

Aan: gemeenteraad Sliedrecht

D.t.v. de griffie

Industrieweg 11
3311 HJ Sliedrecht

Dordrecht, 24 januari 2024

Betreft: Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan
Sliedrecht Buiten & Stationspark III

Geachte leden van de gemeenteraad,

Onlangs hebben wij kennisgenomen van het Ontwerp bestemmingsplan Sliedrecht Buiten & Stationspark III.

Zoals u van ons verwacht zien wij dit als een mogelijkheid om de leefbaarheid en bereikbaarheid van het dorp te vergroten. Om deze mening te vormen is het concept ook voorgelegd aan de leden in de gemeente Sliedrecht.

Hieronder treft u daarom een aantal belangrijke punten aan die in uw oordeelsvorming kunnen worden meegenomen.

Verplaatsingsnoodzaak

De veiligste, duurzaamste verplaatsing is die waar de noodzaak tot verplaatsen te minimaal is. Hierbij moet juist in de ruimtelijk plannen op worden geanticipeerd. Dit kan door verschillende de verschillende functies wonen-werken-recreëren in elkaars nabijheid te situeren. Hiermee wordt de verplaatsingsnoodzaak in een gebied minder, terwijl de aantrekkelijkheid toeneemt.

Reactie

In het Ontwerp bestemmingsplan levert het geplande bedrijventerrein geen noemenswaardige verandering op. Wel wordt de afstand naar de sportvoorzieningen groter en daardoor onaantrekkelijker. 'Juist deze voorzieningen wordt ook door veel kinderen gebruikt. De grotere afstand en toenemende drukte maakt het voor hen lastiger zelfstandig naar hun sportclub te fietsen of lopen.'

Versterking positie fietser

Een overvolle A15 met automobilisten en het recent inpakken van de verbreding door het Rijk is een kritisch gegeven vanuit de te verwachten verkeerstoename voor de toekomstige bedrijven.

Reactie

Om de verplaatsingsnoodzaak op de korte afstand te stimuleren ondersteunen wij (pag 49) de wens om vooral lokale bedrijven uit te nodigen zich er te vestigen. Tegelijkertijd is bekend dat het type werk (wel/ niet hoogopgeleid personeel) invloed heeft op de gemiddelde woon- werkafstand. Investerings in bedrijven die lokaal werkgelegenheid creëren levert daarmee ook een bijdrage aan de intensiteit van het verkeer.

Funciemenging als verkeersremmer

In het ontwerp bestemmingsplan staat de volgend alinea:

‘Op Stationspark II staat bedrijvigheid centraal. Op Stationspark III wordt ruimte gezien voor een hoge mate van funciemenging met bijvoorbeeld maatschappelijke functies, bedrijvigheid, wonen en/of horeca. De ruimtelijke (verblijfs)kwaliteit heeft in dit gebied hoge prioriteit’.

Reactie

Bij de voorgestelde ontwikkeling van Stationspark III staat de bedrijvigheid centraal. Hierbij wordt met de gevraagde ruimtelijke kwaliteit rekening gehouden. Hiermee past het plan binnen de lijn die in de omgevingsvisie mogelijk is. De menging van functies is hierin echter niet opgenomen. Een gemiste kans op funciemenging en zonder een verklaring.

Nationaal plan omgevingsvisie

Het Nationaal Plan voor de Omgevingsvisie wordt aangehaald met onder meer de passage: ‘dat alle plannen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid gemaakt moeten worden. De NOVI maakt bij het maken van keuzes gebruik van drie afwegingsprincipes:

- *Combinaties van functies gaan voor eenvoudige functies;*
- *Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;*
- *Afwentelen wordt voorkomen’.*

Reactie

Het plan voldoet gelet op de mono-functionele invulling duidelijk **niet** aan het eerste aandachtspunt. Ook het tweede uitgangspunt sneuvelt. Door alle bestaande bomen te verwijderen en daarna een ophoging met een laag zand wordt de gehele locatie ontdaan van alle bestaande elementen. Een totale kaalslag. Nergens blijkt dat men iets van het bestaande wil blijven (her)gebruiken. Ruim honderd kansrijke bomen gaan het loodje leggen.

Samenhang

Uit het plan blijkt niet hoe, vanwege de uitbreiding met het nieuwe bedrijfsterrein, elders in het dorp een verbeterslag kan worden gemaakt. Dit betreft bestaande kwetsbare woonlocaties nabij zeer belastende bedrijven die te maken hebben met doorsnijdend (zwaar) werkverkeer. Het woon- en fietsmilieu vraagt daar om vermindering van deze vervoersbelasting.

Reactie

Juist het verplaatsen van die bedrijvigheid naar de nieuwe locatie is een aantrekkelijk perspectief. Hierbij kunnen locaties binnen het dorp vrijkomen voor woningbouw. Daarmee zou het plan Stationspark III hoger scoren in het Nationaal Plan voor de Omgevingsvisie vanwege een score op *‘plannen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid’.*

Fietsenstallingen

De gemeente hanteert het STOMP-principe. Daarbij is het van belang dat de parkeerbehoefte op de herkomst-, overstap- en bestemmingszijde goed wordt meegenomen.

Reactie

Onduidelijk is hoe de stallingsbehoefte wordt meegenomen in de evt. vergunningverlening (in Dordrecht is het bijvoorbeeld opgenomen in [de beleidsregels voor nieuwbouwprojecten](#))

Verkeersveiligheid en laden/ lossen

De enige terugvindbare passage: 'Idealiter vindt laden en lossen door vrachtverkeer op eigen terrein plaats. De in te stellen parkeerverbodszone op Stationspark III maakt onmiddellijk laden en lossen niet onmogelijk. De rijbaanbreedte van de wegen op Stationspark III is 7 meter. Incidenteel kan het voorkomen dat een vrachtwagen op de openbare weg wordt opgesteld om te laden en lossen. In die situatie, blijft er minimaal 3,50 meter rijbaan beschikbaar om te passeren. Dat is ruim voldoende voor een verkeersveilige afwikkeling van auto- en fietsverkeer'.

Naast de 7m brede rijbaan is voor voetgangers en vleermuizen ruimte gereserveerd met een veilig voetpad en een bomenrij.

Reactie

Zorg voor alle locaties dat er parkeerruimte uitdrukkelijk wordt gereserveerd voor het laden en lossen. Dit opdat dubbel parkeren wordt voorkomen.

A 15

Het capaciteitsvraagstuk van de A15 is onderzocht door Rijkswaterstaat. De extra belasting vanwege het bedrijfsterrein wordt als zeer beperkt beschouwd. Verkeer toevoegen aan een overvolle en vastlopende rijksweg, ook al is het minimaal, vergroot desalniettemin toch de bestaande problemen. Dit kan niet los worden gezien van de expansiedrift op het gebied van wonen en werken in de buurgemeenten. De optelsom van 'kleine' toenames gaan toch tellen en de al bestaande infarcten vergroten.

Reactie

Elke investering in het verminderen van elke autoverplaatsing zal dan ook een bijdrage leveren aan de mogelijke filereductie, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Sportpark

Er is een route ontworpen tussen het sportpark en het dorp.

Reactie

De route kan 200 meter korter worden voor voetgangers en fietsers. Er kan eerder van de helling worden afgebogen. 100m voor de rotonde is het niveauverschil met het sportpark hooguit 1m/ 125m, voor de rotonde 2m.



Tot slot

Wij rekenen erop dat de bovengenoemde zienswijze uw oordeel voor deze en toekomstige plannen in het dorp verbetert.

Met vriendelijke groeten,

William Nederpelt

Fietsersbond Sliedrecht