RAADSGRIFFIE DORDRECHT	
Ontvangen 24/12	Griffier:
Gemeenteraad	3/2
Presidium	
Commissie	
Griffie	M. Verboom
DIV team 2	

raadsverg : 3/2 !

GESCAND

de Drechtsteden

BEHANDELKOPIE

-1 811.21

Aan de gemeenteraden van de Drechtsteden
t.a.v. de raadsgriffier

50/04/36	DIV TEAM 1
- 5 JAN 2004	

AFDELING	ACTIE	PARAAF
Gnf	bbR	
SO/BUD	va	
AFHANDELING		

afschrift raadsleden secr collegeleden (7x)

Alblasserdam
Dordrecht
's-Gravendeel
Hendrik-Ido-Ambacht
Papendrecht
Sliedrecht
Zwijndrecht

datum
17 december 2003

behandeld door
B.M. Becker

ons kenmerk
03/2335

doorkiesnummer
078-6480684

e-mail
mbecker@regiozhz.nl

onderwerp
gevraagd raadsbesluit

bijlage(n)
ontwerp-raadsvoorstel

Geachte gemeenteraad,

Begin 2003 hebben de gemeentebesturen ermee ingestemd dat de concepten van het Mobiliteitsplan en de Kadernota HOV-D werden vrijgegeven voor de inspraak. Vervolgens werd in de periode tussen 5 maart en 30 april de gelegenheid geboden op de plannen in te spreken. In de afzonderlijke Drechtstedengemeenten is hieraan nader inhoud gegeven via een permanente expositie en een gemeentelijke informatiebijeenkomst. Daarnaast is op 14 april 2003 aan belangenorganisaties, buurgemeenten, andere overheden en dergelijke gelegenheid gegeven van de plannen kennis te nemen en hierop te reageren. Naar aanleiding van de reacties die op basis van de gehouden bijeenkomsten en daarnaast zijn ontvangen zijn beide nota's marginaal aangepast.

In de vergadering van het Drechtstedenbestuur d.d. 6 november 2003 zijn de gewijzigde Kadernota HOV-D en het Mobiliteitsplan Drechtsteden vastgesteld. Het Drechtstedenbestuur vraagt de zeven gemeenteraden van de Drechtsteden om vóór 1 april 2004 in te stemmen met de beide rapporten, welke op basis van de doorlopen inspraakprocedure marginaal gewijzigd zijn.

Een ontwerp-raadsvoorstel gaat hierbij. Wij verzoeken u dit voorstel te behandelen in de raad van uw gemeente **en ons schriftelijk op de hoogte te brengen van het genomen besluit.** Een kopie van deze brief en de bijlage hebben wij ter kennisname verzonden aan het college van Burgemeester en Wethouders van uw gemeente.

Wanneer u prijs stelt op een toelichting van de nota's op de bijgevoegde documenten, dan kan dat middels een toelichting door de projectleider in de desbetreffende raadscommissie. U kunt hiervoor een afspraak maken via mw. Becker (zie de gegevens in de kantlijn).

Hoogachtend,
het Drechtstedenbestuur,

G.J. Vogelaar
secretaris

R.J.G. Bandell
voorzitter

Bureau Drechtsteden
Weizigtweg 33
Postbus 365
3300 AJ Dordrecht
Telefoon (078) 6480600
Fax (078) 6480640
info@drechtsteden.nl
www.drechtsteden.nl

Bankrekeningnummer
Bestuursdienst Zuid-Holland Zuid
ABN-AMRO 40.05.72.729

Het Drechtstedenbestuur is een bestuurscommissie van de gemeenschappelijke regeling regio Zuid-Holland Zuid.

Cc. Colleges van B&W van de Drechtstedengemeenten
leden AAVV
PA ABZ
archief

Raadsvoorstel

Onderwerp

Vaststelling Mobiliteitsplan en Kadernota Hoogwaardig openvervoer Drechtsteden

Historisch kader

Aan de totstandkoming van het mobiliteitsplan en de kadernota HOV-D is een lange periode van voorbereiding vooraf gegaan. Reeds in 2001 hebben de Drechtsteden de ambitie uitgesproken voor het beleidsveld verkeer en vervoer een visie op te stellen. Parallel aan dit proces is in twee fasen gewerkt aan de opstelling van de kadernota HOV-D. Fase 1, met daarin de visie en de ambitie, is in september 2001 door het Drechtstedenbestuur geaccordeerd. Aansluitend is fase 2 uitgewerkt (vervoerkundig concept en potentie, vaststelling en inpassing tracés). Maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid waren wezenlijk voor de planinhoud. De hiertoe ingestelde klankbordgroepen met de relevante maatschappelijke vertegenwoordigers voor zowel mobiliteitsplan als kadernota zijn op diverse momenten via workshops inhoudelijk betrokken. Ook zijn op diverse momenten gelegenheid gemeente bestuurders interactief bij het proces betrokken; op 19 november 2001 rondom het mobiliteitsplan, terwijl bestuurders op 8 oktober 2001 werden betrokken bij de kadernota.
Op 14 november 2002 heeft het Drechtstedenbestuur vervolgens met de concept-nota's ingestemd en deze vrijgegeven voor de inspraak. Op 4 maart 2003 zijn de bestuurders over de concept-plannen geïnformeerd. Vervolgens werd in de periode tussen 5 maart en 30 april de gelegenheid geboden op de plannen in te spreken. In de afzonderlijke Drechtstedengemeenten is hieraan nader inhoud gegeven via een permanente expositie en een gemeentelijke informatiebijeenkomst. Daarnaast is op 14 april 2003 aan belangenorganisaties, buurgemeenten, andere overheden en dergelijke gelegenheid gegeven van de plannen kennis te nemen en hierop te reageren. Naar aanleiding van de reacties zijn zowel het Mobiliteitsplan en de Kadernota HOV-D inmiddels marginaal aangepast.

Gevraagde beslissing

Gevraagd wordt te besluiten:

1. in te stemmen met de inhoud van het mobiliteitsplan, inclusief prioriteiten en de kadernota HOV-D
2. het Drechtstedenbestuur op te dragen zich te beijveren de financiering van de uitvoering van de nota's veilig te stellen door hierover onverminderd met andere overheden naar oplossingen te zoeken;
3. nader met de Drechtsteden in overleg te treden over aanvullende gemeentelijke financiering op het moment dat Provincie en Rijk zich hebben uitgesproken over 2.
4. onverminderd hetgeen onder 2 en 3 is vermeld, het smeden van een op de uitvoering gericht samenwerkingsverband tussen de betrokken gemeenten voor de uitvoering van de eerste prioriteit, (streng 1 HOV-D = Zwijndrecht - Dordrecht-centrum - Knooppunt Dordtwijck)
5. na vaststelling van de plannen de regie voor de uitvoering van de prioriteiten uit het Mobiliteitsplan, waaronder het HOV-D, in handen te geven van de Drechtsteden;
6. geen ontwikkelingen op of langs het voorgestelde HOV-D tracé te nemen, die de aanleg van HOV-D belemmeren dan wel bemoeilijken en daarom de lokale

plannen binnen het HOV-D traject ter afstemming hierop voor te (laten) leggen aan de Drechtsteden

Bijlagen

- Mobiliteitsplan Drechtsteden
- Kadernota Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden inclusief figurenbundel
- Besluitvorming Drechtstedenbestuur 14 november 2002
- Besluitvorming Drechtstedenbestuur 6 november 2003

Besluitvormingsprocedure

- 11 september 2003 vastgesteld door Bestuurlijke Commissie Verkeer & Vervoer
- 6 november 2003 vastgesteld door Drechtstedenbestuur
- vóór 1 april 2004 besluitvorming door zeven gemeenteraden

Communicatie

Zie verder onder toelichting

Financiële consequenties

Zie de desbetreffende beslispunten en hetgeen hierover bij de toelichting is vermeld.

Toelichting

Zie toelichting op de besluiten van het Drechtstedenbestuur van 14 november 2002 en 6 november 2003

de Drechtsteden

bijlage
Kadernota
agendapunt
5
datum
4 november 2002
steller
C.Doeser/ A. Blokland
doorkiesnummer
078 6480556
e-mail
ablokland@reglozhz.nl

Notitie ten behoeve van de vergadering van Bestuurlijke Commissie Verkeer en Vervoer op 31 oktober 2002.

Onderwerp

Kadernota Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Bijlagen

Kadernota van 16 oktober 2002 met bijbehorende figurenbundel van augustus 2002

Gevraagde beslissing

Aan het Drechtstedenbestuur wordt voorgesteld te besluiten:

1. akkoord te gaan met de inhoud van de concept-Kadenota HOV-D;
2. akkoord te gaan met de prioriteitstelling voor de aanpak van de tracés, waarbij de strengen Zwijndrecht – Dordrecht en Papendrecht / Sliedrecht – Dordrecht als eerste uitgewerkt en aangelegd worden;
3. de concept-kadernota vrij te geven voor de inspraak conform de separaat te behandelen inspraaknotitie;
4. na de inspraak de kadernota zonodig aan te passen danwel te wijzigen alvorens ter definitieve vaststelling aan het Drechtstedenbestuur aan te bieden;
5. de kadernota HOV-D in te dienen bij het Rijk als verkenningenstudie, daarmee MIT-gelden veilig te stellen en door te sluizen naar de GDU-plus-regeling van de Provincie Zuid-Holland; er moet in overleg getreden worden met de provincie Zuid-Holland;
6. de afzonderlijke gemeenteraden voor te stellen vanaf 2004 struktureel rekening te houden met de eigen gemeentelijke bijdragen voor de realisatie van HOV-D op basis van een nog nader te bepalen verdeelsleutel;
7. akkoord te gaan met de aanstelling per 2003 van een projectleider HOV-D bij de Drechtsteden en hiervoor € 120.000,- beschikbaar te stellen voor een periode van 4 jaar;
8. akkoord te gaan met het beschikbaar stellen van € (nader in te vullen, zie het voorstel van XTNT) voor het uitvoeren van de communicatie en de inspraak.

Verdere procedure

Indien wordt ingestemd met de beslispunten, is dit, na definitieve vaststelling van de kadernota tevens de start van het realisatietraject. Tot een wezenlijk en prominent element voor deze vervolgfase kan in ieder geval worden gerekend het beschikbaar krijgen van de benodigde financiële middelen voor realisatie van het totale project. In het vervolg komt dit nader aan de orde.

Communicatie en Inspraak

Bij het uitwerken van de HOV-studie is er veel aandacht besteed aan communicatie en overleg. In totaal zijn alle gemeente drie keer geconsulteerd: informerend, inventariserend (projecten, plannen) en terugkoppelend (tracés). Ook is er een plenaire bijeenkomst geweest voor alle betrokken raadsleden na het gereedkomen van de eerste fase: visie en ambitie. Daarnaast bestaat er naast het centrale begeleidingsteam (gemeenten, provincie en Drechtsteden) een overleggroep met de vervoerders (SVD, Connexxion en NS) en een klankbordgroep (o.a. vervoerders,

Rover, VCC en KvK). Projectwethouder Sas is meerdere malen geïnformeerd over de voortgang.

Parallel met de ontwikkeling van de nota HOV-D is het mobiliteitsplan Drechtsteden opgesteld. Inhoudelijk zijn beide plannen op elkaar afgestemd en logischerwijs vormt het mobiliteitsplan het grotere integrale kader waarin de visie op openbaar vervoer past.

Beide plannen worden gelijktijdig in de inspraak gebracht. Er is een separate notitie gemaakt waarin de inspraak van beide plannen wordt behandeld. De nota HOV-D, het mobiliteitsplan en de inspraaknotitie worden gelijktijdig in procedure gebracht.

Kosten ontwikkeling HOV-D en financiering

De kosten van de ontwikkeling op en rond het spoor (S-baan en Merwede-Lingelijn) worden historisch gezien gedragen door het Rijk. Niet uit te sluiten is dat door wijziging van financieringssystematiek (van MIT naar GDU-plus) en een andere aanbesteder (provincie in plaats van rijk) er toch een beroep op de lagere overheden wordt gedaan. Momenteel is er nog geen zicht op de hoogte van een dergelijke participatie.

De kosten van de benodigde aanpassingen aan de weginfrastructuur, inclusief de haltes zijn geraamd op ongeveer € 150 miljoen, waarbij er € 125 miljoen direct toe te rekenen is aan het openbaar vervoer. In dit bedrag zijn geen kunstwerken en grondverwervingen opgenomen en gaat het dus enkel en alleen om de inpassing en aanleg van het tracé plus de kruisingen met bestaande wegen en de haltes.

Aannemende dat de GDU-plus-financiering eenzelfde uitwerking heeft als de MIT-financiering blijft er altijd een bedrag over dat door de regiogemeenten zelf betaald moet worden. Uit de praktijk blijkt dat de eigen gemeentelijke bijdrage tussen de 20 en 35 % ligt. Voor het totale project is dit dus een bedrag tussen de 26 en 45 miljoen. Een deel van het bedrag kan opgevangen worden binnen exploitatierekeningen van integrale planontwikkelingen en een deel moet als apart budget beschikbaar gesteld worden. Ervan uitgaande dat elke gemeente verantwoordelijk is voor de eigen bijdrage aan projecten binnen de eigen gemeentegrenzen ontstaat het volgende overzicht van totaalbedragen per gemeente.

	Eigen bijdrage gemeenten	
	Tot 2007	Na 2007
Zwijndrecht	0,3 – 0,6 miljoen	3,5 – 6,1 miljoen
Dordrecht	9,6 – 16,8 miljoen	
Sliedrecht	0,4 – 0,7 miljoen	
Papendrecht	2,4 – 4,2 miljoen	1,7 – 2,9 miljoen
Alblasserdam		3,7 - 6,4 miljoen
Hl Ambacht		1,5 – 2,6 miljoen

Alle gemeenten moeten afzonderlijk in de begrotingscyclus vanaf 2003 rekening houden met de eigen bijdragen HOV-D.

De Regio Ringlijn staat nog steeds als verkenning genoteerd in de MIT-procedure van het Rijk. De nota HOV-D moet in het kader van de MIT-procedure ingediend

worden als verkenningenrapportage, zodat de financiële claim blijft bestaan, hetgeen relevant kan zijn bij de overgang van MIT-, naar GDU-procedure.

Kosten HOV-kadernota (deel 1 en deel 2)

De totaalkosten van het uitvoeren van de HOV-studie bedragen:

-	Kadernota deel 1:	€ 83.248,-
-	Kadernota deel 2:	
	Dit is inclusief de kosten t.b.v.:	
	projectleiding	
	stedenbouwkundige analyse	
	vervoerkundige berekening	
	excursie en	
	drukwerk	€ 354.887,-
	Totaal (inclusief BTW)	€ 438.135,-

De kosten van XTNT zijn conform de offerte fase 2, inclusief de stelpost voor de bepaling van het investeringsvolume. De kosten van het stedenbouwkundige bureau VHP zijn conform offerte, maar feitelijk twee keer zo hoog als aanvankelijk ingeschat. De kosten voor de vervoerwaardeberekening zijn minder dan de helft van hetgeen ingeschat is.

Het oorspronkelijk beschikbare budget voor het HOV-project bedroeg € 635.292,30 (fl.1,4 miljoen).

Om tot vaststelling van de HOV-D rapportage te komen wordt inspraak gepleegd. Zoals vermeld wordt hierbij ook het Mobiliteitsplan Drechtsteden meegenomen. Ook staat er nog een excursie gepland ter ondersteuning van de beeldvorming rondom HOV. Eind oktober wordt in een dag een bezoek gebracht aan Oberhausen (succesvol totaalconcept van lijnvoering, reizigersinformatie, knooppunten, etc.) en Eindhoven (Phileas).

De toegezegde SWAB-middelen (fl. 500.000,=) van de provincie Zuid-Holland worden gedeclareerd

Toelichting

1 Inleiding

In 2000 zijn alle Drechtsteden-gemeenten akkoord gegaan met het Plan van Aanpak Kadernota Regio Ringlijn. Hierin is het pad aangegeven om tot de opstelling van de Kadernota te komen, die op zich weer de basis is om tot realisatie van een Hoogwaardig Openbaar Vervoersysteem in de Drechtsteden te komen. De opstelling van de Kadernota is in twee fasen gebeurd. Fase 1, waarin de visie en de ambitie is vastgelegd is in september 2001 door het Drechtstedenbestuur geaccordeerd. Nu fase 2 ook is uitgewerkt (betekenis HOV voor de ontwikkeling van de Drechtsteden, vervoerkundig concept en potentie, vaststelling en inpassing tracés) ligt de complete Kadernota HOV-D voor ter besluitvorming.

2 Waarom de HOV-studie

De mobiliteit binnen de Drechtsteden en tussen de Drechtsteden en Rotterdam groeit de komende jaren nog aanzienlijk. Als deze mobiliteitsgroei zich manifesteert

in de vorm van een verminderde bereikbaarheid dan is dit een bedreiging voor de regionale ambities. Duurzame facilitering van de vervoervraag moet bereikt worden door te investeren in het openbaar vervoer binnen de Drechtsteden en in de verbindingen met de Randstad.

Bovendien is het project Regio Ringlijn (1997) opgenomen in het MIT (Meerjarenprogramma Infrastruktuur en Transport) en om over te kunnen gaan naar de Planstudiefase moet een rapportage aangeleverd worden ter afsluiting van de verkenningenfase. De HOV-studie voldoet aan de criteria voor een verkenningenstudie.

3 Openbaar-vervoervisie Drechtsteden

In de Kadernota HOV-D deel 1 zijn drie scenario's aangeven voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio. Hierbij is het onderling verbinden van de Drechtsteden en het verbinden van de Drechtsteden met de Rotterdamse Regio van groot belang. De scenario's verschillen van elkaar in de benutting van het bestaande spoor voor regionaal openbaar vervoer, waarbij in het meest vergaande scenario het hoofdspoor Dordrecht – Rotterdam wordt gebruikt. Recente ontwikkelingen geven aan dat er op korte termijn kansen zijn voor het benutten van dit hoofdspoor. De belangrijkste conclusies uit de nota over het totale openbaar-vervoersysteem binnen de Drechtsteden zijn dan ook:

- participeer als Drechtsteden in de ontwikkeling van het Zuidvleugelnet c.q. de S-baan (stedenbaan). Vanuit het Bureau Zuidvleugel (commissie Bandell) werken de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden en de regio's Leiden en Drechtsteden samen met de NS aan de ontwikkeling van een regionaal spoorsysteem. Kleinere en snellere treinen op het traject Dordrecht Amstelwijck – Leiden op het bestaande spoor. Een eerste start met de S-baan kan gemaakt worden in 2006/2007 op het moment dat de HSL in gebruik wordt genomen en er capaciteit vrijkomt op het bestaande spoor. Het nieuwe station Amstelwijck is het begin/eindpunt van de S-baan en binnen de huidige spoorcapaciteit kunnen stations toegevoegd worden in de Spoorzone (Dordtse oever) en Zwijndrecht Bakestein. Op termijn als het traject Dordrecht Centraal – Dordrecht Amstelwijck voorzien is van 4 sporen krijgt ook het Leerpark een aansluiting op de S-baan. De kosten van het aanpassen van het spoor en het bouwen van de stations langs het totale trajecten Dordrecht – Leiden, Rotterdam – Gouda en Den Haag Gouda zijn geraamd op € 250 miljoen. Dekking wordt gezocht binnen het project Benutten en Bouwen, dat bij V&W is ondergebracht voor spoorontwikkelingen in de komende jaren.

- participeer als Drechtsteden in de ontwikkeling van de Merwede-Lingelijn. De provincie Zuid Holland gaat de spoorlijn Dordrecht – Gorinchem – Geldermalsen aanbesteden. Ook hier wordt het conventionele treinsysteem vervangen door een S-baan concept, waardoor er met hogere frequenties gereden kan worden en er meerdere haltes gemaakt kunnen worden. Voor de ontsluiting van de regio is een extra halte Baanhoek bij Sliedrecht relevant. Door koppeling van deze ontwikkeling aan het S-baan concept ontstaan er diverse mogelijkheden om treinen vanuit Sliedrecht / Gorinchem door te laten rijden in de richting van Rotterdam. Financiering van dit project ligt in eerste instantie bij de provincie Zuid-Holland, maar deze zal ook de regio aanspreken op cofinanciering.

- ontwikkel als Drechtsteden een HOV-bussysteem om de afzonderlijke gemeenten onderling te verbinden en aan te sluiten op het spoorsysteem op de NS-stations Dordrecht Centraal en Zwijndrecht. De kadernota geeft aan dat het HOV-systeem het verbindende verkeerssysteem binnen de Drechtsteden wordt (inclusief water openbaar vervoer), het totale stedelijke gebied gelijkwaardig ontsluit en verbindt en diverse ruimtelijke en economische ontwikkelingen faciliteert, ondersteunt en stimuleert. Daarnaast geeft de kadernota het tracé aan, de principe profilering van dit tracé, een beoordeling van de wijze van inpassing van het profiel in het tracé en een indicatie van de kosten van aanleg. De totale kosten worden geraamd op € 150 miljoen. De taak om de financiering te regelen ligt bij de Drechtsteden, waarbij de regio ook altijd zelf voor een bepaald deel moet bijdragen.

- houd de mogelijkheid open om de as Hendrik Ido Ambacht – Zwijndrecht – Dordrecht ooit om te kunnen bouwen tot een tram / metrobaan. Deze optie ontstaat op het moment dat de Stadsregio Rotterdam het Rotterdamse tram / metronet uitgebreid heeft tot en met Ridderkerk.

- participeer in de doorontwikkeling van het water openbaar vervoer. De betekenis van het verbindende systeem van/naar Rotterdam is voor woon-werkmotieven beperkt, maar met name de betekenis voor reizen met recreatieve en sociale motieven is groot. De betekenis van het onderling verbinden van de Drechtsteden is zeer groot. De kortst mogelijke verbindingen tussen de diverse kernen wordt zo bediend. Voor de ontwikkeling van oeverprojecten is het water openbaar vervoer zeer belangrijk. Primair verantwoordelijk voor deze doorontwikkeling is de opdrachtgever provincie Zuid-Holland, maar –mede door wijzigende financieringskaders- is een extra beroep op de Drechtsteden te verwachten.

4 Hoogwaardig Openbaar Vervoer - Drechtsteden

In de kadernota is het HOV-bussysteem uitgewerkt in een voorkeurstracé met profilering. Er worden een viertal assen onderscheiden:

- de as Zwijndrecht – Dordrecht – knooppunt Dordtwijk;
- de oostelijk tak: Papendrecht / Sliedrecht – Dordrecht – N3;
- de westelijke tak: Alblasserdam – Hendrik Ido Ambacht – Zwijndrecht;
- de noordelijk tak: Sliedrecht – Papendrecht – Alblasserdam.

De weergegeven volgorde vloeit voort uit de vervoerkundige betekenis van de verschillende assen. Rekening houdend met ruimtelijke en economische ontwikkelingen aan de diverse assen en het willen realiseren van een complete HOV-vervoeras wordt de uitvoeringsprioriteit gelegd bij de assen Zwijndrecht – Dordrecht Dordtwijk en Papendrecht / Sliedrecht – Dordrecht (inclusief N3 traject). Per 2007 moet hier de nodige infrastruktuur gerealiseerd zijn; deels als onderdeel van integrale planvorming, deels als separate openbaar-vervoerprojecten.

Bij deze planning wordt er geanticipeerd op het jaartal 2007. Per 01-01-07 worden de concessies Dordrecht stad en Alblasserwaard – Vijfherenlanden – Drechtsteden aanbesteed en dit is het moment om vervoerkundig de netten te koppelen. Dit vervoerkundige concept is tevens uitgewerkt in de kadernota. Uit analyse en

berekeningen is gebleken dat de meeste reizigers gegenereerd worden bij zo min mogelijk overstappen. Dit betekent in de uitwerking dat buslijnen beginnen in woonwijken (ontsluitend), daarna gebruik maken van de HOV-infrastruktuur (verbindend) en daarna wederom in een woonwijk of centrumgebied een ontsluitende funktie hebben. HOV-D is dus geen apart netwerk op eigen infrastruktuur, waarop aangesloten en overgestapt moet worden.

5 Vervoersautoriteit

HOV-D betreft qua financieringsinspanning van de overheid in hoofdzaak het faciliteren van het busnet met eigen infrastruktuur (busbanen, haltes en wegreconstructies). Daarnaast zijn de vervoerbedrijven aan zet voor het vormgeven van het juiste lijnennet, kaartsoorten, voorlichting, informatie, marketing, etc. De overheid stuurt de bedrijven via concessieverlening om het gewenste totaalresultaat te verkrijgen.

In 2007 verlopen de concessies Dordrecht stad en Drechtsteden / Alblasserwaard / Vijfherenlanden. Bewust is de looptijd van de streekconcessie aangepast aan de stadsconcessie. Per 01-01-2007 ontstaat de mogelijkheid om de concessies anders in te delen. Momenteel is nog niet bekend of deze aanbesteding door de provincie Zuid-Holland of de Drechtsteden (doordecentraliseren van provinciale bevoegdheden naar de regio) of door een combinatie van provincie en regio gebeurt, maar in ieder geval is de looptijd van de huidige gescheiden concessies afgestemd.

In 2003 moet duidelijk worden hoe de toekomstige aansturing van het openbaar vervoer vorm gaat krijgen. Vanuit de Drechtsteden bestaat de voorkeur voor een regionale vervoersautoriteit, die naast het reguliere busvervoer ook van betekenis kan zijn voor Waterbus en CVV.

6 Strategie / aanpak realisatie

De realisatie van het HOV-systeem in de Drechtsteden wordt een kwestie van lange adem. Over een periode van 10 tot 15 jaar moet het belang van de uitvoering van de HOV-assen op de agenda staan van alle integrale gebiedsontwikkelingen, die door het openbaar vervoer bediend worden.
In de huidige praktijk is dit nog wel eens een weerbarstige materie. Voorbeelden zijn de Vinex uitbreidingen in Papendrecht en Sliedrecht en het Leerpark in Dordrecht. Het openbaar vervoer wordt eerder benaderd als een 'verkeersveiligheidsprobleem' dan als een oplossing voor mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen. De knop moet dus om. De kadernota geeft meer dan voldoende informatie om de inbreng in de diverse projecten te definiëren.

In de kadernota blijft de financiering een punt van grote zorg. Door de onduidelijkheden rond de verschuiving van MIT naar GDU-plus in een tijd van een niet vastgesteld NVVP en een roep naar bezuinigingen is het afbreukrisico groot. Duidelijk is dat de provincie onze belangrijkste partner is. De financiering moet op de agenda, samen met de invulling van de vervoersautoriteit.
De doorlooptijd van de 'oude' MIT-procedure (de GDU-plus krijgt een soortelijke aanpak) is dusdanig dat er pas in 2005/2006 zicht is op financiering. Dit duurt te lang ! Met de provincie moet een lange termijn financiering uitgewerkt worden, inclusief voorfinanciering, om in 2004/2005 tot uitvoering te kunnen komen.

De uitvoering van het HOV-bussyteem in de regio vraagt een regionale titel, aanpak en coördinatie. Enerzijds is dit noodzakelijk om de vereiste uniforme kwaliteit qua uitvoering te kunnen garanderen en anderzijds om het geheel financieel haalbaar te

maken. Werkend naar het moment 2007 moet er een projectleider HOV aangesteld worden bij de Drechtsteden. Deze voert regie op de uitvoering (in overleg met afzonderlijke gemeenten), staat borg voor uniformiteit, regelt de financiën en speelt een rol bij de integratie van de concessies stad en streek per 2007. Bovendien is deze persoon de integrator van de HOV-visie in de verdere ontwikkelingen op het spoor. De kosten hiervoor bedragen € 120.000,= (4 jaar ½ fte).

7 Betekenis van een vastgestelde HOV-kadernota

De kadernota wordt voorjaar 2003 vastgesteld door alle gemeenteraden. De kwetsbaarheid in de stap naar de realisatie is het overeind houden van het kader, het totaal. Dit impliceert het volgende:

- alle Drechtsteden-gemeenten committeren zich aan de doelstellingen en het belang van het HOV-D;
- alle Drechtsteden-gemeenten werken mee aan de realisatie en de inpassing van HOV-D binnen de gemeentelijke infrastruktuur;
- discussies over nut en noodzaak zijn op lokaal niveau niet meer aan de orde, tenslotte is het kader vastgesteld;
- alle gemeenten regelen de benodigde bijdragen en budgetten conform het uitvoeringsprogramma HOV-D, dat regelmatig in Drechtstedenverband wordt geactualiseerd;
- de centrale regie op de uitvoering van HOV-D ligt bij de Drechtsteden. Dit impliceert het regelen van de subsidie, het opstellen van het programma van eisen voor de uitvoering, het overleg met hogere overheden, betrokkenheid bij de uitwerking van gemeentelijke plannen en het goedkeuren van de uitgewerkte gemeentelijke plannen.

8 Hoeveel wijzer zijn we nu in vergelijking met 1997 ?

In 1997 is de rapportage Regio-Ringlijn vastgesteld. Nu 5 jaar later is de inhoud geactualiseerd en de aanpak verbreed tot een integrale visie op ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Ten opzichte van de uitkomsten van 1997 zijn de volgende verschillen aan te merken:

- het bestaande NS-spoor maakt integraal onderdeel uit van de visie op het openbaar vervoer binnen de Drechtsteden en als verbinding naar Rotterdam c.q. de Randstad;
- er zijn mogelijkheden om meerdere nieuwe NS-stations te bouwen in de Drechtsteden;
- het HOV-D netwerk vormt <u>het</u> verbindende vervoersnetwerk binnen de Drechtsteden en ontsluit daarmee bestaande en toekomstige ontwikkelingen;
- de waterbus maakt onderdeel uit van het openbaar-vervoersysteem en takt aan op het bussysteem;
- alleen voor de as door Hendrik Ido Ambacht – Zwijndrecht (eventueel door naar Dordrecht centrum) geldt dat deze ooit 'vertramd' kan worden in de toekomst als de Ridderkerklijn aangelegd wordt; voor de andere assen geldt dit niet;
- de tracering van HOV-D verschilt beperkt van het voorstel regio-ringlijn: binnen Dordrecht is het tracé Nassauweg verlaten in ruil voor Krommedijk - Leerpark, de centrumroute J. de Wittstraat - Spuiboulevard is opgenomen en het N3-tracé toegevoegd;
- de ruimtelijke en financiële gevolgen van inpassing van het principeprofiel zijn bekend;

- de prioritering voor de aanpak en uitvoering is bekend;
- de kosten zijn grofweg verviervoudigd;
- de afzonderlijke gemeenten moeten eigen bijdragen aan de uitvoering gaan reserveren binnen hun begrotingen voor de toekomst;
- er is geen draagvlak gebleken voor private investeringen in HOV-D;
- realisatie van de HOV-D gebeurt voor een groot deel binnen integrale gebiedsontwikkeling; een kleiner aantal projecten zijn puur openbaar-vervoerprojecten;
- na vaststelling is implementatie van HOV-D binnen de gemeenten c.q. ontwikkelings-projecten niet meer vrijblijvend; HOV-D vormt een harde randvoorwaarde;
- de daadwerkelijke mogelijkheid om de concessie Drechtsteden per 2007 als een gebied aan te besteden;
- er is een principe voor de toekomstige lijnvoering ontwikkeld, dat bij de aanbesteding per 2007 als basis voor het nieuwe vervoerplan dient;
- het financieringskader bij de hogere overheden is momenteel onduidelijker door verschuiving van MIT naar GDU-plus.

Standpunt Bestuurlijke Commissie Verkeer en Vervoer
De BCVV heeft na bespreking in de vergaderingen van 3 en 31 oktober ingestemd met de kademota. De opmerkingen gemaakt in de vergadering van 3 oktober, met uitzondering van die van Hendrik Ido Ambacht, zijn verwerkt in de kademota van 16 oktober 2002.

De opmerkingen en kanttekeningen gemaakt in de vergadering van 31 oktober kunnen als volgt worden samengevat.

- de heer Stoop stelt voor een tekstwijziging op te nemen voor Hendrik Ido Ambacht. Hierin dient tot uitdrukking te komen dat het definitieve tracé alleen relevant wordt bij realisering van het metrotracé vanuit Ridderkerk. Hierdoor krijgt het eveneens genoemde tijdelijke tracé daardoor meer een primair karakter. Dit heeft de navolgende tekstuele aanpassing tot gevolg.

Wijziging HOV-D-rapportage, pag. 48: routering Hendrik Ido Ambacht.

Hendrik-Ido-Ambacht
De volgende tracedelen zijn te onderscheiden:

- Laan van Welhorst/Vrouwgelenweg/Hoge Kade (zuidelijk gedeelte)
- Godewijkstraat/Graaf Willemlaan/Antoniuslaan/Nijverheidsweg
- Toekomstige optie: Hoge Kade (noordelijk gedeelte)

<u>Laan van Welhorst/Vrouwgelenweg/Hoge kade (zuidelijk gedeelte)</u>

Tekst overnemen tot en met derde alinea: .., wat een aanpassing en verkleining van het plantsoen inhoudt.

Restant derde alinea verplaatsen naar Toekomstige optie: Hoge Kade (noordelijk gedeelte)

<u>Godewijkstraat/Graaf Willemlaan/Antoniuslaan/Nijverheidsweg</u>

(nieuwe tekst)

Voor de verbinding tussen de Vrouwgelenweg/Hoge Kade en de Nijverheidsweg bestaan een aantal mogelijkheden. Gemeenschappelijk kenmerk van de varianten is de beperkte ruimte om vrijliggende busbanen te realiseren en de kans dat het tracé mogelijk in de verdere toekomst niet meer gebruikt wordt door het HOV-D. Daarom gaat de voorkeur uit naar meerijden.

Toekomstige optie: Hoge Kade (noordelijk gedeelte)

Als de Ridderkerklijn gerealiseerd wordt ontstaat de mogelijkheid om deze railverbinding vanuit Ridderkerk door te trekken naar Hendrik Ido Ambacht en aan te sluiten op het tracé Hoge Kade. **Tekst overnemen uit derde alinea Laan van Welhorst/Vrouwgelenweg/Hoge Kade (zuidelijk gedeelte)**: De passage van het Waaltje ..... metrotracé vanuit Ridderkerk.

Bovenstaande tekst zal worden opgenomen in de versie die, na besluitvorming in het Drechtstedenbestuur van 14 november aan de gemeenten zal worden aangeboden.

- de in beslispunt 7 en 8 genoemde bedragen zijn voorzien in de begroting (2002 en 2003)
- de verbindingsweg Papendrecht-Sliedrecht komt er sowieso. Nagaan of er een doublure in de kosten zit
- Alblasserdam geeft aan zich niet te willen vastleggen op de geplande tracés, maar deze ruimtelijk niet onmogelijk te maken. De financiële bijdrage van Alblasserdam zal afhangen van aantoonbare extra vervoerswaarde.