

# **Verkeersbeleidsplan**

Een visie op het Sliedrechtse verkeersnetwerk 2010 – 2030

## **Uitvoeringsprogramma**

Definitief



# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
2	Wensen en knelpunten.....	3
2.1	Verkeersbeleidsplan.....	3
2.2	Fietsbeleidsplan.....	5
2.3	Raadsprogramma.....	6
3	Onderscheid projecten.....	7
3.1	Inleiding.....	7
3.2	Projecten in uitvoering of zijn uitgevoerd (A).....	7
3.3	Projecten die onderdeel zijn van bestaande plannen met financiële dekking (B).....	7
3.4	Project maakt onderdeel uit van bestaande plannen gedeeltelijke financiële dekking (C).....	8
3.5	Project maakt onderdeel uit van bestaande plannen zonder financiële dekking (D).....	8
3.6	Nieuwe projecten (E).....	9
3.7	Relatie tussen wensen en projecten.....	9
3.8	Onvoorziene projecten.....	10
3.9	Niet meegenomen wensen.....	10
4	Afweging E-projecten (Nieuwe projecten).....	11
5	Prioritering en kaders.....	21
5.1	Methode.....	21
5.2	Selectie en toelichting.....	22

## Bijlagen

Bijlage 1: Inventarisatie Verkeersbeleidplan

Inventarisatie belanghebbenden

Top 5 belanghebbenden

Bijlage 2: Prioriteiten Fietsbeleidsplan

Bijlage 3: Omschrijving maatregelen

A-projecten (Projecten in uitvoering of reeds uitgevoerd)

B-projecten (Bestaande plannen met financiële dekking)

Bijlage 4: Tekeningen

Bijlage 5: Overzicht projecten inclusief prioriteit



# 1 Inleiding

Op 8 februari 2010 zijn het Verkeersbeleidsplan en het Fietsbeleidsplan door de Raad vastgesteld. Deze beide plannen bevatten de nodige wensen voor de toekomst. In dit uitvoeringsprogramma wordt hier nader op ingegaan. De bedoeling van het uitvoeringsprogramma is de projecten te prioriteren. Om dit goed te kunnen doen moet de relatie met bestaande plannen, de ruimtelijke inpassing en de benodigde financiën inzichtelijk worden gemaakt. Op basis van deze informatie wordt een voorlopige selectie gemaakt en aan de Raad wordt gevraagd om een definitieve keuze voor een principe oplossing te maken of aan te geven dat een wens nader onderzocht moet worden.

## *Afbakening*

In dit uitvoeringsprogramma komen de wensen uit het Verkeersbeleidsplan en het Fietsbeleidsplan aan de orde. Daarnaast worden ook de wensen uit het Raadsprogramma 2010 – 2014 “Sliedrecht meer waard” in de afweging meegenomen. Het huidige college van Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad zijn namelijk pas na vaststelling van beide plannen geïnstalleerd.

## *Onderdelen*

In deze nota wordt een onderscheid gemaakt tussen wensen die reeds onderdeel uitmaken van bestaande projecten of plannen en zelfstandige wensen. Met name deze laatste categorie is relevant voor de besluitvorming, omdat hiervoor veelal nog financiering of onderzoekscapaciteit geregeld moet worden.

## *Werkwijze*

De wensen uit het Verkeers- en Fietsbeleidsplan zijn getoetst aan bestaande projecten en plannen. Op basis hiervan is gekeken of deze in bestaande ontwikkelingen ondergebracht konden worden of dat er extra inspanningen nodig zijn. Indien het laatste het geval is, is dit zo veel mogelijk concreet gemaakt inclusief een globale kostenraming.

Voor een vereenvoudiging van de beoordeling van de haalbaarheid en de invulling van ambities is voor de volgende onderverdeling van projecten gekozen:

- A. Project is in uitvoering of is reeds uitgevoerd;
- B. Project maakt onderdeel uit van bestaande plannen en is gefinancierd;
- C. Project maakt onderdeel uit van bestaande plannen en heeft gedeeltelijke financiële dekking
- D. Project heeft nog geen financiële dekking, maar er is een relatie met bestaande plannen;
- E. Project is nieuw.

Deze verdeling geeft inzicht of een project op korte termijn gerealiseerd kan worden of dat er een langere termijn gehanteerd moet worden. Verder is bekeken of het wenselijk is om projecten (financieel) te koppelen aan de te ontwikkelen plannen.



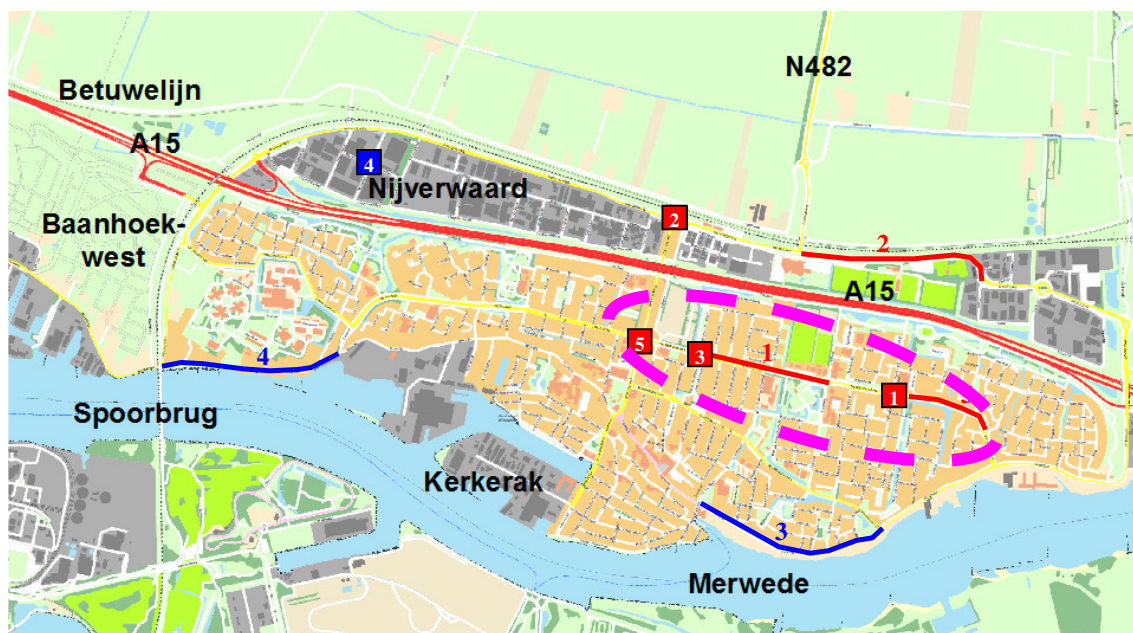
## 2 Wensen en knelpunten

Het Verkeersbeleidsplan is de directe aanleiding en de belangrijkste bron voor het Uitvoeringsprogramma. Omwille van een efficiënte en goede afweging van de verschillende belangen zijn in dit Uitvoeringsprogramma ook de verkeerswensen vanuit het Fietsbeleidsplan en het Raadsprogramma meegenomen. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste wensen en knelpunten opgesomd.

### 2.1 Verkeersbeleidsplan

#### Objectieve verkeersonveiligheid

Positie	Kruispunt	Wegvak
1	Nachtegaallaan/Thorbeckelaan/Vogelenzang	Thorbeckelaan (Lijsterweg - Simon Stevinstraat)
2	Parallelweg(Nijverwaard)/Stationsweg/Stationsplein	Sportlaan (N482 – Kubus)
3	De Savornin Lohmanlaan/Thorbeckelaan/Simon Stevinstraat	Rivierdijk-west (P.C. Hoofdlaan – Rembrandtlaan)
4	Blankenstraat/Marisstraat	Baanhoek-oost (Deltalaan – Parallelweg)
5	Stationsweg/Thorbeckelaan/Deltalaan	Thorbeckelaan (Hopper – Vogelenzang)



Afbeelding 1: Top 5 kruispunt- en wegvakongevallen

#### Verkeersmetingen

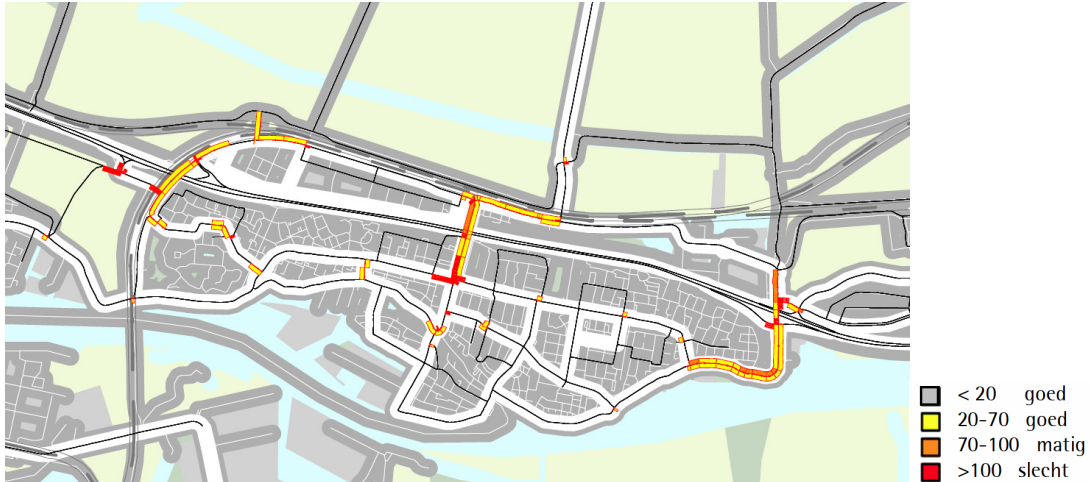
- In de huidige situatie zijn er geen noemenswaardige problemen met de verkeersafwikkeling
- De snelheid op de noordelijke randwegen is hoog.

#### Verkeersmodel

Op basis van de verliestijden uit de Regionale Verkeers- en MilieuKaart (RVMK) is in het Verkeersbeleidsplan het volgende geconcludeerd:

- De aansluitingen met de A15 zijn zwaar belast en op termijn zijn capaciteit verhogende maatregelen noodzakelijk.

- De Stationsweg inclusief de rotondes is zwaar belast. Het verhogen van de afwikkelingscapaciteit van de rotondes heeft echter een grote impact op de omgeving en acceptatie van congestievorming op deze locaties lijkt het meest reële toekomstscenario.
- De Rivierdijk-oost heeft problemen met de verkeersafwikkeling door het krappe profiel in combinatie met parkeren op de rijbaan. Het is wenselijk om bij toekomstige ontwikkelingen extra ruimte voor de weg te reserveren.



Afbeelding 2: Verliestijden Regionale Verkeers- MilieuKaart voor 2020

### Parkeerdruk

- De parkeerdruk in de woonwijken is een punt van zorg. Dit geldt met name in:
  - Craijensteijn wijk
  - De Grienden
  - Schilderswijk-zuid en – noord
  - Zuidelijk deel Oude Uitbreiding

### Top 5 belanghebbenden

Op 28 oktober 2009 is een informatieavond voor het Verkeersbeleidsplan gehouden waarbij de aanwezigen een top 5 van prioriteiten konden vaststellen. De aanwezigen zijn hierbij gebundeld op basis van achtergrond en belang ingedeeld en dit heeft geresulteerd in vier top 5's.

### Bedrijven:

1. Ontsluiting Stationspark
2. Rotonde op- en afritten A15 met Ouverture
3. Uitwisseling Woonboulevard en centrum verbeteren
4. 2<sup>e</sup> ontsluiting Molendijk
5. Ontsluiting Nijverwaard

### Sliedrecht-Oost

1. Snelheid Rivierdijk aanpakken
2. Negatieve effecten verkeer op milieu zo veel mogelijk beperken
3. Bevoorradingsverkeer centrum via Sportlaan sturen
4. Fietsroute Kraal – Valkhof realiseren
5. Parkeeroverlast Rivierdijk aanpakken



### Sliedrecht-Centrum

1. Overlast busverkeer Kerkbuurt-west
2. Fietsoversteek Stationsweg Rembrandtlaan
3. Zicht bij oversteekplaatsen Thorbeckelaan
4. Betere verharding fietspad Thorbeckelaan
5. Verlichting Thorbeckelaan bij sportvelden verbeteren

### Sliedrecht-West

1. Rotonde op- en afritten A15 met Overture
2. Fietspad realiseren aan westzijde Parallelweg-oost
3. Verkeersafwikkeling Craijensteijn verbeteren
4. Parallelweg-west opknappen en verkeer in twee richtingen toestaan
5. 30 km/u inrichting op westelijk deel Baanhoek en bestaande deel versterken

In bovenstaand overzicht wordt de rotonde op- en afritten A15 met Overture zowel door de bedrijven als de bewoners van Sliedrecht-west ingebracht. Het volledige overzicht met wensen is in bijlage 1 met een uitwerking te vinden.



Afbeelding 3: Top 5 belanghebbenden

### Gezondheidseffectscreening

- Luchtkwaliteit aansluiting A15 en Stationsweg
- Toepassen stil (geluiddempend) asfalt
- Vervangen verkeerslichten door rotondes

### 2.2 Fietsbeleidsplan

Aangezien het Fietsbeleidsplan en het Verkeersbeleidsplan de nodige overlap hebben wordt de opsomming hier beperkt tot de punten die niet terugkomen in het Verkeersbeleidsplan of die veelvuldig genoemd zijn. In bijlage 2 is de volledige opsomming te vinden.

#### Subjectieve Verkeersonveiligheid

- Dijklint (Rivierdijk, Molendijk en Baanhoek): Hinder van geparkeerde voertuigen, lijnbussen en vrachtverkeer
- Stationsweg: Geen fietsvoorzieningen en alternatieve routes zijn onvoldoende herkenbaar
- Tiendweg: Menging fietsers en bromfietzers zorgt voor overlast
- De Horst – Valkweg: Overlast laad- en losperron supermarkt

### ***Stallingen***

- Kwaliteit en kwantiteit is onvoldoende
- Inventarisatie parkeerdruk centrum en openbaar vervoer locaties gewenst
- Inventarisatie parkeerdruk bij scholen voor ouders

### ***Infrastructuur***

- Oversteekbaarheid hoofdwegen verbeteren (drukke en snelheid gemotoriseerd verkeer);
- Kwaliteit verhardingen fietspaden (tegelpaden vervangen door asfalt)
- Slimme doorsteken en aanpassingen om omrijden fietsers te voorkomen
- Alternatieve fietsroute voor Stationsweg-noord duidelijker vormgeven en bewegwijzeren en ook aan westzijde parallelroute creëren
- Verbeteren kruispunt Stationsweg/Rembrandtlaan (is ondertussen een rotonde gerealiseerd)
- Thorbeckelaan, verbeteren zicht, logischer oversteekplaatsen en vrije fietspaden (is in uitvoering)
- Deltalaan verlagen snelheid autoverkeer en creëren oversteekvoorzieningen voor fietsers
- Onvoldoende ruimte voor de fiets op het dijkclint

### ***Algemeen***

- Fietsbewegwijzering

## **2.3 Raadsprogramma**

In het raadsprogramma 2010 – 2014 zijn op verkeersgebied drie onderwerpen relevant voor dit plan, het betreft het opwaarderen van de oost-west-fietsverbinding inclusief een variant met een volledig vrijliggende route voor fietsers, het creëren van meer en betere fietsenstallingen bij winkelcentra en sportvelden en in nauw overleg met het Drechtstedenbestuur en de belanghebbende regiogemeenten een gezamenlijke lobby blijven inzetten voor de verbreding van de A15. Het opwaarderen van de oost-west-fietsverbinding heeft met name betrekking op de fietsvoorzieningen in de Westwijk.

### 3 Onderscheid projecten

#### 3.1 Inleiding

De in het Verkeersbeleidsplan, Fietsbeleidsplan en het Uitvoeringsprogramma van de Raad genoemde projecten hebben wij in de volgende categorieën verdeeld:

- A. Project is in uitvoering of is reeds uitgevoerd;
- B. Project maakt onderdeel uit van bestaande plannen en is gefinancierd uit grondexploitaties, subsidies en/of bijdragen uit projecten;
- C. Project maakt onderdeel uit van bestaande plannen en heeft gedeeltelijke financiële dekking uit bijvoorbeeld subsidies;
- D. Project heeft nog geen financiële dekking, maar er is een relatie met bestaande plannen;
- E. Project is nieuw.

#### 3.2 Projecten in uitvoering of zijn uitgevoerd (A)

De inventarisatie voor het Verkeersbeleidsplan en Fietsbeleidsplan is reeds eind 2008 begonnen. Sindsdien zijn verschillende wegen herstraat of gereconstrueerd of in uitvoering. Waar mogelijk zijn wensen op verkeersgebied meegenomen.

De volgende wensen zijn meegenomen in reconstructies en herstraatwerkzaamheden:

- A1 Realisatie Ouverture (is meegenomen in de planontwikkeling van Baanhoek-west)
- A2 Versterken fietsstructuur Smalweer (regulier budget herstraten)
- A3 Fietspad Willem Dreespark (krediet Raadsbesluit d.d. 10 november 2008)
- A4 Ronde Stationsweg/Rembrandtlaan (krediet Raadsbesluit d.d. 8 februari 2010)
- A5 Groot onderhoud Thorbeckelaan met aanleg fietspaden en verbeteren zicht op zebrapaden (regulier onderhoudsbudget)
- A6 30 km/u inrichting Baanhoek tussen spoorbrug en Ouverture (krediet duurzaam veilig en onderhoudsbudget)

#### 3.3 Projecten die onderdeel zijn van bestaande plannen met financiële dekking (B)

In dit onderdeel zijn de projecten opgenomen waarvoor het krediet reeds beschikbaar is. In bijlage 3 is een nadere omschrijving van de projecten te vinden.

##### *MerwedeLingeLijn (Raadsbesluit d.d. 6 juli 2009)*

- B1 Realisatie halte Sliedrecht/Baanhoek
- B2 Realisatie fietspad aan westzijde Parallelweg-oost
- B3 Opwaarderen bestaande stationsomgeving
- B4 Doorgang door spoordijk, inclusief busbaan (tevens onderdeel HOV-D)

##### *HOV-D (Regionaal gesubsidieerd project)*

- B4 Busbaan Baanhoek-west, inclusief doorgang door spoordijk
- B5 Verbinding Baanhoek-west met Oostpolder / Land van Matena
- B6 DRIS (Dynamische Reizigers Informatie Systeem)
- B7 KAR (Korte AfstandsRadio): prioriteit openbaar vervoer bij verkeerslichten
- B8 Busstation Burgemeester Winklerplein (uitvoering in project opgenomen).

##### *Subsidies*

- B9 Toegankelijk maken van bushaltes (provinciale subsidie 2009, 2010 en 2011)
- B10 Fiets filevrij Beneden Merwederoute (Alblasserdam – Papendrecht – Sliedrecht) (Rijkssubsidie)

***Reconstructies en onderhoudswerkzaamheden***

- B11 Realiseren van extra parkeerplaatsen bij herstraatwerkzaamheden (Reserve infrastructuur)
- B12 Aanvullende snelheidsremmende voorzieningen in woongebieden (Duurzaam Veilig en Reserve infrastructuur)

***Kosten worden door ander overheden gedragen / lobbydossiers***

- B13 Capaciteitsverbreding A15

***Reconstructie Burgemeester Winklerplein***

- B8 Busstation Burgemeester Winklerplein
- B14 Verminderen barrièrewerking Rembrandtlaan

**3.4 Project maakt onderdeel uit van bestaande plannen gedeeltelijke financiële dekking (C)**

In dit onderdeel zijn de projecten opgenomen waar een deel van het krediet beschikbaar is, maar waar de gemeente nog een bijdrage aan moet leveren. In bijlage 3 zijn de projecten nader toegelicht.

***Brede Doel Uitkering***

- C1 Fietspad De Horst

**3.5 Project maakt onderdeel uit van bestaande plannen zonder financiële dekking (D)**

Dit zijn alle projecten die lopen in de gemeente, maar waarvoor de financiële middelen nog niet definitief beschikbaar zijn gesteld.

***Baanhoek-west***

- D1 Turborotonde A15/Ouverture (Deels uit grondexploitatie Baanhoek-west)

***Benedenveer***

- D2 Verlegging Parallelweg-oost in oostelijke richting

***Watertorenterrein***

- D3 Ontsluiting Watertorenterrein op Rivierdijk

***Het Plaatje***

- D4 Alternatieve ontsluiting ter ontlasting dijklint van vrachtverkeer

***Nieuw- / verbouw scholen Prickwaert***

- D5 Alternatieve ontsluiting en parkeerplaatsen ter ontlasting Locksweer

***Driehoek***

- D6 Extra capaciteit kruispunt met op- en afrit A15

### 3.6 Nieuwe projecten (E)

Het merendeel van de geuite wensen valt echter niet samen met bestaande projecten of plannen. Om deze projecten te kunnen realiseren zullen middelen gereserveerd moeten worden. In de huidige begroting is geen ruimte om deze projecten te realiseren. De Raad zal dan ook middelen beschikbaar moeten stellen indien hij het belangrijk vindt om de wensen te realiseren. Aangezien het financieel niet realistisch is om alle projecten uit te voeren zullen er prioriteiten gesteld moeten worden. In hoofdstuk 3 worden de knelpunten en wensen uit de verschillende plannen samengevat en wordt er gezocht naar overeenkomsten.

- E1 P.C. Hoofllaan: Erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg?
- E2 Rotondes Parallelweg Nijverwaard
- E3 Craijensteijn (Oost-west fietsverbinding)
- E4 Ontsluiting Stationspark en rotonde Sportlaan
- E5 Rotondes Thorbeckelaan
- E6 Rotondes Rembrandtlaan
- E7 Fietsoversteken toevoegen of verbeteren
- E8 Dijklint (30 km/u)
- E9 Rivierdijk (50 km/u)
- E10 Noord-zuid fietsverbindingen
- E11 Fietspad Stationsweg
- E12 Bewegwijzering Fietsers
- E13 Stroomlijnen wegprofiel Deltalaan
- E14 Fietsparkeren
- E15 Verminderen overlast bussen Kerkbuurt-west
- E16 Fietspad viaduct Sportlaan
- E17 Parkeerweg Stationsweg

### 3.7 Relatie tussen wensen en projecten

In de vorige hoofdstukken zijn de nodige wensen genoemd. In deze paragraaf zijn de wensen gebundeld om meer overzicht te krijgen. De bundeling concentreert zich met name op locaties en “type” problemen die meerdere keren terugkomen.

#### Locaties

##### *Thorbeckelaan*

De Thorbeckelaan is een wegvak dat veelvuldig genoemd wordt in de inventarisatie. Zo bevat deze weg verschillende kruispunten die aandacht behoeven, maar ook het zicht bij de oversteekplaatsen en de kwaliteit van de fietsvoorzieningen vragen hierom. In de reconstructie van de Thorbeckelaan wordt hier aandacht aan besteed.

##### *Stationsweg*

De Stationsweg is ook een veelvuldig genoemd wegvak. Het merendeel van de problemen hier wordt veroorzaakt doordat het een hoofdweg is met een krap profiel en woningen dicht op de weg. Door dit krappe profiel is er onvoldoende ruimte voor fietsers en worden deze omgeleid via parallelroutes ten oosten en westen van deze weg. Het probleem is dat deze route niet goed herkenbaar is en niet voor alle woningen een alternatief is, waardoor er toch fietsers van de Stationsweg gebruik maken. De korte afstand van de woningen en het dichte bladerdak zorgen ook voor problemen met de luchtkwaliteit.

##### *Craijensteijn*

De Craijensteijn is een weg die veelvuldig genoemd is in de inventarisatie. Ook dit is een weg met een krap profiel dat voor knelpunten zorgt. Zo rijden de fietsers op korte afstand van de auto's en ontbreken middengeleiders bij oversteekplaatsen. Verder is het zicht bij het uitrijden van de naastgelegen woonwijk veelal beperkt. Ook is de gesloten verklaring voor vrachtverkeer vanuit de netwerkgedachte niet logisch en wordt deze geregeld genegeerd en is het te overwegen om deze op te

heffen. Verder is in het Raadsprogramma de wens opgenomen om een vrijliggende oost-west-fietsverbinding ter onderzoeken en de Craijensteijn kan hiervoor worden benut. Een goede fietsroute langs de Craijensteijn wordt in de toekomst nog belangrijker door de ontwikkeling van Baanhoek-west en de realisatie van de halte Sliedrecht/Baanhoek. Voor deze nieuwe functies is de Craijensteijn één van de belangrijkste aan- en afvoerroutes van en naar het centrum van Sliedrecht.

### **Thema's**

Naast locaties zijn er ook bepaalde thema's die veelvuldig terugkomen. De belangrijkste zijn:

- Kwaliteit en kwantiteit fietsenstallingen.
- Hoge parkeerdruk woonwijken
- Zicht op oversteekplaatsen
- Oversteekbaarheid hoofdwegen
- Kwaliteit fietspaden (veel tegelpaden)
- Incompleet fietsnetwerk

### **3.8 Onvoorziene projecten**

Aan dit uitvoeringsprogramma is een uitgebreide inventarisatie voorafgegaan en op basis van deze informatie wordt gekeken wat in de toekomst aangepakt moet worden. Er blijven echter altijd zaken die op dit moment nog niet te voorzien zijn en waarvan het toch wenselijk is dat er iets mee gebeurt. Zo is bijvoorbeeld de snelheids- en trillingsoverlast van de bewoners van Stationsweg niet uit de inventarisatie naar voren gekomen, maar toch heeft een deel van de bewoners gevraagd om maatregelen te nemen tegen de hoeveelheid landbouwverkeer met name in de vroege ochtend. Het uitvoeringsprogramma moet dan ook de flexibiliteit hebben om prioriteit aan actuele wensen te geven.

### **3.9 Niet meegenomen wensen**

Bij de inventarisatie van het Verkeersbeleidsplan zijn ook enkele wensen naar voren gekomen die niet in dit uitvoeringsprogramma zijn meegenomen. Het gaat hierbij om wensen die onvoldoende concreet zijn voor het uitvoeringsprogramma of wensen die strijdig zijn met de categorisering uit het VCP 2005 of voor verschuiving van overlast zorgen.

Een wens die niet in dit uitvoeringsprogramma is meegenomen is die waarbij in zijn algemeenheid is gevraagd de milieubelasting van het verkeer te verminderen. Dit is een algemene wens, zonder specifieke locatie, waar het uitvoeringsprogramma niets kan toevoegen aan de bestaande plannen om de uitstoot van het verkeer en de geluidsbelasting terug te brengen.

Een andere wens waar geen gevolg aan wordt gegeven is het verplaatsen van het (zware) verkeer van de Rivierdijk-oost naar de Stationsweg. In het VCP 2005 is er reeds voor gekozen om het verkeer zo veel mogelijk via de noordelijke hoofdstructuur te leiden, waar ook de bewegwijzering op is aangepast. Het verder beperken van het verkeer middels ge- of verboden druist tegen de wegcategorisering in, aangezien zowel de Stationsweg als de Rivierdijk gebiedsontsluitingswegen zijn. Een ander nadeel is dat dan het probleem van de Rivierdijk naar de Stationsweg verplaatst wordt, waar ook woningen op korte afstand van de weg liggen.

## 4 Afweging E-projecten (Nieuwe projecten)

In het Verkeersbeleidsplan is een selectie gemaakt van mogelijke oplossingen. In dit hoofdstuk zijn ze verder uitgewerkt en voorzien van een globale kostenraming. In dit overzicht zijn alleen de wensen opgenomen waarvoor nog geen financiering is. In bijlage 3 is een omschrijving van de reeds lopende projecten te vinden en in de bijlage 4 is een schets van de voorstellen te vinden.

### E1 P.C. Hoofvlaan

De vormgeving van de P.C. Hoofvlaan hinkt in de huidige situatie op twee gedachten. De weg heeft momenteel een snelheidslimiet van 30 km/u maar is ruim van opzet en kent een lange rechtstand, hetgeen uitnodigt tot hogere snelheden. De vormgeving voldoet echter ook niet aan de eisen die aan een 50 km/u-weg worden gesteld; de belangrijkste tekortkoming is het ontbreken van fietsvoorzieningen. Om de ruimtelijke consequenties van de keus voor een 30 of 50 km/u limiet inzichtelijk te maken zijn beide varianten uitgewerkt. Verder zijn hieronder de voor- en nadelen per variant weergegeven.

Locatie	50 km/u	30 km/u
<b>Voordelen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ontlasting 30 km/u gedeelte Rivierdijk</li><li>- Sluit beter aan op huidige gebruik</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mogelijkheid tot extra parkeerplaatsen voor De Stoep</li><li>- Logischer categorisering wegennet</li><li>- Beperkte aanpassing wegprofiel</li></ul>
<b>Nadelen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Rotonde wenselijk op aansluiting met Rembrandtlaan.</li><li>- Meer geluid en uitstoot verkeer</li><li>- Aanpassing verharding en profiel noodzakelijk</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Moeilijk om van 30 km/u een geloofwaardige snelheid te maken.</li><li>- Is brandweer- en busroute</li></ul>
<b>Kosten</b>	€ 675.000,-	€ 500.000,-

### E2 Rotondes Parallelweg Nijverwaard

Om de ontsluiting van de Nijverwaard te verbeteren is voornamelijk door de ondernemers gevraagd om de huidige voorrangskruispunten te vervangen door rotondes. De belangrijkste aanleiding voor het verzoek is dat het in de huidige situatie met name bij het verlaten van de Nijverwaard vaak moeilijk is om veilig in te voegen in de drukke en veelal te snel rijdende verkeersstroom op de Parallelweg. Een tweede voordeel van een rotonde is dat deze de verkeersveiligheid verbetert, aangezien de lange wachttijden voor een hogere risicoacceptatie zorgen; daarnaast is het zicht niet op alle locaties optimaal.

Het is niet realistisch om alle kruispunten op de Parallelweg direct van rotondes te voorzien. Het is het meest logisch om eerst de hoofdaansluitingen en de meest eenvoudig inpasbare te realiseren. Als hoofdaansluitingen zijn de kruispunten gedefinieerd waarover het verkeer naar de Woonboulevard bewegwijzerd is en die het meest gebruikt worden. Het gaat hierbij om de Leeghwaterstraat, Beyerinckstraat en de Bruningsstraat. Het kruispunt Parallelweg/Ringersstraat lijkt ook een logische locatie, omdat dit als enige viertaktkruispunt het meest complexe verkeersbeeld heeft. Het kruispunt is niet geselecteerd, omdat de noordelijke Ringersstraat is een veelgebruikte sluiproute bij files op de A15 is. Het is ongewenst om deze route te faciliteren, aangezien er nu al verkeersonveilige situaties zijn en overlast is op de Parallelweg ten noorden van de A15. Een tweede reden waarom deze locatie minder interessant is, is dat de zuidelijke Ringersstraat alleen wordt gebruikt door de aangrenzende bedrijven.

Locatie	Leeghwaterstraat	Ringersstraat	Beyerinckstraat	Bruningsstraat	Calandstraat
<b>Voordelen</b>	- Hoofdontsluiting Nijverwaard - Inpasbaar op eigen grond	- Verkeer uit Wijngaarden krijgt goede aansluiting	- Hoofdontsluiting Nijverwaard	- Hoofdontsluiting Nijverwaard	- Geen
<b>Nadelen</b>	- Demping watergang noodzakelijk. - Inrit It's ligt ongelukkig.	- Deels over privégrond - Zicht vanuit spoorviaduct op fietspad wordt minder. - Sluipverkeer A15 krijgt het makkelijker. - Waterdemping nodig (beperkt).	- Reservoir duiker ligt in de weg - Meerdere duikers maakt project technische complex - Deels over privégrond.	- Gronden van derden nodig - Beperkte waterdemping nodig.	- Grond NS Nodig - Dicht op rotonde Stationsweg - Weinig woonwinkels - Maak P&R terrein onmogelijk.
<b>Kosten</b>	€ 550.000,-	€ 425.000,-	€ 350.000,-	€ 350.000,-	€ 350.000,-
<b>Kansen</b>	- <b>Project kan meelopen met project Uitvoeringsprogramma bedrijventerreinen</b> - <b>Voor 2016 is onderhoud aan de Parallelweg voorzien.</b>				

Uit bovenstaande selectie blijkt dat een rotonde aan de Leeghwaterstraat naar verhouding makkelijk te realiseren is en dat deze rotonde op één van de hoofdtoegangen naar de Nijverwaard ligt. Hoewel de rotonde een stuk duurder lijkt dan de andere rotondes, zal het verschil in de praktijk minder zijn doordat bij de andere rotondes nog grond aangekocht moet worden. Het is dan ook het meest logisch om deze rotonde als eerste te realiseren. Voor een goede ontsluiting van de Nijverwaard is het overigens niet noodzakelijk om alle kruispunten van rotondes te voorzien. Met twee tot drie rotondes kan het gebied al goed ontsloten worden.

### **E3 Craijensteijn (Oost-west fietsverbinding)**

De Craijensteijn weg heeft in de huidige situatie fietsstroken en er rijden relatief weinig fietsers. Met de ontwikkeling van Baanhoek-west zullen schoolkinderen vanuit de wijk naar de scholen aan de Prickwaert moeten. Verder zal ook de verlegging van het doorgaande fietspad langs de A15 en de realisatie van het Station Baanhoek voor extra fietsbewegingen zorgen. Het is dan ook wenselijk dat de kwaliteit en veiligheid van de fietsvoorzieningen wordt verbeterd, zodat de fietsers niet meer direct naast het gemotoriseerde verkeer rijden.

Er zijn grofweg drie mogelijkheden om een fietspad langs de Craijensteijn te realiseren en dat zijn:

- Enkelrichtingsfietspaden aan iedere zijde van de weg.
- Een dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde van de weg
- Een dubbelrichtingsfietspad aan de zuidzijde van de weg.

Daarnaast is er de wens om de oversteekbaarheid van de Craijensteijn (voor langzaam verkeer) te verbeteren. Dit zou bereikt kunnen worden door de realisatie van een middenberm van tenminste 2 meter breed over de gehele lengte of ter plaatse van de kruispunten. Het voordeel van een middenberm over de gehele lengte is dat dit een rustiger verkeersbeeld geeft. Een middenberm heeft een grote impact op de (beperkt) beschikbare ruimte, maar als deze wens er is dan is het noodzakelijk om dit gelijktijdig met de fietspaden te realiseren. Het grote voordeel van een middenberm is dat de Craijensteijn gefaseerd kan worden overgestoken. Dit vergemakkelijkt niet alleen de oversteek, maar geeft mensen ook een veiliger gevoel. De berm zal wel grotendeels overrijdbaar moeten zijn vanwege de exceptionele transporten van en naar de Molendijk. De Craijensteijn is namelijk naast het dijklint de enige weg waarover hoge en lange transporten de dijk kunnen bereiken.

Bij de afweging van de voor- en nadelen van de locatie van het fietspad dient mee te worden genomen dat er door de wijk reeds een fietsroute loopt. Deze route begint bij de Deltalaan en gaat via de



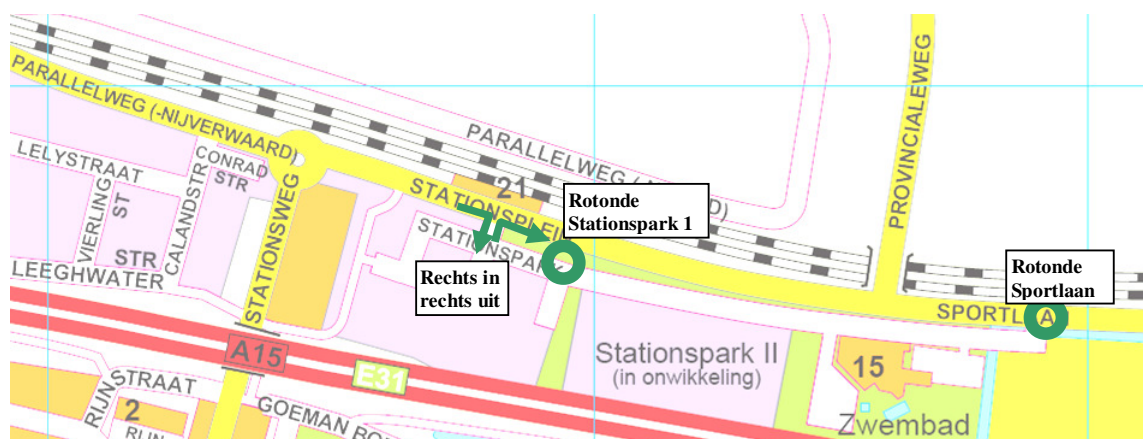
Smalweer naar de Parallelweg. De route is deels uitgevoerd als fietspad en deels gaat deze door het (woon)erf. Deze fietsroute is voor het merendeel van de huidige bewoners van de directer en aantrekkelijker dan de route via de Craijensteijn. Het is hierdoor minder belangrijk dat mensen vanuit de wijk direct op het fietspad langs de Craijensteijn kunnen komen, aangezien er reeds een aantrekkelijke alternatieve route is.

<b>Fietspad</b>	<b>Weerszijden</b>	<b>Noordzijde</b>	<b>Zuidzijde</b>
<b>Voordelen</b>	- Sluit goed aan op bestaande fietspaden Deltalaan - Rijbaan blijft grotendeels op zelfde locatie	- Fietsers uit de wijk hoeven niet over te steken. - In verlengde van fietspad onder A15 door.	- Fietsers kruisen minder zijwegen - In verlengde fietspad door Baanhoek-west
<b>Nadelen</b>	- Iets groter ruimtebeslag dan tweerichtingfietspad - Waterdemping noodzakelijk	- Beperkt zicht op fietsers in twee richtingen. - Extra oversteek bij Deltalaan - Waterdemping noodzakelijk	- Fietsers uit de wijk moeten altijd oversteken. - Extra oversteek bij Deltalaan - Waterdemping noodzakelijk
<b>Kosten</b>	€ 2.500.000,-	€ 2.300.000,-	€ 2.300.000,-
<b>Kansen</b>	<p align="center">- <b>Onderdeel Raadsprogramma</b>  <b>- Meerdere knelpunten (fietspad, oversteekbaarheid en snelheid) kunnen worden opgelost.</b>  <b>Staat op 3<sup>e</sup> plaats bij bewoners Sliedrecht-west bij inventarisatie Verkeersbeleidsplan.</b></p>		

De voor- en nadelen overwegende is een tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de Craijensteijn de meest aantrekkelijke variant. Het belangrijkste voordeel is dat aan de zuidzijde maar een beperkt aantal zijwegen heeft en het sluit goed aan op de (doorgaande) fietsroute door Baanhoek-west. Een nadeel is wel de extra oversteek ter hoogte van de Deltalaan. Een fietspad aan weerszijden van de weg kent dit nadeel niet, maar lost het probleem met uitzicht op de fietsers bij het verlaten van de wijk niet volledig op, daarnaast valt deze door het extra ruimtebeslag iets duurder uit. De fietspaden zijn relatief duur, omdat het noodzakelijk is om in het project de gehele Craijensteijn mee te nemen, omdat er anders onvoldoende ruimte voor de fietspaden is.

#### **E4 Ontsluiting Stationspark en rotonde Sportlaan**

Stationspark 1 wordt ontsloten via het Stationsplein. Dit voorrangskruispunt heeft helaas onvoldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen en er zijn ruimtelijk geen eenvoudige mogelijkheden om de capaciteit van het kruispunt uit te breiden. Door de oostelijke ontsluiting van het Stationspark met de Sportlaan van een rotonde te voorzien ontstaat een alternatieve ontsluiting met voldoende capaciteit. Een rotonde op deze locatie heeft als bijkomend voordeel dat de snelheid op de Sportlaan omlaag wordt gebracht. Dit is geen overbodige luxe aangezien de snelheden hier hoog liggen en op deze weg op één na de meeste wegvakongevallen plaatsvinden. Het kruispunt van Stationspark 1 met het Stationsplein is binnen het bestaande profiel alleen geschikt voor “rechts-in-en-rechts-uit” door het dichtzetten van de middenberm. Het voordeel hiervan is dat linksafslaande automobilisten het verkeer niet meer ophouden. Stationspark 1 kan eventueel ook via een rotonde ontsloten worden, maar dit vraagt een ingrijpende aanpassing. De rotonde kan wegens ruimte gebrek niet in het verlengde van het Stationsplein worden gesitueerd. De rotonde zal “in de sloot” naast het Stationsplein gesitueerd moeten worden. De huidige verbindingsweg komt dan te vervallen en de wegen van het Stationspark takken dan rechtstreeks aan op de rotonde. Een derde variant is om een rotonde ter hoogte van het P&R-terrein te voorzien, waarbij de bestaande aansluiting komt te vervallen. De rotonde ligt dan wel in het midden van het Stationsplein, maar gaat wel ten koste van P&R-parkeerplaatsen die gecompenseerd moeten worden.



Afbeelding 4: Ontsluiting Stationspark

De problemen met de ontsluiting zijn een direct gevolg van de ontwikkeling van Stationspark 1 en 2. Het is dan ook logisch om de kosten voor de ontsluiting van het Stationspark in de grondexploitatie mee te nemen. Mocht dit niet meer in de lopende exploitatie mogelijk zijn dan is het wenselijk om dit voor Stationspark 3 alsnog te doen.

	<b>Rechts in en rechts uit</b>	<b>Rotonde Stationspark 1a</b>	<b>Rotonde Stationspark 1b</b>	<b>Rotonde Sportlaan</b>
<b>Voordelen</b>	- Linksafslaand verkeer blokkeert kruispunt niet meer.	- Grotere afwikkelingscapaciteit	- Grotere afwikkelingscapaciteit - Licht in weg-as	- Veilige aansluiting op Sportlaan - Betere verkeersafwikkeling - Snelheidsvermindering op Sportlaan
<b>Nadelen</b>	- Weinig ruimte voor middenberm - Verkeer moet omrijden - Zwaardere belasting rotonde Stationsweg	- Gaat ten koste van parkeerplaatsen bij bedrijven - Zuidelijke toegangsweg Stationspark 1 komt te vervallen. - Verkeer dat van west naar oost rijdt moet een behoorlijke slinger maken.	- Gaat ten koste van P&R parkeerplaatsen en deze moeten gecompenseerd worden. - Waterdemping nodig - Grond ProRail nodig	- Grond ProRail nodig
<b>Kosten</b>	€ 90.000,-	€ 450.000,-	€ 650.000,-	€ 350.000,-
<b>Kansen</b>	<b>- Heeft de hoogste prioriteit bij de bedrijven</b>			

### E5 Rotondes Thorbeckelaan

In de Thorbeckelaan zijn op vier locaties nieuwe rotondes voorgesteld, namelijk de kruispunten met:

- Simon Stevinstraat/De Savornin Lohmanlaan
- Kamerlingh Onneslaan
- Vogelenzang/Nachtegaallaan
- Rivierdijk

Daarnaast is een kleine aanpassing aan de rotonde met de Thorbeckelaan/IJsvogel/Hopper gewenst om de fietsroute directer te maken.

De wens voor de rotondes komt met name voort uit de wens om verkeersafwikkeling te verbeteren, verhogen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de oversteekbaarheid. Dat de Thorbeckelaan veelvuldig wordt genoemd kan worden verklaard doordat dit één van de drukste wegen is met diverse zijwegen met veel verkeer. Bijna alle genoemde locaties zijn dan ook erftoegangswegen van hoge orde of zelfs een gebiedsontsluitingsweg. Alleen de Kamerlingh Onneslaan is een weg van lage orde. In dit laatste geval komt de vraag met name doordat aan deze straat een school is gevestigd. Het toepassen van rotondes bij aansluiting met 30 km/u wegen heeft overigens als nadeel dat dit ten koste gaat van

de doorstroming van de fietsers. In de huidige situaties hebben de fietsers langs de hoofdweg voorrang en bij een rotonde zullen zij voorrang moeten verlenen.

<b>Rotonde</b>	<b>Simon Stevinstraat</b>	<b>Kamerlingh Onneslaan</b>	<b>Vogelenzang</b>	<b>Rivierdijk</b>
<b>Voordelen</b>	- Draagt bij aan goede ontsluiting Burgemeester Winklerplein. - Goede ontsluiting Staatsliedenbuurt.	-Betere ontsluiting Kamerlingh Onneslaan	- Goede ontsluiting van supermarkt en scholen	- Voorkeursoplossing voor kruispunten van gebiedsontsluitingswegen - Betere verkeersafwikkeling Thorbeckelaan
<b>Nadelen</b>	- Rotonde is nog niet inpasbaar zonder sloop woningen Staatsliedenbuurt. - Fietsers verliezen voorrang	-Ruimtelijk niet inpasbaar tussen Griendencollege en Thorbeckehof - Verschoven positie Dr. Schaepmanstraat - Fietsers verliezen voorrang - Kamerlingh Onneslaan is weg van lage orde - Kamerlingh Onneslaan is eenrichtingsweg	- Benzinstation is moeilijk aan te takken - Fietsers verliezen voorrang	- Ruimtelijk niet inpasbaar - Ligging op dijklichaam - Decentrale ligging rotonde - Fietsers verliezen voorrang
<b>Kosten</b>	€ 450.000,-	NVT	€ 450.000,-	NVT

#### *Rotonde Simon Stevinstraat/Savorrin Lohmanlaan*

De rotonde Simon Stevinstraat is voor de volledigheid in de vergelijking meegenomen, maar reeds bij het Verkeerscirculatieplan 2005 is geconstateerd dat een rotonde pas aan de orde is bij een renovatie van de Staatsliedenbuurt, omdat dan voldoende ruimte gecreëerd kan worden. Een schets van deze variant is ook in de bijlagen te vinden.

#### *Rotonde Kamerlingh Onneslaan*

Een rotonde is op deze locatie niet inpasbaar, omdat er tussen de Thorbeckehof en het Griendencollege onvoldoende ruimte is. Er zijn dan ook geen kosten voor deze rotonde geraamd. Aan een rotonde op deze locatie kleven ook nadelen. Zo ligt de Dr. Schaepmanstraat versprongen ten opzichte van de Kamerlingh Onneslaan, waardoor deze niet goed op de rotonde kan aantakken. Verder zijn de Kamerlingh Onneslaan en de Dr. Schaepmanstraat eenrichtingswegen en dan is een rotonde geen gebruikelijke oplossing.

#### *Rotonde Vogelenzang/Nachtegaallaan*

De Vogelenzang is een drukke zijweg met twee scholen en een supermarkt. Een rotonde draagt bij aan een betere ontsluiting van deze voorzieningen. Een punt van aandacht is dat op korte afstand van het kruispunt een benzinstation ligt en dat de aantakking hiervan ten koste gaat van de kwaliteit van de oplossing. Het verkeer dat het benzinstation verlaat moet namelijk ter plaatse van de voetgangersoversteekplaats de Thorbeckelaan oprijden.

#### *Rotonde Rivierdijk*

Een rotonde op het kruispunt Thorbeckelaan/Rivierdijk is vanuit de wegencategorisering een logische locatie. Het betreft een kruispunt van twee gebiedsontsluitingswegen en dan is een rotonde de meest voor de hand liggende kruispuntvorm, aangezien deze de gelijkwaardigheid van beide wegen benadrukt. Verder kan een rotonde beter overweg met de grotere verkeersstromen dan een voorrangskruispunt. In de huidige situatie is de afwikkelingscapaciteit reeds een knelpunt en staan er wachtrijen in de Thorbeckelaan om de Rivierdijk op te rijden.

Op de schets van de rotonde Rivierdijk is deze meer naar het zuiden gepositioneerd dan op het eerste gezicht noodzakelijk lijkt. De reden hiervoor is dat de Thorbeckelaan in een helling ligt en het onwenselijk is om de rotonde en het bijbehorende fietspad "scheef" aan te leggen. Het fietspad langs de Rivierdijk is overigens een veelgebruikt doorgaand fietspad in twee rijrichtingen dat momenteel in

de voorrang ligt. Bij de realisatie van een rotonde is het de overweging waard om dit doorgaande fietspad afwijkend van de standaard oplossing in de voorrang te laten. Aangezien het niet mogelijk is om een rotonde ruimtelijk goed in te passen zijn de kosten niet geraamd.

#### *Rotonde Hopper/IJsvogel*

Bij de rotonde Hopper – IJsvogel is het probleem dat er aan de oostzijde van de oprit Thorbeckelaan een fietspad in twee rijrichtingen ligt. Het verkeer vanuit De Grienden moet als het de verkeersregels volgt de rotonde rond om op dit fietspad te komen. Dit probleem kan worden voorkomen door het tweerichtingen fietspad langs de Thorbeckelaan iets te verlengen, zodat het doorloopt tot over de oostelijke tak (Hopper) van de rotonde. Normaliter is een fietspad in tweerichtingen iets verkeersonveiliger, maar hier sluit het aan op het feitelijke gebruik en daarnaast brengt driemaal oversteken ook risico's met zich mee.

<b>Rotonde</b>	<b>Hopper</b>
<b>Voordelen</b>	- Directe route voor fietsers - Faciliteren informeel gebruik.
<b>Nadelen</b>	- Oversteken met fietsers in tweerichtingen in zijn algemeenheid iets minder veilig.
<b>Kosten</b>	€ 10.000,-

#### **E6 Rotondes Rembrandtlaan**

Voor de Rembrandtlaan zijn drie rotondes uit de inventarisatie gekomen, te weten:

- P.C. Hooftlaan
- Willem Kloosweg
- Lijsterweg

De P.C. Hooftlaan en de Lijsterweg zijn logische locaties voor een rotonde aangezien dit erftoegangswegen van hoge orde zijn. De Willem Kloosweg is geen logische locatie, omdat dit een weg van de laagste orde is. Het verzoek komt waarschijnlijk omdat men de situatie niet verkeersveilig vindt of te lang moet wachten om in te voegen. De rotonde Rembrandtlaan/P.C. Hooftlaan/Kamerlingh Onneslaan is reeds eerder besproken bij de inrichting van deze weg. Daar is reeds geconcludeerd dat een rotonde noodzakelijk is indien de P.C. Hooftlaan als gebiedsontsluitingsweg wordt ingericht. Een rotonde kan ook voordelen hebben bij de huidige snelheidslimiet en daar is dan ook vanuit gegaan in het onderstaande overzicht met voor- en nadelen.

<b>Rotonde</b>	<b>P.C. Hooftlaan</b>	<b>Willem Kloosweg</b>	<b>Lijsterweg</b>
<b>Voordelen</b>	- Logische locatie voor rotonde	- Geen	- Logische locatie voor rotonde
<b>Nadelen</b>	- Alleen kleine rotonde inpasbaar - Fietsers uit de voorrang	-Niet logisch om een weg van zo'n lage orde met een rotonde aan te takken.	- Ruimtelijk niet inpasbaar
<b>Kosten</b>	€ 300.000,-	NVT	NVT

#### **E7 Fietsdoorsteken toevoegen of verbeteren**

In de inventarisatie zijn vier locaties naar voren gekomen waar fietsdoorsteken gewenst zijn, namelijk:

- IJsvogel – IJsaan
- Thorbeckelaan – Vogelenzang
- Tiendweg
- Sportlaan – bouwmarkt (verbetering)

#### *IJsvogel - IJsaan*

Tussen de IJsvogel en de IJsaan ligt een voetpad dat ook door fietsers wordt gebruikt. Het wijkplatform heeft de wens geuit om hier een formele fietsroute van te maken, zodat de fietsers uit de IJsvogel niet via de Thorbeckelaan hoeven te rijden. Een separaat fietspad op deze locatie is echter

moeilijk inpasbaar door een aanwezige boom en daarnaast gaat het ten koste van een parkeerplaats. Verder heeft een fietsdoorsteek op deze locatie op netwerkniveau weinig meerwaarde, omdat het fietsverkeer vanaf de IJsvogel alleen richting het noorden of zuiden kan. Omwille van de beperkte meerwaarde van de doorsteek op netwerkniveau en het beperkt aantal potentiële gebruikers wordt voorgesteld om deze wens niet verder uit te werken.

#### *Thorbeckelaan – Vogelenzang*

De woningen van de Vogelenzang liggen vlak bij de Thorbeckelaan, er is alleen geen formele verbinding voor fietsers. Door het maken van 1 à 2 fietsdoorsteken van circa 25 meter ontstaat er een directe fietsroute naar de Thorbeckelaan en hoeven fietsers zo'n 400 meter minder te rijden. De praktijk is dan ook dat fietsers hier veelal over het trottoir fietsen.

#### *Tiendweg*

De Tiendweg is de belangrijkste oost-west-verbinding voor fietsers. Met name in de Westwijk zijn er geen formele fietsverbindingen tussen dit fietspad en de wijk. De aanwezige voetpaden worden dan ook geregeld gebruikt door fietsers. Naar aanleiding van het herstraten van de Reinenweer is reeds de mogelijkheid van een fietsverbinding onderzocht, maar toen bleken de mogelijkheden beperkt en was er weinig draagvlak. Overwegende dat een directe route beperkte meerwaarde heeft, omdat het fietspad ook bereikt kan worden via de Tolsteeg en de doorsteek bij de Prinsenweer wordt voorgesteld om hier voorlopig niet in te investeren.

#### *Sportlaan*

De Sportlaan heeft al een fietsoversteek naar de Praxis/Intratuin, maar deze wordt als onprettig ervaren. De meest logische situatie om dit te verbeteren is de realisatie van een middenberm ter plaatse van de oversteek van tenminste 2,5 meter breed.

<b>Fietsroute</b>	<b>IJsvogel</b>	<b>Vogelenzang</b>	<b>Tiendweg</b>	<b>Sportlaan</b>
<b>Voordelen</b>	- Fietsers hoeven niet via Thorbeckelaan	- Aanzienlijke verkorting route voor bewoners. - Relatief eenvoudig te realiseren. - Sluit aan op huidige informele situatie	- Sluit aan op huidige informele situatie	- Verbetert oversteekbaarheid en veiligheid.
<b>Nadelen</b>	- Slechts voor beperkte groep interessant omdat route niet doorloopt. Eventueel doortrekken tot Aalscholverstraat verbetert dit iets. - Dicht langs woningen	- Geen.	- Beperkte winst in omrijdafstand - Ruimtelijke mogelijkheden voor goede aansluiting op woonwijk zijn beperkt	- Relatief duur
<b>Kosten</b>	NVT	€ 15.000	NVT	€ 50.000,-

#### **E8 Dijklint (30 km/u)**

Het Dijklint (Rivierdijk, Kerkbuurt, Molendijk en Baanhoek) is de historische ontsluitingsas van Sliedrecht. Het dijklint heeft deze functie grotendeels verloren en heeft momenteel met name een verblijfsfunctie, alleen de Rivierdijk ten oosten van de Rembrandtlaan fungeert nog als ontsluitingsweg. Hoewel er maatregelen zijn genomen om de vormgeving van de dijk in overeenstemming te brengen met de functie fungeert de situatie nog niet optimaal. Door de lange rechtstanden rijdt het verkeer al gauw te snel. Door de beperkte ruimte, de trillingsgevoeligheid en de hoge parkeerdruk is het moeilijk om de snelheid omlaag te brengen. Het is wenselijk om op termijn het gehele profiel onderhanden te nemen.

### **E9 Rivierdijk (50 km/u)**

De Rivierdijk is één van de drie mogelijkheden om de A15 te kruisen. Het huidige profiel is te krap van opzet om de toekomstige verkeersstromen op een vlotte en veilige wijze af te wikkelen. Het is wenselijk om waar mogelijk extra ruimte te creëren, zodat op termijn het parkeren en laden en lossen op en direct tegen de rijbaan kan worden tegengegaan. In de bijlage is het minimum wensprofiel van een 50 km/u weg over de weg geprojecteerd en het is wenselijk om hier in toekomstige projecten zo veel mogelijk rekening mee te houden. Concreet betekent dit dat (vervangende) nieuwbouw indien mogelijk buiten deze strook gerealiseerd moet worden.

### **E10 Noord-zuid fietsverbindingen**

In het Verkeersbeleidsplan en het Fietsbeleidsplan zijn twee noord-zuid fietsverbindingen opgenomen. Om deze plannen te realiseren is een dure passage van de A15 noodzakelijk. De plannen zijn te duur om zonder separate kostendrager te realiseren en worden verder dan ook niet meegenomen in het uitvoeringsprogramma.

### **E11 Fietspad Stationsweg**

Aangezien op de Stationsweg onvoldoende ruimte is voor een volwaardige fietsvoorziening is achter de woningen een vrijliggend fietspad gerealiseerd. Deze route bestaat deels uit een vrijliggend fietspad en deels wordt gebruik gemaakt van de parkeerweg. Bij de overgang van het fietspad naar de parkeerweg bij de Goeman Borgesiusweg is de doorgaande fietsroute echter onvoldoende herkenbaar en het is wenselijk om deze duidelijker te accentueren. Dit kan worden bereikt door de fietsroute van een afwijkende kleur te voorzien en de uitrit te verleggen. De kosten voor deze maatregel zijn geraamd op € 13.000,-.

### **E12 Bewegwijzering Fietsers**

De huidige fietsbewegwijzering in Sliedrecht is beperkt en verouderd. Als gevolg hiervan zijn doorgaande fietsroutes niet altijd goed te vinden en maken fietsers gebruik van wegen waarvoor betere alternatieven beschikbaar zijn. Het probleem is het duidelijkst zichtbaar bij het fietspad achter de Stationsweg, waar fietsers uit onwetendheid van de Stationsweg gebruik maken in plaats van de fietsroute. Aangezien op dit moment nog geen duidelijk beeld is van de huidige bewegwijzering en de hiaten is het wenselijk om deze eerst te inventariseren en daarna met een uitgewerkt plan terug te komen. Aangezien in het project Fiets filevrij Beneden Merwederoute middelen zijn voorzien om de fietsbewegwijzering langs de Tiendweg te verbeteren ligt het voor de hand om een en ander te combineren.

### **E13 Stroomlijnen wegprofiel Deltalaan-west**

De Deltalaan-west heeft een afwijkend profiel ten opzichte van de Deltalaan-oost. Waar het westelijk deel een strak profiel laat zien, heeft het oostelijk deel een slingerend profiel met opstelstroken en relatief veel doorsteken van de middenberm. De afwijking tussen beide delen is ten eerste esthetisch niet fraai, maar het slingerende profiel gaat op sommige locaties ook ten koste van het overzicht. Verder zorgen de opstelstroken voor een rommelig verkeersbeeld en met name bij de rechtsafstroken is er het risico op afdekongevallen (recht doorgaande auto verdwijnt achter rechtsafslaande auto). Het is dan ook wenselijk om de rechtsafstroken te laten vervallen en te toetsen welke linksafstroken noodzakelijk zijn en of eventueel ondergeschikte doorsteken van de middenberm kunnen worden dichtgemaakt. Bij de slingers zal aandacht besteed moeten worden aan het zicht bij de kruispunten en het is wenselijk om ze dusdanig aan te passen dat de middenberm overal kan doorlopen. De aanpassing vergt echter een complete reconstructie van de weg en dit dient dan ook te worden gecombineerd met groot onderhoud.

### **E14 Fietsparkeren**

In het raadsprogramma is de wens uitgesproken om het fietsparkeren in de winkelcentra en bij de sportvoorzieningen te verbeteren. Het enige winkelcentrum waar dit plan relevant voor is, is de Kerkbuurt, aangezien de stallingen voor het Burgemeester Winklerplein in de nieuwbouwplannen meegenomen worden. Voor de sportvoorzieningen is onvoldoende inzichtelijk wat de parkeervraag is; en hier zal nader onderzoek naar gedaan moeten worden.

### **E15 Verminderen overlast bussen Kerkbuurt-west**

Een groot deel van de bewoners van de Kerkbuurt-west ziet graag de lijndienst op de Kerkbuurt verdwijnen. De reden hiervoor is dat de dijk krap is en de woningen dicht op de weg staan. De bewoners ervaren deze situatie als verkeersonveilig en vrezen voor schade aan hun woningen. Het laten vervallen van de busdienst is vanuit het busnetwerk gezien niet logisch doordat aan de Kerkbuurt een ziekenhuis en een verzorgingshuis zijn gevestigd en het belangrijk is dat deze voorzieningen goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. De provincie Zuid-Holland die concessiebeheerder is, schrijft dan ook voor dat deze voorzieningen door een busdienst worden aangedaan. Het is overigens ook een gemeentelijk belang dat deze voorzieningen goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. De oplossing voor deze problematiek zal dan ook gezocht moeten worden in vervangen van de bussen door kleinere modellen of door het opknappen van de Kerkbuurt. Beide oplossingen zijn echter ingrijpend.

### **E16 Fietspad viaduct Sportlaan**

Langs de Sportlaan ligt bijna langs de gehele zuidzijde een tweerichtingsfietspad, alleen tussen het viaduct van de N482 tot en met de P&R ontbreekt dit en moeten fietsers op een druk kruispunt oversteken. Door het enkelrichtingsfietspad aan de noordzijde op te heffen ontstaat voldoende ruimte om aan de zuidzijde het tweerichtingsfietspad door te laten lopen. Een bijkomend voordeel is dat het dan niet meer nodig is om het fietspad voor de Heeren van Slydregt door te laten lopen en dat daar het krappe wegprofiel kan worden verruimd. De kosten van de maatregel zijn niet geraamd omdat hiervoor een volledige verschuiving van de rijstroken noodzakelijk is en de maatregel dan ook niet los kan worden gezien van groot onderhoud. Door de evenwichtsconstructie van het viaduct is het namelijk niet mogelijk om met beperkte middelen extra ruimte te creëren.

### **E17 Parkeerweg Stationsweg**

De Stationsweg is een 50 km/u gebiedsontsluitingsweg en conform de uitgangspunten van het VCP 2005 zijn in- en uitritten ongewenst, omdat deze ten koste gaan van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Een aanzienlijk deel van de woningen langs de Stationsweg heeft alleen een ontsluiting aan de Stationswegzijde. Door het ontbreken van langsparkeervakken parkeert een deel van de bewoners in de voortuin en bij het ontbreken van goede alternatieven wordt dit gedoogd. Om een de bewoners een goed alternatief te bieden is het interessant om te onderzoeken of achter de woningen aan de westzijde van de Stationsweg een parkeerweg kan worden gerealiseerd, zoals dit aan de oostzijde reeds is gebeurd. Een nadeel van de parkeerweg is dat deze te koste gaat van de (hoofd)groenstructuur tussen de woningen Stationsweg en de flats aan de Rijnstraat er zal dan ook een zorgvuldige afweging van de voor- en nadelen moeten plaatsvinden.

### **Quick Wins**

Dit zijn de projecten die met een beperkte bijdrage kunnen worden verwezenlijkt. Het gaat hierbij om:

- Fietsdoorsteek Thorbeckelaan – Vogelenzang
- Bewegwijzering fietsers.





## 5 Prioritering en kaders

### 5.1 Methode

In dit overzicht worden alleen projecten geprioriteerd waar de gemeente invloed op kan uitoefenen. De projecten die reeds in uitvoering of gereed zijn (A) zijn dan ook niet meegenomen. Bij de projecten waar de budgetten reeds beschikbaar (B) voor zijn hoeft de Raad zich niet meer over het beschikbaar stellen van middelen uit te spreken, omdat deze projecten reeds met een raadsbesluit in uitvoering zijn of in uitvoering komen. Het enige project in deze nota dat gedeeltelijk met subsidies wordt gefinancierd (C) betreft het fietspad De Horst.

Bij de D-projecten (wel plannen, geen financiering) is prioritering op verkeerskundige aspecten veelal nog niet aan de orde, omdat er meer belangen bij zijn betrokken. Deze plannen zijn veelal globaler, zodat de Raad nog de mogelijkheid heeft aan te geven wat de gewenste oplossingsrichting is. Bij de resterende categorieën zal de Raad moeten aangeven welke belangrijk worden gevonden. Om de selectie te vereenvoudigen is de volgende prioriteitsverdeling toegepast..

#### Prioriteit

- B1 Wens is onderdeel van of heeft een relatie met een lopend project.
- B2 Wens kan worden meegenomen in toekomstige projecten of herstraatwerkzaamheden.
- B3 Wens kan vanuit reguliere begroting worden gerealiseerd.
- N1 Wens is dusdanig belangrijk dat nieuw krediet beschikbaar wordt gesteld.
- N2 Wens is van ondergeschikt belang en wordt alleen gerealiseerd indien een geschikte gelegenheid zich voordoet.
- N3 Wens is strijdig met bestaand beleid.

#### Voorbeelden

##### *Prioriteit B1: Wensen in relatie tot lopende projecten*

Bij verkeersmaatregelen uit deze rapportage die de Raad wil realiseren en die een relatie hebben met lopende projecten is het belangrijk dat direct actie wordt ondernomen. Op het moment dat dit nagelaten wordt is er het risico dat een maatregel niet meer mogelijk is of realisering wordt aanzienlijk duurder.

##### *Prioriteit B2: Wensen die kunnen meelopen met toekomstige projecten of onderhoud*

Een deel van de wensen hebben een directe relatie met toekomstige projecten en het kan dan efficiënter of zelfs noodzakelijk zijn om deze ontwikkelingen af te wachten. Een voorbeeld is de gewenste rotonde op het kruispunt Simon-Stevinstraat/Thorbeckelaan dat pas gerealiseerd kan worden in combinatie met de herontwikkeling van de naastgelegen woonwijk. Ook voor wensen die pas op de lange termijn spelen is het interessant om deze waar mogelijk te combineren met ruimtelijke ontwikkelingen.

##### *Prioriteit B3: Wens kan vanuit de reguliere begroting worden gerealiseerd*

Hierbij kan gedacht worden aan het realiseren van extra parkeerplaatsen of snelheidsremmende maatregelen bij herstraatwerkzaamheden.

##### *Prioriteit N1: Wens is dusdanig belangrijk dat nieuw krediet beschikbaar wordt gesteld.*

Dit zijn wensen die niet gefinancierd kunnen worden uit bestaande of toekomstige projecten, maar waarvan het wel belangrijk is dat ze gerealiseerd worden. Hierbij kan gedacht worden aan het fietspad langs de Craijensteijn.

##### *Prioriteit N2: Wens is van ondergeschikt belang en wordt alleen gerealiseerd indien een geschikte gelegenheid zich voordoet.*

Bij deze wensen is geen zicht op koppeling aan projecten of herstraatwerkzaamheden en zij niet belangrijk genoeg om een separaat krediet beschikbaar te stellen worden op een “wachtlijst” geplaatst en deze worden alleen gerealiseerd indien er een financieringsmogelijkheid zich voordoet.

*Prioriteit N3: Wens is ongewenst of niet mogelijk*

Uit de inventarisatie zijn ook enkele wensen naar voren gekomen die strijdig zijn met het huidige beleid en die dan ook niet gerealiseerd worden.

## **Financiën**

Een groot project is vaak niet binnen één prioriteit te vatten. Het is daarom relevant om het project tijdig onder te verdelen in deelprojecten. Hoewel de werkvoorbereiding misschien niet urgent is, kan het indienen van een subsidieaanvraag wel degelijk urgent zijn. Zodra subsidie wordt toegekend is het veelal noodzakelijk om een deel vanuit de gemeente te financieren. Dit kan door een aanvullend krediet aan te vragen of door het te koppelen aan bestaande budgetten. Indien aanvullende middelen nodig zijn dan zal dit aan de Raad worden voorgelegd.

Naast bovenstaande prioriteitsselectie speelt ook de mogelijkheid tot financiering een rol; deze hoeven niet gelijk op te lopen. Het is dan ook goed mogelijk dat wensen met een lagere prioriteit eerder uitgevoerd worden. Zo kan een wens bijvoorbeeld meegenomen worden in een project of is een derde partij bereid om subsidie te verlenen.

## **5.2 Selectie en toelichting**

Hoewel het de bedoeling is dat de Raad de projecten prioriteert zijn alle projecten van een prioriteit voorzien op basis bestaand beleid en relaties met lopende projecten en ontwikkelingen. In bijlage 5 is deze tabel terug te vinden. Een groot deel van de selectie spreekt zich maar een deel vraagt om een nadere toelichting.

*B11 Realiseren van extra parkeerplaatsen bij herstraatwerkzaamheden en*

*B12 Aanvullende snelheidsremmende voorzieningen in woongebieden bij herstraatwerkzaamheden.*

In de lopende begroting is budget voorzien om parkeerplaatsen en snelheidsremmers bij herstraatwerkzaamheden te realiseren. Dit budget loopt echter af in 2011 en het is wenselijk om deze te continueren. In het voorstel is dan ook een jaarlijks budget van € 50.000,- voor parkeerplaatsen en € 15.000,- voor snelheidsremmende maatregelen voorzien.

*E2 Rotondes Parallelweg Nijverwaard*

De ontsluiting van de Nijverwaard is een belangrijk aandachtspunt voor de ondernemers. Ook in het Uitvoeringsprogramma bedrijventerrein en het beeldkwaliteitsplan Nijverwaard speelt de ontsluiting een belangrijke rol. In de toekomst komen mogelijk vanuit het Uitvoeringsprogramma bedrijventerreinen middelen beschikbaar om een rotonde op het kruispunt Parallelweg/Leeghwaterstraat te realiseren. Aangezien deze locatie ook de meeste kansen biedt om een rotonde goed in te passen en het tevens een veelgebruikte aansluiting is heeft het de voorkeur om aan deze aansluiting de hoogste prioriteit toe te kennen.

*E3 Craijensteijn (Oost-west fietsverbinding)*

In het raadsprogramma staat de wens opgenomen om een de oost-west fietsverbinding te versterken. In deze rapportage zijn drie varianten uitgewerkt waarbij tevens aandacht is besteed aan de veel geuite wens om de oversteekbaarheid en veiligheid op de weg te verbeteren. Dit project heeft dan ook de hoogste prioriteit gekregen.

## **Bijlagen**

Bijlage 1: Inventarisatie Verkeersbeleidplan

Inventarisatie belanghebbenden

Top 5 belanghebbenden

Bijlage 2: Prioriteiten Fietsbeleidsplan

Bijlage 3: Omschrijving maatregelen

A-projecten (Projecten in uitvoering of reeds uitgevoerd)

B-projecten (Bestaande plannen met financiële dekking)

Bijlage 4: Tekeningen

Bijlage 5: Overzicht projecten inclusief prioriteit



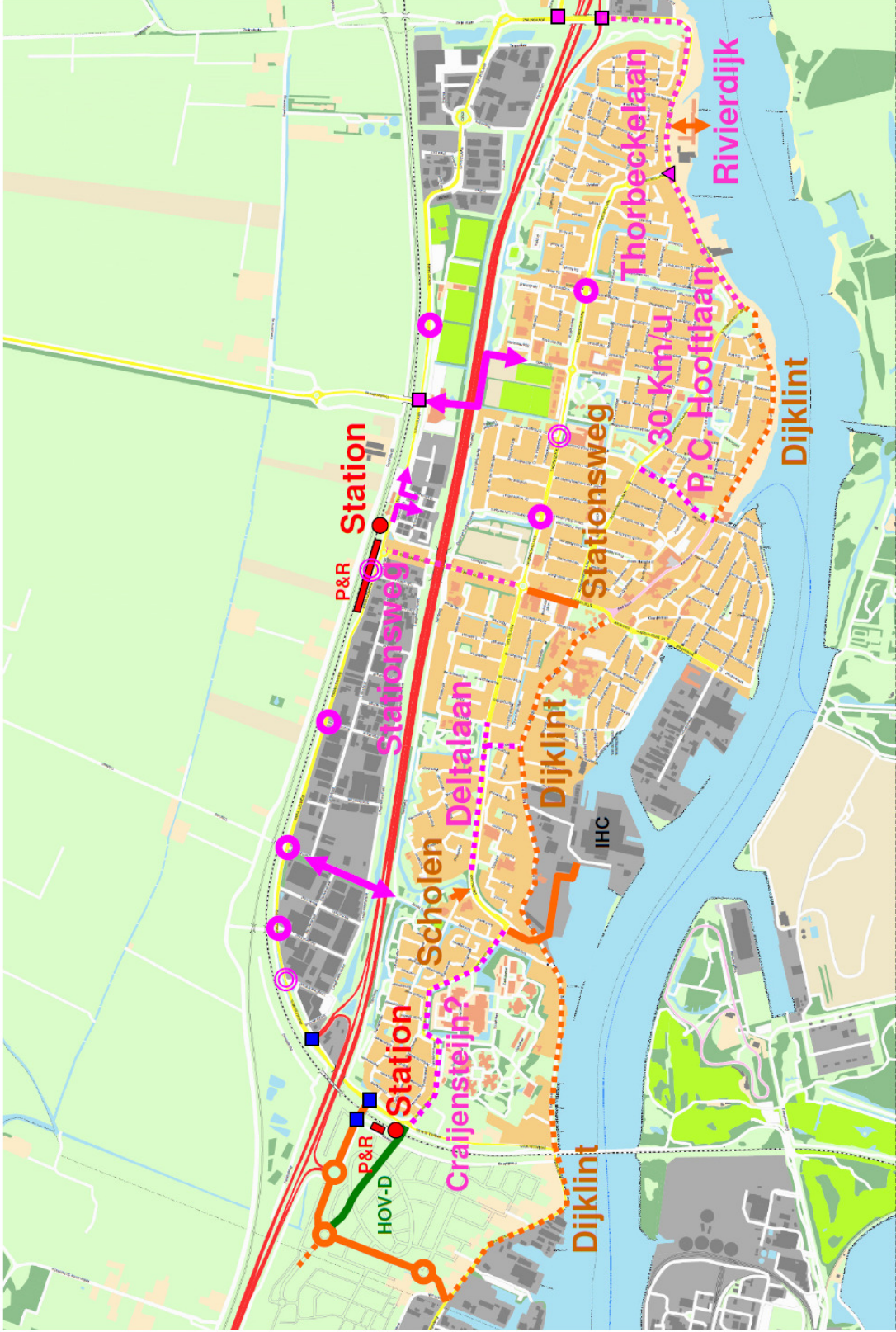
# Bijlage 1: Inventarisatie Verkeersbeleidplan

## Inventarisatie belanghebbenden

- Verkeersafwikkeling aansluitingen A15 Sliedrecht oost en west
- Snelheid dijklint en overlast lijndiensten
- Rotondes Parallelweg om ontsluiting Nijverwaard te verbeteren en snelheid omlaag te brengen
- Ontsluiting Stationspark I verbeteren
- Verkeerslichten kruispunt N482 – Sportlaan
- Craijensteijn: Verbeteren oversteekbaarheid, beperken geluidsoverlast en heroverwegen gesloten verklaring vrachtverkeer.
- Deltalaan-west: Afwijkende vormgeving en opheffen links- en rechtsafstroken.
- Geulstraat: Toekomstvastheid
- Ontsluiting IHC-Merwede: Alternatieve ontsluiting realiseren voor dijklint.
- Rotondes Thorbeckelaan (Simon Stevinstraat, Kamerlingh Onneslaan en Vogelenzang) om overzichtelijkheid te verbeteren.
- P.C. Hooftlaan: Heroverwegen snelheidslimiet en vormgeving daarop aanpassen.
- Stationsweg-zuid: Voorzien van fietsstroken en rotonde met Rembrandtlaan
- Ontsluiting Watertorenterrein
- Kruispunt Thorbeckelaan/Rivierdijk: Verbeteren verkeersafwikkeling
- Rivierdijk: Profiel verruimen om afwikkelingscapaciteit te verbeteren
- Fietsverbindingen over A15: Verbeteren concurrentiepositie fiets
- Verbeten zicht op zebrapaden (voetgangersoversteekplaatsen)
- Fietsdoorsteken toevoegen aan netwerk
  - Sportlaan thv Praxis (verbeteren oversteekbaarheid)
  - IJsvogel – IJsbaan
  - Thorbeckelaan – Vogelenzang
  - Prickwaert – Tiendweg
  - Weresteijn – Prickwaert – Fietspad Craijensteijn
- Nieuwe fietsroutes of bestaande versterken:
  - Kraal – Valkhof
  - Smalweer
  - Fietspad aan westzijde Parallelweg bij spoorviaduct
  - Fietspad door Willem Dreespark
- Parallelweg-oost: Geschikt maken voor verkeer in tweerichtingen.

## Top 5 belanghebbenden

Voorstel	Categorie							Aangedragen door			Stand van zaken				
	Veiligheid	Doorstroming	Milieu	Netwerk		Parkeerdruk	Onderhoud - kwaliteit	Verkeers hinder	Wijkplatform			Bedrijven	In uitvoering	Opgenomen in planvorming	
				Fiets	Auto				Oost	Centrum	West			Concreet	Onzeker
1 Ronde Ouverture - A15		x								1	2			x	
2 Ontsluiting Nijverwaard		x									5				x
3 Relatie centrum - Nijverwaard / Woonboulevard		x									3				x
4 Ontbrekende fietsroute Parallelweg-oost				x						2			x		
5 Craijensteijn - Verkeersafwikkeling	x	x								3					
6 Opknappen Parallelweg-oost en tweerichtingen verkeer				x						4					x
7 30 km/u inrichting Baanhoek	x									5		x			
8 2e Ontsluiting bedrijven Molendijk	x	x									4			x	
9 Overlast bussen Kerkbuurt							x		1						x
10 Bevoorrading routes vrachtverkeer							x		3						x
11 Ontsluiting Stationspark		x									1				x
12 Uitzicht kruispunt Simon Stevinstraat - Thorbeckelaan	x								3			x			
13 Thorbeckelaan - Verlichting	x								5			x			
14 Thorbeckelaan - Verharding fietspad						x			4			x			
15 Fietsoversteek Rembrandtlaan - Stationsweg	x								2			x			
16 Fietsroute Kraal - Valkhof				x					4				x		
17 Rivierdijk - Snelheid	x								1						x
18 Rivierdijk - Parkeren					x				5						x
19 Milieu (verbeter luchtkwaliteit en geluid)			x						2					x	



## Top 5: Werkgroepen Inloopavond





## **Bijlage 2: Prioriteiten Fietsbeleidsplan**

Nr.	Locatie	Knoelpunt	Maatregel	Herkomst	Prioriteit	Doel
<b>0 ALGEMEEN</b>						
0	Bebouwde kom Sliedrecht	Ontbreken van voldoende fietsinstellingen (bij sommige woon-/winkel- en recreatiegebieden en bushaltes (kwantitatief en kwalitatief)	Meenemen in de ontwikkelingsplannen	Fietsbalans 2001	II	- Verbeteren concurrentiepositie - Verhogen fietscomfort
2	Gemeente Sliedrecht	Ontbreken van fietsbewegwijzing	Opstellen van fietsbewegwijzingplan.		III	- Verbeteren directheid - Verhogen fietscomfort
3	Fietsroutes binnen bebouwde kom	Onvoldoende vlak wegdek en fietspaden uitgevoerd in tegelverhardingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inspectie verharding bestaande fietspaden intensiveren naar 1x per jaar.</li> <li>Opstellen onderhoudsplan.</li> <li>(Indien mogelijk) vervangen tegelverharding door asfaltverharding.</li> <li>Herstraten tegelverhardingen zodra hier klachten over zijn.</li> </ul>	Fietsbalans 2001	II	- Verhogen fietscomfort - Verbeteren verkeersveiligheid
4	Rotondes binnen bebouwde kom	Onvoldoende doorstroming en te grote stopfrequentie als gevolg van de regeling fietsers uit de voorrang.	Wijzigen voorrangssituatie (volgt al dan niet uit het politieke debat).	Fietsbalans 2001	I	- Verbeteren verkeersveiligheid - Verhogen fietscomfort
5	Tiendweg	Bromfietsers op het fietspad leiden tot hinder bij fietsers.	Geen maatregelen. De hinder is onvoldoende inzichtelijk. En de voorreken van het intensief handhaven of voorkomen weegt niet op tegen de nadelen.	Fietsplan	IV	- Verhogen verkeersveiligheid - Verhogen fietscomfort
6	Thorbeckelaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>(Te) hoge rijsnelheid autoverkeer.</li> <li>Slechte oversteekbaarheid (brom-) fietsers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Snelheidsremmende maatregelen autoverkeer door o.a. aanleg attentieverhogende maatregelen.</li> <li>Creëren opstelbaarheid in middenberm / aanleg fietsoversteekplaatsen.</li> <li>Aanleg vrijliggend fietspad tussen Simon Stevinstraat en Kamerlingh Onneslaan (om onderbouw Thorbeckelaan 2010</li> </ul>		II of IV	- Verhogen verkeersveiligheid - Verhogen fietscomfort
7	Deltalaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>(Te) hoge rijsnelheid autoverkeer.</li> <li>Slechte oversteekbaarheid (brom-) fietsers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Snelheidsremmende maatregelen autoverkeer door o.a. aanleg attentieverhogende maatregelen.</li> <li>Creëren opstelbaarheid in middenberm / aanleg fietsoversteekplaatsen.</li> </ul>		II of IV	- Verbeteren verkeersveiligheid - Verhogen fietscomfort
8	Diverse	Ontbreken fietsdoorsteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toevoegen</li> </ul>	Informatieavond Verkeersbeleidsplan		- Verbeteren directheid - Verbeteren concurrentiepositie
9	Diverse	Onvoldoende fietsinstellingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inventariseren behoefte en bijplaatsen</li> </ul>		II of IV	- Verbeteren concurrentiepositie - Verhogen fietscomfort
<b>A SLIEDRECHT OOST</b>						
1	Basisscholen Valkweg / De Horst	Vrachtauto's parkeren op de rijbaan om te laden en te lossen.	Fietspad aanleggen ten noorden van De Horst	Bewonersavond	II	- Verbeteren verkeersveiligheid
2	Rivierdijk tussen de Rembrandtlaan en PC Hooftlaan (onderdeel Fietsroutenetwerk Zuid-Holland Zuid)	<ul style="list-style-type: none"> <li>(Te) smalle hoofdrijbaan door parkeren.</li> <li>(Te) smalle fietsuggesteekstrook (0,50m).</li> <li>(Te) hoge rijsnelheid autoverkeer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hemruchten dwarsprofiel door aanleg fietsstrook (1,50m).</li> <li>Snelheidsremmende maatregelen autoverkeer.</li> </ul>		IV	- Verbeteren verkeersveiligheid - Verhogen fietscomfort
3	Kruispunt Thorbeckelaan – Nachtegaallaan – Vogelenzang	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onvoldoende geleiding overstekende (brom-) - fietsers.</li> <li>(te) Hoge rijsnelheid autoverkeer</li> <li>Thorbeckelaan.</li> </ul>	Onderzoeken mogelijkheid aanleg rotonde.		IV	- Verbeteren verkeersveiligheid - Verhogen fietscomfort
4	Diverse fietsdoorsteeken: <ul style="list-style-type: none"> <li>Vogelenzang</li> <li>Isavogel - Lusiaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Omrijden</li> </ul>	Fietsoversteek maken	Wijkplatform		- Verbeteren directheid - Verbeteren concurrentiepositie
5	Onveilige oversteek Sportlaan thv Praxis	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moeilijk oversteekbaar</li> </ul>	Middelwand bevoegen	Wijkplatform		- Verbeteren verkeersveiligheid
6	Rotonde Hopper	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onnodig omrijden</li> </ul>	Tweeëntwintig fietspad verder doorzetten.	Wijkplatform		- Verbeteren directheid - Verhogen verkeersveiligheid

Nr.	Locatie	Knooppunt	Maatregel	Herkomst	Prioriteit	Doel
<b>B</b>	<b>SLIEDRECHT CENTRUM</b>					
1	Stationsplein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoofdrijbaan vormt barrière om NS-station te bereiken.</li> <li>• (Te) hoge rijstelsheid autoverkeer.</li> <li>• Gezamenlijke ontwikkeling auto- en fietsverkeer.</li> <li>• Ondersgeschikte positie (brom- / fietsers t.o.v. autoverkeer.</li> <li>• Fietsvoorzieningen ontbreken.</li> <li>• Onvoldoende viak wegdek.</li> </ul>	<p>Herinrichting wegvak wordt meegenomen in het project Merwedelingslijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanleggen nieuwe fietsverbinding tussen A15 en Deltalaan achter de woningen aan de westzijde van de Stationsweg langs.</li> <li>• Verbeteren aansluitingen fietspad rondom Stationsweg-Thorbeckelaan en aansluiting Stationsweg – G. Borgesiusweg.</li> <li>• Verbeteren verharding hoofdrijbaan.</li> <li>• Fietspad bevoegen achter woningen aan de westzijde Stationsweg.</li> </ul>	Fietscan Stationsgebied	II	- Verbeteren verkeersveiligheid - Verhogen fietscomfort
2	Stationsweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Te) hoge rijstelsheid autoverkeer.</li> <li>• Gezamenlijke ontwikkeling auto- en fietsverkeer.</li> <li>• Ondersgeschikte positie (brom- / fietsers t.o.v. autoverkeer.</li> <li>• Fietsvoorzieningen ontbreken.</li> <li>• Onvoldoende viak wegdek.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanleggen nieuwe fietsverbinding tussen A15 en Deltalaan achter de woningen aan de westzijde van de Stationsweg langs.</li> <li>• Verbeteren aansluitingen fietspad rondom Stationsweg-Thorbeckelaan en aansluiting Stationsweg – G. Borgesiusweg.</li> <li>• Verbeteren verharding hoofdrijbaan.</li> <li>• Fietspad bevoegen achter woningen aan de westzijde Stationsweg.</li> </ul>	Fietscan Stationsgebied	IV	- Verbeteren verkeersveiligheid - Verhogen fietscomfort - Verbeteren concurrentiepositie
3	Kruispunt Stationsweg – Rembrandtdlaan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen opstelmogelijkheid voor fietsers</li> <li>• Flevorming bij kruispunt (VRI)</li> </ul>	<p>Studie wordt momenteel uitgevoerd.</p>	VCP 2005	II	- Verhogen verkeersveiligheid
4	Vrijliggend fietspad van en naar NS-station achter woningen Stationsweg oostzijde.	Bepikt gebruik	Bewegwijzeren fietsroute	Fietscan Stationsgebied	II	- Verbeteren directheid
5	Route PC- Hooftlaan – Prof. Kamerling Omeslaan (spornu de Stoepl).	(Te) hoge rijstelsheid autoverkeer	Inrichten conform 30 km/u of 50 km/u.		II	- Verhogen verkeersveiligheid
6	Route S Sievinstraat - De S. Lohmanstraat.	Fietsvoorzieningen ontbreken	Fietschaakel heradrukken bij revitalisering woonwijk.		IV?	- Verbeteren directheid - Verhogen verkeersveiligheid
7	Thorbeckelaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sociale onveiligheid door beplanting en bomen langs fietspaden ter hoogte van Burg. Fetsmapark.</li> <li>• Barrièrewerking</li> <li>• Smalle rijbaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snoelen beplanting te hoogte van park en sportvelden.</li> <li>• Optimaliseren oversteekplaatsen en aanpassen wegprofiel (dit wordt momenteel voorbereid).</li> <li>• Instellen eenrichtingsverkeer auto.</li> </ul>	Fietscan Stationsgebied	II	- Verhogen aantrekkelijkheid en fietscomfort
8	De Savomin Lohmanstraat tussen Thorbeckelaan en G. Borgesiusweg	Smal wegprofiel hoofdrijbaan in combinatie met parkeren op de fietsstroken.	Herinrichten dwarsprofiel.		IV	- Verbeteren verkeersveiligheid
9	Keikbuurt (westelijk gedeelte)	Smal wegprofiel hoofdrijbaan in combinatie met parkeren op de fietsstroken.	Herinrichten dwarsprofiel.		IV	- Verbeteren verkeersveiligheid
<b>C</b>	<b>SLIEDRECHT WEST</b>					
1	Tiendweg	Geen aansluiting fietsroute op woonstraten in de wijken Craijensteijn, Frikwaart en Weresteijn.	Aanleg fietspaden tussen de woonstraten met de Tiendweg (zie kaart wenstbeeld fietsnetwerk Sliebrecht)		II of IV	- Verbeteren directheid
2	Route Molenvijl/Baanhoek (onderdeel) Fietsroute netwerk Zuid-Holland Zuid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Smal wegprofiel hoofdrijbaan i.c.m. parkeren op fietsuggesleestroken.</li> <li>• Slecht wegdek.</li> </ul>	Herinrichten dwarsprofiel.		IV	- Verbeteren verkeersveiligheid
3	Fietsroute Frikwaart – Tolsteeg	Ontbrekende schakel	Fietspad aanleggen			- Verbeteren directheid
4	Parallelweg – Craijensteijn	Fietsers richting Baanhoek moeten 2x oversteken	Fietspad toevoegen aan westzijde Parallelweg.			- Verbeteren verkeersveiligheid - Verhogen fietscomfort
<b>D</b>	<b>SLIEDRECHT NOORD</b>					
	Sporlaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tegels liggende onvoldoende viak.</li> <li>• Fietsbewijzering naar NS-station ontbreekt.</li> <li>• Doorzetten tweerichtingen fietspad bij viaduct met N482</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteren verharding fietspaden</li> <li>• Plaatsen fietsbewijzering (na opstellen Fietsbewijzeringplan)</li> </ul>	Fietscan Stationsgebied	I II	- Verhogen fietscomfort - Verbeteren concurrentiepositie
	Gebied tussen Valkweg en De Lockhorst	Ontbrekende schakel fietsnetwerk.	Aanleg fietstunnelbrug onder A15 en aansluiten op bestaand fietsnetwerk.			- Verbeteren directheid - Verbeteren concurrentiepositie
	Gebied tussen Beyersindstraat en Tolsteeg.	Ontbrekende schakel fietsnetwerk.	Aanleg fietstunnelbrug onder A15 en aansluiten op bestaand fietsnetwerk.			- Verbeteren directheid - Verhogen fietscomfort



## Bijlage 3: Omschrijving maatregelen

In het Verkeersbeleidsplan is een selectie gemaakt van mogelijke oplossingen. In deze bijlage zijn deze verder uitgewerkt en voorzien van een globale kostenraming. In bijlage 4 is een schets van de voorstellen te vinden.

### **A-projecten (Projecten in uitvoering of reeds uitgevoerd)**

Deze projecten zijn reeds uitgevoerd of worden binnenkort gerealiseerd en zijn hier buiten beschouwing gelaten.

### **B-projecten (Bestaande plannen met financiële dekking)**

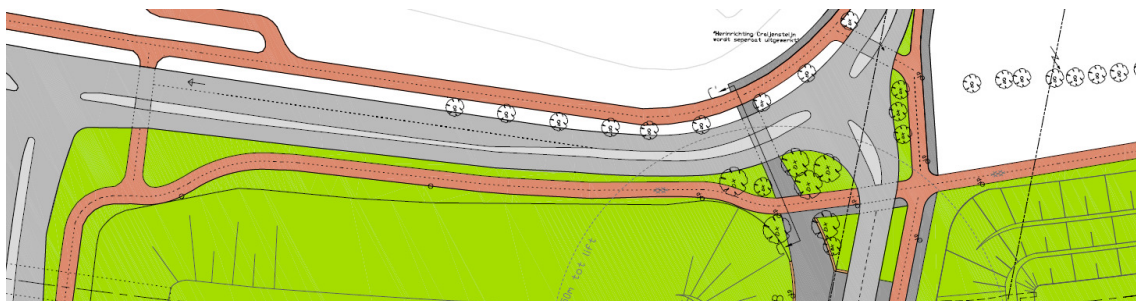
#### ***B1 Realisatie halte Sliedrecht-Baanhoek***

Tussen de nieuwbouwwijk Baanhoek-west en de Craijensteijn wordt een nieuw station gebouwd om de MerwedeLingeLijn te versterken. De nieuwe halte vergroot het voedingsgebied van de spoorlijn, waardoor het rendement toeneemt. Het grote voordeel is dat er een goede en directe ontsluiting per spoor ontstaat voor de bewoners van het westelijk deel van Sliedrecht.



#### ***B2 Realisatie fietspad Parallelweg-oost***

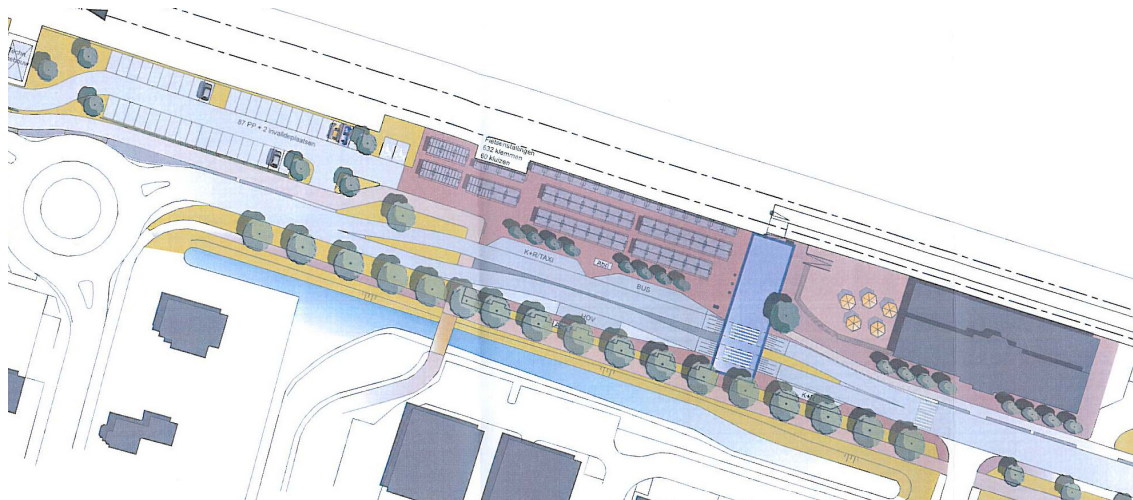
In de huidige situatie ontbreekt een fietspad op maaiveld ten westen van de Parallelweg-oost, waardoor het fietsverkeer dat naar de Craijensteijn wil vanuit Papendrecht tweemaal moet oversteken. In het plan voor de halte Sliedrecht/Baanhoek is een verlegging van het fietspad naar de spoorbrug naar Dordrecht opgenomen. Door deze verlegging blijft het fietspad langer op maaiveld en kunnen ook de fietsers die naar de Craijensteijn willen hier gebruik van maken.



#### ***B3 Opwaarderen Stationsplein***

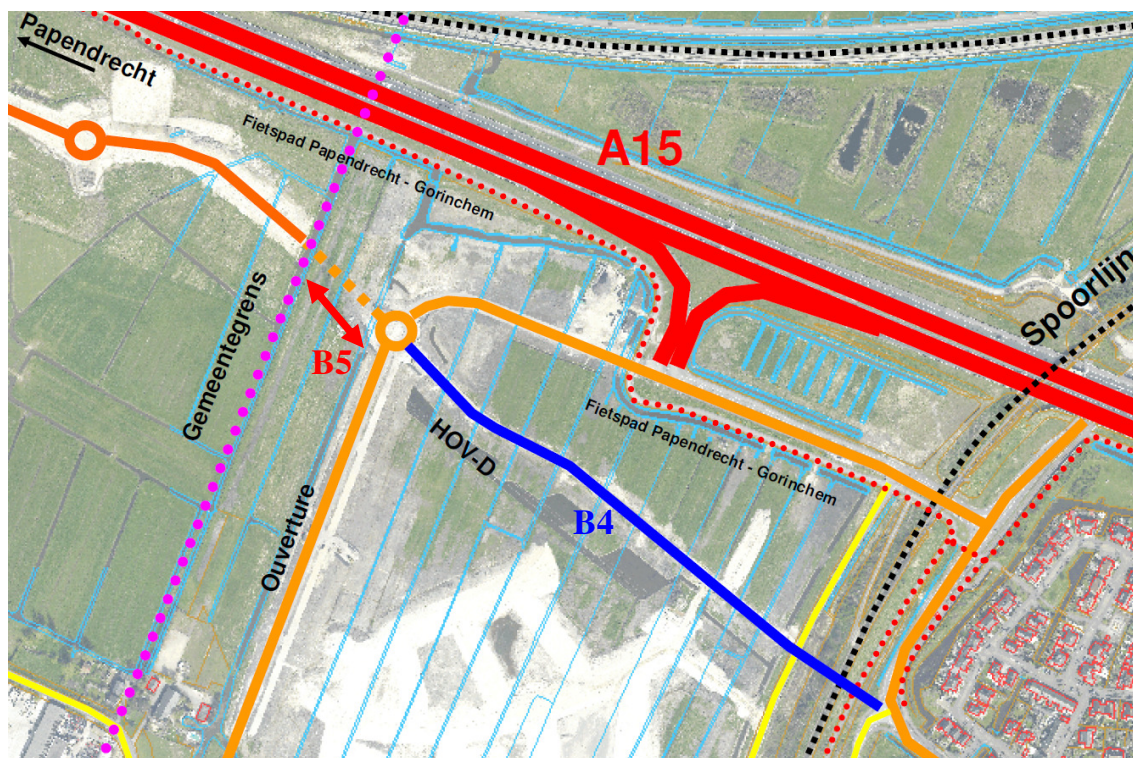
In het project MerwedeLingeLijn wordt ook het bestaande station meegenomen. De bedoeling is om het plein overzichtelijker te maken en extra parkeervoorzieningen voor fietsers en auto's te realiseren

en de toegankelijkheid van de bushaltes te verbeteren. De belangrijkste wijzigingen zijn de sloop van de kiosk en het opheffen van de parkeerbaan. Door deze aanpassingen ontstaat ruimte voor fietsenstallingen en kunnen de looproutes verbeterd worden. De extra parkeerplaatsen worden op het voormalige EKS-terrein gerealiseerd.



#### ***B4 HOV-D busbaan***

Door Baanhoek-west is langs het hoogspanningstracé een busroute voorzien die een snelle verbinding tussen Papendrecht en Sliedrecht vormt. De busbaan ligt in het verlengde van de Craijensteijn en gaat via de nieuwe halte Sliedrecht/Baanhoek naar de Noordkil in Papendrecht. De busbaan heeft voor een groot gedeelte een eigen tracé.



#### ***B5 Verbinden Baanhoek-west met Oostpolder / Land van Matena***

Met de realisatie van Baanhoek-west in Sliedrecht en het plan Oostpolder en het Land van Matena in Papendrecht is een nieuw woongebied ontstaan dat ontsloten moet worden door de bus. Vanuit het

project HOV-D is dan ook de wens ontstaan om deze woongebieden met elkaar te verbinden. Er is voor gekozen om de verbinding ook voor het overige verkeer open te stellen om een goede uitwisseling tussen beide wijken mogelijk te maken en de robuustheid van het verkeersnetwerk te versterken, zodat een alternatieve route voor de Ketelweg beschikbaar is. Het project wordt gefinancierd vanuit de HOV-D en Baanhoek-west.

#### ***B6 DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem)***

Het plaatsen van dynamische informatiepanelen bij de voornaamste instaphaltes, zodat reizigers actuele informatie krijgen over de dienstregeling inclusief eventuele vertragingen. Het project wordt gefinancierd vanuit de HOV-D.

#### ***B7 KAR (Korte AfstandRadio)***

Het KAR-project wordt gefinancierd door de provincie Zuid-Holland en uitgevoerd door de Drechtsteden en betreft het aanpassen van verkeerslichten, zodat bussen prioriteit kunnen aanvragen. De hulpdiensten kunnen hier desgewenst in meeliften. Voor Sliedrecht vallen de verkeerslichten met de A15 en de voetgangersoversteek bij de Deltalaan binnen dit project.

#### ***B8 Busstation Burgemeester Winklerplein***

Het centrale busstation aan het Burgemeester Winklerplein valt zowel binnen de HOV-D als het Burgemeester Winklerplein project. Het bestaande busstation dient verplaatst te worden, omdat hier bebouwing is voorzien. De bedoeling is om het busstation te verplaatsen naar de te verleggen Simon Stevinstraat.



### **B9 Toegankelijk maken van bushaltes**

De bushaltes worden op 18 centimeter hoogte gebracht, zodat reizigers de bus gemakkelijk in- en uit kunnen stappen. De maatregel is met name bedoeld om het openbaar vervoer voor gehandicapten toegankelijk te maken, maar ook ouders met kinderwagens en ouderen (met rollator) profiteren hier van.

### **B10 Fiets filevrij Beneden Merwederoute (Albasserdam – Papendrecht – Sliedrecht)**

De Beneden Merwederoute is een verzamelnaam voor het doorgaande fietsnetwerk tussen Sliedrecht, Papendrecht, Albasserdam en Dordrecht. Het Rijk heeft begin december bekendgemaakt dat zij bereid is om maximaal € 1.353.200,- bij te dragen aan het verbeteren van deze route. De gemeente Sliedrecht krijgt circa € 200.000,- subsidie voor het verbeteren van de afwatering en de bewegwijzering op de Tiendweg-oost. Het verleggen van het fietspad langs de A15 is al in de plannen voor Baanhoek-west voorzien. Het fietspad langs de A15 wordt verlegd, zodat (brom)fietsers niet meer langs de drukke aansluiting van de Ouverture met de op- en afritten van de A15 hoeven.

De subsidie wordt in 2011 en 2012 uitgekeerd, met het zwaartepunt in 2012. De werkzaamheden zullen dan ook vooral in 2012 plaatsvinden, mede ook omdat dan de doorgang onder het spoor bij halte Baanhoek gereed is.

### **B11 Extra parkeerplaatsen bij herstraatwerkzaamheden**

In Sliedrecht hebben veel (woon)wijken een hoge parkeerdruk. De hoge parkeerdruk leidt tot overlast doordat automobilisten hun auto op plekken parkeren waar dit niet is toegestaan hetgeen ten koste gaat van het overzicht of zelfs de doorgang. Het is dan ook wenselijk om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden. De aanleg van extra parkeerplaatsen gaat veelal ten koste van andere bestemmingen zoals bijvoorbeeld groen. Dit vraagt dan ook de nodige communicatie met omwonenden. Derhalve heeft het de voorkeur om dit zoveel mogelijk te combineren met herstraatwerkzaamheden, omdat dan al een uitgebreid communicatietraject met de bewoners wordt opgestart. Een bijkomend voordeel is dat de parkeerplaatsen in het project kunnen worden meegenomen en tegen aanmerkelijk lagere kosten gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast is het wenselijk om fysieke maatregelen te nemen die voorkomt dat er geparkeerd wordt op locaties waar dat overlast geeft.

### **B12 Aanvullende snelheidsremmende voorzieningen in woongebieden bij herstraten**

Alle woongebieden zijn ingericht als een 30 km/u-zone verblijfsgebied of als erf. Bij het inrichten van de 30 km/u gebieden is om budgettaire redenen gekozen voor een sobere inrichting, met de kanttekening dat de inrichting bij herstraatwerkzaamheden desgewenst kan worden versterkt. Hier is voor gekozen omdat verkeersdrempels en dergelijke bij herstraatwerkzaamheden tegen aanzienlijk lagere kosten kunnen worden gerealiseerd. Het combineren met herstraten heeft tevens als voordeel dat er goed met de bewoners kan worden afgestemd welke maatregelen de voorkeur hebben en wat de beste locaties zijn.

### **B13 Capaciteitsverbreding A15 en aansluiting N3**

Door Rijkswaterstaat wordt samen met de aanliggende gemeenten onderzoek gedaan naar de verbreding van de A15. Daarnaast is Rijkswaterstaat voornemens om de aansluiting met de N3 aan te pakken.

### **B14 Burgemeester Winklerplein**

In het project Burgemeester Winklerplein wordt een oplossing gezocht voor de verbetering van de kwaliteit van het bestaande busstation en het verminderen van de barrièrewerking van de Rembrandtlaan. Daarnaast zal in het project aandacht besteed worden aan de stallingsmogelijkheden voor fietsers. De kosten voor deze maatregelen worden dan ook vanuit dit project gefinancierd. Voor het busstation is tevens een bijdrage vanuit de subsidie HOV-D beschikbaar.



## C-projecten (Bestaande plannen met gedeeltelijke dekking)

### *C1 Fietspad De Horst*

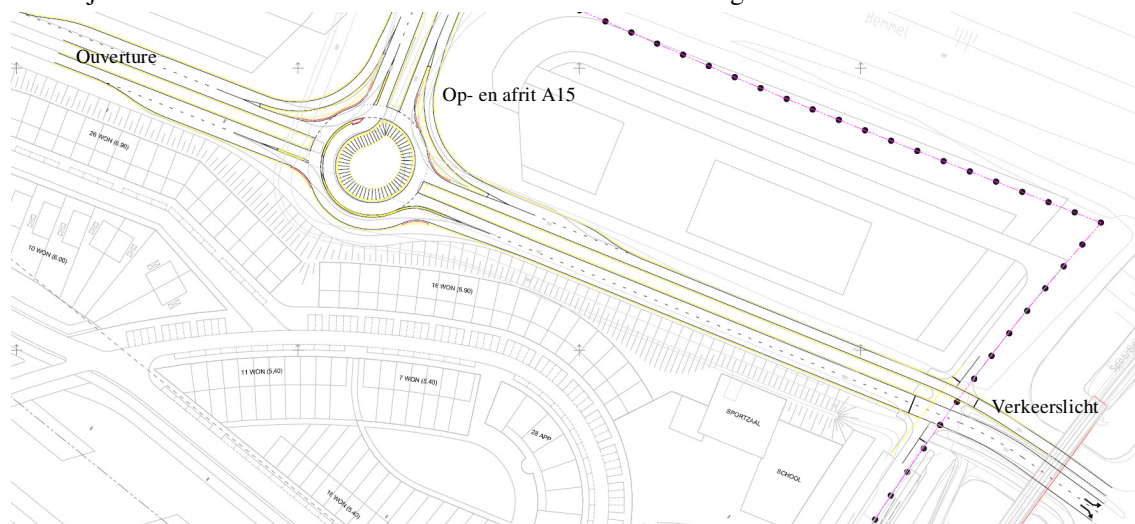
In de huidige situatie is er een gecombineerd voet-/fietspad dat De Horst met de Vogelenzang verbindt. Het pad vormt een belangrijke schakel tussen de twee basisscholen aan de Valkweg en de woonwijk De Grienden. De functie van het pad is echter niet goed herkenbaar en het is niet geschikt voor grote groepen scholieren. De alternatieve route is via De Horst, maar deze gaat via het laad- en losperron van de supermarkt en dit is een potentieel gevaarlijke situatie voor schoolkinderen, verder is deze route minder direct. Voor het project is bij de provincie voor 2011 € 35.000,- subsidie toegekend.

Fietsroute	De Horst
<b>Voordelen</b>	- Veilige en kortere schoolroute - Sluit aan op huidige informele situatie - Drukke schoolroute
<b>Nadelen</b>	- Beperkt draagvlak bij aanwonenden.
<b>Kosten</b>	€ 100.000,-

## D-projecten (Bestaande plannen zonder dekking)

### *D1 Aansluiting A15 met Overture*

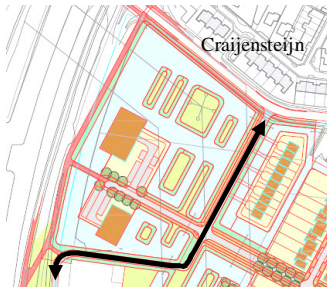
De aansluiting van de op- en afritten van de A15 en de Overture is niet geschikt om in de toekomst al het verkeer af te wikkelen. Aangezien het voor Rijkswaterstaat belangrijk is dat het verkeer niet terugslaat op de A15 dient hier een oplossing te komen met ruim voldoende capaciteit. Om dit mogelijk te maken is samen met Rijkswaterstaat gekozen om op deze locatie een turborotonde met bypasses aan te leggen. Om de rotonde optimaal te laten werken zal de Overture tussen de rotonde en het spoor van twee rijstroken in oostelijke richting moeten worden voorzien. Verder zal ook het kruispunt met de Parallelweg/Overture van verkeerslichten moeten voorzien. Dit verkeerslicht dient gekoppeld te worden aan de bestaande verkeerslichten, omdat ze op korte afstand van elkaar liggen. Met Rijkswaterstaat wordt onderhandeld over een kostenverdeling.



Rotonde A15/Overture en verkeerslichten Overture/Parallelweg

### *D2 Verlegging Parallelweg-oost in Benedenveer*

Door de aanleg van de halte Sliedrecht/Baanhoek met daaronder de HOV-D busbaan kan de Parallelweg niet op de huidige locatie aantakken en functioneren als ontsluitingsweg voor Benedenveer. Het voornemen is dan ook om met de realisatie van Benedenveer de Parallelweg door deze nieuwe wijk te leggen en verderop op de Craijensteijn aan te takken. Een voordeel van de verlegging is dat Benedenveer een directe ontsluiting krijgt op de Craijensteijn. Een ander voordeel is dat de Parallelweg minder interessant is voor sluipverkeer en de snelheid omlaag wordt gebracht. De kosten van de verlegging komen ten laste van het plan Benedenveer.

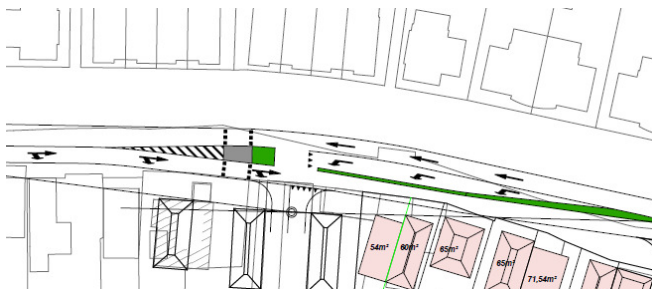


Verlegging Parallelweg-oost

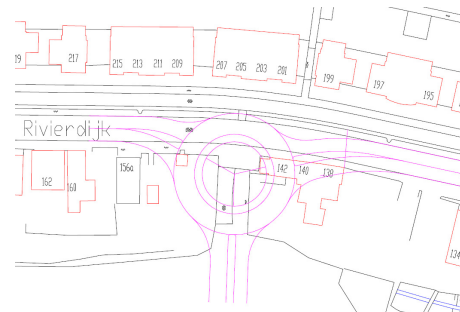
### D3 Watertorenterrein

Het project Watertorenterrein bevat de bouw van 200 appartementen. Een goede ontsluiting van dit gebied op de Rivierdijk is een belangrijk aandachtspunt. Er is door diverse partijen de wens uitgesproken om het gebied te ontsluiten middels een rotonde op het kruispunt Rivierdijk – Thorbeckelaan. Uit een eerste verkenning blijkt dat deze niet inpasbaar is, aangezien de rotonde ten koste gaat van (onder andere nieuwe) woningen. De rotonde kan niet in het midden van de weg worden gepositioneerd; deze moet aanzienlijk worden verschoven ten opzichte van de weg, omdat het ten noorden van de dijk gelegen fietspad door de aanwezige bebouwing en het hoogteverschil niet kan uitbuigen. Een schets van de rotonde is te vinden in bijlage 4, bij E5 rotondes Thorbeckelaan.

In de huidige plannen is een linksafstrook op de Rivierdijk voorzien om het verkeer af te wikkelen en is het de bedoeling dat de projectontwikkelaar deze (deel) financiert. Een alternatieve variant is om bij de geplande entree een rotonde te realiseren. Ook bij deze variant zal de rotonde ten zuiden van de weg gepositioneerd moeten worden. Dit gaat ten koste van bestaande bebouwing, maar voor deze bebouwing zijn reeds plannen om ze te vervangen. Het probleem van de decentrale ligging is echter ook in deze variant aanwezig.



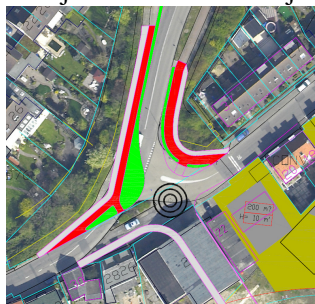
Ontsluiting Watertorenterrein met linksafstrook



Ontsluiting Watertorenterrein met rotonde

### D4 Het Plaatje

De ontwikkeling van het Plaatje biedt een goede mogelijkheid om een alternatieve ontsluiting voor de bedrijven aan de Molendijk te maken, zodat de woningen langs de dijk kunnen worden ontzien.



Ontsluiting Plaatje



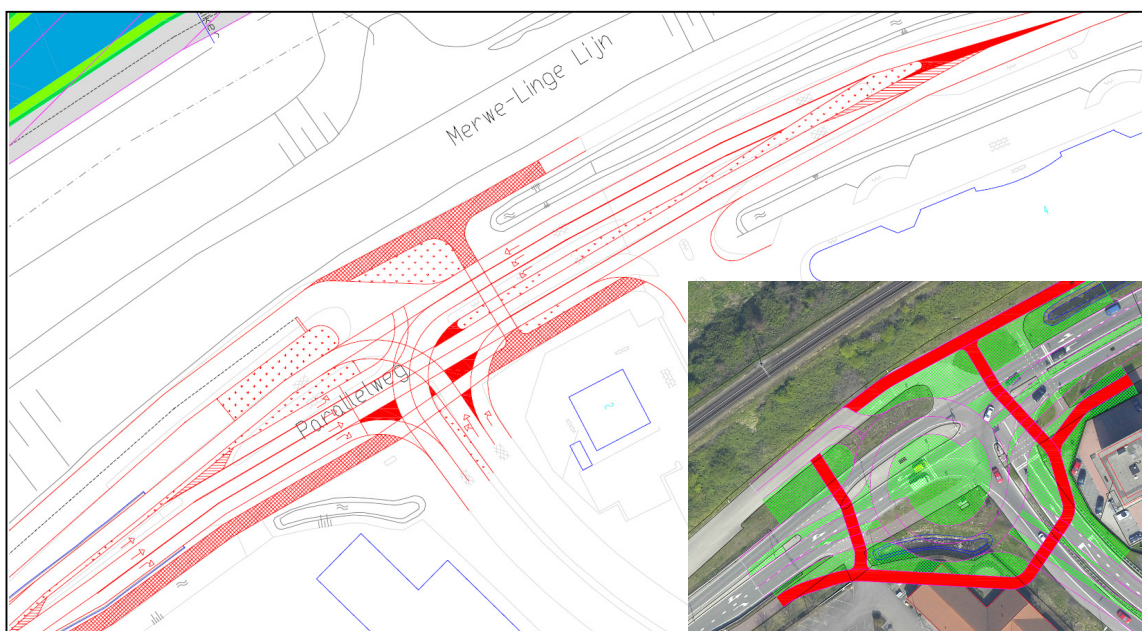
Parkeerterrein en K&R scholen

### **D5 Nieuw- / verbouw scholen Prickwaert**

De scholen Anne de Vries en De Wilgen (locatie Roald Dahl) overwegen nieuwbouw of verbouwing. Deze scholen worden momenteel ontsloten via de Locksweer. Met name het autoverkeer zorgt in het (doodlopende) woonerf voor de nodige verkeersoverlast. Door een "Kiss and Ride" en een parkeerterrein in het park te maken dat rechtstreeks via de Deltalaan ontsloten wordt, wordt het woongebied niet meer belast. De kosten van de maatregel dienen ten laste van dit project te komen.

### **D6 Ontsluiting Driehoek**

Het huidige kruispunt van de Driehoek met de op- en afritten A15 zit aan zijn maximumcapaciteit. Op het moment dat de Driehoek ontwikkeld wordt is het wenselijk om de capaciteit van de kruispunt te vergroten. Dit kan door de aanleg van extra opstelstroken en het koppelen van de verkeersregeling met de regeling aan de andere zijde van de A15 of door het vervangen van de verkeerslichten door een turbotronde.



*Aansluiting Driehoek met A15: Verkeerslichten of rotonde*

<b>Kruispunt</b>	<b>Verkeerslicht</b>	<b>Rotonde</b>
<b>Voordelen</b>	- Past binnen bestaande ruimteprofiel.	- In zijn algemeenheid beter voor luchtkwaliteit. - Fietzers hoeven niet te wachten voor het verkeerslicht. - Geen risico op storingen.
<b>Nadelen</b>	- Verkeer vanuit Driehoek zet gehele kruispunt stil, omdat er geen ruimte is voor opstelstroken.	- Grond Rijkswaterstaat nodig. - Turbotondes wordt soms als ingewikkeld ervaren. - Fietzers moeten zelfstandig oversteken
<b>Kosten</b>	€ 350.000.-	€ 1.000.000.-



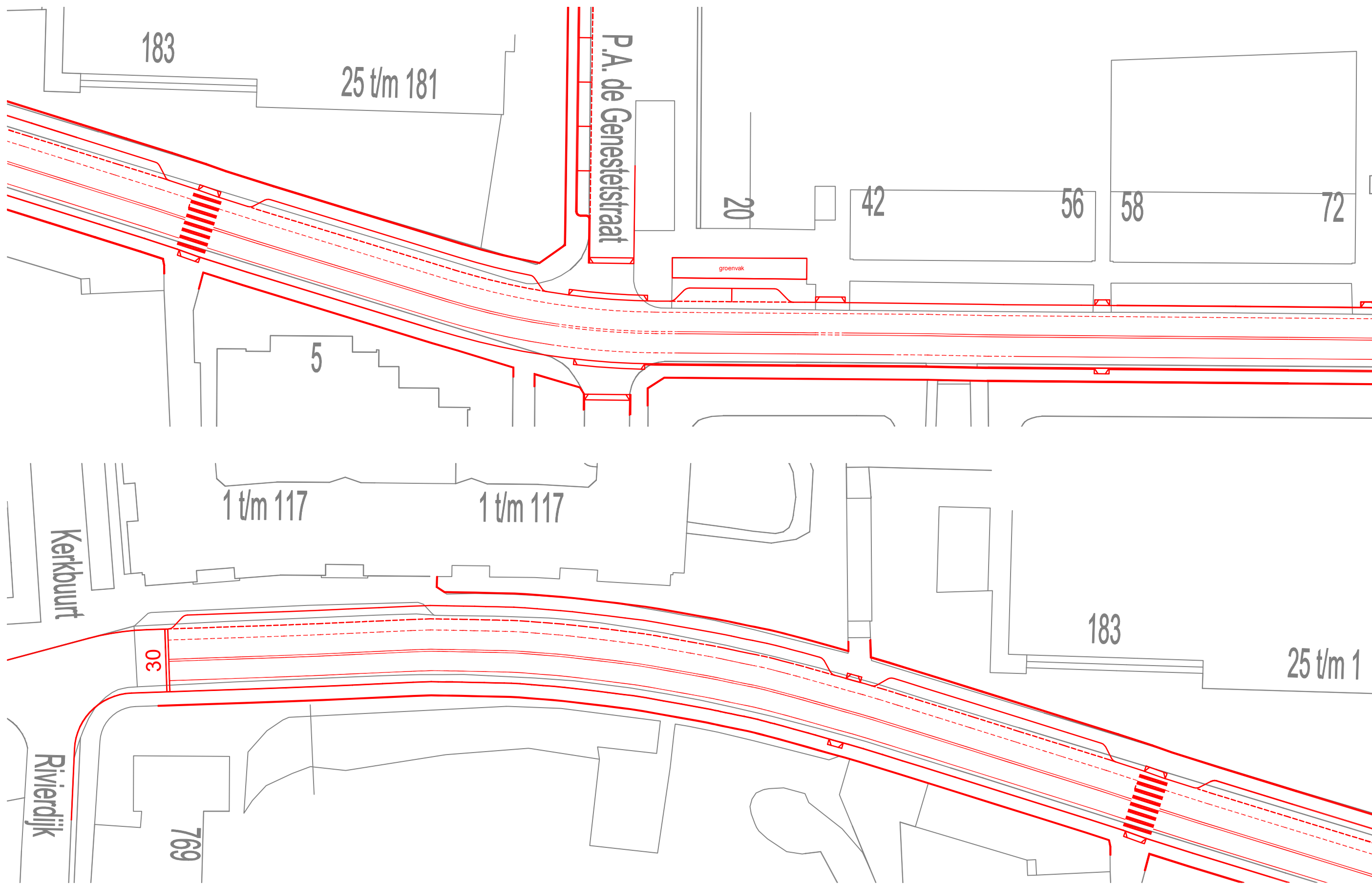
## **Bijlage 4: Tekeningen**

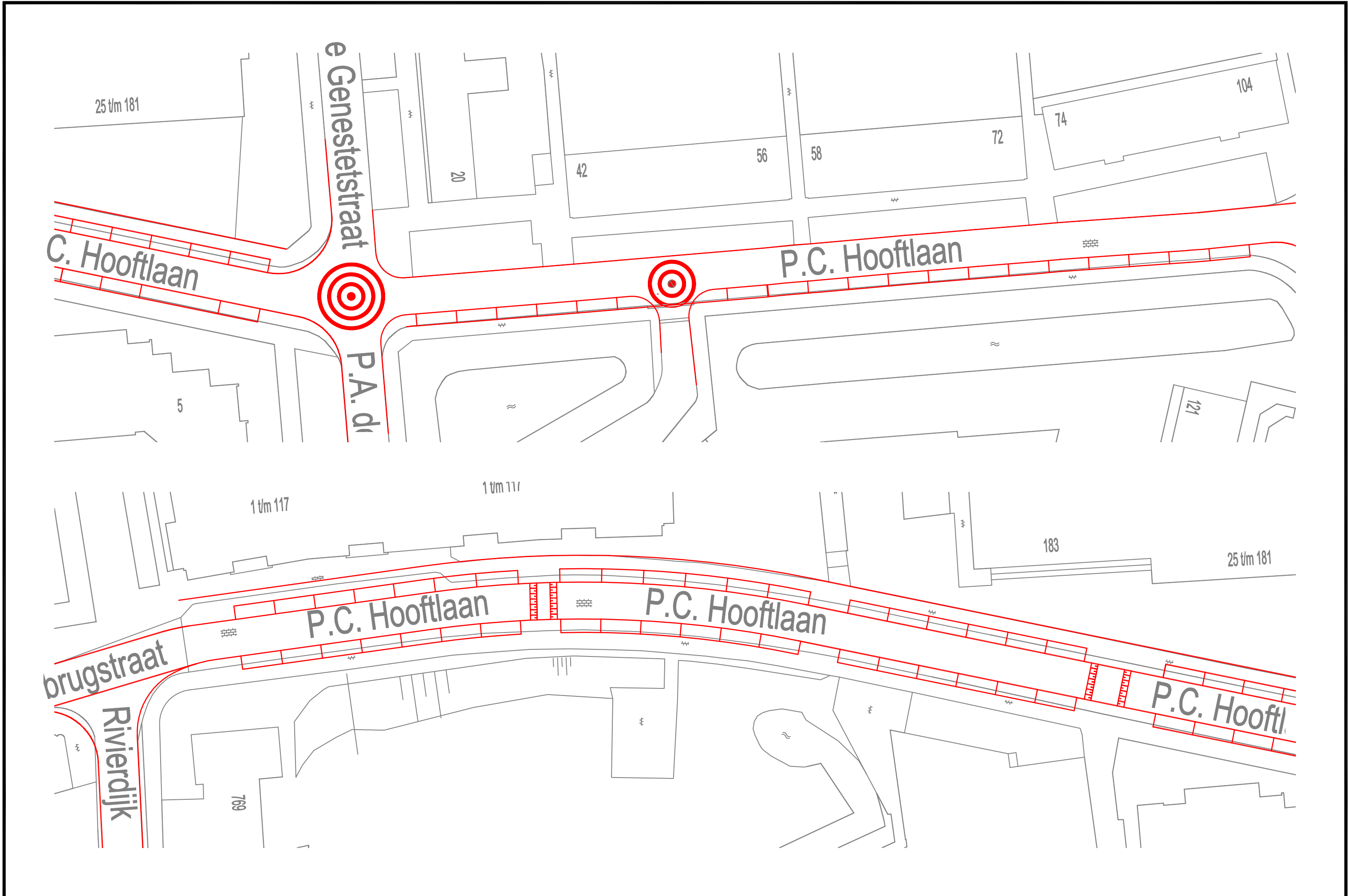
## Bijlage 4

### Figuur:      Maatregel:

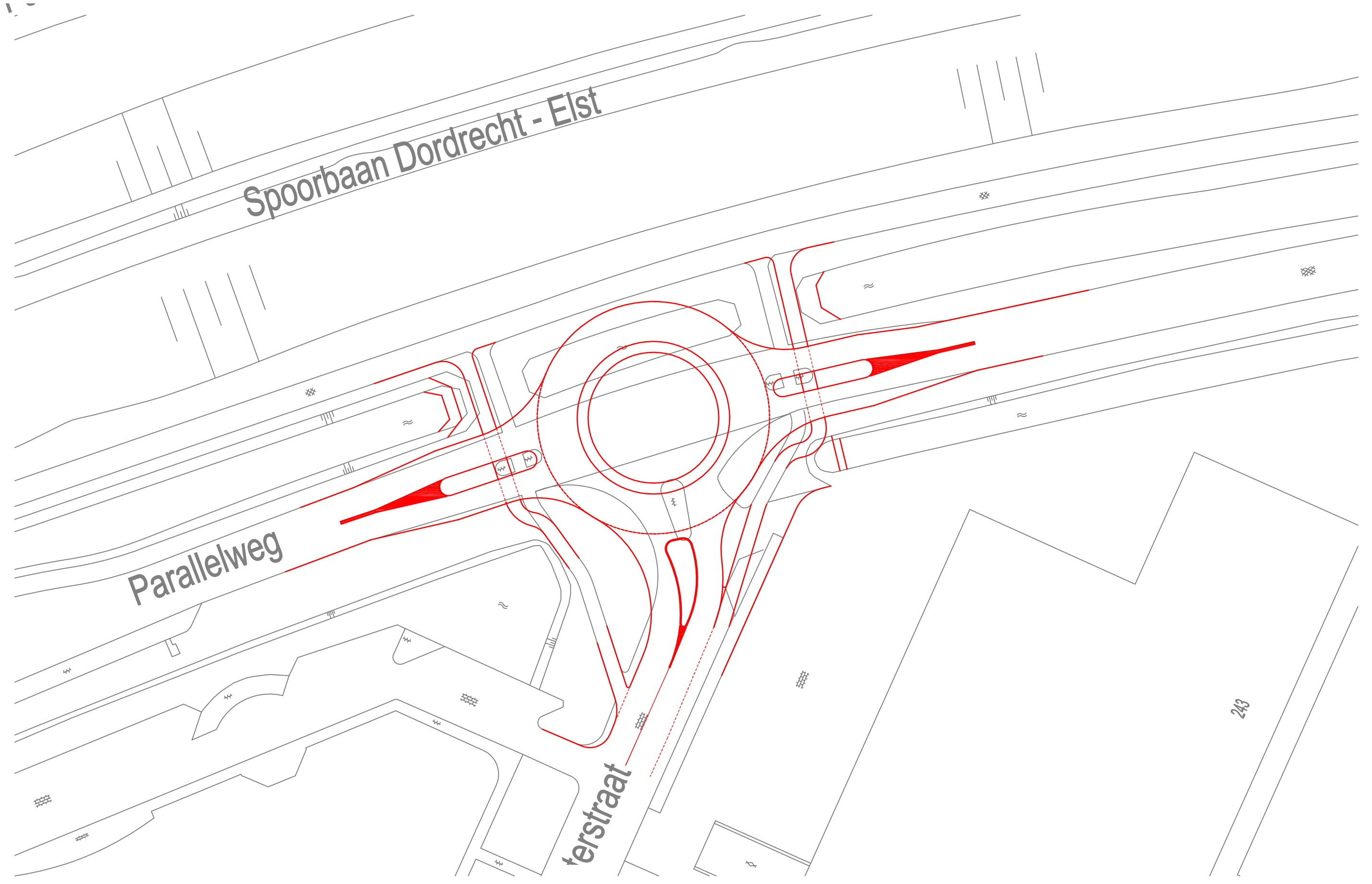
E1 – 01	P.C. Hoofltaan als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h)
E1 – 02	P.C. Hoofltaan als erftoegangsweg (30 km/h)
E2 – 01	Rotonde Parallelweg/Leeghwaterstraat
E2 – 02	Rotonde Parallelweg/Ringersstraat
E2 – 03	Rotonde Parallelweg/Beyerinckstraat
E2 – 04	Rotonde Parallelweg/Bruningstraat
E2 – 05	Rotonde Parallelweg/Calandstraat
E3 – 01a-c	Craijensteijn – fietspad aan beide zijden
E3 – 02a-c	Craijensteijn – fietspad aan noordzijde
E3 – 03a-c	Craijensteijn – fietspad aan zuidzijde
E4 – 01	Ontsluiting Stationspark I (rechts in rechts uit)
E4 – 02a-b	Ontsluiting Stationspark I (rotonde)
E4 – 03	Rotonde Sportlaan
E5 – 01	Rotonde Thorbeckelaan/Simon Stevinstraat
E5 – 02	Rotonde Thorbeckelaan/Kamerlingh Onneslaan
E5 – 03	Rotonde Thorbeckelaan/Vogelenzang/Nachtegaallaan/Thorbeckelaan
E5 – 04	Rotonde Rivierdijk (midden)/Thorbeckelaan/Rivierdijk (oost)
E5 – 05	Fietsoversteekplaats in twee rijrichtingen bij rotonde Thorbeckelaan/Hopper
E6 – 01	Rotonde Rembrandtlaan/P.C. Hoofltaan
E7 – 01	Fietsdoorsteek 'IJsvogel-IJsbaan'
E7 – 02	Fietsdoorsteken 'Vogelenzang'
E7 – 03 (C1)	Fietspad 'De Horst' (tussen de Stobbe en de Valkweg)
E7 – 04	Fietsoversteekplaats Sportlaan (Praxis)
E9 – 01a-b	Wensprofiel Rivierdijk-midden (gebiedsontsluitingsweg 50 km/h)
E9 – 02a-c	Wensprofiel Rivierdijk-oost (gebiedsontsluitingsweg 50 km/h)
E11 – 01	Fietspad Stationsweg-noord bij Goeman Borgesiusweg
E13 – 01a-b	Deltalaan-west (stroomlijnen wegprofiel)









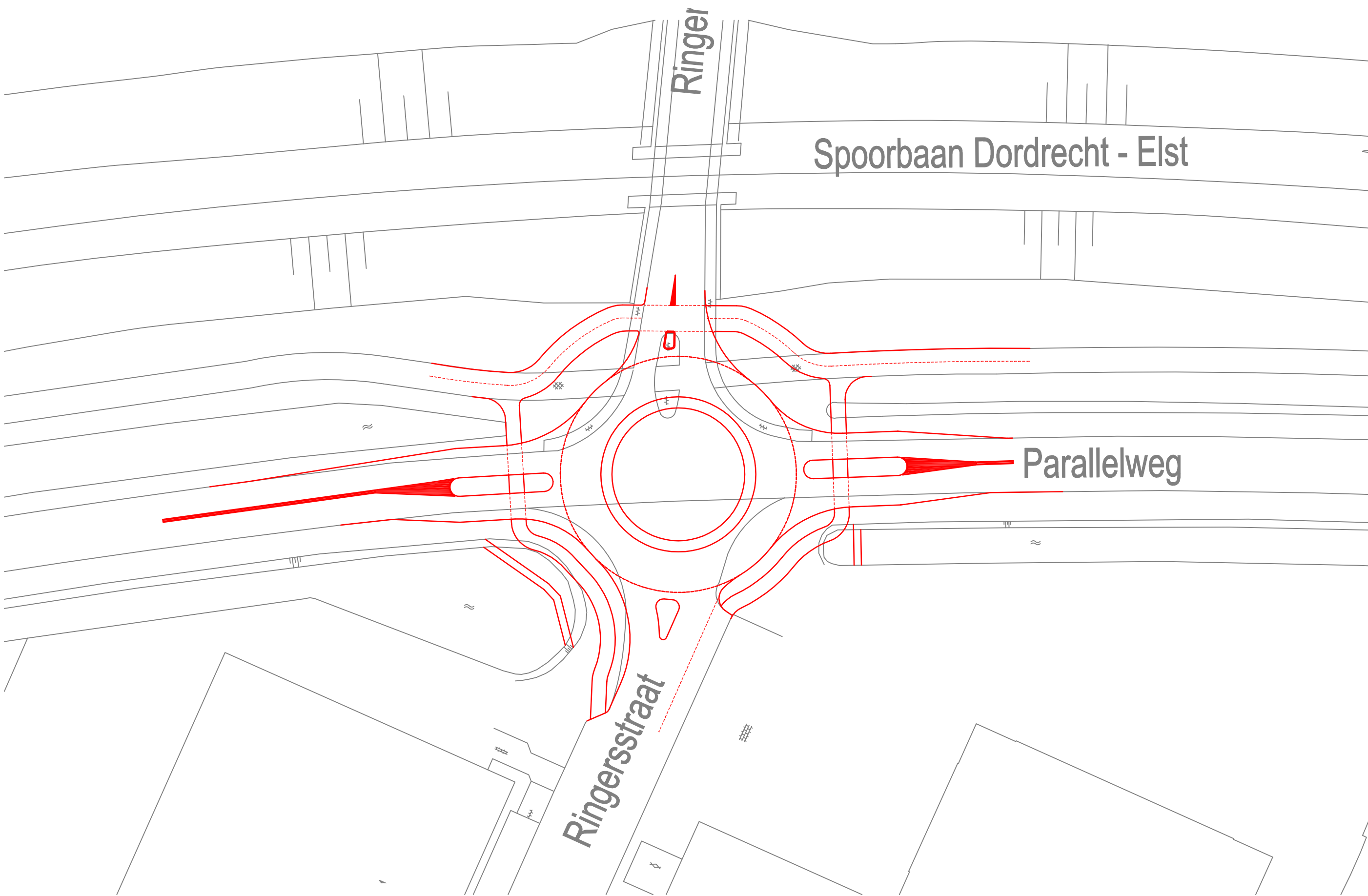


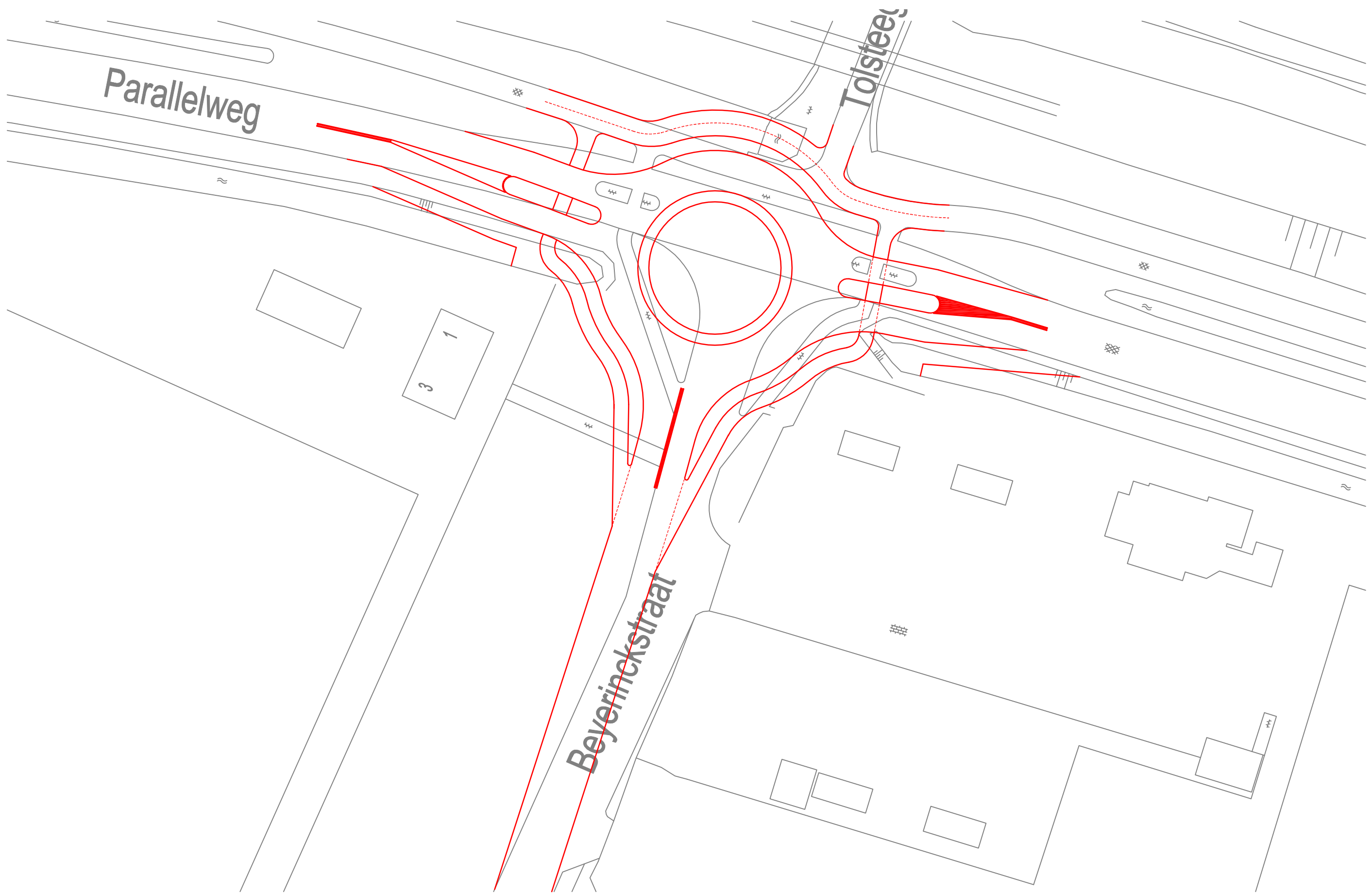
Spoorbaan Dordrecht - Elst

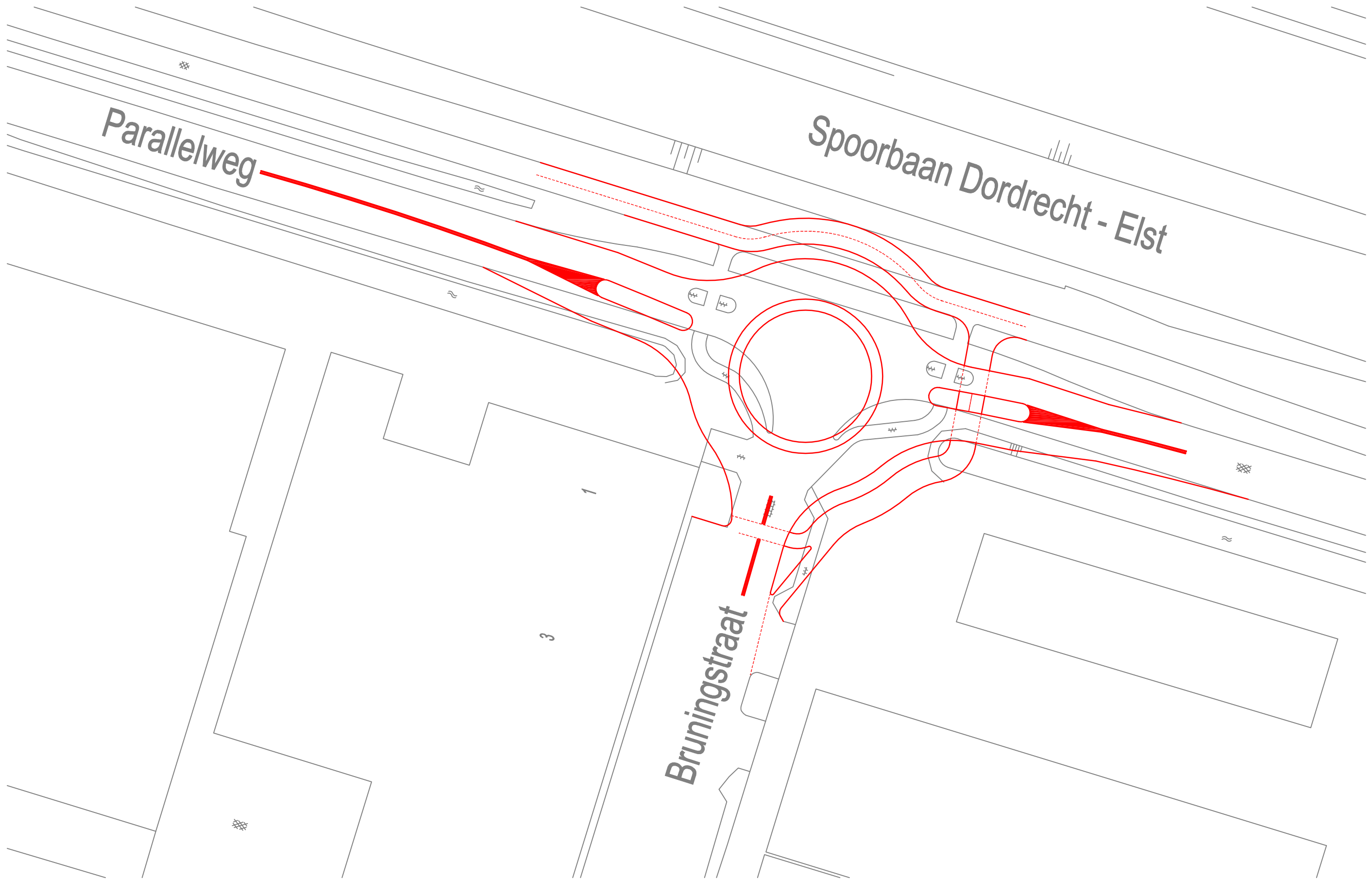
Parallelweg

Leeghwaterstraat

243



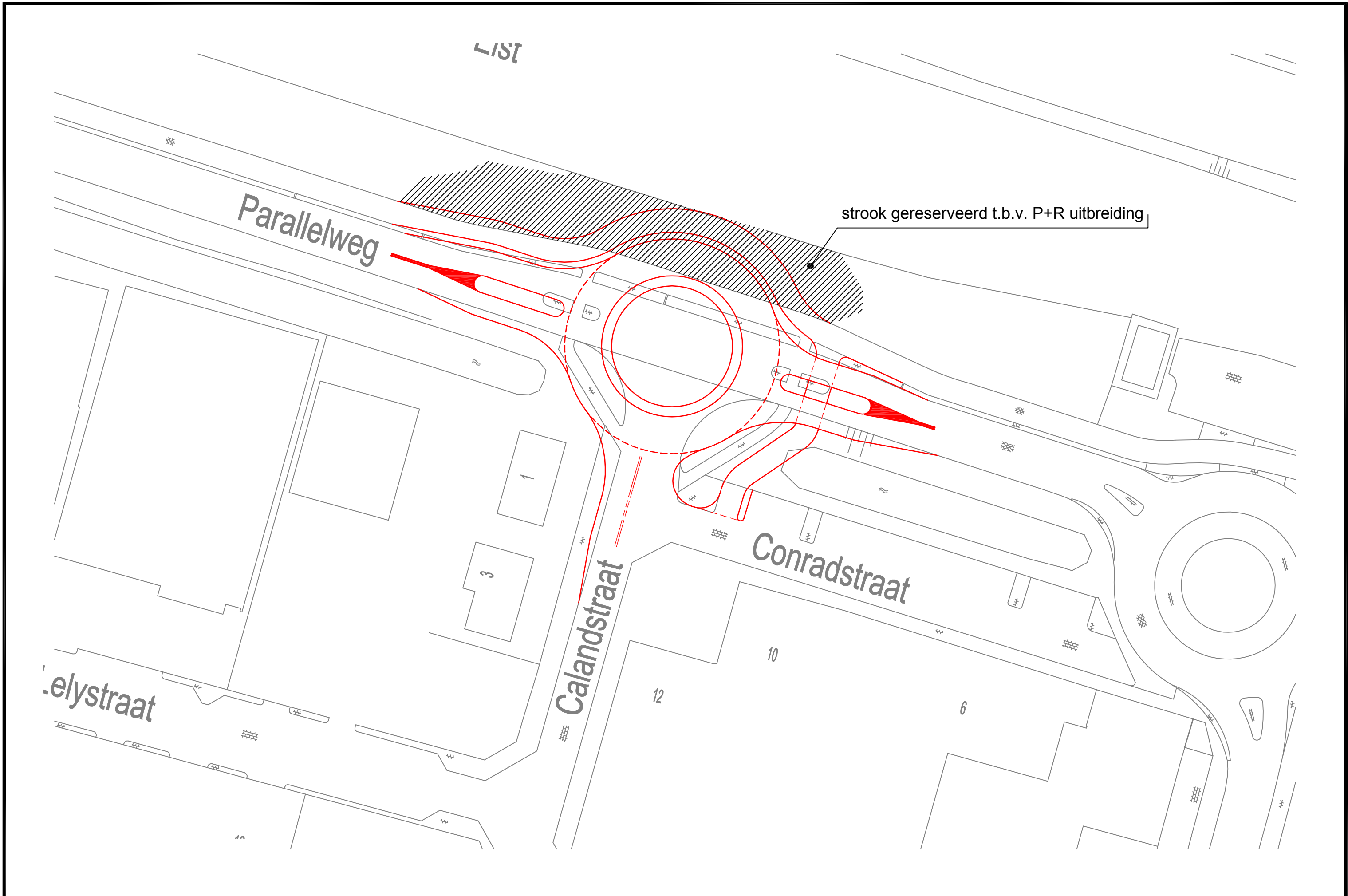


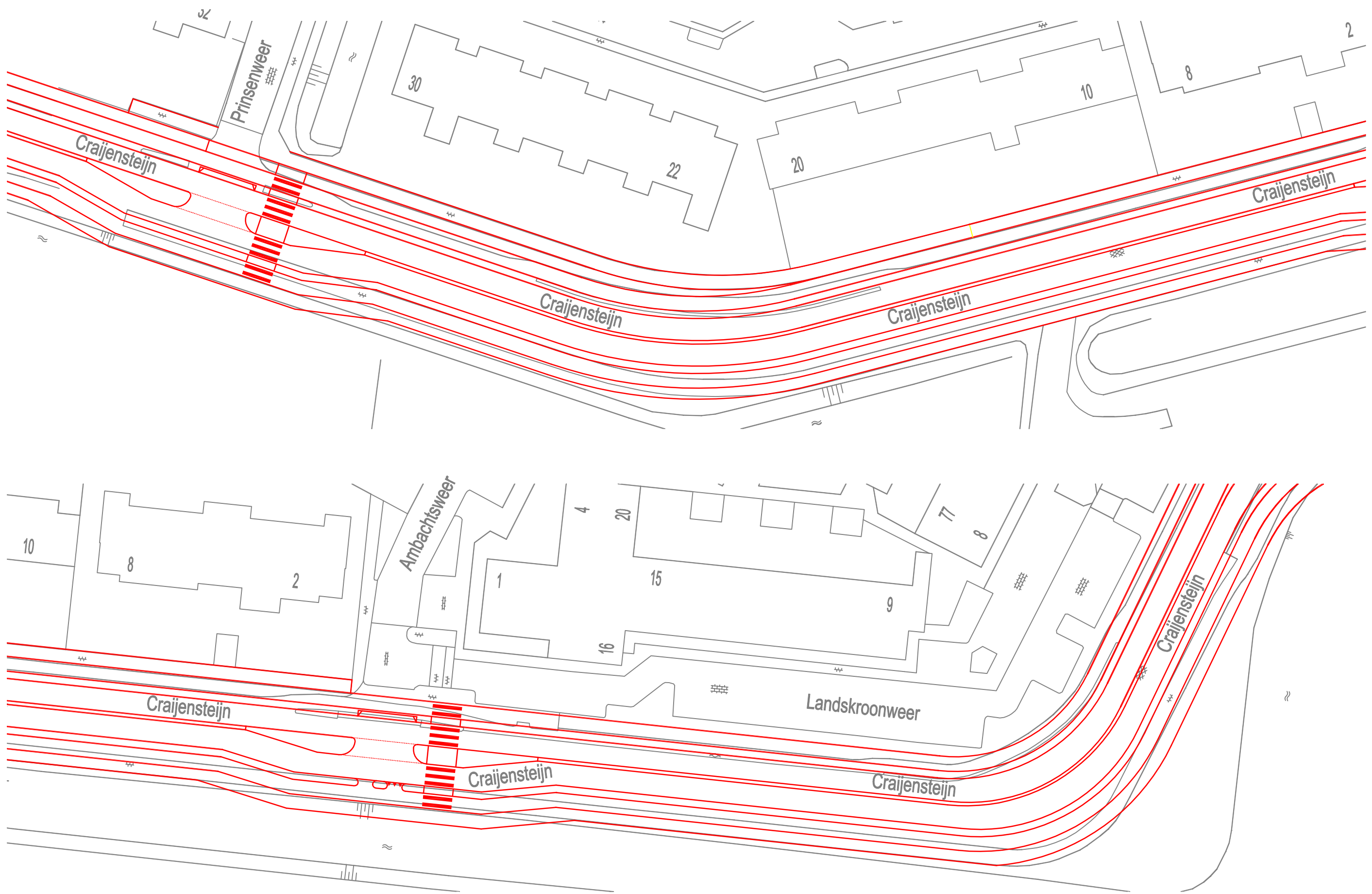


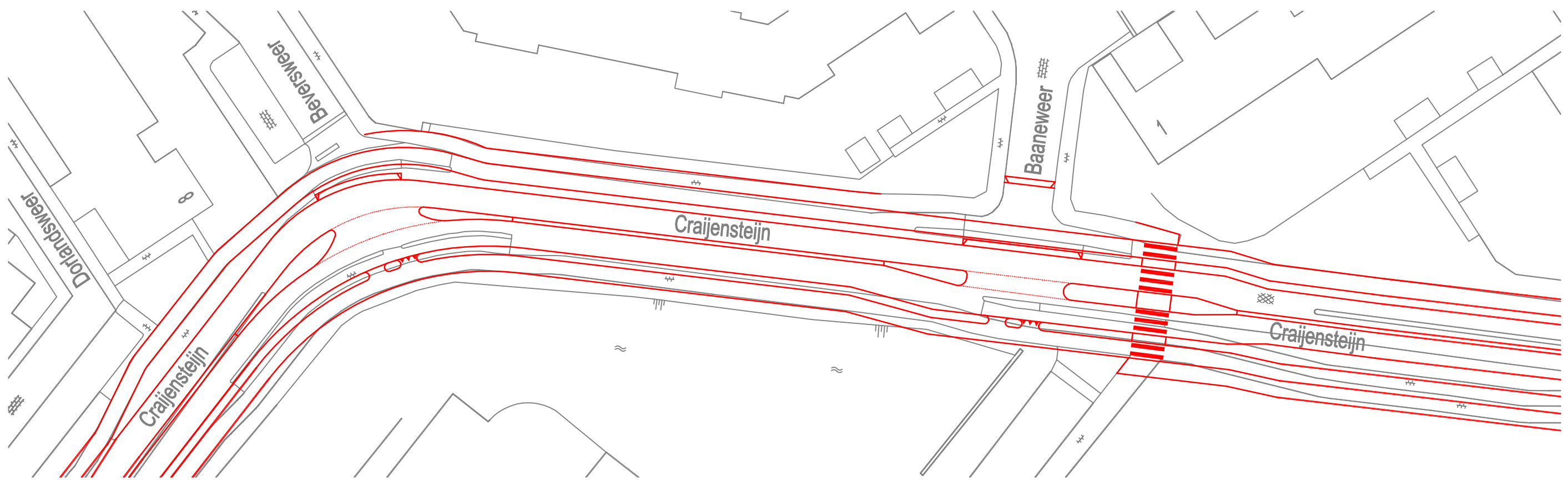
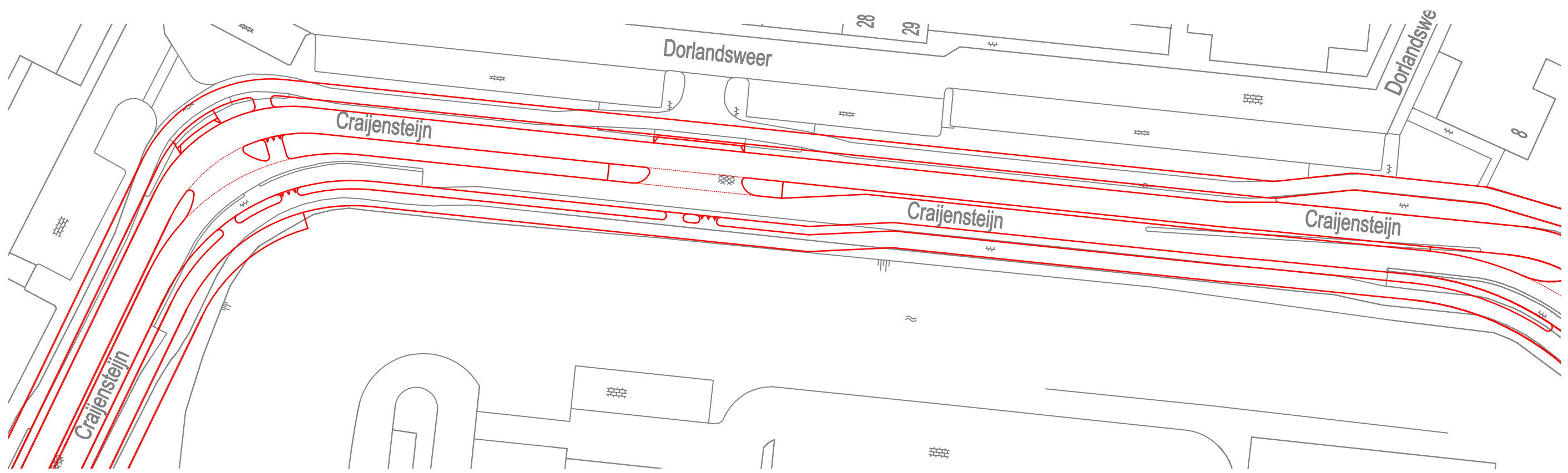
Parallelweg

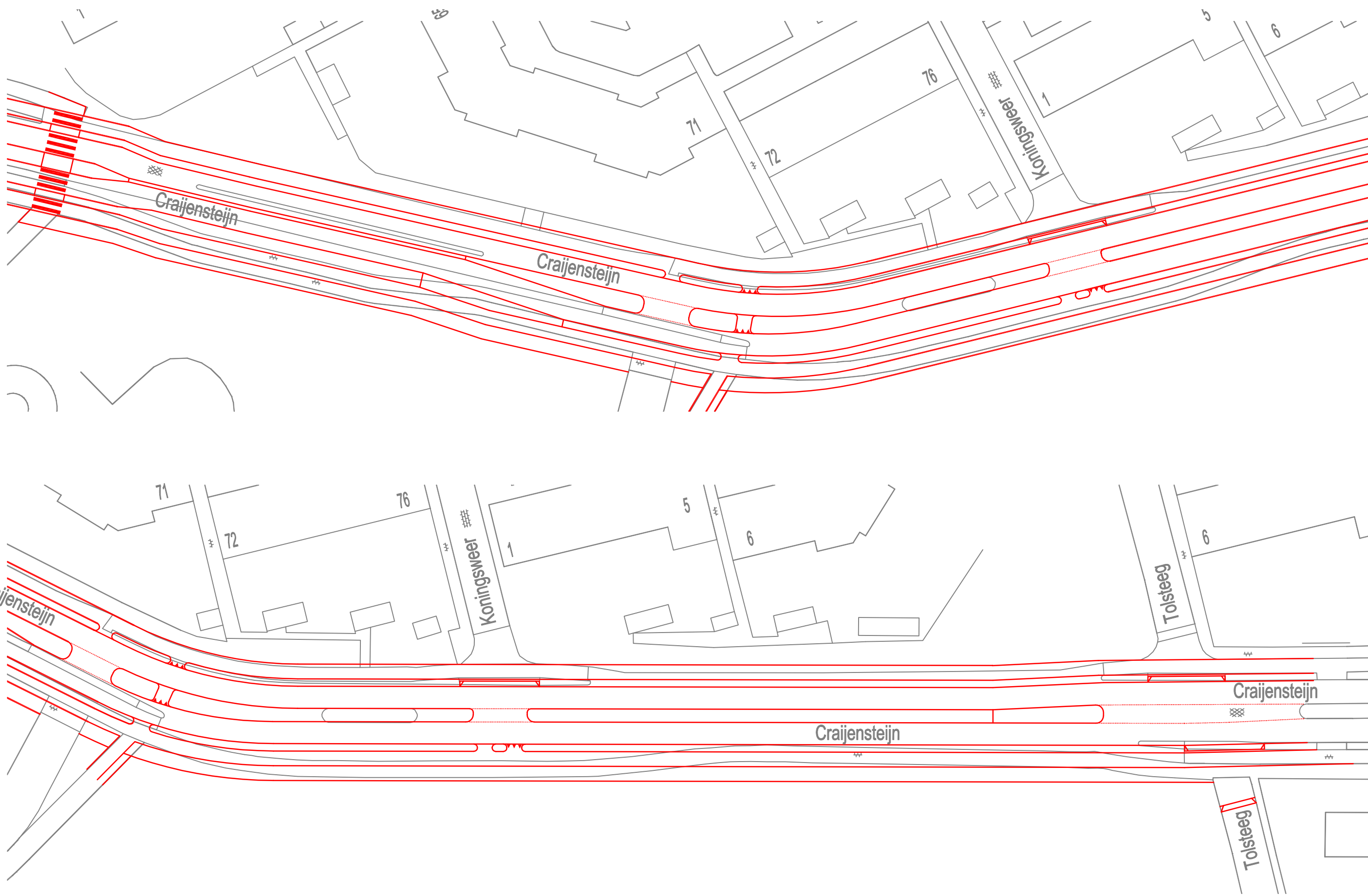
Spoorbaan Dordrecht - Elst

Bruningstraat

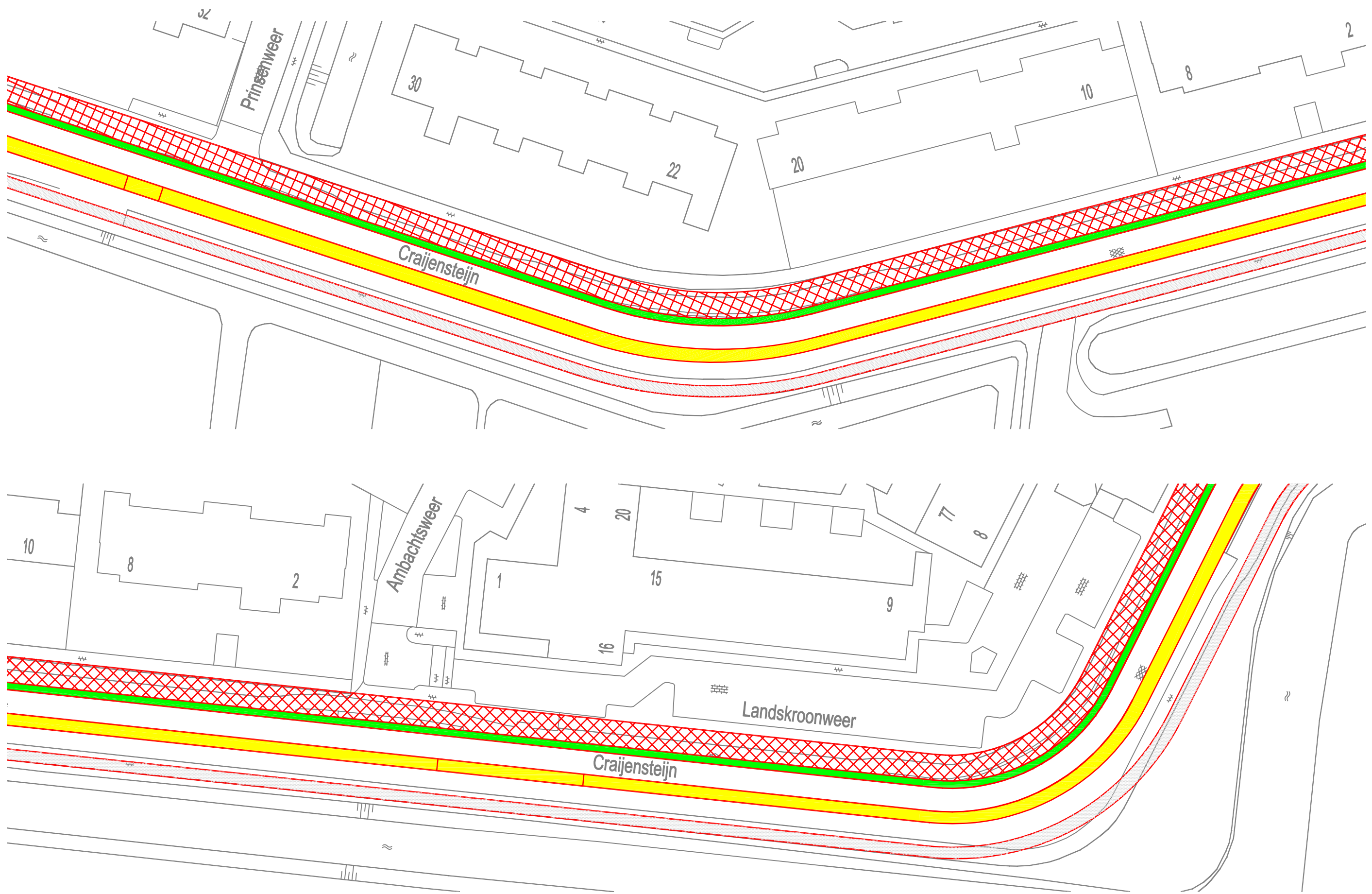


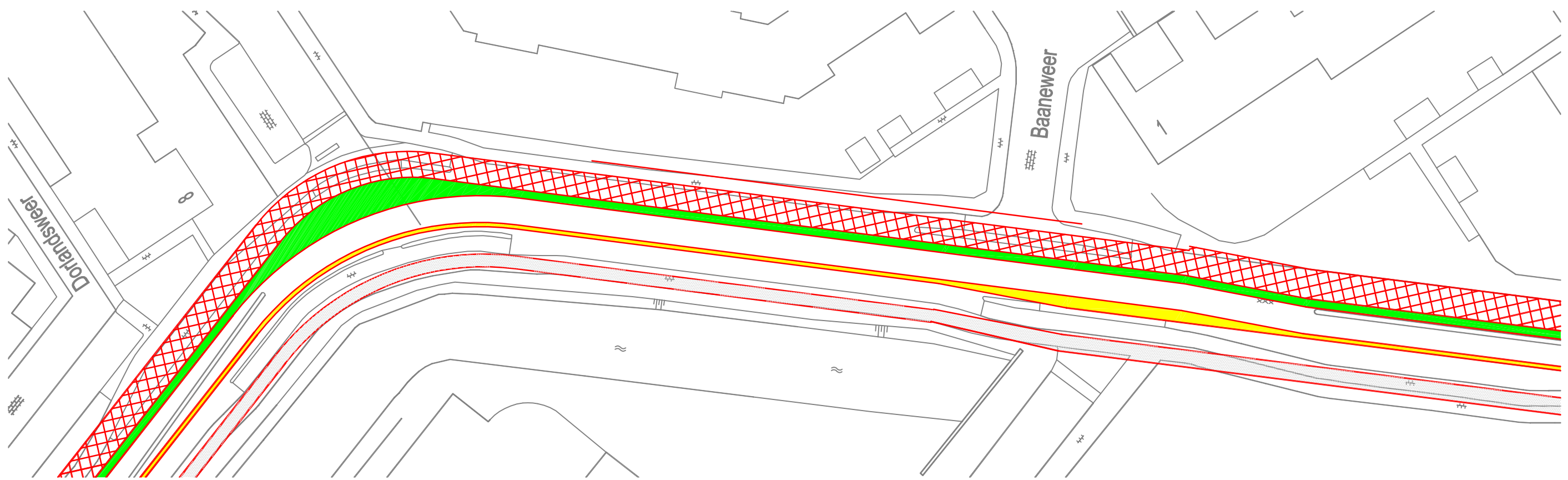


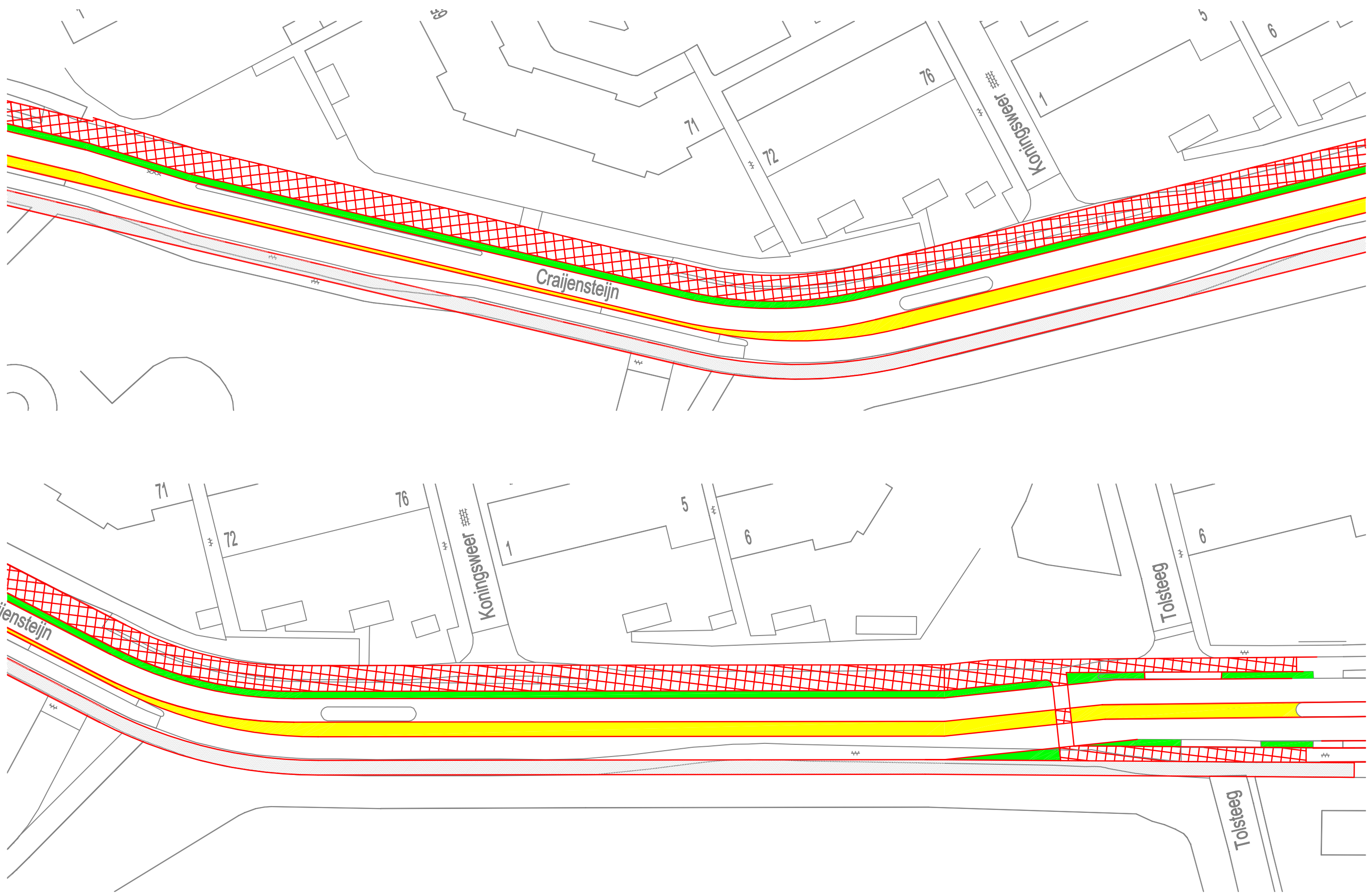


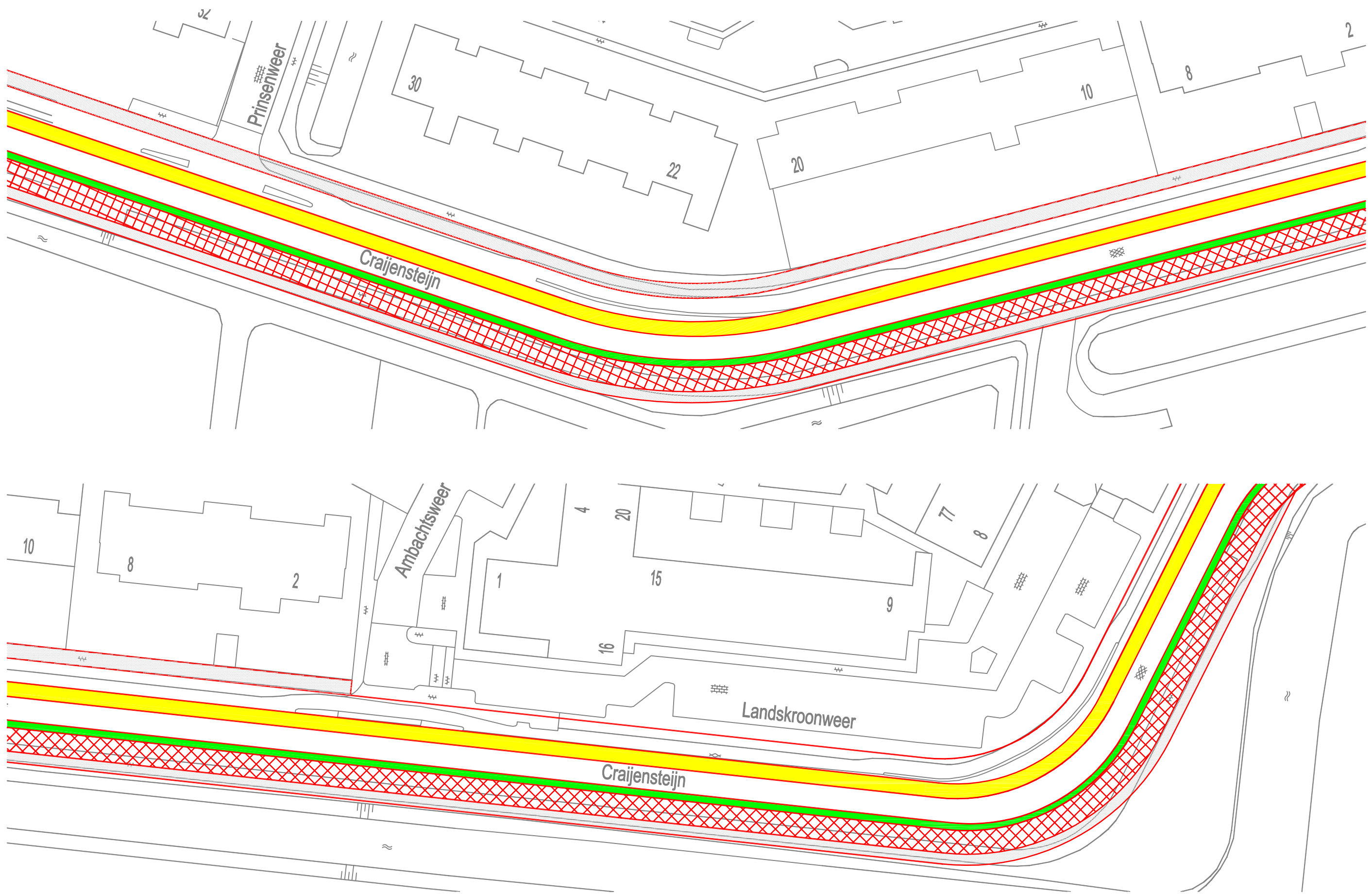


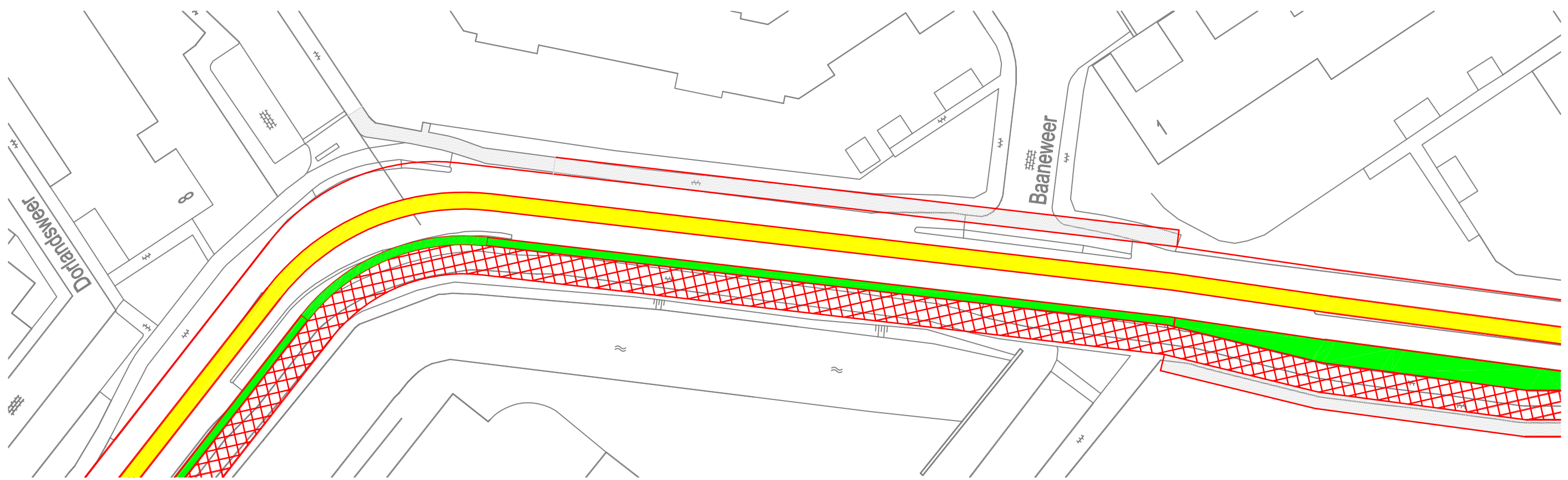
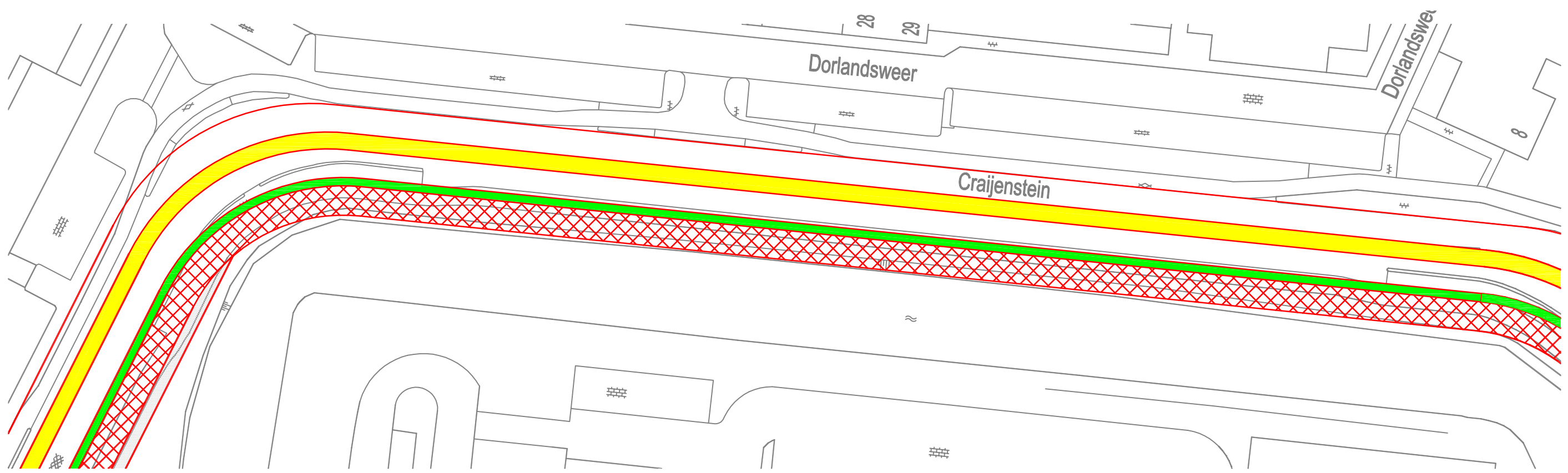


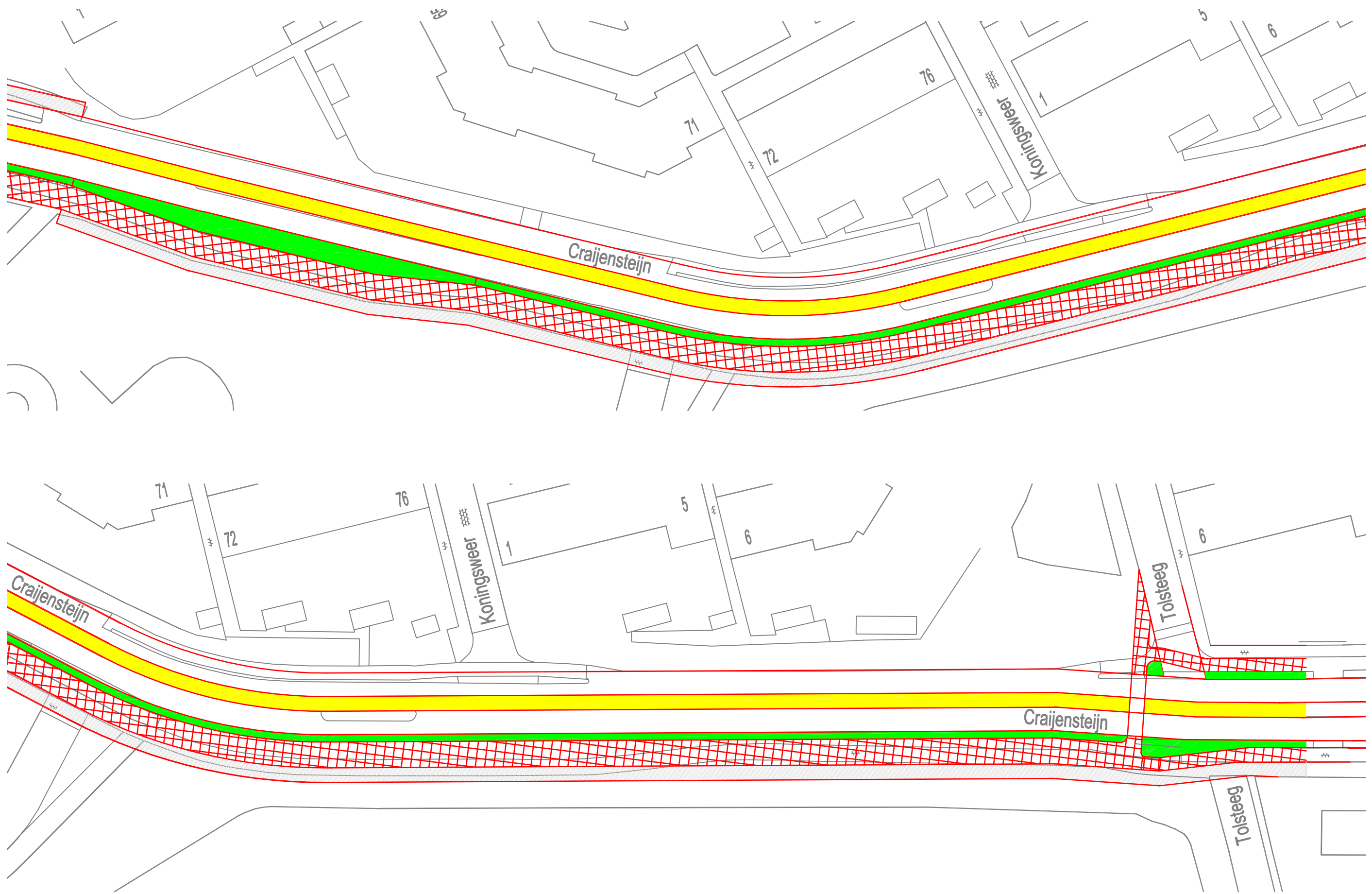


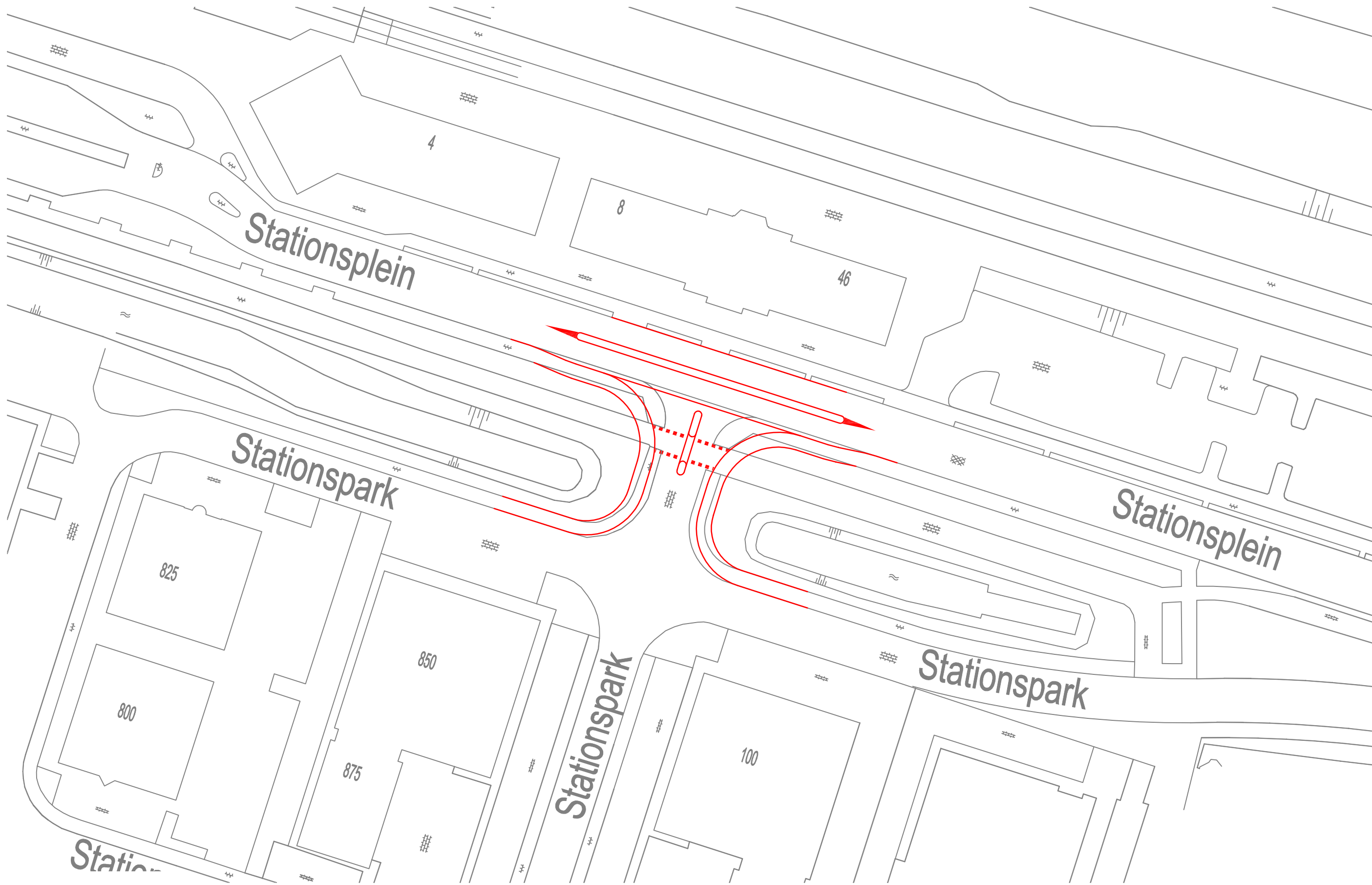


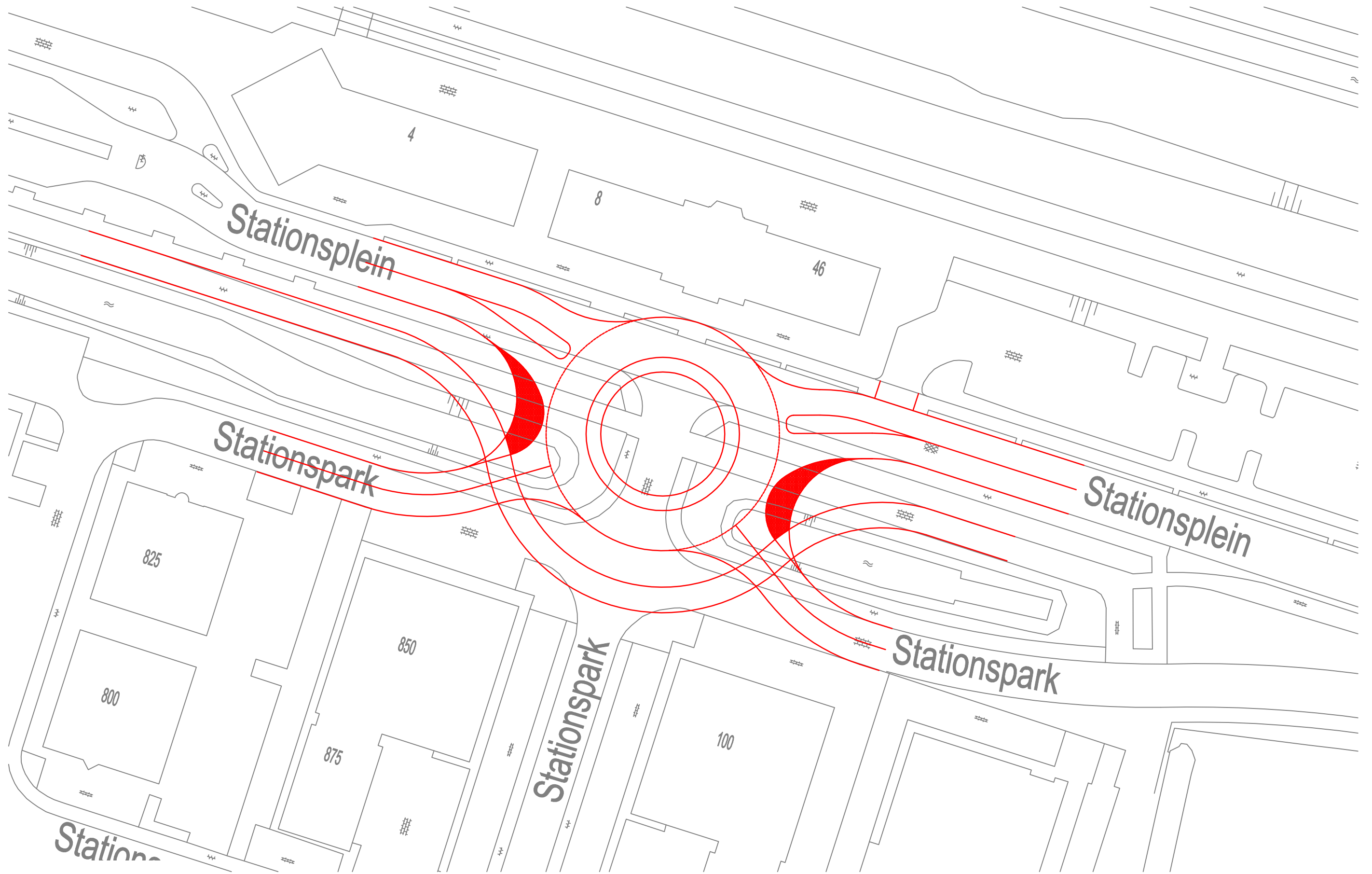




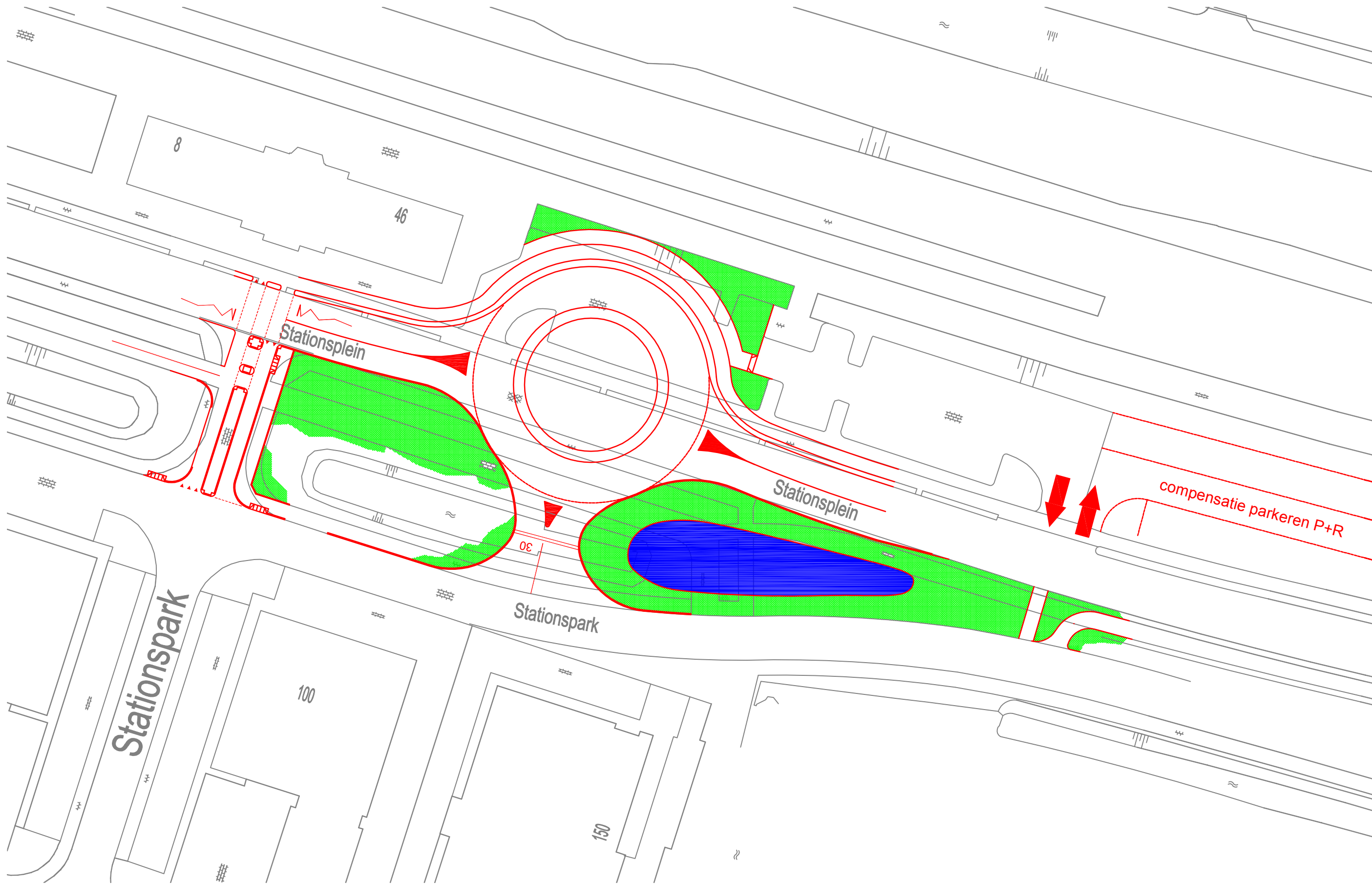




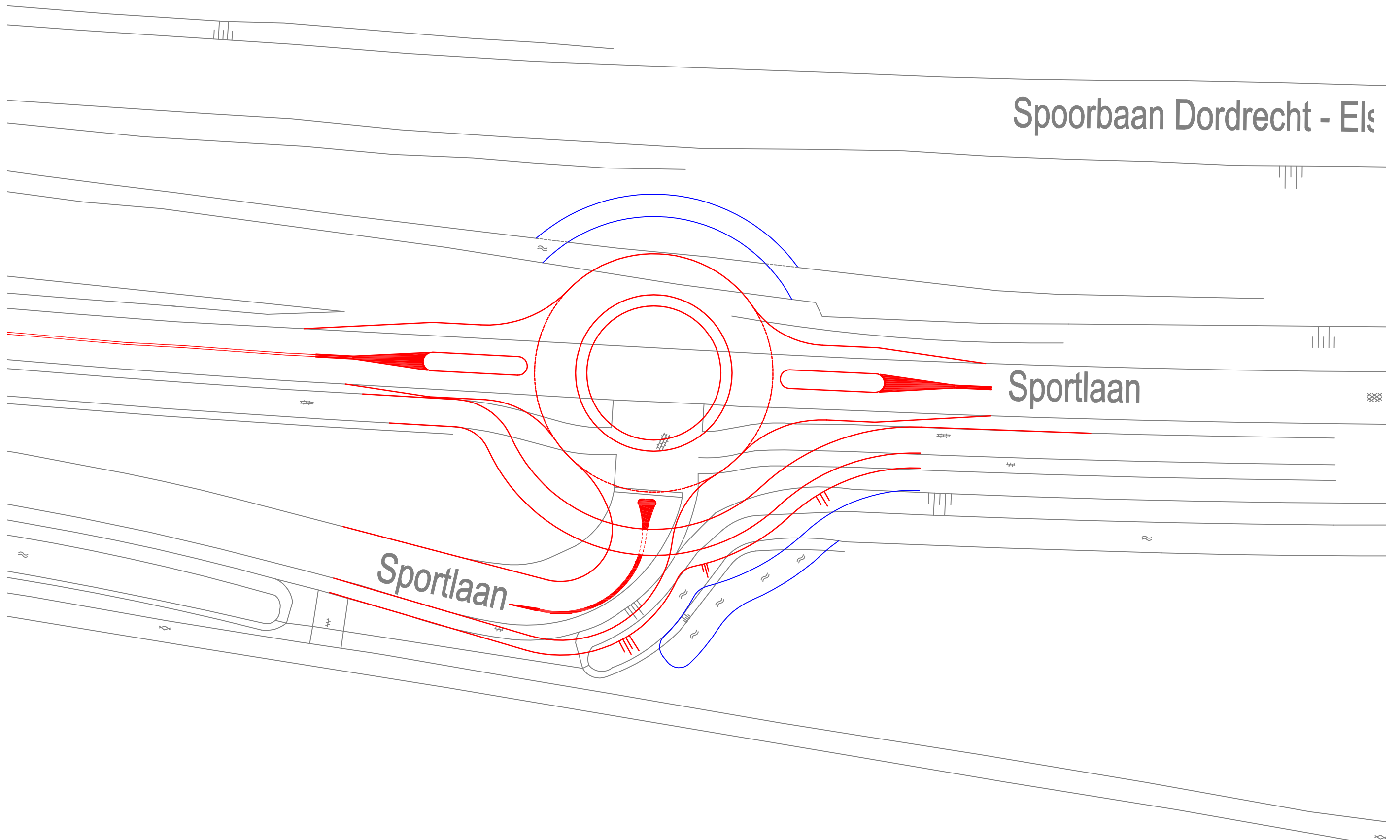


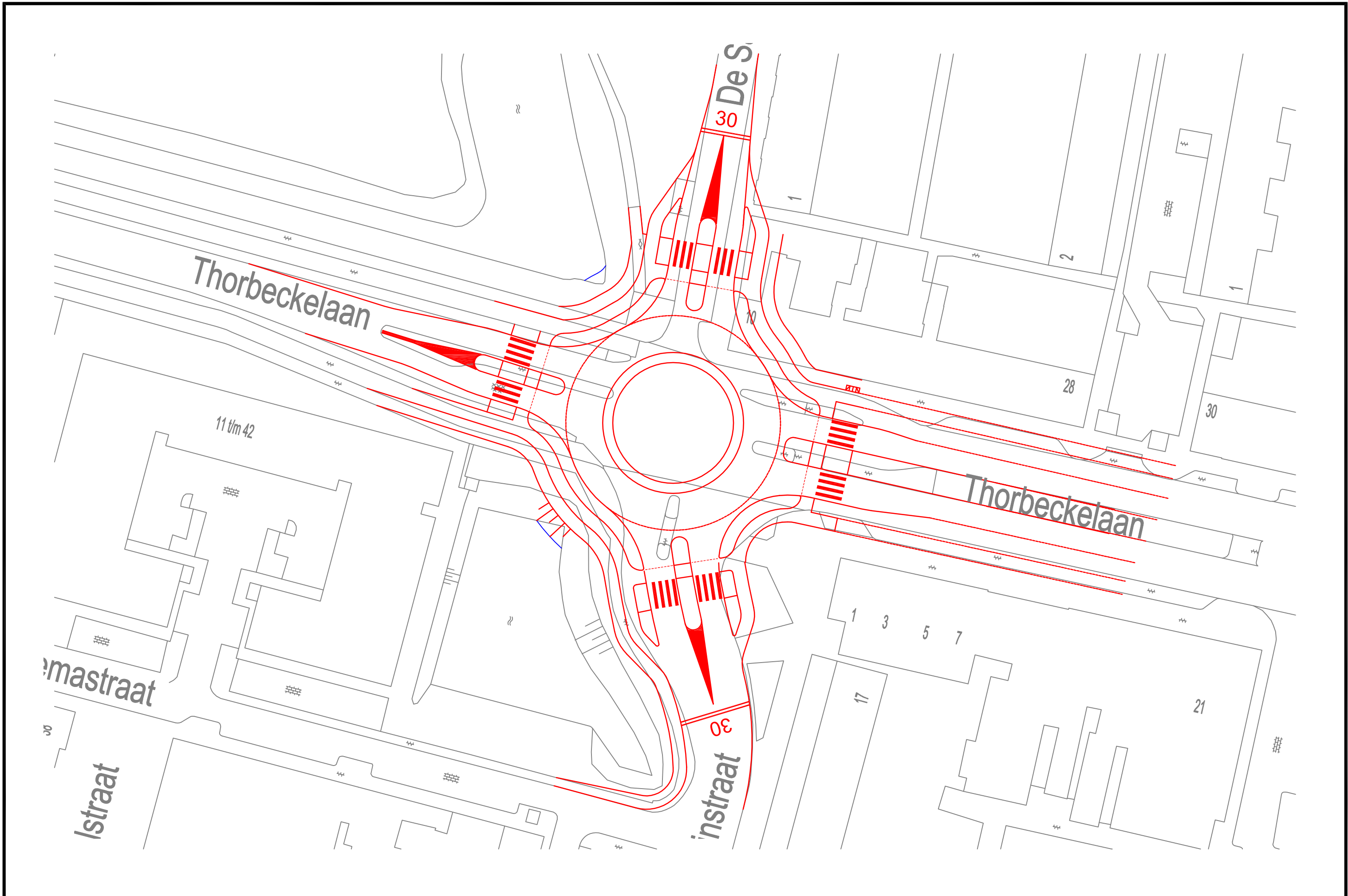


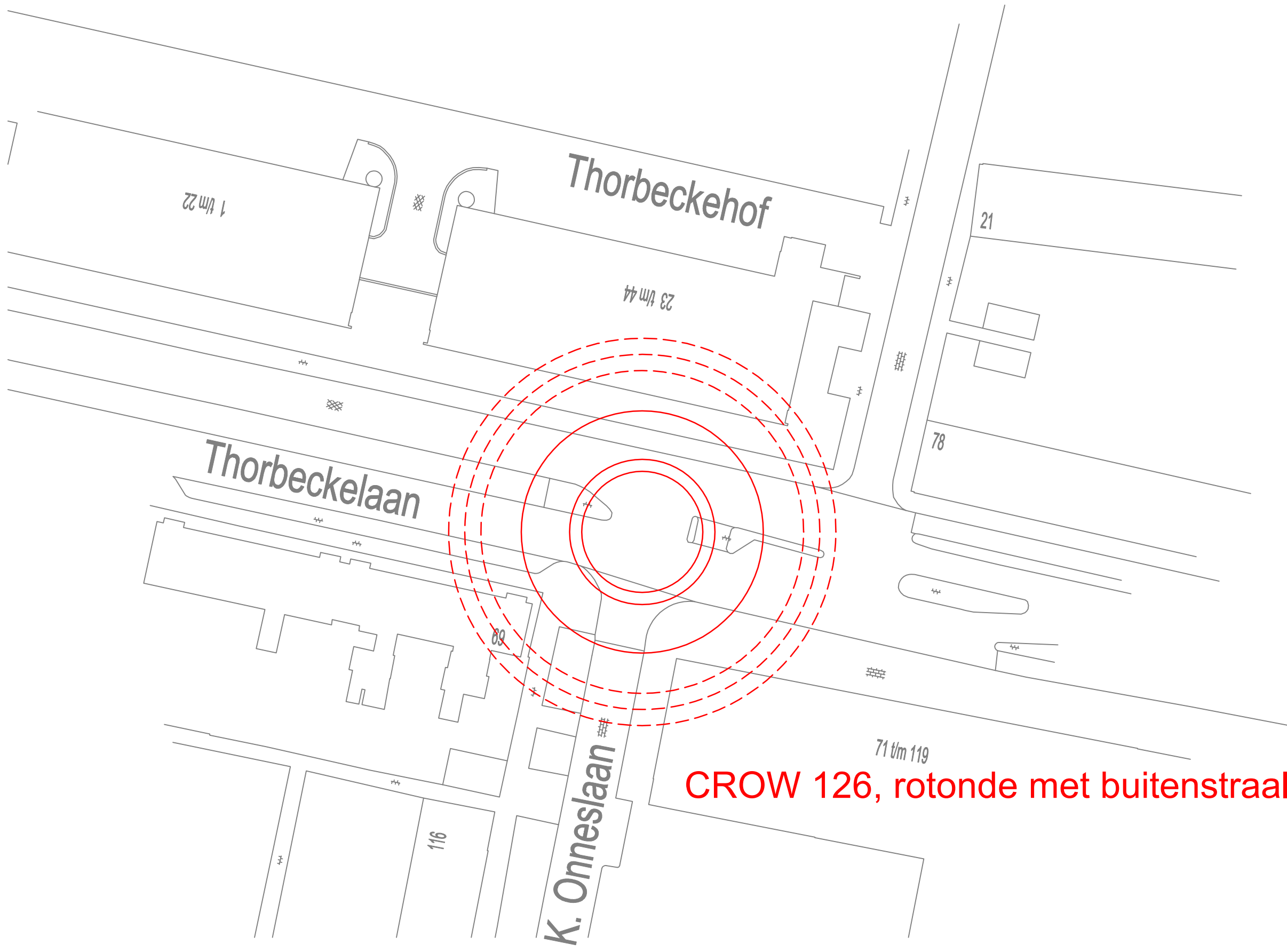




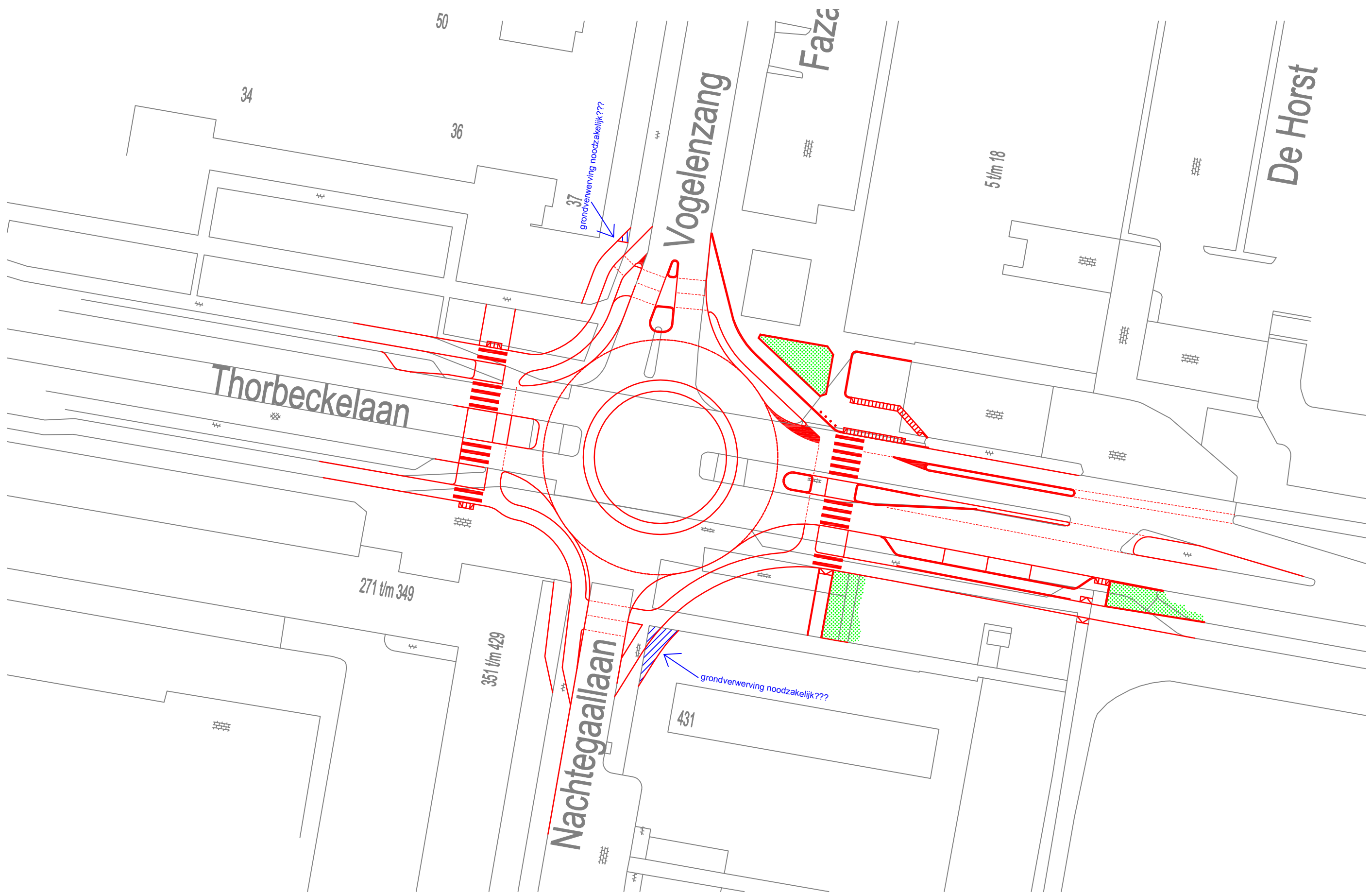
Spoorbaan Dordrecht - Els

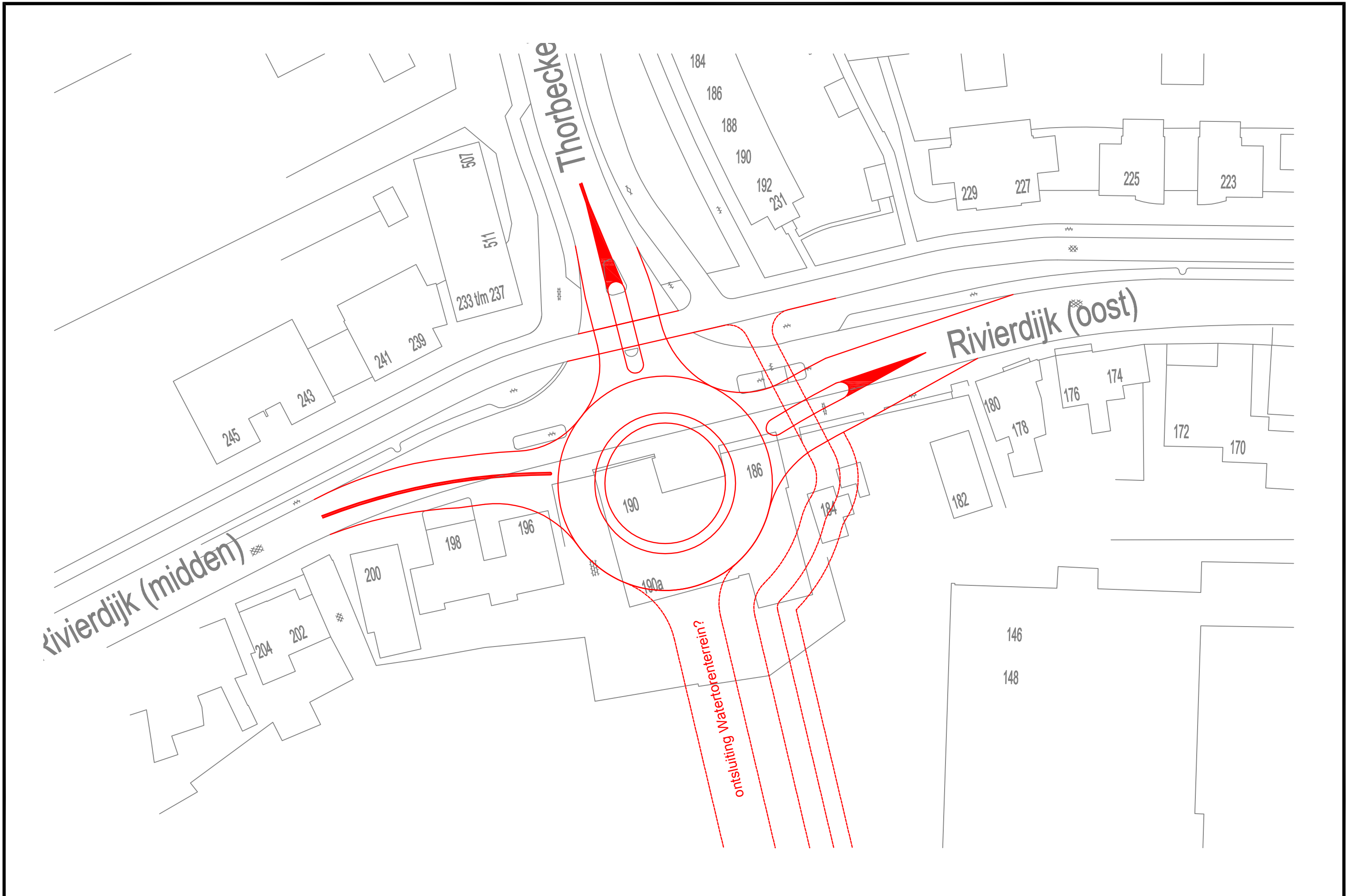


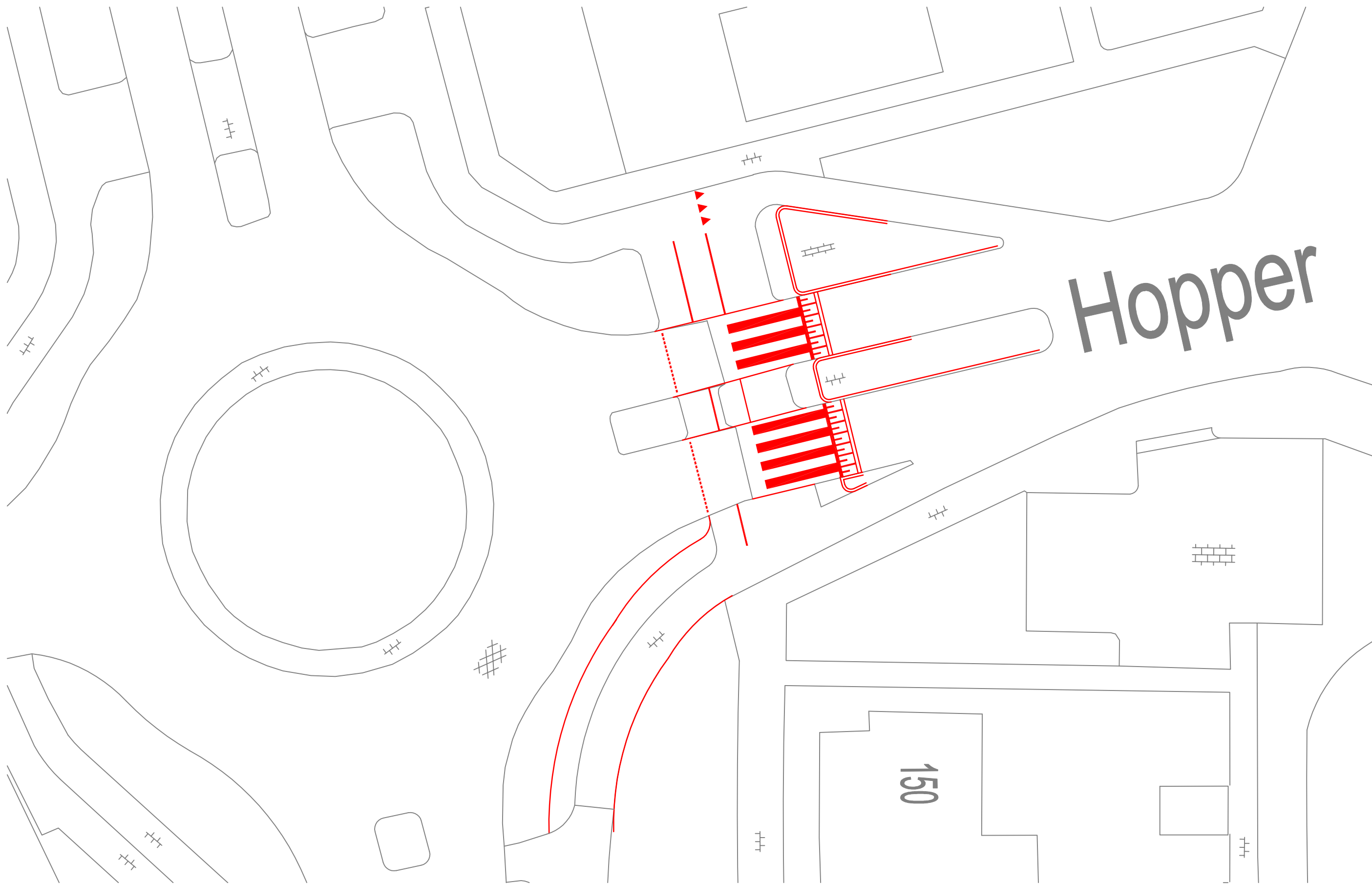


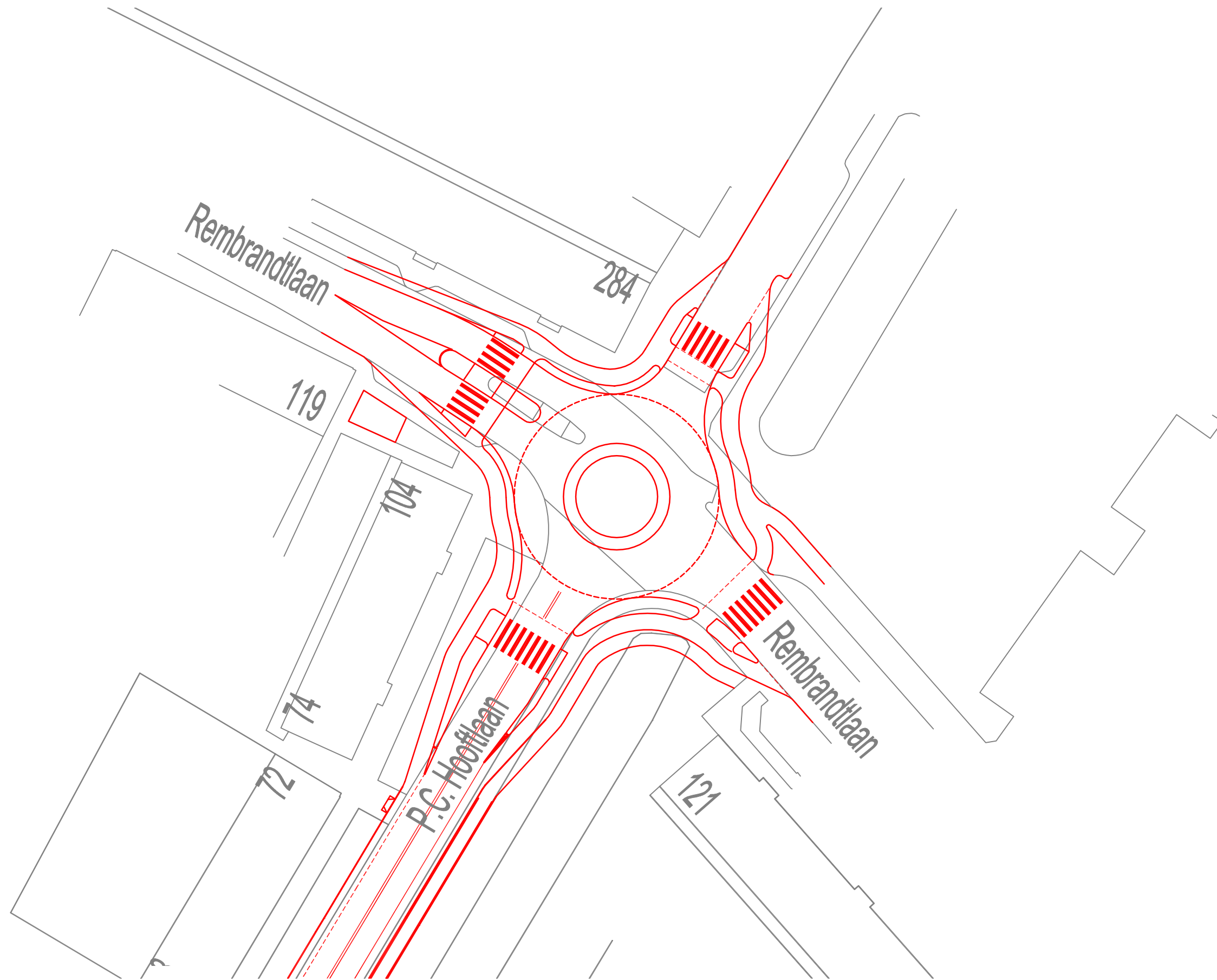


CROW 126, rotonde met buitenstraal 16 meter

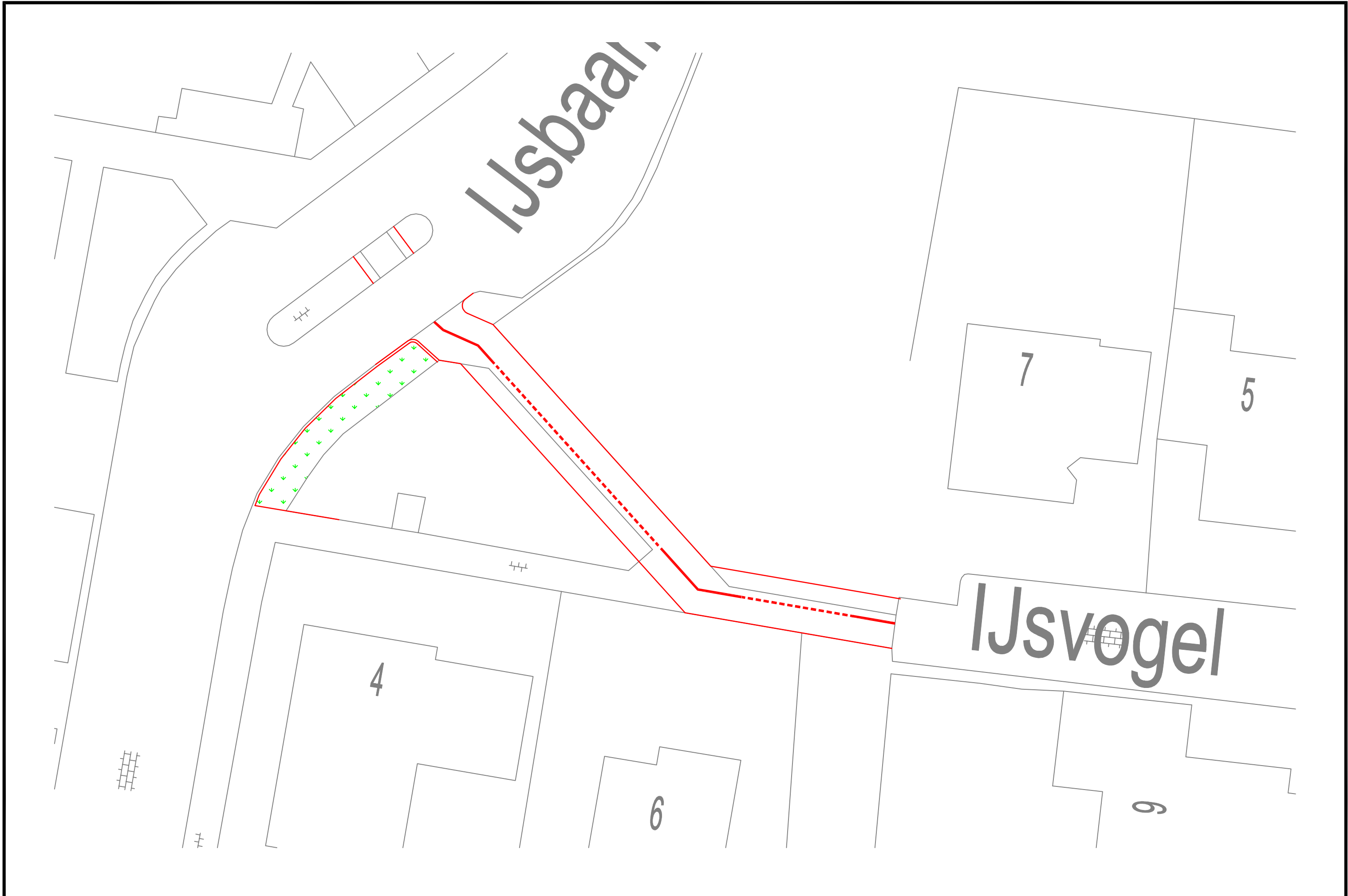


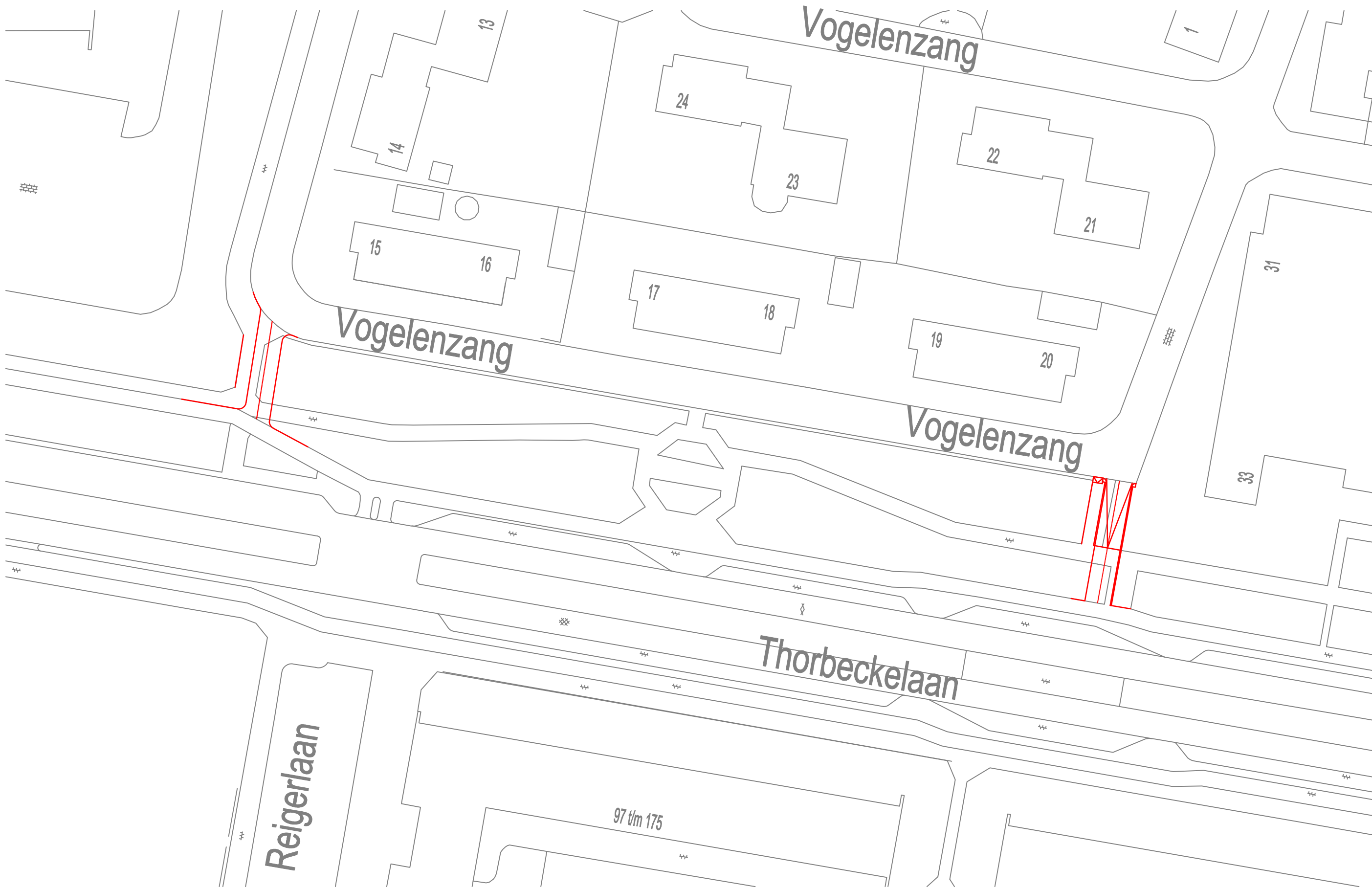












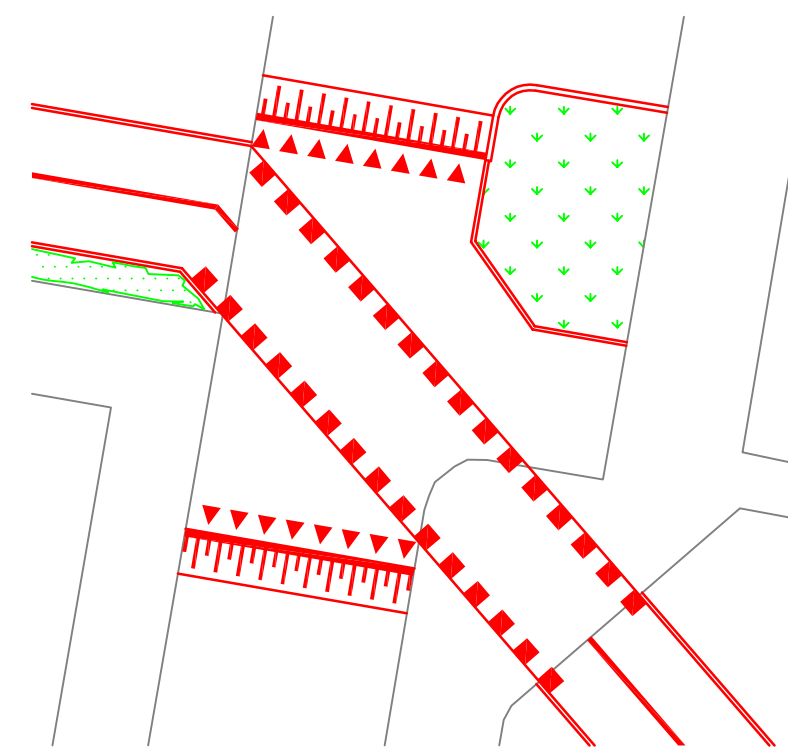


schaal: 1:500



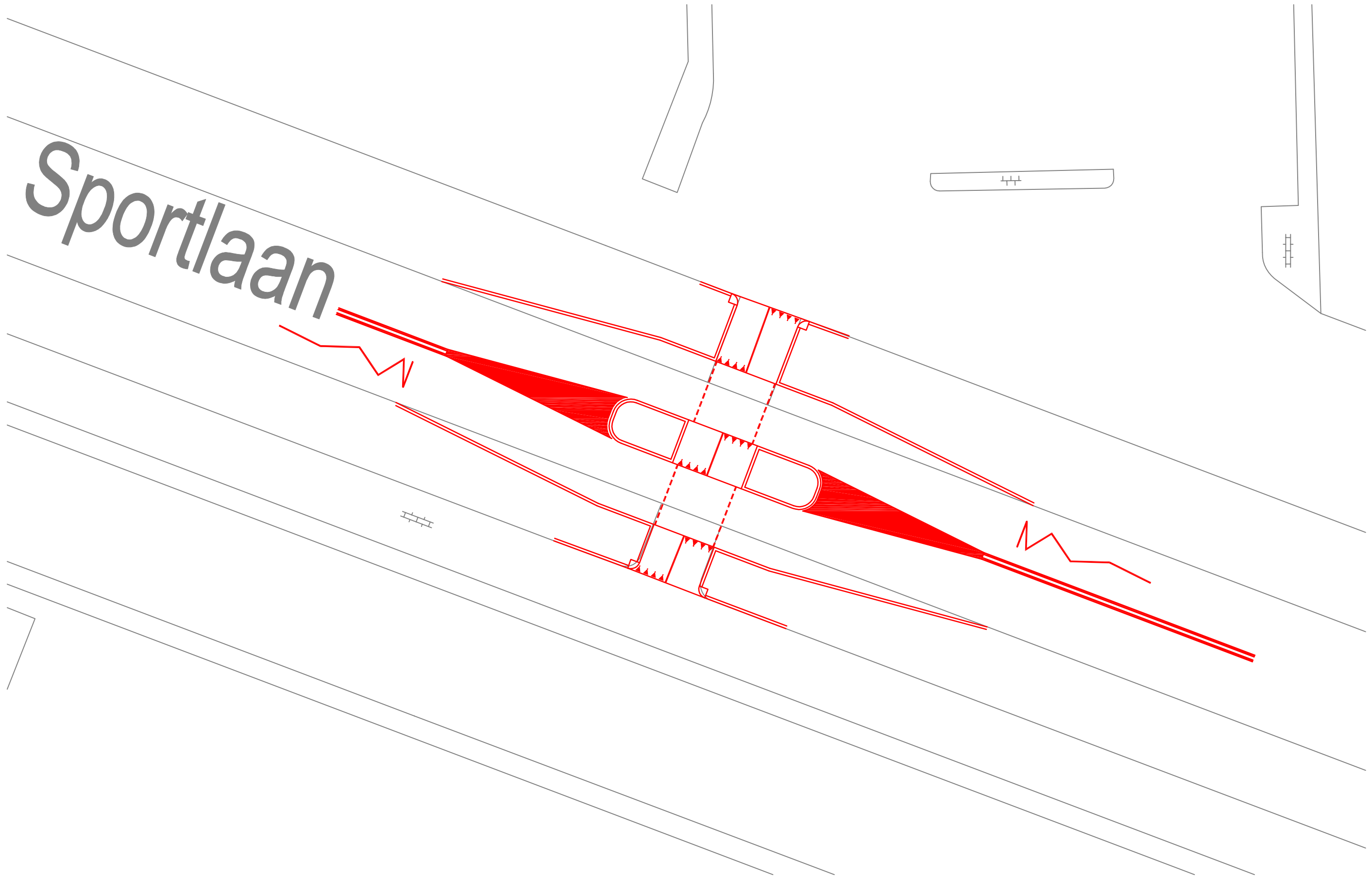
schaal: 1:500

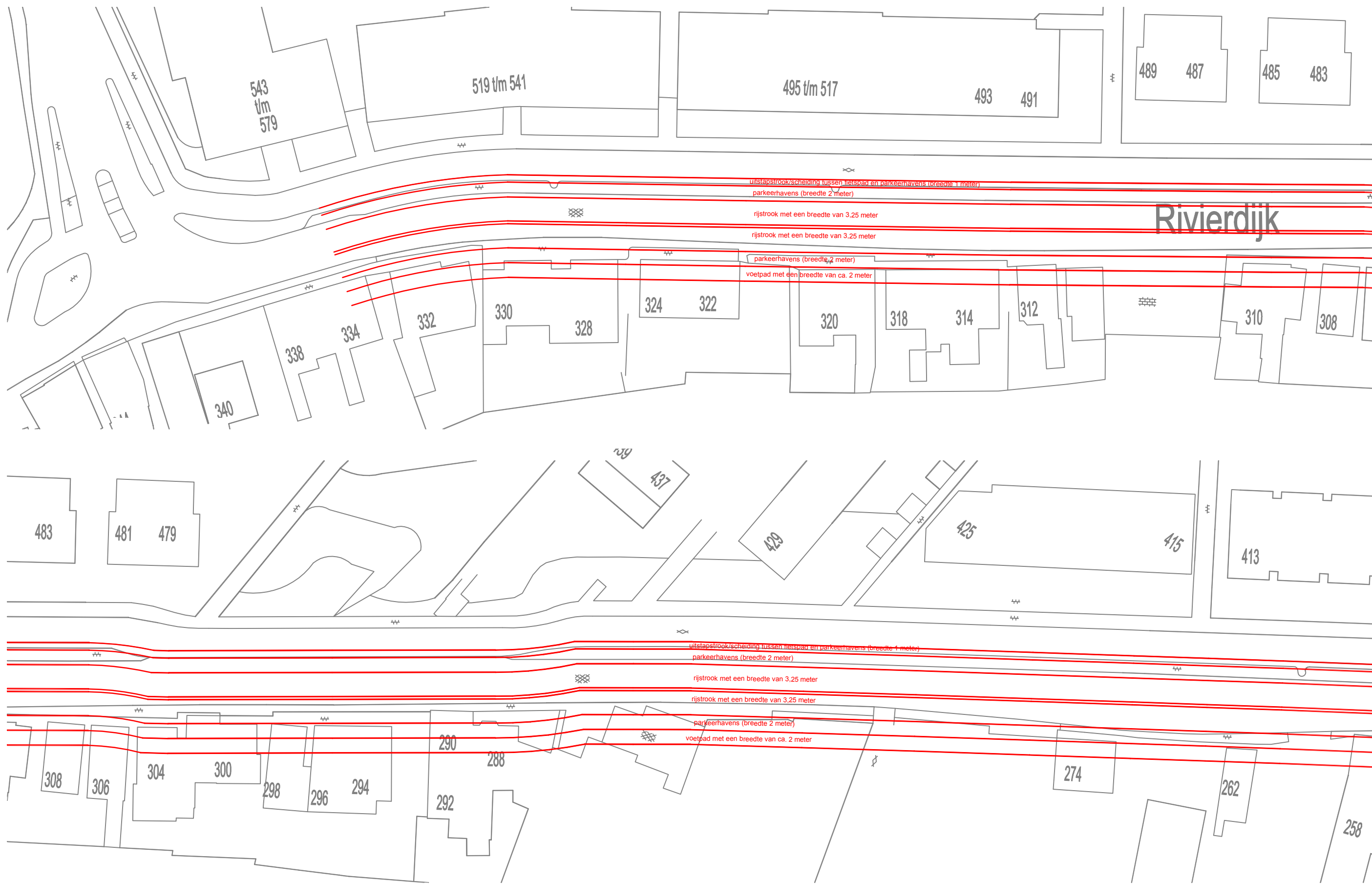
Detail fietsoversteekplaats met plateau

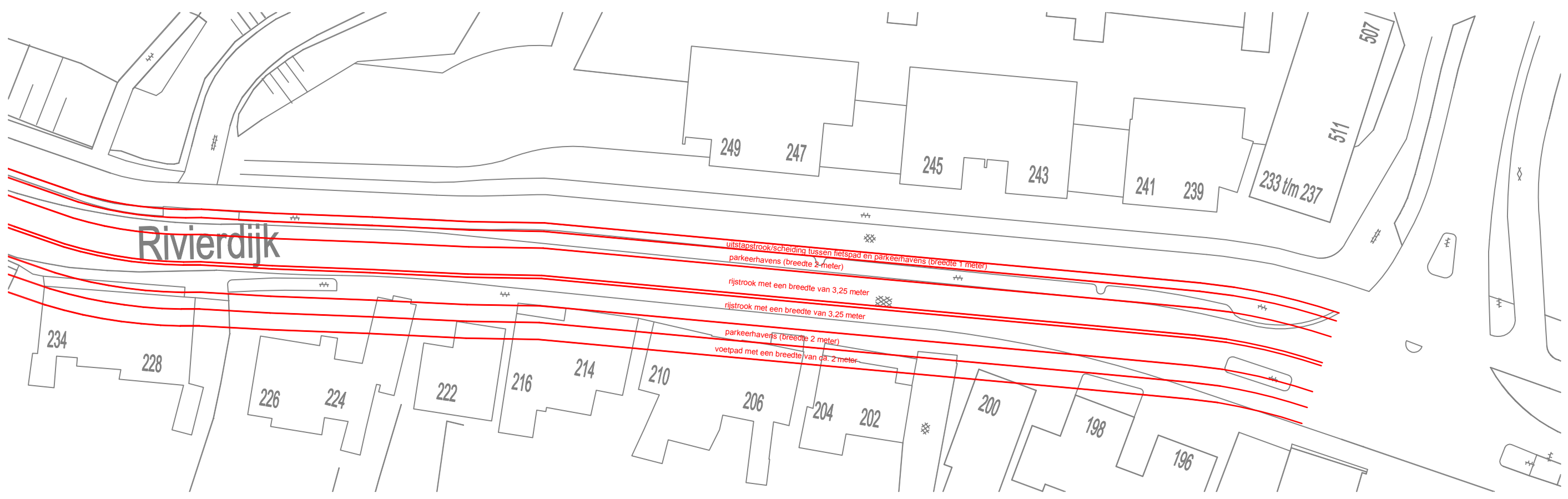
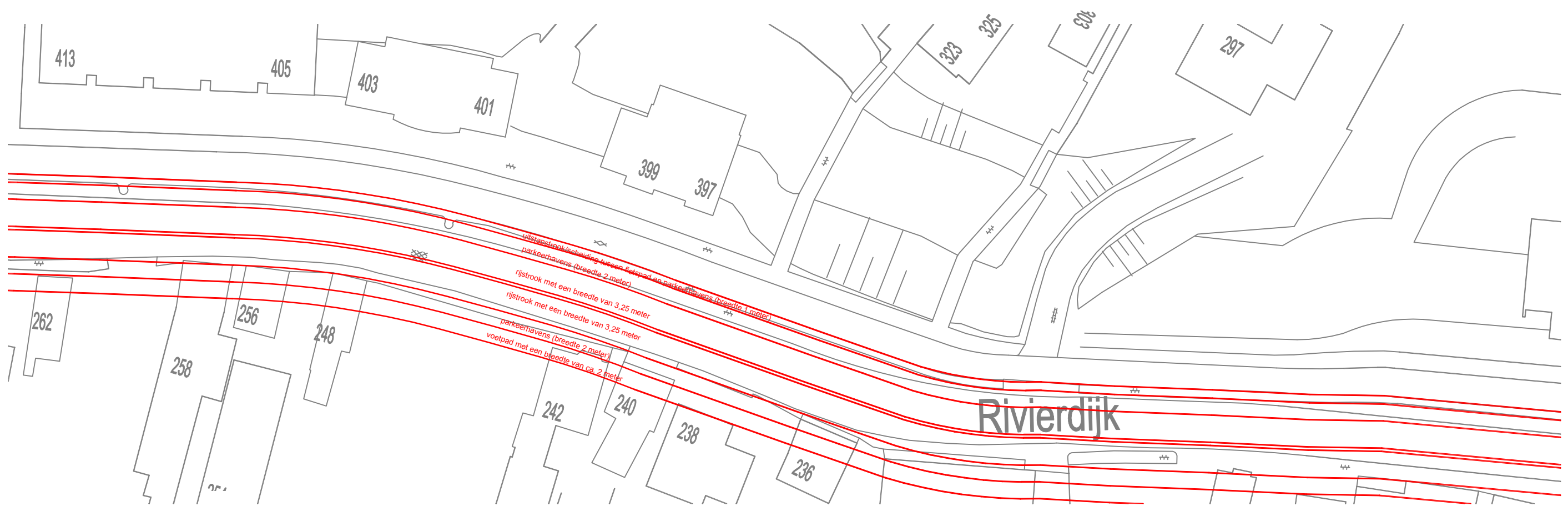


schaal: 1:200

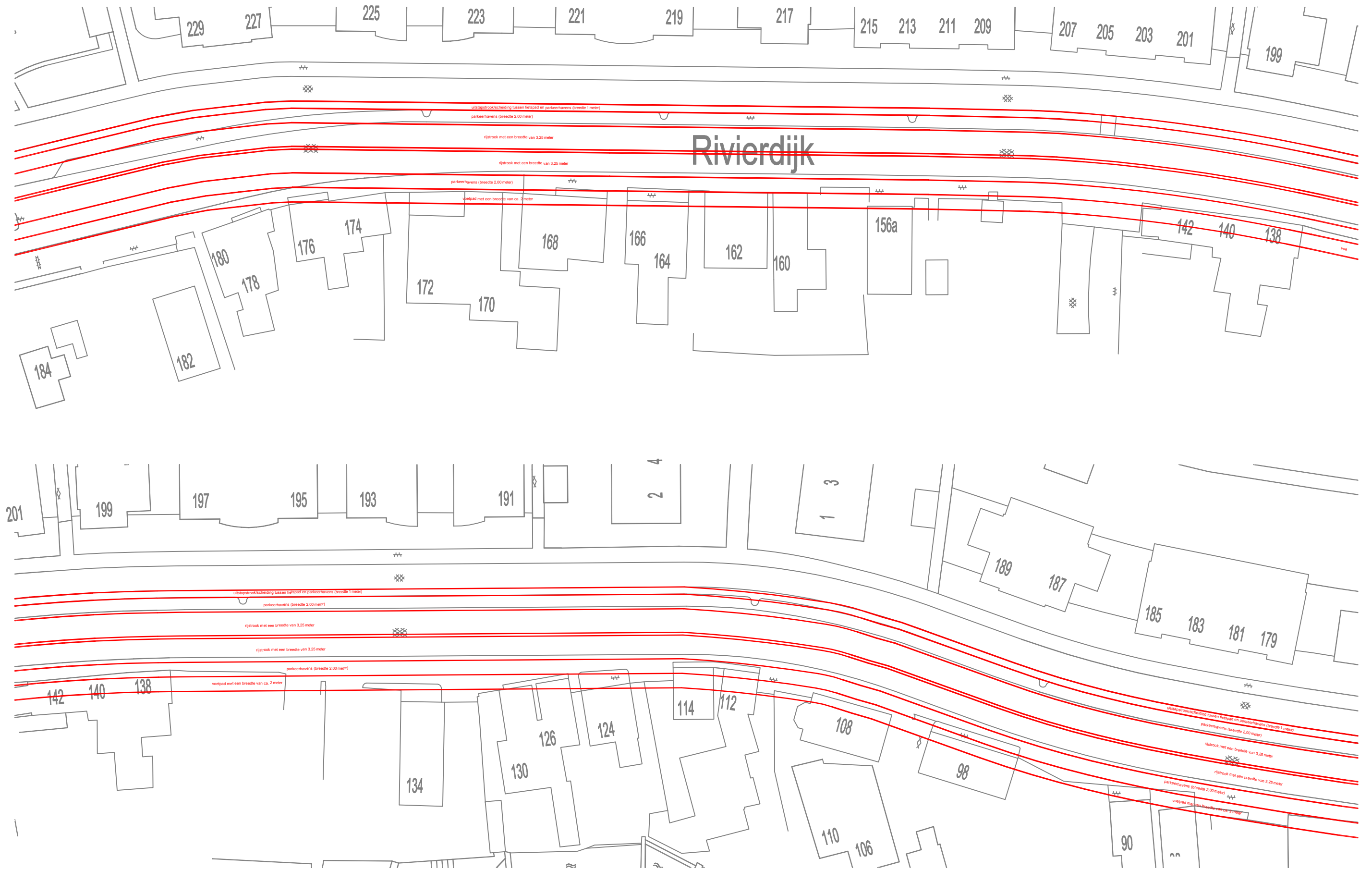
# Sportlaan

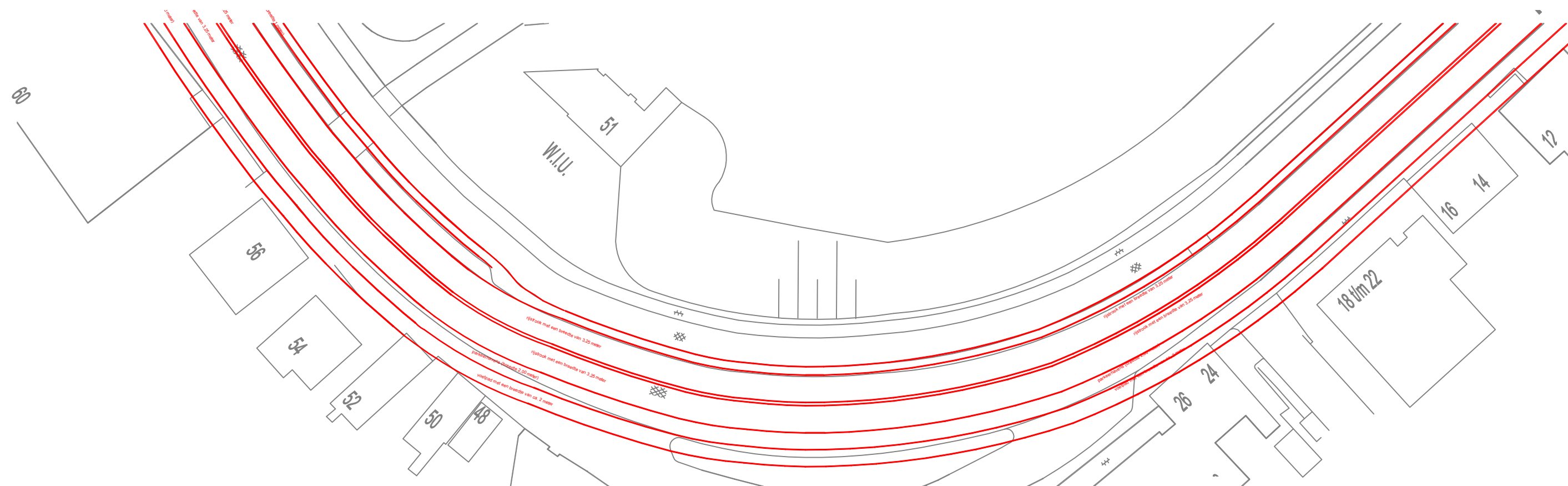






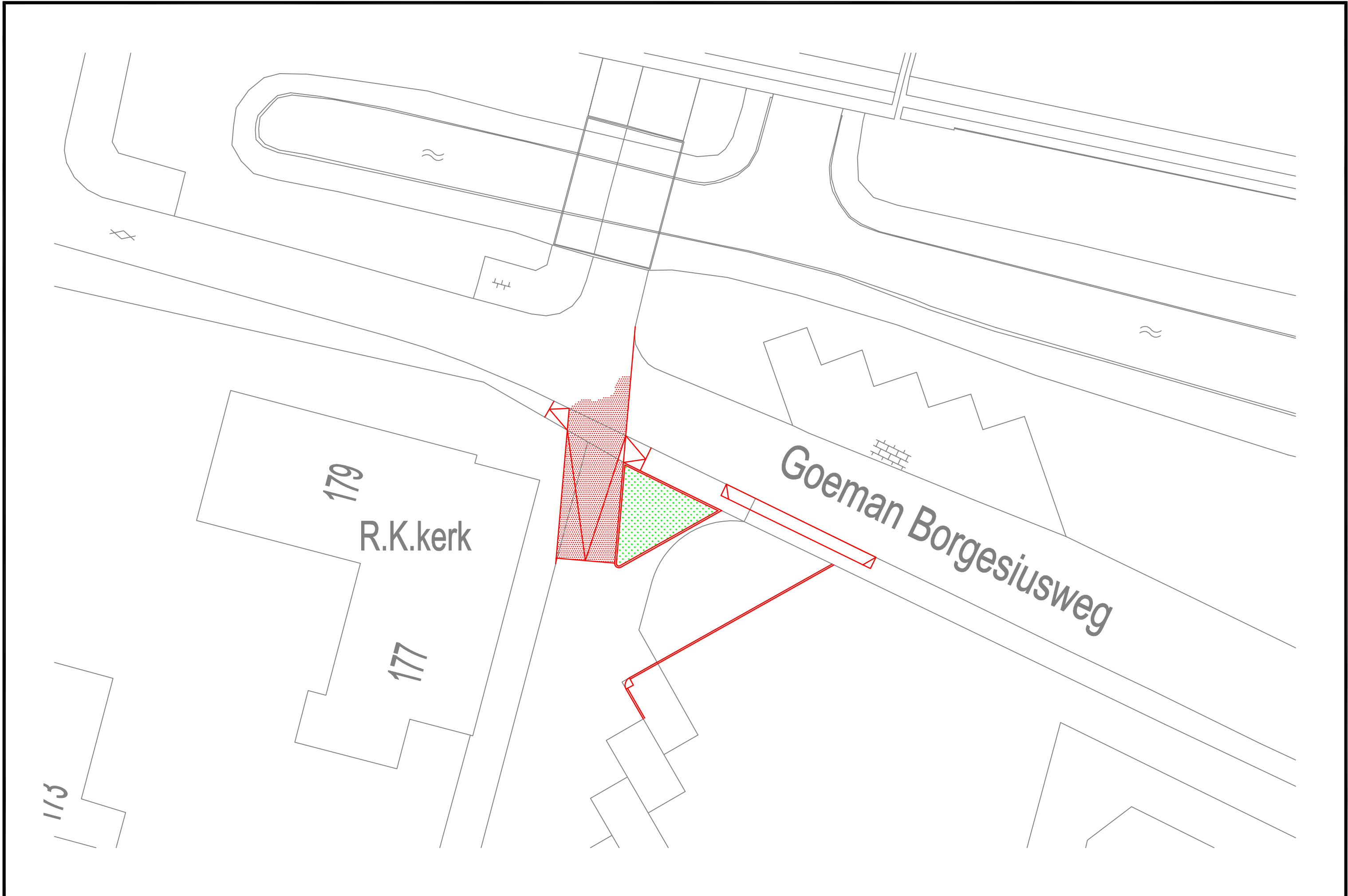
# Rivierdijk

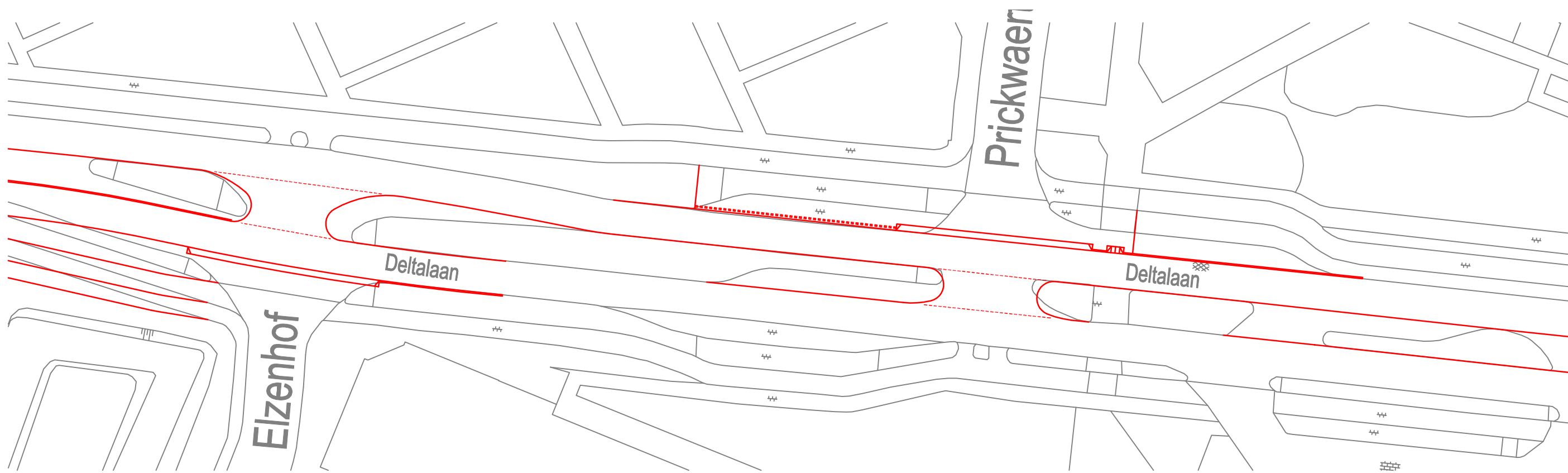


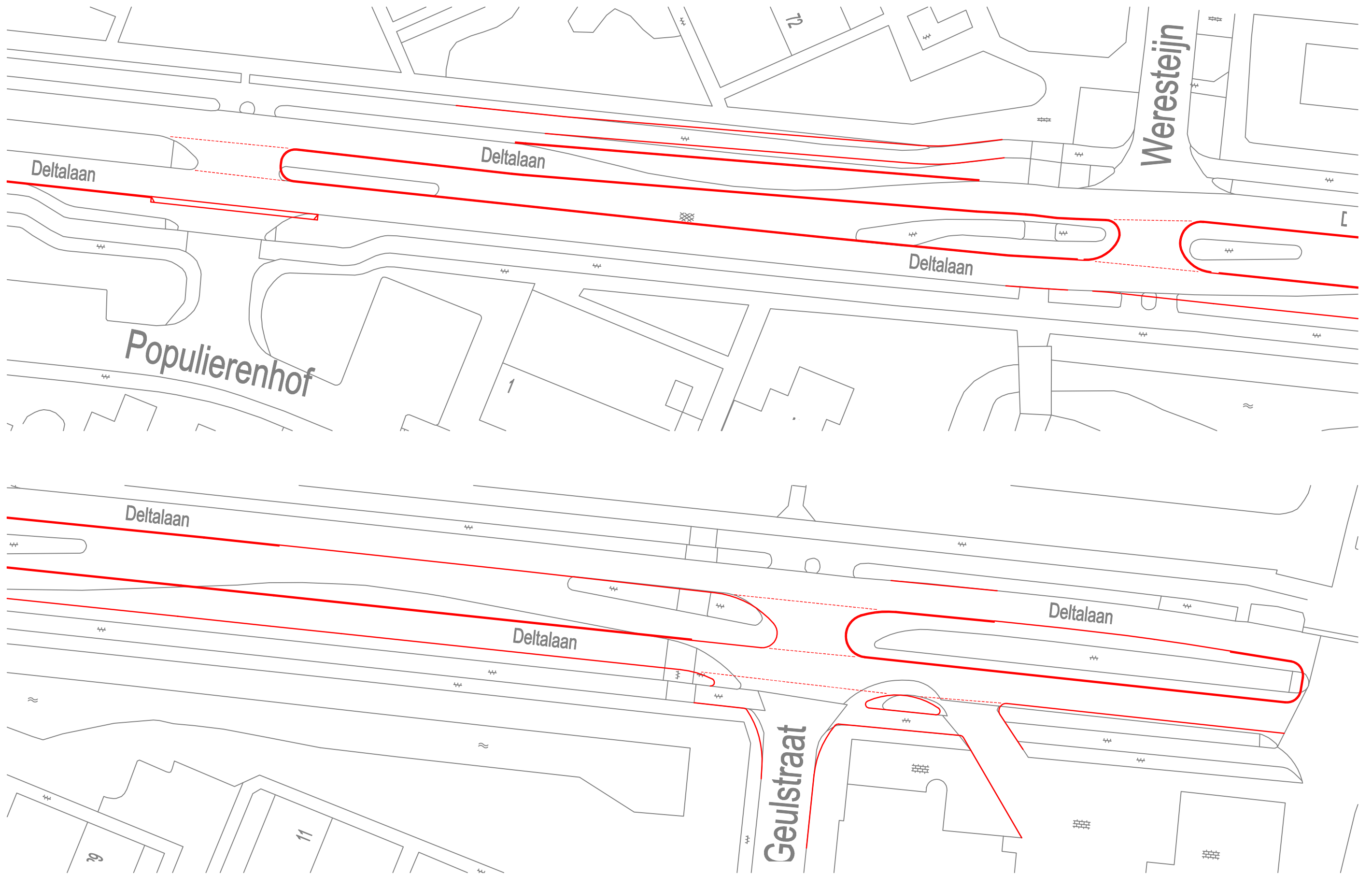














## **Bijlage 5: Overzicht projecten inclusief prioriteit**

Kenmerk	Project	Krediet / Kostenraming	Budget	Bijdrage externen	Prioriteit	Toelichting
<b>Projecten in uitvoering of zijn uitgevoerd</b>						
A1	Realisatie Overture	-	GreX		Gereed	Grondexploitatie Baanhoek-west
A2	Versterken fietsstructuur Smalweer	-	Herstraten		Gereed	Meegenomen in project
A3	Fietspad Willem Dreespark	€ 75.000,-	Krediet		Gereed	Raadsbesluit Parken d.d. 10 november 2008
A4	Rotonde Stationsweg – Rembrandtlaan	€ 1.400.000,-	Krediet	€ 190.000,-	Gereed	Raadsbesluit 8 februari 2010
A5	Groot onderhoud Thorbeckelaan (aanleg fietspaden en verbeteren zicht op zebrapaden)	€ 1.100.000,-	Krediet	€ 65.000,-	In uitvoering	Onderhoudsbudget
A6	30 km/u inrichting Baanhoek (spoorbrug – Overture)	€ 40.000,-	Duurzaam Veilig		Gereed	
<b>Bestaande plannen met financiële dekking</b>						
	<b>Merwede Lingelijn</b>	<b>€ 11.800.000,-</b>	<b>MLL</b>			<b>Raadsbesluit 6 juli 2009</b>
B1	Realisatie halte Sliedrecht Baanhoek	-	MLL	80%	B1	Deelproject MLL
B2	Realisatie fietspad aan westzijde Parallelweg-oost	-	MLL	80%	B1	Deelproject MLL
B3	Opwaarderen bestaande stationsomgeving	-	MLL	80%	B1	Deelproject MLL
B4	Busbaan Baanhoek-west, inclusief doorgang door Spoordijk	-	MLL/HOV-D	100%	B1	Busbaan gefinancierd door Drechtsteden. Doorsnijding is onderdeel MLL
B5	Verbinding Baanhoek-west met Oostpolder / Land van Matena	€ 190.000,-	HOV-D en GreX	100%	B1	Gedeeltelijk onderdeel greX Baanhoek-west aangevuld met bijdrage Drechtsteden.
B6	DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem)	-	HOV-D	100%	B1	Uitgevoerd door Drechtsteden
B7	KAR (Korte AfstandsRadio): prioriteit openbaar vervoer bij verkeerslichten	-	HOV-D	100%	B1	Uitgevoerd door Drechtsteden
B8	Busstation Burgemeester Winklerplein	€ 800.000,-	HOV-D	100%	B1	1/3 gefinancierd door Drechtsteden, de rest door Tablis en De Windroos.
B9	Toegankelijk maken van bushaltes	-	Subsidie	100%	B1	Provincie
B10	Fiets filevrij Beneden Merwederoute (Alblasserdam – Papendrecht – Sliedrecht).	€ 200.000,-	Subsidie	100%	B1	Rijk
B11	Realiseren van extra parkeerplaatsen bij herstraatwerkzaamheden	€ 50.000,-	Reserve Infra		B3	Herstraten
B12	Aanvullende snelheidsremmende voorzieningen in woongebieden bij herstraatwerkzaamheden.	€ 30.000,-	Reserve Infra		B3	Herstraten
B13	Capaciteitsverbreding A15	Geen	NVT		B1	Oppakken in Drechtstedenverband
B14	Verminderen barrièrewerking Rembrandtlaan	-	GreX		B2	Plan Burgemeester Winklerplein
<b>Bestaande plannen met gedeeltelijke financiële dekking</b>						
C1	Fietspad De Horst	€ 100.000,-	Reserve Infra	€ 35.000,-	N1	Subsidie provincie
<b>Bestaande plannen zonder financiële dekking</b>						
D1	Turborotonde A15	€ 1.800.000,-	Rijkswaterstaat	100%	B1	Rijkswaterstaat is verzocht om de meerkosten van de turborotonde te betalen.
D2	Verlegging Parallelweg-oost in Benedenveer	-	GreX		B2	Benedenveer
D3	Ontsluiting Watertorenterrein op Rivierdijk	-	Watertoren NV	100%	B2	Watertorenterrein (anterieure overeenkomst)
D4	Ontsluiting voor vrachtverkeer via het Plaatje ter ontlasting dijklint Baanhoek - Molendijk	-	GreX / subsidie	100%	B2	Het Plaatje
D5	Wijzigen ontsluiting scholen Prickwaert naar Deltalaan en extra parkeerplaatsen ter ontlasting Locksweer	-	GreX		B2	Nieuw- of verbouw scholen Prickwaert (huisverstingsbudget onderwijs)
D6	Ontsluiting Driehoek	-	GreX		B2	Driehoek
	Capaciteit verkeerslichten verbeteren met extra opstelstroken	€ 350.000,-				Variant 1
	Turborotonde	€ 1.000.000,-				Variant 2

Kenmerk	Project	Krediet / Kostenraming	Budget	Bijdrage externen	Prioriteit	Toelichting
<b>Nieuwe projecten</b>						
E1	PC Hoofltaan: Erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg?					
	50 km/u	€ 675.000.-	-		N1	
	30 km/u	€ 500.000.-	-		B2/N1	Meenemen in ontwikkeling De Stoep en nieuwbouw Rivierdijk
E2	Rotondes Parallelweg Nijverwaard					
	Leeghwaterstraat	€ 550.000.-	-		B2/N1	Relatie Uitvoeringsprog. bedrijventerreinen
	Ringersstraat	€ 425.000.-	-		N2	
	Beyerinckstraat	€ 350.000.-	-		N2	
	Bruningsstraat	€ 350.000.-	-		B2N2	Relatie Uitvoeringsprog. bedrijventerreinen
	Calandstraat	€ 350.000.-	-		N3	
E3	Craijensteijn (Oost-west-fietsverbinding)					Onderdeel Raadsprogramma
	Enkelrichtingsfietspad (weerszijden)	€ 2.500.000.-	-		N1	Variant 1
	Dubbelrichtingsfietspad noordzijde	€ 2.300.000.-	-		N1	Variant 2
	Dubbelrichtingsfietspad zuidzijde	€ 2.300.000.-	-		N1	Variant 3
E4	Ontsluiting Stationspark en rotonde Sportlaan					
	Rechts in en rechts uit	€ 90.000.-	-		B2	Voorstel: financieren uit Stationspark II
	Rotonde Stationspark I (2 varianten)	€ 450.000.- / €650.000.-	-		B2	Voorstel: financieren uit Stationspark II
	Rotonde Sportlaan	€ 350.000.-	-		B2	Voorstel: financieren uit Stationspark III
E5	Rotondes Thorbeckelaan				B2	
	Simon Stevinstraat	€ 450.000.-	-		B2	Koppelen aan Grex Staatsliedenbuurt
	Kamerlingh Onneslaan	Niet geraamd	X		N3	Ruimtelijk niet inpasbaar
	Vogelenzang	€ 450.000.-	-		B2	
	Rivierdijk	Niet geraamd	X		N3	Ruimtelijk niet inpasbaar
	Hopper/IJsvogel	€ 10.000.-	-		N1	
E6	Rotondes Rembrandtlaan					
	P.C. Hoofltaan	€ 300.000.-	-		B2	
	Willem Kloosweg	Niet geraamd	X		N3	Strijdig met beleid
	Lijsterweg	Niet geraamd	X		N3	Ruimtelijk niet inpasbaar
E7	Fietsoversteken toevoegen of verbeteren					
	IJsvogel - IJsbaan	Niet geraamd	X		N3	Beperkte meerwaarde
	Thorbeckelaan - Vogelenzang	€ 15.000.-	-		B3	
	Tiendweg (extra verbindingen naar Westwijk)	Niet geraamd	X		N3	Beperkte meerwaarde
	Sportlaan	€ 50.000.-	-		N2	
E8	Dijklint (30 km/u)	Onbekend	Duurzaam Veilig		B3	Afhankelijk van planvorming
E9	Rivierdijk (50 km/u) - gewijzigd profiel	Onbekend	Wens		B2	Voorwaarde ruimtelijke ontwikkelingen
E10	Noord-zuid fietsverbindingen	Onbekend	-		N2	Lange termijnoplossing
E11	Fietspad Stationsweg	€ 13.000	-		B3	Voorstel: Rerserve Infra
E12	Bewegwijzering Fietsers	NVT	-		B3	Combineren met Fietsfilevrij
E13	Stroomlijnen wegprofiel Deltalaan	Onbekend			B2	Voorstel: Meenemen in onderhoudswerkzaamheden
E14	Fietsparkeren	€ 15.000.-	-		N1	Inventarisatie
E15	Verminderen overlast bussen Kerkbuurt-west	Geen			N3	Strijdig met ontsluiting ziekenhuis
E16	Fietspad oprit Sportlaan naar viaduct Betuweroute	Onbekend	-		B2	Voorstel: Meenemen in onderhoudswerkzaamheden
E17	Parkeerweg Stationsweg westzijde	Onbekend	-		N2	Onderzoeken haalbaarheid