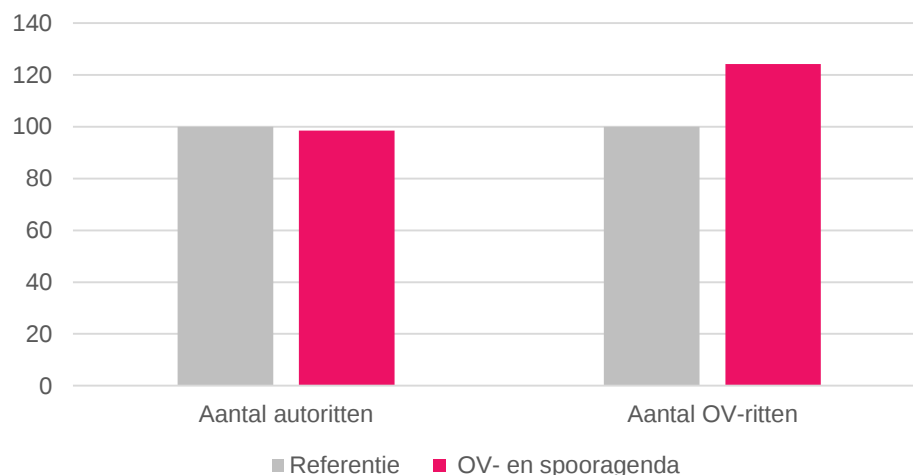
	Referentie	OV- en spooragenda
Aantal inwoners en arbeidsplaatsen binnen bereik binnen 60 minuten reistijd	1.230.000	1.680.000
Aantal OV-ritten	130.000	161.000
Aantal autoritten	770.000	759.000
In- en uitstappers trein / lightrail stations binnen Drechtsteden	91.000	149.000

De OV- en Spooragenda 2040 is gebaseerd op het OV-netwerk van perspectief B, aangevuld met een IC van Dordrecht CS naar Breda.

De prestatie van het OV-systeem, uitgedrukt in de bereikbaarheid van inwoners en arbeidsplaatsen binnen 60 minuten reistijd, is daarmee optimaal. De grootste bijdrage aan deze bereikbaarheid wordt geleverd door:

1. Een groter bedieningsgebied van het OV-systeem door meerdere stations/haltes met metrokwaliteit te verbinden: onderling en richting Rotterdam;
2. Het bieden van meer directe verbindingen richting Rotterdam 'over de knoop Dordrecht CS heen';
3. Het bieden van een Intercityverbinding van Dordrecht CS richting Breda.

Ontwikkeling aantal ritten





8. Vervolg

De OV- en Spooragenda wordt dit najaar in de Drechtsteden besproken en vastgesteld:

- Bespreken OV- en Spooragenda in de Carrousel op 3 oktober 2017
- Vaststellen OV- en Spooragenda 2040 in de Drechtstraad op 7 november 2017

De OV- en Spooragenda 2040 is één van de antwoorden van de Drechtsteden op het bereikbaarheidsvraagstuk dat de realisatie van de Groeiagenda met zich meebrengt.

Dit najaar wordt gestart met de uitwerking van de OV- en Spooragenda 2040 in een 'routekaart'. Deze routekaart vertaalt de OV- en Spooragenda in concrete maatregelen en projecten op korte- en lange termijn en werkt de samenhang (inhoudelijk en procesmatig) verder uit met dossiers als externe veiligheid / goederenvervoer en lopende trajecten en onderzoeken die in regionaal en nationaal verband worden uitgevoerd, zoals het MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den-Haag, het Toekomstbeeld OV en het OV-plan 2040 Rotterdam.

Inzet van de Drechtsteden is om samen met partners en stakeholders (waaronder de provincie Zuid-Holland, de MRDH, de gemeente Rotterdam, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de NS, en ProRail) invulling te geven aan de uitwerking van de OV- en Spooragenda.

Bijlage

Perspectief A: Dordrecht centraal

Ruimtelijke ordeningsprincipes

- Gezamenlijke stadskern verdichten tot topmagneet: het centrum van Dordrecht.
- Inwonersaantal Drechtsteden groeit.
 - Ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw) intensief verdicht in invloedssfeer van IC-station Dordrecht: centrum-stedelijk Dordrecht/Zwijndrecht/Papendrecht.
- Onderdeel van een stedelijk netwerk (Kennis-as Zuidelijke Randstad, Brabantstad, Utrecht).
 - Aantrekken kennisinstellingen: zelfstandig kennis-georiënteerd profiel .
 - Hoogwaardige culturele voorzieningen.



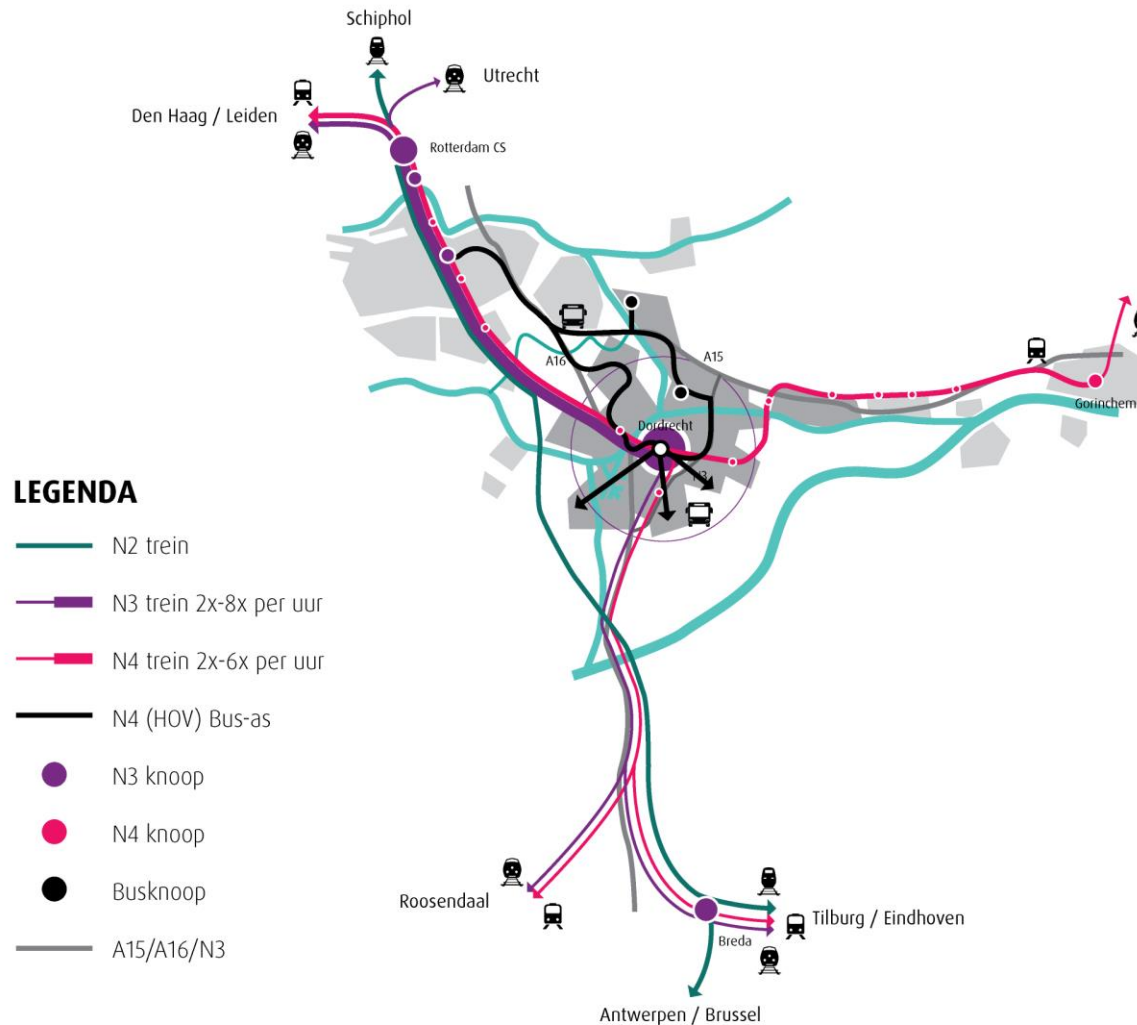
Perspectief A: Dordrecht centraal

Gedetailleerde netwerkbeschrijving

- Trein.
 - N3 Eindhoven – Tilburg - Breda (zoals in PHS) doortrekken naar Dordrecht.
 - N3 Vlissingen – Roosendaal - Dordrecht - Rotterdam Stadion – Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal, door als N2 naar – Schiphol – Amsterdam Zuid en verder.
 - N3 Dordrecht - Rotterdam Stadion – Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal, door als N2 naar – Utrecht.
 - N3 Dordrecht - Rotterdam Stadion – Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal – Schiedam Centrum – Delft – Den Haag HS – Leiden Centraal en verder.
 - N3 Dordrecht - Rotterdam Stadion – Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal, door als N2 naar den Haag Centraal.
 - N4 trein Den Haag Centraal – Rotterdam – 6X per uur (PHS/Stedenbaan).
 - N2 trein (Schiphol) Rotterdam – Breda – via HSL (dus niet via Dordrecht).
- Bus.
 - Stadsbussen als HOV assen naar het centraal station.
 - HOV bus gericht op Dordrecht Centraal. Gebieden tussen Rotterdam en Dordrecht aansluiten richting Rotterdam, om te ver omreizen voor reizigers te voorkomen.
- Fiets.
 - Nieuwe fietsbruggen Dordrecht – Papendrecht en Dordrecht – Zwijndrecht.
- Waterbus.
 - Snel met de fiets de rivier over: hoogfrequente oversteken, aanvullend op nieuwe fietsbruggen.

Perspectief A

DRECHTSTEDEN: DORDRECHT CENTRAAL



Perspectief A: Dordrecht centraal

Modeluitkomsten (1/2)

De verkeersmodelberekeningen laten de volgende resultaten zien voor perspectief A. Deze resultaten zijn het gevolg van wijzigingen in het OV-netwerk (het netwerkeffect). De effecten van extra ruimtelijke ontwikkelingen zijn in de laatste alinea apart beschreven als gevoeligheidsanalyse.

- Bereikbaarheid 45 / 60 minuten.
 - Binnen 45 minuten zijn gemiddeld 55.000 inwoners en arbeidsplaatsen extra binnen bereik.
 - Binnen 60 minuten zijn gemiddeld 170.000 inwoners en arbeidsplaatsen extra binnen bereik.
 - De stijging van bereikbaarheid is relatief groter voor 60 minuten dan voor 45 minuten reistijd: het netwerk van perspectief A faciliteert de langere verplaatsingsafstanden.
- Aantal in- en uitstappers.
 - Op station Dordrecht Centraal neemt het aantal in- en uitstappers toe met 16%.
 - Op de overige stations is een lichte afname te zien van 2%. Waarschijnlijk zijn dit reizigers die als gevolg van de verbeterde bediening van Dordrecht Centraal er nu de voorkeur aan geven om op station Dordrecht een snelle trein te nemen in plaats van de sprinter.
- Effect op aantal autoritten en OV-ritten.
 - Het aantal OV-ritten van, naar en binnen de regio Drechtsteden neemt toe met 5,6%. Het aantal OV-ritten binnen de regio Drechtsteden neemt af, maar dat wordt ruim gecompenseerd door meer ritten naar buiten de Drechtsteden.
 - De nieuwe OV-ritten zijn grofweg voor 1/3 nieuwe ritten, komen voor 1/3 uit de auto en voor 1/3 uit de fiets.
 - Door het grote totaalaantal autoritten, neemt het aantal autoritten relatief slechts licht af: met 0,3%. Deze afname zit naar verwachting wel vooral op de langere afstanden, en ontlast daarmee het hoofdwegennet.

Perspectief A: Dordrecht centraal

Modeluitkomsten (2/2)

- Reizigerskilometers (uitgesplitst naar trein, bus, metro).
 - Het totaal aantal reizigerskilometers neemt toe met ongeveer 21%. In relatie tot de ontwikkeling van het aantal OV-ritten worden er dus gemiddeld langere ritten gemaakt per OV.
 - Er vindt een lichte verschuiving plaats van sprinter naar Intercity. De stadsbus profiteert van de sterkere positie van station Dordrecht: deze heeft een belangrijkere functie in het voor- en natransport.

Tenslotte is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd wat betreft het effect van ruimtelijke verdichting. In deze analyse is ervan uitgegaan dat in perspectief A alle ruimtelijke ambities van de Drechtsteden in de twee hoogste stedelijkheidsklassen plaatsvinden. Om dit te realiseren zijn overigens ingrijpende maatregelen nodig qua verdichting en bereikbaarheid.

- 25.000 woningen / 50.000 extra inwoners zijn in potentie ongeveer 10.000 extra dagelijkse OV-ritten in de regio Drechtsteden.
- 30.000 extra arbeidsplaatsen zijn in potentie ongeveer 15.000 extra dagelijkse OV-ritten in de regio Drechtsteden.
- Het netwerkeffect op in- en uitstappers is onderzocht om de IC-kwaliteit te onderbouwen. In totaal neemt het aantal OV-verplaatsingen als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkelingen toe met ongeveer 20%. Van de 25.000 extra dagelijkse OV-ritten zal ongeveer de helft via station Dordrecht plaatsvinden. Daardoor stijgt het aantal in- en uitstappers van station Dordrecht met ongeveer 50%. Samen met de 17% groei door netwerkontwikkelingen is de groei op station Dordrecht zodanig groot dat ook richting Breda meer capaciteit gewenst is, mogelijk in de vorm van een IC.



B: Drechtsteden Regionaal

Perspectief B: Drechtsteden regionaal

Ruimtelijke ordeningsprincipes

- Drechtsteden kent een aanvullend ruimtelijk-economisch profiel in de zuidelijke Randstad: (hoogwaardige) maakindustrie.
- Onderdeel van logistieke as: spin-off van gunstige logistieke positie vergroten.
- Oriëntatie op Rotterdam is dominant.
- Inwonersaantal Drechtsteden groeit.
 - Woningbouw aan regionale OV assen (N4), zowel stations als hoogwaardige bushaltes.

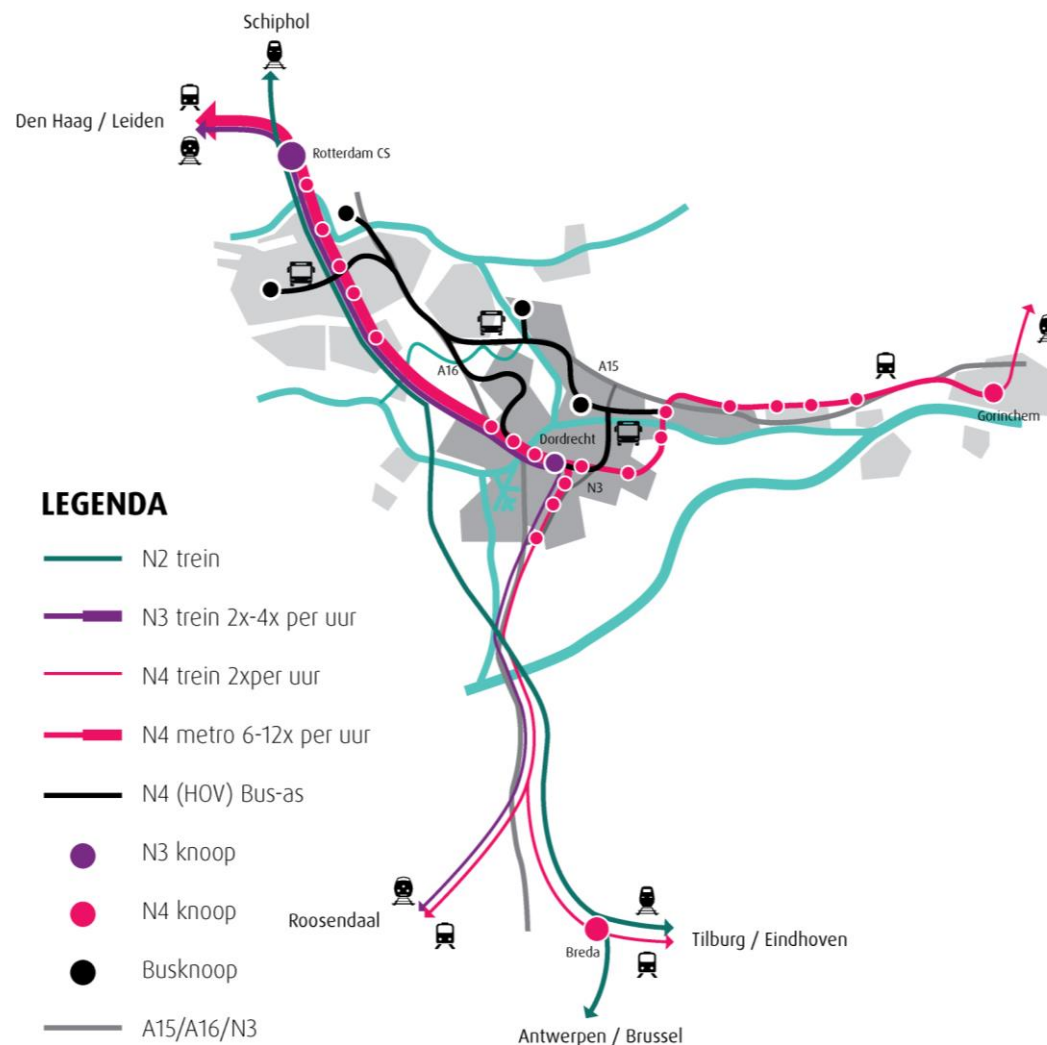
Perspectief B: Drechtsteden regionaal

Gedetailleerde netwerkbeschrijving

- Trein.
 - IC Zoals PHS.
 - N2 trein (Schiphol -) Rotterdam – Breda (via HSL; dus niet via Dordrecht).
 - Vlissingen – Roosendaal – Dordrecht – Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal – Delft – Den haag HS en verder.
 - Dordrecht - Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal – Delft – Den haag HS en verder.
- Lightrail (i.p.v. sprinter).
 - 12X per uur lightrail Den Haag - Rotterdam – Dordrecht, waarvan 6X per uur door naar Gorinchem via MML en 6X per uur door naar Dordrecht Zuid – Sterrenburg – Amstelveen.
 - Nieuwe haltes:
 - Maasterras (ter hoogte van Nieuwe Bakstraat).
 - Zwijndrecht West (ter hoogte van Burgemeester Pijl Hogeweglaan).
 - Leerpark (net ten noorden van de VN tunnel).
 - Sterrenburg (ter hoogte van Copernicusweg).
 - Amstelveen (ter hoogte van Kilbrug).
 - Vogelbuurt (ter hoogte van Reeweg Oost).
 - Stadspolders (net ten noorden van stadspoldering).
- Bus.
 - HOV plannen tussen Rotterdam en Drechtsteden zoals voorzien, behalve bij paralleliteit met metro (Zwijndrecht – Dordrecht).
 - Stadsbussen krijgen kleinere rol.
 - Ontsluitende bussen naar metro in plaats van Dordrecht Centraal.
- Snelle waterbus voor verbinden van Papendrecht en Alblasterdam met Rotterdam.

Perspectief B

DRECHTSTEDEN: DRECHTSTEDEN REGIONAAL



Perspectief B: Drechtsteden regionaal Modeluitkomsten (1/2)

De verkeersmodelberekeningen laten de volgende resultaten zien voor perspectief B. Deze resultaten zijn het gevolg van wijzigingen in het OV-netwerk (het netwerkeffect). De effecten van extra ruimtelijke ontwikkelingen zijn in de laatste alinea apart beschreven als gevoeligheidsanalyse.

- Bereikbaarheid 45 / 60 minuten.
 - Binnen 45 minuten zijn gemiddeld 156.000 inwoners en arbeidsplaatsen extra binnen bereik.
 - Binnen 60 minuten zijn gemiddeld 310.000 inwoners en arbeidsplaatsen extra binnen bereik.
 - De stijging van bereikbaarheid is relatief groter voor 45 minuten dan voor 60 minuten reistijd. Zowel voor 45 minuten als voor 60 minuten reistijd is het effect zeer positief door de hogere haltedichtheid en door meer rechtstreekse verbindingen op zowel kortere als langere verplaatsingsafstanden.
- Het aantal in- en uitstappers.
 - Op station Dordrecht Centraal neemt het aantal in- en uitstappers af met 34% en op de overige stations in de regio is een zeer sterke toename te zien (ruim een verdubbeling). Deels zijn dit reizigers die eerder met de bus naar Dordrecht Centraal reisden. Daarnaast zijn er reizigers die (te voet of met de fiets) nu een metrostation kiezen boven het centraal station van Dordrecht.
- Effect op aantal autoritten en OV-ritten.
 - Het aantal OV-ritten van, naar en binnen de regio Drechtsteden neemt toe met 22%, zowel door een toename van het aantal OV-ritten binnen de regio Drechtsteden als meer ritten van en naar daarbuiten.
 - De nieuwe OV-ritten zijn grofweg voor 1/3 nieuwe ritten, komen voor 1/3 uit de auto en voor 1/3 uit de fiets.
 - Door het grote totaal aantal autoritten, neemt het aantal autoritten relatief minder af: met 1,4%. Dit is een behoorlijke ontlasting van het autonetwerk. Naar verwachting wordt ook het hoofdwegennetwerk ontlast, omdat het hoofdwegennetwerk ook wordt gebruikt voor korte autoritten.

Perspectief B: Drechtsteden regionaal Modeluitkomsten (2/2)

- Reizigerskilometers (uitgesplitst naar trein, bus, metro).
 - Het totaal aantal reizigerskilometers neemt toe met ongeveer 10%. In relatie tot de ontwikkeling van het aantal OV-ritten worden er dus gemiddeld kortere ritten gemaakt per OV.
 - Er vindt een grote verschuiving plaats van sprinters naar de nieuwe metro. Daarnaast vindt een verschuiving plaats van stadsbussen naar de nieuwe metro in de wijken Sterrenburg en Stadspolders. Tenslotte vindt er een lichte verschuiving plaats van Intercity naar metro, waardoor de Intercity wordt ontlast.

Tenslotte is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd wat betreft het effect van ruimtelijke ontwikkelingen. In deze analyse is ervan uitgegaan dat in perspectief B alle ruimtelijke ambities van de Drechtsteden gelijk verdeeld worden over de vier hoogste stedelijkheidsklassen.

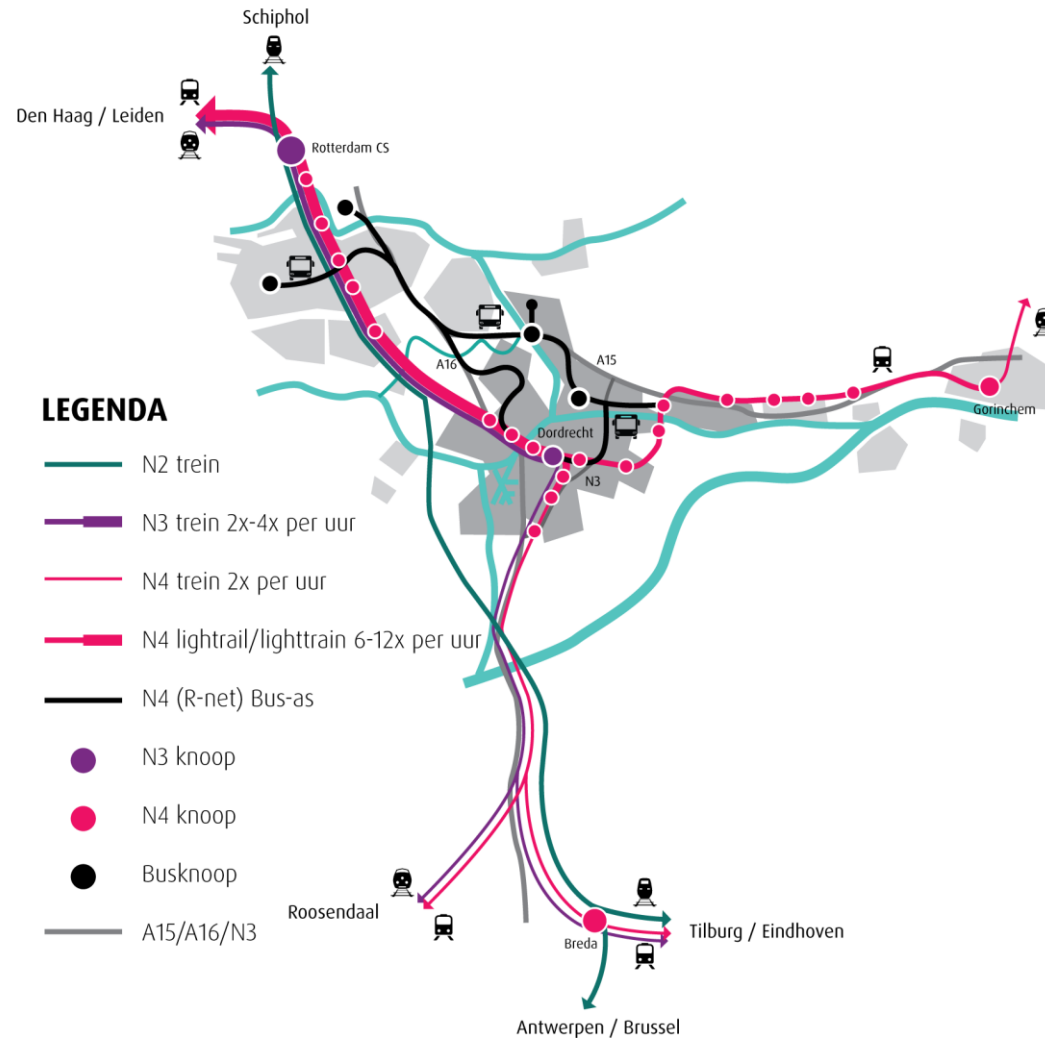
- 25.000 woningen / 50.000 extra inwoners zijn in potentie ongeveer 7.000 extra dagelijkse OV-ritten.
- 30.000 extra arbeidsplaatsen zijn in potentie ongeveer 9.500 extra dagelijkse OV-ritten.
- In totaal neemt het aantal OV-verplaatsingen als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkelingen toe met ongeveer 13%.

OV- en spooragenda 2040

Gedetailleerde netwerkbeschrijving

- Trein: IC.
 - N2 trein (Schiphol -) Rotterdam – Breda (via HSL; dus niet via Dordrecht).
 - Vlissingen – Roosendaal – Dordrecht – Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal – Delft – Den Haag HS en verder.
 - Dordrecht - Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal – Delft – Den Haag HS en verder.
 - Dordrecht – Breda – Tilburg – Eindhoven.
- Lightrail (i.p.v. sprinter).
 - 12X per uur lightrail Den Haag - Rotterdam – Dordrecht, waarvan 6X per uur door naar Gorinchem via MML en 6X per uur door naar Dordrecht Zuid – Sterrenburg – Amstelveen.
 - Nieuwe haltes:
 - Maasterras (ter hoogte van Nieuwe Bakstraat).
 - Zwijndrecht West (ter hoogte van Burgemeester Pijl Hogeweglaan).
 - Leerpark (net ten noorden van de VN tunnel).
 - Sterrenburg (ter hoogte van Copernicusweg).
 - Amstelveen (ter hoogte van Kilbrug).
 - Vogelbuurt (ter hoogte van Reeweg Oost).
 - Stadspolders (net ten noorden van stadspolderring).
- Bus.
 - HOV plannen tussen Rotterdam en Drechtsteden zoals voorzien, behalve bij paralleliteit met metro (Zwijndrecht – Dordrecht).
 - Stadsbussen krijgen kleinere rol.
 - Ontsluitende bussen naar metro in plaats van Dordrecht Centraal.
- Snelle waterbus voor verbinden van Papendrecht en Alblasterdam met Rotterdam.

OV- EN SPOORAGENDA 2040 DRECHTSTEDEN



OV- en spooragenda 2040

Modeluitkomsten (1/2)

De verkeersmodelberekeningen laten de volgende resultaten zien voor perspectief B. Deze resultaten zijn het gevolg van wijzigingen in het OV-netwerk (het netwerkeffect). De effecten van extra ruimtelijke ontwikkelingen zijn in de laatste alinea apart beschreven als gevoeligheidsanalyse.

- Bereikbaarheid 45 / 60 minuten.
 - Binnen 45 minuten zijn gemiddeld 206.000 inwoners en arbeidsplaatsen extra binnen bereik.
 - Binnen 60 minuten zijn gemiddeld 450.000 inwoners en arbeidsplaatsen extra binnen bereik.
 - De stijging van bereikbaarheid is groot voor zowel 45 minuten als voor 60 minuten reistijd. Het effect op 45 minuten bereik is met name het gevolg van de hogere haltedichtheid en van meer rechtstreekse verbindingen. Het effect op 60 minuten bereik wordt daarnaast positief beïnvloed door de kortere reistijden in de richting van Noord-Brabant.
- Het aantal in- en uitstappers.
 - Op station Dordrecht Centraal neemt het aantal in- en uitstappers af met 30% en op de overige stations in de regio is een zeer sterke toename te zien (ruim een verdubbeling). Deels zijn dit reizigers die eerder met de bus naar Dordrecht Centraal reisden. Daarnaast zijn er reizigers die (te voet of met de fiets) nu een metrostation verkiezen boven het centraal station van Dordrecht.
- Effect op aantal autoritten en OV-ritten.
 - Het aantal OV-ritten van, naar en binnen de regio Drechtsteden neemt toe met 24%, zowel door een toename van het aantal OV-ritten binnen de regio Drechtsteden als meer ritten van en naar daarbuiten, waarbij deze laatste categorie het sterkst stijgt.
 - De nieuwe OV-ritten zijn grofweg voor 1/3 nieuwe ritten, komen voor 1/3 uit de auto en voor 1/3 uit de fiets.
 - Door het grote totaal aantal autoritten, neemt het aantal autoritten relatief minder af: met 1,5%. Dit is een behoorlijke ontlasting van het autonetwerk. Naar verwachting wordt ook het hoofdwegennetwerk ontlast, omdat het hoofdwegennetwerk ook wordt gebruikt voor korte autoritten.

OV- en spooragenda 2040

Modeluitkomsten (2/2)

- Reizigerskilometers (uitgesplitst naar trein, bus, metro).
 - Het totaal aantal reizigerskilometers neemt toe met ongeveer 17%. In relatie tot de ontwikkeling van het aantal OV-ritten worden er dus gemiddeld iets kortere ritten gemaakt per OV.
 - Er vindt een grote verschuiving plaats van sprinters naar de nieuwe metro. Daarnaast vindt een verschuiving plaats van stadsbussen naar de nieuwe metro in de wijken Sterrenburg en Stadspolders. In de richting van Rotterdam vindt er een lichte verschuiving plaats van Intercity naar metro, waardoor de Intercity daar wordt ontlast. In de richting van Breda vindt er een verschuiving plaats van sprinter naar Intercity.

Tenslotte is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd wat betreft het effect van ruimtelijke ontwikkelingen. In deze analyse is ervan uitgegaan dat alle ruimtelijke ambities van de Drechtsteden gelijk verdeeld worden over de vier hoogste stedelijkheidsklassen.

- 25.000 woningen / 50.000 extra inwoners zijn in potentie ongeveer 7.000 extra dagelijkse OV-ritten.
- 30.000 extra arbeidsplaatsen zijn in potentie ongeveer 9.500 extra dagelijkse OV-ritten.
- In totaal neemt het aantal OV-verplaatsingen als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkelingen toe met ongeveer 13%.

Uitgangspunten OV- en Spooragenda 2040

Voor de perspectieven die in de Spooragenda 2040 worden uitgewerkt, is een aantal uitgangspunten gehanteerd die hieronder nader worden onderbouwd.

MerwedeLingelijn

Een groot deel van de reizigers vanaf de MerwedeLingelijn (MLL) stapt in Dordrecht over naar Rotterdam. Een mogelijke gedachte om deze reizigers beter te kunnen bedienen, is de lijn vanuit Gorinchem na Sliedrecht over nieuw spoor doortrekken langs Papendrecht en Ridderkerk, en daarna aansluiten op het Rotterdamse metronetwerk. Het belangrijkste bezwaar hiertegen is (gegeven de huidige infrastructuur) dat de investering hiervoor erg hoog is. Daarvoor zou ongeveer 18 kilometer nieuw spoor nodig zijn, wat grofweg neerkomt op een investering van ruim €0,5 miljard. De bijbehorende extra beheer- en onderhoudskosten bedragen ongeveer €14 miljoen per jaar. Exploitatiekosten zijn afhankelijk van het precieze netwerk wat gereden wordt, maar naar verwachting kan de exploitatie ongeveer kostenneutraal plaatsvinden.

Een andere gedachte is om de MLL te laten aantakken op de Betuweroute: dit is immers een parallelle spoorverbinding. Dat is echter niet mogelijk, omdat de treinbeveiliging en bovenleidingspanning anders zijn op de Betuweroute. Ook de rijkarakteristieken van goederen en lichte reizigerstreinen zijn heel verschillend. Daar komt bij dat de Betuweroute vol zit met goederentreinen: er is dus ook geen capaciteit beschikbaar. Daarom is in beide perspectieven opgenomen dat de MLL via Dordrecht loopt. In perspectief A eindigt deze in Dordrecht, want daar kan overgestapt worden op een hoogfrequente en snelle IC richting Rotterdam. In perspectief B is deze als lightrain/metro doorgetrokken naar Rotterdam.

Bediening van station Dordrecht

Uitgangspunt bij het opstellen van de perspectieven is minimaal de bediening vanuit PHS. Dit betekent 4 IC's naar Rotterdam, 2 naar Zeeland en 0 naar Breda: binnen PHS 2030 (zowel in de Lange Termijn SpoorAgenda (LTSA) als in de NMCA) is immers niet voorzien in een IC Breda-Dordrecht. Voor Sprinters gelden de volgende aantallen in PHS: 6 naar Rotterdam, 2 naar Zeeland en 2 naar Breda.

De IC naar Breda is vanuit capaciteitsoogpunt niet nodig, aangezien de reizigersstroom vanuit Breda richting Rotterdam via de HSL wordt afgewikkeld. De hele IC vervoermarkt Breda – Dordrecht moet dus door Dordrecht zelf worden gegenereerd. In de OV- en Spooragenda 2040 kijken we in hoeverre Dordrecht hiertoe zelf in staat is vanuit ruimtelijk-economische ontwikkelingen en een OV-netwerk dat gericht is op het vergroten van het aantal in- en uitstappers op Dordrecht CS, met name vanuit Breda richting Dordrecht.

Voor de richting Rotterdam blijkt in de NMCA dat de IC's Dordrecht - Rotterdam een hoge bezetting hebben (meer dan 90%). In perspectief B gaat parallel aan deze IC's een hoogfrequente metro/lighttrain-verbinding rijden tussen Dordrecht en Rotterdam. Deze twee bedieningen zijn complementair aan elkaar en leidt niet tot mogelijke verlaging van de IC frequentie tussen Dordrecht en Rotterdam. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- De metro/lighttrain trekt met name reizigers door nieuwe rechtstreekse verbindingen en bedient een latente vervoersvraag, gekoppeld aan ruimtelijk-economische ontwikkeling langs de corridor.
- Het aantal reizigers in de IC's tussen Rotterdam en Dordrecht neemt in de referentiesituatie de komende jaren verder toe. Ook met hoger frequente bediening van deze verbinding door metro/lighttrain blijven de 4 IC's per uur nu en in de toekomst vanuit capaciteitsoogpunt nodig.

Samenhang ruimtelijk-economische ambitie Drechtsteden (1/4)

Groeistrategie 2030:

De Groeistrategie 2030 is momenteel in uitwerking. De Groeistrategie 2030 zet in op vier hoofddoelstellingen: transformatie van de maakindustrie, versterken kwaliteit en diversiteit van het woonklimaat, beter uitnutten van de ligging aan knooppunt water, weg en spoor en van zorg naar participatie. Deze zijn verder uitgewerkt in tien concrete groeidoelstellingen die elk aan één of meerdere hoofddoelstellingen invulling geven.

De OV- en Spooragenda 2040 ondersteunt meerdere doelstellingen van de Groeistrategie 2030:

- Transformatie van de maakindustrie: 30.000 extra arbeidsplaatsen
- Versterken kwaliteit en diversiteit van woningklimaat: 25.000 extra woningen
- Beter uitnutten van de ligging aan knooppunt weg, water en spoor: versterking interne en externe bereikbaarheid OV-voorzieningen, versterking stationsomgeving Dordrecht CS en innovatie in vervoer.

Visie Drechttring A15-A16-N3:

De Visie Drechttring A15-A16-N3 is, evenals de OV- en Spooragenda, integraal ingestoken door de koppeling te leggen met ruimtelijk-economische ontwikkelingen binnen de Drechtsteden. De Visie Drechttring beschrijft twee extreme scenario's om inzicht te bieden in de kansen en mogelijke maatregelen voor de Drechttring. Deze scenario's komen sterk overeen met de scenario's die ten grondslag liggen aan de OV-maatregelen in de OV- en Spooragenda 2040. De samenhang is daarmee evident.

De OV- en Spooragenda 2040 ondersteunt de volgende concrete doelstellingen uit de Visie Drechttring:

- Het versterken van een aantrekkelijk leefmilieu, door het stimuleren van schoon, veilig vervoer;
- Het ontwikkelen van een aantrekkelijk vervoerssysteem, met daarin een hoogwaardig OV- en fietsnetwerk;
- Verbeteren waterbussysteem en aanhakend fietsnetwerk;
- Slim verknopen en ontvlechten van verkeersstromen, met name rondom OV-knooppunten.

Samenhang ruimtelijk-economische ambitie Drechtsteden (2/4)

Woonvisie 2017:

In 2015 is de bestaande woonvisie Spetterend Wonen 2010-2020 geactualiseerd. Vanwege diverse ontwikkelingen op woongebied is de behoefte ontstaan aan een meer ingrijpende herziening van de woonvisie. Zoals geconcludeerd in het rapport Zichtbaar Samen Maritiem, ligt er een opgave om de aantrekkelijke kwaliteiten in de Drechtsteden beter te benutten. Als Maritieme Topregio willen de Drechtsteden sociaaleconomisch sterker worden en groeien. Woonaantrekkelijkheid is hierbij essentieel om de groei te faciliteren. De Woonvisie 2017 zal hieraan richting geven. De planning is dat de Woonvisie 2017 wordt vastgesteld in het najaar van 2017.

De OV- en Spooragenda 2040 ondersteunt de volgende ambities uit de Woonvisie 2017:

- Opgave is vooral gericht op versterking van het aanbod voor hogere inkomens.
- Tot 2030-2035 zet Drechtsteden in op van het woningtekort in de Zuidelijke Randstad maximaal 25.000 extra woningen te realiseren in de Drechtsteden.
- Hiervan wil Drechtsteden circa 10.000 woningen realiseren binnenstedelijk langs de Oude Lijn.

Samenhang DAV-concessie:

Het Programma van Eisen van de DAV-concessie is op 4 april 2017 vastgesteld. Van 6 april tot 14 september 2017 loopt de biedingsperiode voor vervoerders. Naar verwachting wordt eind oktober 2017 duidelijk welke vervoerder de aanbesteding heeft gewonnen. Het PvE van de DAV-concessie zet op hoofdlijnen in op beschikbaar en aantrekkelijk openbaar vervoer, betaalbaar en betrouwbaar OV, het verduurzamen van OV en het flexibel blijven doorontwikkelen van het OV gedurende de concessieperiode.

De OV- en Spooragenda 2040 ondersteunt met name de volgende punten uit het PvE van de DAV-concessie:

- Merwedelingelijn en HOV-buslijnen als ruggengraat van het openbaar vervoer;
- Ontwikkeling R-net (hoogwaardig OV-bus netwerk);
- Innovatie in kleinschalige vraagafhankelijke vervoersoplossingen.

Samenhang ruimtelijk-economische ambitie Drechtsteden (3/4)

Koersnota Mobiliteit Dordrecht:

Spoorvervoer:

- Station Dordrecht per spoor goed verbinden met Rotterdam Centraal, Schiphol en station Breda.
- Op interregionaal niveau de verbinding Dordrecht – Rotterdam versterken via oude lijn, met hoogfrequente light rail verbinding.
- De nieuwe light rail verbinding koppelen aan ruimtelijk-economische ontwikkeling Maasterras/Oude Maas, Leerpark en Amstelwijk met nieuwe haltes, en de light rail verbinding verknopen met de Merwede Lingelijn.

Busvervoer:

- Tussen de Drechtsteden onderling en richting Rotterdam Zuidplein en Rotterdam Kralingse Zoom het HOV-busnetwerk doorontwikkelen tot R-net: lijnvoering strekken en frequentie verhogen.
- Lokale ontsluitende lijnen (o.a. stadsdiensten) aantakken op de OV-knoop Dordrecht CS en (in mindere mate) knoop Gezondheids-park/Leerpark.
- Doelgroepenvervoer organiseren met 'Stroomlijn' en kleinschalig vervoer zoals de Drechtthopper.
- Alle bussen emissievrij met ingang van DAV-concessie.

Vervoer over water:

- De waterbus als openbaar vervoer verbinding en belangrijke schakel in het hoofdfietsnetwerk.
- Waterbus emissievrij tegen 2025.

Beter verknopen:

- Inzetten op ketenmobiliteit en versterken van knooppunten woon-werkverkeer en recreatieve knopen.

Samenhang ruimtelijk-economische ambitie Drechtsteden (4/4)

Bestuursakkoord Drechtsteden Maritieme Topregio:

De Drechtsteden hebben als ambitie om maritieme topregio te worden. Momenteel heeft de Drechtsteden een goede ligging en veel potentie, maar wordt de agglomeratiekracht onvoldoende benut. Doel van het bestuursakkoord is om via concrete afspraken door te pakken op de perspectiefrijke uitgangspositie van de regio Drechtsteden. Deze afspraken zetten in op het in samenhang oppakken van doelen in de domeinen economie, energie, wonen, bereikbaarheid en ruimte.

De OV- en Spooragenda 2040 ondersteunt de volgende concrete doelen het uit Bestuursakkoord Drechtsteden Maritieme Topregio:

- OV: doorontwikkeling waterbus, optimale invulling DAV-concessie, positie stationsgebied Dordrecht CS;
- Woonklimaat: verstedelijkingsopgave Drechtsteden;
- Ruimtelijke kwaliteit: vergroten leefbaarheid en kwaliteit van wonen en kwaliteit van kansrijke oeverlocaties;
- Externe veiligheid in relatie tot bereikbaarheid: spoor en A15/A16, toekomstperspectief voor de corridor tussen de Randstad en het Zuiden;
- Interregionaal netwerk Drechtsteden – andere regio's: onderdeel van investeringsagenda Zuidelijke Randstad.

Samenhang regionale en nationale OV- en bereikbaarheidsstudies

Samenhang met MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (BRDH)

In het MIRT onderzoek BRDH wordt onderzocht hoe de bereikbaarheid tussen de agglomeraties Rotterdam en Den Haag de komende decennia kan worden verbeterd door ook nadrukkelijk de koppeling te leggen tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsmaatregelen. Onder andere het Toekomstbeeld OV en de Pilot Zuidelijke Randstad zijn input voor het MIRT onderzoek BRDH. In het MIRT onderzoek BRDH worden twee perspectieven uitgewerkt (krachten bundelen en krachten verdelen). De uit te werken perspectieven van de Spooragenda 2040 (Dordrecht Centraal en Drechtsteden Regionaal) passen in de lijn van de MIRT perspectieven.

Samenhang met OV-plan Rotterdam

In het verlengde van het Stedelijk Verkeersplan en de Pilot Zuidelijke Randstad wordt door de gemeente Rotterdam en de MRDH het OV-plan Rotterdam uitgewerkt. Onderdeel van het OV-plan zijn drie OV-perspectieven (benutten, spreiden, concentreren). De perspectieven van de Spooragenda 2040 passen geheel in de lijn van het spreidings- en concentratieperspectieven van het OV-plan Rotterdam. Ambtelijke afstemming vindt plaats in de ontwikkelateliers die vanuit beide trajecten worden georganiseerd.

Zowel het MIRT onderzoek als het OV-plan Rotterdam leveren in het najaar van 2017 haar resultaten op.