

Mobiliteitsrapportage (MoRa)

Drechtsteden en Alblasserwaard

Juli - 2026



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1. Inleiding	4
1.1 Doel	4
1.2 Doelgroep	4
1.3 Aanpak	4
1.4 Opgave	5
2. Drechtsteden & Alblasserwaard	6
2.1 Beschrijving studiegebied	6
2.2 Werkzaamheden in het gebied in 2025	7
2.3 Werkzaamheden in het gebied in 2026	7
3. Fiets	8
3.1 Fietsnetwerk	8
3.2 Fietsgebruik	9
4. Openbaar vervoer, P+R-locaties & vervoer over water	11
4.1 HOV-netwerk in het studiegebied	11
4.2 Overig ov-netwerk	12
4.3 Capaciteit ov-netwerk	13
4.4 Bezetting en restcapaciteit	13
4.5 P+R-locaties	14
5. Wegverkeer	15
5.1 Het wegennetwerk in het studiegebied	15
5.2 Netwerkprestatie wegverkeer	16
6. Ontwikkelperspectief	22

Voorwoord

Met enige trots presenteert het Verkeersteam van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) de 1^e Mobiliteitsrapportage (MoRa), specifiek voor het gebied Drechtsteden en Alblasserwaard. ZHB ontwikkelt deze rapportage met als doel verkeerskundig inzicht te geven in hoe het mobiliteitssysteem functioneert binnen het betreffende gebied. Er wordt daarbij gekeken naar hoe fiets, openbaar vervoer en wegverkeer presteren (STOMP-principe, zonder voetgangers en deelvervoer). Ook de samenhang tussen deze netwerken en de bereikbaarheidsuitdagingen van de regio komt aan bod.

Als onderdeel van het Jaarplan 2026 is met de ZHB-partners afgesproken om vanuit de programmabasis één keer per jaar per deelgebied een dergelijke rapportage op te stellen. Door deze jaarlijkse cyclus ontstaat een actueel, meerjarig en consistent beeld van basiscijfers per modaliteit in het gebied, ontwikkelingen in mobiliteit, trends in gebruik en capaciteit en het optreden van knelpunten. Op termijn is het zo mogelijk om ontwikkelingen door de tijd te volgen en de effecten van beleid en maatregelen in beeld te brengen.

MoRa is daarmee één van de basisdiensten van het ZHB verkeersteam. Daarnaast beschikt ZHB over andere verkeerskundige data en tools. Samen vormen zij een stevige informatiebasis voor de regio, gericht op de beschikbaarheid van multimodale verkeersdata op gebieds- en projectniveau, ten tijde van grootschalige werkzaamheden.

MoRa is nu voor het eerst opgesteld voor Drechtsteden en Alblasserwaard. De tweede rapportage richt zich op Rotterdam, waarna later dit jaar de andere deelgebieden van Zuid-Holland volgen. Op basis van opgedane ervaring en feedback door gebruikers zal MoRa zich de komende tijd steeds blijven ontwikkelen.

Ik wens u mede namens het ZHB verkeersteam alvast veel leesplezier!

Bart de Mooij
ZHB portefeuillehouder Drechtsteden & Alblasserwaard



1. Inleiding

Dit hoofdstuk legt de basis voor de rest van de rapportage. Er wordt gestart met wat MoRa is, voor wie het bedoeld is en welke data worden gebruikt. Tot slot wordt stilgestaan bij de beperkingen van de beschikbare data voor openbaar vervoer en fiets.

1.1 Doel

MoRa geeft een integraal en feitelijk beeld van het mobiliteitssysteem in de Drechtsteden en de Alblasserwaard. De rapportage brengt de prestaties van wegverkeer, openbaar vervoer en fiets in kaart en laat zien waar knelpunten optreden en waar nog (rest)capaciteit beschikbaar is. Zo geeft MoRa inzicht in de huidige situatie en aanknopingspunten voor toekomstige projecten. Daarmee draagt MoRa bij aan een datagedreven en gebiedsgerichte aanpak.

1.2 Doelgroep

MoRa is in eerste instantie niet bedoeld voor de inhoudelijke expert. De rapportage richt zich op collega's die ambtelijk en bestuurlijk op gebiedsniveau én in de projecten samenwerken aan de bereikbaarheid van het gebied Drechtsteden en Alblasserwaard. MoRa maakt complexe verkeerskundige informatie toegankelijk voor een breder ambtelijk en bestuurlijk publiek.

1.3 Aanpak

MoRa sluit aan bij de strategische koers 2026–2030 van Zuid-Holland Bereikbaar. Het biedt datagedreven en gebiedsgericht inzicht in hoe het mobiliteitssysteem functioneert, waar de knelpunten liggen en wat de belangrijkste ontwikkelingen zijn. Daarmee ondersteunt MoRa de doelstelling van ZHB: hinder beperken, bereikbaarheid verbeteren en structurele gedragsverandering stimuleren.

MoRa is nadrukkelijk géén beleidsdocument. De rapportage biedt feitelijke basisinformatie over het functioneren van het mobiliteitssysteem in het gebied en streeft daarbij niet naar volledigheid. Vragen over beleidskaders, maatregelen of beleidsmatige duiding van de resultaten vallen buiten de scope van deze rapportage.

Kort samengevat geeft deze mobiliteitsrapportage antwoord op twee centrale vragen:

- Hoe functioneert het mobiliteitssysteem in de regio op dit moment?
- Waar liggen de belangrijkste aandachtspunten?

Door deze inzichten te bundelen, geeft MoRa een duidelijk beeld van de verschillende modaliteiten en netwerken in het gebied.

Om deze inzichten te verkrijgen wordt gebruikgemaakt van verschillende tools. De belangrijkste databron is de ZBH-tool Mobiliteits Netwerk Analyse (MoNA), die is opgezet voor de adviseurs van het verkeerssteam. MoNA is het portaal voor het vinden van veelgebruikte data en informatie over verschillende modaliteiten. MoNA geeft snel een eerste antwoord op vragen over de verkeerskundige situatie in een gebied.

MoNA is niet bedoeld voor dagelijkse gedetailleerde monitoring tijdens geplande werkzaamheden en voor gedetailleerde verkeerskundige analyses. In deze rapportage, maar ook binnen het verkeerssteam, wordt daarom voor aanvullende, gedetailleerde verkeerskundige analyses gebruikgemaakt van TrafficDash.

Met de basistools MoNa en Trafficdash beschikt het ZHB verkeerssteam over de relevante verkeerskundige data & informatie om bij te kunnen dragen aan de ambities van de strategische koers 2026-2030.

1.4 Opgave: verbeteren beschikbaarheid ov- en fietsdata

Een aandachtspunt binnen deze rapportage is de beschikbaarheid van data, met name voor openbaar vervoer en fiets. Voor het ov ontbreken momenteel (deels) gegevens over bezetting en restcapaciteit, evenals gedetailleerd inzicht in de capaciteit van het treinverkeer. Daardoor is het lastig een volledig beeld te geven van de benutting en het functioneren van het ov-systeem en om gerichte uitspraken te doen over waar nog ruimte zit voor groei.

Ook de fietsdata kent beperkingen. Het aantal fietstelpunten in de regio is nog beperkt, vooral in landelijke gebieden, waardoor het fietsgebruik niet overal even goed in beeld is. Het uitbreiden van het aantal telpunten kan bijdragen aan een vollediger inzicht in fietsstromen en het gebruik van het netwerk.

Het toevoegen, verbeteren of uitbreiden van deze databronnen is van groot belang om in toekomstige rapportages een completer en betrouwbaarder beeld te geven van het mobiliteitssysteem. Dit ligt grotendeels buiten de directe invloedssfeer van ZHB. Hiervoor is samenwerking met de provincie Zuid-Holland en de MRDH nodig.



2. Drechtsteden & Alblasserwaard

Dit hoofdstuk beschrijft het studiegebied van de Drechtsteden en Alblasserwaard. De belangrijkste ruimtelijke en infrastructurele kenmerken komen aan bod, even als de werkzaamheden die de bereikbaarheid van het gebied beïnvloeden.

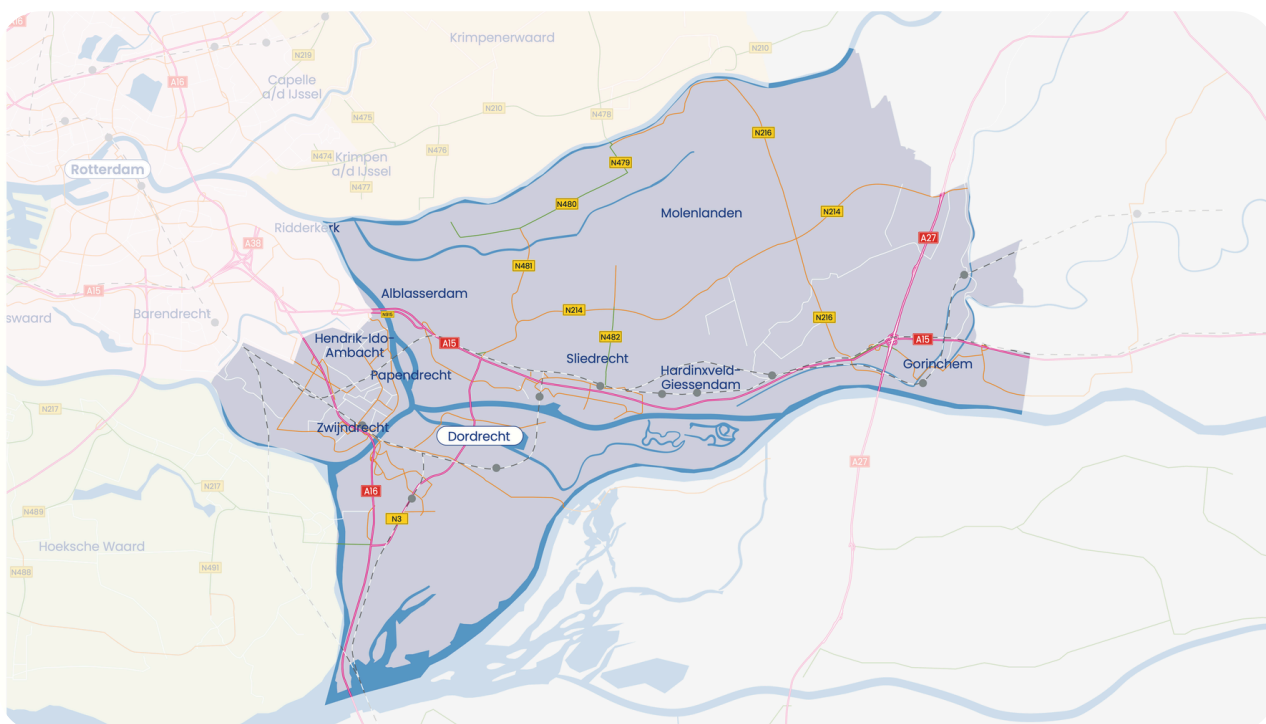
2.1 Beschrijving studiegebied

Het gebied Drechtsteden en Alblasserwaard (zie Figuur 1) kenmerkt zich door de twee hoofddoorvoerroutes, de A15 en de A16. Ook de waterwegen hebben een grote invloed op het verkeer. Denk hierbij aan de Noord met de Noordtunnel en de Brug over de Noord, de Oude Maas met de Drechtunnel en de Beneden Merwede met de Papendrechtsebrug. Stuk voor stuk belangrijke verkeersaders:

- De A15 is een belangrijke verbinding tussen de Haven van Rotterdam en het oosten van Nederland;
- De A16 is een belangrijke weg tussen Rotterdam en Breda, die Zuid-Nederland en Antwerpen verbindt;
- De A27 ligt deels in het gebied en is onderdeel van de route tussen Rotterdam-Zuid en Utrecht, met veel doorgaand verkeer tussen richting Breda;

- De N3 is een belangrijke (regionale) verbinding van Dordrecht, Papendrecht en Sliedrecht richting de A15 of de A16;
- De N214 verbindt de Alblasserwaard en Molenlanden en is een belangrijke schakel voor de regio richting de A15 en de A27;
- De N216 verbindt Schoonhoven via een pontverbinding over de Lek met de N214 en in het verlengde de A15. Hiermee is het een belangrijke regionale weg.

Dit gebied kent naast zijn doorvoer karakter van de A15 en de A16 van/naar de Haven van Rotterdam een aantal grote publiekstrekkingen zoals Kinderdijk en Nationaal Park De Biesbosch. Ook is er veel maakindustrie in de regio gevestigd.



Figuur 1: het gebied Drechtsteden & Alblasserwaard

2.2 Werkzaamheden in het gebied in 2025

In 2025 hebben een aantal belangrijke (onderhouds)werkzaamheden gezorgd voor tijdelijke wegafsluitingen in het gebied:

- Begin 2025 is in vier verschillende faseringen onderhoud uitgevoerd aan de verlichting van de Drechtunnel in de A16. Hierbij waren achtereenvolgens de parallelrijbaan en hoofdrijbaan in enkele richting afgesloten voor het wegverkeer;
- Richting het einde van het jaar is de N915 Brug over de Noord meerdere weekenden afgesloten geweest voor zowel wegverkeer als langzaam verkeer (voetganger, fiets). De hinder op het wegennet was hierbij beperkt vanwege de goede omleiding die beschikbaar was via de A15 Noordtunnel.

Binnen deze projecten heeft ZHB, samen met zijn partners, de impact van deze werkzaamheden gemonitord, en geëvalueerd. De nadruk lag telkens op de bereikbaarheid van het onderliggend wegennet. Om dit te bereiken zijn onder andere verkeersstellingen, met nadruk op langzaam verkeer, uitgevoerd voor Rijkswaterstaat. Deze informatie is vervolgens gebruikt om samen het maatregelenpakket zo goed mogelijk te kunnen opstellen. In ondersteuning van de overige portefeuilles (Mobiliteitsmanagement, Programmering/Planning, Communicatie) van ZHB zijn verschillende verkeersanalyses uitgevoerd ter ondersteuning van de optimale inrichting van de alternatieve reisopties die ZHB kon bieden.

Verder hebben werkzaamheden net buiten het gebied ook zeker voor impact gezorgd binnen de Drechtsteden en Alblasserwaard. Denk hierbij aan het reguliere onderhoud van de A16 Van Brienenoordbrug. Dit leidde tot drukte rondom Alblasserdam. Het project A27 Houten-Hooipolder had daarnaast impact op de A15 in het gebied.

2.3 Werkzaamheden in het gebied in 2026 en verder

Ook de komende jaren staan er in de regio veel (onderhouds)projecten gepland. Deze projecten zijn noodzakelijk om de bereikbaarheid en veiligheid van het wegennet op peil te houden, maar gaan tegelijkertijd onvermijdelijk hinder veroorzaken voor weggebruikers en omwonenden. Zowel op de korte als de langere termijn is sprake van meerdere werkzaamheden die elkaar deels overlappen in tijd en ruimte, wat de impact op de doorstroming verder kan vergroten.

Op de korte termijn staan diverse projecten gepland die direct effect hebben op de bereikbaarheid in de regio:

- De Papendrechtsebrug (N3) is dicht voor wegverkeer vanaf juli 2026 t/m april 2027;
- Bij de Brug over de Noord (N915) vinden t/m mei 2026 verschillende weekend- en/of nachtafsluitingen plaats;
- Groot onderhoud aan de N214 start in september 2026 en loopt door t/m 2027;
- Op de A27 op het traject Houten-Hooipolder vinden de komende tijd meerdere afsluitingen plaats;
- Bij de Banneweg in de Gemeente Gorinchem vinden tot de zomer verschillende afsluitingen plaats.

Op de langere termijn staan eveneens ingrijpende projecten gepland:

- Renovatie van de A15 Noordtunnel, welke plaats zal vinden in de zomerperiodes van 2027 en 2028;
- Renovatie van de A16 Drechtunnel welke naar verwachting plaats zal vinden in 2029 en 2030;
- Verbetering van de A27 Houten – Hooipolder;
- Onderhoud van de N214 loopt door in 2027 en 2029;
- Renovatie van de Concordiabrug in de gemeente Gorinchem;
- Onderhoud aan de Spijksesteeg en Stationsweg in de gemeente Gorinchem.

Ook werkzaamheden buiten het gebied, zoals bijvoorbeeld die aan de Van Brienenoordbrug (A16), hebben grote impact op het gebied Drechtsteden & Alblasserwaard. Naast de werkzaamheden aan deze objecten voert ook ProRail onderhoud uit aan spoorbruggen/trajecten welke een impact hebben op de bereikbaarheid. Dit gaat voornamelijk om enkele buitendienststellingen rondom Rotterdam gedurende weekenden in zowel 2026, 2027 als 2028.

3. Fiets

De fiets speelt een belangrijke rol in de regionale mobiliteit in de regio. Dit hoofdstuk gaat in op het beschikbare fietsnetwerk (inclusief ov-fietslocaties) en gebruik ervan.

3.1 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk bestaat uit een hoofdnet en een zogeheten plusnet (zie Figuur 2). Het hoofdnet vormt de basis van het regionale fietsnetwerk en verbindt de verschillende delen van het gebied met elkaar. Het plusnet bestaat uit snellere en comfortabelere fietsroutes voor langere en intensiever gebruikte verplaatsingen, bijvoorbeeld tussen kleinere woonplaatsen en stedelijke centra.

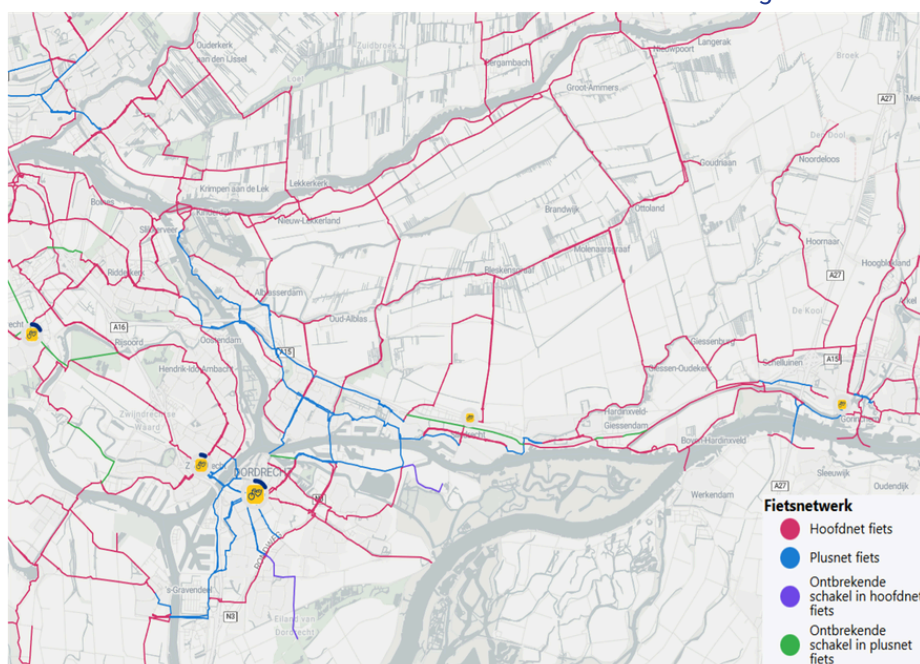
In de regio fungeert Dordrecht als een belangrijk knooppunt binnen het fietsnetwerk. Vanuit de stad lopen meerdere routes richting omliggende plaatsen zoals Zwijndrecht, Papendrecht, Alblasserdam en Sliedrecht. In de Alblasserwaard verbinden de routes verschillende dorpen met elkaar en met de grotere kernen langs de Merwede, zoals Hardinxveld-Giessendam en Gorinchem.

Locatie ov-fiets	Capaciteit locatie
Dordrecht Station	112
Gorinchem Station	14
Sliedrecht Station	10
Zwijndrecht Station	38

Tabel 1: ov-fietslocaties in de regio Drechtsteden & Alblasserwaard

De kaart laat daarnaast zien dat op enkele locaties nog ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aanwezig zijn. Deze bevinden zich zowel in het hoofdnet als in het plusnet en kunnen de continuïteit en directheid van fietsroutes beperken. Het verbeteren van deze schakels kan bijdragen aan een beter samenhangend fietsnetwerk en de aantrekkelijkheid van de fiets als vervoermiddel in de regio vergroten.

Tot slot toont Figuur 2 de ov-fietslocaties in en rond de regio. Tabel 1 geeft een overzicht van de locaties in het gebied, inclusief de capaciteit per locatie. Daarnaast zullen in de volgende editie van MoRa ook de deelfietsen van Qbuzz (Donkey Republic) worden meegenomen.



Figuur 2: het fietsnetwerk inclusief ov-fietslocaties in de regio Drechtsteden & Alblasserwaard

3.2 Fietsgebruik

Het fietsgebruik in de regio is in beeld gebracht met behulp van fietstelpunten. De ligging van deze fietstelpunten wordt getoond in Figuur 3. Deze telpunten tellen het aantal passerende fietsers op verschillende locaties in het netwerk.

Figuur 3 laat zien dat de meeste telpunten langs de belangrijkste fietsroutes liggen, met name langs de oost-westcorridor langs de Merwede tussen Dordrecht, Papendrecht, Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam en Gorinchem. Dit zijn belangrijke fietsroutes voor woonwerk- en schoolverplaatsingen. In en rond Dordrecht is de dichtheid aan telpunten hoger, wat samenhangt met het intensievere fietsgebruik in het stedelijk gebied.

Verder valt op dat in het meer landelijke gebied van de Alblasserwaard minder telpunten aanwezig zijn en het netwerk minder wordt gemonitord. Dit betekent dat het fietsgebruik in deze gebieden minder gedetailleerd in beeld is.

De telpunten maken onderscheid tussen permanente en periodieke metingen. Permanente telpunten bieden het hele jaar continu inzicht in het fietsgebruik, terwijl periodieke telpunten vooral worden ingezet om op specifieke locaties of momenten aanvullende informatie te verzamelen. Samen geven deze gegevens een globaal beeld van het fietsgebruik in de regio en van de belangrijkste fietsroutes.



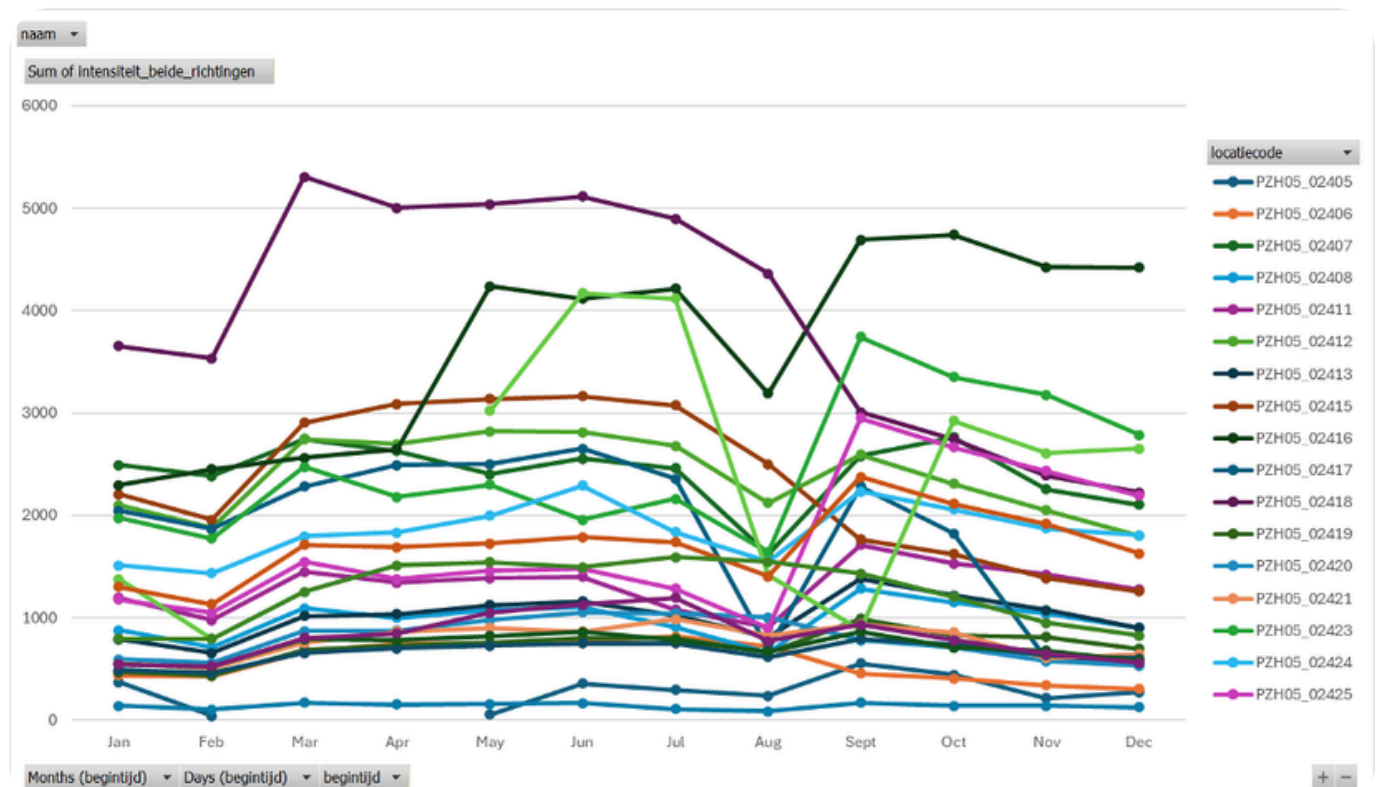
Figuur 3: geselecteerde fietstelpunten in de regio Drechtsteden & Alblasserwaard

Figuur 4 toont het aantal fietsbewegingen (aantal gepasseerde fietsers) per maand voor de verschillende telpunten in de regio. De weergegeven waarden zijn de som van beide rijrichtingen en geven daarmee een indicatie van de totale intensiteit per locatie.

Uit de grafiek blijkt dat het fietsgebruik een duidelijk seizoenspatroon vertoont. In de wintermaanden (januari en februari) liggen de intensiteiten relatief laag, waarna het aantal fietsbewegingen toeneemt richting het voorjaar en de zomer. In de maanden mei, juni en juli worden over het algemeen de hoogste intensiteiten bereikt. In augustus is op meerdere locaties een lichte dip zichtbaar, waarna het fietsgebruik in september opnieuw toeneemt. Richting het najaar en de winter neemt het aantal fietsbewegingen weer af.

Daarnaast zijn er duidelijke verschillen zichtbaar tussen de telpunten onderling. Telpunten langs belangrijke fietsroutes, met name in en rond Dordrecht en langs de Merwede-corridor, laten structureel hogere intensiteiten zien dan telpunten in landelijke gebieden. Dit wijst op een hoger gebruik van deze routes voor woon-werk- en schoolverkeer.

Kortom: zowel het seizoen als de ligging in het netwerk hebben een duidelijke invloed op het fietsgebruik in de regio.



Figuur 4: aantal fietsbewegingen bij de geselecteerde fietstelpunten (zoals beschikbaar gesteld via het NDW)

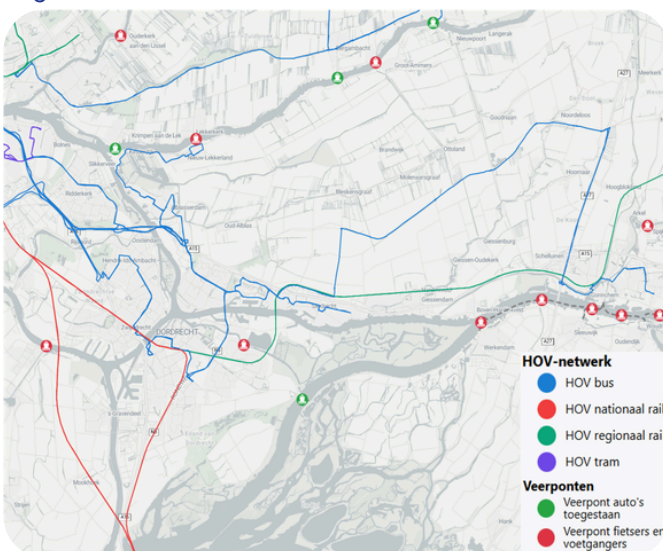
4. Openbaar vervoer, P+R-locaties & vervoer over water

Het openbaar vervoersnetwerk in het gebied Drechtsteden & Alblasserwaard kenmerkt zich door verschillende modaliteiten: bus, trein, veerpont en waterbus. Dit hoofdstuk brengt het ov-netwerk in kaart aan de hand van kaarten en tabellen. Daarbij wordt ingezoomd op zowel het HOV-netwerk als het gehele netwerk van ov-trajecten. Daarna komen de capaciteit en bezetting van het netwerk aan bod. Samen geven zij inzicht in de restcapaciteit: waar en wanneer is er ruimte op het ov-netwerk?

4.1 HOV-netwerk in het studiegebied

In de regio Drechtsteden en de Alblasserwaard bestaat het HOV-netwerk uit een combinatie van nationale spoorlijnen, regionale spoorverbindingen en HOV-buslijnen (zie Figuur 5). De nationale spoorlijnen verbinden de regio met grotere steden zoals Rotterdam en Breda, terwijl regionale spoorlijnen delen van de Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlaanden, Gorinchem en Geldermalsen met elkaar verbinden.

De HOV-buslijnen vullen dit netwerk aan door dorpen en gebieden zonder spoorverbinding te verbinden met stedelijke centra zoals Dordrecht en met belangrijke overstappunten op het spoor. Door de aanwezigheid van meerdere grote rivieren spelen ook veerponten en de waterbus (voor fietsers en voetgangers) een rol in de regionale bereikbaarheid.



Figuur 5: HOV-netwerk in het gebied Drechtsteden & Alblasserwaard

Sommige veerverbindingen zijn toegankelijk voor auto's, terwijl andere vooral gericht zijn op fietsers en voetgangers. Samen vormen deze vervoersvormen een geïntegreerd netwerk dat zowel stedelijke als landelijke gebieden in de regio ontsluit.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is openbaar vervoer dat snel, betrouwbaar en frequent rijdt tussen belangrijke bestemmingen. Kenmerken zijn een hoge frequentie, korte reistijden en goede overstapmogelijkheden. HOV kan bestaan uit spoor, tram of bus. Binnen regionale netwerken vormt het spoor vaak de basis, aangevuld met buslijnen naar gebieden zonder directe spoorverbinding.

4.2 Overig ov-netwerk in het studiegebied

Naast het HOV-netwerk bestaat het openbaar vervoer in de regio Drechtsteden en Alblasserwaard uit een netwerk van reguliere buslijnen (zie Figuur 6). Deze lijnen verzorgen de lokale en regionale bereikbaarheid van dorpen en kleinere kernen en sluiten aan op belangrijke overstappunten binnen het HOV-netwerk, zoals stations en grotere busknooppunten, waaronder station Dordrecht en station Gorinchem. Naast de buslijnen speelt ook vervoer over water een belangrijke rol in het gebied, met verschillende pontverbindingen en waterbuslijnen.

4.2.1 Buslijnen

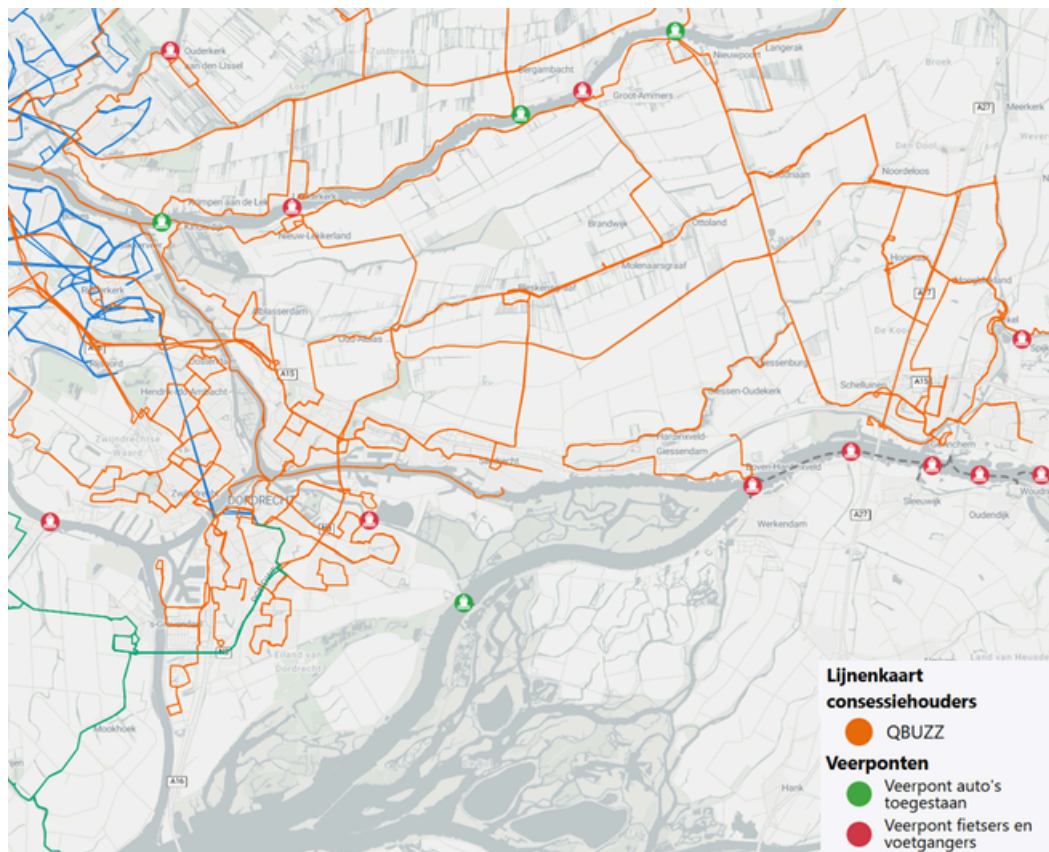
Het grootste deel van de buslijnen in het gebied wordt gereden door Qbuzz, verantwoordelijk voor het regionale busvervoer in de Alblasserwaard en de Drechtsteden. In de aangrenzende regio's zijn daarnaast ook andere vervoerders actief, zoals RET en Transdev/Connexxion. Zo sluiten de regionale netwerken op elkaar aan en ontstaan verbindingen met omliggende stedelijke gebieden, met name Rotterdam.

Het netwerk van Qbuzz bestaat uit reguliere bussen (streekBuzz en stadBuzz), buurtbussen (buurtBuzz) en vraagafhankelijk vervoer (bestelBuzz en Deur-halte taxi/FlexBuzz). Deze buslijnen verbinden plaatsen zoals Alblasserdam, Nieuw-Lekkerland, Bleskensgraaf en Giessenburg met de stedelijke centra en met elkaar. In Dordrecht is het netwerk dicht en rijden meerdere lijnen als stedelijke verbindingen.

In het meer landelijke gebied van het gebied hebben buslijnen vaak een meer verbindende functie tussen dorpen en regionale knooppunten. Daarnaast maken de buurtbussen en het vraagafhankelijk vervoer het mogelijk om ook in kleinere plaatsen en buurtschappen een vorm van openbaar vervoer aan te bieden. Voor reizigers die niet zelfstandig bij een halte kunnen komen is er de Deur-halte taxi, die reizigers gratis thuis ophaalt en naar de dichtstbijzijnde OV-halte brengt. In Molenlanden rijdt de bestelBuzz wanneer er geen reguliere buslijnen rijden. BestelBuzz brengt reizigers gratis van een halte naar de grote OV-knooppunten. Zie voor meer informatie [bestelBuzz](#) en [Deur-halte taxi](#).

4.2.2 Vervoer over water

Het vervoer over water vormt een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van de Drechtsteden en de Alblasserwaard. De waterbus verbindt Dordrecht met onder andere Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasserdam, Ridderkerk en Rotterdam, waardoor een snelle en filevrije verbinding ontstaat voor zowel forenzen als recreanten. Daarnaast zijn in de regio diverse veerponten actief die vooral fietsers en voetgangers, en op enkele trajecten ook auto's, overzetten. Deze pontverbindingen zorgen voor een goede ontsluiting van de kleinere kernen in de Alblasserwaard en versterken de samenhang tussen de verschillende oevers van de rivieren. Daarmee vormt het vervoer over water een waardevolle aanvulling op het weg- en openbaarvervoernetwerk in de regio.



Figuur 6: overig ov-netwerk in Drechtsteden & Alblasserwaard



Figuur 7: lijnenkaart waterbus met lijn 20 en 22 (bron: waterbus.nl)

4.3 Capaciteit ov-netwerk

De capaciteit van het openbaar vervoernetwerk in Drechtsteden en Alblasserwaard wordt bepaald door de frequentie en samenstelling van trein- en busverbindingen. De capaciteit geeft inzicht in de mate waarin het ov-netwerk aan de vervoersvraag kan voldoen. Hiermee vormt het een belangrijke maatstaf voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer.

In deze paragraaf wordt de capaciteit van het ov-netwerk geanalyseerd aan de hand van de frequenties van bus- en treinverbindingen. Dit geeft inzicht in waar het ov-netwerk sterk is ontwikkeld en waar de capaciteit beperkter is.

4.3.1 Capaciteit treinnetwerk

ZHB beschikt op dit moment niet over gegevens over de capaciteit van het treinnetwerk. Het toevoegen van deze data geeft een completer en betrouwbaarder beeld van de mobiliteit in de regio.

4.3.2 Capaciteit overig ov-netwerk

De frequentie en capaciteit van de buslijnen (samen met de regionale MerwedeLingelijn) bepalen in belangrijke mate de capaciteit van het ov-netwerk (zie Figuur 8). De kaart laat in en rond Dordrecht de hoogste frequenties zien, waar een dicht netwerk zorgt voor goede bereikbaarheid.

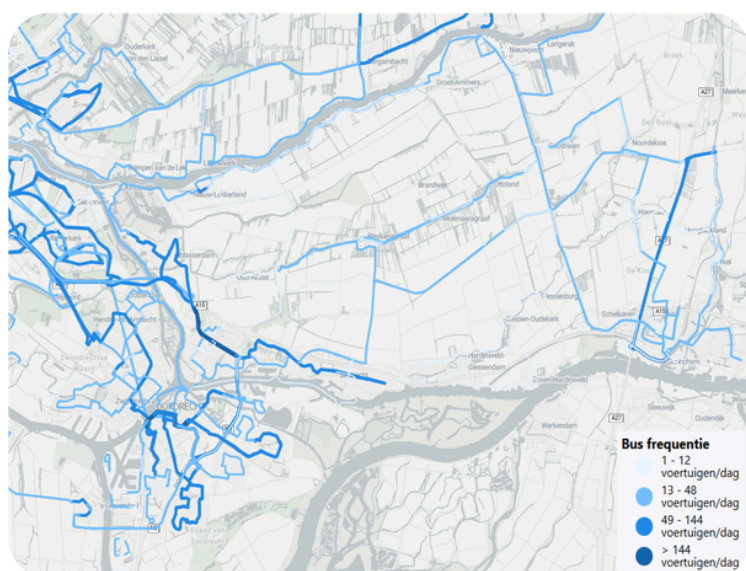
Langs de Merwede-corridor zijn ook hogere frequenties zichtbaar, wat aansluit bij de functie van deze corridor als belangrijke regionale verbinding.

In de landelijke delen van de Alblasserwaard liggen de frequenties over het algemeen lager. Hier rijden buslijnen minder vaak, wat samenhangt met een lagere vervoersvraag en een verspreide bebouwing. Dit betekent dat de capaciteit van het ov-netwerk hier beperkter is en de bereikbaarheid sterker afhankelijk is van de dienstregeling.

De kaart laat daarmee een duidelijk verschil zien tussen stedelijke en landelijke gebieden: waar in stedelijke gebieden sprake is van een hogere capaciteit en frequentie, is het netwerk in landelijke gebieden meer beperkt en minder intensief bediend.

4.4 Bezetting en restcapaciteit ov-netwerk

ZHB beschikt op dit moment niet over gegevens over de bezetting van het ov-netwerk. Het toevoegen van deze data geeft een completer en betrouwbaarder beeld van de mobiliteit in de regio.



Figuur 8: frequentie van buslijnen in het gebied Drechtsteden & Alblasserwaard

4.5 P+R locaties

Parkeer- en reislocaties (P+R) vormen een belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem in stedelijke regio's. Deze locaties bieden automobilisten de mogelijkheid om hun auto aan de rand van een stad of bij een belangrijk ov-knooppunt te parkeren en verder te reizen met het ov of de fiets. Zo dragen P+R locatie bij aan minder autoverkeer in stedelijke gebieden en een betere bereikbaarheid van centra.

4.5.1 P+R locaties in het gebied

In de regio Drechtsteden en de Alblasserwaard bevinden zich verschillende P+R-locaties, vooral bij belangrijke ov-knooppunten en langs de belangrijkste verkeerscorridors (zie Figuur 9). De kaart laat zien dat een groot deel van de P+R-locaties zich bevindt in en rond Dordrecht en langs de spoorlijn richting Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam en Gorinchem. Deze locaties liggen vaak bij treinstations en bieden reizigers de mogelijkheid om over te stappen op het regionale en nationale spoor.

In Dordrecht zijn meerdere P+R-locaties aanwezig, onder andere in de omgeving van station Dordrecht en bij andere belangrijke ov-knooppunten. Deze locaties zijn met name bedoeld voor reizigers die vanuit omliggende gemeenten met de auto naar de stad rijden en vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen richting grotere steden, zoals Rotterdam.

Langs de oost-westcorridor richting Gorinchem zijn ook verschillende P+R-locaties aanwezig, vaak bij treinstations langs de Merwedelingelijn. Reizigers uit de Alblasserwaard en omliggende gebieden kunnen hier eenvoudig overstappen van auto naar trein.

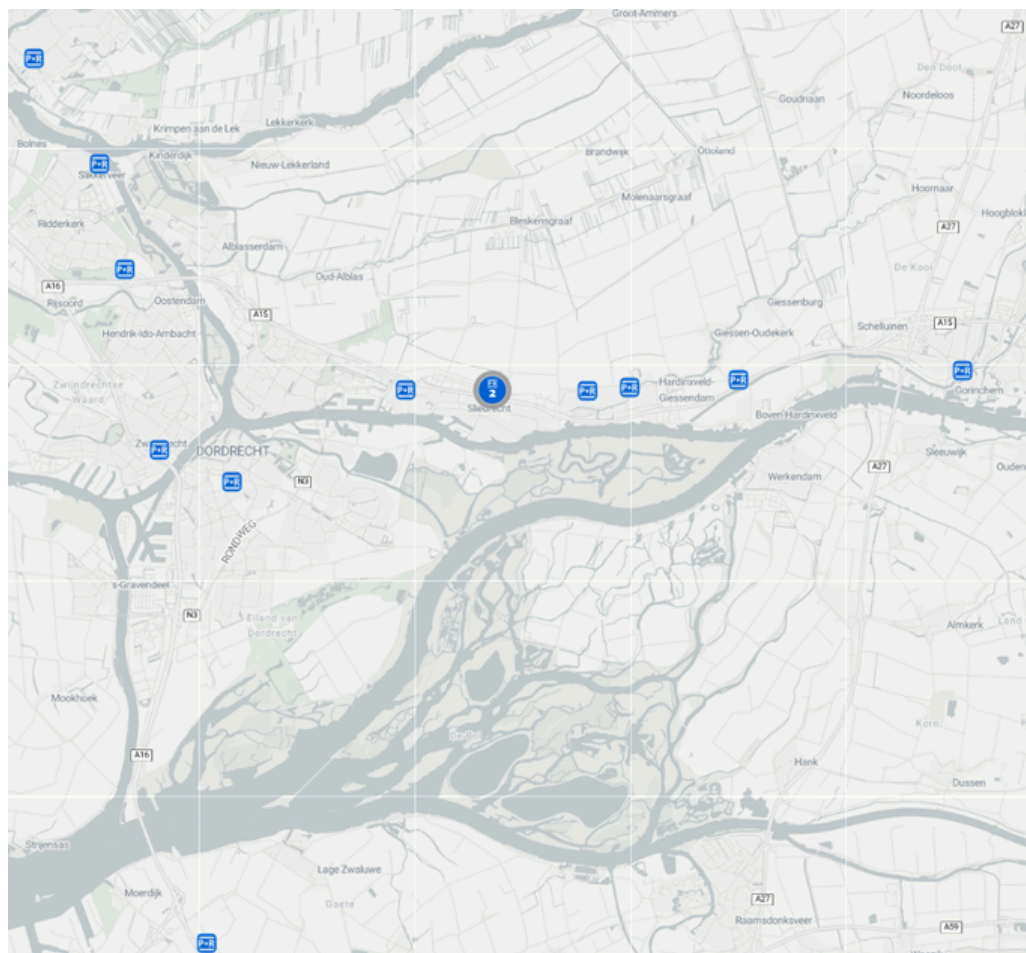
De P+R-locaties sluiten daarmee grotendeels aan op de belangrijkste routes en ov-knooppunten in de regio. Zo ondersteunen zij het regionale vervoersnetwerk en dragen zij bij aan een betere aansluiting tussen auto en openbaar vervoer.

4.5.2 Capaciteit

Tabel 2 toont de capaciteit per P+R-locatie. De historische bezettingsgraad is op aanvraag deels beschikbaar vanuit MoNA.

Locatie P+R	Capaciteit locatie
Boven Hardinxveld	29
Dordrecht Markettenweg	113
Gorinchem Stationsweg	122
Hardinxveld-Giessendam	41
Hardinxveld-Giessendam Blauwe Zoom	23
Lage Zwaluwe Station	180
Ridderkerk Oostendam	40
Sliedrecht Baanhoek	84
Sliedrecht Station	58
Sliedrecht Station Westzijde	38
Zwijndrecht Westelijke Parallelweg	117

Tabel 2: capaciteit per P+R-locatie in de regio Drechtsteden & Alblasserwaard



Figuur 9: P+R locaties in en rond gebied Drechtsteden & Alblasserwaard

5. Wegverkeer

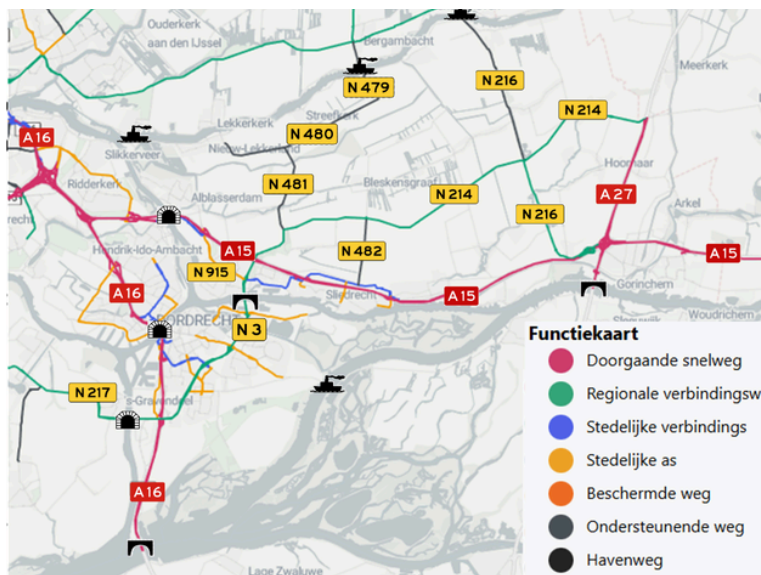
Het wegennetwerk vormt een belangrijke pijler van de bereikbaarheid in de regio Drechtsteden en de Alblasserwaard. Dit hoofdstuk analyseert het netwerk aan de hand van kaarten en tabellen, met aandacht voor de prestatie en betrouwbaarheid. Alle cijfers zijn gebaseerd op een jaargemiddelde werkdag in 2025, exclusief feest- en vakantiedagen. De ochtendspits betreft 06:00 tot 09:00 uur en de avondspits 15:00 tot 18:00 uur.

5.1 Het wegennetwerk in het studiegebied

Het wegennetwerk vormt een belangrijke pijler van de bereikbaarheid in de regio Drechtsteden en de Alblasserwaard, zowel voor dagelijkse verplaatsingen van inwoners als voor goederenvervoer, zeker in de landelijke delen waar hoogwaardig openbaar vervoer niet overal beschikbaar is. Het netwerk bestaat uit rijkswegen, provinciale wegen en lokale wegen (zie Figuur 10). De rijkswegen A15 en A16 zijn de belangrijkste verbindingen richting Rotterdam, Breda en het nationale wegennet.

Provinciale en regionale wegen verbinden dorpen en steden binnen de regio, zoals Dordrecht, Papendrecht, Sliedrecht en Gorinchem.

Figuur 10 laat daarnaast zien dat grote rivieren, zoals de Merwede, de Noord en de Lek, de structuur van het wegennet sterk bepalen. Hierdoor zijn bruggen en tunnels belangrijke schakels in het netwerk en concentreren verkeersstromen zich op een beperkt aantal oeververbindingen. Dit maakt het netwerk kwetsbaar: verstoringen bij bruggen of tunnels hebben direct effect op een groot deel van het verkeer.



Figuur 10: het wegennetwerk in de regio Drechtsteden & Alblasserwaard

Verkeersintensiteit

Verkeersintensiteit is de hoeveelheid voertuigen die gedurende een specifieke periode (bijvoorbeeld een uur of een etmaal) een bepaald punt op de weg passeert. De verkeersintensiteiten in deze rapportage zijn afkomstig van permanente meetpunten van Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland. Er is uitgegaan van jaargemiddelde werkdaggegevens, waarbij feest- en vakantiedagen zijn uitgesloten.

5.2 Netwerkprestatie wegverkeer

Deze paragraaf gaat in op de prestatie van het wegnennetwerk in de regio Drechtsteden en de Alblasserwaard. Daarvoor komen de volgende cijfers aan bod: verkeersintensiteiten, i/c-verhoudingen, reistijden en knelpunten. Door deze cijfers afzonderlijk te analyseren ontstaat een beeld van zowel de belasting van het netwerk als de kwaliteit van de verkeersdoorstroming.

De intensiteiten en i/c-verhoudingen laten zien hoe zwaar het netwerk belast is en hoeveel capaciteit er nog beschikbaar is. De reistijden laten zien hoe de reiziger het netwerk ervaart: verlopen ritten vlot en betrouwbaar? De knelpunten laten tot slot zien waar structurele problemen in de doorstroming optreden, zodat gericht kan worden bepaald waar maatregelen het meest effectief zijn.

Netwerkprestatie

Netwerkprestatie geeft aan hoe goed het wegnennetwerk functioneert. Rijdt het verkeer vlot door, of ontstaan er vertragingen? En is het netwerk betrouwbaar, zodat reizigers weten hoelang hun reis duurt? Om dit te meten wordt gekeken naar verkeersintensiteiten, i/c-verhoudingen, reistijden, betrouwbaarheid en het ontstaan van files.

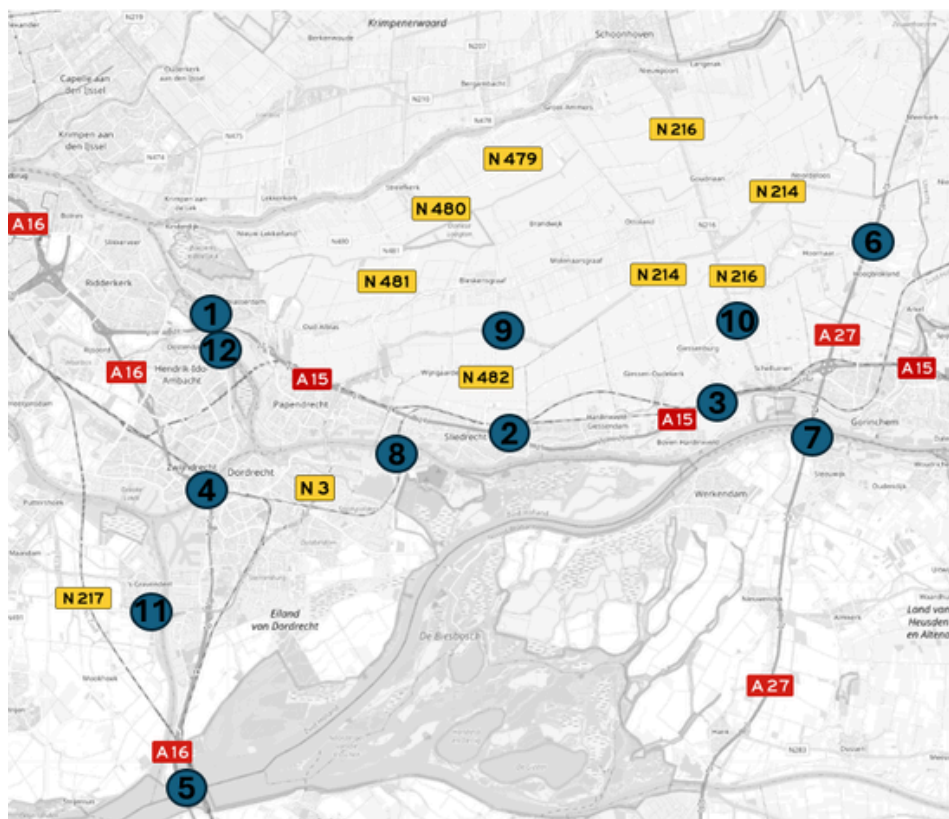
5.2.1 Verkeersintensiteiten

De ontwikkeling van het verkeer in de regio is in beeld gebracht aan de hand van verkeersintensiteiten en i/c-verhoudingen op een aantal representatieve telpunten. Deze telpunten liggen op de belangrijkste rijkswegen en regionale hoofdverbindingen in het studiegebied. Zo wordt duidelijk hoe zwaar het netwerk belast is en waar de verkeersdruk toeneemt.

Voor deze analyse zijn 11 telpunten geselecteerd (zie Figuur 11), waarbij voor iedere locatie beide rijrichtingen zijn meegenomen. De telpunten liggen op de belangrijkste routes van, naar en binnen de regio.

I/C-verhouding

De i/c-verhouding is de verhouding tussen de verkeersintensiteit (I) en de capaciteit (C) van een weg en geeft aan hoeveel van de beschikbare capaciteit wordt gebruikt. Volgens de richtlijnen van Rijkswaterstaat betekent een i/c-verhouding onder 0,8 dat het verkeer goed doorstroomt en de kans op files klein is. Een i/c-verhouding tussen 0,8 en 0,9 wijst op een matige tot slechte doorstroming met structurele files. Bij een verhouding boven 0,9 is de doorstroming slecht en ontstaan dagelijks structurele files.



Figuur 11: geselecteerde telpunten in het gebied Drechtsteden & Alblasserwaard

Tabel 3 toont de verkeersintensiteiten voor de geselecteerde telpunten in het studiegebied. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de gemiddelde etmaalintensiteit en de verkeersintensiteiten voor het drukste uur tijdens de ochtendspits (OS) en avondspits (AS). De spitsintensiteiten geven het gemiddeld aantal voertuigen per uur weer tijdens de ochtendspits (06:00 uur tot 09:00 uur) en de avondspits (15:00 uur tot 18:00 uur).

Door deze verschillende tijdsperioden te vergelijken ontstaat inzicht in zowel de totale verkeersbelasting als de belasting tijdens de spitsuren. De etmaalintensiteiten geven een beeld van de algemene verkeersdruk op de gemeten locaties, terwijl de spitsintensiteiten laten zien hoe het verkeer zich concentreert in de drukste perioden van de dag. Samen met de i/c-verhoudingen wordt inzichtelijk in hoeverre de beschikbare capaciteit wordt benut en waar de doorstroming onder druk kan komen te staan.

Uit Tabel 3 blijkt dat de A15 en A16 de drukste wegen in de regio zijn. Op de A16 passeren dagelijks tot circa 80.000 voertuigen, op de A15 tot circa 60.000. In de spits loopt dit op tot ruim 6.000 voertuigen per uur op de A16.

Op de A27 passeren dagelijks circa 44.000 voertuigen, met spitspieken tot ongeveer 3.000 voertuigen per uur. De N3 (Papendrechtsebrug) is de drukste niet-snelwegverbinding, met dagelijks 38.000 tot 40.000 voertuigen en spitspieken boven de 3.000 voertuigen per uur.

De provinciale wegen (N214, N216, N217 en N915) zijn aanzienlijk minder druk met circa 3.000 tot 10.000 voertuigen per dag en doorgaans minder dan 1.000 voertuigen per uur in de spits. Dit wijst op een vooral lokaal gebruik.

Telpunt	Locatie	Etmaal (totaal)	Ochtend (mvt/uur)	Avond (mvt/uur)
1	A15 Noordtunnel (ri O)	59.595	4.120	4.815
1	A15 Noordtunnel (ri W)	59.775	4.755	4.440
2	A15 Sliedrecht (ri O)	48.720	3.395	3.000
2	A15 Sliedrecht (ri W)	49.410	3.400	3.440
3	A15 Hardinxveld-G (ri O)	49.635	3.485	3.340
3	A15 Hardinxveld-G (ri W)	46.080	2.970	3.170
4	A16 Drechtunnel (ri Z)	79.590	5.465	6.020
4	A16 Drechtunnel (ri N)	79.215	5.525	5.990
5	A16 Moerdijkbrug (ri Z)	66.375	4.330	5.360
5	A16 Moerdijkbrug (ri N)	71.835	5.390	5.110
6	A27 Noordeloos (ri Z)	43.815	2.605	2.770
6	A27 Noordeloos (ri N)	43.875	2.785	2.880
7	A27 Merwedeburg (ri Z)	47.850	2.820	3.400
7	A27 Merwedeburg (ri N)	44.640	3.240	3.020
8	N3 Papendrechtsebrug (ri Z)	38.025	2.570	3.020
8	N3 Papendrechtsebrug (ri N)	40.110	2.920	3.060
9	N214 Bleskensgraaf (ri O)	5.760	540	625
9	N214 Bleskensgraaf (ri W)	5.700	540	580
10	N216 Giessenburg (ri Z)	3.525	250	340
10	N216 Giessenburg (ri N)	3.240	220	280
11	N217 Kiltunnel (ri O)	8.175	820	560
11	N217 Kiltunnel (ri W)	8.370	430	865
12	N915 Brug over de Noord (ri O)	10.185	760	840
12	N915 Brug over de Noord (ri W)	10.680	740	820

Tabel 3: etmaalintensiteiten en intensiteiten per uur tijdens de ochtend- en avondspits (jaargemiddelde werkdag in 2025)

5.2.2 I/C-verhoudingen

Naast verkeersintensiteiten geven ook i/c-verhoudingen inzicht in de belasting van het wegennet. De i/c-verhouding (intensiteit-capaciteitsverhouding) geeft aan hoeveel van de beschikbare capaciteit van een weg wordt gebruikt door het verkeer.

Tabel 4 toont de i/c-verhoudingen voor de geselecteerde telpunten op de belangrijkste corridors in en rond het studiegebied. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen het drukste uur tijdens de ochtend- en avondspits op een gemiddelde werkdag. Daarnaast is ook de i/c-verhouding voor het drukste uur op een gemiddelde zaterdag in 2025 weergegeven. Zo wordt duidelijk op welke momenten en op welke locaties de capaciteit van het wegennet het meest onder druk staat.

De i/c-verhoudingen laten daarmee zien hoe het netwerk functioneert en op welke locaties de verkeersdruk hoog is en problemen in de doorstroming kunnen ontstaan.

Voor het bepalen van de i/c-verhouding voor autosnelwegen is gebruikgemaakt van de standaard capaciteitswaarden zoals opgenomen in het [Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen \(CIA\) van Rijkswaterstaat](#). Per wegvak is de capaciteit bepaald op basis van het aantal rijstroken en de bijbehorende standaardwaarde (in mvt/uur) onder standaardomstandigheden, zoals beschreven in het handboek. De verkeersintensiteit is bepaald op basis van de hoogste spitsuurintensiteit uit TrafficDash. Vervolgens is de i/c-verhouding berekend door de intensiteit te delen door de capaciteit.

Voor de capaciteit op provinciale wegen is gebruikgemaakt van de capaciteitswaarden zoals opgesteld in het CROW Handboek wegontwerp BuBeKo (03-01-2025). Net als bij autosnelwegen gelden ook hier standaard capaciteitswaarden: voor een weg van twee rijstroken per richting (2x2) is de capaciteit 4.000 voertuigen per uur, voor een weg met één rijstrook per richting (2x1) is dit 1.500 voertuigen per uur.



Op basis van bovenstaande i/c-verhoudingen tijdens ochtend- en avondspits ontstaat een duidelijk beeld van waar de druk op het netwerk in de Drechtsteden optreedt op een gemiddelde werkdag.

De hoogste i/c-waarden liggen op de A15 en A16. In de ochtendspits vallen de locaties richting het oosten bij Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam op ($I/C \approx 0,86-0,87$), evenals de A16 bij de Moerdijkbrug richting noorden (0,89). Dit betekent dat de weg nagenoeg vol zit en de kans op files groot is. In de avondspits verschuift de druk deels, met opnieuw hoge waarden op de A15 (tot circa 0,85) en een duidelijke piek op de Moerdijkbrug richting zuiden (0,87).

De tunnels (Noordtunnel en Drechtunnel) laten overwegend i/c-verhoudingen tussen 0,69 en 0,80 zien. Dit wijst op een redelijke tot matige belasting. In de spits komt de doorstroming onder druk te staan, maar er is nog geen sprake van structurele files.

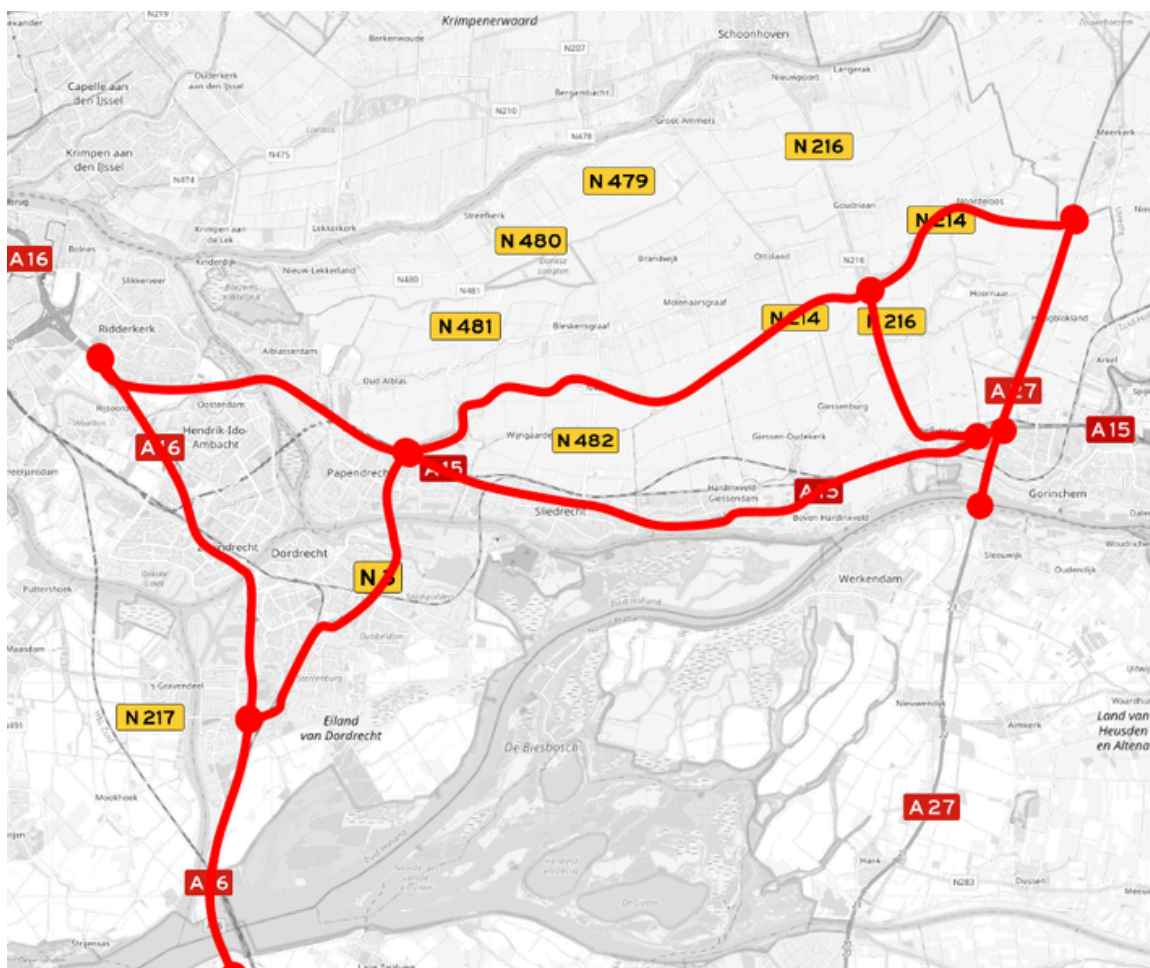
De provinciale wegen (N3, N214, N216, N217 en N915) hebben over het algemeen lage i/c-verhoudingen (meestal onder 0,7 en vaak onder de 0,5). Dit betekent dat het verkeer hier gemiddeld goed doorstroomt en de kans op structurele files beperkt is.

Op een gemiddelde zaterdag in 2025 ligt de i/c-verhouding op geen van de telpunten boven de 0,8. Wel is op verschillende wegen, waaronder de A15 bij Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam, tijdens het drukste uur op zaterdag weinig restcapaciteit beschikbaar op de weg.

Kortom: op werkdagen is de druk het grootst op de A15 en A16, met name rond Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam en de Moerdijkbrug. De overige wegen hebben overwegend voldoende capaciteit. Op zaterdag blijven deze wegen onder een i/c-waarde van 0,8, maar is er op een aantal wegen weinig restcapaciteit beschikbaar.

Telpunt	Locatie	Ochtendspits	Avondspits	Zaterdag
1	A15 Noordtunnel (ri O)	0,7	0,79	0,55
1	A15 Noordtunnel (ri W)	0,8	0,75	0,6
2	A15 Sliedrecht (ri O)	0,87	0,82	0,79
2	A15 Sliedrecht (ri W)	0,83	0,85	0,79
3	A15 Hardinxveld-G. (ri O)	0,86	0,82	0,78
3	A15 Hardinxveld-G. (ri W)	0,73	0,8	0,75
4	A16 Drechtunnel (ri Z)	0,72	0,75	0,56
4	A16 Drechtunnel (ri N)	0,69	0,75	0,58
5	A16 Moerdijkbrug (ri Z)	0,73	0,87	0,64
5	A16 Moerdijkbrug (ri N)	0,89	0,85	0,72
6	A27 Noordeloos (ri Z)	0,72	0,63	0,66
6	A27 Noordeloos (ri N)	0,74	0,7	0,7
7	A27 Merwedebrug (ri Z)	0,75	0,83	0,7
7	A27 Merwedebrug (ri N)	0,81	0,75	0,64
8	N3 Papendrechtsebrug (ri Z)	0,74	0,8	0,59
8	N3 Papendrechtsebrug (ri N)	0,8	0,8	0,63
9	N214 Bleskensgraaf (ri O)	0,4	0,44	0,16
9	N214 Bleskensgraaf (ri W)	0,4	0,44	0,2
10	N216 Giessenburg (ri Z)	0,2	0,24	0,16
10	N216 Giessenburg (ri N)	0,27	0,34	0,16
11	N217 Kiltunnel (ri O)	0,24	0,15	0,12
11	N217 Kiltunnel (ri W)	0,12	0,26	0,14
12	N915 Brug over de Noord (ri O)	0,56	0,6	0,4
12	N915 Brug over de Noord (ri W)	0,6	0,56	0,44

Tabel 4: i/c-verhoudingen (jaargemiddelde werkdag in 2025)



Figuur 12: geselecteerde reistijdtrajecten in het gebied Drechtsteden & Alblasserwaard

5.2.3 Reistijden

Naast de belasting van het netwerk is ook de doorstroming van het verkeer een belangrijke maatstaf voor het functioneren van het wegennet. Doorstroming, ook wel verkeersafwikkeling genoemd, gaat over de mate waarin verkeer daadwerkelijk kan doorrijden en is zichtbaar in reistijden, reistijdvariatie en knelpunten.

Deze paragraaf analyseert de reistijden in de regio Drechtsteden en Alblasserwaard aan de hand van reistijdgegevens op de belangrijkste wegcorridors. Daarbij wordt gekeken naar de reistijden op verschillende momenten van de dag, met extra aandacht voor de ochtend- en avondspits. Ook wordt in beeld gebracht waar structureel vertragingen optreden of waar de doorstroming regelmatig onder druk staat.

Door reistijden te analyseren wordt duidelijk waar en wanneer vertragingen optreden en welke delen van het netwerk het meest gevoelig zijn voor filevorming. Dit geeft een beter beeld van hoe betrouwbaar en bruikbaar het wegennet is voor dagelijkse verplaatsingen.

Voor de analyse van de verkeersafwikkeling zijn 9 representatieve trajecten geselecteerd in de regio Drechtsteden en de Alblasserwaard (zie Figuur 12). Deze trajecten liggen op de belangrijkste routes in het gebied en verbinden de regio met omliggende stedelijke gebieden en het landelijke hoofdwegennet. Zo wordt duidelijk hoe de doorstroming verloopt op de belangrijkste routes, zowel voor regionaal verkeer als doorgaand verkeer.

De geselecteerde trajecten omvatten de volgende routes:

- A15 tussen Ridderkerk en Gorinchem
- A16 tussen Ridderkerk en de Moerdijkbrug
- A27 tussen Gorinchem en Noordeloos
- N3 tussen de aansluiting met de A15 en de aansluiting met de A16
- N214 door de Alblasserwaard, tussen de A15 bij Papendrecht en de A27 bij Noordeloos
- N216 tussen de aansluiting met de A15 en het kruispunt met de N214

Samen geven deze trajecten een representatief beeld van de belangrijkste verkeersstromen van, naar en door de Drechtsteden en de Alblasserwaard. De analyse van reistijden op deze corridors laat zien waar verschillen in doorstroming optreden tussen routes en tijdsperiodes, en waar structureel vertragingen ontstaan.

Freeflow-reistijd

Freeflow-reistijd is de reistijd op een weg zonder verkeersshinder. Het verkeer rijdt dan met de maximaal toegestane snelheid, zonder vertraging door files, andere weggebruikers of verkeerslichten.

Tabel 5 toont de reistijden voor de geselecteerde trajecten. Voor ieder traject is opnieuw onderscheid gemaakt tussen beide rijrichtingen. Per traject zijn de reistijden weergegeven voor drie situaties: freeflow, ochtendspits (06:00-09:00 uur) en avondspits (15:00-18:00 uur). De waarden geven de gemiddelde reistijd weer op een jaargemiddelde werkdag in 2025, waarbij feestdagen en vakanties zijn uitgesloten.

Naast de freeflow-reistijd laten de gemiddelde reistijden tijdens de ochtend- en avondspits zien hoeveel langer de reis duurt tijdens de drukste perioden van de dag. Door deze waarden met elkaar te vergelijken wordt duidelijk hoeveel vertraging er op de verschillende trajecten optreedt en hoe de spits zich verhoudt tot een situatie zonder files.

Op basis van de reistijden valt op dat de grootste vertragingen optreden op de A15 en A27.

Op de A15 tussen de aansluiting met de N3 en Gorinchem loopt de reistijd het sterkst op: van 9 minuten in freeflow naar 14–15 minuten in de ochtendspits en zelfs 23 minuten in de avondspits. Dit wijst op dagelijkse filevorming, vooral in oostelijke richting. Ook in de tegenrichting (Gorinchem – N3) treden duidelijke vertragingen op, maar de piek tijdens de avondspits ligt minder hoog.

Op de A27 tussen de Merwedeburg en Noordeloos verschilt de vertraging per spitsperiode: in de ochtendspits ontstaat de meeste vertraging richting het noorden, in de avondspits richting het zuiden.

De A16 blijft relatief stabiel, met slechts beperkte reistijdverliezen (meestal +1 à 2 minuten), wat wijst op een robuustere doorstroming. Ook de kortere trajecten op de N3 laten slechts lichte vertragingen zien.

Op het onderliggende wegennet (met name de N214) treden wel merkbare, maar minder extreme vertragingen op (tot circa 6 minuten), terwijl de N216 nauwelijks reistijdverlies kent.

Reistijdtraject	Free flow	Ochtend (06-09)	Avond (15-18)
A15 Ridderkerk – N3 (ri O)	6	6	7
A15 N3 – Ridderkerk (ri W)	6	7	7
A15 N3 – Gorinchem (ri O)	9	14	23
A15 Gorinchem – N3 (ri W)	9	13	15
A16 Ridderkerk – N3 (ri Z)	7	8	9
A16 N3 – Ridderkerk (ri N)	7	8	8
A16 N3 – Moerdijkbrug (ri Z)	4	5	6
A16 Moerdijkbrug – N3 (ri N)	4	5	5
A27 Noordeloos – Merwedeburg (ri Z)	4	5	10
A27 Merwedeburg – Noordeloos (ri N)	4	8	4
N3 A15 – A16 (ri Z)	6	7	7
N3 A16 – A15 (ri N)	6	7	8
N214 A15 – N216 (ri O)	11	14	16
N214 N216 – A15 (ri W)	11	13	14
N214 N216 – A27 (ri O)	5	6	6
N214 A27 – N216 (ri W)	5	6	7
N216 N214 – A15 (ri Z)	4	5	5
N216 A15 – N214 (ri N)	4	5	6

Tabel 5: reistijden in minuten op de 9 trajecten in het gebied Drechtsteden & Alblasserwaard

6. Ontwikkelperspectief MoRa

De volgende Mobiliteitsrapportage wordt in Q3 2026 opgesteld voor het gebied Rotterdam. Gezien de kenmerken én bereikbaarheidsopgave van dat gebied kunnen de accenten in de rapportage net anders liggen dan in deze rapportage. Daarna kijken we naar onder meer de gebieden Haaglanden en de Zuid-Hollandse Eilanden.

Voor de rapportage over Rotterdam vraagt de beschikbaarheid van ov-data extra aandacht. Waar nodig wordt de samenwerking gezocht met onder andere de RET, in afstemming met de MRDH en de gemeente Rotterdam.

In 2027 wordt de 2^e MoRa voor Drechtsteden & Alblasserwaard opgesteld, en vervolgens jaarlijks een nieuwe editie. Daarmee krijgen we steeds beter zicht op het meerjarige bereikbaarheidsbeeld in de gebieden.

MoRa is nog volop in ontwikkeling. Elke volgende mobiliteitsrapportage voor een gebied vergroot de ervaring, expertise en inzicht bij ZHB én de partners. Feedback is altijd welkom, weet ons daarvoor te vinden!



Colofon

Opgesteld door: Sem van der Hoeven & Dennis Hofman
Namens: Zuid-Holland Bereikbaar Verkeersteam

Voor vragen of opmerkingen:
Michiel Doelman
michieldoelman@zuidhollandbereikbaar.nl

Zuid-Holland Bereikbaar
Juli 2026

Zuid-Holland Bereikbaar
Parallelweg 1
3112 NA Schiedam
info@zuidhollandbereikbaar.nl

