

Eindverslag Q3



“Duurzaam door naar Drimmelen-Dorp”

Forward Strategic Advice by Thomas Verkooijen

Subsidie verleend door: Brabant geeft Energie

In opdracht van: Duurzaam Drimmelen

1 Oktober 2021 te Made

Executive Summary

Drimmelen is een fantastisch dorp om te wonen én een toeristische trekpleister van significant formaat. In de afgelopen jaren is gebleken dat de huidige infrastructuur de druk van de zomers niet volledig aankan en dat er een significante autoafhankelijkheid aan kleeft. In dit onderzoek is onderzocht hoe in de toekomst ervoor gezorgd kan worden dat Drimmelen leefbaar blijft voor de bewoners en aantrekkelijk voor bezoekers. Bijzonder is dat er met een 'groene knipoo' naar het probleem wordt gekeken, waardoor bijvoorbeeld ook andere manieren van vervoer verder uitgelicht worden, zoals bijvoorbeeld de fiets.

Dit onderzoek is uitgevoerd in 3 stappen: (a) verkennende gesprekken met de bekende stakeholders, (b) een denktank met stakeholdergroepen en (c) de vorming van een eindadvies gebaseerd op de hiervoor genoemde stappen. Uit de verkennende gesprekken kwamen verschillende pijnpunten naar voren, te benoemen: (a) hoge seizoensgebonden toeristische druk; (b) slechte bereikbaarheid wanneer niet met de auto en (c) onduidelijk parkeerbeleid. Met deze pijnpunten in het achterhoofd zijn er verschillende scenario's voorgelegd in een denktank waarbij de stakeholders hun gevoelens over de verschillende situaties konden uiten. Hierbij was ook de mogelijkheid om met elkaar in gesprek te treden.

Uiteindelijk is het advies in dit rapport gebouwd als een fundering met een piramide erop. Deze fundering is sterk gericht op communicatie: enerzijds tussen bewoners en ondernemers, anderzijds tussen het dorp en bezoekers. Deze fundering is noodzakelijk beschouwd om de uiteindelijke adviezen succesvol uit te kunnen voeren. In de advisering ligt de nadruk op fietsen; waarbij als meest cruciaal de fietsinfrastructuur wordt gezien. Fietsen is een groene vorm van mobiliteit en dat verder stimuleren biedt significante kansen voor het dorp. Echter is het op de huidige fietspaden niet mogelijk om dit goed te kunnen doen, vandaar dat er significante aanpassingen nodig zijn – vooral op de as Drimmelen-Made is dit nodig. Ook verdient het de aandacht om kritisch te kijken naar de huidige inrichting van het stratenplan van Drimmelen, waarbij de nadruk op lagesnelheidsverkeer dient te komen te liggen.

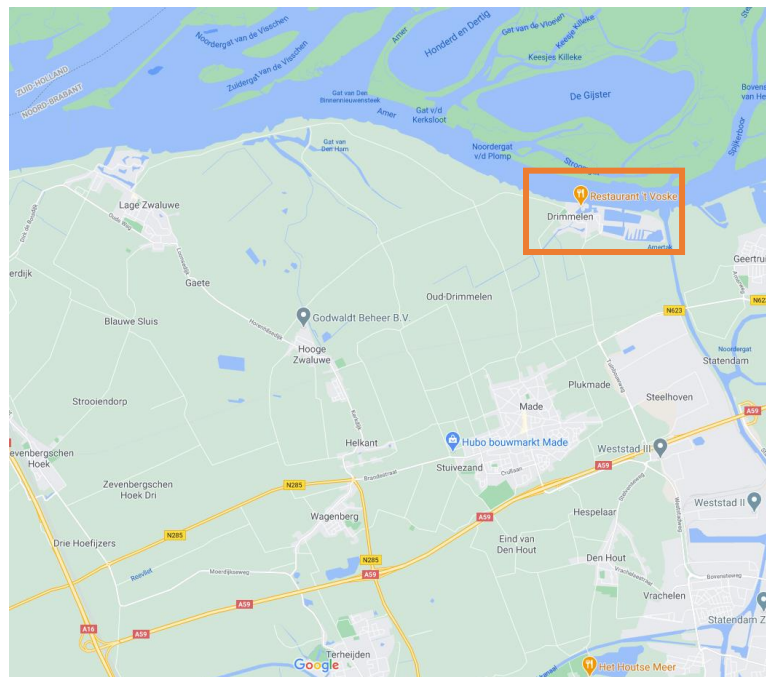
Aan de andere kant is er ook gekeken naar de huidige parkeersituatie. Momenteel wordt deze door alle stakeholders benoemd als kakofonisch: verschillende soorten parking, verschillende plekken in het dorp, verschillende prijzen en verschillende voorwaarden zorgen nog te vaak voor onduidelijkheid. Aangezien er verschillende eigenaren hierover gaan, is het van belang dat deze verder gestroomlijnd worden, waarbij baten ook zouden moeten terugkeren naar het dorp en een beschermende maatregel voor bewoners zou moeten worden ingevoerd. Immers is het nu eenmaal zo dat voor veel mensen de auto noodzakelijk blijft, maar dan kan er wel gekeken worden naar een optimalisatieslag, bijvoorbeeld door auto's zo snel mogelijk naar de parking te krijgen, elektrische auto's de beste plaatsen te bieden etcetera. Daarnaast is het relevant om mogelijk georganiseerde gratis parking aan te bieden buiten het dorp, bijvoorbeeld in de vorm van een Toeristisch Overstappunt (TOP). Daarnaast kan een verhuurmogelijkheid voor fietsen in de vorm van een netwerk bij relevante punten in de gemeente zorgen dat minder korteafstandsritten met de auto worden gedaan.



Tot slot is er ook potentie aangetroffen voor groen vervoer op grotere schaal via bestaande infrastructuur: (a) via een waterbus op de Amer of (b) via het 'halvezolenlijntje'. De mogelijkheden zijn er, zeker omdat hier toerisme en mobiliteit gecombineerd zouden worden. Een gedegen haalbaarheidsonderzoek naar deze opties is aan te raden.

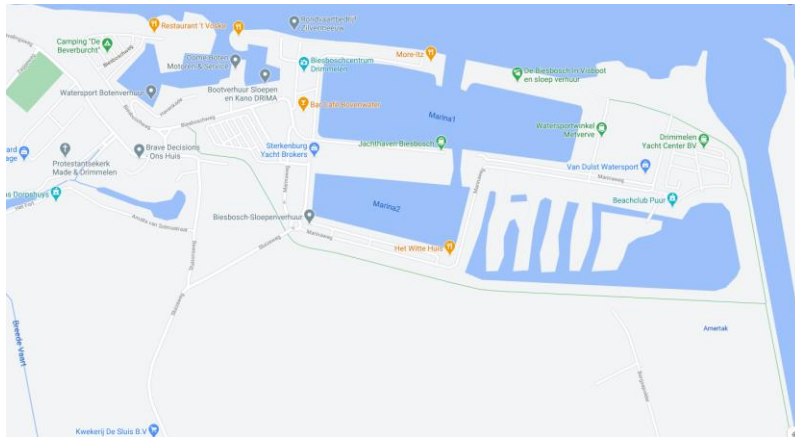
Introductie

18-11 j.l. spraken wij – Louis Dietvorst, Leon van Rijthoven, Sjoerd de Nijs en Thomas Verkooijen – over de mogelijkheden van deelmobiliteit binnen de Gemeente Drimmelen. Hierbij hebben we verschillende randvoorwaarden aangeraakt, zoals schaalbaarheid, aansluiting op bestaande OV-netwerken en het huidige aanbod van mobiliteit in de gemeente. Volgend hierop, zijn we tot de conclusie gekomen dat het voor de hand ligt om een casus uit te kiezen die tot de verbeelding spreekt, die het mogelijk maakt om veel ondernemers te betrekken en die het mogelijk maakt om daadwerkelijk een resultaat te kunnen zien. Hierop hebben we besloten om de kern Drimmelen dusdanig te analyseren dat het mogelijk wordt om disruptieve en vernieuwende manieren van mobiliteit te kunnen toepassen en dus de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het dorp te verhogen.



Infogram 1: Overzicht Drimmelen en omgeving

Drimmelen is een kleine kern in de gemeente Drimmelen met +/- 520 inwoners. Het is naast Lage Zwaluwe, Hank en Werkendam, één van de voornaamste poorten tot het Nationaal Park de Biesbosch. Het dorp kenmerkt zich door een grote schommeling in bezoekers en dus gebruikers van de faciliteiten; de zomermaanden (April-September) kenmerken zich door zéér hoge druk op de bestaande faciliteiten en infrastructuur. De overige maanden (Oktober-Maart) worden gekenmerkt door het sluiten van vele horecabedrijven en het stoppen van de botenverhuur, hierdoor wordt veel grote infrastructuur dat niet tot nauwelijks gebruikt.

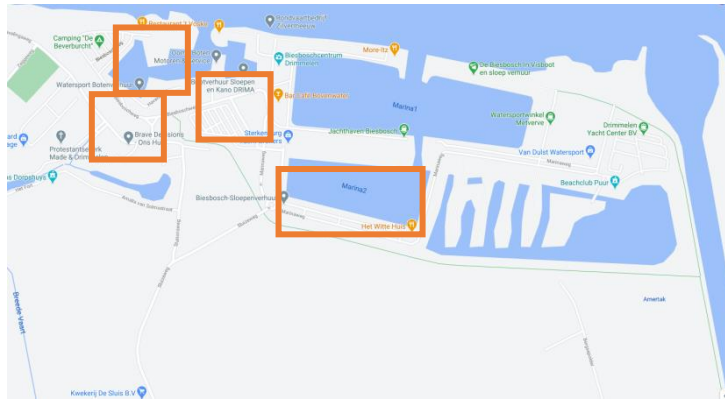


Infogram 2: Drimmelen en havens

De havenfaciliteiten bestaan uit een Oude Haven, de Marina 1 en de Marina 2. In de zomermaanden zijn dagelijks alle boten verhuurd en dit was in de coronamaanden van 2020 niet anders, aangezien varen werd aangestipt als een *Coronaproof* uitje. Echter liet ook dit jaar zien dat de huidige infrastructuur onvoldoende is voorbereid op verdere groei van drukte. De gemeente Drimmelen zet vol in op het verder uitbreiden van de parkeerfaciliteiten in het dorp, maar in ons onderzoek zouden wij graag kijken naar welke mobiliteitsmogelijkheden niet per se aan asfastontwikkeling gelinkt zijn, maar wel de mobiliteit, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het dorp bevorderen. Hierbij stippen wij de volgende twee problemen aan:

1. Massaal parkeren in een aantrekkelijk dorp

Het eerste punt wat besproken werd is de grote aanwezigheid van parkeerplaatsen, zowel de grote parkeerplaats aan de Biesboschweg als het min of meer willekeurig parkeren in het dorp, langs de Oude Haven en langs verschillende plaatsen in de Nieuwe Haven. In de zomermaanden is de handhaving regelmatig aanwezig om dubbel- en foutgeparkeerde auto's te beboeten. Echter is dit vaak een verhaal zonder eind. De geparkeerde auto's blokkeren vaak de plaatsen die voor de horeca bestemd zijn en leveren de uitbaters van restaurants dus niet direct iets op. Ook is het een belangrijke vraag of deze parkeerplaatsen de leefbaarheid en mobiliteit van het dorp bevorderen. In lijn met de wens van de Gemeente om in 2040 energieneutraal te zijn kan het zeer interessant zijn om een onderzoek op de te zetten naar de mogelijkheden om het dorp (al dan niet gedeeltelijk autovrij) te maken. Zo krijgt men in het dorp meer ruimte om te fietsen en te wandelen en de bestaande autofaciliteiten voor andere doeleinden te gebruiken. Welke problemen en opportuniteiten zien de ondernemers in het dorp (restaurants, botenverhuurders, museum etc.) en welke alternatieven kan men bieden? Hoe wordt dit op andere locaties gedaan met een dergelijk probleem? Zijn er mogelijkheden om een mobiliteitshub buiten het dorp aan te leggen en energieneutraal last-mile mobiliteitsaanbod te faciliteren? Kunnen de auto's wanneer stilstaand op een andere manier gebruikt worden?



Infogram 3: Parkeren in Drimmelen

2. Drimmelen: minder afhankelijk van de auto én beter bereikbaar?

Drimmelen heeft van zichzelf een onaantrekkelijk ligging, op zijn zachtst gezet. In het kort, de hoofdroutes Noord-Zuid (A16 Rotterdam – Antwerpen & A27 Utrecht – Breda) hebben geen directe aansluiting richting de Biesbosch, de West-Oostverbinding (A59 Zonzeel-Hoopolder) evenmin. In de praktijk betekent dit dat mensen uit de Randstad op het laatste moment gebruik moeten maken van vaak druk-gebruikte provinciale wegen vaak ook door verschillende dorpskernen (bijvoorbeeld afslag Geertruidenberg/Raamsdonksveer op de A27, de provinciale routes gaan door Raamsdonksveer en Geertruidenberg alvorens men in Drimmelen komt). Dit effect wordt versterkt door de afwezigheid van een OV-mogelijkheid met een aantrekkelijke reistijdsverkortung; Lage Zwaluwe is het dichtstbijzijnde NS-station, zonder enige mogelijkheid om in Drimmelen te komen. Vanuit Breda kan men met de 123 naar Made, om aldaar de 224 (buurtbusverbinding, weinig weekenddiensten) te nemen. Hierbij speelt ook nog dat Drimmelen slechts 2 uitvalswegen heeft: de provinciale weg (Sluizeweg) en een lokale weg via een zeer oud en smal stuk (Batterij). Er worden al langere tijd gesproken over het autovrij maken van de Batterij, vooral voor de leefbaarheid van de mensen die gelijk aan deze straat wonen. Hoe kunnen we de Batterij autovrij maken, zonder aan mobiliteit in te leveren? Is de Batterij nog daadwerkelijk nodig? Hoezeer in de druk op de Sluizeweg in de zomer? Zijn er mogelijkheden om aan de Sluizeweg faciliteiten voor mobiliteit aan te leggen?

Men wordt dus min of meer gedwongen om het OV links te laten liggen, bij zowel de korte, middellange als lange reisafstand tot Drimmelen. Het is dus belangrijk om te denken in strategieën die passen bij het onderscheid dat wordt gemaakt in deze drie groepen.

2.a. Korte afstand tot Drimmelen (Gemeente Drimmelen en omliggende dorpen)

Dit zijn mensen die regelmatig in Drimmelen komen, bijvoorbeeld om een hapje eten bij een van de restaurants. In de zomermaanden komt het overgrote deel van deze mensen al met de fiets, enerzijds om te kunnen genieten van het goede weer en de fijne fietsinfrastructuur. Echter, mensen die niet meer in staat zijn om deze mobiliteit te kunnen gebruiken, hoe kunnen zij nog naar Drimmelen? Zijn er mogelijkheden tot frequente busverbindingen in het hoogseizoen? Hoe kan fietsgebruik of zelfs lopen (vanuit de kern Made) verder gepromoot worden?

2.b. Middellange afstand tot Drimmelen (Vlaams-Brabant, Randstad, Brabant)

Deze mensen komen vaak voor een dagtrip naar Drimmelen om de eigen boot te gebruiken en/of onderhouden, een boot te huren of een algeheel dagje uit te hebben. Zij maken vaak gebruik van de bestaande parkeerplaatsen in de kern Drimmelen en kenmerken zich vaak door een significante hoeveelheid bagage (koelboxen, tassen etc.). Deze mensen arriveren vaak 's ochtends vroeg en gaan vaak pas na het avondeten op huis aan. Deze mensen overnachten over het algemeen niet in de gemeente. Hoe kunnen we voor deze mensen (a) een OV-alternatief bieden tot aan de

havens? Kunnen we bestaande buslijnen versnellen en/of verlengen (bv. de 325 doortrekken vanuit Vrachelen? Kunnen we een groot mobiliteitsknooppunt aanleggen aan de rotonde bij de rotonde Sluizeweg, waar busvervoer en autovervoer samenkomen om vervolgens een corridor tot de kern Drimmelen aan te bieden met shuttles, huurfietsen en/of huurscooters? Hoe kan aanlevering voor restaurants en het vervoer van boten zo geregeld worden dat dit de bestaande mobiliteitslijnen niet dwarsboomt?

2.c. Lange afstand tot Drimmelen (rest van Nederland en België, significante stukken van Duitsland en België, overige landen)

Deze mensen verblijven vaak in de buurt (bijvoorbeeld kern Made, Oosterhout, Breda) en zijn vaak met de auto gekomen. Omdat Drimmelen een dergelijk slechte verbinding heeft tot deze punten, gebruikt men vaak de auto, zelfs al is deze afstand klein. De auto wordt dan vervolgens ook op de parkings gezet. Hoe kunnen we hotels, restaurants, VVVs in de buurt meekrijgen om mobiliteit aan te bieden, die minder druk legt op de bestaande infrastructuur van het dorp? Kunnen we voor deze mensen het fietsen bijvoorbeeld zo aantrekkelijk maken, dat het een onderdeel wordt van het 'dagje uit'. Hoe kan mensen hier de prijzen het beste voor opstellen?

3. Vraagstelling

Al met al is het duidelijk dat er noodzaak is voor een hernieuwde blik op mobiliteit in Drimmelen-Dorp. Hierbij is het van belang voor zowel de leefbaarheid van het dorp als de bereikbaarheid van de faciliteiten dat er gekeken wordt naar opties die niet enkel asfalttoevoeging bevatten. Daarom zijn wij van mening dat er toegevoegde waarde ligt in het onderzoeken van de volgende vraag:

'Hoe kunnen we de druk op de huidige mobiliteitsinfrastructuur van Drimmelen-Dorp verminderen alsmede door nieuwere groene manieren van mobiliteit te introduceren?'

Met als te behandelen deelvragen:

- 'Hoe denken de huidige inwoners en ondernemers in Drimmelen-Dorp over de mobiliteitsproblematiek in het dorp en de haven?'
- 'Welke mogelijkheden zijn er om mobiliteit in Drimmelen-Dorp te verbeteren en daarbij de mobiliteitsstromen te vergroenen?'
- 'Welke randvoorwaarden zijn er verbonden aan de casus van Drimmelen-Dorp en wat is de haalbaarheid van verschillende te benoemen oplossingen?'

4. Methodologie

Dit onderzoek vindt plaats in verschillende secties. Hieronder leg ik kort en bondig uit hoe ik tot deze onderdelen ben gekomen en vervolgens ga ik per sectie in op de inhoud. Dit onderdeel leidt tot de conclusies die in het volgende hoofdstuk besproken zullen worden.

4.1. Verkenning

De maanden Januari tot en met medio April ligt de nadruk op het verkennen van het probleem. Dat wil zeggen: hoe is de huidige situatie? Welke problemen zijn bekend? Welke problemen misschien nog minder? Hoe staan de verschillende stakeholders in deze situatie? Deze sectie kenmerkt zich dus door een behoorlijke breedte, waarbij veel kennis vanuit verschillende hoeken dient geïnterpreteerd te worden.

Ten eerste is er bureauonderzoek gedaan gecombineerd met bezoeken aan plaatsen in het dorp. Met behulp van Google Maps en foto's die werden genomen, wordt een eerste versie van problemen genoteerd. Hierbij komen dus vooral de 'harde problemen' aan bod: flessenhalzen in de huidige fysieke mobiliteitsituatie in Drimmelen-Dorp.

Hierna gaat het onderzoek de gespreksfase in met (a) bewoners, (b) ondernemers, (c) Gemeente Drimmelen, (d) de havenonderneming en (e) Bravo/Arriva. Deze gesprekken zijn gevoerd volgens het principe van zogeheten 'semi-structured interviews'. Hierbij worden doorgaans zeer open vragen gesteld, waarbij de ondervraagde partij dus ruim het woord krijgt om eigen ideeën in te brengen. Deze manier van interviewen werd als passend geacht omdat er nog geen vertrouwensbanden met de verschillende partijen aanwezig waren en het dus cruciaal is dat in dit stadium de verschillende groepen zich gehoord voelen. Al deze informatie is vervolgens anoniem als input te gebruiken voor de tweede sectie.

4.2. Scenario's checken

In dit gedeelte dat zich afspeelt van April tot en met Juni, ligt de focus op verschillende scenario's maken, waarbij de inputs uit 4.1. leidend zijn. Aan de hand van kaarten met de huidige situatie ten opzichte van de eventuele nieuwe situaties wordt inzichtelijk gemaakt wat de consequenties van deze veranderingen zou kunnen zijn.

Met deze scenario's worden verschillende denktanksessies gevoerd waarbij de verschillende groepen die geïnterviewd waren, weer uitgenodigd worden om hun visie op deze ontwerpen te delen. Voorop staat hierbij wederom dat de scenario's al leidraad zullen dienen, maar dan met behulp van de verschillende betrokkenen wordt gekeken hoe het verbeterd kan worden. Uiteindelijk zullen de voorscenario's met alle op- en aanmerkingen functioneren als de input voor de laatste sectie.

Een belangrijke opmerking hier is dat er uiteindelijk toch voor is gekozen om de denktanksessies online te doen. In verband met de toen nog geldende regels, was het nog niet mogelijk om met een dusdanig grote groep gezamenlijk af te spreken.

4.3. Eindscenario's kiezen

Na de eerste twee rondes liggen er veel inputs van de verschillende groepen die relevant zijn voor Drimmelen-Dorp. Met deze inputs is vervolgens een eindverslag opgeleverd waarin de meest kansrijke scenario's voor het dorp worden besproken en ook wat voor vervolgstappen hieruit kunnen volgen. Waar mogelijk zijn ook de eerste te nemen vervolgstappen beschreven om dit te faciliteren zullen we de vervolgstappen sorteren tussen (a) korte, (b) middellange en (c) lange termijn. Van belang is wel, dat deze scenario's niet als een statisch middel worden gezien. Liever wordt dit jaarlijks geëvalueerd door de belanghebbenden en aangepast waar nodig.

5. Resultaten uit de verkennende gesprekken

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken van de eerste verkennende gesprekken met de verschillende stakeholders. Hierbij zijn de verschillende stakeholders in groepen verdeeld en vervolgens zijn hun inputs geanalyseerd per topic.

In de breedste zin van het woord zijn er een aantal interessante punten genoemd die aandacht verdienen boven alle andere genoemde punten. Deze worden hier dan ook besproken

Ten eerste communicatie tussen verschillende partijen in het dorp. Drimmelen is een atypische casus waarbij bewoners en ondernemers volledig uit balans zijn relatief tot andere dorpen door de grootte van de haven. Dit hoeft geen probleem te zijn, maar het is wel belangrijk dat er mogelijkheden zijn om met elkaar in gesprek te gaan over wat er verbeterd kan worden voor zowel

de leefbaarheid bij de bewoners als bij de bereikbaarheid van de ondernemers. Hierbij vermoed ik dat er meer overlap is dan menigeeen verwacht.

Vervolgens wil ik ook de communicatie met het toerisme benoemen. Momenteel geven alle verschillende ondernemers hun eigen informatie op de website en dat is logisch. Ik merk wel vanuit alle groepen dat een betere informatievoorziening naar buiten waarde zou kunnen toevoegen.

Ten slotte, beide groepen geven aan dat er op die moment een mismatch is tussen dorp en havens en dat is zowel op persoonlijk als fysiek niveau. Voor de inwoners van het dorp is het cruciaal dat zij betere bescherming ontvangen om draagvlak voor toerisme in het dorp te behouden.

5.1. Bewoners

Door bewoners zijn verschillende punten onder de aandacht gebracht die hier uiteengezet zullen worden. De hoofdthema's zijn (a) verkeersveiligheid, (b) parkeren en (c) overlast door parkeermogelijkheidszoekenden. De verdere uitwerking wordt hieronder besproken.

Ten eerste de verkeersveiligheid. Het dorp Drimmelen en de bijbehorende infrastructuur zijn niet voorbereid op de huidige druk die de toerismeseizoenen bieden. Voorbeelden zijn er volop: chaotische situaties bij de stoplichten aan de Batterij, hardrijders op de Stationsstraat en een mismatch tussen wandelaars, fietsers en auto's. Momenteel worden de verschillende wegdelen door een combinatie van mensen gebruikt en door onoverzichtelijke punten, bijvoorbeeld bochten en dijkop- en afgangen, zorgt die nog al eens voor gevaarlijke situaties. Daarnaast geven veel mensen aan dat de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur niet altijd serieus wordt genomen en dat de weginrichting hier soms ook uitnodigend voor werkt.

Ten tweede, het parkeren; dit is een erg ingewikkelde casus. Er zijn private parkeerplaatsen bij restaurants, openbare parkeerplaatsen en dan ook nog de parkeerplaats van de jachthaven. Dit zorgt ervoor dat er een ongelijk speelveld is: ze zijn op verschillende afstanden van de aantrekkelijke punten in de haven en daarbij past ook nog dat sommigen betaald zijn en anderen niet, waardoor een prikkel ontstaat voor autorijders om door te zoeken voor een gratis parkeerplaats. Voor bewoners is het in de zomer vaak lastig tot onmogelijk om een parkeerplaats te vinden op een accepteerbare afstand tot hun huis en dat is ook een gevolg van het volgende punt.

Overlast door parkeerplaatszoekers is veel genoemd door de bewoners en ook een serieus probleem te noemen. De mensen in eigenlijk de hele oude kern van het dorp hebben hiermee te maken omdat hier nog gratis parkeren gebruikt wordt. Toeristen die in de Oude Haven gaan varen of gaan fietsen op het Beverpad komen daardoor steeds vaker uit bij de hoek Kuijpershoek met Batterij met alle gevolgen voor bewoners van dien. Daarnaast worden ook in andere stukken van het dorp opmerkingen gemaakt over chaotische parkeertaferelen in de zomer, en vele auto's die de oude straatjes in rijden op zoek naar gratis parkeerplaatsen. Deze situatie is op vele niveaus ongewenst: het zorgt voor problemen met bereikbaarheid voor bewoners, maar het zorgt ook voor onnodige trillingen bij menig bewoner.

Tot slot is het de vermelding waard dat binnen de gesproken groep bewoners het draagvlak voor toerisme in de kern erg hoog is en dat er ook echt genoten wordt van de levendigheid in het dorp. Wel wordt opgemerkt dat dit draagvlak onder druk staat en dat het daarom des te belangrijker is dat er naar oplossingen gekeken wordt.

5.2. Ondernemers en Havenonderneming

Bij de verschillende ondernemingen binnen de haven wordt eigenlijk op bijzonder eensgezinde manier gereageerd. Ze zijn allemaal druk bezig met het bieden van een fantastisch product en hiervoor is bij de meesten de afgelopen jaren ook flink geïnvesteerd. Des te zuurder is het dan ook dat de meesten aangeven dat de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden niet voldoende zijn

vanuit hun perspectief. Vandaar dat zij ook (a) bereikbaarheid en (b) tekort aan parkeermogelijkheden aangeven.

Ten eerste, de beperkte bereikbaarheid die momenteel volledig voort komt uit de afhankelijkheid van de auto, verminderde mobiliteit in sommige stukken van de havens zoals de Oude Haven en daarbij grote drukte in de zomermaanden. De ondernemers benoemen hierbij ook veelvuldig het veiligheidsstuk waar zij zich zorgen over maken, maar geven aan dat het in de zomermaanden te moeilijk is om hun etablissementen goed te bereiken. De parkeerplaatsen staat vaak al vroeg vol met bootjeshuurders waardoor in de loop van de dag de restaurants en cafés moeite hebben met het vinden van een parkeerplaats. Dat brengt me tot het tweede punt: tekort aan parkeerplaatsen. Dit klinkt vanuit de hele haven en daarbij zijn de geluiden niet anders: de grote parkings staat vaak al vroeg vol en dan lopen de overige plekken al snel ook vol.

Vanuit de Havenonderneming, die ook verantwoordelijk is voor een groot gedeelte van de haven en bijbehorende infrastructuur klinkt een enthousiasme om te kijken hoe dit beter kan om ervoor te zorgen dat mensen makkelijker tot Drimmelen geraken.

5.3. Gemeente Drimmelen en Arriva/Bravo

Deze belanghebbenden zijn uiteindelijk degene die de keuzes maken wat betreft mobiliteit en infrastructuur. De Gemeente Drimmelen geeft hierbij logischerwijs aan dat dergelijke aanpassingen vaak grotendeels vastliggen in beleid en dat er daarom niet of nauwelijks van afgeweken kan worden. Onderhoud aan de wegen is vaak op langere termijn gepland waardoor ook veranderingen aan de wegen niet op korte termijn geregeld kunnen worden. Dit versmald het speelveld aanzienlijk maar hierbij zijn wel mogelijkheden om als dorp breed gedragen initiatieven en visies aan de tafel te brengen om eventueel in toekomstig beleid te kunnen gebruiken.

Bij Arriva/Bravo zien we ook een smal speelveld. Door de huidige Covid19-pandemie is er bij dit bedrijf weinig speelveld voor nieuwe buslijnen. Echter geven zij wel aan ervaring te hebben met toeristische buslijnen, zoals bijvoorbeeld tot de Efteling en de Beekse Bergen en hier zitten mogelijk wel leermogelijkheden.

6. Scenario's naar aanleiding van de verkennende gesprekken

Na de uitvoerige gesprekken met verschillende partijen, kan met zekerheid geschetst worden dat de casus Drimmelen uitermate ingewikkeld is. Gebaseerd op alles wat besproken is komen hieronder de eerste voorlopige scenario's. Hoewel deze als losse scenario's worden besproken, is het zeer waarschijnlijk dat ze na het *checken* van de scenario's een soort van gemengde vorm krijgen, waarin de verschillende scenario's samensmelten. Wat belangrijk is om te vermelden hier is het feit dat deze scenario's de belangrijkste trends zijn die uit de gesprekken zijn gekomen en vervolgens zijn toegepast op deze casus. In de volgende stap, zullen deze scenario's worden voorgelegd aan een *stakeholder panel* waarbij zij kunnen aangeven wat ze van deze mogelijkheden vinden.

6.1. Duidelijke communicatiekanalen

Het eerste brede onderwerp dat aangesneden wordt als scenario heeft als doel draagvlak creëren en een brede support maken voor zowel de bewoners en ondernemers in Drimmelen als de toeristen en andere bezoekers die langskomen. Het uiteindelijke doel in dit scenario is enerzijds een plek creëren waar ondernemers en bewoners met elkaar kunnen samenkomen om ideeën uit te wisselen en hiervoor voldoende ondersteuning te creëren voordat dit met de buitenwereld gedeeld wordt. Anderzijds is er ook dringend nood om een sluitend informatiekanaal om goed te kunnen communiceren tussen het dorp en de haven aan de ene kant en bezoekers aan de andere kant om zo de mobiliteitsstromen zo ver mogelijk te optimaliseren.

6.1.1. De Drimmelse Denktank

Ten eerste, zoals eerder al benoemd is er een sterke noodzaak om een denktankachtige structuur op te zetten, waar alle belanghebbenden bij aan kunnen sluiten. Dit geeft namelijk de mogelijkheid om een visie te maken voor het dorp en de havens, samen met de mensen die daar betrokken bij zijn. Wat willen de ondernemers over 10 jaar met het dorp en hoe zien de bewoners dit? Mijns inziens is het cruciaal dat dit op de korte termijn aanvangt omdat dit een traag proces zal zijn met verschillende en ingewikkelde vertrouwensbanden. Hierbij is het belangrijk dat er een visie gecreëerd worden op brede punten: hoe willen we recreatie ontwikkelen? Wat gaat er gebeuren met het dorp? Hoe zorgen we dat we de voortuin van de Biesbosch blijven? Hoe maken we ons nog aantrekkelijker voor fietsers? Zulk soort vragen kunnen ervoor zorgen dat bewoners en ondernemers samen als één Drimmelen gaan denken, ook al hebben ze hele verschillende beweegredenen. Ik zie deze constructie als een noodzaak om verdere stappen te kunnen ondernemen, omdat er dan een aanspreekpunt is voor alle partijen om bij aan te kloppen, bijvoorbeeld om zorgen aan te kaarten. Deze optie werd tijdens de denktank van het onderzoek als positief ontvangen, mits ze worden geleid door een neutrale persoon die het vertrouwen heeft van beide groepen.

6.1.2. Dagje-Drimmelen App

Momenteel is er nog geen overkoepelende databron om toeristen te informeren over drukte, mobiliteitsmogelijkheden, horecavoorzieningen en dergelijke. Tijdens de verkennende gesprekken werd dit ook als een gemiste kans beschouwd. Door alle informatie benodigd voor een dagje Drimmelen te bundelen in één app, zorgen we voor een overzichtelijke situatie voor toeristen. Daarnaast kun je deze app ook gebruiken om *crowd management* toe te passen, bijvoorbeeld door met *real-time data* aan te geven dat de boten uitverhuurd zijn, dat de parkeerplaats vol is of dat er misschien wel geen plekken meer zijn bij restaurants. Enerzijds vergemakkelijken we zo de ervaringen van bezoekende toeristen die op deze manier nu één centraal informatiepunt hebben. Anderzijds kunnen we leren van andere toeristische attracties, bijvoorbeeld met kleurcodes om ervoor te zorgen dat toeristen gelokt worden om naar een doordeweekse dag uit te wijken in plaats van ook op bezoek te komen tijdens een drukke zondag in de zomer. Op dit scenario werd gemengd gereageerd, voornamelijk omdat mensen aangaven dat veel mensen ook naar Drimmelen komen 'op de automatische piloot' en dat dat zeer waarschijnlijk niet veranderd met de introductie van een dergelijke app.

6.2. Bezoekers lokken uit de auto

Daarnaast is er een noodzaak om nieuwe manieren van mobiliteit verder uit te werken. Drimmelen is nu eenmaal een afgelegen dorp en dat betekent dus ook dat afhankelijkheid van de auto zeer waarschijnlijk moeilijk op te lossen is. Juist daarom is het interessant om hier vernieuwende manieren van mobiliteit de revue te laten passeren, om een prikkel te creëren om uiteindelijk minder vaak de auto te gebruiken. 'Kunnen we het halvezolenlijntje vanaf Lage Zwaluwe geen nieuwe leven in blazen?' of 'Zijn er mogelijkheden om aangesloten te worden aan de Rotterdamse waterbus of is er mogelijkheid tot het ontwikkelen van een Brabantse waterbus met dorpen als Heusden en Willemstad?' zijn ingewikkelde vraagstukken maar kunnen wel op groot enthousiasme rekenen en hebben potentie om de mobiliteit van het dorp sterk te verduurzamen. Een belangrijke andere mogelijkheid is de fiets; deze is al breed aanwezig in het dorp, maar hoe kunnen we ervoor zorgen dat nog meer mensen deze gaan gebruiken en gaan verkiezen boven een ander voertuig. Een klassieke busverbinding werd met weinig enthousiasme ontvangen en in verband met de substantiële reistijd tot een NS-knooppunt is deze ook niet realistisch te benoemen.

6.2.1. *Fietsinfrastructuur 2.0*

Iets minder nieuw, maar wel noodzakelijk is de rol van de fiets: Drimmelen is al een fietshoofdstad zeker met de Vaartkantverbinding en het Beverpad, maar er zijn nog geen fietspaden met Made en andere dorpen en steden. Het is belangrijk om de fietspaden langs de Amertak, de Sluizeweg en eventueel zelfs in polderwegen te evalueren en waar nodig een upgrade te geven. Hierbij kunnen fietsstraten door de polder, maar ook in het dorp gebruikt worden als prikkel om vaker te fiets te pakken en daarbij tegelijkertijd als negatieve prikkel voor automobilisten. Zoals gezegd, is het ook van belang om de fietsinfrastructuur in Drimmelen te herzien en daarbij ook te kijken wat als fietsstraat ingericht kan worden. Daarnaast is het van belang om te vermelden dat er momenteel geen aantrekkelijke verbindingen is tussen Nieuwe Haven, Oude Haven en Dorp, waardoor fietsers die passeren ook nog vaak op een druk stuk moeten passeren. Belangrijk hierbij is dat gekeken wordt waar grotere voertuig nog wenselijk zijn, maar vooral ook waar we nu stappen kunnen ondernemen om fietsprioritaire mobiliteit aan te bieden.

Hierbij kunnen we als netwerk ook uitwerken of het haalbaar is een toeristisch fietsenverhuurnetwerk op te zetten, zoals we bijvoorbeeld op de Veluwe of in Den Haag al zien. Mensen kunnen dan op verschillende toeristische plekken fietsen huren, waardoor ze deze bijvoorbeeld ook kunnen gebruiken om naar Drimmelen te fietsen in plaats van de auto te pakken. Voordelig hier is dat we met deze investering overnachters in de regio, een prikkel kunnen geven om de auto te laten staan en ik plaats daarvan gebruik te maken van de fietsinfrastructuur. Deze ideeën werden niet alleen als haalbaar en wenselijk benoemd, ze werden door velen ook benoemd als hetgeen wat écht op korte termijn haalbaar lijkt. Zeker met de successen van eerdere fietsinfrastructuurprojecten in de regio, is dit een extra schakel om toe te voegen.

6.2.2. *Vernieuwde infrastructuur gebaseerd op de huidige locatie*

Door velen werd de afgezonderde locatie van Drimmelen en haar havens als een uitdaging genoemd; mensen moeten immers nog ver rijden vanaf een snelweg, er is weinig potentie voor het openbaar vervoer zoals we het kennen en ook qua fietsmogelijkheden zijn we nog niet op een gewenst niveau. Echter, gaven enkelen ook aan dat zij geïnteresseerd zouden zijn in mogelijkheden om juist die locatie te gebruiken als een 'asset', waarbij gekeken kan worden naar de volgende twee opties.

6.2.2.1. *Openbaar vervoer over het water*

Deze optie biedt an sich niets nieuws, het gebeurt immers al in andere waterrijke omgevingen, zoals het gebied rondom Rotterdam. Echter om een waterbus in te zetten voor een toeristische bestemming en eventueel ook met een meer toeristische insteek zou wel vernieuwend kunnen zijn in deze omgeving. Hier zijn dan ook twee opties. Eén is verder onderzoeken of er aangesloten kan worden aan een bestaand waterbusnetwerk, zoals nu gedaan wordt met Willemstad. De ander is een zelfstandige waterbusconstructie opzetten langs de Brabantse rivieren, waar verschillende toeristische hoogtepunten op aangesloten kunnen worden. Hierbij valt dan bijvoorbeeld te denken aan Willemstad, Geertruidenberg, Heusden, Woudrichem et cetera. Het voordeel hier is dat je mensen dan ook de optie biedt om de auto te kunnen laten staan als er tussen de verschillende locaties gereisd wordt. Binnen het dorp werd erg enthousiast gereageerd op dit idee, vooral omdat het recreatie met mobiliteit combineert en er mogelijkheden zijn om dit op een milieuvriendelijke manier aan te bieden.

6.2.2.2. *Toeristische verbinding over het 'halvezolenlijntje'*

Vooropgesteld, bij deze optie moet nog een hoop onderzoek uitgevoerd worden naar de haalbaarheid, die buiten de scope van dit onderzoek valt. Echter, werd binnen de denktank dusdanig enthousiast gereageerd op dit onderwerp en zijn de potentiële winsten voor het dorp, de

havens en de omgeving substantieel, vandaar dat deze toch opgenomen is in de resultaten van dit onderzoek.

Er ligt momenteel een enkelspoor zonder elektrificatie tussen Lage Zwaluwe NS en industrieterrein Weststad in Oosterhout, in de volksmond beter bekend als het 'Halvezolenlijntje'. Er wordt nog gebruik gemaakt van deze spoorlijn, maar bijbehorende infrastructuur is niet voldoende om direct over te kunnen gaan op regulier passagiersvervoer. Echter zijn er wel potentiële voordelen van verder onderzoek hiernaar en vervoer naar Drimmelen is er een belangrijke bij. Bij eventueel doorontwikkelen van deze spoorlijn, kan er op relatief snelle manier gereisd worden vanuit de Randstad naar de Biesbosch. Een positief neveneffect is dat het doortrekken van deze spoorlijn tot aan Oosterhout kan zorgen voor een betere connectie vanuit Oosterhout met het nationale spoornetwerk en dat zou de druk op het verkeer in Teteringen zelfs kunnen verminderen. Maar om dicht bij Drimmelen te blijven, dit zou een significante vergroening van de mobiliteit van het dorp kunnen betekenen, wanneer veel mensen uit hun auto gelokt kunnen worden. Daarnaast zouden er ook P&R-structuren opgezet kunnen worden, bijvoorbeeld door mensen van de A16 af te lokken en ze het laatste stuk met het OV te laten reizen. Echter, zoals gezegd, is voor dit scenario nog het nodige onderzoek te verzetten.

6.3. Autoverkeer afremmend prikkelen en mobiliteitsstromen reguleren

Uiteindelijk is er een gedeelte noodzaak om Drimmelen leefbaar te houden en bereikbaar te houden voor toerisme. Hierbij is parkeren een groot probleem en dat zal voorlopig niet anders zijn. Daarom is het cruciaal om de bewoners bescherming te bieden in de zomermaanden. Aangezien alle groepen aangaven dat afsluiten van het dorp niet de voorkeur verdiend, is betaald parkeren met vergunningen en bezoekvergunningen de meest passende oplossingen. Met betaald parkeren moet één streep getrokken worden over alle verschillende parkings om zo de prikkel om verder te zoeken weg te halen. Tot slot kan ik me voorstellen dat er misschien winst te behalen valt door verschillende schillen van parkeren te maken, waarbij buiten het dorp een gratis of goedkope parking te vinden is en de huidige parkings iets omhoog gaan, waarbij de baten hieruit ingezet kunnen worden om te investeren in het dorp en de havens.

6.3.1. Mobiliteitsstromen optimaliseren

Binnen Drimmelen en de havens klinken nog veel geluiden over hoe verkeer onnodige kilometers maakt om bijvoorbeeld naar een parkeerplaats te zoeken. Wat hierbij van groot belang is voor een betere begeleiding van het verkeer en daarbij een verbeterde verkeersveiligheid en potentie tot vergroening van andere mobiliteitsstroming, is bebording. Momenteel is het nog niet volledig duidelijk hoe en waar te parkeren in het dorp met als gevolg dat auto's en fietsen elkaar nog te vaak tegen komen. Hierbij wordt het cruciaal om in de toekomst duidelijk aan te wijzen welke stukken (a) dikke wegen worden, dus waar veel en zwaar verkeer nog langs mag komen, eventueel met specifieke tijdsvakken; (b) dunne wegen waar vooral bewoners mogen komen en (c) fietswegen waar de weggedelen zo ingedeeld worden, dat fietsen er veilig en volledig van de weg gebruik kunnen maken.

6.3.2. Parkeerfaciliteiten garanderen voor bewoners

Een tweede punt van belang hier is dat zelfs met het heroverweging van de huidige bebording, parkeren van voertuigen voor bewoners nog een uitdaging blijft. Hierdoor is het aan te raden om, in ieder geval in de zomermaanden, te kiezen voor een bepaalde voor van bescherming, waarbij uitgave van gratis of vriendelijk geprijsde vergunningen de voorkeur lijkt te hebben door makkelijke uitvoerbaarheid en flexibiliteit. Hierbij is het van belang dat dit ook goed gecommuniceerd wordt en te controleren is. Voor dit scenario zouden alle bewoonde straten van Kuipershoek tot Stationsstraat opgenomen worden. Dit punt kon rekenen op enthousiasme over de breedte, maar wel met notities op het gebied van kosten en controleerbaarheid.

6.3.3. Prikkel in het parkeerbeleid

Momenteel is het ingewikkeld om het parkeerbeleid van Drimmelen in zijn volledigheid te snappen. Dit heeft verschillende redenen, waarbij de belangrijkste ligt in het feit dat de verschillende parkeergelegenheden allemaal verschillende eigenaren hebben, waardoor het ingewikkeld wordt om hier een éénduidig beleid voor te creëren. Echter om de verduurzaming, verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen is het van belang om hier wel een strategie in aan te leggen. De meest logische structuur hierbij is de bekostiging te linken aan de druk op de parkeerfaciliteiten en dus ook aan de afstand tot de haven- en toerismefaciliteiten. Wat hierbij als een paal boven water staat is dat de huidige situatie belemmerend werkt in het vergroenen van het mobiliteitsaanbod. Significante betaalverhogingen aan de havens zijn noodzakelijk om drukke dagen aan te kunnen. Daarnaast kan er ook nog gedacht worden aan het aanbieden van elektrische oplaadpunten voor auto's in grotere hoeveelheden dan nu het geval is.

Wat ook belangrijk is, is dat een deel van de bezoekers nauwelijks tot niet in Drimmelen komt, bijvoorbeeld om te fietsen in de omgeving. Hiervoor kan het handig zijn om een Toeristisch Overstappunt (TOP) aan te leggen al voor het dorp, bijvoorbeeld aan de rotonde Sluizeweg, waar dan bijvoorbeeld wel gratis geparkeerd kan worden. Parkerenbeleid ligt meerjaars vast bij de gemeente en vandaar dat veranderingen hier niet voor de hand liggen, echter is een gedegen onderzoek hiernaar wel gewenst, zeker ook omdat het diverse heftige emoties oproept in het dorp.

7. Eindadvies

Drimmelen heeft ruim voldoende potentie om een fijn dorp te zijn om te wonen én te ondernemen, om een poort tot de Biesbosch te zijn én een voorloper te worden op het gebied van meer duurzaam toerisme. Echter, heeft het dorp momenteel de nodige praktische moeilijkheden die dit doel vermoeilijken; (a) hoge seizoensgebonden toeristische druk; (b) slechte bereikbaarheid wanneer niet met de auto en (c) onduidelijk parkeerbeleid. Om de leefbaarheid van het dorp in stand te houden en Drimmelen attractief als poort tot de Biesbosch te behouden is het daarom relevant om nu te investeren in het verduurzamen het toerismeaanbod in deze kern, waarvan in dit rapport het onderdeel mobiliteit verder uitgediept wordt.

Dit verslag begon met de volgende onderzoeksvraag:

'Hoe kunnen we de druk op de huidige mobiliteitsinfrastructuur van Drimmelen-Dorp verminderen alsmede door nieuwere groene manieren van mobiliteit te introduceren?'

Na het doorlopen van de verschillende onderzoeksvragen als beschreven in de methodologie, kan de volgende conclusie worden getrokken als omschreven in onderstaande infogrammen – één in een grafische beschrijving in een kaart en één in een structuurvorm.



Infogram 4: Structuurvorm van het mobiliteitsadvies

De onderste twee adviezen worden hierbij gezien als een ‘fundering’ voor succes; dat wil zeggen, om überhaupt succesvol aan de slag te kunnen, is het cruciaal om in ieder geval over de ontwikkeling van deze zaken na te denken. Hierbij is de eerste een overlegorgaan waar ondernemers en bewoners samen kunnen komen om problemen en oplossingen samen te kunnen bekijken. Vaak wordt er wel gesproken, maar zelden gebeurt dit in een groepsvorm. Dit kan ervoor zorgen dat proberen aan elkaars zijde beter worden begrepen en dat er al samen wordt nagedacht over een mogelijke oplossing. Naast deze communicatielijn, is ook de communicatielijn bezoekers/toeristen met ondernemers/bewoners belangrijk. Door bezoekers goed te informeren vermindert niet alleen de overlast, het vergroot ook de waarde voor bezoekers omdat zij in het dorp minder informatie hoeven te zoeken. Nog belangrijker met *real-time* informatie, kunnen bezoekers dusdanig geïnformeerd worden over drukte, verhuurcapaciteit, tafeltjes bij restaurants, dat er gekozen kan worden voor rustigere momenten en dus dat de drukte meer gespreid wordt.

Met de fundering in het achterhoofd, is het belangrijk om te kijken, wat kan er nu eigenlijk gebeuren om ervoor te zorgen dat we groenere manieren van mobiliteit gebruiken om de druk op de huidige infrastructuur te verminderen. Veruit het belangrijkste om dit te kunnen bewerkstelligen is niets extreems of bijzonders, maar wel ontzettend belangrijk: de fietsinfrastructuur. Met als hoofddoel de druk op de mobiliteitsinfrastructuur verminderen en de mobiliteit te vergroenen is er weinig zo effectief als het toe laten nemen van fietsgebruik. Voor de mensen die op korte afstand van Drimmelen wonen en de mensen die op lange afstand wonen maar hun fiets meenemen, is deze stap cruciaal, omdat ze dan hun auto niet meer gebruiken. Voor mensen die alleen Drimmelen bezoeken als beginpunt van hun fietstocht, kan het ook ideaal zijn om met een juiste parkeerprikkel een TOP aan te leggen op een strategisch punt ten opzichte van het dorp, fietsroutes en hoofdwegennetwerk, zoals in deze kaart is aangegeven bij de rotonde Sluizeweg. Echter zouden er voor deze oplossing ook andere punten te benoemen zijn, zoals bijvoorbeeld het station Lage Zwaluwe NS. Daarnaast is het cruciaal dat aanvoerwegen fietsvriendelijker worden gemaakt, zodat ze ook beter aansluiten op de stijl van bijvoorbeeld het Beverpad en het Vaartkantje. Hier zijn 3 verschillende stijlen: (a) polderwegen, (b) Sluizeweg en (c) fietspad langs de Amertak. Bij de eerste is het van belang dat hier fietsen momenteel niet uitnodigt in verband met veiligheid door hogesnelheidsverkeer en landbouwverkeer. Hierbij is toegevoegde waarde om fietsverkeer en overig verkeer te scheiden of om sommigen van de polderroutes fietsprioritair en vervolgens deze wegen ook zo in te richten dat er minder hard gereden kan worden. Uiteraard moeten hier wel duidelijke regels komen voor bewoners van deze wegen. Bij de tweede, de Sluizeweg is momenteel nog te veel prioriteit voor de auto. Hier zou een nieuwe inrichting met een maximumsnelheid van 60km/h en een volwaardig dubbelzijdig fietspad grote voordelen hebben. Tot slot, het fietspad langs de Amertak is in huidige vorm ook te smal en kan bijvoorbeeld doorgetrokken worden zoals al is aangelegd vanaf de rotonde bij De Sloep.

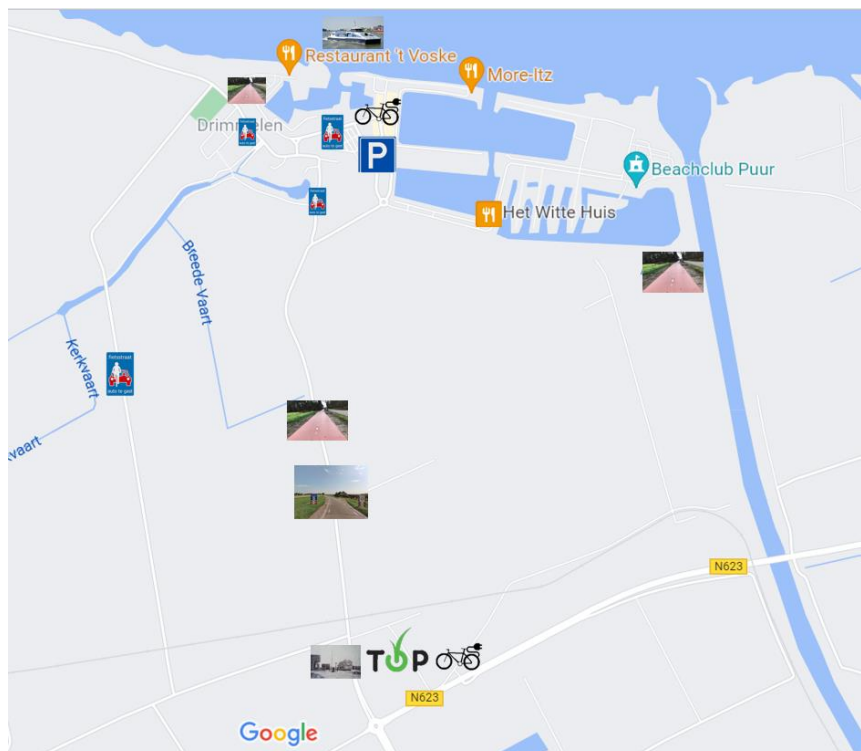
In het dorp zelf is er grote behoefte aan herinrichting zowel om de snelheden te verminderen in bewoonde stukken en om dit aantrekkelijker te maken voor fietsers. Hierbij zou het hele dorp ingericht kunnen worden als fietsstraat, waarbij auto's dus geprikkeld worden om gelijk bij binnenkomst door te rijden naar de grote parking. Een bijkomend voordeel is dat het centrale stuk van het oude dorp, met in het bijzonder de Batterij zo nog minder aantrekkelijk gemaakt wordt voor zwaar verkeer. Met de juiste bebording kan dit succesvol geïmplementeerd worden en hierbij is het van belang dat er een directe verbinding tussen de Sluizeweg als entreeweg en de voornaamste parkeergelegenheden kan ontstaan. Zo zorgt dit ervoor dat zoekverkeer in de kern verminderd kan worden.

Hierna is het belangrijk dat de fietsinfrastructuur ook daadwerkelijk gebruikt kan worden. Veel mensen uit de directe omgeving hebben al een fiets en daar verandert nog niets. Echter veel toeristische bezoekers zouden deze fiets kunnen gebruiken om de afstand tussen de

accommodatie en toeristische attracties in de buurt te overbruggen. Wanneer er een fietsnetwerk ontwikkelt wordt, bijvoorbeeld naar het model van de Haagsche Stadsfiets, waarbij fietsen voor een vriendelijke prijs voor een dag of langer te huur zijn, kan dit voor deze groep een aantrekkelijk alternatief voor de fiets worden. Daarnaast heeft deze oplossing ook overloopeffecten naar de andere dorpen in de omgeving, waardoor mensen misschien langer in de omgeving willen blijven om meer te ontdekken. In de kaart is een verhuurpunt ingetekend in het centrum van Drimmelen en bij een geadviseerde TOP.

Naast het lokken uit de auto van toeristen, zal er ook geprikkeld moeten worden om de auto minder aantrekkelijk te maken en de leefbaarheid voor bewoners te garanderen. Vanwege de hoge seizoensgebondenheid van het toerisme, is het aan te raden om in de vakantie maanden een vergunningensysteem aan te bieden in de vorm van bewoners- en visitevergunningen voor bewoners tegen een lage prijs. Daarnaast is het belangrijk om één lijn te trekken qua parkeerprijzen in de havens, om duidelijkheid te creëren in de huidige kakofonische situatie. De huidige situatie is ofwel gratis parkeren, ofwel ongeveer 5€ voor een dagkaart. Hier is aan te bevelen om drie uur gratis aan te bieden, om mensen die alleen komen eten of drinken en horeca-eigenaren. Bij langer gebruik van de parkeerplaats zou een gradueel verhogen van de uurtarieven toegepast worden. Hier kan op verschillende manieren mee gewerkt worden, bijvoorbeeld een vast aantal dagkaarten per verhuurde boot om carpoolen te promoten. In ieder geval is het van belang om te vergelijken met andere toeristische attracties, waarbij een dagkaart in ieder geval niet meer dan 10€ zou moeten kosten.

Dit parkeerbeleid kan versterkt worden met gratis parkeren buiten het dorp, zoals eerder al genoemd in combinatie met een TOP. Wanneer fietsers, wandelaars en mensen die liever gratis parkeren op deze plek gratis kunnen parkeren, verzorgen weer een alternatief voor het betaald parkeren in het dorp.



Infogram 5: Overzichtskaart met alle adviezen per locatie

Een laatste punt is voor verder onderzoek; Drimmelen ligt tussen de Amer en het 'halvezolenlijntje', twee uitgelegde mogelijkheden om groen 'massavervoer' te kunnen verzorgen via spoor of water. Bij de meeste stakeholders werd enthousiast gereageerd om deze opties in ieder geval te

onderzoeken en met een oog op de toekomst is dit zeker de moeite waard. Hierbij is het ook van belang om te vermelden dat deze opties ook een mogelijkheid zouden kunnen zijn om mobiliteit met vertier te combineren.

Tot slot de vraag: maar wat kunnen we hier nu mee? Sommigen van deze zaken zijn ad-rem en dat is bewust zo gedaan. Adviezen als een overlegorgaan, een app en een fietsenverhuurnetwerk kunnen op een korte termijn verwezenlijkt worden en kunnen dus ook op de korte termijn al in beweging gaan. Zeker met de gemeenteverkiezingen in aantocht kan het daarbij van belang zijn, dat verschillende partijen een standpunt kiezen bijvoorbeeld over de herinrichting van het dorp en het parkeerbeleid. De laatste punten zijn echt voor onderzoek, maar zeker met het enthousiasme waarmee ze ontvangen werden, te beschouwen als 'food for thought' voor de lange termijn.