



Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035



Gemeente
Sliedrecht

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Sliedrecht
Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035

Kenmerk
Datum publicatie

015345.20240718.R1.04
18 juli 2024

Projectleider Goudappel
Projectteam Goudappel

Frank de Winter
Ilse Galama, Ragnhild Bruynooghe

Projectteam opdrachtgever

Peter Nederlof, Jelle Zoutewelle

Status

concept

© Copyright Goudappel BV 18-7-24
© Fotobeelden door J. & F. de Winter



Gemeente
Sliedrecht

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5		
1.1	Waarom een verkeers- en mobiliteitsplan?	5	
1.2	Hoe is dit plan tot stand gekomen?	6	
1.3	Leeswijzer	7	
2. Situatieschets van Sliedrecht	9		
2.1	Opgaven	9	
3. Ambities & Doelen	15		
3.1	Ambities voor een aantrekkelijk Sliedrecht	15	
3.2	Doelen en principes	16	
3.3	STOMP als drager van de bereikbaarheid	17	
3.4	Sliedrecht veilig en aantrekkelijk	18	
4. Wensbeelden	21		
4.1	Wensbeeld voetganger	22	
4.2	Wensbeeld fiets	25	
4.3	Wensbeeld openbaar vervoer	28	
4.4	Wensbeeld gemotoriseerd verkeer	31	
4.5	Wensbeeld duurzaamheid en gedrag	35	
4.6	Wensbeeld parkeren	37	
5. Uitvoeringsprogramma	39		
5.1	Maatregelen multimodaal	40	
5.2	Maatregelen voetganger	41	
5.3	Maatregelen fiets	42	
5.4	Maatregelen Openbaar Vervoer	44	
5.5	Maatregelen gemotoriseerd verkeer	45	
5.6	Maatregelen duurzaamheid en gedrag	46	
5.7	Maatregelen parkeren	46	
Bijlage 1: Evaluatie Verkeers- en Mobiliteitsplan 2017 - 2040	50		



1. INLEIDING

1.1 WAAROM EEN VERKEERS- EN MOBILITEITSPLAN?

Sliedrecht is een aantrekkelijk dorp langs de oever van de Beneden Merwede. Het dorp is door de jaren uitgegroeid van een rij woningen en bedrijven langs de Rivierdijk tot een veelzijdig dorp met ruim 26.000 inwoners. De nauwe banden met de maritieme sector, het historische dijklint en de Biesbosch als achtertuin zijn belangrijke elementen die Sliedrecht uniek maken.

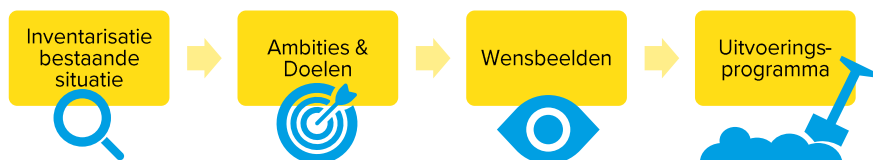
Richting de toekomst heeft Sliedrecht de ambitie om net als de andere Drechtsteden te groeien in het aantal woningen en banen en tegelijk het dorpse karakter te behouden. De ontwikkeling van Sliedrecht Noord is daarvan een voorbeeld. Deze groei stelt eisen aan de bereikbaarheid van de gemeente, maar vraagt ook efficiënt ruimtegebruik: de ruimte in Sliedrecht is immers beperkt. Bovendien spelen er nu al allerlei opgaven op het gebied van mobiliteit. Verkeersveiligheid, toegankelijkheid en voorzieningen voor fietsers zijn belangrijke thema's in Sliedrecht.

Om alle mobiliteitsopgaven in de gemeente te adresseren, is een integraal plan nodig. Dit plan zet een stip op de horizon voor 2035 en maakt concreet welke maatregelen op netwerkniveau nodig zijn om Sliedrecht ook in de toekomst leefbaar te houden. Het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 (kortweg genoemd VMP) is een mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma in één.

1.2 HOE IS DIT PLAN TOT STAND GEKOMEN?

In vier stappen naar een verkeers- en mobiliteitsplan

De aanpak voor het VMP bestaat uit vier inhoudelijke stappen:



Een plan op basis van brede dialoog

Dit plan is tot stand gekomen in samenwerking met een diverse groep van inwoners en belanghebbenden. Ongeveer 600 inwoners vulden hiervoor een vragenlijst in over verkeer in de gemeente. Daarnaast zijn verschillende belangengroepen¹ betrokken om tussentijds input te leveren op het plan. Ook de gemeenteraad is tussentijds op de hoogte gesteld van de voortgang van het VMP. Voor een integrale blik is bij elke stap van het VMP een brede ambtelijke klankbordgroep betrokken, bestaande uit verschillende beleidsterreinen (mobiliteit, beheer en onderhoud, ruimtelijke ontwikkeling, stedenbouw etc.). Tijdens het opstellen van het uitvoeringsprogramma zijn diverse partijen uit de regio aangehaakt waaronder de provincie en diverse buurgemeenten, zodat aansluiting op regionaal beleid is geborgd en kansen voor samenwerking worden benut.

Het VMP staat niet op zichzelf

Het verkeers- en mobiliteitsplan is opgesteld in lijn met diverse beleidsstukken en onderzoeken. Voorbeelden van dergelijke kaderstellende documenten zijn de evaluatie van het 'Verkeers- en mobiliteitsplan 2017 – 2040' (bijlage 1), het Integraal Veiligheidsplan Sliedrecht en de Stedenbouwkundige visie Binnenstedelijke Herstructurering Sliedrecht. Bovendien is dit VMP een bouwsteen van de Omgevingsvisie Sliedrecht, waarin we in het bijzonder uitwerking geven aan de mobiliteits-gerelateerde zaken zoals benoemd staan in de Koers 2030 op hoofdlijnen (hoofdstuk 3 van de Omgevingsvisie).

¹ Nood- en hulpdiensten, openbaar vervoerbedrijf QBuzz, winkeliers, ondernemers, vertegenwoordiging van Sliedrechtse bedrijventerreinen, de Fietsersbond en klankbordgroep Wijngaarden.

1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 is de situatieschets van Sliedrecht weergegeven: wat kenmerkt de gemeente als het gaat om mobiliteit? Welke ontwikkelingen zien we? En tot welke aandachtspunten en kansen leidt dat? In het hoofdstuk erna volgen de ambities en doelen van de gemeente: wat voor gemeente willen we zijn in 2035? In hoofdstuk 4 is dit concreet gemaakt wat dit betekent voor mobiliteit in de vorm van vier wensbeelden en een beschrijving van de aanpak op thema's als parkeren, duurzaamheid en gedrag. De wensbeelden tonen hoe Sliedrecht er in 2035 uit zou moeten zien op basis van de ambities en doelen. Dit plan sluit in hoofdstuk 5 af met een uitvoeringsprogramma waarin we de concrete acties voor de komende jaren beschrijven. In bijlage 1 is een evaluatie opgenomen van de voorganger van dit VMP: 'Verkeers- en Mobiliteitsplan 2017-2040'.



2. SITUATIESCHETS VAN SLIEDRECHT

Sliedrecht staat voor een aantal opgaven: er is bestaande problematiek ten aanzien van verkeer en ontwikkelingen richting de toekomst brengen nieuwe uitdagingen, maar ook kansen met zich mee. Dit hoofdstuk vormt een situatieschets die de huidige situatie op gebied van mobiliteit samenvat en laat zien waar Sliedrecht aan moet werken. Deze situatieschets is gebaseerd op resultaten van de enquête, analyse van feiten & cijfers en ontwikkelingen op gebied van mobiliteit binnen de gemeente.

2.1 OPGAVEN



De bevolking verandert en groeit: dit benadrukt het belang van toegankelijkheid en stimulering van gezonde verplaatsingen.

Sliedrecht heeft een groeiambitie: tot 2030 komen er circa 2.000 woningen bij. Daarmee neemt het inwonertal naar verwachting toe van circa 26.000 in 2023 naar circa 31.000 in 2030. Tegelijk verandert ook de samenstelling van de bevolking. Sliedrecht vergrijsst. Daaruit volgt een groeiende behoefte aan vervoersopties zoals de Drechthopper die rekening houden met de fysieke beperkingen van ouderen. Vanuit het oogpunt toegankelijkheid is er de behoefte om de ruimte inclusiever in te richten, zodat deze ook bruikbaar is voor personen met een beperking. Om zo lang mogelijk vitaal te blijven, is het van belang veel in beweging te blijven. Nu gaat dat nog niet zo goed want slechts 38% van alle Sliedrechters (19+) voldoet aan de beweegrichtlijn. De ouderen (65+) scoren hierbij 8%-punt lager dan het Nederlands gemiddelde. Dit onderstreept de noodzaak van stimulering van actieve mobiliteit onder de bevolking.



Basisvoorzieningen zijn nabij voor inwoners van Sliedrecht. Dit is een kans voor actieve mobiliteit.

Sliedrecht scoort bovengemiddeld goed in de nabijheid van basisvoorzieningen. Het dorp heeft een goede spreiding van bijvoorbeeld basisscholen, supermarkten, kinderopvanglocaties, stations en bushaltes. De meeste van deze voorzieningen zijn binnen een straal van 1 kilometer te bereiken. Deze nabijheid onderstreept dat er voor veel verplaatsingen in Sliedrecht het gebruik van actieve modaliteiten zoals wandelen en fietsen een realistische optie is.



Er wordt veel gewandeld binnen de gemeente. Voorzieningen voor voetgangers worden echter slecht gewaardeerd.

Het percentage aan verplaatsingen te voet binnen de gemeente ligt zo'n 6%-punt hoger dan het Nederlands gemiddelde, blijkt uit onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN, 2021). Voetgangersvoorzieningen worden echter slecht gewaardeerd in de enquête. Voorbeelden die worden genoemd zijn plots stoppende voetpaden, het ontbreken van oversteekplaatsen of smalle stoepen.



De fiets wordt goed gebruikt, maar er is nog winst te behalen op korte verplaatsingen. De inrichting en staat van fietspaden worden slecht gewaardeerd.

Voor verplaatsingen binnen de gemeente wordt de fiets goed gebruikt. Fietsbereikbaarheid binnen de gemeente wordt als voldoende beoordeeld in de enquête. Fietsvoorzieningen krijgen veel belang toegekend, maar de beoordeling ervan is slecht. Hierbij gaat het zowel om de inrichting als de staat van fietspaden, alsook het gebrek aan goede stallingsmogelijkheden. Meerdere personen hebben in de enquête aangegeven meer gebruik te willen maken van de fiets als er meer en betere fietspaden komen.



Sliedrecht is per trein goed verbonden met de regio, voor andere OV opties is er nog winst te behalen.

De Merwedelingelijn vormt een sterke treinverbinding van Sliedrecht met de regio. Deze is toegankelijk in Sliedrecht dankzij twee stations. In de enquête wordt de bereikbaarheid per trein ook goed beoordeeld. Bereikbaarheid per overig OV wordt minder goed beoordeeld. Dit heeft primair te maken met het busvervoer: de frequentie van sommige lijnen en opstapplaatsen worden hier met name genoemd. Daarnaast wordt de aansluiting van de bus met de waterbus ook genoemd als een gemis. Ook de loopverbindingen vanaf het station naar de bedrijventerreinen kunnen beter.





Op het gebied van duurzaamheid en innovatie is er nog winst te behalen met elektrificatie en deelmobiliteit.

Er zijn in Sliedrecht deelfietsen aanwezig verspreid over verschillende pick-up/drop-off locaties. Deze staan met name bij de twee stations, waterbushalte en een paar bushaltes. De gemeente Sliedrecht blijft ten opzichte van Nederland wat achter in het gebruik van elektrische auto's maar groeit wel. Dit geldt ook voor het aantal laadpunten. Deelauto's zijn nog niet beschikbaar in de gemeente.



Sliedrecht heeft een grote autobereikbaarheid. Deze staat echter onder druk door een aantal knelpunten op het netwerk.

De nabijheid van de A15 zorgt voor een goede autobereikbaarheid van de gemeente Sliedrecht. Door capaciteitsproblemen op de A15 en A27 staat deze bereikbaarheid onder druk. De bereikbaarheid per auto zowel binnen de gemeente als naar de omgeving worden beide niet goed gewaardeerd in de enquête. Redenen die worden aangegeven zijn een slechte doorstroming op wegen, hinder door vrachtverkeer en lang wachten bij verkeerslichten waardoor de doorstroming vanaf de A15 naar centrum Sliedrecht wordt beperkt. Een beleving van sluipverkeer ontstaat als gevolg van regionale bereikbaarheid die onder druk staat.



Gemeente Sliedrecht staat voor een grote woningbouwopgave. Dit onderstreept het belang van robuuste netwerken voor alle modaliteiten.

De Omgevingsvisie Sliedrecht (2021) stelt dat Sliedrecht de komende jaren zal groeien van bijna 11.000 huishoudens in 2020 naar ongeveer 13.500 huishoudens in 2030. Naast de geplande ontwikkelingen bij Baanhoek en het Watertorenterrein zijn er nog twee grote opgaves voor ruimtelijke vernieuwing: Sliedrecht-Noord en de Binnenstedelijke Herstructurering Sliedrecht. Deze ontwikkelingen zullen ook effect hebben op de druk op de netwerken in de gemeente. Een goede ontsluiting van deze locaties is fundamenteel voor de toekomstige bereikbaarheid van de gemeente.



Verkeersveiligheid op gebied van conflicten tussen auto en langzaam verkeer is een aandachtspunt.

De huidige situatie van de verkeersveiligheid in Sliedrecht wordt in de enquête slecht beoordeeld, terwijl het belang ervan wel hoog wordt gewaardeerd. Dit maakt dat de verkeersveiligheid in Sliedrecht een belangrijk extra aandachtspunt vormt. Uit onderzoek blijkt dat er verschillende locaties zijn in de gemeente waar er een verhoogd verkeersveiligheidsrisico is. Dit is gebaseerd op zowel een vormtoets als ongevalldata. Deze locaties zijn vooral op plekken waar gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer samen komen. Ook is er geen uniformiteit in voorrang voor voetgangers én fietsers op oversteeklocaties bij 50km/u wegen, wat kan leiden tot onduidelijkheid. Sliedrecht heeft met 0,81 wel een lager aantal verkeersongevallen met letsel per inwoner ten opzichte van omliggende gemeenten: Papendrecht (1,21), Dordrecht (1,10), Hardinxveld-Giessendam (1,35) (BRON, 2022).



Er wordt overlast ondervonden van verkeer door ervaren snelheden, geluid van het autoverkeer en nabijheid van de A15.

Bewoners geven in de enquête aan overlast te ervaren door gemotoriseerd verkeer. Er wordt op verschillende plekken last ondervonden van hard rijdend verkeer en trillingen van zwaar verkeer op daarvoor minder geschikte wegen. Ook zorgt de nabijheid van de A15 voor een verminderde luchtkwaliteit eromheen en geluidsoverlast voor omwonenden in hoogbouwoningen waar de geluidsschermen onvoldoende oplossen.



Er zijn mogelijkheden voor het creëren van meer prettige, leefbare verblijfs- en recreatieruimte.

Er zijn aantrekkelijke plekken om te recreëren in Sliedrecht, zoals het historische dijklint en de Adriaan Volkeringel. Deze plekken koesteren we. Het voornemen om in Sliedrecht de leefbaarheid in bredere zin te vergroten geldt dan ook in het bijzonder voor deze locaties. Dit doen we voor zowel inwoners als bezoekers. In lijn met de ambitie van de Omgevingsvisie zijn er kansen om vanuit mobiliteit bij te dragen aan het versterken van culturele dragers zoals het dijklint en de rivieroever, het havenfront, het centrum en de polder.



Parkeren wordt op verschillende locaties als probleem ervaren. Parkeercijfers om dit te toetsen ontbreken.

In de enquête wordt parkeren niet hoog gewaardeerd. Er is te zien dat vooral op specifieke locaties parkeerproblematiek wordt ondervonden: plekken als het Burgemeester Winklerplein, Baanhoek en de Rivierdijk lichten op. Er zijn geen parkeercijfers beschikbaar om deze ervaren problematiek te onderschrijven.

SLIEDRECHT HEEFT EEN GROTE AUTOBEREIKBAARHEID. DEZE STAAT ECHTER ONDER DRUK DOOR EEN AANTAL KNELPUNTEN OP HET NETWERK.

OVERLAST VAN VERKEER DOOR ERVAREN SNELHEDEN EN GELUID VAN HET AUTOVERKEER EN NABIJHEID VAN DE A15.

DE BEVOLKING VERANDERT EN GROEIT: DIT BENADRUKT HET BELANG VAN TOEGANKELIJKHEID EN STIMULERING VAN GEZONDE VERPLAATSINGEN.

BASISVOORZIENINGEN ZIJN NABIJ VOOR INWONERS VAN SLIEDRECHT. DIT IS EEN KANS VOOR ACTIEVE MOBILITEIT.

ER ZIJN MOGELIJKHEDEN VOOR HET CREËREN VAN MEER PRETTIGE, LEEFBARE VERBLIJFS- EN RECREATIERUIMTE.

VERKEERSVEILIGHEID OP GEBIED VAN CONFLICTEN TUSSEN AUTO EN LANGZAAM VERKEER IS EEN AANDACHTSPUNT.

SLIEDRECHT IS PER TREIN GOED VERBONDEN MET DE REGIO, VOOR ANDERE OV OPTIES IS ER NOG WINST TE BEHALEN.

GEMEENTE SLIEDRECHT STAAT VOOR EEN GROTE WONINGBOUWOPGAVE. DIT ONDERSTREEPT HET BELANG VAN ROBUUSTE NETWERKEN VOOR ALLE MODALITEITEN.

PARKEREN WORDT OP VERSCHILLENDE LOCATIES ALS PROBLEEM ERVAREN. PARKEERCIJFERS OM DIT TE TOETSEN ONTBREKEN.

DE FIETS WORDT GOED GEBRUIKT, MAAR ER IS NOG WINST TE BEHALEN OP KORTE VERPLAATSINGEN. DE INRICHTING EN STAAT VAN FIETSPADEN WORDEN SLECHT GEWAARDEERD.

ER WORDT VEEL GEWANDELD BINNEN DE GEMEENTE. VOORZIENINGEN VOOR VOETGANGERS WORDEN ECHTER SLECHT GEWAARDEERD.

OP HET GEBIED VAN DUURZAAMHEID/INNOVATIE IS ER NOG WINST TE BEHALEN MET ELEKTRIFICATIE EN DEELMOBILITEIT.

Bus	Richting	Vertrek
491	Rotterdam Zuidplein	1 min
491	Rotterdam Zuidplein	17 min

R-NET

Burg Feitsmapark

Bus shelter structure with glass panels and a white roof. The shelter is situated on a paved sidewalk next to a road. It features a red and white trash bin with an upward arrow and a grey bin with an upward arrow and the text "Overig afval".



3. AMBITIES & DOELEN

Het VMP is geen plan op zichzelf, maar draagt bij aan ambities die ook vanuit andere beleidsdomeinen binnen de gemeente worden gedragen. De ambities vormen de kern van het beleid dat de gemeente Sliedrecht voor de lange termijn wil uitvoeren: Sliedrecht als een gemeente die veilig, duurzaam, actief, inclusief en bereikbaar is. Deze ambities zijn vertaald in 10 concrete doelen gericht op verkeer en mobiliteit. Samen geven ze invulling aan STOMP als drager van de bereikbaarheid en een veilige en aantrekkelijke gemeente.

3.1 AMBITIES VOOR EEN AANTREKKELIJK SLIEDRECHT

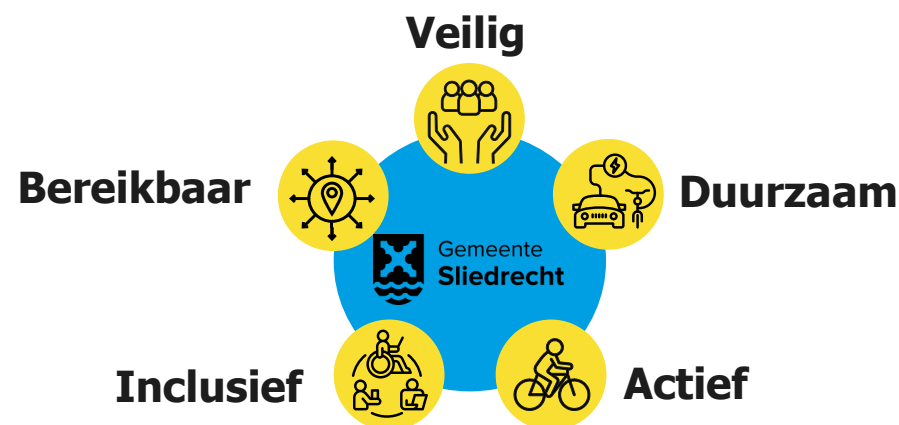
Het is belangrijk dat de inwoners en bezoekers van Sliedrecht zich altijd en overal **veilig** kunnen verplaatsen en zich ook veilig voelen bij het maken van een verplaatsing.

Sliedrecht is en blijft ook in de toekomst goed multimodaal **bereikbaar**. Zo blijft Sliedrecht aantrekkelijk om te wonen, te werken en te bezoeken en ligt de regio binnen handbereik.

De openbare ruimte is van iedereen. Dat betekent dat deze ook ingericht moet zijn zodat deze bruikbaar en toegankelijk is voor iedereen. Vanuit dit VMP dragen we bij aan meer **inclusieve** openbare ruimte in Sliedrecht. Bij het inrichten van deze ruimte alsook het beschikbaar stellen van vervoer op maat, wordt specifiek rekening gehouden met ouderen en andere personen met een beperking.

Op het vlak van mobiliteit kunnen we een bijdrage leveren aan een **duurzame** gemeente. Dit begint bij het maken van gezonde keuzes: pak wat vaker de fiets of ga eens lopend naar sportschool. Door te kijken naar meer opties voor deelmobiliteit en elektrificatie van vervoermiddelen, kan ook voor de (middel)lange afstanden een duurzame keuze worden gemaakt. Vergroening van openbare ruimte draagt mede bij aan deze ambitie doordat ruimte ook klimaatbestendig wordt. Bovendien komt dit de beleving van de omgeving ten goede.

De nabijheid van voorzieningen biedt een kans voor het stimuleren van **actieve** modaliteiten in Sliedrecht. Een tekort aan dagelijkse beweging bij een aanzienlijk aandeel van de inwoners onderstreept het belang van gezonde verplaatsingen in de gemeente. Bovendien draagt actieve mobiliteit aan de vermindering van congestie en biedt dit kansen om efficiënter met de schaarse ruimte om te gaan.



3.2 DOELEN EN PRINCIPES

Vanuit verkeer en mobiliteit draagt het beleid van Sliedrecht bij aan de vijf ambities van het dorp. Tien beleidsdoelen helpen dit concreet te maken. Bij elkaar leiden deze doelen tot:

1. STOMP als drager van de bereikbaarheid
2. Sliedrecht veilig en aantrekkelijk

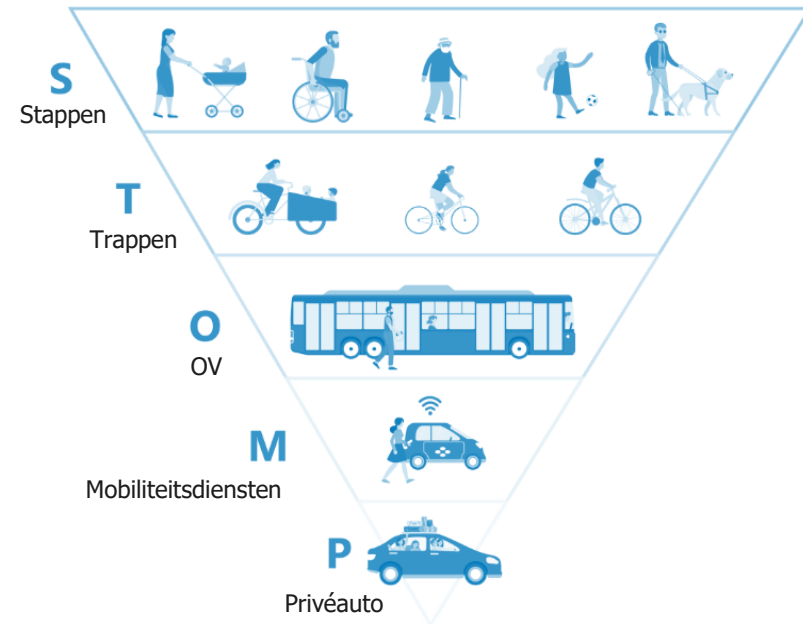
Op de volgende pagina's zijn de beleidsdoelen opgesomd en met behulp van principes is beschreven hoe hier nader invulling aan gegeven kan worden.

STOMP als drager van de bereikbaarheid

Bij het vormgeven van het mobiliteitsbeleid hanteren we het STOMP-principe. Middels het STOMP-principe dragen we namelijk via één concept bij aan alle 5 de ambities. Dit principe houdt in dat we eerst kijken naar de behoeften van de voetganger (Stappen), vervolgens naar de fietser (Trappen), het openbaar vervoer, deelmobiliteit (Mobiliteitsdiensten) en tot slot de Privéauto. Door bij het bepalen van de kwaliteitseisen per vervoerswijze te beginnen bij de eisen en wensen ten aanzien van 'Stappen', dan 'Trappen' enzovoort, voorkomen we dat de grootste ruimtevragers vanaf het begin het straatbeeld bepalen en de actieve vervoerswijzen terecht komen in de 'restruimte'. Met dit principe brengen we de verschillende vervoerswijzen in Sliedrecht beter in balans zodat duurzaam en gezond verplaatsen ook echt een aantrekkelijke keuze is.

Sliedrecht veilig en aantrekkelijk

Naast infrastructuur van kwaliteit maakt Sliedrecht werk van veiligheid en aantrekkelijkheid. Dit vraagt herkenbare, eenduidige weginrichting waarin kwetsbare verkeersdeelnemers zo veel mogelijk beschermd zijn. Sliedrecht blijft aantrekkelijk door overlast van verkeer zo veel mogelijk te beperken en bij aanpassingen in de openbare ruimte rekening te houden met andere ruimtevragers die Sliedrecht aantrekkelijk en klimaatadaptief houden zoals de aanwezigheid van groen en water.



3.3 STOMP ALS DRAGER VAN DE BEREIKBAARHEID



Sliedrechtse voorzieningen zijn toegankelijk voor iedereen en wandelen wordt gestimuleerd dankzij goede voetgangersvoorzieningen.

PRINCIPES:

- Genoeg verlichting op de wandelroutes zorgt voor een veilige sfeer.
- Het wandelnetwerk wordt goed onderhouden en er ontbreken geen schakels tussen voorzieningen.
- De openbare ruimte is toegankelijk voor iedereen.



Fietsen in Sliedrecht is aantrekkelijk dankzij fietsvoorzieningen van hoge kwaliteit.

PRINCIPES:

- Belangrijke bestemmingen en basisvoorzieningen zijn te bereiken via een goed fietsnetwerk.
- Belangrijke bestemmingen en basisvoorzieningen hebben goede stallingsvoorzieningen.
- De uitstraling van het fietsnetwerk nodigt uit tot fietsen.
- Het fietsnetwerk is compleet en veilig: daar waar nodig worden verbindingen toegevoegd of verbeterd en de kwaliteit van het netwerk krijgt een impuls.



Het openbaar vervoersysteem is toegankelijk in gebruik door een goede dekking van opstapmogelijkheden en goede voorzieningen gericht op de first & last mile.

PRINCIPES:

- Inzet op behoud en versterking van bestaande bus en treinverbindingen.
- Openbaar vervoer is ook beschikbaar op bedrijventerreinen
- OV-verbindingen noord-zuid worden verbeterd en sluiten aan op bestaand openbaar vervoer op stations en waterbushaltes.



Duurzaam verplaatsen wordt breed gestimuleerd. Voor incidentele ritten is deelmobiliteit beschikbaar.

PRINCIPES:

- Bij nieuwbouw is er extra aandacht voor elektrificatie en deelauto's. De auto staat hier niet meer standaard voor de deur en/of in het zicht.
- De gemeente voorziet laadplekken in woonwijken en laadpleinen op strategische locaties buiten de wijk.
- Er wordt voorzien in last-mile vervoer in de vorm van deelmobiliteit.



Robuust wegennet met goede doorstroming op hoofdroutes als alternatief voor verkeer door de gemeente

PRINCIPES:

- Doorgaand verkeer maakt gebruik van regionale hoofdroutes.
- Een goede doorstroming op regionale hoofdroutes, ook tijdens werkzaamheden en calamiteiten.
- Het autonetwerk voorziet in een goede bereikbaarheid van en naar de gemeente.



Ontwikkellocaties worden multimodaal ontsloten vanuit het STOMP-principe. Daar waar mobiliteitsknelpunten kunnen ontstaan worden passende maatregelen genomen.

PRINCIPES:

- Bij nieuwe ontwikkeling wordt ingezet op meerdere modaliteiten met prioriteit voor de voetganger en fietser.
- Als ontwikkelingen plaatsvinden worden nieuwe mobiliteitsknelpunten voorkomen.

3.4 SLIEDRECHT VEILIG EN AANTREKKELIJK



Sliedrecht is verkeersveilig en beschermt in het bijzonder kwetsbare weggebruikers.

PRINCIPES:

- Veiligheid van de voetganger en fietser staat overal centraal, in het bijzonder nabij openbare voorzieningen.
- Oversteekplaatsen en kruispunten zijn eenduidig.
- Plekken die als onveilig worden ervaren, worden onderzocht en waar nodig aangepakt.



De gemeente Sliedrecht heeft een gerichte aanpak tegen overlast door verkeer.

PRINCIPES:

- Er wordt bij ontwikkelingen gekeken naar een goede ruimtelijke inrichting die geluidsoverlast minimaliseert.
- Zwaar verkeer maakt gebruik van de daarvoor geschikte wegen.



Hoogwaardige recreatieruimte maakt Sliedrecht aantrekkelijk en leefbaar voor inwoners en bezoekers.

PRINCIPES:

- Recreatieve wandel- en fietsroutes in Sliedrecht zijn aantrekkelijk en rustig
- Recreatieve routes sluiten aan op recreatieve netwerken van de regio



Er is een realistische balans in vraag en aanbod van parkeervoorzieningen in Sliedrecht.

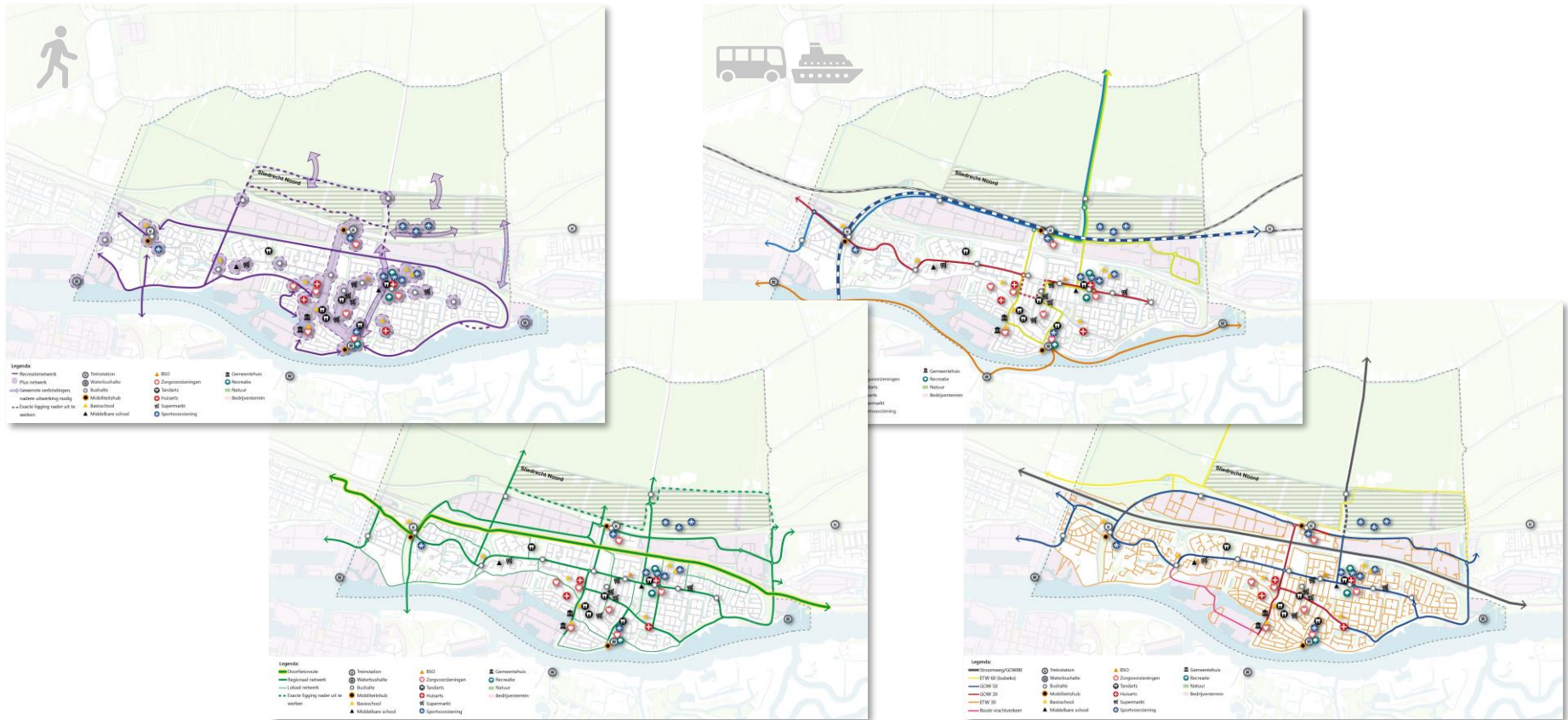
PRINCIPES:

- Parkeermetingen worden gedaan om waar nodig gerichte maatregelen af te kunnen wegen.
- Er wordt ingezet op alternatieven voor de (privé)auto, vooral op de korte afstanden.
- Nieuwbouwlocaties krijgen een parkeernorm die past bij het type woning, alsook wordt daar een extra impuls op deeltvervoer gegeven.
- Voor mensen met een beperkte mobiliteit worden parkeervoorzieningen mogelijk gemaakt bij belangrijke bestemmingen.



4. WENSBEELDEN

De wensbeelden scheppen het kader voor de mobiliteitsaanpak in de gemeente Sliedrecht tot 2035. Het wensbeeld mobiliteit 2035 bestaat uit netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer en daarnaast uit visie op voor parkeren, duurzaamheid en gedrag. De wensbeelden vormen de eindbeelden van dit plan; een deel is al gerealiseerd en een deel moet nog gerealiseerd worden. Nog te realiseren maatregelen worden in het uitvoeringsprogramma beschreven. In de wensbeelden wordt de verbinding gemaakt met opgaven en plannen voor ruimtelijke vernieuwing in Sliedrecht: de ontwikkeling van Sliedrecht Noord, de Binnenstedelijke Herstructurering en een nieuwe Noord-Zuid verbinding.





4.1 WENSBEELD VOETGANGER

In lijn met het STOMP-principe stellen we als doel dat wandelen meer wordt gestimuleerd dankzij goede voetgangersvoorzieningen. Bovendien dragen voetgangersvoorzieningen van kwaliteit bij aan de toegankelijkheid van Sliedrechtse voorzieningen voor iedereen en stimuleert het om meer te bewegen.

Niet overal in Sliedrecht zijn evenveel voetgangers en ook de behoeften kunnen per type voetganger verschillen. Daarom maken we onderscheid in de kwaliteit die we voetgangers bieden per locatie. Het wensbeeld voor de voetganger is gericht op basis van drie kwaliteitsniveaus.

- **Basisnetwerk:** voetpaden binnen de bebouwde kom.
- **Plusnetwerk:** nabij en tussen basisvoorzieningen
- **Recreatief netwerk:** routes langs groen en water

Het overzicht hieronder geeft weer welke functie- en kwaliteitseisen na worden gestreefd per netwerk.

Het **basisnetwerk** bestaat uit de woon- en werkomgeving binnen de bebouwde kom van Sliedrecht. De eisen voor basisniveau stellen dat de omgeving bruikbaar, bereikbaar en begrijpelijk moet zijn voor iedereen.

Het **plusnetwerk** gaat hierin een stap verder. Op plekken met veel openbare voorzieningen (bijvoorbeeld scholen, verpleeghuizen, stations en winkelgebieden) is het aantal voetgangers hoger en is toegankelijkheid nog belangrijker. Er is daarom in deze gebieden extra aandacht voor mensen met een beperking en voor de oversteekbaarheid. Dit uit zich in de aanwezigheid van goed zichtbare oversteekplaatsen van wegen met gemotoriseerd verkeer, alsook de aanwezigheid van hellingbanen en geleidelijnen.

Het **recreatief wandelnetwerk** voert langs 'highlights' van Sliedrecht en sluit aan op het provinciaal wandelnetwerk. De eisen voor het recreatief netwerk zijn dat het de culturele dragers ontsluit op een comfortabele wijze. Aanwezigheid van rustpunten en verlichting zijn hier van belang.

Op de kaart met het wensbeeld geven de brede pijlen en gestippelde lijnen gewenste wandelverbindingen aan op plekken waar de ontwikkelplannen nog niet geheel concreet zijn. Voorbeelden hiervan zijn de wens van goede voetgangersverbindingen tussen de bestaande bebouwing en ontwikkellocatie Sliedrecht-Noord en tussen Sliedrecht-Noord en de polderomgeving. Dit is in lijn met plannen voor de Binnenstedelijke Herstructurering Sliedrecht, die inzet op een groene wandel- en fietsverbinding tussen Sliedrecht Noord en de waterbushalte Middeldiep. De toekomstige ontwikkeling van het Watertorenterrein voorziet in een openbaar toegankelijk wandelpad langs de rivier.

BASISNETWERK

Voetganger moet overal binnen de kom veilig kunnen komen



Zo veel mogelijk obstakelvrij

Toegankelijke voetpaden zijn voldoende breed en zo veel mogelijk vrij van obstakels (paaltjes, fietsen, bomen etc.)



Onderhoud op peil

Vlak en voldoende stroef voetpad

PLUSNETWERK

Hoge kwaliteit nabij voorzieningencusters



Goede overstekbaarheid

Veilige en goed zichtbare overstekplaatsen van wegen met gemotoriseerd verkeer



Voorzieningen voor mensen met beperking

Aanwezigheid hellingbanen en geleidelijnen

RECREATIEF

Ontsluit culturele dragers van Sliedrecht op comfortabele wijze



Voldoende rustpunten en verlichting

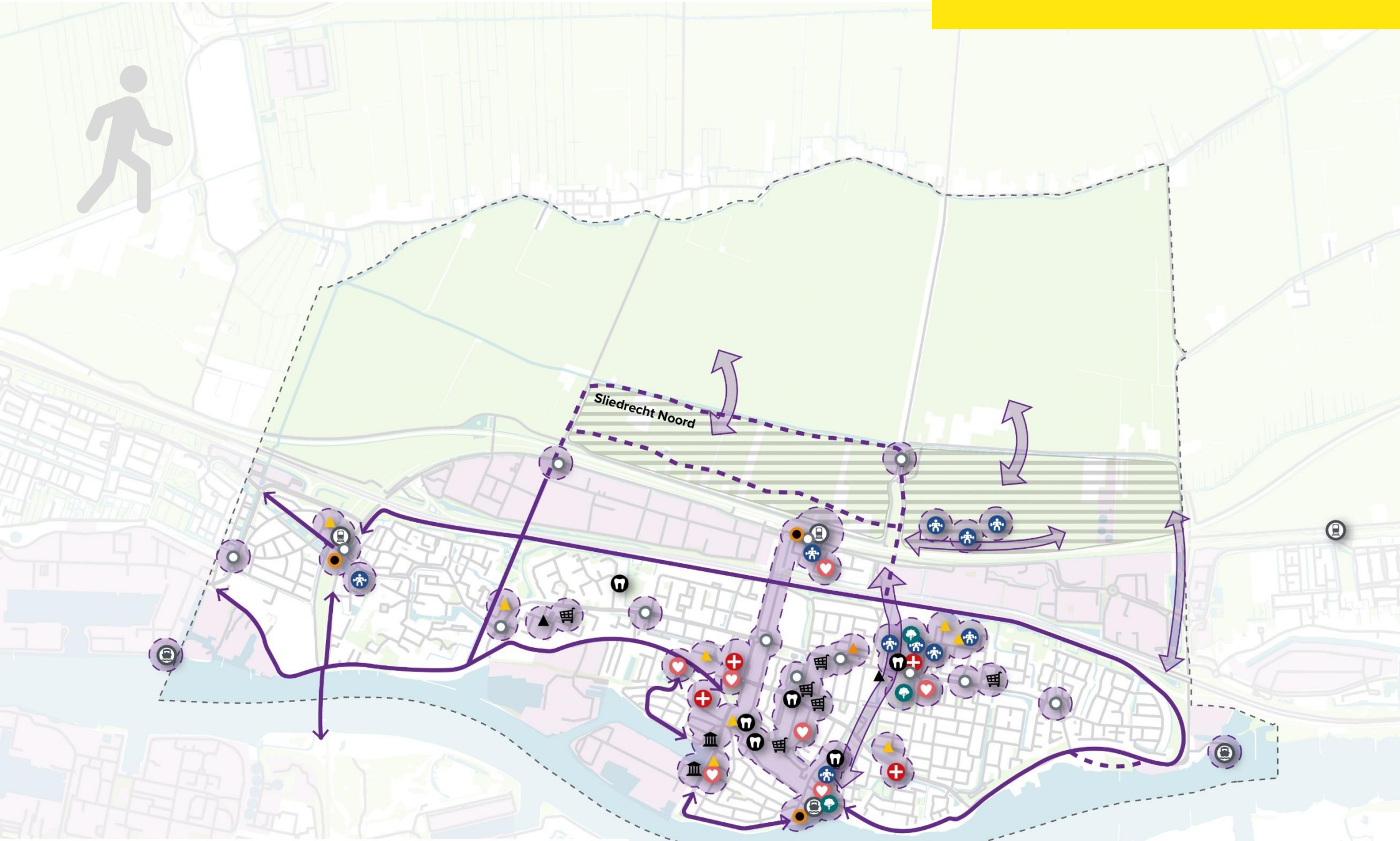
Bankjes langs de route en 's avonds goed verlicht



Aantrekkelijk en rustig

Een prettige beleving van groen en water in de omgeving

Figuur 1: Functionele- en kwaliteitseisen voetgangersnetwerk



Sliedrecht Noord

Legenda:

- | | | | |
|--|-------------------|-------------------|------------------|
| Recreatienetwerk | Treinstation | BSO | Gemeentehuis |
| Plus netwerk | Waterbushalte | Zorgvoorzieningen | Recreatie |
| Gewenste verbindingen, nadere uitwerking nodig | Bushalte | Tandarts | Natuur |
| Exacte ligging nader uit te werken | Mobiliteitshub | Huisarts | Bedrijventerrein |
| | Basisschool | Supermarkt | |
| | Middelbare school | Sportvoorziening | |



4.2 WENSBEELD FIETS

Aangezien basisvoorzieningen op relatief korte afstand liggen binnen de gemeente, is de fiets bij uitstek een vervoermiddel wat in de gemeente veel gebruikt kan worden. Bovendien is fietsen een duurzame manier van verplaatsen met positieve effecten op de gezondheid en de bereikbaarheid van het dorp.

Het fietsen moet op een veilige en aantrekkelijke manier worden gefaciliteerd, zowel voor praktische verplaatsingen zoals naar werk, school en winkels, als voor recreatieve doeleinden. Een fijnmazig fietsnetwerk van kwaliteit is daarom het uitgangspunt. Om dit te organiseren is het wensbeeld voor de fiets ingericht op basis van drie kwaliteitsniveaus.

- **Doorfietsroute:** deze faciliteert vlotte doorstroming van fietsers op regionale schaal middels ruime, comfortabele en (sociaal) veilige fietspaden, zoveel mogelijk in de voorrang. In Sliedrecht is dit de provinciale doorfietsroute F15 langs de snelweg richting Rotterdam en Gorinchem.
- **Regionaal netwerk:** deze fietspaden verbinden Sliedrecht met de omliggende gemeenten Dordrecht, Papendrecht, Molenlanden en Hardinxveld-Giessendam. Ook hier staat comfort, (sociale) veiligheid en vlotte doorstroming voorop. Idealiter zijn dit voorrangsroutes voor de fiets.
- **Lokaal netwerk:** dit netwerk zorgt voor een verbinding van belangrijke voorzieningen binnen de gemeente. Bij een lage snelheid en verkeersintensiteit kan dit veilig in gemengd verkeer. Bij dit netwerk horen ook voldoende en hoogwaardige fietsenstallingen bij openbare voorzieningen.

Het recreatieve netwerk is niet afzonderlijk vormgegeven in het plan. Het netwerk voor recreatie is wel als toets gebruikt bij de opmaak van de functionele fietsnetwerken (van huis naar werk, school of andere voorzieningen). Ze sluiten op elkaar aan en vaak overlappen de recreatieve routes ook met het lokale netwerk met grotendeels routes met weinig verkeer.

LOKAAL

Alle voorzieningencusters bereikbaar per fiets



Gemengd verkeer

Als route over erftoegangsweg (ETW) gaat. Hier gelden reguliere voorrangregels.



Fietsstroken of vrijliggende fietspaden

Bij GOW 50km/u zijn vrijliggende fietspaden vereist.
Bij GOW 30 km/u zijn fietsstroken voldoende.

REGIONAAL

Verbinden buurgemeenten & aantakking op doorfietsroute



Vrijliggend fietspad gewest

bij een gebiedsontsluitingsweg (GOW50).

Rode asfaltverharding.

Vrijliggend (1-richting): 2,5 m

Vrijliggend (2-richting): 3,5 m

Fietsstraat



Ruim baan voor fietsers

In lijn met het STOMP-principe

DOORFIETSROUTE

Snelle, directe fietsroute op regionale schaal



Vrijliggend 2-richting fietspad

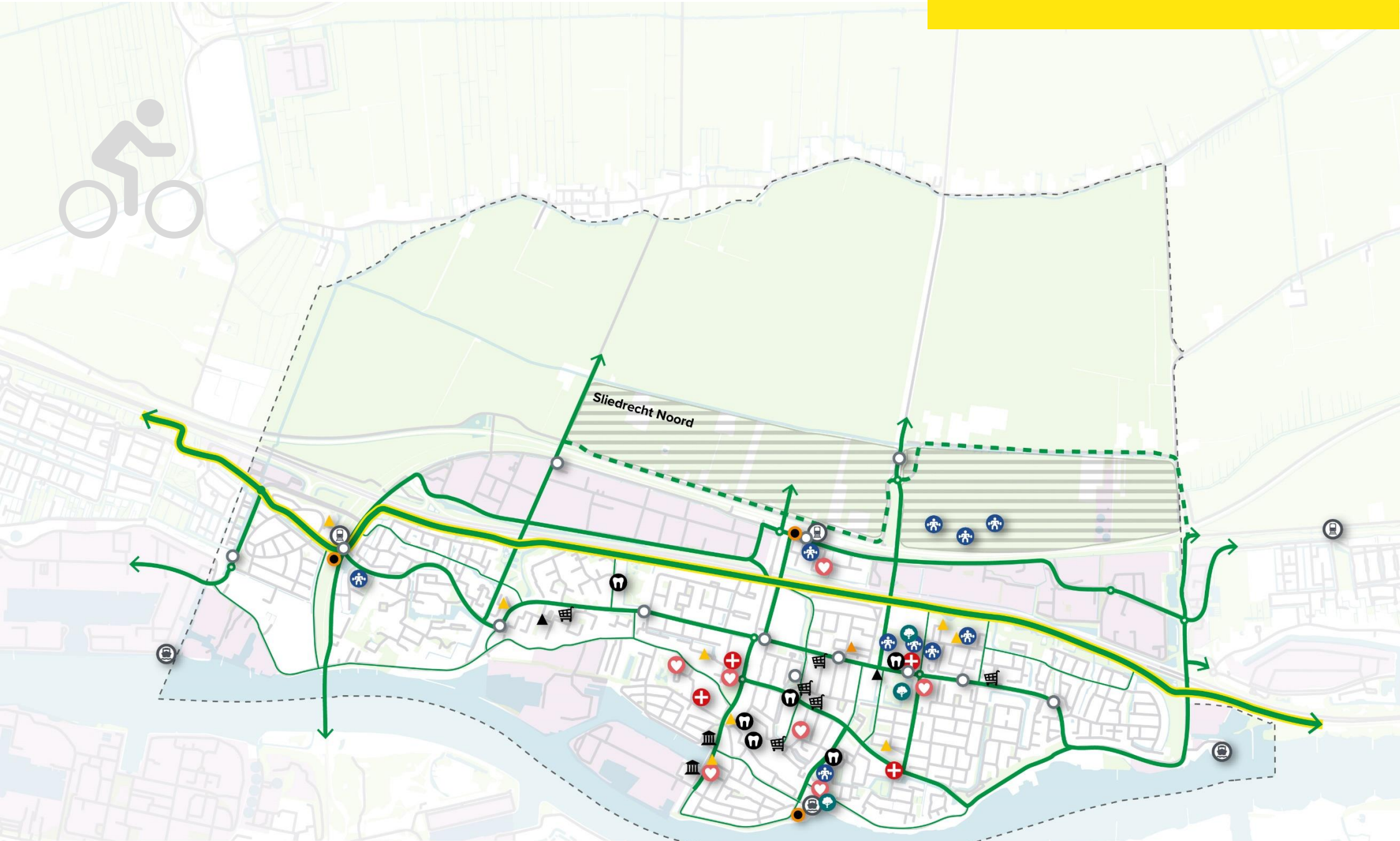
Rode asfaltverharding
van 4,0 m breed.



Ruim baan voor fietsers

In lijn met STOMP-principe en voor vlotte doorstroming fietsers op doorfietsroutes.

Figuur 2: Functionele- en kwaliteitseisen fietsnetwerk



Legenda:

- | | | | |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Doorfietsroute | Treinstation | BSO | Gemeentehuis |
| Regionaal netwerk | Waterbushalte | Zorgvoorzieningen | Recreatie |
| Lokaal netwerk | Bushalte | Tandarts | Natuur |
| Exacte ligging nader uit te werken | Mobiliteitshub | Huisarts | Bedrijventerrein |
| | Basisschool | Supermarkt | |
| | Middelbare school | Sportvoorziening | |



4.3 WENSBEELD OPENBAAR VERVOER

Een goed openbaar vervoerssysteem draagt bij aan een bereikbaar en inclusief Sliedrecht. Sliedrecht profiteert van een goede bereikbaarheid per trein, door een gunstige ligging met twee stations langs de MerwedeLingelijn. Er zijn daarnaast meerdere buslijnen, die zowel lokale als regionale verbindingen bedienen.

Het wensbeeld maakt onderscheid in twee schaalniveaus van openbaar vervoer:

- **Regionaal vervoer:** De regionale oost-westverbinding MerwedeLingelijn vormt de ruggengraat van het OV in de gemeente. De verbinding is direct, snel, frequent en biedt verbinding met omliggende kernen en interregionaal OV in Dordrecht, Gorinchem of Geldermalsen. Dit vervoer wordt aangevuld twee sterke HOV² buslijnen (R-NET) die Sliedrecht verbinden met Rotterdam en Utrecht. Via het water is ook Dordrecht en Rotterdam bereikbaar dankzij de waterbus.
- **Lokaal vervoer;** Dit OV ontsluit de belangrijke voorzieningen binnen de gemeente en zorgt voor verbinding met omliggende kernen. Het behoudt of eventueel uitbreiden van een divers pallet aan aanbod is nodig, vanwege verschillende doelgroepen met elk een eigen vervoersvraag. Er is een systeem dat een vaste dienstregeling vormt (b.v. de huidige buurtbussen of lijnen die een schooldienst rijden) aangevuld met vraagafhankelijk vervoer op afroep in de vorm van een deur-halte-taxi, WMO-vervoer of de bestelBuzz.

Alhoewel het aanbod van openbaar vervoer vooral een provinciale aangelegenheid is, zien we in Sliedrecht wel kansen om het aanbod en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren. De verbeteringen richten zich daarbij vooral op het aanbod van openbaar vervoer op bedrijventerreinen en het toevoegen van nieuwe haltes in het noorden van Sliedrecht. Ook streven we naar een sterker OV-aanbod als aanvulling op de sterke HOV-lijnen, bijvoorbeeld door het uitbreiden van de route gereden door de buurtbus, zodat deze ook de waterbushalte bedient of een extra lus over het bedrijventerrein Noord-Oostkwadrant. Omdat dit aanvullende, lokale openbaar

vervoer vaak moeilijk rendabel te organiseren is, werkt Sliedrecht mee aan de pilot Publieke Mobiliteit die erop gericht is om bestaande vervoerssystemen zoals WMO-vervoer en de deur-haltetaxi sterker onderdeel te laten maken van het openbaar vervoerssysteem, om daar de toegankelijkheid en het gebruik van het openbaar vervoer mee te vergroten.

Vervoer over water

De waterbus is van grote meerwaarde in de multimodale bereikbaarheid van Sliedrecht. Deze houden we vast en versterken we waar mogelijk met de realisatie van een nieuwe halte in het oosten van Sliedrecht die ook inwoners van Hardinxveld-Giessendam bedient.

Mobiliteitshubs

Goede stallingsvoorzieningen bij OV-locaties zijn belangrijk. Bij waterbushalte Middeldiep, station Sliedrecht en Sliedrecht Baanhoek voorzien we mobiliteitshubs als plekken met voldoende stallingsvoorzieningen en het aanbod van deelmobiliteit voor de first en last mile.

² HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer

LOKAAL OV

*Ontsluiten regionaal OV: ook op
bedrijventerreinen*

*Sociale functie: voor mensen waarvoor
fietsen of lopen geen optie is*



Buurtbussen en vraagafhankelijk (doelgroepen)vervoer.

Buurtbussen zijn lokale lijnen die rijden met een vaste dienstregeling en route. Vraagafhankelijk (doelgroepen)vervoer rijdt op afroep zonder vaste route zoals deur-halte-taxi, bestelBuzz of WMO-vervoer.

REGIONAAL OV

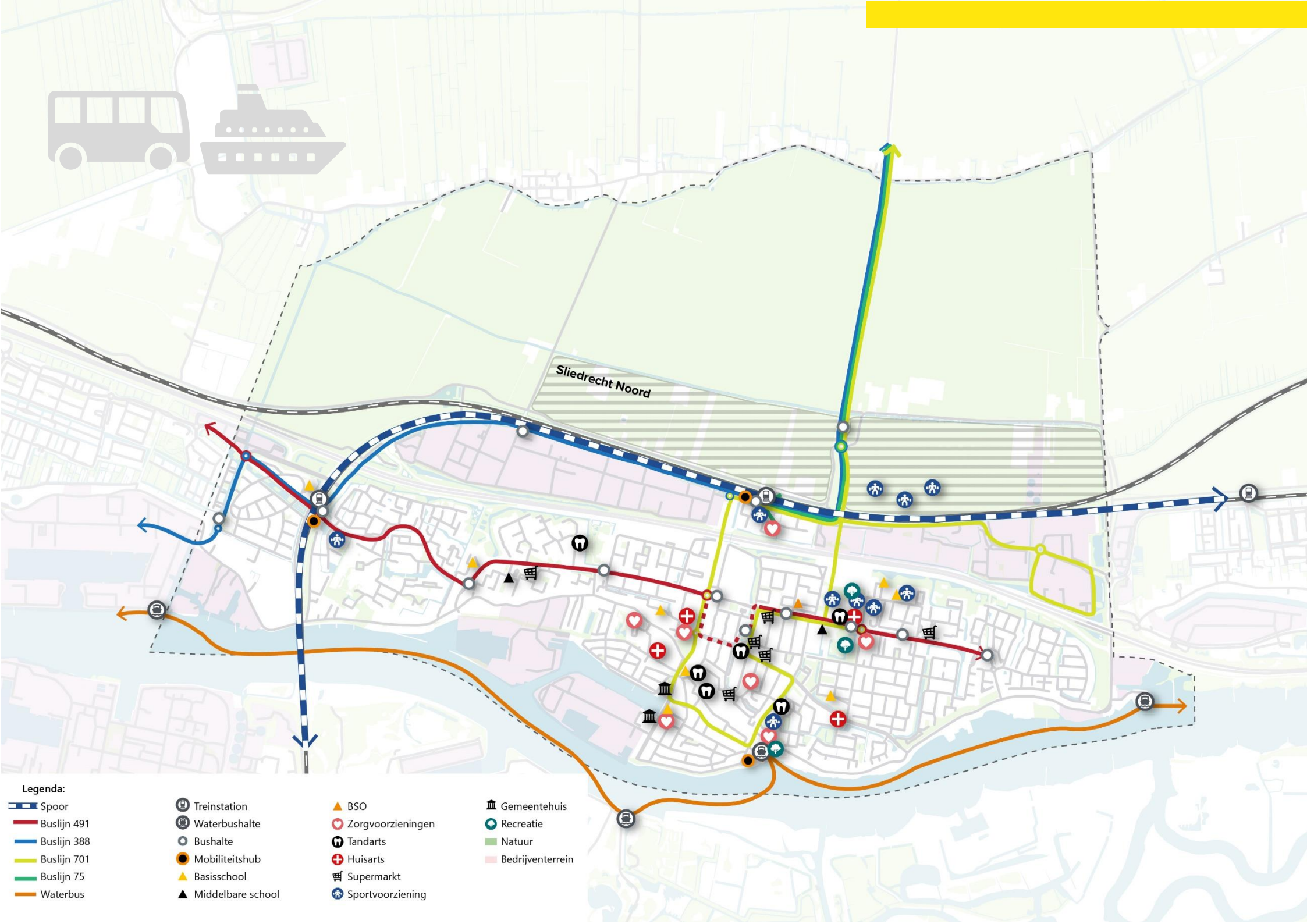
*Verbinding naar omliggende kernen en
overstap op interregionaal OV*



Merwedelingelijn, regionaal busvervoer en waterbus.

Directe verbinding naar omliggende kernen en overstap op interregionaal OV.

Figuur 3: Niveaus openbaar vervoer



Legenda:

- | | | | |
|-------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Spoor | Trestation | BSO | Gemeentehuis |
| Buslijn 491 | Waterbushalte | Zorgvoorzieningen | Recreatie |
| Buslijn 388 | Bushalte | Tandarts | Natuur |
| Buslijn 701 | Mobiliteitshub | Huisarts | Bedrijventerrein |
| Buslijn 75 | Basisschool | Supermarkt | |
| Waterbus | Middelbare school | Sportvoorziening | |



4.4 WENSBEELD GEMOTORISEERD VERKEER

Bij het inrichten van wegen houdt Sliedrecht vast aan een duidelijke hiërarchie in het wegennetwerk. Daarom is de hoofdstructuur opgebouwd volgens de landelijke visie Duurzaam Veilig. Hierin worden drie categorieën wegen onderscheiden:

- **Stroomweg (SW):** dit is de A15 die gericht is op het snel verwerken van grote stromen doorgaand verkeer. Sliedrecht heeft de autobereikbaarheid primair aan deze snelweg te danken.
- **Gebiedsontsluitingsweg (GOW):** hieronder verstaan we enerzijds wegen die grote grote kernen met elkaar verbinden. De provinciale weg N482 met een snelheidslimiet van 80 km/u buiten de bebouwde kom is hiervan een voorbeeld. Anderzijds dienen deze gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom als de belangrijkste routes om de bestaande en nieuwe wijken en bedrijventerreinen van Sliedrecht te ontsluiten en te verbinden met het stroomwegennet. Een voorbeeld hiervan is de Parallelweg die als een soort 'halve rondweg' het bestaande dorp ontsluit. Voor gebiedsontsluitingswegen geldt een snelheidslimiet van 50 km/u (GOW50) of in de toekomst ook wel 30 km/u (GOW30), zie toelichting hieronder.
- **Erftoegangsweg (ETW):** hieronder verstaan we de wegen die toegang bieden tot woningen, bedrijven, scholen, winkels etc. In deze gebieden staat verblijven centraal. Binnen de bebouwde kom is de snelheid daarom 30 km/u. Buiten de bebouwde kom geldt een snelheidslimiet van 60 km/u.

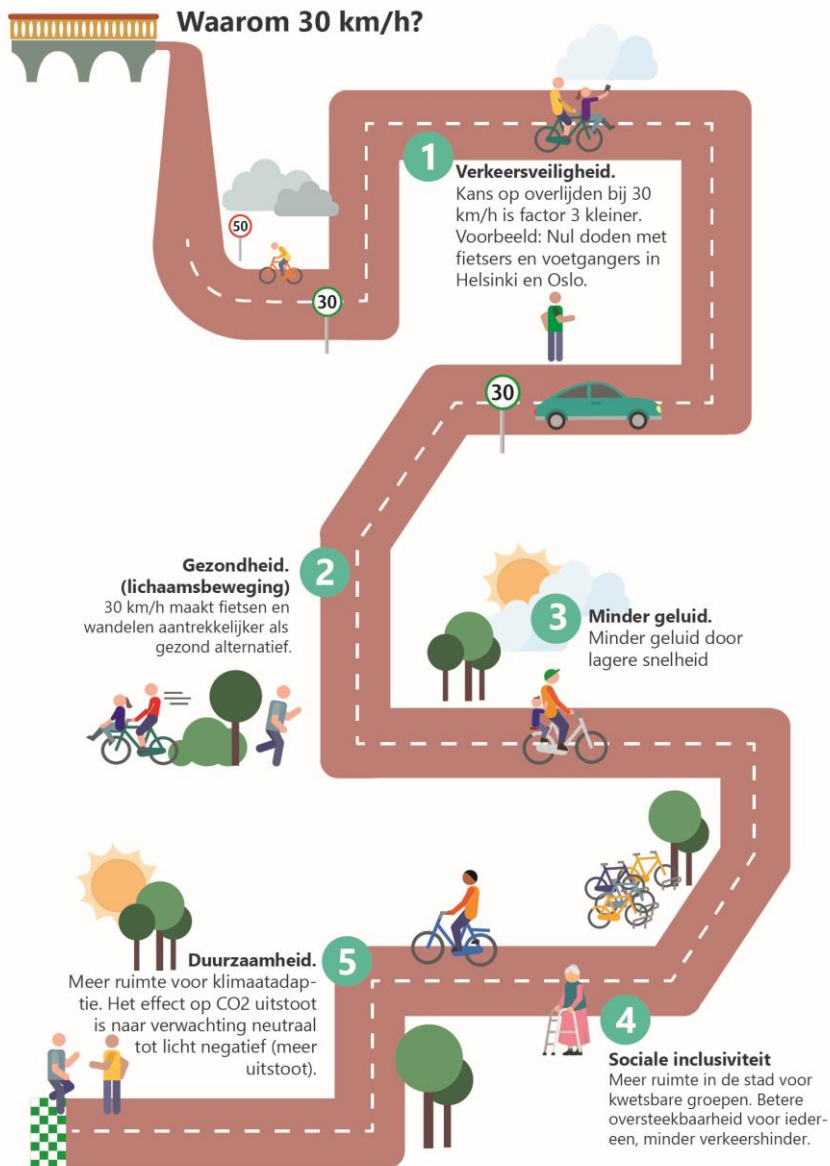
Gebiedsontsluitingswegen 30 km/u

In Sliedrecht richten we de wegen zo veel mogelijk in conform de richtlijnen die verbonden zijn aan elke wegcategorie. Voor gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 50 km/ geldt de richtlijn van vrijliggende fietsinfrastructuur. Vanwege de ervaren onveiligheid van fietsers op dit type wegen waar geen vrij liggende fietspaden aanwezig zijn, gaat Sliedrecht actief aan de slag om aan deze richtlijn te voldoen. Tegelijk blijkt de aanleg van vrijliggende fietsinfrastructuur ruimtelijk niet langs elke 50 km/u-weg mogelijk. Bovendien is maximumsnelheid

van 50 km/u binnen de bebouwde kom niet altijd gewenst, omdat dit de oversteekbaarheid en leefbaarheid van straten onder druk kan zetten. Op deze plekken is een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) een passende oplossing (zie afbeelding op pagina 32). Deze wegcategorie is in Sliedrecht nog niet eerder toegepast en vereist meer dan alleen het plaatsen van een 30-bord. Deze wegcategorie (GOW30) behoudt een zekere ontsluitingsfunctie ten opzichte van een klassieke woonstraat (ETW), ook om grote voertuigen en adequate bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten te kunnen faciliteren, maar helpt dankzij een gewijzigde wegbreedte, andere wegdekverharding en de toepassing van snelheidsremmers op kruispunten (d.m.v. plateaus) de snelheid op een realistische manier te verlagen. Wegen waarvoor omvormen naar een GOW30 in de toekomst nodig is, zijn de Merwestraat, Kerkstraat, Stationsweg/plein en een deel van de Rembrandtlaan, mede vanwege de vele aanliggende voorzieningen zoals scholen en winkels. Maar ook omdat langs deze wegen vrijliggende fietspaden niet inpasbaar zijn, vanwege de noodzakelijke en te handhaven parkeervoorzieningen. Bij de toepassing van deze snelheidsverlaging is samenwerking met nood- en hulpdiensten en vervoerders van belang, zodat aanrijtijden en dienstregelingen geborgd blijven.

Op andere gebiedsontsluitingswegen zoals delen van de Deltalaan (tussen de Maaslaan en Stationsweg) en Rembrandtlaan (tussen Lijsterweg en Rivierdijk) zijn meer mogelijkheden om 50km/u te combineren met vrijliggende fietsinfrastructuur.

Bestaande erftoegangswegen (ETW30) moeten qua weginrichting de maximumsnelheid van 30 km/u afdwingen. Het kan nodig zijn om in voorkomende gevallen aanvullende kruispunt- of wegvakmaatregelen toe te voegen. Hiervoor blijven we aandacht houden bij reconstructies, of bij herinrichtingen worden deze wegen zo optimaal als mogelijk (her-)ingericht om waar nodig nog beter te voldoen.



Nieuwe Noord-Zuidverbinding

Parallel aan dit VMP wordt gewerkt aan de realisatie van een nieuwe Noord-Zuidverbinding. De gemeenteraad heeft ingestemd met een voorbereidingskrediet om de vormgeving van deze verbinding verder uit te werken. Deze nieuwe loop-, fiets- en autoverbinding is in lijn met de doelen en principes van dit VMP (hoofdstuk 3) om ontbrekende schakels voor lopen en fietsen te realiseren en tegelijk overlast van verkeer (al dan niet als gevolg van nieuwe ontwikkelingen) zo veel mogelijk te voorkomen. Aandachtspunt bij de uitwerking van deze verbinding zijn de kruispuntvormen, waar in lijn met het STOMP-principe de voetganger en fietser veilig en royaal moeten worden bediend.

Integrale ontwikkeling Sliedrecht Noord

Een deel van de N482, de Kweldamweg en Parallelweg zijn op het wensbeeld gestippeld. Voor deze wegen geldt dat de ligging, wegcategory en vormgeving nader te bepalen is op basis van de ontwikkelplannen bij Sliedrecht Noord. Hierin dient gezocht te worden naar balans tussen enerzijds degelijke multimodale bereikbaarheid en anderzijds het voorkomen van sluipverkeer of andere nieuwe verkeersknelpunten. Dit vraagt een integrale benadering vanuit diverse domeinen waaronder ruimtelijke ordening, stedenbouw, verkeer en andere partijen zoals nood- en hulpdiensten, vervoerders en wegbeheerders zoals de Provincie en Waterschap Rivierenlanden. Het is in dit kader denkbaar dat het zuidelijke deel van de N482, de Kweldamweg en de Parallelweg eventueel binnen de bebouwde kom komen te liggen en als gebiedsontsluitingswegen 50 km/u in beheer van gemeente Sliedrecht komen.

Grote en zware voertuigen

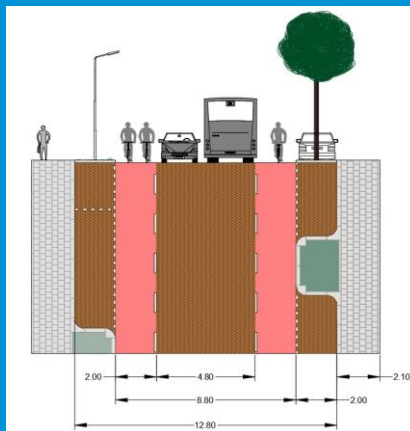
Vanuit de historie van Sliedrecht is veel bedrijvigheid aan het water gesitueerd. De maritieme industrie maakt onderdeel van de identiteit van Sliedrecht en biedt veel werkgelegenheid in het dorp. Tegelijk leidt deze bedrijvigheid ook tot verplaatsingen van grote en zware voertuigen door de oude kern van Sliedrecht zoals de Molendijk, Baanhoek en Stationsweg. Deze wegen zijn hier historisch gezien niet op gebouwd. Om overlast en onveiligheid op dit gebied zo veel mogelijk te voorkomen blijven we in contact met de bedrijven en zoeken we samen naar passende oplossingen zodat zware voertuigen zoveel mogelijk gebruik maken van routes die hiervoor geschikt zijn.

ETW 30



Toegang erven binnen de bebouwde kom
Gemengd verkeer, klinkers, gelijkwaardige bij voorkeur kruispunten, snelheidsremmers, oversteken kan overal, parkeren toegestaan.

GOW 30



Ontsluitende functie binnen de bebouwde kom

Bij voorkeur deels klinkers, Fietsstrook of fietspad in asfalt, in de voorrang, snelheidsremmers op kruispunten, oversteken bij kruispunten/ zebra, langsparkeren toegestaan.

RIJKSWEGEN



Rijkswegen
Snel verwerken van doorgaand verkeer (A15)

ETW 60

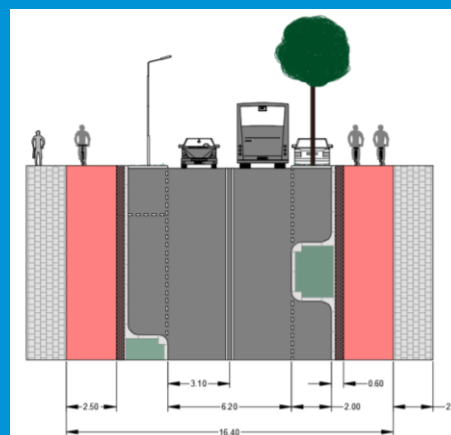


Toegang erven buiten de bebouwde kom
Bij hoog fietsgebruik vrijliggende fietspaden, waar noodzakelijk snelheidsremmers zoals plateaus en drempels.

GOW 50

Ontsluitende functie binnen de bebouwde kom

Vrijliggende fietspaden, asfalt, in de voorrang, geen snelheidsremmers, oversteken bij kruispunten, bij voorkeur geen parkeren.



GOW 80



Ontsluiting regio en grote kernen
Snel verwerken van regionaal verkeer (N482).
Vrijliggende fietspaden.

Figuur 4: Functie- en inrichtingseisen gemotoriseerd verkeer netwerk



4.5 WENSBEELD DUURZAAMHEID EN GEDRAG

De voorgestelde netwerken en bijbehorende infrastructuur leveren een belangrijke bijdrage aan veiliger en gezonder mobiliteitsgedrag, ook als Sliedrecht groeit. Maar infrastructuur alleen is niet genoeg:

Uiteindelijk maken inwoners, bezoekers en bedrijven zelf keuzes die het mobiliteitsbeeld op straat bepalen.

Daarom is het minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en het verkeersgedrag van de weggebruikers te kijken en te bepalen hoe we als gemeente kunnen helpen om keuzes te stimuleren die bijdragen aan een **veilig, bereikbaar, duurzaam, inclusief en actief** Sliedrecht.

Duurzame mobiliteitskeuzes stimuleren

Voor een duurzaam en actief Sliedrecht verlagen we de drempel om te kiezen voor het verplaatsen te voet, per fiets of het openbaar vervoer in plaats van de auto. Het mes snijdt daarbij aan diverse kanten: we verminderen de schadelijke effecten van autoverplaatsingen in Sliedrecht, bevorderen de gezondheid van de Sliedrechtse burger door meer beweging, beperken filevorming door minder auto's op de weg en verlagen de kans op ernstige verkeersongevallen.

De grootste kansen voor het beïnvloeden van de mobiliteitsgedrag zien we bij werkgevers. Deze zijn een belangrijke factor in het beïnvloeden van woon-werkverplaatsingen, waar een fors deel van de verplaatsingen in Sliedrecht uit bestaat. Er liggen niet alleen kansen om hun regelingen voor woon-werk- en zakelijk verkeer te veranderen en te verduurzamen. Werknemers hebben vanwege de COVID-19-crisis ook steeds meer het thuiswerken ontdekt. We ondersteunen de werkgevers in onze gemeente graag met informatie en advies. Hiervoor is met de Green Deal³ door ondernemers in Sliedrecht al een stap gezet om te verduurzamen. Een onderdeel hiervan is het aanbieden van goede alternatieven, zoals deelfietsen of een e-shuttlebus, gericht op de last-mile in het woon-werkverkeer.

³ [Green Deal Sliedrecht](#)



Deel- en duurzaam vervoer, aanhaken bij ontwikkelingen

De belangstelling voor elektrisch rijden groeit en het aantal elektrische auto's neemt ieder jaar toe. Aangezien dit bijdraagt aan de verduurzaming van het vervoer, stimuleert Sliedrecht inwoners om elektrisch te gaan rijden. Daarbij sluiten we aan bij de Integrale Laadvisie (2023) van gemeente Sliedrecht. In lijn met deze visie realiseren we voldoende laadplekken, wat leidt tot een dekkende openbare laadinfrastructuur. Hiervoor plaatsen we laadpalen op logische plekken binnen de gemeente, in aansluiting op de laadbehoefte.

Veilig gedrag

Verkeersveiligheid is een thema dat zeer leeft in Sliedrecht. Zoals het Integraal Veiligheidsplan Sliedrecht 2023-2026 stelt, zet Sliedrecht zich in voor een weginrichting die veiligheid zo veel mogelijk waarborgt. Maar het plan benoemt ook dat we voor de daadwerkelijke veiligheid in sterke mate afhankelijk zijn van het gedrag van elke individuele weggebruiker. Bewustwording van eigen weggedrag is dan ook een middel om de veiligheid op het Sliedrechtse wegennet te verbeteren. En daar hoef je niet volwassen voor te zijn. Door middel van voorlichting en educatie op scholen worden kinderen al gewezen op veilig gedrag. Dit is niet alleen goed omdat dit kwetsbare verkeersdeelnemers zijn, maar ook omdat dit de volwassen weggebruikers zijn van de toekomst. Al kunnen de ouders van vandaag ook zeker hun steentje bijdragen aan een veiliger dorp, ook voor hun kinderen. Dat begint al met de keuze om schoolgaande kinderen zo veel mogelijk lopend of per fiets naar school te brengen. Zo beperken we met elkaar de onveilige situaties met autoverkeer in schoolomgevingen.

Verder blijkt uit onderzoek dat jongeren en senioren vaker betrokken zijn bij een verkeersongeval (CBS Statline, 2023). Jongeren overschatten zichzelf nog weleens en worden snel afgeleid in het verkeer. Zij zijn zich vaak niet bewust van de gevaren in het verkeer. Senioren blijven langer mobiel dan vroeger, dankzij de opkomst van de elektrische fiets. De combinatie van een snellere fiets, een langere reactietijd en een grotere kans op letsel maakt senioren in het verkeer extra kwetsbaar. Bij voorlichting, campagnes en educatie op het gebied van verkeersveiligheid heeft Sliedrecht dan ook bijzondere aandacht voor deze doelgroepen, bijvoorbeeld door het aanbieden van praktijktraining E-bike, scootmobielcursus voor ouderen of een slipcursus voor jongeren.

Deze verkeerseducatie doet Sliedrecht niet alleen, maar zet daarvoor de regionale samenwerking voort met o.a. het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV), die uiteenlopende verkeerseducatieprogramma's aanbieden gericht op gedragsbeïnvloeding en bewustwording.

4.6 WENSBEELD PARKEREN

In Sliedrecht is er geen betaald parkeren. Hierdoor zijn de sturingsmogelijkheden beperkt. Het doel is om geen overmaat aan parkeren te voorzien zodat het geen stimulans vormt voor extra autobezit- en gebruik. Dit maakt ook meer plaats voor het veilig en klimaatadaptief houden van de openbare ruimte.

Dit begint bij een parkeernormen die passen bij de verschillende gebieden in Sliedrecht en de verschillende typen woningen, bedrijven en voorzieningen. Deze worden uitgewerkt in de conceptnota Parkeernormen Sliedrecht 2024. In deze nota is er voor een aantal plekken een maatwerk aanpak:

- Voor de uitleglocatie Sliedrecht-Noord wordt een progressieve opzet van parkeren gehanteerd
- In de Kerkbuurt geldt een passende parkeernorm voor appartementen
- Voor het Dijklint blijft de huidige situatie behouden zonder verslechtering

Om grip te houden op het parkeren in de gemeente en meldingen van overlast te toetsen, gaat de gemeente periodiek parkeerdrukmetingen uitvoeren en koppelt dit waar dit nuttig is aan andere metingen ten behoeve van gebiedsontwikkelingen in de gemeente.

Nieuwe ontwikkelingen worden vormgegeven conform het STOMP-principe. Dit houdt in dat de auto niet vanzelfsprekend meer voor de deur geparkeerd wordt, maar de openbare ruimte voorrang geeft aan de voetganger en fietser. Bij nieuwe planontwikkelingen wordt de parkeeropgave opgelost binnen het te ontwikkelen gebied. Dat gebeurt zo veel mogelijk op eigen terrein. Daarnaast staat Sliedrecht open voor het aanbieden van autodeelconcepten bij nieuwe ontwikkelingen.

In lijn met het doel dat Sliedrechtse voorzieningen toegankelijk moeten zijn voor iedereen, staat voorop dat bij de ontwikkeling van sociaal-maatschappelijke functies er voor gehandicapten voldoende en toegankelijke parkeergelegenheid beschikbaar moet zijn.





Dit fiets
is afge
ma 25
t/m
a

 **KWS**
Verkeer & Mobiliteit

5. UITVOERINGSPROGRAMMA

Om het toekomstbeeld mobiliteit 2035 waar te maken, definieert het verkeers- en mobiliteitsplan 32 maatregelen die een bijdrage leveren aan de vooropgestelde ambities: een veilig, actief, bereikbaar, inclusief en duurzaam Sliedrecht. Deze kaart geeft een overzicht van alle 32 maatregelen, die op de volgende pagina's één voor één verder toegelicht worden. Tot slot volgt er een overzicht van dezelfde maatregelen waarbij ze in de tijd zijn uitgezet en wordt aangegeven welke externe partners nodig zijn voor uitvoering.

NIET AAN LOCATIE GEBONDEN MAATREGELEN



MULTIMODAAL

- Voortzetting uitvoering Dijkvisie
- Integrale ontwikkeling Sliedrecht Noord i.s.m. Binnenstedelijke Herstructurering
- Integrale ontwikkeling watertorenterrein
- Realisatie Noord-Zuidverbinding
- Onderzoek ontlasten Stationsweg (noord)
- Onderzoek inpassing GOW30 bij Stationsplein, Stationsweg, Rembrandtlaan, Kerkstraat en Merwestraat

VOETGANGER

- Quickscan plusnetwerk en recreatief wandelnetwerk
- Aanpak voetgangersvoorzieningen op bedrijventerreinen
- Verkeersveiligheidstoets voetgangersoversteken
- Onderzoek haalbaarheid voetpad en realisatie i.c.m. F15 en onderhoud Tiendweg

FIETSER

- Onderzoek en realisatie fietsroute Tolsteeg-Beijerinckstraat (incl. fietsbrug)
- Kwaliteitsimpuls fietsvoorzieningen bij OV-locaties en voorzieningen
- Realisatie fietspad Intermezzo
- Onderzoek verkeersveiligheid fietsers op rotondes
- Realisatie vrijliggende fietspaden GOW50 Deltalaan
- Realisatie vrijliggende fietspaden GOW50 Rembrandtlaan

- Aanleg regionale fietsroute Leeghwaterstraat

- Onderzoek ongelijkvloerse oversteek Tiendweg- Stationsweg

OPENBAAR VERVOER

- Toevoegen haltes Sliedrecht Noord en Nijverwaard
- Verlengen en intensiveren lijn 701
- Strekken lijn 491
- Onderzoek toevoegen waterbushalte
- Pilot Publieke Mobiliteit

GEMOTORISEERD VERKEER

- Onderzoek verbetering doorstroming Sliedrecht West
- Onderzoek ontstluiting vrachtverkeer Kerkerak
- Onderhoud en reconstructie Parallelweg

GEDRAG EN VERDUURZAMING

- Gedragsbeïnvloeding vervoerkeuze (werkgeversaanpak)
- Faciliteren laadvoorzieningen voor

- elektrische auto's (conform Laadvisie)

- Deelmobiliteitvoorzieningen bij nieuwbouw
- Ontwikkeling mobiliteitshubs op kansrijke locaties
- Gedragsbeïnvloeding veilig gedrag

PARKEREN

- Onderzoek parkeerdruk

5.1 MAATREGELEN MULTIMODAAL

1. Voortzetting uitvoering Dijkvisie

De Dijkvisie Sliedrecht (2017-2027) stelt een aantal kaders voor de vormgeving van het dijklichaam. Deze vormgeving komt tegemoet aan de verschillende gebruikers van deze beperkte ruimte. Deze beperkte ruimte in combinatie met klinkerverharding draagt bij aan een lage rijnsnelheid. Plekken waar deze visie al succesvol is doorgevoerd, zijn (delen van) Rivierdijk, Kerkbuurt en Molendijk. Op Baanhoek en een deel van de Rivierdijk liggen er nog opgaven welke volgens de Dijkvisie verder aangepakt kunnen worden.



2. Integrale ontwikkeling Sliedrecht Noord & Buiten in samenhang met Binnenstedelijke Herstructurering Sliedrecht (BHS)

Deze maatregel omvat de aanleg van een multimodaal netwerk inclusief een brug (of tunnel) voor langzaam verkeer ter hoogte van het station en verbindingen naar Sliedrecht Noord en Sliedrecht Buiten. We willen voetgangers- en fietsverbindingen optimaliseren met directe routes naar het station en twee nieuwe bushaltes: op de Parallelweg t.h.v. de Beijerinckstraat/Tolsteeg en op de N482 nabij de rotonde. Daarnaast voorzien we een groene, recreatieve wandel- en fietsverbindingen tussen de polder en de waterbus (zie o.a. wensbeeld voetganger) en een nieuwe fietsroute oost-west ten noorden van het spoor, als alternatief voor het bestaande tweerichtingsfietspad ten zuiden van het spoor langs de Parallelweg. De exacte ligging hiervan is nader te bepalen in samenhang met de ontwikkeling van Sliedrecht Noord. Afhankelijk van de ligging is eventuele overname van wegen, die momenteel in het beheer van Waterschap Rivierenland en Provincie Zuid-Holland zijn, hierin een wenselijke stap.

3. Integrale ontwikkeling Watertorenterrein

Ook het watertorenterrein wordt ontwikkeld tot woongebied. Dit VMP bevestigt vanuit het wensbeeld voor de voetganger dat een recreatieve wandelroute langs het water gewenst is, zoals ook al als randvoorwaarde voor de ontwikkeling is gesteld door de gemeenteraad. In lijn met het STOMP-principe dienen de voorzieningen voor de actieve vervoerswijzen hier royaal en veilig te zijn.

4. Realisatie Noord-Zuidverbinding

De realisatie van de Noord-Zuidverbinding in Sliedrecht geeft invulling aan de ontbrekende schakels in de wensbeelden van de voetganger, fiets en gemotoriseerd verkeer. Deze verbinding draagt bij aan het bereikbaar maken van het te ontwikkelen Sliedrecht noord en ontlast tegelijkertijd de bestaande noord-zuidverbindingen, met de historische Stationsweg als voornaamste leefbaarheidsknelpunt. Voor deze multimodale verbinding streven we naar een veilige GOW50-infrastructuur. Dit betekent dat we niet alleen de weg willen optimaliseren voor autoverkeer, maar in het bijzonder kwaliteit willen maken voor langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers. Een cruciaal onderdeel van het plan is de aanpak van de kruispunten, waarbij we zorgen voor veilige oversteekmogelijkheden en vlotte verkeersveilige doorstroming van alle weggebruikers.



Concept NZ-verbinding (Sliedrecht Bouwt, 2023)

5. Onderzoek ontlasten Stationsweg (noord)

De Stationsweg, tussen de Deltalaan en Parallelweg staat onder druk. Een nieuwe Noord-Zuidverbinding biedt daarin een deel van de oplossing, maar intensiteiten blijven hoog voor deze kwetsbare weg met oude en deels niet onderheide panden. De (toekomstige) hoeveelheid verkeer op de Stationsweg en de noordelijke randweg zorgen voor een (te) grote verkeersbelasting van de rotonde Stationsweg/Parallelweg/Stationsplein. Om deze historische verbinding en genoemde rotonde verder te ontlasten verkennen we mogelijkheden om tot een andere verdeling van het verkeer te komen. In het kader van het project Reconstructie Parallelweg (maatregel 26) is de vraag gesteld of een parallelle structuur via Callandstraat-Rijnstraat soelaas kan bieden. Het onderzoek richt zich op een ontlasting van de Stationsweg en kijkt daarbij breder dan alleen van een eventuele verbinding Calandstraat-Rijnstraat. Het verder ontlasten van de Stationsweg biedt bovendien meer kansen om de Stationsweg ook aantrekkelijker in te richten, bijvoorbeeld met een GOW30-profiel.

6. Onderzoek inpassing GOW 30 bij Stationsplein, Stationsweg, Rembrandtlaan, Kerkstraat en Merwestraat

Deze maatregel omvat het onderzoeken op welke manier het Stationsplein, de Stationsweg, Rembrandtlaan, Kerkstraat en Merwestraat het beste ingericht kunnen worden als GOW30. Dit zal de snelheid verlagen en de veiligheid verbeteren voor alle weggebruikers. We kijken naar verschillende oplossingen zoals herinrichting van wegen en verkeersremmende maatregelen. Het doel is na het onderzoek en haalbaarheid deze inrichting te realiseren en een veiligere en leefbare omgeving te creëren voor fietsers, voetgangers en auto's.

Het deel Rembrandtlaan, tussen de Frans Halsstraat en Douwes Dekkerstraat, wordt bij voorkeur vooruitlopend op de herontwikkeling van het Burgemeester Winklerplein heringericht. Daarbij moet het parkeerterrein worden meegenomen. De aanpak ervan wordt idealiter gecombineerd met de herontwikkeling van de resterende bouwblokken. De status van de inrichting wordt echter omwille van verkeersveiligheid en toegankelijkheid eerder aangepakt. In overeenstemming met de uit het onderzoek te verwachten inzichten ten aanzien van de weginrichting als GOW30, kan dan hiervoor een ontwerp worden uitgewerkt. Gekeken moet worden naar een verdere verbijzondering van dit deel

Rembrandtlaan, waarbij het accent komt te liggen op verblijven, met respect voor de verkeersfunctie die de Rembrandtlaan (als GOW30) ook blijft houden.

5.2 MAATREGELEN VOETGANGER

7. Quickscan plusnetwerk en recreatief wandelnetwerk

Toegankelijkheid van voorzieningen is een belangrijk speerpunt in dit VMP. De gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimte krijgt een impuls door in beeld te brengen welke 'quick wins' te halen zijn in de aangemerkte gebieden van het plusnetwerk. Hierbij kijken we naar obstakels, opgangen naar stoepen, geleidelijnen, breedte van voetpaden verlichting (Sociale veiligheid), rustpunten etc. Na identificatie van de verbeterpunten trekken we samen op met beheer en onderhoud om obstakels te verwijderen, opgangen en breedte van stoepen te verbeteren en waar nodig aanvullende geleidelijnen of rustpunten aan te brengen. Hierbij is ook aandacht voor verlichting en sociale veiligheid.

8. Aanpak voetgangersvoorzieningen op bedrijventerreinen

Het basisnetwerk voor de voetganger is op veel plekken in Sliedrecht op orde. Met name op de bedrijventerreinen is hier echter nog wel verbetering in mogelijk. Dit pakken we aan in samenhang met geplande herinrichtingen. De herinrichting van de Leeghwaterstraat (maatregel 17 bij 'fiets') is daarvoor een mooie eerste kans. Naast de beoogde realisatie van een fietsroute langs de Leeghwaterstraat tussen de Parallelweg en Stationsweg, komt er ook een voetpad.

9. Verkeersveiligheidstoets voetgangersoversteken

Voetgangersoversteekplaatsen zijn plekken waar regelmatig gevoelens van onveiligheid optreden. Dit pakken we aan door een verkeersveiligheidstoets van voetgangersoversteekplaatsen. Zaken om daarin te toetsen zijn inrichting, zichtlijnen (zicht wordt nog weleens belemmerd geparkeerde auto's of dicht groen) en verlichting. Waar nodig worden maatregelen getroffen om de veiligheid te verbeteren. Dit kan lokaal ten koste gaan van enkele parkeerplaatsen. De uitkomsten van maatregel 32 kan inzicht verschaffen in hoeverre ophef van een enkel parkeervak tot nieuwe problemen kan leiden. De verbetering van voetgangersoversteken kan in samenhang met maatregel 7 worden opgepakt.

10. Onderzoek haalbaarheid voetpad en realisatie i.c.m. F15 en onderhoud Tiendweg

Vanuit het participatietraject voor dit VMP komt de wens voor een voetpad langs de Tiendweg. Kijkend naar de wensbeelden voor de voetganger en fiets is dit geen onlogische keuze, gezien snelheden en intensiteiten op het doorfietspad hoog kunnen zijn en deze route ook een recreatief karakter heeft voor de voetganger. De combinatie van een (brom)fietspad met een breedte van 4,00 meter en een voetpad van minimaal 2,00 meter breed, vergt echter ruimte, waarvoor een afweging moet plaatsvinden hoe dat zich verhoudt tot behoud van het gewaardeerde groene karakter langs de Tiendweg. Daarnaast is voor de realisatie van een voetpad ook nauwe samenwerking met Waterschap Rivierenland vereist, als wegbeheerder van de Tiendweg. Het heeft de voorkeur dit te koppelen aan onderhoud aan het fietspad, om dan meteen het fietspad in te richten conform de kwaliteitseisen voor een doorfietspad (F15 Rotterdam-Gorinchem).

5.3 MAATREGELEN FIETS

11. Onderzoek en realisatie fietsroute Tolsteeg-Beijerinckstraat (incl. fietsbrug)

In lijn met de Omgevingsvisie zetten we in op een regionale fietsroute over de Tolsteeg en Beijerinckstraat met oversteek over de A15. Deze vervult meerdere doelen: het zorgt voor een fijnmaziger fietsnetwerk van noord naar zuid; Sliedrecht-Noord is wordt voor de fietser beter bereikbaar; het bedrijventerrein Nijverwaard wordt beter bereikbaar en tot slot zorgt het voor een directere verbinding met Wijngaarden. In het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht (2017-2040) wordt een fietsbrug over de A15 al benoemd als een mogelijke maatregel. Er zijn hier een paar kanttekeningen bij: het grootste deel van de Tolsteeg ligt buiten de kom als ETW 60. Vanuit Wijngaarden is de wens om hier de fietser tegemoet te komen en een aparte fietsinfrastructuur aan te leggen. Het is van belang om bij het ontwerp en de van de fietsroute en oversteek over de A15 rekening te houden de sociale veiligheid.

12. Kwaliteitsimpuls fietsvoorzieningen bij OV-locaties en voorzieningen

We streven naar een kwaliteitsimpuls voor fietsvoorzieningen bij OV-locaties en -voorzieningen, waarbij er winst behaald wordt voor het veilig stallen van niet-standaard fietsen. Het minimumvereiste is het bieden van aanbindmogelijkheden om fietsen veilig(er) te kunnen stallen, naast het zorgen voor voldoende capaciteit bij OV-opstappunten. Deze maatregel hangt samen met maatregel 30.

13. Realisatie fietspad Intermezzo

Een fietspad op Intermezzo is wenselijk als verbinding vanuit de wijk Baanhoek-West met het Dijkclint, alsook voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Momenteel zijn fietsers vanaf de dijk Baanhoek gericht op het treinstation aangewezen op de Parallelweg. Het fietspad Intermezzo is daarvoor een veilig alternatief. Nabij het P+R-terrein, waar haaks geparkeerd wordt, is er onduidelijkheid over de fietsroute voor fietsers die de Parallelweg oversteken bij de verkeerslichten. Hier is het van belang om actie te ondernemen en dit aan te pakken. Het gewenste kwaliteitsniveau van de fietsroute is 'lokaal'.

14. Onderzoek verkeersveiligheid fietsers op rotondes

In lijn met het STOMP-principe geven we op het doorfietsnetwerk en regionale netwerk ruim baan voor de fietser. Om de fietser binnen Sliedrecht concurrerend te laten zijn ten opzichte van de auto kan voorrang op dit netwerk wenselijk(er) zijn. Uit de enquête kwam meermaals het verzoek om fietsers meer voorrang te geven. Het toepassen van meer voorrang zou vooral wat betekenen voor de rotondes op het regionale fietsnetwerk, zoals op de Thorbeckelaan en Lijsterweg, of Stationsweg en Rembrandtlaan. Bij het toepassen van voorrang voor fietsers zijn twee zaken van groot belang: (1) veiligheid en (2) uniformiteit. In het verleden is vooral gekeken naar wat infrastructureel nodig zou zijn om de rotondes hierop aan te passen. Met als uitkomst dat het kostbaar en niet eenvoudig inpasbaar is. Er is toen niet onderzocht of het eventueel wijzigen van de voorrangssituatie voor fietsers op rotondes ook net zo verkeersveilig is voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Fietsers zijn er nu namelijk op bedacht dat zij geen voorrang hebben op rotondes en kruisen pas de rijbaan van het autoverkeer wanneer het veilig is om over te steken of wanneer door de automobilist nadrukkelijk voorrang aan hen wordt verleend. Dit leidt tot bewust en daarmee

veilig fietsgedrag op de rotondes. De voorrangssituatie in Sliedrecht wijkt echter af van de situatie in omliggende buurgemeenten en wat landelijk aanbevolen wordt. Daarmee is het begrijpelijk dat vanuit de fietser de wens geuit wordt de voorrangssituatie te wijzigen. Voor eventuele aanpassing van de voorrangssituatie is daarom nodig de volgende zaken te onderzoeken: welke effecten heeft het wijzigen van de voorrangssituatie op de verkeersveiligheid? Is het mogelijk volgens richtlijnen overall voorrang voor fietsers op het regionale netwerk toe te passen? Wat is hier voor nodig qua ruimtegebruik en kosten? En kan dit ook echt op alle rotondes? Wanneer dit niet het geval is, dan handhaven we de huidige situatie omdat anders de uniformiteit en daarmee ook de veiligheid in gevaar komt.

15. Realisatie vrijliggende fietspaden GOW50 Deltalaan

In 2025 plannen we de uitvoering van de fietspaden Deltalaan tussen Maaslaan en Stationsweg. Hier moeten vrij liggende fietspaden komen, met een breedte van 2,50 meter, parkeerhavens van 2,00 meter breed en een rijbaan van 3,50 meter. We zullen kritisch kijken naar het aantal voetgangers- en fietsoversteekplaatsen (VOP/FOP), omdat op een GOW50 solitaire oversteekplaatsen eigenlijk niet wenselijk zijn. Momenteel zijn deze echter op enkele plaatsen wel aanwezig.

16. Realisatie vrij liggende fietspaden GOW50 Rembrandtlaan

We streven naar de realisatie van vrij liggende fietspaden op de Rembrandtlaan tussen de Lijsterweg en de Rivierdijk, als onderdeel van het GOW50-beleid. Ontwikkelingen vanuit de Binnenstedelijke Herstructurering Sliedrecht bieden kansen om hiervoor de benodigde ruimte voor te vinden.

17. Aanleg regionale fietsroute Leeghwaterstraat

Als onderdeel van het regionale fietsnetwerk zet Sliedrecht in op een fietsroute van kwaliteit op de Leeghwaterstraat. Deze zal aansluiten op de fietsroute Beijerinckstraat en Tolsteeg. Deze fietsverbinding draagt bij aan de fijnmazigheid van het fietsnetwerk en bedient fietsers met een oost-westverbinding ten noorden van de A15 die momenteel nog langs het spoor en de Parallelweg loopt. Hierdoor ontstaan op de Parallelweg kansen om de inrichting aan te passen zodat het bedrijventerrein Nijverwaard beter voor autoverkeer wordt ontsloten en de

doorstroming en verkeersveiligheid op deze gebiedsontsluitingsweg wordt bevorderd.

18. Onderzoek ongelijkvloerse oversteek Tiendweg-Stationsweg

Voor de doorfietsroute F15 (Tiendweg) geldt het uitgangspunt dat deze zodanig wordt ingericht dat die leidt tot vlotte doorstroming van fietsers. Voorrang voor fietsers op plekken waar deze route andere wegen kruist is daarbij wenselijk. De voornaamste locatie waar dit gewenst is, is het kruispunt Tiendweg-Stationsweg. Dit punt is bovendien al langere tijd een punt waar onveiligheid wordt ervaren in Sliedrecht. Echter, op basis van de functie en verkeersintensiteiten op de Stationsweg leidt het wijzigen van de voorrangssituatie op deze locatie niet tot een oplossing van dat probleem. Om wel de vlotte doorstroming van fietsers op de doorfietsroute te faciliteren wordt onderzocht wat de haalbaarheid is om hier een ongelijkvloerse oversteek voor de fiets te realiseren.



5.4 MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER

19. Toevoegen haltes Sliedrecht Noord & Nijverwaard

Op het gebied van toegankelijkheid van het openbaar vervoer is met name in het noorden van Sliedrecht winst te behalen. De noodzaak daarvan neemt bovendien toe met de beoogde woningbouw in Sliedrecht Noord. Naast de aanwezigheid van het station (dat bereikbaar wordt via een voetgangers-/fietsbrug) met bijbehorende bushalte zijn daarom op twee locaties extra haltes gewenst: op de Parallelweg ter hoogte van de Beijerinckstraat/Tolsteeg en op de Provincialeweg N482 nabij de zuidelijke rotonde. Beide haltes zullen dan bediend worden door de buslijn tussen Utrecht en Rotterdam. We gaan hierover in gesprek met de Provincie en de vervoerder om dit mogelijk te maken.

20. Verlengen en intensivering lijn 701

Met de komst van de Noord-Zuidverbinding (maatregel 4) ontstaan nieuwe kansen om de lijnvoering van de buurtbus 701 te wijzigen. Er is een uitgebreidere route gewenst als aanvulling op de HOV-lijnen (R-Net). De haalbaarheid van deze uitbreiding en intensivering is afhankelijk van een aantal zaken: extra instappers op deze bus, de beschikbaarheid van vrijwilligers (we kunnen de kanalen van de gemeente voor inzetten om dit te versterken) en de gevolgen voor de dienstregeling voor de rest van de route van deze lijn door de gemeente Molenlanden. Daarom is het van belang hierover in gesprek te gaan met de provincie en de vervoerder.

21. Strecken lijn 491

De huidige lijnvoering van Buslijn 491 via het Burgemeester Winklerplein kost veel tijd. Vanuit het principe dat Hoogwaardige Openbaar Vervoer hoogfrequent en direct is, is in gesprek met Provincie Zuid-Holland de wens geuit om deze lijn te strekken d.m.v. de verplaatsing van de halte naar de Thorbeckelaan. De strekking van deze buslijn biedt bovendien meer mogelijkheden om het Burgermeester Winklerplein verder te ontwikkelen tot een aantrekkelijk (verblijfs)gebied. Provincie Zuid-Holland is initiatiefnemer voor het strekken van de lijn, inclusief het faciliteren van een geschikte halteerlocatie op de Thorbeckelaan. Bij de uitwerking van dit plan dient aandacht te zijn voor de beschikbaarheid van parkeren, de toegankelijkheid van voorzieningen en effect van het halteren op het overige verkeer.



22. Onderzoek toevoegen waterbushalte

De meerwaarde van het waterbusnetwerk wordt ook breder in de regio gezien. In samenwerking met gemeente Hardinxveld-Giessendam onderzoeken we de haalbaarheid van een extra waterbushalte in het oosten van Sliedrecht. Door een nadrukkelijke koppeling met Hardinxveld-Giessendam is het denkbaar dat er voldoende nieuwe vervoerwaarde wordt aangesproken om deze halte exploitabel te krijgen. Nader onderzoek moet uitwijzen of dit het geval is. De vervolgstap is om samen met de Provincie realisatie en aanpassing van de lijnvoering te bewerkstelligen.

23. Pilot Publieke Mobiliteit

Sliedrecht werkt samen met de regio Drechtsteden mee aan de pilot publieke mobiliteit. Vanuit de vervoersorganisatie Stroomlijn is een samenwerking gestart met Provincie Zuid-Holland en Qbuzz om te zien hoe we het mobiliteitsaanbod in meer samenhang naar de reiziger kunnen brengen door optimale samenhang tussen overheden, markt, vrijwilligersorganisaties en individueel vervoer. Doel is om het gebruik en de rendabiliteit van openbaar vervoer op lokaal niveau kunnen vergroten. Een vernieuwde rol van de vraagafhankelijke deur-halte-taxi kan hier een uitkomst van zijn.

5.5 MAATREGELEN GEMOTORISEERD VERKEER

24. Onderzoek verbetering doorstroming Sliedrecht West

Sliedrecht heeft een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen die het dorp voor gemotoriseerd verkeer verbindt met de A15. Voor een robuust wegennet en bereikbare gemeente is doorstroming op deze wegen van belang. Langere wachtrijen bij kruispunten in de spits horen erbij, maar deze dienen niet te leiden tot het vastlopen van kruispunten met risico's voor de verkeersveiligheid. In dat kader onderzoeken we de mogelijkheden om congestie rond op- en afrit Sliedrecht-West te verminderen. Bij het zoeken van oplossingen is verkeersveiligheid het belangrijkste criteria. Vanwege beperkte ruimte kan het zijn dat slechts kleine optimalisaties mogelijk zijn om de doorstroming hier op veilige wijze te verbeteren.

25. Onderzoek ontsluiting vrachtverkeer Kerkerak

Zoals in hoofdstuk 4.4 is beschreven, zet Sliedrecht zich in om overlast van grote en zware voertuigen zo veel mogelijk te voorkomen. Met een vertegenwoordiging van bedrijven is gesproken over een alternatieve route voor het vrachtverkeer van/naar Kerkerak. Daarvoor is een verbinding nodig tussen de Industrieweg en Het Plaatje. Bij realisatie van een dergelijk alternatief wordt de route Merwestraat-Kerkstraat-Stationsweg alsmede een deel van de Molendijk ontlast van veel zwaar verkeer. Vrachtverkeer komt daarmee veel sneller op wegen die daarvoor geschikt zijn zoals de Craijensteijn. Wel is deze verbinding zeer uitdagend om ruimtelijk in te passen. Zo dient de bereikbaarheid van de haven hierbij gewaarborgd te blijven. Ook zijn gronden veelal niet in het bezit van gemeente Sliedrecht. In nauwe samenwerking met de bedrijven en afstemming met vertegenwoordiging namens schippers, gaan we dan ook onderzoeken wat de haalbaarheid van deze verbinding is. Vanwege de uitdagende oplossingsrichting is het niet uit te sluiten dat verder gekeken moet worden naar de huidige route voor het vrachtverkeer Kerkerak. Hier wordt met bij het herinrichten van de route als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (maatregel 6) voor een belangrijk deel al invulling aan gegeven.

26. Onderhoud en reconstructie Parallelweg

De Parallelweg heeft groot onderhoud en reconstructie nodig. In dit project worden de kruispunten die bedrijventerrein Nijverwaard ontsluiten en het kruispunt Parallelweg-A15 aangepakt. Met deze maatregelen wordt de verkeersveiligheid en doorstroming op deze belangrijke ontsluitingsweg verbeterd.

5.6 MAATREGELEN DUURZAAMHEID EN GEDRAG

27. Gedragsbeïnvloeding vervoerkeuze

Naast infrastructuur blijft Sliedrecht samen met werkgevers werken aan het beïnvloeden van de vervoerskeuze onder werknemers. Er wordt daarin gezocht naar oplossingen die het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijker maken, zoals het opzetten van collectief vervoer op bedrijventerreinen. Sliedrecht staat daarnaast positief tegenover initiatieven die verduurzaming van het wagenpark stimuleren. Het ondersteunen van de Green Deal is hiervan een voorbeeld.

28. Faciliteren laadvoorzieningen voor elektrische auto's

In lijn met de ambitie om een duurzaam dorp te zijn (hoofdstuk 3), moedigt Sliedrecht elektrisch rijden aan. De gemeente vervult hierin een faciliterende rol. Hierin sluiten we aan bij de beleidslijnen zoals beschreven staan in de Integrale Laadvisie van Sliedrecht.

29. Deelmobiliteitsvoorzieningen bij nieuwbouw

Sliedrecht staat open voor het aanbieden van deelautoconcepten; in het bijzonder gekoppeld aan nieuwbouwprojecten. Verhuizingen zijn bij uitstek het moment om ook verplaatsingsgedrag te veranderen en bijvoorbeeld te kiezen voor het gebruik van een deelauto in plaats van een tweede auto. De conceptnota Parkeernormen Sliedrecht 2024 laat hier ruimte aan door toepassing van deelautoconcepten te koppelen aan een reductie van de parkeervraag. Echter wel onder duidelijke voorwaarden, zoals borgen exploitatie deelauto's voor ten minste 5 jaar én binnen de ontwikkeling ruimtereservering om achteraf - als deelauto toch niet blijkt te werken - alsnog conform de normatieve parkeeropgave te voorzien in voldoende parkeercapaciteit.

30. Ontwikkeling mobiliteitshubs op kansrijke locaties

Gebruik van openbaar vervoer staat meestal niet op zichzelf. Bij de meeste OV-verplaatsingen wordt voor de first- and last mile een andere vervoerswijze gebruikt. Deze ketenreis stimuleert Sliedrecht door de toepassing van mobiliteitshubs. In deze hubs worden voor- en natransport zo goed mogelijk met het openbaar vervoer verbonden. Concreet betekent dit het realiseren en/of opwaarderen van P+R locaties tot transferia, voornamelijk voor de ritten auto-

OV, fiets-OV en auto-fiets. In lijn met gebiedsagenda bereikbaarheid Drechtsteden en het Regionaal Mobiliteitsplan Drechtsteden zoeken en versterken we de verknoping van vervoerswijze vooral op de stations en de waterbushalte. Hierbij horen hoogwaardige stallingsvoorzieningen voor de fiets (ook buitenformaatfietsen), het aanbod van deelmobiliteit zoals OV-fietsen en deelauto's en voldoende autoparkeergelegenheid. Groot onderhoud gepland in 2026 aan het ponton op de waterbushalte Middeldiep is een eerste stap om deze halte van een upgrade te voorzien en te ontwikkelen tot een mobiliteitshub. Met de upgrade van de halte sluiten we aan bij de regionale standaard van andere mobiliteitshubs in de regio.

31. Gedragsbeïnvloeding veilig gedrag

Om veilig gedrag te stimuleren, sluit de gemeente aan bij acties van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV). Daarnaast wordt de educatie en voorlichting onder doelgroepen voortgezet en waar van meerwaarde uitgebreid. Doelgroepen waar bijzonder op wordt ingezet zijn kinderen, jongeren en ouderen. In de praktijk kan dit handen en voeten krijgen door initiatieven zoals verkeerslessen, slipcursussen, anti-alcohol/drugscampagnes en scootmobielcursussen.

5.7 MAATREGELEN PARKEREN

31. Onderzoek parkeerdruk

Een maatregel om meer grip op parkeren te krijgen in Sliedrecht, is het toepassen van een gemeentelijke parkeerdrukmeting. Door meer inzicht te krijgen in de parkeercijfers, kan de gemeente gericht en effectief maatregelen nemen om de parkeersituatie te optimaliseren.

		Lopend (2024-2025)	Korte termijn (2025-2026)	Lange termijn (2027-2034)	EXTERNE PARTNERS
MULTIMODAAL					
1	Voortzetting uitvoering Dijkvisie	X	X		
2	Integrale ontwikkeling Sliedrecht Noord i.s.m. Binnenstedelijke Herstructurering			X	Ontwikkelaars
3	Integrale ontwikkeling Watertorenterrein			X	Ontwikkelaars, Provincie Zuid-Holland, Drechtsteden
4	Realisatie Noord-Zuidverbinding			X	Ontwikkelaars
5	Onderzoek ontlasten Stationsweg (noord)		X		
6	Onderzoek inpassing GOW 30 Stationsplein, Stationsweg, Rembrandtlaan, Kerkstraat en Merwestraat		X		Vervoerders, nood- en hulpdiensten
VOETGANGER					
7	Quickscan plusnetwerk en recreatief wandelnetwerk		X		
8	Aanpak voetgangersvoorzieningen op bedrijventerreinen	X	X		
9	Verkeersveiligheidstoets voetgangersoversteken		X		
10	Onderzoek haalbaarheid voetpad en realisatie i.c.m. F15 en onderhoud Tiendweg	X			Waterschap Rivierenland, Provincie Zuid-Holland

FIETSER					
11	Onderzoek en realisatie fietsroute Tolsteeg-Beijerinckstraat (incl. fietsbrug)	X			Rijkswaterstaat
12	Kwaliteitsimpuls fietsvoorzieningen bij OV-locaties en voorzieningen		X		
13	Realisatie fietspad Intermezzo			X	
14	Onderzoek verkeersveiligheid fietsers op rotondes		X		
15	Realisatie vrijliggende fietspaden GOW50 Deltalaan	X	X		
16	Realisatie vrijliggende fietspaden GOW50 Rembrandtlaan		X		
17	Aanleg regionale fietsroute Leeghwaterstraat		X		
18	Onderzoek ongelijkvloerse oversteek Tiendweg-Stationsweg		X		
OPENBAAR VERVOER					
19	Toevoegen haltes Sliedrecht Noord & Nijverwaard			X	Provincie Zuid-Holland, Qbuzz
20	Verlengen en intensivering lijn 701			X	Provincie Zuid-Holland, Qbuzz
21	Strekken lijn 491	X			Provincie Zuid-Holland, Qbuzz
22	Onderzoek toevoegen waterbushaltes			X	Provincie Zuid-Holland, Qbuzz
23	Pilot Publieke Mobiliteit		X		Regio Drechtsteden, Rijk

GEMOTORISEERD VERKEER					
24	Onderzoek verbetering doorstroming Sliedrecht West.		X		
25	Onderzoek ontsluiting vrachtverkeer Kerkerak		X		Bedrijven Sliedrecht, schippers
26	Onderhoud en reconstructie Parallelweg	X			
GEDRAG EN VERDUURZAMING					
27	Gedragsbeïnvloeding vervoerkeuze (werkgeversaanpak)		X		Bedrijven Sliedrecht
28	Faciliteren laadvoorzieningen voor elektrische auto's (conform Laadvisie)		X		
29	Deelmobiliteitsvoorzieningen bij nieuwbouw		X	X	
30	Ontwikkeling mobiliteitshubs op kansrijke locaties		X	X	
31	Gedragsbeïnvloeding veilig gedrag	X	X	X	
PARKEREN					
32	Onderzoek parkeerdruk	X	X		

BIJLAGE 1: EVALUATIE VERKEERS- EN MOBILITEITSPLAN 2017 - 2040

Sliedrecht bereikbaar en verkeersveilig houden was het doel van het Verkeers- en Mobiliteitsplan 2017-2040. Ook ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen zoals op het gebied van duurzaamheid. Acties en maatregelen om dat te bereiken, zijn destijds concreet benoemd bij de vaststelling van het plan door de gemeenteraad in 2017.

Op heel veel onderdelen is het plan inmiddels uitgevoerd. In de college informatiebrief 'Stand van zaken Verkeers- en Mobiliteitsplan 2017-2040' van 16 november 2021 werd tussentijds uitgebreid toegelicht wat toen al bereikt was en werd aangegeven dat de focus in Sliedrecht op fietsvriendelijkheid gericht zou zijn.

De bevindingen (2022) naar aanleiding van de beoordeling van de huidige gebiedsontsluitingswegen (GOW50) in Sliedrecht duiden al op aanpassingen in het belang van de positie van de fietser en de oversteekplaatsen voor zowel voetgangers en fietsers. De huidige inzichten en verder doorontwikkelde kijk op weginrichting van het nieuwe wegtype GOW30, leiden tot een verdere aanscherping en krijgen daarom nu een gerichter vervolg in het nieuwe VMP.



Het twee richtingen fietspad Craijensteijn met bijbehorende aanpassingen van de rijbaan voor het autoverkeer is gerealiseerd in 2022. Aan het verbeteren van de fietsverbinding tussen het station en het centrum is invulling gegeven door de aanleg in 2023 van de fietsstraat (Achterom) tussen de begraafplaats en de Stationsweg.

Ten aanzien van de ambitie van het college om de barrière A15 te doorbreken is met het besluit om de Noord-Zuidverbinding tussen de Thorbeckelaan en Sportlaan te realiseren in het oosten van Sliedrecht een belangrijke stap gezet. De wens om voor het langzaam verkeer diezelfde barrière te slechten tussen de Tolsteeg (zuid) en de Beijerincstraat is vooralsnog bij een wens gebleken waar nog geen concrete actie op ondernomen is.

De kansen die grote projecten zoals warmtenet bieden, blijven onverkort van belang om bij de bijbehorende herinrichting in te zetten op het voldoen aan de aanbevelingen die bij een adequate weginrichting als erftoegangsweg (ZONE 30) hoort.

Andere erftoegangswegen waarvan in 2021 werd gesteld dat naar de herkenbaarheid ervan als ETW30 gekeken moest worden, zijn: A.W. de Landgraafstraat, Havenstraat, Molendijk en Baanhoek. Het gaat hierbij met uitzondering van Baanhoek om wegen waarvoor in het verleden vanwege de toenmalige busroute en de nu nog steeds actuele brandweerroute beperkte mogelijkheden waren om deze beter in te richten als erftoegangsweg.

Een juiste weginrichting als ETW30 is daarmee een blijvend aandachtspunt. De verplaatsing van de brandweerkazerne van de Middeldiepstraat naar de Rijnstraat biedt kansen om genoemde drie wegen na verplaatsing te voorzien van verticale snelheidsremmers, die per definitie effectiever de snelheid beïnvloeden dan de huidige maatregelen.

Verkeer in Sliedrecht



In Sliedrecht werken we hard aan een fijne en veilige gemeente om te wonen en te werken. Verkeer en wegen zijn belangrijk om onze gemeente levendig te houden. In 2017 heeft de gemeenteraad het Verkeer en mobiliteitsplan 2017-2040 vastgesteld. De afgelopen jaren hebben we hard gewerkt aan de realisatie van dit plan.

Met trots kunnen we aangeven dat we ontzettend veel bereikt hebben op het gebied van verkeer en mobiliteit. Vaak door gebruik te maken van werk met werk hebben we veel kunnen realiseren zodat de verkeersveiligheid in Sliedrecht vergroot wordt.

De aankomende jaren leggen we de focus op de fietsvriendelijkheid in Sliedrecht. Steeds meer inwoners maken gebruik van de fiets om naar school te gaan, te winkelen en te werken. Dit is niet alleen goed voor het milieu, het is zeker ook goed voor de fitheid van Sliedrecht.



Fietsers en voetgangers (langzaam verkeer)

Sliedrecht maakt fietsen en wandelen steeds belangrijker. Dit is niet alleen goed voor mensen maar ook voor het milieu. We hebben hiervoor de volgende projecten opgestart en afgerond:

- 1 Realiseren middeneiland in Rembrandtlaan kruispunt Lijsterweg, Professor Kamerlingh Onneslaan en Willem Kloosweg.
- 2 Rembrandtlaan bij voetgangersoversteekplaats Lijsterweg is een LED-afleerpaal geïnstalleerd om basisschoolleerlingen veilig over te laten steken op weg naar school en huis.
- 3 Aanpassen oversteek Stationsweg/Rijnstraat.
- 4 Aanpassen oversteek Thorbeckelaan/Hopper.
- 5 In de Frans Halstraat en Hobbemastraat zijn snelheidsremmende maatregelen.
- 6 Realisatie middeneiland op Stationsplein
- 7 Aanleg verkeerslicht en fietsoversteekpunt N482
- 8 Staatsliedenbuurt Thorbeckelaan/Simon Stevinstraat/De Savornin Lohmanstraat.
- 9 LARGAS Rotonde Thorbeckelaan/Vogelzang
- 10 Kruispunt Thorbeckelaan/Rivierdijk aangepast.
- 11 30-kilometerwegen fysiek ingericht Baanhoek en Molendijk-West.
- 12 Herinrichting Middenveer als woonerf

Veilige schoolomgeving

Meer wandelen en fietsen willen we van jongs af aan stimuleren. Sliedrecht heeft verschillende projecten op het gebied van verkeersveiligheid gerealiseerd:

- 13 Plaatsen Nijntje attentieborden Oranje Nassau en Henri Dunant school
- 14 Kiss & Ride bij de Calvijschool
- 15 Optimaliseren Schoolroute bij de Calvijschool
- 16 Verminderen in-/uitrit Deltalaan bij de Roald Dahl en Anne de Vriesschool
- 17 Henri Dunant school: Verwijderen parkeerplaats voor voetgangersoversteekplaats Aanbrengen middenland in Cranjstraat Verbreden trottoir t.b.v. Fietsparkeerders
- 18 Snelheidsremmende maatregelen bij de Pius Willem Alexander (Valkweg) en de De Wilgen
- 19 Vervangen VRI voetgangersoversteek Deltalaan bij de Anne de Vriesschool

Openbaar vervoer

We wonen in een omgeving waar veel mensen wonen en werken. Hierdoor is de druk op de A15

hoog. Ondanks de verbreding blijft de A15 filegevoelig. De gemeente zet in op het stimuleren van andere mogelijkheden voor vervoer:

- 20 Met name de **Merwedelingelijn** is een sterke verbinding waar Sliedrecht van profiteert. De stations Baanhoek en Centraal zijn uitstekende locaties voor het ontwikkelen van zogeheten overstaphubs.
- 21 Het gebruik van de **Waterbus** wordt gestimuleerd. Er wordt vooral ingezet op het vindbaar en herkenbaar maken van de Waterbushalte in Sliedrecht. Per 1 januari 2022 is er een nieuwe exploitant. Dan krijgen de Waterbushaltes in de Drechtsteden een upgrade.
- 22 Binnen het projectgebied "Veilige fietsverbinding Craijensteijn" bevinden zich de **R-Net bushaltes** op de Deltalaan. De provincie Zuid-Holland heeft gemeente verzocht werk met werk te maken en de bushaltes op de Deltalaan te upgraden.

Landvoorzieningen voor elektrische voertuigen

Inmiddels staan er 40 openbare laadpalen in de gemeente Sliedrecht. Inwoners die op eigen terrein een laadpunt willen kunnen dat aanvragen.

Betaald parkeren

In de openbare ruimte is parkeren gratis zodat klanten en werknemers makkelijk kunnen parkeren.

Vrachtverkeer

Langs de rivier zitten bedrijven en fabrieken die vanaf land bereikbaar zijn voor vrachtverkeer via het hoofdwegennet van Sliedrecht en deels via de erfontslutingswegen Molendijk en Baanhoek.

Verkeerseducatie/ Gedragsbeïnvloeding

Het accent is de komende jaren gericht op de drie focusgroepen verkeersveiligheid:

1. Fietsers (onder andere School op Seef, fietsexamens, verkeerslessen en inrichting schoolomgeving)
2. Jonge automobilisten (DriveXperience, aansluiten bij landelijke campagnes, gebruik van snelheidsdisplays).
3. Senioren (scootmobieltrainingen, Ebikettrainingen en opfriscursussen).

Onderzoeken op verzoek van de raad

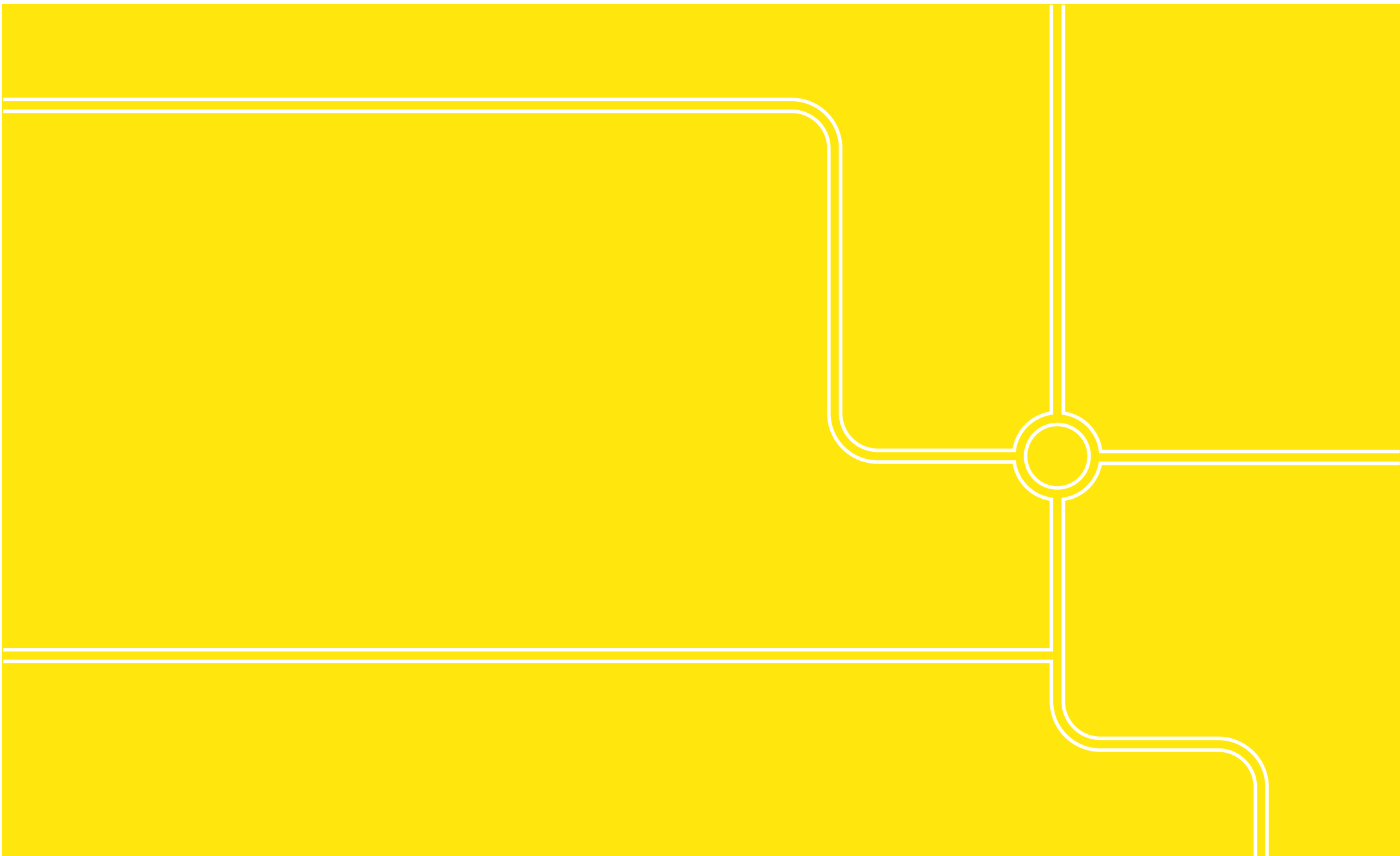
De varianten die onderzocht zijn:

1. Verbinding met Baanhoek;
2. Doorsteek door spoorwijk tot parallelweg;
3. Openstelling busbaan richting Craijensteijn;
4. Ontsluiting via P+R op Overture;
5. Openstelling busbaan.

Op basis van het onderzoek is het advies om de wegstructuur niet aan te passen. De omleidingen hebben meer negatieve dan positieve effecten. Door de ingebruikname van de in- en uitgang "Overture – Rondo" zijn er twee auto ontsluitingen beschikbaar hierdoor is er minder behoefte aan een extra of andere ontsluiting van de wijk.

Opheffen van het verbod op vrachtverkeer Craijensteijn

Er is berekend wat de effecten zijn van het opheffen van de verbod voor vrachtverkeer op de Craijensteijn. Het onderzoek stelt vast dat bij een openstelling voor vrachtverkeer vooral wegen zoals de Baanhoek en de Stationsweg minder druk worden. Als we enkele wegen aanpassen is er bij geen enkele woning geluidsoverlast te verwachten. Toch willen we de weg aanleggen met stilasfalt.



Gemeente
Sliedrecht

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS