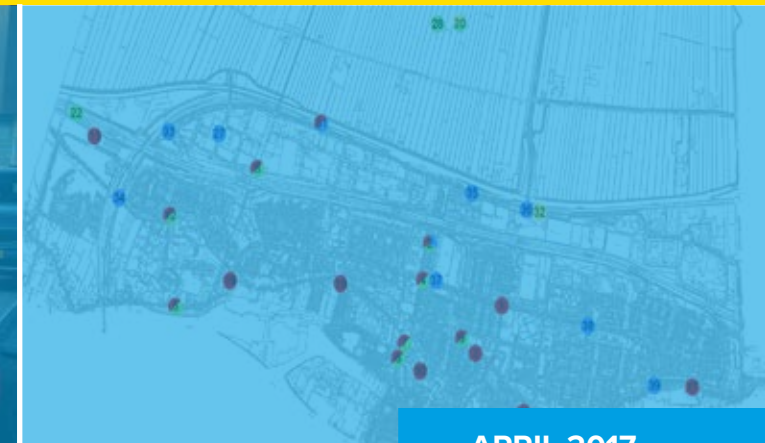
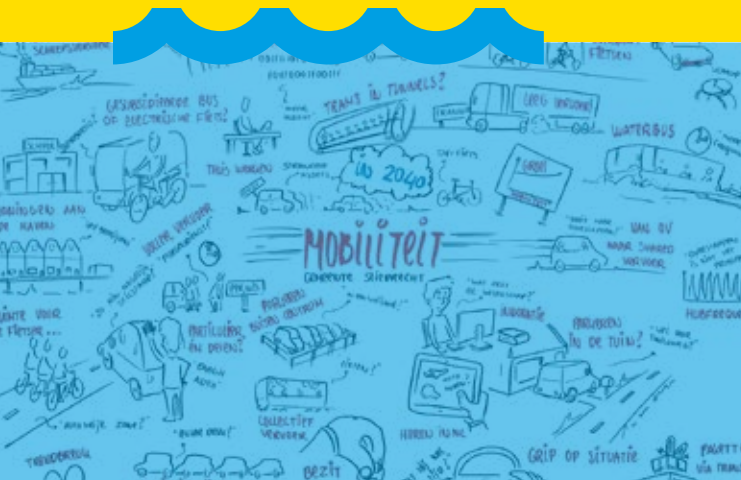
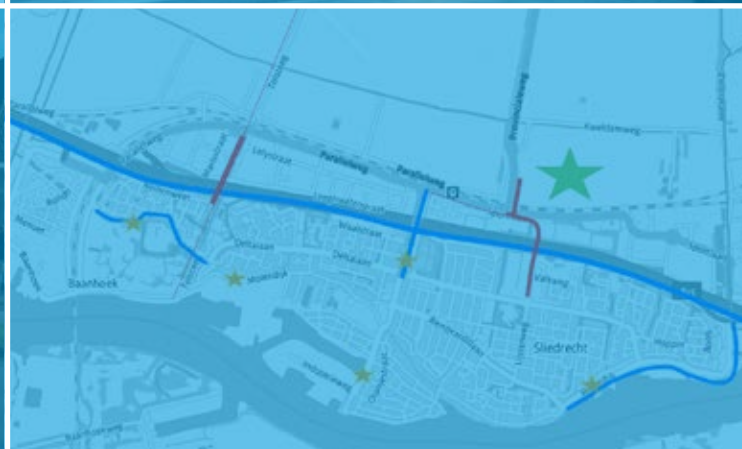


Verkeer en mobiliteit 2017-2040



APRIL 2017



Portefeuillehouder:

Aldrik Dijkstra

Ambtelijkopdrachtgever:

Dave Goossen

Primaathouder:

Hans Appeldooren

Opsteller:

Brian Rietveld



Gemeente
Sliedrecht



Voorwoord

Voor u ligt het Verkeers-en Mobiliteitsplan 2017-2040 voor de gemeente Sliedrecht. Ja, u leest het goed: we kijken ver vooruit naar de verkeerssituatie en bereikbaarheid van Sliedrecht tot het jaar 2040. Is dat dan nodig? Het college van B&W en de gemeenteraad vinden van wel.

De huidige verkeerssituatie in Sliedrecht vraagt zowel om het oplossen van knelpunten op korte termijn, als om een discussie over maatregelen op middellange en lange termijn. Het doel: Sliedrecht bereikbaar en verkeersveilig houden, met oog voor nieuwe ontwikkelingen bijvoorbeeld op gebied van duurzaamheid. In dit plan leest u hoe wij dit doel willen bereiken. Dat is heel concreet wat betreft knelpunten op korte termijn. Voor de middellange termijn gaat het om onderzoek naar mogelijke problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid (geluid en fijnstof). Voor dat laatste nodigen we inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden van harte uit om met ons mee te denken. De inzet is om samen de opzet van het onderzoek voor de middellange termijn op te stellen. Laten we met elkaar oplossingen bedenken die Sliedrecht ook in de toekomst leefbaar, bereikbaar en verkeersveilig houden. Denkt u met ons mee?

Aldrik Dijkstra

wethouder





Inhoudsopgave

Inleiding	4
Samenvatting	6
Lange termijn 2040	8
Innovatie	8
Van bezit naar gebruik	9
Middellange termijn 2030	10
Onderzoek nut en noodzaak	10
Mobiliteit en ruimte in en om Sliedrecht	12
Mobiliteit en ruimte in de regio	14
Korte termijn	17
Evaluatie 2010-2015	17
Basis op orde 2015-2020	18
Knelpunten 2015	19
Maatregelen	21
Financiën	26

Bijlagen	28
Klas Griendencollege	29
Hoofdnet fiets 2017	30
Hoofdnet openbaar vervoer 2017	31
Hoofdnet auto 2017	32
Ruimte voor speciale groepen	33
Parkeerstrategie	34
Basisinformatie 2015	41
Knelpunten 2015	47
Check startnotitie	51
Voorrrangsregeling op rotondes	54
Colofon	56



Inleiding

Sliedrecht wil voor de gebruiker een leefbare, veilige en bereikbare gemeente zijn op een manier die past bij haar dorpse identiteit en bij de positie in de Drechtsteden.

Aanleiding

Het vigerende Verkeersbeleidsplan is begin 2010 vastgesteld en van het bijbehorende uitvoeringsprogramma is ondertussen een groot deel gerealiseerd. Om goed op nieuwe ontwikkelingen in te kunnen spelen is het wenselijk om het beleidsplan te actualiseren. De Raad heeft dit onderkend en heeft op 24 maart 2015 ingestemd met de Startnotitie Verkeersbeleidsplan 2015-2030. De Raad heeft hierbij expliciet aangegeven het belangrijk te vinden om voor een langere periode vooruit te kijken. Om deze vraag te kunnen beantwoorden is gekozen is om een visie op te stellen bestaande uit 3 onderdelen:

- ▶ **Lange termijn 2040:** In dit deel wordt vooruitgekeken naar de ontwikkeling van de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag in 2040.
- ▶ **Middellange termijn 2030:** Hier wordt aandacht besteed aan onderzoek naar mogelijke problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid (geluid en fijnstof).
- ▶ **Korte termijn 2020:** In dit deel worden de maatregelen benoemd om de gesignaleerde knelpunten van verkeer en vervoer duurzaam op te lossen.

Met dit plan wordt de lijn uitgezet waarin de gemeente de komende jaren wil



bewegen. Voor de korte termijn zijn de te nemen stappen vrij duidelijk. Voor de wat langere termijn wil de gemeente de mobiliteit sturen waar mogelijk en volgen waar nodig is. Het plan is niet af en vraagt om regelmatige reactie op veranderende omstandigheden. De wens is om dit samen met bewoners, bedrijven en stakeholders in Sliedrecht in een dynamisch proces te doen. Voor de korte termijn is dit inmiddels gedaan met een voor ieder toegankelijke enquête onder de bevolking en gesprekken met vele stakeholders. Voor de lange termijn zijn met een klas van het Griendencollege lesuren besteed om de toekomst van mobiliteit in Sliedrecht in 2040 te verbeelden. Daarnaast is een inloopavond met een externe duurzaamheidsexpert georganiseerd voor stakeholders en bewoners om nieuwe ideeën op te doen over de lange termijn 2040.

De voorgestelde investeringen voor dit Verkeers- en Mobiliteitsplan 2017-2040 hebben betrekking op de komende 5 jaar.



Waarom een Mobiliteitsvisie / Verkeersbeleidsplan?

Het plan beschrijft hoe het huidige verkeerssysteem in elkaar zit en functioneert. Daarnaast beschrijft het de ontwikkelingen die worden voorzien en wat de effecten zijn op het verkeerssysteem en de daaruit voortvloeiende consequenties op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het plan biedt handvatten om sturing te geven aan het verkeersbeleid: hoe moet met de uiteenlopende ontwikkelingen worden omgesprongen om de kwaliteit op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen. Het spanningsveld dat tussen deze drie aspecten aanwezig is en moet worden gemanaged, staat centraal in het plan. Immers, het uitbreiden van kantoor-, bedrijfs- en woonlocaties heeft tot gevolg dat de wegen zwaarder worden belast: hoe kan dan toch de bereikbaarheid gewaarborgd blijven, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit van de omgeving, zich uitend in veiligheid en leefbaarheid. En moet er fors geïnvesteerd worden in nieuwe infrastructuur of verandert de mobiliteit zodanig door nieuwe technologie en ander verplaatsingsgedrag dat dit niet verantwoord is? Daarnaast zijn er knelpunten in de huidige structuur die vragen om een duurzame oplossing, die verantwoord is voor de lange termijn.

Proces

De Raad heeft op 24 maart 2015 ingestemd met de Startnotitie Verkeersbeleidsplan. De vigerende Fiets- en Verkeersbeleidsplannen uit 2010 zijn reeds grotendeels geëffectueerd en daarnaast heeft de in 2014 begonnen Raad nieuwe ambities geformuleerd. Deze ambities zijn onder meer benoemd in het Raadsprogramma 2014-2018 en het College uitvoeringsprogramma 2014-2018.

Raadsprogramma 2014-2018:

- ▶ Er zal stevig ingezet worden op de lobby voor de verbreding van de A15;
- ▶ Daarnaast is de aansluiting op de A15 (Baanhoek-West) een groot knelpunt;
- ▶ Er wordt een nieuw verkeersbeleidsplan vastgesteld waarin aandacht is voor o.a. fietsvriendelijke voorzieningen, voorrang op rotondes en parkeren;
- ▶ Een belangrijk uitgangspunt is dat in Sliedrecht geen parkeergeld in het publieke domein wordt geheven.

College uitvoeringsprogramma 2014-2018:

- ▶ Doorstroming A15;
- ▶ Nieuwe aansluiting A15 bij Ouverture;
- ▶ Een nieuw Verkeersbeleidplan;
- ▶ Verbeteren fietsvriendelijkheid en fietsveiligheid;
- ▶ Verbeteren bereikbaarheid wijken en industrieterreinen;
- ▶ Evenwichtiger verdeling verkeer over Sliedrecht;
- ▶ Evaluatie van het verkeersbeleidsplan uit 2009;
- ▶ Geen heffing parkeergeld in het publieke domein Sliedrecht.



Samenvatting

2040

Lange termijn

*Trendbreuk in verplaatsingsgedrag
Doorbraken nieuwe technologie
In 2035 rijden we op schone energie*

Actie in 2017

- ▶ Trends in de gaten houden
- ▶ Ambities checken / updaten
- ▶ Pilot innovatief project starten

2030

Middellange termijn

*Wat zijn de structurele problemen op de
middellange termijn op het gebied van
doorstroming en leefbaarheid?*

*Hoe kunnen deze mogelijke problemen
worden aangepakt?*

Actie in 2017 en 2018

- ▶ Onderzoek problematiek middellange termijn samen met bewoners en bedrijven oppakken
-

2020

Korte termijn

*Basis op orde:
Toekomstvast oplossen knelpunten*

Doelen

- ▶ Verbeteren verkeersveiligheid
 - ▶ Garanderen bereikbaarheid
 - ▶ Verbeteren leefbaarheid
 - ▶ Wat doen we met parkeren?
 - ▶ Hoe gaan we met vrachtverkeer om?
-

Acties 2017-2020

Uitvoeren van de maatregelen

Fiets: voorrang op rotondes

veilige schoolomgeving

aanpak gevaarlijke punten

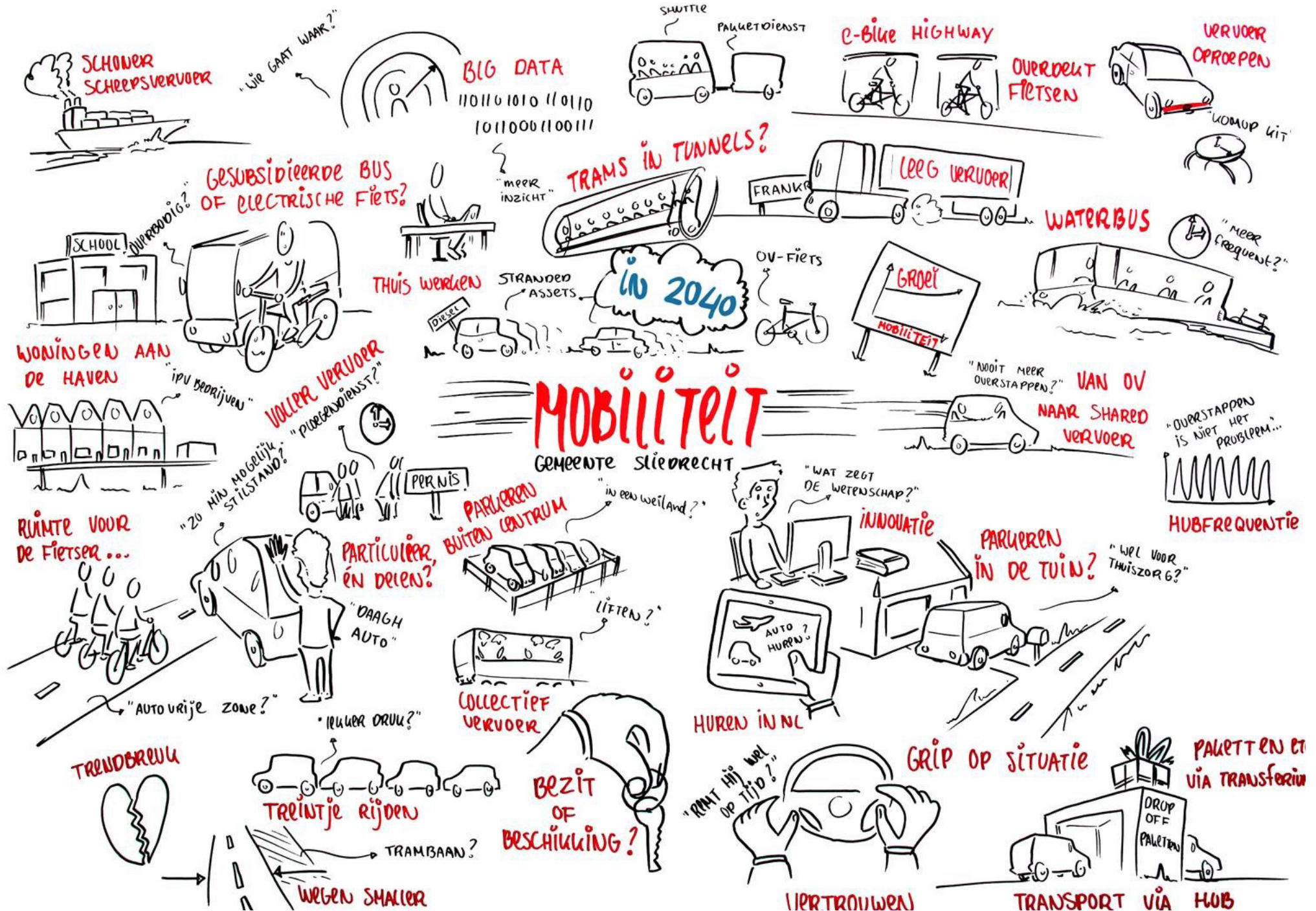
OV: frequentie waterbus omhoog

aansluitingen trein/fiets

Auto: doorstroming Parallelweg

doorstroming 6 kruispunten

Milieu: meten fijnstof





Anticiperen op verandering verplaatsingsgedrag en gebruik nieuwe technologie. In 2035 moeten alle nieuw verkochte auto's op elektriciteit of waterstof rijden.

Opzet is om inzicht te verkrijgen in de mogelijkheden om nieuwe verbindingen te realiseren of het bestaande netwerk ingrijpend op te waarden, afgezet tegen een ingrijpende wijziging van de wijze waarop we ons in de toekomst verplaatsen door de te verwachten technologische ontwikkelingen. Op netwerkniveau wordt gekeken naar de verschillende modaliteiten (auto, fiets en openbaar vervoer) en de houdbaarheid van de huidige infrastructuur.



Waar krijgen we mee te maken?

Er dienen zich allerlei nieuwe ontwikkelingen aan in de mobiliteit, zowel in het verplaatsingsgedrag als in de technologie, zoals zelfsturende auto's. Kenmerk van innovaties die voor veel verandering zorgen is dat ze niet te voorspellen zijn. Daarnaast wordt geconstateerd dat de bestaande netwerken voor auto en fiets in de toekomst mogelijk niet meer voldoen aan de eisen van doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid en dat de gemeente wellicht voor de opgave staat om forse investeringen te doen.

Wat zijn de trends richting 2040?

- ▶ Tijd besteed aan verplaatsen blijft gelijk (al circa 1000 jaar)
- ▶ Aantal inwoners Sliedrecht blijft ongeveer gelijk
- ▶ Aantal arbeidsplaatsen Sliedrecht blijft ongeveer gelijk
- ▶ Aantal verplaatsingen per dag per persoon blijft gelijk
- ▶ Fietsgebruik woon-werkverkeer blijft verder stijgen
- ▶ Autobezit neemt af
- ▶ Andere vormen mobiliteit groeien (o.a. digitale platformen)

Wat is de vraag?

- ▶ Is ons verplaatsingsgedrag over 25 jaar anders dan nu?
- ▶ Zijn alle auto's over 25 jaar zelfsturend en elektrisch?
- ▶ Parkeren we onze auto nog op straat voor de deur?
- ▶ Staan we voor een trendbreuk in de mobiliteit?
- ▶ Is er nieuwe infrastructuur nodig?



Van bezit naar gebruik



Output inloopavond

Op 10 oktober 2016 is er een inloopavond gehouden met als externe inspirator Geert Kloppenburg van Urgenda (realiseert projecten op het gebied van duurzame bouw, mobiliteit, energie en circulaire economie). De

opkomst viel tegen (in het vervolg proces wordt gezocht naar manieren om meer respons van bewoners en stakeholders te ontvangen).

Belangrijke bevindingen en ideeën van de avond:

- ▶ Spotify your car - transitie van bezit naar gebruik
- ▶ Trendbreuk van zelf rijden naar gereden worden
- ▶ Bereik fietsers stijgt enorm door elektrische fiets > 20 km
- ▶ Gebruik toekomstige 3e baan A15 voor dedicated verkeer (zelfsturende auto's, vracht treintjes)
- ▶ Andere ontsluiting westzijde en oostzijde (Craijensteijn/Rivierdijk)
- ▶ Transitie naar slimme infra – welke termijn? Geen nieuwe infra
- ▶ Transitie niet water gebonden bedrijven naar wonen aan het water
- ▶ Parkeren buiten het dorp op transferia met pakketten- en boodschappenservice
- ▶ Positieve gedragsverandering - start met innovatief voorbeeldproject – bijvoorbeeld transitie woonstraat met bewoners

Bekijk de video's op Youtube! Zoek naar: Mobiliteitsvisie Sliedrecht

Output klas

Griendencollege (zie ook bijlage)

De huiselijke omgeving is er in de toekomst nog steeds, maar veel meer met robots en

zelfsturende apparaten en machines en robot huisdieren.

Men beschikt wel over eigen moderne vervoermiddelen, maar er wordt ook veel gebruik gemaakt van moderne openbare vervoermiddelen als trein, bus, boot, vliegtuig. De dagelijkse activiteiten zijn nog sterk gericht op de regio, maar voor vakanties zoekt men het buiten de regio en buiten de planeet. De omgeving is milieuvriendelijk en een enkeling denkt dat er geen natuur meer is straks.

Conclusie

Innovatie komt er zeker aan. Als de hoofdinfrastructuur (nieuw of slimmer) moet worden aangepast zal dit geleidelijk plaatsvinden. Innovatief gebruik van de infrastructuur zal zich eerst aandienen op de nationale hoofdinfrastructuur. In de woonomgeving zal een verschuiving van bezit van een eigen auto naar gebruik van een autodienst mogelijkheden bieden voor een andere inrichting van de openbare ruimte met veel minder tot geen parkeren voor de deur. Mogelijk kan hiervoor een pilot worden gestart.





Nut en noodzaak

In 2017 en 2018 (met bewoners en stakeholders) onderzoeken of er problemen te verwachten zijn op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid rekening houdend met ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in en om Sliedrecht tot 2030.

Onderzoek is gewenst naar ontwikkelingen op middellange termijn en welke maatregelen er nuttig en nodig zijn om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Sliedrecht voor de toekomst te garanderen. Budget voor onderzoek is 175.000 euro voor 2017 en 2018.



Uitvoering van de genoemde maatregelen op korte termijn is geen garantie voor het oplossen van alle knelpunten in het verkeer en vervoer netwerk in Sliedrecht. Een deel van de wegen die onderdeel uitmaken van het hoofdnet, zoals de Craijensteijn, Stationsweg en Rivierdijk kan de zware verkeersfunctie niet optimaal vervullen. Mogelijk komt er op de middellange termijn nog meer druk op deze wegen.

Het is van belang om middels onderzoek goed zicht te krijgen op welke problemen er verwacht kunnen worden en vervolgens met elkaar te bepalen of er maatregelen nuttig en nodig zijn om een goed functionerend verkeerssysteem voor de toekomst te garanderen. Dit onderzoek willen we samen met de bewoners en bedrijven vorm gaan geven. Voorstel is om te beginnen met een analyse van de tot 2030 te verwachten problemen op het gebied van verkeer, geluid en fijnstof in het licht van een mogelijke groei van de mobiliteit rondom Sliedrecht en de effecten van de uitvoering van de plannen voor de A15.

Als de probleemstelling duidelijk is willen we vervolgens gezamenlijk onderzoeken welke maatregelen nuttig en nodig zijn om de problemen aan te pakken. Hierbij willen we werken volgens de Ladder van Verdaas. De achterliggende gedachte van de ladder is dat de huidige verkeersproblematiek en de beperkte fysieke ruimte vraagt om een multimodale mix van maatregelen. En dat er pas nieuwe infrastructuur wordt gebouwd als andere maatregelen geen oplossing bieden.

2030 Middellange termijn



Ladder van Verdaas

Voorkom verplaatsingen

Stem ruimte en mobiliteit goed af.

- ▶ Denk ook aan telewerken, telewinkelen, webcasts, webinars en webconferencing.

Maak zo min mogelijk gebruik van fossiele brandstoffen.

Zet voertuigen in die schoon en zuinig zijn:

- ▶ de fiets of lopen
- ▶ elektrische voertuigen, dus ook trein, tram en metro en
- ▶ biobrandstoffen

Zorg voor een zo efficiënt mogelijk mobiliteitssysteem.

Organiseer mobiliteit slim door bijvoorbeeld:

- ▶ gebruik te maken van mobiliteitsmanagement,
- ▶ het openbaar vervoer te optimaliseren
- ▶ het wegennet optimaal te benutten door het inzetten van verkeersmanagement.
- ▶ Logistiek en distributie slim te organiseren
- ▶ het verbruik en de emissie van voertuigen te minimaliseren

Pas bestaande infrastructuur aan en onderbouw de noodzaak van nieuwe infrastructuur.

Plan nieuwe infrastructuur zorgvuldig



2030 Middellange termijn



Mobiliteit en ruimte

Inspelen op ruimtelijke en economische ontwikkelingen, innovatieve en duurzame vormen van mobiliteit, verbeteren aantrekkelijkheid fietsgebruik, optimaliseren openbaar vervoer, goede doorstroming en bereikbaarheid autoverkeer, heldere parkeerstrategie vormen de opgave voor de middellange termijn.

Ontwikkelingen binnen en buiten Sliedrecht

Alle beoogde, gewenste ontwikkelingen hebben direct of indirect gevolgen voor het functioneren van het verkeer in Sliedrecht. Enerzijds betekent het realiseren van woon- en werkfuncties een aantrekkende werking van verkeer, waarbij de grootste druk van de auto mag worden verwacht. Dit gelet op het huidige verkeerssysteem en de prominente rol die de auto daarin speelt. Anderzijds leidt deze toenemende verkeers- en parkeerdruk tot een negatieve impact op de verblijfskwaliteit in Sliedrecht. Ruimtelijke en verkeerskundige afstemming is noodzakelijk en vraagt om een integrale benadering.

Ontwikkeling Mobiliteit in Sliedrecht

In de verkeersprognoses (verkeersmodel RVMK) voor Sliedrecht zien we een kleine toename van het wegverkeer op de hoofdwegen in de periode tot 2030, uitgaande van een matig groeiemodel van de economie. Dat lijkt ook aan te sluiten bij de ruimtelijke en economische ontwikkelingen die voor Sliedrecht worden voorzien. Binnen de gemeente kan er door verzadiging op hoofdroutes verschuiving optreden naar andere wegen van het netwerk.

De fiets voorop in Sliedrecht

De rol van de fiets in de mobiliteit in de Drechtsteden is hoog. Er zit een enorme potentie om het aandeel fiets in de mobiliteit in de gemeente en regio sterk te laten groeien. Met de komst van de elektrische fiets wordt de actieradius voor de gebruiker verder vergroot. De fiets sluit goed aan bij grote maatschappelijke ontwikkelingen als individualisering, verduurzaming en flexibele mobiliteit. Daarbij worden de economische voordelen van fietsen, zoals een betere gezondheid, een grotere bereikbaarheid en minder milieuvervuiling voor overheden en bedrijfsleven steeds relevanter.

Duurzaamheid

Klimaatverandering beperken, energiezekerheid waarborgen en de luchtkwaliteit verbeteren zijn onderwerpen die hoog op de maatschappelijke agenda staan. Elektrisch vervoer kan, als we het met beleid invoeren, een stevige bijdrage leveren aan het behalen van deze doelen en is een belangrijk ingrediënt voor een toekomstig duurzaam mobiliteitssysteem. Door marktpartijen wordt geïnvesteerd in een oplaadinfrastructuur.



In en om Sliedrecht

Structuurvisie Sliedrecht

De ruimtelijke structuur van Sliedrecht is door de jaren heen gegroeid tot wat er nu ligt en heeft beperkte fysieke mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen. Zuidelijk van de A15 is het stedelijk gebied voornamelijk ingevuld met wonen en diensten, en langs de rivier met watergebonden bedrijvigheid.

Tussen de Betuweroute en de A15 is de ruimte met name bestemd voor bedrijven. Noordelijk van de Betuweroute is het polderlandschap dat deel uitmaakt van het Groene Hart.

Lokaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer - met name het onderdeel bereikbaarheid - is onlosmakelijk verbonden met het beleid op regionale, provinciale en lokale schaal. Binnen de gemeente wordt actief gestuurd op de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte, maar voor maatregelen op het gebied van externe bereikbaarheid en openbaar vervoer is de gemeente grotendeels afhankelijk van andere partijen. Voor Sliedrecht zijn de relevante strategische uitvoeringsprojecten: Stations Merwede-Lingelijn, Fiets filevrij Beneden Merwederoute en de verbreding van de A15 (als onderdeel van de Regionale Realisatiestrategie Ruimte Geven).

Op de projectenkaart horende bij de Structuurvisie zijn de strategische projecten in Sliedrecht voor de komende jaren benoemd.

Dijkvisie (volgt apart besluitvormingstraject met inspraak)

Het dijklint vormt de historische basis van Sliedrecht en heeft daarom een belangrijke cultuurhistorische waarde. Het historische dijklint is nog steeds in ont-

wikkeling. De dijk wordt van oorsprong gekenmerkt door een mix van bedrijvigheid en wonen. In de Dijkvisie wordt aandacht besteed aan hoe een nieuw evenwicht bereikt kan worden, waarbij ook de milieuwetgeving in acht wordt genomen.

Economische Agenda Sliedrecht 2030

Sliedrecht heeft sociaal-economisch een bovengemiddeld goede positie en wezenlijk sterke punten om op voort te bouwen. Sliedrecht wil deze positie in 2030 en verder daarna behouden en wil en zal daar werk van maken op 4 thema's:



Ondernemen

Succesvolle ondernemingen



Wonen

De *juiste* inwoners voor Sliedrecht



Bereikbaar zijn

In, door en uit Sliedrecht gaat gemakkelijk, snel, schoon en veilig



Recreëren

Inwoners en bezoekers ontspannen in hun vrije tijd graag in Sliedrecht

2030 Middellange termijn



Mobiliteit en ruimte

Verder met duurzaam verbeteren bereikbaarheid, versterken economische vitaliteit, verbeteren leefbaarheid op de middellange termijn.

Landelijk

In de Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad hebben Rijk, provincie, regio's en steden gezamenlijk verwoord wat hun ambitie is voor 2040: de Zuidelijke Randstad is en blijft in 2040 een Europese economische topregio en de internationale concurrentiekracht wordt daartoe versterkt. De Rijksoverheid wil dat de belangrijkste economische regio's, woongebieden en werkgebieden goed bereikbaar en leefbaar zijn. Deze doelen staan in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).



In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) beschrijft het kabinet 3 doelen voor de periode tot 2028:

- ▶ verbetering concurrentiekracht;
- ▶ verbetering bereikbaarheid;
- ▶ verbetering leefomgeving, milieu en water.

Andere vormen van mobiliteit

Digitale platformen zijn de afgelopen jaren in hoog tempo opgekomen als een van de meest succesvolle business modellen. Belangrijkste kenmerken van digitale platformen is dat vraag en aanbod via het internet bij elkaar komen en dat de organisatie zelf geen voertuigen bezit. Zo ontstaan al platformen die verschillende vormen van vervoer bij elkaar brengen: commercieel vervoer, zelfgeorganiseerd vervoer en openbaar vervoer. Deze platforms zullen de traditionele benadering van verkeer en vervoer verstoren. Regelgeving en beleid zal veelal te laat zijn. Meerjarenplannen dienen flexibel te zijn en inzicht te geven in wat mogelijk is en minder te bepalen wat niet mag.

Slimmer benutten en gedragsbeïnvloeding

Sociale psychologie wint terrein ten opzichte van verkeerskundige en verkeerstechnische maatregelen, waarbij het draait om het herkennen en beïnvloeden van het gedrag van weggebruikers. Hiervoor kunnen enkele basisprincipes houvast bieden:

- ▶ investeren in een integrale benadering in het aanpakken van gevaarlijke locaties, in combinatie met projecten gericht

2030 Middellange termijn



In de regio

op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie;

- ▶ reduceren van vermijdbaar verkeer in de spits en de bewustwording van bedrijven van hun eigen verantwoordelijkheid;
- ▶ In het vervolgprogramma Beter Benutten wordt de nadruk vooral gelegd op 'slimme' maatregelen waarmee de reiziger sneller op zijn plaats van bestemming komt. De regio's slaan de handen in elkaar op een aantal belangrijke thema's: fiets, logistiek, parkeerbeleid, evenementen, werkgeversaanpak, onderwijs en spits mijden.

Provinciaal

De Visie ruimte en mobiliteit van de Provincie Zuid Holland bevat het strategische beleid met een planhorizon tot 2030. Het Programma mobiliteit operationaliseert de strategische doelstellingen voor mobiliteit en beschrijft concrete maatregelen. Voor mobiliteit heeft de provincie de volgende drie strategische doelen:

- ▶ op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken;
- ▶ verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit;
- ▶ beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

Regionaal

Een maritieme topregio! De Drechtsteden zetten zich in voor een krachtige regio met daarin een sterke economie als motor en vliegwiel, ook voor de fysieke en sociale opgaven.

Onderdeel daarvan is inzet op een uitstekende bereikbaarheid. De Drechtsteden hebben een gunstige uitgangspositie. De snelwegen A15 en A16 en de spoorlijnen Rotterdam-Breda/Roosendaal en Merwedelingelijn zorgen voor een uitstekende aanhaking op het nationale wegen- en spoorwegennet en de regio is dooraderd met uitstekende waterwegen. De interactie tussen steden blijft groeien met als gevolg dat het gebruik van met name weg en spoor toeneemt. De gunstige uitgangspositie dient behouden en waar nodig versterkt te worden.

Over de weg staat de A15 onder druk wegens een capaciteitstekort. De A16 heeft over 10 jaar een capaciteitsprobleem. Op het spoor zijn de bediening van station Dordrecht met intercity's naar Breda en Rotterdam en de vele goederentreinen met gevaarlijke stoffen actuele knelpunten.

Het centrale doel is het realiseren van een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit leidt tot thematische doelstelling op het gebied van de fiets, het openbaar vervoer, het hoofdwegennet auto, de verkeersveiligheid en het slimmer benutten:



- ▶ versterken van de positie van het openbaar vervoer versterken door investeringen in de infrastructuur van het spoor, bus en de Waterbus;
- ▶ prioriteit geven aan de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer op het hoofdwegennet en de directe aansluitingen op het onderliggende wegennet;
- ▶ investeren in een integrale benadering in het aanpakken van gevaarlijke locaties, in combinatie met projecten gericht op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie;
- ▶ reduceren van vermijdbaar verkeer in de spits en de bewustwording van bedrijven van hun eigen verantwoordelijkheid;
- ▶ met de provincie Zuid Holland wordt gewerkt aan de logistieke agenda, waarin aandacht voor de schakelfunctie van de Drechtsteden tussen de Mainport en het Achterland met behoud van kwaliteit en leefbaarheid.

Oud commissaris van de Koningin Mr. Jansen verwoordt het in zijn sociaal economische analyse van de Drechtsteden als volgt:

“De ligging op de kruispunten van weg, water en spoor is uniek. Het gebied is makkelijk bereikbaar en doorrijdbaar, maar tegelijkertijd kwetsbaar voor congestie, veiligheidsrisico's, milieubelasting en kwaliteit. Maar daarbij moet onderkend worden dat de vervoersmodaliteiten de motor zijn voor de economie van het gebied en dus belangrijk voor werkgelegenheid. De interne bereikbaarheid verdient aandacht met betere afstemming en integratie. De ligging is een lust en in sommige opzichten ook een last. Maar het heeft het wel gemaakt en gevormd tot wat het nu is: maritieme topregio”.



2030 Middellange termijn



Evaluatie 2010-2015

Vrijwel alle doelen uit het Verkeersbeleidsplan 2009 zijn gehaald. De doelen waren destijds gebaseerd op de belangrijkste wensen en knelpunten ingebracht door bewoners, bedrijven en stakeholders.

De inventarisatie van de knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer heeft in 2009 een groslijst van wensen opgeleverd, waarbij de volgende zaken eruit sprongen:

- ▶ Kruispunten op hoofdwegen vervangen door rotondes
- ▶ Ontsluiting bedrijventerreinen
- ▶ Snelheid en parkeerdruk dijklint
- ▶ Uitbreiden fietsnetwerk



Deze wensen zijn opgenomen in de projecten in het Uitvoeringsprogramma 2010. Hierin werden de volgende categorieën onderscheiden:

- A. Project is in uitvoering of is reeds uitgevoerd (alle 6 projecten gereed: realisatie Ouverture, fietsstructuur Smalweer, fietspad Willem Dreespark, rotonde Stationsweg/Thorbeckelaan, groot onderhoud Thorbeckelaan, 30 km/u Baanhoek)
- B. Project onderdeel van bestaande plannen en is gefinancierd uit grondexploitaties, subsidies en/of bijdragen uit projecten (10 projecten zijn gereed, 4 in uitvoering zoals de aansluiting A15 – Ouverture)
- C. Project onderdeel van bestaande plannen met gedeeltelijke financiële dekking uit bijvoorbeeld subsidies (project gereed = Fietspad De Horst)
- D. Project heeft nog geen financiële dekking, maar er is een relatie met bestaande plannen (1 project is gereed, 3 projecten in uitvoering, 2 projecten onzeker)
- E. Project is nieuw (17 projecten, waarvan een deel niet realiseerbaar, een deel onzeker, een deel in uitvoering en een tweetal gereed).

2020 Korte termijn



Basis op orde 2015-2020

Om de basis op orde te hebben voor een leefbaar, veilig en bereikbaar Sliedrecht wordt er de komende jaren op meerdere fronten gewerkt aan programma's en projecten.

Periode 2015-2020 (zie ook bijlage basisinformatie 2015)

Met veel input uit de samenleving is het verkeersbeleid geanalyseerd en zijn knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid geïnterpreteerd en zijn maatregelen voorgesteld om deze knelpunten zodanig op te lossen dat ze ook op de lange termijn de investering waard zijn.

In de bijlagen is informatie opgenomen over de netwerken fiets, openbaar vervoer, auto en over het uitgebreide basisonderzoek. Met de informatie uit het basisonderzoek en de uitgebreide informatie verkregen van stakeholders en het bewonersplatform middels een enquête ontstaat een beeld van de knelpunten waar Sliedrecht momenteel mee te maken heeft op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Hieronder een overzicht van de onderwerpen die bij de korte termijn aan de orde komen.

Knelpunten 2015

De knelpunten zijn getoetst aan de verwachte ontwikkeling op het gebied van mobiliteit en ruimte en aan de ambities die vooraf gesteld zijn.

Maatregelen 2017-2020

Dit leidt tot een set aan concrete maatregelen voor de fiets, openbaar vervoer en de auto om de basis voor de komende jaren op orde te krijgen.

Financiën

Voor de komende 5 jaar is een raming gemaakt van de benodigde kredieten voor het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen.

Conclusie

Om de geconstateerde knelpunten op te lossen zijn diverse maatregelen voorgesteld om uit te voeren in de komende jaren. Hiervoor is krediet aangevraagd. De verwachting is dat met de uitvoering van de maatregelen de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid duurzaam verbetert.



Knelpunten 2015

Knelpunten 2015

Met de informatie uit het vooronderzoek en de uitgebreide informatie verkregen van stakeholders en het bewonersplatform middels een enquête ontstaat een beeld van de knelpunten waar Sliedrecht momenteel mee te maken heeft op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. In de bijlagen is onderstaande kaart ook groter opgenomen.



Fietsers

Gevaarlijk voor fietsers is het met name op de Thorbeckelaan, de Stationsweg en de Rembrandtlaan. De meest genoemde plekken aan de Thorbeckelaan zijn de aansluitingen met de Rivierdijk en de Stationsweg. Dit zijn tevens de meest genoemde aansluitingen voor de Rembrandtlaan. Bij de Stationsweg vindt men de rotondes en de aansluiting op de Tiendweg gevaarlijk. Overigens ervaart een kwart van de fietsers geen gevaarlijke verkeerspunten in Sliedrecht.



Het meest genoemde probleem waar Sliedrechters tegenaan lopen is het gebrek aan voorrang voor fietsers op de rotondes (in het algemeen, dus niet plaatsgebonden). Ook zou men graag oversteekplaatsen hebben op de Deltalaan en de aansluitingen van de Stationsweg.

2020 Korte termijn



Knelpunten 2015

Voetgangers

In de Kerkbuurt-West vindt men het te druk en wordt er te hard gereden. Ook in de Thorbeckelaan wordt te hard gereden. Ook de Rembrandtlaan en de Stationsweg ervaart men als gevaarlijk voor voetgangers. In de Rembrandtlaan wordt te hard gereden en van de Stationsweg Noord vindt men dat de weg in slechte staat verkeert.

Openbaar vervoer

Een kwart van degenen die wel eens van het openbaar vervoer gebruik maken, ervaart hier problemen mee. Deze hangen voor het merendeel samen met de dienstregeling (niet vaak genoeg, niet vroeg genoeg).

Auto

Het meest genoemde knelpunt in Sliedrecht is de Thorbeckelaan en met name de aansluitingen met de Simon Stevinstraat, de Savornin Lohmanlaan, de Kamerlingh Onneslaan en de hele Vogelenbuurt. Er is daar slecht zicht en er wordt te hard gereden.

Het tweede grote knelpunt is de Craijensteijn en dan vooral waar die overgaat in de Parallelweg. Ook hier zijn slecht zicht en te hard rijden de meest genoemde redenen. Tevens is het gevaarlijk voor fietsers en voetgangers die oversteken.

Op de derde plek staat de aansluiting afrit A15- Overture, waar men het erg druk vindt en onoverzichtelijk. Als gemis in het wegennet voor automobilisten in Sliedrecht wordt een goede doorstroming bij de op- en afrit A15 genoemd*.

Op de Thorbeckelaan is onder andere een rotonde gewenst. Voor het overige wordt ontsluiting en doorstroming in z'n algemeenheid als knelpunt genoemd (dus niet plaatsgebonden).

Meting fijnstof

Op meerdere punten is gevraagd om een meting van fijnstof. Bij monitoring van de wettelijk toegestane normen voor fijnstof wordt uitgegaan van rekenmodellen en niet van lokale meetgegevens.

Ondernemers

Van de verkeerspunten die de ondernemers gevaarlijk vinden voor hun klanten komt 2/3 overeen met de door inwoners genoemde punten, namelijk de Craijensteijn en de afrit A15- Overture. Het meest genoemd door de ondernemers is echter de Rivierdijk. Met name omdat het er te druk is en onoverzichtelijk.

De Parallelweg is een belangrijke hoofdroute in Sliedrecht, waarop de Nijverwaard met meerdere punten is aangesloten. Deze aansluitingen zijn meestal zonder afslagvakken of met een kleine middenberm op de Parallelweg, wat het in- en uitvoegen bemoeilijkt.

** enquête is gehouden voordat het nieuwe kruispunt in gebruik genomen is*



Maatregelen

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid worden maatregelen voorgesteld om de knelpunten op te lossen.

Uitvoering van alle genoemde maatregelen is nog geen garantie voor het oplossen van alle knelpunten in het verkeer en vervoer netwerk in Sliedrecht ten aanzien van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid.

Een deel van de wegen die onderdeel uitmaken van het hoofdnet, zoals de Craijensteijn, Stationsweg en Rivierdijk kan de zware verkeersfunctie niet goed vervullen. Wel kan met dit programma een grote sprong gemaakt worden in de toekomstvaste oplossing van het grootste deel van de knelpunten.

Afstemming en draagvlak

Bij het uitwerken van de voorgestelde maatregelen voor fiets, openbaar vervoer en auto is het van belang binnen de gemeente afstemming te zoeken met de andere gemeentelijke programma's en de bijpassende budgetten en dit in de tijd voor de komende jaren in te passen.

Voor de fysieke ingrepen in de infrastructuur is aansluiting gezocht bij de gemeentelijke onderhoudsprogramma voor wegen en riolering. Dit is voor elk afzonderlijk project een goede start om 'werk met werk' te maken. Daarnaast is het zinvol op bovenlokaal niveau de projecten en planning af te stemmen met de regionale programma's en projecten. Door integraal te werken worden kansen benut en kunnen kosten gedeeld worden.

De te nemen maatregelen betreffen de volgende onderwerpen:

- ▶ Fiets voorop
- ▶ Verbeteren openbaar vervoer
- ▶ Verbeteren doorstroming en bereikbaarheid auto
- ▶ Mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen

Fiets voorop - Maatregelen kwaliteitsverbeteringen

Fietsers op rotondes

Ondersteund door reacties van bewoners en stakeholders, waaruit blijkt dat er een meerderheid van de betrokkenen voorstander is om fietsers op rotondes voorrang te verlenen, wordt voorgesteld dit de komende jaren uit te voeren, onder voorwaarde dat dit wordt aangelegd met vrijliggende fietspaden. Dit past ook in de geest van dit Verkeersbeleidsplan om de kwaliteitsverbeteringen voor fietsers door te voeren.

Najaar 2015 is er vanuit de CROW* een nieuwe publicatie verschenen met Richtlijnen voor het wegontwerp (Basiskenmerken kruispunten en rotondes). Hierin wordt gepleit voor uniformiteit in Nederland met overal fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom.

* CROW is een non-profit, servicegerichte kennispartner van professionals in de werkt terreinen infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid

2020 Korte termijn



Maatregelen

In Sliedrecht bevinden zich momenteel 7 rotondes met fietsers binnen de bebouwde kom. Op 5 van deze rotondes is de fiets niet in de voorrang. Op de andere 2 rotondes is de fiets wel in de voorrang.

Op alle rotondes binnen de bebouwde kom is het fysiek mogelijk deze om te bouwen naar fietsers in de voorrang, alleen is vrijwel nergens de optimale opstelruimte tussen rotonde en fietsoversteek van 5 meter mogelijk. Ook de inrichting van de huidige rotondes waarbij fietsers uit de voorrang zijn, is niet optimaal en voldoet niet aan de standaard.

Vergelijking rotondes	Veiliger	Doorstroming	Vormgeving
Fietsers uit de voorrang	Niet veiliger	Beter voor auto	Niet optimaal, wel goed
Fietsers in de voorrang	Niet veiliger	Beter voor fiets	Niet optimaal, wel goed

Gevaarlijke punten

Voor de aansluiting voor de fiets bij de Stationsweg, de fietsvoorzieningen langs de Thorbeckelaan en de Rembrandtlaan wordt gezocht naar mogelijke verbeterpunten. Ook de plek en hoeveelheid aan voetgangersoversteekplaatsen wordt dan nader bekeken.

Rondom scholen zijn verschillende punten die nader onderzoek vragen voor verbeterpunten, zoals een duidelijker schoolzone bij de Henri Dunantschool en de Oranje Nassaschool.

De Kerkbuurt West en het Burgemeester Winklerplein zijn gevaarlijke punten voor de fietsers die verbeterd dienen te worden.

Fietsparkeren

Om de kwaliteit en kwantiteit van het fietsenparkeren te verbeteren wordt aanbevolen het opwaarderen van de fietsenstallingen mee te nemen in het onderhoudsprogramma, zodat de komende jaren de basisfietsenstallingen geleidelijk vervangen worden door stallingen van een hogere kwaliteit. In nieuwe situaties worden alleen nog fietsenstallingen geplaatst die aan het FietsParKeurmerk voldoen. Het fietsparkeren wordt meegenomen bij reconstructies, revitaliserings en herstraatprogramma's in centrumgebieden, sportvelden en sportcomplexen.



2020 Korte termijn

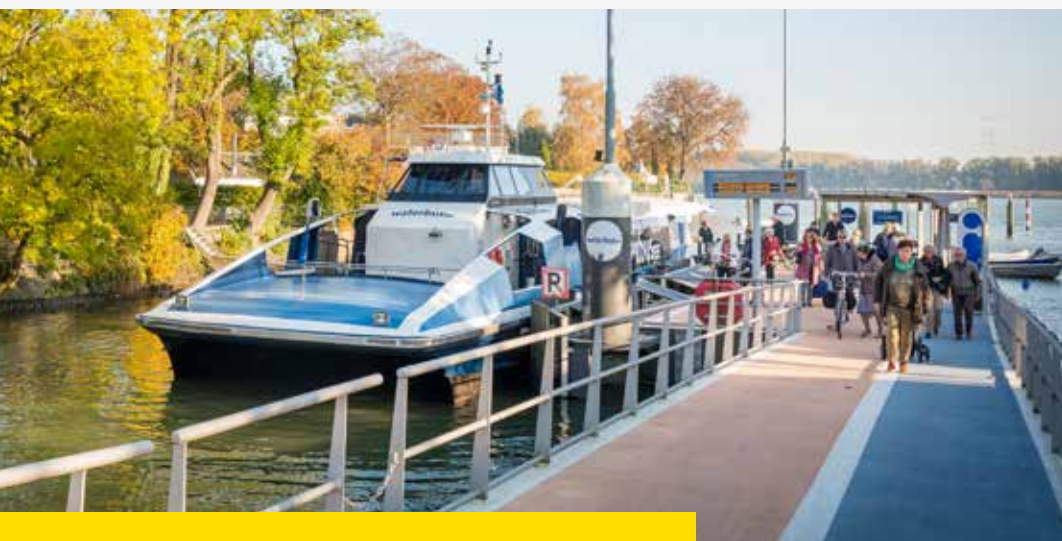


Maatregelen

Openbaar vervoer - Maatregelen verbeteren openbaar vervoer

De positie van het openbaar vervoer in Sliedrecht dient versterkt te worden door te investeren in de infra en de service:

- ▶ De huidige concessie van de Waterbus loopt tot 2022. Verbetering van de dienstregeling en doortrekken van de Waterbus naar Hardinxveld-Giessendam staan bovenaan de lijst om voor de nieuwe concessie besproken te worden;
- ▶ NS en Arriva onderzoeken de mogelijkheden voor goede aansluiting van de MerwedeLingelijn op de lijn naar Rotterdam. Het meenemen van de fiets in de trein is hierbij een belangrijk kwaliteitspunt;
- ▶ Nader onderzoek aanpassen busroute Kerkbuurt West;
- ▶ Herinrichting Stationsplein.



Auto - Maatregelen verbeteren doorstroming en bereikbaarheid

Op een aantal kruisingen is het mogelijk de verkeersafwikkeling te verbeteren door fysieke ingrepen in de inrichting:

- ▶ Parallelweg met aansluiting Nijverwaard (middenberm en/of afslagvakken);
- ▶ Kruispunt Parallelweg toe- afrit A15 richting Rotterdam (opstelvakken en VRI);
- ▶ Kruispunt Stationsplein met Stationspark (middenberm);
- ▶ Kruispunt Stationsplein met Provinciale weg (tweerichtings fietspad);
- ▶ Kruispunt Thorbeckelaan met Vogelenzang / Nachtegaallaan (rotonde);

2020 Korte termijn



Maatregelen

- ▶ Kruispunt Thorbeckelaan met Simon Stevinstraat (rotonde);
- ▶ Kruispunt Thorbeckelaan / Rivierdijk (voorrang wijzigen –rekening houden met mogelijke ontwikkeling Watertorenterrein en ruimte voor een rotonde);
- ▶ Aansluiting Benedenveer (Sporthal en woonbuurt) op Craijensteijn.

Ook de kruispunten Parallelweg-Craijensteijn en Rembrandtlaan-Rivierdijk worden genoemd bij de knelpunten als drukke onoverzichtelijke kruisingen. Er zijn geen fysieke ingrepen voorgesteld voor deze twee kruispunten.

Ontsluiting vrachtverkeer

Langs de rivier bevinden zich watergebonden bedrijven/industrieën die vanaf land bereikbaar zijn voor vrachtverkeer via het hoofdwegennet van Sliedrecht en deels via de erfontsluitingswegen Molendijk en Baanhoek.

Zo is het vrachtverkeer afkomstig van Het Plaatje en omgeving genoodzaakt over de Molendijk te rijden in verband met het vrachtwagenverbod voor de Craijensteijn. Nader onderzoek is gewenst of hiervoor niet betere oplossingen te bedenken zijn.

De wegvakken Stationsweg, Craijensteijn en Rivierdijk zijn minder geschikt voor de zware verkeersfunctie van gebiedsontsluitingsweg. In het hoofdstuk middel-lange termijn is aangegeven om de problematiek rond deze wegen nader te onderzoeken.

- ▶ Op de Stationsweg is binnen het bestaande profiel geen fysieke ruimte om de inrichting van de weg te verbeteren;
- ▶ Op de Craijensteijn is het mogelijk om tot een verbeterde

inrichting te komen door een standaard dwarsprofiel voor de gehele weg te kiezen en een kleine bochtafsnijding in het lengteprofiel kan het rijcomfort iets verbeteren;

- ▶ Op de Rivierdijk tussen Rembrandtlaan en Thorbeckelaan is weinig fysieke ruimte voor een verbeterde inrichting.

Leefbaarheid–meting fijnstof

Het is mogelijk en wenselijk de hoeveelheid fijnstof te meten op een aantal punten in Sliedrecht en te onderzoeken welke rol het verkeer daarin speelt. Daarom is een onderzoeksbudget opgenomen voor het meten van fijnstof in 2017. Aansluiting wordt gezocht met het project waarbij de algemene luchtkwaliteit in Sliedrecht gemeten gaat worden in het kader van de bedrijvigheid aan de overkant van de rivier.

Nieuwe ontwikkelingen - Maatregelen andere vormen mobiliteit

Al eerder is aangegeven dat het hoofdwegennet van Sliedrecht zwaar belast is, en dat nieuwe ontwikkelingen nieuw verkeer met zich meebrengen die de belasting groter maken. Zonder structurele aanpassingen van de infrastructuur of veranderingen in de wijze van verplaatsen zal de bestaande infrastructuur zwaarder worden belast en zullen de knelpunten mogelijk toenemen:



Maatregelen

► **Baanhoek-West**

Effecten op verkeer worden afgestemd met het afmaken van de hoofdinfrastructuur;

► **De Driehoek**

Aandacht voor verkeersontsluiting;

► **Stationspark II**

Nieuwe ontwikkeling vraagt aandacht voor goede ontsluiting;

► **Recreatief Knooppunt**

Verplaatsing sportvelden en ontwikkeling huidige sportvelden voor bedrijven heeft invloed op verkeersstructuur;

► **Stationspark III**

Herbestemming sportvelden;

► **Watertorenterrein**

Aandacht voor te kiezen ontsluiting – zo mogelijk onstaat hier ruimte voor een rotonde;

► **Sporthal Benedenveer**

In uitvoering;

► **Staatsliedenbuurt**

Aandacht voor verkeerskundige uitgangspunten;

► **Burg. Winklerplein**

Aandacht voor verkeersaspecten;

► **Het Plaatje**

Aandacht vrachtverkeer.

2020 Korte termijn



Financiën

Voor de komende 5 jaar kunnen de financiële consequenties van de maatregelen inzichtelijk gemaakt worden. De mogelijk grotere structurele ingrepen op de middellange termijn hebben een lange adem nodig om tot een succesvolle uitvoering te komen en hierbij is het zoeken naar (mede)financiering en subsidiemogelijkheden van groot belang.

Voor infraprojecten is het mogelijk om subsidieaanvragen in te dienen. Bij de provincie is er vanuit het subsidieloket Mobiliteit geld beschikbaar voor de regio, waarvan op jaarbasis een bedrag van 200.000-300.000 euro beschikbaar voor Sliedrecht. De subsidies voor 2017 zijn al gealloceerd en voor Sliedrecht betreft dit de A15. Voor subsidie van grote infraprojecten (zoals een fietsbrug over de A15) dient een apart traject bij de provincie gevolgd te worden.

Op de volgende pagina is een begroting te vinden per project.

Maatregelen fiets

Voorrang fietsers op rotondes, gevaarlijke punten aanpakken en maatregelen ter verbetering fietsveiligheid rondom scholen.

Maatregelen openbaar vervoer

De voorgestelde maatregelen voor openbaar vervoer zijn al opgenomen in de begroting. Geen extra krediet nodig.

Maatregelen auto

Een aantal maatregelen voor de auto is al gepland voor uitvoering of in voorbereiding en is al opgenomen in de begroting.

Meting fijnstof

Onderzoek met meting fijnstof op diverse locaties.

Onderzoek middellange termijn

Onderzoek naar de problematiek van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.



Financiën

Fiets	Globale ramingen	Subsidiemogelijkheid	Globale planning
Voorrang op rotondes (5 stuks)	€ 600.000	ja	2017 - 2018
Gevaarlijk punt: Thorbeckelaan	€ 75.000	ja	2017
Gevaarlijk punt: Stationsweg	€ 75.000	ja	2017
Gevaarlijk punt: Rembrandtlaan	€ 75.000	ja	2017
Schoolomgeving	€ 150.000	ja	2017
Auto			
Parallelweg aansluiten op Nijverwaard	€ 1.500.000	nee	2018 - 2019
Kruispunt Parallelweg - op/afrit A15 noord	€ 350.000	ja	2019
Kruispunt Stationsplein - Stationspark	€ 200.000	ja	2017
Kruispunt Stationsplein - Provinciale weg	€ 900.000	ja	2017
Kruispunt Thorbeckelaan - Simon Stevinstraat	€ 900.000	ja	2018
Kruispunt Thorbeckelaan - Vogelenzang	€ 450.000	ja	2018
Kruispunt Thorbeckelaan - Rivierdijk	€ 200.000	ja	2018
Aansluiten Benedenveer op Craijensteijn	€ 40.000	nee	2017
Onderzoek middellange termijn			
Onderzoek naar problematiek rond de hoofdinfrastructuur	€ 175.000	ja	2017 - 2018
Metten fijnstof			
Onderzoek op diverse wegvakken	€ 25.000	nee	2017
Totaal	€ 5.715.000		

2020 Korte termijn

BIJLAGEN

VERKEERS- EN MOBILITEITSPLAN



Bijlage: Klas Griendencollege

In twee sessies hebben de leerlingen van klas 2A van het Griendencollege in mei 2016 hun visie op de Mobiliteit in Sliedrecht voor de verre toekomst gegeven. Dit was tijdens de lessen van Mens & Maatschappij van docent Steven Landa. De meest uiteenlopende ideeën zijn ingebracht en hieronder een greep hieruit. Er is een kort filmpje gemaakt van de sessies.

Mobiliteit over 30 jaar

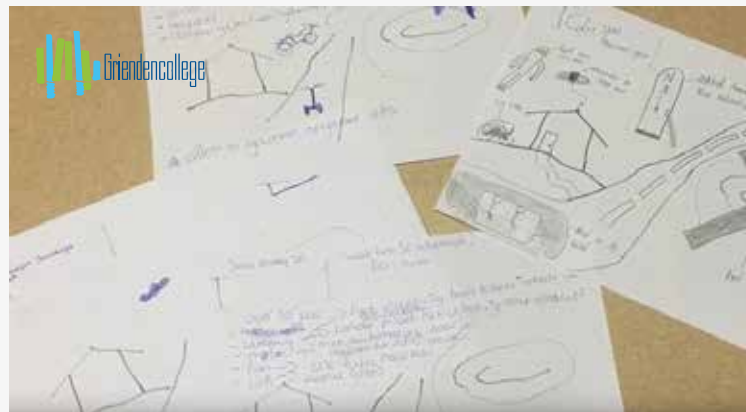
Wat heb je allemaal aan middelen om je te verplaatsen? Wat heb je niet maar gebruik je wel? Verplaats jij je binnen of buiten de regio voor werk, winkelen of ontspanning? Uit de ideeën komt naar voren dat de huiselijke omgeving er in de toekomst nog steeds is, maar veel meer met robots en zelfsturende apparaten en machines en robot huisdieren. Men beschikt wel over eigen moderne vervoersmiddelen, maar er wordt ook veel gebruik gemaakt van moderne openbare vervoersmiddelen als trein, bus, boot, vliegtuig. De dagelijkse activiteiten zijn nog sterk gericht op de regio, maar voor vakanties zoekt men het buiten de regio en buiten de planeet. De omgeving is milieuvriendelijker en een enkeling denkt dat er geen natuur meer is straks.

Vervoermiddelen over 30 jaar

Veel gebeurt automatisch, elektrisch, zelfsturend en met robots. Vliegende auto's, vliegende fietsen, zelfsturende motor, boot, vliegende oxboards, segways, drones., opklapbare vrachtwagens, raket, zelfsturende vliegtuigen, snelle wifi overal, hovercraft, tijdreis machine en men doet veel lopend/joggend.

Werk

De meeste leerlingen denken straks in de regio te werken, sommigen denken dat



ze buiten de regio of in het buitenland gaan werken. De politie wordt een paar keer genoemd als leuke baan.

Nieuwe verbindingen fiets

Het dijklint wordt veel genoemd, dat het daar niet veilig fietsen is door de vele geparkeerde auto's. oplossing zoeken voor parkeren. Ook langs de wegen is het niet overal veilig voor fietsers. En bij de rotondes kan het veiliger voor de fiets. Fietsbruggen over de A15.

Verder nog iets?

Moderne zelfsturende kabelbaan over de A15. Meer mogelijkheden voor ontspanning en activiteiten (sauna, free running hal, grotere markt, KFC). Drijvende steden in de rivier. Hoogbouw. Metrosysteem voor supersnelle voertuigen voor 2 personen op plek van de wegen. Natuur is vervangen door kunstmatige planten.



Bijlage: Hoe ziet het hoofdnet fiets eruit in 2017?

2020 Korte termijn

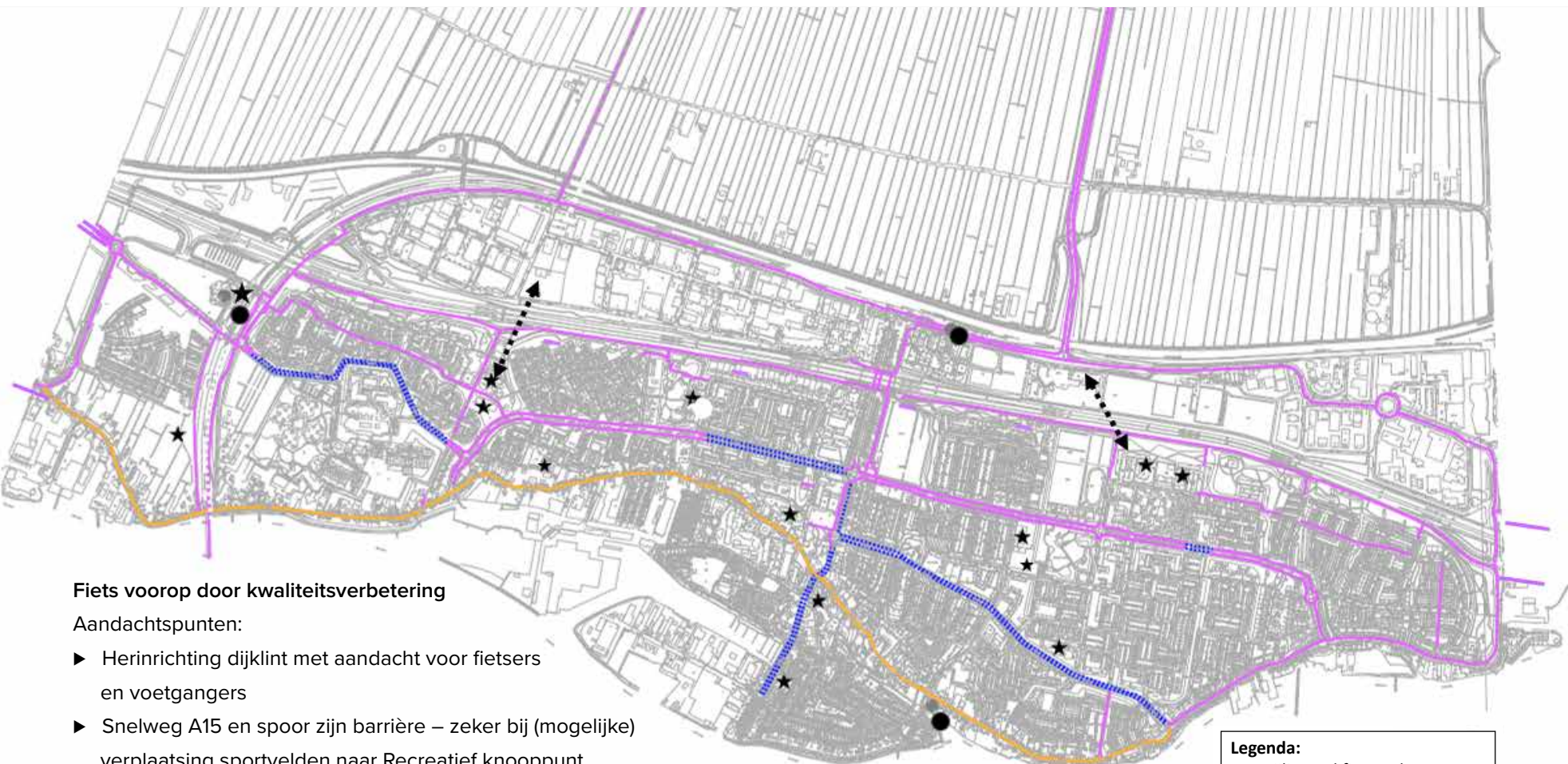
Fiets voorop door kwaliteitsverbetering

Aandachtspunten:

- ▶ Herinrichting dijklint met aandacht voor fietsers en voetgangers
- ▶ Snelweg A15 en spoor zijn barrière – zeker bij (mogelijke) verplaatsing sportvelden naar Recreatief knooppunt
- ▶ De Stationsweg (route achterlangs) dient beter zichtbaar te zijn en ook aantrekkelijker. Nu 2x wachten bij rotonde Stationsweg richting centrum
- ▶ Aandacht voor verbeterslag diverse gevaarlijke punten
- ▶ Aandacht voor gebruik oost-west fietsroute door Craijensteijn Noord

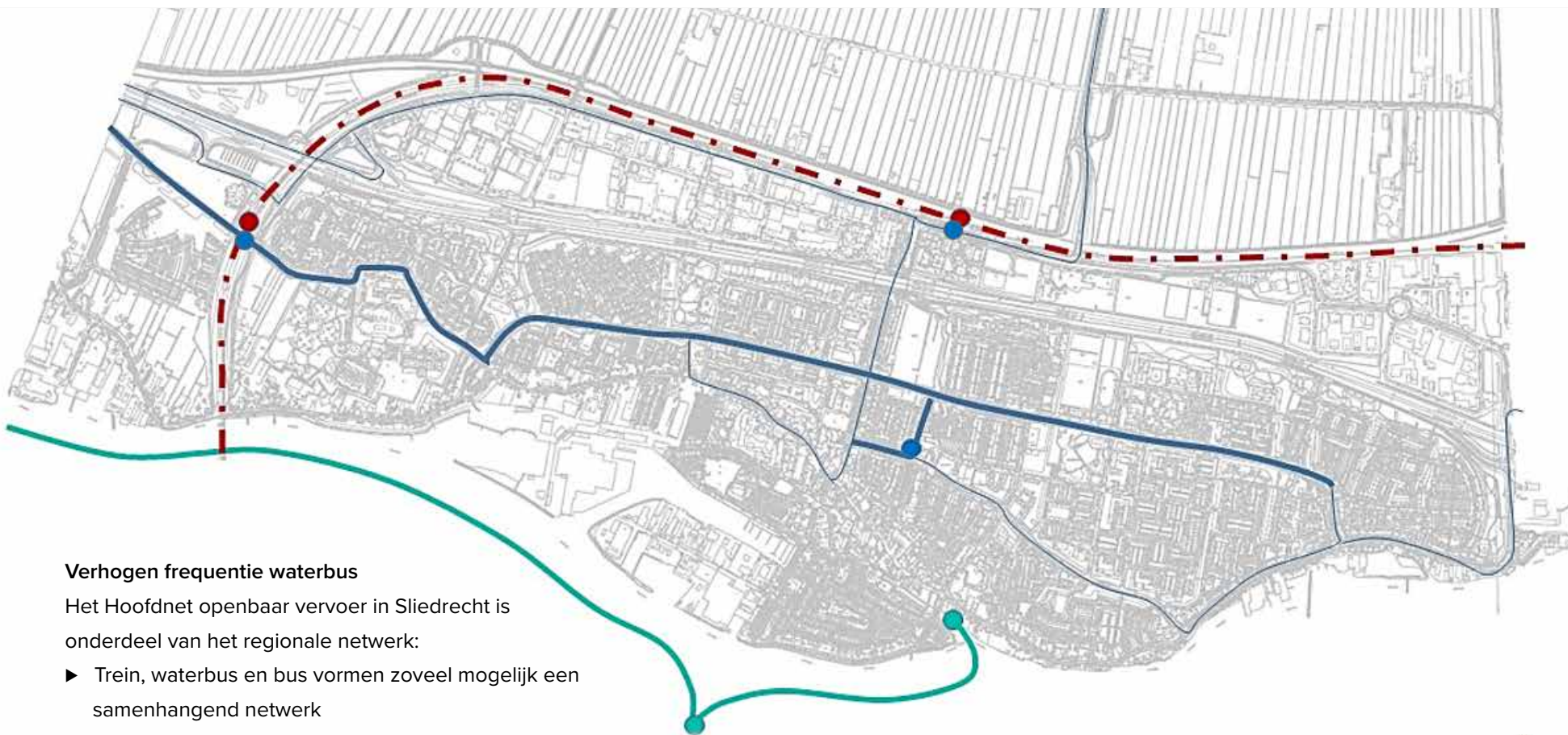
Legenda:

- = vrijliggend fietspad
- ... = nieuw aan te leggen fietspad
- ... = fietsstroken
- = Dijklint
- ★ = school
- = fiets met Waterbus/Trein





Bijlage: Hoe ziet het hoofdnet OV eruit in 2017?



Verhogen frequentie waterbus

Het Hoofdnet openbaar vervoer in Sliedrecht is onderdeel van het regionale netwerk:

- ▶ Trein, waterbus en bus vormen zoveel mogelijk een samenhangend netwerk
- ▶ Groot pluspunt van trein en waterbus is dat de fiets mee kan
- ▶ Aandachtspunten voor de dienstregeling bij nieuwe concessie bus in 2018
- ▶ Aandachtspunten voor de dienstregeling bij nieuwe concessie waterbus in 2022 – verhogen frequentie
- ▶ De lijnvoering van de bus kan op enkele punten worden verbeterd

Legenda:	
	= waterbus
	= trein
	= bus
	= halte waterbus
	= halte trein
	= halte bus

2020 Korte termijn



Bijlage: Hoe ziet het hoofdnet auto eruit in 2017?



Doorstroming en bereikbaarheid

Het hoofdnet auto in Sliedrecht (de gebieds-ontsluitingswegen met een toegestane snelheid van 50 km/u) is met name in de avondspits zwaar belast.

Een deel van de wegen die onderdeel uitmaken van het hoofdnet is minder geschikt voor deze zware verkeersfunctie, zoals de Craijensteijn, Stationsweg en Rivierdijk.

Een deel van de verblijfsgebieden in Sliedrecht (de erftoegangswegen met toegestane snelheid 30 km/u) is niet ingericht volgens de landelijke richtlijn van duurzaam en veilig. Pas bij grootschalig onderhoud (bijvoorbeeld in combinatie met vervanging riolering) ontstaat de mogelijkheid om bij zo'n weg tot structurele verbetering te komen.

Legenda:

- = hoofdroute 50 km/uur
- = hoofdroute 80 km/uur
- = A15

2020 Korte termijn



Bijlage: Ruimte voor speciale groepen

Welke ruimte is er voor speciale groepen?

Verkeerseducatie

Het accent zal vanuit de regionale samenwerking de komende jaren gericht zijn op de drie focusgroepen verkeersveiligheid:

1. fietsers;
2. jonge automobilisten;
3. senioren.

De drie genoemde doelgroepen zijn aandachtactiviteiten. Deze activiteiten worden regionaal gecoördineerd door het RPY Drechtsteden.

Dit betekent niet dat de permanente activiteiten als bijvoorbeeld SCHOOL op SEEF, school-thuisroutes, TotallyTraffic en BOB-campagne minder aandacht krijgen. Deze worden gewoon gecontinueerd vanuit de gedachte van permanente verkeerseducatie.

Aanpak Veilig fietsen Drechtsteden

Als onderdeel van de landelijke beleidsimpuls Verkeersveiligheid, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) afgesproken dat iedere gemeente een lokale aanpak Veilig Fietsen opstelt. Voor de Drechtsteden is één gezamenlijk kaderdocument opgesteld. In dat document zijn onder andere de achtergronden beschreven, focusgroepen bepaald en kansrijke thema's om bij aan te sluiten vastgelegd. Voor elke gemeente is vervolgens, op basis van de lokale situatie, een lokale aanpak opgesteld die aansluit op de vastgestelde kaders. Met input uit het nieuwe Verkeersbeleidsplan Sliedrecht wordt een verdere concretisering van deze Aanpak Veilig Fietsen opgesteld.

Hulpdiensten

Voor de hulpdiensten functioneert het huidige verkeersnetwerk en zijn geen structurele aanpassingen nodig. Onderzocht wordt of het mogelijk is het fietspad langs de spoorbrug over de Merwede te gebruiken als calamiteiten route, echter een eerste indruk is dat de brug daar technisch niet geschikt voor is.

Vrachtverkeer

Het hoofdwegennet van Sliedrecht is in beginsel het meest geschikt om het vrachtverkeer af te wikkelen. Voor de Craijensteijn is echter een uitzondering gemaakt, waardoor andere wegen (Stationsweg, Rivierdijk en de Baanhoek) meer vrachtverkeer krijgt te verwerken. Langs deze wegen staan woningen die gevoelig zijn voor trillingen van het verkeer. Door bewoners van deze straten is dan ook gevraagd om de gesloten verklaring op de Craijensteijn op te heffen, zodat het vrachtverkeer evenredig over de gemeente wordt verdeeld. Dit botst echter met de wensen van bewoners langs de Craijensteijn. Een deel van de bewoners hecht grote waarde aan de huidige gesloten verklaring. Nader onderzoek moet duidelijk maken of de afwikkeling van het zware vrachtverkeer over de Rivierdijk en Baanhoek zoveel mogelijk beperkt kan worden.



Bijlage: Parkeerstrategie

Geen heffing parkeergeld in het publieke domein Sliedrecht

In de huidige situatie hebben diverse woonwijken een hoge parkeerdruk hetgeen als hinderlijk door de bewoners wordt ervaren en daarnaast foutparkeren in de hand werkt. Bij herstraten komen er middelen vrij om nieuwe oplossingen te zoeken voor verminderen parkeerdruk, echter het blijft moeilijk om in bestaande wijken extra openbare ruimte te vinden voor extra parkeren.

Van belang is dat bereikbaarheid van de winkels en kantoren wordt gewaarborgd.

Het parkeren op bedrijfsterreinen is een eigen verantwoording van de ondernemers, maar de gemeente werkt wel mee met oplossingen in openbaar gebied, met daarbij aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Vrachtwagenparkeren wordt op de Nijverwaard deels toegestaan langs de openbare weg.

Het opleggen en opgelegd houden van actuele en eenduidige parkeernormen is noodzakelijk om de leefbaarheid en de bereikbaarheid te kunnen blijven waarborgen.

De 'Parkeernormennota Sliedrecht 2015' is een actualisatie van de 'Nota Parkeerbeleid Sliedrecht'. Het doel van de nota is om voor de gemeente per type gebied en per functie de parkeernormen vast te leggen die de komende jaren toepasbaar zijn. Tevens is aangegeven op welke wijze de parkeernormen gehanteerd dienen te worden.

Het hanteren van deze normen heeft als doel om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen bij nieuw-, verbouw of functieverandering van voorzieningen (woningen, bedrijven, sport, recreatie, enzovoort) in Sliedrecht. Hiermee worden de volgende effecten beoogd:

- ▶ Het waarborgen van de bereikbaarheid;
- ▶ Het waarborgen van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit op het gebied van parkeren;
- ▶ Het voorkomen van verkeersonveiligheid door ongewenste parkeersituaties die gevaarlijke situaties kunnen opleveren;
- ▶ Het op gelijke en voor iedereen duidelijke wijze beoordelen van het benodigde parkeeraanbod bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen.



2020 Korte termijn



Bijlage: Basisinformatie 2015

Verkeersveiligheid

Beleid

De gemeente Sliedrecht is verantwoordelijk voor het beheer van de openbare wegen binnen de gemeentegrenzen, met uitzondering van de provinciale- en rijkswegen en de wegen van het waterschap. Daarbij hoort ook het onderhouden of verbeteren van de veiligheid van de wegen. Verkeersveiligheidsbeleid richt zich enerzijds op gedragsbeïnvloeding van de verkeersdeelnemers en anderzijds op vormgeving van de weginfrastructuur. Verkeersonveiligheid kan ontstaan door een aantal factoren: Onveilig gedrag; Onveilige infrastructuur; Afleidende omgeving; Onveilige voertuigen. Het verkeersveiligheidsbeleid richt zich op al deze factoren. Door alle factoren te bekijken wordt een inschatting gemaakt van de grootste risico's. Deze kunnen vervolgens worden aangepakt.

Doelstellingen

Gemeentes, provincies en waterschappen zijn medeverantwoordelijk voor het behalen van landelijke doelstellingen in de reductie van het aantal verkeersongevallen. Provincies hebben daarom het initiatief genomen om verkeersveiligheid op een andere manier te benaderen.

Verkeersonveiligheid werd altijd gemeten in aantallen slachtoffers. Dit betekende ook dat beleid pas werd gemaakt, als er ongevallen waren gebeurd. Liever worden zoveel mogelijk ongevallen voorkomen door proactief beleid te voeren aan de hand van de bovengenoemde risico indicatoren. Op deze manier kan worden ingeschat waar het grootste risico zit. Is dat de inrichting van de weg, de inrichting van de omgeving of het verkeersgedrag?

Potentieel onveilige situaties kunnen proactief worden aangepakt.

Gedragsbeïnvloeding

De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) Drechtsteden is samen met de Regionale Werkgroep Verkeersveiligheid (RWV) het orgaan waarin de Drechtsteden op verkeersveiligheidsgebied samenwerken. Het accent ligt hierbij op gedragsbeïnvloeding.

De RPV en RWV zijn feitelijk één organisatie, maar in de projectgroep zitten de bestuurlijke vertegenwoordigers en in de werkgroep de ambtelijke. Vanuit de RPV Drechtsteden worden verschillende activiteiten ontplooid om het verkeersgedrag te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan voorlichtingscampagnes en verkeerseducatie op scholen.

De RPV Drechtsteden heeft de afgelopen jaren bewezen dat zij op een goede wijze in staat is om de verkeersveiligheid middels gedragsbeïnvloeding te verbeteren. Sliedrecht is onderdeel van deze Regionale Projectgroep.

2020 Korte termijn



Bijlage: Basisinformatie 2015

Ongeveer 90% van de ongevallen valt terug te voeren op menselijke fouten. Dat wil niet zeggen dat educatie de oplossing is. Educatie is een goede maatregel als deze fouten worden gemaakt door leemten in kennis, inzicht en vaardigheden. Voorlichting over te nemen of genomen verkeersmaatregelen door de gemeente sluit hierop aan. Daar staat weer tegenover dat fouten ook veroorzaakt kunnen worden doordat de verkeerstaak te complex is of niet goed aansluit bij de vormgeving van de weg.

Onveilige punten

Het totaalbeeld van ongevallen over de jaren geeft informatie over potentieel onveilige punten in Sliedrecht. Op verschillende plaatsen wordt aangegeven dat de registratie van ongevallen echter niet eenduidig en soms zelfs onbetrouwbaar is. Daarom worden ongeval gegevens als indicatoren gebruikt voor mogelijk onveilige punten en niet als uitgangspunt voor beleid gehanteerd. Gezien het relatief lage aantal ongevallen verspreid over een periode van 5 jaar is het lastig om specifieke locaties aan te wijzen waar sprake is van een onveilig punt. Het aantal verkeersslachtoffers is in de periode 2006-2008 (3 jaar) 42 slachtoffers, in de periode 2010-2014 (5 jaar) is dat 54 slachtoffers.

Ongevallen

In de periode 2010-2014 waren de top 5 ongevallen op kruispunten en wegvakken op de Ouverture, Baanhoek, Rivierdijk, Parallelweg en Sportlaan (2010-2014). In het Verkeersbeleidsplan 2009 waren dit Thorbeckelaan, Sportlaan, Rivierdijk, Baanhoek, Craijensteijn.



2010-2014 ongevallen

Personenauto	270	(20 slachtoffers)
Fiets	20	(10 slachtoffers)
Bromfiets	18	(6 slachtoffers)
Motor	6	(1 slachtoffer)
Voetganger	5	(4 slachtoffers)
Vrachtwagen/bestelbus	57	(1 slachtoffer)
Overig voertuigen 1	3	(12 slachtoffers)

2020 Korte termijn



Bijlage: Basisinformatie 2015

Bereikbaarheid

In 2015 zijn er in maart en juni tellingen verricht van fietsen en motorvoertuigen. Er is op 42 punten geteld, waarvan 16 alleen fiets en 9 alleen auto, op de overige punten zijn beide geteld.

Uit de tellingen blijkt dat de drukste wegen de Stationsweg, Parallelweg, Sportlaan, Deltalaan, Thorbeckelaan en Craijensteijn zijn. In oost-west richting zijn de drukste fietsroutes de Deltalaan, langs de A15 zuidzijde en langs de rivier (Baanhoek, Rivierdijk). In noord-zuid richting is veruit de drukste route langs de Stationsweg. Het dijklint wordt goed gebruikt door fietsers!

Het hoogste aandeel vrachtverkeer vinden we terug op Ouverture, Sportlaan, Parallelweg, Rivierdijk en Rembrandtlaan. Dit betreft zowel middelzware (lengte < 7 meter) als zware voertuigen (lengte > 7 meter).

Bij klachten over snelheid wordt bij metingen veelal gebruik gemaakt van de V85, de maximale snelheid die door 85% van de weggebruikers op een weg wordt gereden. Indien de V85 (vrijwel) overeenkomt met de ter plaatse vastgestelde maximumsnelheid, heeft de wegbeheerder gezorgd voor een snelheidsregime, dat overeenkomt met de inrichting van de weg. In Sliedrecht wordt te hard gereden (V85>50 km/u) op de Ouverture (V85=54km/u), Sportlaan (V85=57 km/u) en Parallelweg (V85=61 km/u).

Wat verder opvalt is dat er binnen de gemeentegrenzen vooral sprake is van een spitsperiode van het wegverkeer in de avond en dat deze vrij kort is (tussen 17 en 18 uur). Dit in tegenstelling tot andere plekken in de Randstad waar sprake is van zowel een ochtendspits als een avondspits over een periode van meerdere uren.

Grootste probleem in de bereikbaarheid van Sliedrecht is de verkeersafwikkeling op de A15. In regionaal en nationaal verband wordt gewerkt aan capaciteitsvergroting.

Vergelijking tellingen 2009 en 2015

(mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag)

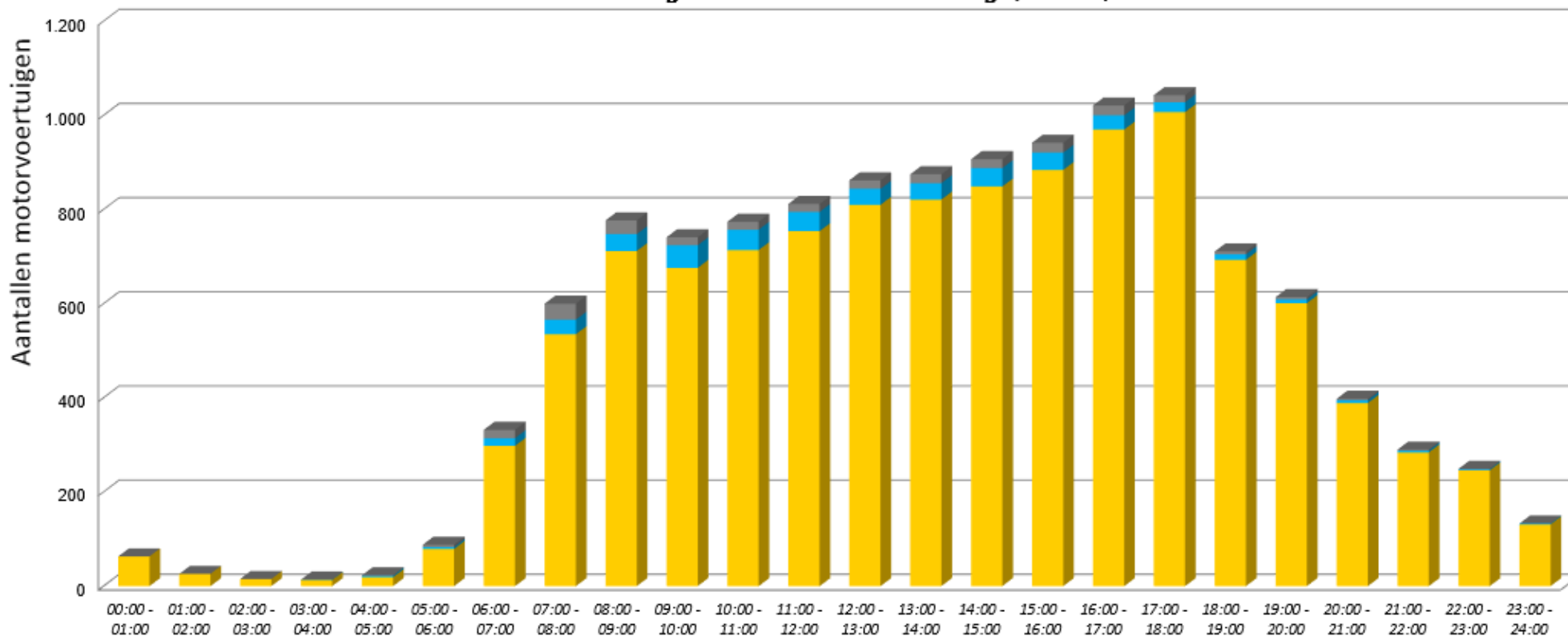
Het wegverkeer is in de afgelopen jaren binnen Sliedrecht iets afgenomen. Enerzijds heeft dat te maken met de samenstelling van de bevolking en de werkgelegenheid, die nauwelijks gewijzigd is de afgelopen jaren, anderzijds is er op landelijk niveau sprake van een periode van beperkte economische groei, die ervoor zorgt dat de mobiliteit vrijwel niet gewijzigd is. Ook in het netwerk hebben zich de afgelopen jaren geen ingrijpende wijzigingen voorgedaan.

mvt/etmaal	2005	2009	2015
Stationsweg	11.800	14.900	13.600
Parallelweg	13.900	13.300	13.200
Sportlaan		13.300	12.300
Deltalaan	12.000	11.700	11.200
Rivierdijk	11.600	12.300	10.800
Craijensteijn	7.800	10.400	10.100
Thorbeckelaan		10.600 (2012)	10.700



Bijlage: Motorvoertuigen Stationsweg

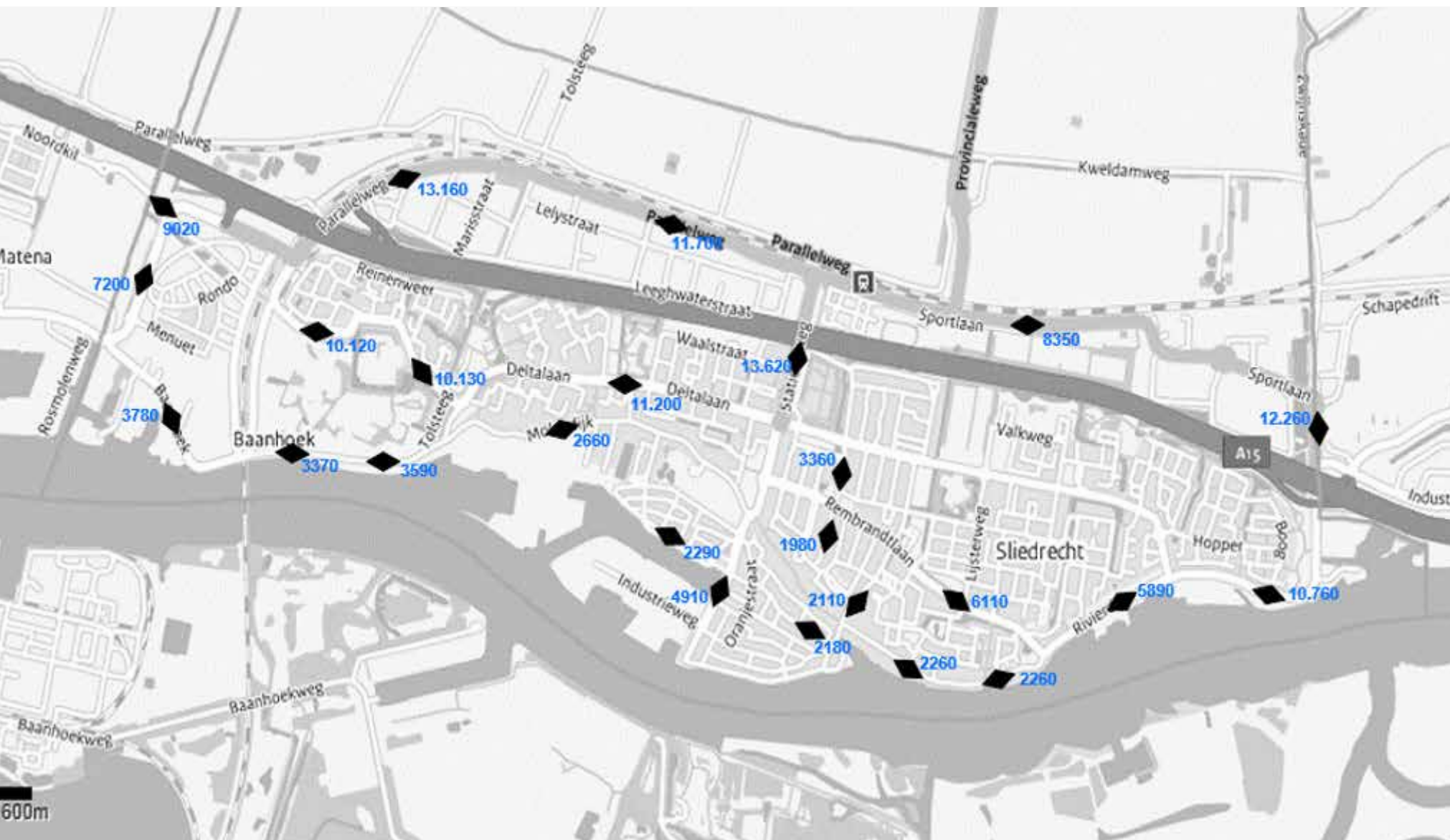
Stationsweg - Gemiddelde weekday (ma-zo)



2020 Korte termijn



Bijlage: Motorvoertuigen per etmaal (2015)



2020 Korte termijn



Bijlage: Fietsen per etmaal (juni 2015)



2020 Korte termijn



Bijlage: Basisinformatie 2015

Leefbaarheid

- ▶ De parkeerdruk is een vraagstuk bij diverse herbestratingsprojecten. In basis is er behoefte aan meer parkeerplaatsen, maar mensen “schrikken terug” als ze de impact zien op de leefbaarheid van de buurt doordat dit ten koste gaat van groen of speelplaatsen (zie ook paragraaf 3.3.4);
- ▶ De snelheid in woongebieden blijft een punt van aandacht. In de woonbuurten is het niet altijd mogelijk of wenselijk zoveel snelheid remmende maatregelen te nemen, dat het voor gemotoriseerd verkeer fysiek onmogelijk wordt om hard te rijden. Belangrijk effect valt te verwachten door nog meer aandacht voor gedragsbeïnvloeding;
- ▶ Op de Stationsweg en (in mindere mate) op het dijklint is sprake van trillinghinder door zwaar verkeer. Nader onderzoek is nodig naar mogelijke oplossingen voor dit probleem.

Luchtkwaliteit

Er zijn geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden Fijnstof en Stikstof in Sliedrecht in 2014. Waar mogelijk wordt ingezet op verbeteren van de luchtkwaliteit.

Door bewoners van Sliedrecht wordt opgemerkt dat bij de monitoring wordt uitgegaan van rekenmodellen en niet van lokale meetgegevens. Het berekenen van de luchtkwaliteit in Sliedrecht is gebaseerd op input vanuit het landelijk meetnet, met een belangrijk continu regionaal meetpunt bij Alblasterdam. Insteek is om op meerdere plaatsen in Sliedrecht de luchtkwaliteit te gaan meten. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van zogenaamde E-noses of een vergelijkbare meetmethode.

Het thema luchtkwaliteit staat de komende jaren centraal in het gezondheidsbeleid van de gemeente Sliedrecht. Het voorkomen van negatieve gezondheidseffecten door uitstoot van de chemische industrie heeft daarbij de grootste prioriteit. Verder zijn eenzaamheid, gezond gewicht en mentale weerbaarheid speerpunten in het lokale gezondheidsbeleid.

Geluidhinder

Voldoet in Sliedrecht overal aan de wettelijke normen;
Bij reconstructie wordt gekeken of geluidbelasting omlaag kan;
Op gemeentelijk niveau helpen maatregelen als aanbrengen van stiller asfalt en het vervangen van verkeerslichten door rotondes om het geluidsniveau te verlagen.

GES

In opdracht van de gemeente voert de GGD voor nieuwe plannen (woningen, wegen, bedrijven) een GezondheidsEffectScreening uit. Dit om te bepalen hoeveel fijn stof, lawaai, geur of luchtverontreiniging er zal zijn en wat het effect op de gezondheid van de bewoners kan zijn.



Bijlage: Basisinformatie 2015

Omgevingsdienst Zuid Holland Zuid

De omgevingsdienst voert de wettelijke milieutaken uit voor de 17 gemeenten van de regio Zuid-Holland Zuid en de provincie Zuid-Holland. Hun specialisten adviseren en ondersteunen de gemeenten en provincie bij het maken van verantwoorde keuzen op het gebied van economische ontwikkelingen, de schaarse ruimte en het milieu en creëren zo samen een gezonde, veilige en economische vitale leefomgeving voor inwoners en ondernemers in de regio.

Daarnaast wordt de gemeente gevraagd deel te nemen aan landelijke programma's op het gebied van leefbaarheid:

De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat inwoners van steden gezond kunnen wonen, werken en ontspannen. Hierbij horen onder andere een betere luchtkwaliteit, weinig geluidsoverlast en een slimme en gezonde inrichting van de stad. Het programma Slimme en Gezonde Stad (SGS) werkt met andere partijen aan een gezonde leefomgeving in steden.

Actiepunten programma Slimme en Gezonde Stad

Het programma SGS richt zich eerst op beleidsmakers van gemeenten en later ook op andere partijen. Wat zijn de belangrijkste ambities van gemeenten? De actiepunten van het programma zijn:

- ▶ Gesprekken met een aantal steden: welke afspraken kan het ministerie van IenM met de steden maken om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren?
- ▶ Verkennen wat nodig is in toekomstig beleid voor de kwaliteit van de leefomgeving;
- ▶ Netwerk opzetten voor Slimme en Gezonde Stad: kennis uitwisselen en verder ontwikkelen en goede voorbeelden delen;
- ▶ Een innovatie-challenge: oproep voor nieuwe ideeën voor een gezonde leefomgeving in steden.

2020 Korte termijn



Bijlage: Basisinformatie 2015

Parkeerdrukmeting woongebieden

Op zondagnachten is in september 2015 de parkeerdruk gemeten. Dat is het moment waarop de bezetting van parkeerplaatsen in woonbuurten het hoogst is.

- ▶ Op buurtniveau is er weinig verandering in afgelopen 5 jaar;
- ▶ In enkele buurten is er sprake van een toename van de parkeerdruk;
- ▶ In enkele buurten is er sprake van een afname van de parkeerdruk;
- ▶ Op straatniveau is er op sommige plekken onbalans (bijvoorbeeld in het centrum is er veel parkeerruimte bij de winkels en niet in de omliggende woonstraten 's avonds);
- ▶ Op sommige plaatsen is de parkeerdruk hoog maar wel acceptabel.

Geparkeerde vrachtwagens	2015
Calandstraat	1
Lelystraat	4
Cruquiusstraat	2
Beyerinkstraat	4
Blankenstraat	5
Marisstraat	1
Ringerstraat	6

In oktober 2015 zijn er (op zondagmiddag) tellingen verricht van geparkeerde Vrachtwagens op het bedrijventerrein Nijverwaard. Vrachtwagens waren nergens hinderlijk geparkeerd.

Wijk en parkeerplaatsen	Pgem 2015	2014	2009	2015
1. De Grienden	1,67	76%	81%	76%
2. Baanhoek-West	1,61	-	-	86%
3. Hooft	1,45	69%	66%	68%
4. Havenstraat	1,35	-	61%	60%
5. Molendijk	1,75	69%	60%	64%
6. Kerkbuurt	1,46	72%	61%	76%
7. Staatsliedenbuurt	1,25	63%	56%	56%
8. Rivierenbuurt	1,59	72%	61%	59%
9. Schildersbuurt	1,24	62%	62%	61%
10. Staatslieden/schildersbuurt	1,06	69%	64%	65%
11. Vogelbuurt	1,24	62%	71%	69%
12. Vogelenzang	0,99	65%	65%	65%
13. Werensteijn	1,71	-	59%	73%
14. Craijensteijn	1,05	86%	86%	86%



Pgem = openbare parkeerplaats per woning
 Bezettingsgraad
 < 80% is goed
 80-90% is druk en nog acceptabel
 90-100% is zeer druk
 >100% is te druk en niet acceptabel

2020 Korte termijn



Bijlage: Basisinformatie 2015

Input bewoners en ondernemers

Enquête

- ▶ Wat zijn (de meest) gevaarlijke verkeerspunten in Sliedrecht voor fietsers, voetgangers en automobilisten?
- ▶ Wat zijn ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en in het wegennet voor automobilisten?
- ▶ Ervaren inwoners problemen met het openbaar vervoer in Sliedrecht?

Deze vragen zijn in september 2015 voorgelegd aan 326 leden van het Bewonerspaneel Sliedrecht. Daarvan hebben er 205 de vragenlijst ingevuld, een respons van 63%. Daarnaast heeft een openbare link naar de vragenlijst op de website van de gemeente bestaan, daar is de vragenlijst ingevuld door 134 mensen.

Top 3 gevaarlijke verkeerspunten voor fietsers

- ▶ Thorbeckelaan (aansluitingen Rivierdijk en Stationsweg)
- ▶ Stationsweg (rotondes en aansluiting Tiendweg)
- ▶ Rembrandtlaan (meerdere oversteekpunten)

Gemis in het fietsnetwerk

- ▶ Gebrek aan voorrang op rotondes (60%)
- ▶ Oversteekplaatsen op Deltalaan en Stationsweg

Openbaar vervoer

- ▶ 25% ervaart problemen. Niet vaak genoeg, niet vroeg genoeg

Top 3 gevaarlijke verkeerspunten voor voetgangers

- ▶ Kerkbuurt West (druk en hard rijden)
- ▶ Thorbeckelaan (hard rijden)
- ▶ Rembrandtlaan (hard rijden)
- ▶ Stationsweg (slechte staat onderhoud)

Top 3 gevaarlijke verkeerspunten voor auto's

- ▶ Thorbeckelaan (aansluitingen Simon Stevinstraat, de Savornin Lohmanlaan, de Kamerlingh Onnesstraat en de hele Vogelbuurt.
- ▶ Craijensteijn (overgang Parallelweg en slecht zicht en te hard rijden)
- ▶ Afrit A15-Ouverture (druk en onoverzichtelijk)

Gemis in het autonetwerk

- ▶ Doorstroming algemeen
- ▶ Ontsluiting algemeen
- ▶ Afrit A15, Thorbeckelaan (rotondes), Baanhoek

Ondernemers / VSO (14 reacties)

- ▶ Gevaarlijk punt is Rivierdijk (druk en onoverzichtelijk)

Facebook (28 reacties)

- ▶ Fout parkeren, overzicht bij oversteekplaatsen, slechte kwaliteit verharding



Bijlage: Basisinformatie 2015

6 Input Stakeholders

Fietsersbond

- ▶ De fietspaden/fietsstroken zijn veelal goed aangelegd
- ▶ Fietsnetwerk behoeft op enkele hoofdpunten verbetering
- ▶ Situatie Stationsweg is gevaarlijk (rotondes en aansluiting Tiendweg)
- ▶ Onnodige paaltjes
- ▶ Veel rotondes hebben – in tegenstelling tot de CROW-richtlijnen en het beleid in de Drechtsteden – fietsers uit de voorrang
- ▶ Doortrekken fietspad langs de Parallelweg westzijde

Veilig verkeer Nederland

- ▶ VVN voorstander fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom
- ▶ Op de Rembrandtlaan 4 voetgangersoversteekplaatsen binnen 100m. Dat is te veel.
- ▶ Renovatie Winklerplein. Iets voor Shared Space?
- ▶ Kruispunt P.C. Hooftlaan/Rivierdijk is onoverzichtelijk
- ▶ Kruispunt Parallelweg/Craijensteijn is ingewikkeld
- ▶ Fietsoversteek nabij het station is ingewikkeld
- ▶ Aandacht voor fietsers op dijklint

Hulpdiensten

- ▶ Voor de brandweer zijn de uitrukroutes belangrijk. Geen snelheidsremmende maatregelen op uitrukroutes. Om zo snel en veilig mogelijk van A naar B te komen is het noodzakelijk dat de bereikbaarheid op wegen te allen tijde goed gewaarborgd is en blijft volgens afgesproken regels. Hiervoor

zijn ook handvaten beschikbaar in b.v. aanbevelingen, handreikingen en gemeenschappelijk gemaakte afspraken tussen hulpdiensten en gemeenten onderling

- ▶ Brandweer wil P.C. Hooftlaan weer op 50 km/u
- ▶ Politie ziet graag een sterkere 30 km/u inrichting. Met name op het dijklint en de P.C. Hooftlaan en de Valkweg
- ▶ Politie uit zorg over grote hoeveelheid Voetgangers Oversteek Plaatsen (zebra's)
- ▶ Vraag is om de mogelijkheden te onderzoeken of het fietspad langs de spoorbrug ook gebruikt kan worden als calamiteitenroute.

Openbaar vervoer

- ▶ Arriva - huidige busnetwerk op zich prima
- ▶ Mogelijk verleggen van de bus naar Dordrecht/Utrecht via Deltalaan
- ▶ Ontwikkelingen rondom het BW-plein en de inpassing van de bus
- ▶ Provincie denkt na over het versterken netwerk Waterbus

Tablis

- ▶ Tekort aan parkeerplaatsen in sommige wijken
- ▶ Er wordt te hard gereden
- ▶ Op rotondes voorrang fietsers



Bijlage: Basisinformatie 2015

Input Stakeholders

Scholen

Er zijn gesprekken gevoerd met een groot aantal scholen (12) over de actuele verkeerssituatie.

- ▶ Halen en brengen blijft met name bij slecht weer een aandachtspunt.
Er is hierover veel contact van schoolbestuur met buurt en ouders.
- ▶ Handhaving halen en brengen enkele keren om geheugen van iedereen op te frissen.

- ▶ Per school is de situatie verschillend. Bij sommige scholen worden om kleine specifieke maatregelen gevraagd om verkeerssituatie nog iets te verbeteren. Bij andere scholen zijn meer maatregelen nodig omdat de verkeersveiligheid nog niet goed is.
- ▶ Men is over het algemeen tevreden over de schoolroutes.

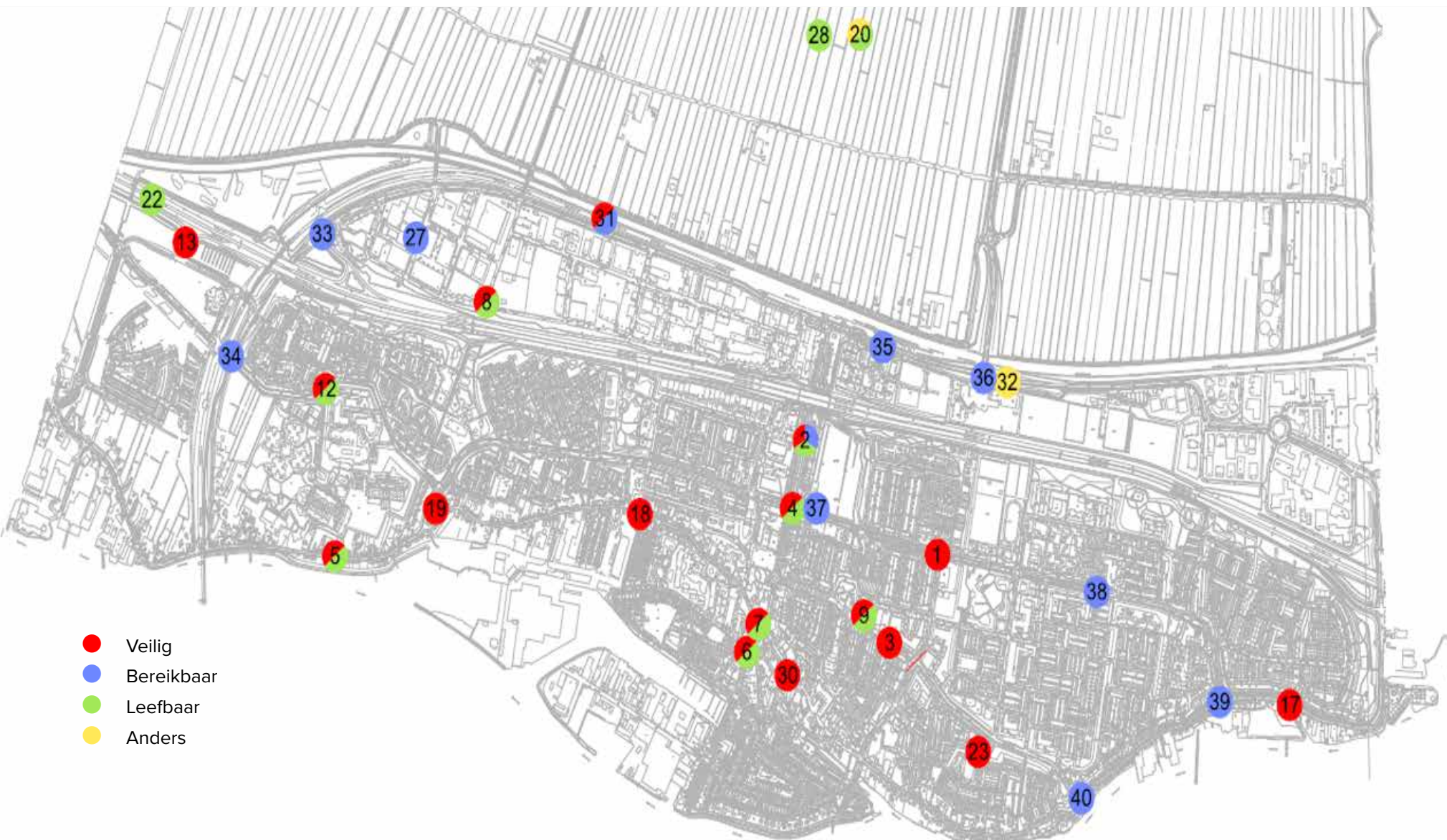
NB. blauw teksten betreffen de grotere aandachtspunten voor halen/brengen, veiligheid en andere punten

School	Halen/brengen	Veiligheid	Andere punten	Wensen
Anne de Vries + Roald Dahl School	Goed, aandacht parkeren Locksweer	Goed, fiets en auto gesplitst	Geen	Kleine details
Pr. W. Alexanderschool (Waalslaen)	Overlast voor buurt	Mogelijk inzet verkeersouders	Oversteek Rembrandtlaan	Versmallend eruit, handhaving
Pr. W. Alexanderschool (Valkweg)	Goed	Extra aandacht nodig schoolzone	Inrichting parkeerplein	Vrij liggend fietspad, plaats zebra
De Wilgen	Veel foutparkeren	Extra aandacht nodig schoolzone	Oversteek Thorbeckelaan/Vogelenzang	Vrij liggend fietspad
Calvijnschool	Tijdelijke afsluiting plein lastig	Rommelig	Parkeren keerlus	Hek stoep, handhaving
Oranje Nassauschool	Gedrag niet goed	Gevaarlijk, School-op-safe	Snelheid vrachtverkeer	Schoolzone, lichtjes bij zebra
De Sprong	Goed, vooral fietsers	Geen probleem	Geen	Hek bij schoolplein
Bleyburghschool (tot augustus 2016)	Geen probleem	Geen probleem	Geen	Geen
De Akker en De Rank	Taxibusjes, conflict fietsers	Inzet leraren	Capaciteit uitrijden bij kruising	Oversteek busbaan, monitoren
Henri Dunantschool	Niet goed	Niet goed	Laden/lossen	Facelift binnenterrein, onderhoud straat, handhaving
Griendencollege	Geen probleem	Geen probleem	Geen	Geen
Brede school (met ingang van 2016)	Veel busjes	Monitoren	Steken en keren	Route door buurt

2020 Korte termijn



Bijlage: Knelpunten 2015



2020 Korte termijn



Bijlage: Knelpunten 2015

● Veilig

● Leefbaar

● Bereikbaar

● Anders

Waar	Wat	Knelpunt
1. Thorbeckelaan	Top 3 - Gevaarlijk voor fietsers, top 3 – gevaarlijk voor automobilisten, hard rijden	● ● ● ●
2. Stationsweg	Top 3 - Gevaarlijk voor fietsers: weg is druk en zonder ingrijpende maatregelen niet in te richten als 50 km/u weg met fietsstroken of fietspaden, slechte staat onderhoud trottoir, trillinghinder, K&L problemen	● ● ● ●
3. Rembrandtlaan	Top 3 - Gevaarlijk voor fietsers, hard rijden	● ● ● ●
4. Fietsers op rotondes	Voorrang niet conform landelijke richtlijn	● ● ● ●
5. Fietsers op dijklint	Verdiene meer aandacht	● ● ● ●
6. Scholen	Halen en brengen blijft aandachtspunt, handhaving is regelmatig nodig, op sommige plaatsen fysieke ingrepen nodig	● ● ● ●
7. Kerkbuurt	Conflict voetgangers en hard rijden / busroute loopt nu via Kerkbuurt	● ● ● ●
8. Fietsverbinding NZ	Hoofdnet: ontbreken kruising met A15 in relatie tot groen/blauwe ontwikkelingen	● ● ● ●
9. Burg. Winklerplein	Oversteek – snelheid Rembrandtlaan	● ● ● ●
10. Openbaar vervoer	Niet vaak genoeg, niet vroeg genoeg, versterken netwerk waterbus	● ● ● ●
11. Buslijn - busstation	Inrichting busstation kan beter en routes bus op enkele punten mogelijk aanpassen	● ● ● ●
12. Craijensteijn	Top 3 – gevaarlijk voor automobilisten. Er zijn 3 zeer krappe bochten. Deze zijn bovendien verschillend van boogstraal. De weg rijdt voor de automobilisten daardoor niet prettig. Er is geen standaard profiel voor gehele weg. Soms worden de fietsstroken versmald tot minder dan 1,50 m. Dit rijdt niet prettig voor de fietsers. Geluidhinder achtertuinen (gevraagd wordt om stiller asfalt) / Fijnstof binnen de norm (gevraagd wordt om lokale metingen). Geen handhaving vrachtwagenverbod / verzoek om meer voetgangersoversteekplaatsen	● ● ● ●
13. Ouverture - afrit A15	Top 3 – gevaarlijk voor automobilisten (voor de ingebruikname nieuwe kruispunt in 2015)	● ● ● ●
14. Ontbrekende schakels	Westzijde Sliedrecht 2 hoofdwegen oost-west, oostzijde Sliedrecht 3 hoofdwegen oost-west, NZ verbindingen auto	● ● ● ●
17. Rivierdijk	Wegvak ten oosten van de Thorbeckelaan is druk belast met autoverkeer, heeft een smal profiel voor een 50 km/u weg met langsparen deels op de rijbaan, veel uitritten en een smalle stoep. Fysiek is er weinig ruimte om het wegprofiel te verbreden of anderszins aan te passen.	● ● ● ●
18. Dijklint	Continuïteit – te smal	● ● ● ●

2020 Korte termijn



Bijlage: Knelpunten 2015

● Veilig
● Leefbaar

● Bereikbaar
● Anders

Waar	Wat	Knelpunt
19. Vrachtverkeer	Ontsluiting Het Plaatje – vrachtverkeer moet grote omrijbeweging maken over wegennet Sliedrecht vanwege gesloten verklaring vrachtverkeer Craijensteijn	● ● ● ●
20. Relatie polder	Moeilijk bereikbaar vanuit het dorp	● ● ● ●
21. Algemeen	Fout parkeren, overzicht bij oversteekplaatsen, slechte kwaliteit verharding	● ● ● ●
22. Files A15	Geluidschermen	● ● ● ●
23. Waterberging	Zoekgebied vergroten ruimte voor waterberging	● ● ● ●
24. Dijkverzwaring	Tot 1,5 meter. Wordt onderzocht in MIRT Verkenning Dijkverzwaring	● ● ● ●
25. Nutsbedrijven	Alle nutsbedrijven krijgen na 2020 te maken met een vervangingsgolf – nu geen budget	● ● ● ●
26. Parkeren	Enkele wijken hebben hoge parkeerdruk – onbalans veelal op straatniveau	● ● ● ●
27. Bedrijven A15	Bereikbaarheid	● ● ● ●
28. Ruiterpaden	Ontbreken	● ● ● ●
29. Bewegwijzering fiets	Bewegwijzering is op sommige punten niet meer kloppend – ook onderhoud niet overal goed	● ● ● ●
30. Centrum	Bereikbaar door dicht bevolkte wijken	● ● ● ●
31. Parallelweg	Is drukke weg met meerdere aansluitpunten van de Nijverwaard zonder goede in- of uitvoegstroken of brede middenberm	● ● ● ●
32. Sportlaan	Verzakking talud bij aansluiting provinciale weg in combinatie met wens om fietsroute te verbeteren	● ● ● ●
33. Kruising	Kruising Parallelweg met toe- afrit A15 richting Rotterdam - Is druk kruispunt waar het verkeer niet goed doorstroomt in de spits	● ● ● ●
34. Kruising	Kruising Parallelweg met Craijensteijn - is druk kruispunt waar het verkeer niet goed doorstroomt in de spits.	● ● ● ●
35. Kruising	Kruising Stationsplein met Stationspark - functioneert niet goed in avondspits	● ● ● ●

2020 Korte termijn



Bijlage: Knelpunten 2015

● Veilig
● Leefbaar

● Bereikbaar
● Anders

Waar	Wat	Knelpunt			
36. Kruising	Kruising Stationsplein met Provinciale weg - functioneert niet goed in avondspits – ook fietsoversteek is niet optimaal	●	●	●	●
37. Kruising	Rotonde Stationsweg met Deltalaan/Thorbeckelaan - is druk kruispunt waar het verkeer niet goed doorstroomt in de avondspits	●	●	●	●
38. Kruising	Kruising Thorbeckelaan met Vogelenzang / Nachtegaallaan - onoverzichtelijk en drukke situatie	●	●	●	●
39. Kruising	Kruising Thorbeckelaan / Rivierdijk - zeer drukke kruising. Verkeer wikkelt niet goed af. Verkeer rechtdoor Rivierdijk heeft voorrang, maar is niet drukste richting voor auto. Voor fiets is de voorrang rechtdoor wel fijn.	●	●	●	●
40. Kruising	Kruising Rembrandtlaan / Rivierdijk - Drukke kruising. Verkeer wikkelt niet goed af.	●	●	●	●

2020 Korte termijn



Bijlage: Check startnotitie (januari 2015)

1) Wegencategorisering

Vragen aan de Raad

*Is er behoefte om de huidige wegcategorisering te evalueren?
Kan de inventarisatie beperkt blijven tot het bestaande wegennet?
De knelpunten op de bestaande gebiedsontsluitingswegen worden geïnventariseerd en er wordt gezocht naar alternatieve tracés*

Inventarisatie huidige wegcategorie is uitgevoerd en knelpunten zijn inzichtelijk gemaakt.

2) Vrachtverkeer op het hoofdwegennet

Vragen aan de Raad

Heeft de Raad de behoefte om de huidige gesloten verklaring op de Craijensteijn te heroverwegen?

Langs de rivier bevinden zich watergebonden bedrijven/industrieën die vanaf land bereikbaar zijn voor vrachtverkeer via het hoofdwegennet van Sliedrecht en deels via de erfontsluitingswegen Molendijk en Baanhoek.

Zo is het vrachtverkeer afkomstig van Het Plaatje en omgeving genoodzaakt over de Molendijk te rijden in verband met het vrachtwagenverbod voor de Craijensteijn. Nader onderzoek is gewenst of hiervoor niet betere oplossingen te bedenken zijn.

3) Voorrangsregeling op rotondes

Vragen aan de Raad

Heeft de Raad behoefte om te discussiëren over de voorrangsregeling voor fietsers op rotondes?

Voorstel is om de nieuwe (2015) landelijke richtlijn te volgen.

4) Parkeerregulering

Vragen aan de Raad

Wil de Raad generieke uitspraken doen over de wijze van parkeerregulering en is hier aanvullende informatie voor nodig?

Geen heffing parkeergeld in het publieke domein Sliedrecht is uitgangspunt. Er is geen aanleiding om dit te veranderen.

5) Laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen (zowel auto als fiets)

Hiervoor is een separate notitie opgesteld.

6) Parkeernormen

Hiervoor is een separate notitie opgesteld.



Bijlage: Check startnotitie (januari 2015)

7) Vrachtwagenparkeren

Vragen aan de Raad

Is er behoefte om de gebieden waar vrachtwagenparkeren is toegestaan eventueel aan te passen?

Het gaat niet om grote aantallen en er is geen hinder geconstateerd. Voor de Nijverwaard wordt onderzoek gedaan of een update van het vrachtwagenparkeren hier gewenst is voor het parkeren langs de openbare weg.

SPECIFIEKE PROJECTEN

1) Parkeerdruk in woonwijken

In de huidige situatie hebben diverse woonwijken een hoge parkeerdruk hetgeen als hinderlijk door de bewoners wordt ervaren en daarnaast foutparkeren in de hand werkt.

Bij herstraten komen er middelen vrij om nieuwe oplossingen te zoeken voor verminderen parkeerdruk, echter het blijft moeilijk om in bestaande wijken extra openbare ruimte te vinden voor extra parkeren.

2) Openbaar Vervoer

De positie van het openbaar vervoer in Sliedrecht dient versterkt te worden door te investeren in de infra en de service:

- De huidige concessie van de Waterbus loopt tot 2022. Wensen als doortrekken van de Waterbus naar Hardinxveld-Giessendam en verbetering van de dienstregeling dienen in de afspraken over de nieuwe concessie

besproken te worden.

- NS en Arriva onderzoeken de mogelijkheden voor goede aansluiting van de MerwedeLingelijn op de lijn naar Rotterdam. Het meenemen van de fiets in de trein is hierbij een belangrijk kwaliteitspunt.
- Nader onderzoek aanpassen busroute Kerkbuurt West.
- Herinrichting busstation Burgemeester Winklerplein.
- Herinrichting Stationsplein.

3) Vormgeving verblijfsgebieden (30 km/u wegen en erven)

Vragen aan de Raad

Heeft de Raad behoefte aan een onderzoek naar de optimalisatie van de inrichting van 30 km/u wegen en erven? Is de Raad bereid om met minimale inrichtingseisen te gaan werken voor 30 km/u en erven, waar mogelijk maar beperkt draagvlak voor is?

Een deel van de verblijfsgebieden in Sliedrecht (de erftoegangswegen met toegestane snelheid 30 km/u) is niet ingericht volgens de landelijke richtlijn van duurzaam en veilig. Pas bij grootschalig onderhoud (bijvoorbeeld in combinatie met vervanging riolering) ontstaat de mogelijkheid om bij zo'n weg tot structurele verbetering te komen.



Bijlage: Check startnotitie (januari 2015)

4) Verkeerseducatie / Gedragsbeïnvloeding

Vragen aan de Raad

Heeft de Raad de wens om extra in te zetten op verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding?

Zijn er specifieke thema's / onderwerpen die aandacht vragen?

Het accent zal vanuit de regionale samenwerking de komende jaren gericht zijn op de drie focusgroepen verkeersveiligheid: 1. fietsers; 2. jonge automobilisten en 3. senioren.

De drie genoemde doelgroepen zijn aandachtactiviteiten. Deze worden gecoördineerd vanuit de RPV Drechtsteden. Dit betekent niet dat de permanente activiteiten als bijvoorbeeld SCHOOL op SEEF, school-thuisroutes, TotallyTraffic en BOB-campagne minder aandacht krijgen. Deze worden gewoon gecontinueerd vanuit de gedachte van permanente verkeerseducatie.

5) Schoolomgevingen / school-thuisroutes

Vragen aan de Raad

Is het wenselijk om extra aandacht aan schoolomgevingen en school-thuisroutes te besteden?

Is er de wens om schoolomgeving en school-thuisroutes herkenbaar op straat te zetten?

Rondom scholen zijn verschillende punten die nader onderzoek vragen voor verbeterpunten, zoals een duidelijker inrichting van de schoolzone bij de Henri Dunantschool en de Oranje Nassauschool.

6) Parkeren op bedrijfsterreinen

Vragen aan de Raad

Heeft de gemeente een rol bij het oplossen van de parkeerdruk bij bedrijven?

Bij het realiseren van parkeerplaatsen in het openbaar gebied dient dit volledig ten laste te komen van het vragende bedrijf of vindt de Raad het redelijk om omwille van het openbare karakter een deel van de kosten te dragen?

7) Robuustheid en vormgeving hoofdwegennet

Vragen aan de Raad

Heeft de Raad behoefte aan een onderzoek om de hoofdinfrastructuur robuuster en ruimer vorm te geven?

Zo ja, beperkt het onderzoek zich tot de bestaande hoofdwegenstructuur of dient ook gekeken te worden naar alternatieve tracés?

Het hoofdnet auto in Sliedrecht (de gebiedsontsluitingswegen met een toegestane snelheid van 50 km/u) is met name in de avondspits zwaar belast. Een deel van de wegen die onderdeel uitmaken van het hoofdnet is minder geschikt voor deze zware verkeersfunctie, zoals de Craijensteijn, Stationsweg en Rivierdijk. Voorgesteld wordt om de nut en noodzaak van nieuwe grote infrastructuurprojecten nader te onderzoeken.



Bijlage: Voorrangsregeling op rotondes

In 2015 is er vanuit de CROW een nieuwe publicatie verschenen met Richtlijnen voor het wegontwerp “Basiskenmerken kruispunten en rotondes”, waarin wordt gepleit voor uniformiteit in Nederland met overal fietsers in de voorrang binnen de bebouwde kom en fietsers uit de voorrang buiten de bebouwde kom.

In Sliedrecht bevinden zich momenteel 9 rotondes met fietsers

- ▶ Thorbeckelaan - Hopper
- ▶ Thorbeckelaan - Lijsterweg
- ▶ Stationsweg – Deltalaan/Thorbeckelaan
- ▶ Stationsweg – Rembrandlaan
- ▶ Cirkel Sportlaan
- ▶ Sportlaan – Zwijnskade (buiten bebouwde kom)
- ▶ Provincialeweg (ligt buiten bebouwde kom)
- ▶ Ouverture Noord
- ▶ Ouverture – Menuet

Op de eerste 7 genoemde rotondes is momenteel de fiets niet in de voorrang, waarbij de eerste vijf rotondes binnen de bebouwde kom liggen.

Op de andere 2 rotondes binnen de bebouwde kom bij Ouverture is de fiets wel in de voorrang.

Schetsen

Schetsmatig is onderzocht wat de fysieke mogelijkheden zijn om de 5 bestaan-



de rotondes binnen de bebouwde kom om te bouwen naar fietsers in de voorrang. Op alle rotondes is dit fysiek mogelijk, alleen is vrijwel nergens de aanbevolen opstelruimte tussen rotonde en fietsoversteek van 5 meter mogelijk (zie voorbeeld hieronder Stationsweg/Deltalaan).

Bij de rotonde Stationsweg-Deltalaan/Thorbeckelaan (zie foto) is de ruimte voor de aanbevolen afstand van 5 meter tussen vrijliggend fietspad en rijbaan niet beschikbaar. En de ruimte voor daarnaast nog een voetpad is dan ook niet mogelijk. Een ideaal ontwerp voor fietsers in de voorrang is hier niet mogelijk. Het is wel mogelijk als de afstand tussen fietspad en rijbaan wordt verkleind naar circa 3 meter.

2020 Korte termijn



Bijlage: Voorrangsregeling op rotondes

Literatuur (bron ASVV 2012 – tekst gepubliceerd 04-06-2014)

TNO Technische Menskunde (TNO-TM) is op zoek gegaan naar die kenmerken van de vormgeving, waarmee fietsoversteken in en uit de voorrang zich van elkaar onderscheiden. Daarnaast is in het onderzoek bekeken in hoeverre kenmerken van een stedelijke of landelijke omgeving een rol spelen bij het beoordelen van een voorrangssituatie.

De belangrijkste uitkomsten van het onderzoek zijn hieronder kort samengevat:

- ▶ meer dan 90% van de weggebruikers baseert het oordeel over de voorrangssituatie op de markering (met haaiantanden), de rode fietsoversteek en de bijbehorende bebording (voorrangsborden);
- ▶ de omgeving waarin de rotonde ligt (stedelijk of landelijk) heeft geen doorslaggevende invloed op de beoordeling van de voorrangsregel;
- ▶ de aanwezigheid van voorrangsmarkering (haaiantanden) in hun rijpad direct voor de oversteek bewerkstelligt bij zowel automobilisten als bij fietsers een hogere mate van herkenning van de juiste voorrangssituatie;
- ▶ de uitvoering van de berm(verhard of onverhard) draagt niet bij aan de herkenning van de voorrangssituatie.

De conclusie is dat de weggebruikers zich bij het beoordelen van de voorrangssituatie vooral baseren op de verkeerstekens (met name de haaiantanden) en niet op het ontwerp van de rotonde.

Naast deze conclusies zijn de volgende overwegingen van belang:

- ▶ beleidsmatige aspecten ten aanzien van Duurzaam Veilig;
- ▶ juridische aspecten;
- ▶ de samenhang met vergelijkbare situaties;
- ▶ binnen de bebouwde kom rijden bromfietsers op de rijbaan;

- ▶ de overtuiging van de werkgroep dat bij een eenduidige uitvoering van rotondes de veiligheid van situaties met fietsers in de voorrang binnen de bebouwde kom nog sterk kan verbeteren.

De bovenstaande argumenten hebben geleid tot één eenduidige aanbeveling voor toepassing en uitvoering van de voorrangsregelingen voor fietsers en voetgangers:

- ▶ binnen de bebouwde kom: fietsers in de voorrang op vrijliggende fietspaden, voetgangers bij voorkeur vrije doorgang;
- ▶ buiten de bebouwde kom: fietsers uit de voorrang, voetgangers geen vrije doorgang.

De Fietsersbond ondersteunt deze aanbeveling en vult dit aan met het volgende juridische aspect:

- ▶ Wanneer de wegbeheerder fietsers uit de voorrang wil halen, moet zij het fietspad minstens 10 meter uitbuigen, om juridische problemen te voorkomen. Wanneer het fietspad op 5 meter of minder van de hoofdrijbaan ligt, moet volgens deze aanbeveling om dezelfde reden de fietser in de voorrang.



Colofon

Input belanghebbenden

- ▶ Bewoners en ondernemers (460 reacties op enquête)
- ▶ Fietzersbond
- ▶ Veilig Verkeer Nederland
- ▶ Hulpdiensten
- ▶ Scholen
- ▶ Arriva
- ▶ Tablis
- ▶ Klas 2A Griendencollege mei 2016
- ▶ Inloopavond 10 oktober 2016
- ▶ Urgenda – Geert Kloppenburg
- ▶ Beeldvormende vergadering 6 maart 2017 met mondelinge en schriftelijke reacties bewoners
- ▶ Insprekers Oordeelsvormende vergadering 28 maart 2017

Geraadpleegde documenten

- ▶ Verkeerbeleidsplan Sliedrecht 2009
- ▶ Uitvoeringsprogramma Verkeersbeleidsplan Sliedrecht 2009
- ▶ Fietsbeleidsplan Sliedrecht 2009
- ▶ Parkeernormennota Sliedrecht 2015
- ▶ Structuurvisie Sliedrecht 2020
- ▶ Projectenkaart 2015
- ▶ Concept Dijkvisie Sliedrecht 2015
- ▶ Beleidsvisie Verkeersveiligheid RPV Drechtsteden 2014-2020
- ▶ Regionaal Meerjarenprogramma Drechtsteden 2014-2018
- ▶ Programma Mobiliteit 2030 Provincie Zuid Holland
- ▶ Basiskennissen kruisingen en rotondes, CROW 2015
- ▶ MIRT-onderzoek Alblasterwaard-Vijfheerenlanden (dijkverzwaring)
- ▶ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2028, Rijksoverheid
- ▶ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

April 2017