

Raadsvoorstel

<p>Team: Ruimtelijke Ontwikkeling en Economie</p> <p>Steller: Simone Hoogveld s.hoogveld@sliedrecht.nl</p>	<p>Portefeuillehouder: Ton Spek</p>
<p>Onderwerp: Noord-Zuidverbinding - De Groene Verbinding</p>	
<p>Openbaar: Ja</p>	<p>Afdoening motie en/of toezegging: Is hiermee een motie afgedaan? Nee Is hiermee een toezegging afgedaan? Nee</p>
<p>Zaaknummer: 2023-0168724</p>	<p>Fatale termijn:</p>
<p>Bestuurlijke route: College van burgemeester en wethouders Oordeelsvormend - Gemeenteraad Sliedrecht Besluitvormend - Gemeenteraad Sliedrecht</p> <p>PFO:</p>	<p>Planning: 13 februari 2024 volgt volgt</p> <p>Ja</p>

Bijlagen

-
- Bijlage 1 gemeente Sliedrecht Bouwt rapportagedocument 2023
 - Bijlage 2 Financiën
 - Bijlage 3 Gevraagd Advies - Rapportage de echt groene Noord-Zuidverbinding
 - Bijlage 4 Begrotingswijziging Noord-Zuidverbinding - De Groene Verbinding

Onderwerp

Noord-Zuidverbinding - De Groene Verbinding.

Beslispunten

De gemeenteraad voor te stellen om:

1. In te stemmen met voorkeursvariant en bijbehorende oplossingen voor de voorzieningen.
2. Onder voorwaarden in te stemmen met een voorbereidingskrediet van € 3,8 miljoen, waarvan € 1,9 miljoen wordt afgedekt door een bijdrage van derden;
3. In de reserve Koers 2030 een bedrag van € 1,9 miljoen te reserveren als risicodekking voor het voorbereidingskrediet;
4. In de reserve Koers 2030 een bedrag van € 4,5 miljoen te reserveren voor het afboeken van de boekwaarde van de Lockhorst (en de korfbalvelden);
5. In te stemmen met de begrotingswijziging.

Samenvatting voor de raad:

De Koers 2030 belooft een sprong voorwaarts voor Sliedrecht, met focus op groei en ontwikkeling. Een gloednieuwe woonwijk in het noorden zal het nijpende woningtekort aanpakken, terwijl een groene verkeersverbinding over de A15 de nieuwe wijk onderdeel maakt en verbindt met het dorp. Deze ontwikkeling draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit, de energie- en verduurzamingstransitie en de bereikbaarheid van voorzieningen. De Rijksoverheid heeft €21 miljoen subsidie toegezegd voor de verbinding en woningbouwversnelling. De totale kosten bedragen €40-€45 miljoen, dekking komt daarnaast deels van ontwikkelaars en subsidies. Het college vraagt de gemeenteraad in te stemmen met het voorkeursmodel inclusief oplossingen voor voorzieningen en een budget voor de planuitwerking. Besluiten over investeringen volgen in 2025. Het voorstel is het resultaat van een intensief communicatietraject met betrokkenen, omwonenden en verenigingen, evenals nadere onderzoeken om de beste oplossingen te vinden. De planning omvat ontwerpfasen in co-creatie met verenigingen en omwonenden, onderzoeken, RO-procedures in 2024-2025, start verplaatsingen en voorzieningen in 2026, oplevering eerste voorzieningen en verbinding in 2027, zwembad in 2028, en voltooiing van de verbinding en park in 2029. Het voorstel voor een nieuw zwembad loopt separaat aan het voorliggende voorstel.

Inleiding

In het Uitvoeringsprogramma Wonen (2019), de Koers 2030, de Omgevingsvisie Sliedrecht en het Programma Ruimtelijke Vernieuwing (alledrie 2021), het Hoofdlijnenakkoord 2022-2026 en het Collegewerkprogramma van B&W 2022 – 2026 is het realiseren van een nieuwe woonwijk in Noord en het ontwikkelen van een verbinding naar die nieuwe woonwijk als ambities opgenomen. De uitwerking van plannen voor die woonwijk en verbinding zijn in 2021 op gang gebracht. Op basis van die plannen heeft de Rijksoverheid eind 2022, ter versnelling van de woningbouw, besloten een subsidie te verlenen voor de verbinding. Aan de subsidie is een uiterlijke startdatum van 2027 en het realiseren van de woonwijk verbonden. Om de startdatum van de bouw te halen dient er een besluit te worden genomen over de gewenste voorkeursvariant en een voorbereidingsbudget beschikbaar te worden gesteld.

Het voorstel is het resultaat van een intensief participatietraject met betrokkenen, omwonenden en verenigingen, evenals nadere onderzoeken om de beste oplossingen te vinden. Dit participatietraject is verder toegelicht in de bijlage. Het plangebied kent een sterke concentratie van goed functionerende verenigingen. Het gebied is daarmee een maatschappelijk centrum waar veel Sliedrechtse elkaars ontmoeten. De nieuwe verbinding raakt alle functies in het plangebied en kent dus vele belanghebbenden. Na een intensief proces met alle betrokkenen is een plan ontworpen voor een echt groene verbinding. Deze maakt de realisatie van een nieuwe woonwijk mogelijk, vult de verkeersstructuur aan zodat deze in heel Sliedrecht evenwichtiger wordt, geeft toekomstbestendige oplossingen voor alle huidige voorzieningen in het gebied en tot slot voegt het plan een nieuw publiek

park aan het dorp toe als centrale spil in een groene verbinding vanaf de polder tot aan de Merwede. De kosten van de verbinding zelf, van de te verplaatsen voorzieningen en van diverse bijkomende kosten tellen op tot tussen de € 44 en € 48 miljoen. Hiertegenover staat een dekking van een ongeveer vergelijkbare omvang, met dien verstande dat een deel daarvan nog via bijdragen van de ontwikkelaars van Noord en van subsidies nog veroverd moet worden. Mede naar aanleiding van de subsidietoekenning heeft de gemeenteraad een motie 'Duik weer fijn, energiezuinig moeten we zijn' (november 2022) aangenomen waarin ons college wordt gevraagd een voorstel te doen voor een nieuw maximaal energiezuinig zwembad. Dit voorstel loopt separaat aan het voorliggende voorstel. Afhankelijk van de besluiten over het zwembad kunnen er de investering in een nieuw zwembad bijkomen. Deze kunnen gedekt worden uit de te bereiken exploitatievoordelen.

Het college vraagt de gemeenteraad nu niet een beslissing te nemen over deze investeringen, maar in te stemmen met het voorkeursmodel, de oplossingen voor de voorzieningen en een budget beschikbaar te stellen om het plan de komende twee jaar in al zijn facetten uit te werken, zodat in 2025 er raadsbesluiten genomen kunnen worden over de investeringen.

Voor de realisatie van de gehele ontwikkeling wordt geopteerd voor co-creatie. Co-creatie houdt in dat de verenigingen en omwonenden wordt gevraagd om samen met de gemeente binnen de ruimtelijke en budgettaire kaders de plannen uit te werken en te verbeteren.

Qua planning kan op hoofdlijnen de volgende tijdlijn worden gehanteerd:

2024 – 2025: maken schetsontwerp, voorlopig ontwerp en definitief ontwerp voor de verbinding, de voorzieningen en park, doorlopen onderzoeken en RO-procedures, opstellen raadsvoorstellen.

2026: beginnen met de verplaatsingen en realisatie van de eerste voorzieningen en eventueel een nieuw zwembad.

2027: opleveren eerste voorzieningen, beginnen met de verbinding,

2028: opleveren zwembad, sloop De Lockhorst

2029: gereedkomen van de verbinding, opleveren park

Beoogd effect

De voorstellen moeten ertoe leiden dat er besluiten worden genomen op basis waarvan de gemeente, de verenigingen en de omwonenden de nieuwe verbinding, de nieuwe sportvoorzieningen, de nieuwe tuinen en het nieuwe park gaan uitwerken zodat in 2025 op basis van de uitwerkingen de gemeenteraad investeringsbesluiten kan nemen over de verbinding, de (sport-)voorzieningen, het park e.d.

Door het nemen van de voorgestelde besluiten wordt er ten principale duidelijkheid geschapen t.a.v. het tracé en de oplossingen voor de voorzieningen, zodat richting gegeven wordt aan uitwerking.

Argumenten

1.1. Het voorkeustracé ontsluit de nieuwe wijk en faciliteert hervestiging van voorzieningen en parkaanleg.

1.2. Er is het afgelopen half jaar een reeks aan varianten aan tracés beschouwd. Naast de oorspronkelijke drie uit 2022 (twee viaductvarianten, een tunnelvariant) zijn in 2023 bestudeerd:

- Een middenvariant (tracé in het midden van het plangebied),
- Drie varianten geopperd door bewoners buiten het plangebied gelegen en een slinger binnen het plangebied,
- Vier geoptimaliseerde modellen (twee tracés aan de westzijde en twee midden over het terrein),
- Twee varianten daarop van bewoners (tunnel) en van één vereniging • Na opnieuw een optimalisatie tot slot het voorliggende voorkeursmodel.

Deze varianten zijn beoordeeld op meerdere criteria waarvan de belangrijkste de verkeerskundige kwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte (ambitie van een groene verbinding) zijn, maar ook het effect op het woonklimaat, de recreatieve waarde (behoud voorzieningen, park), de kosten en de mogelijkheden om te kunnen faseren.

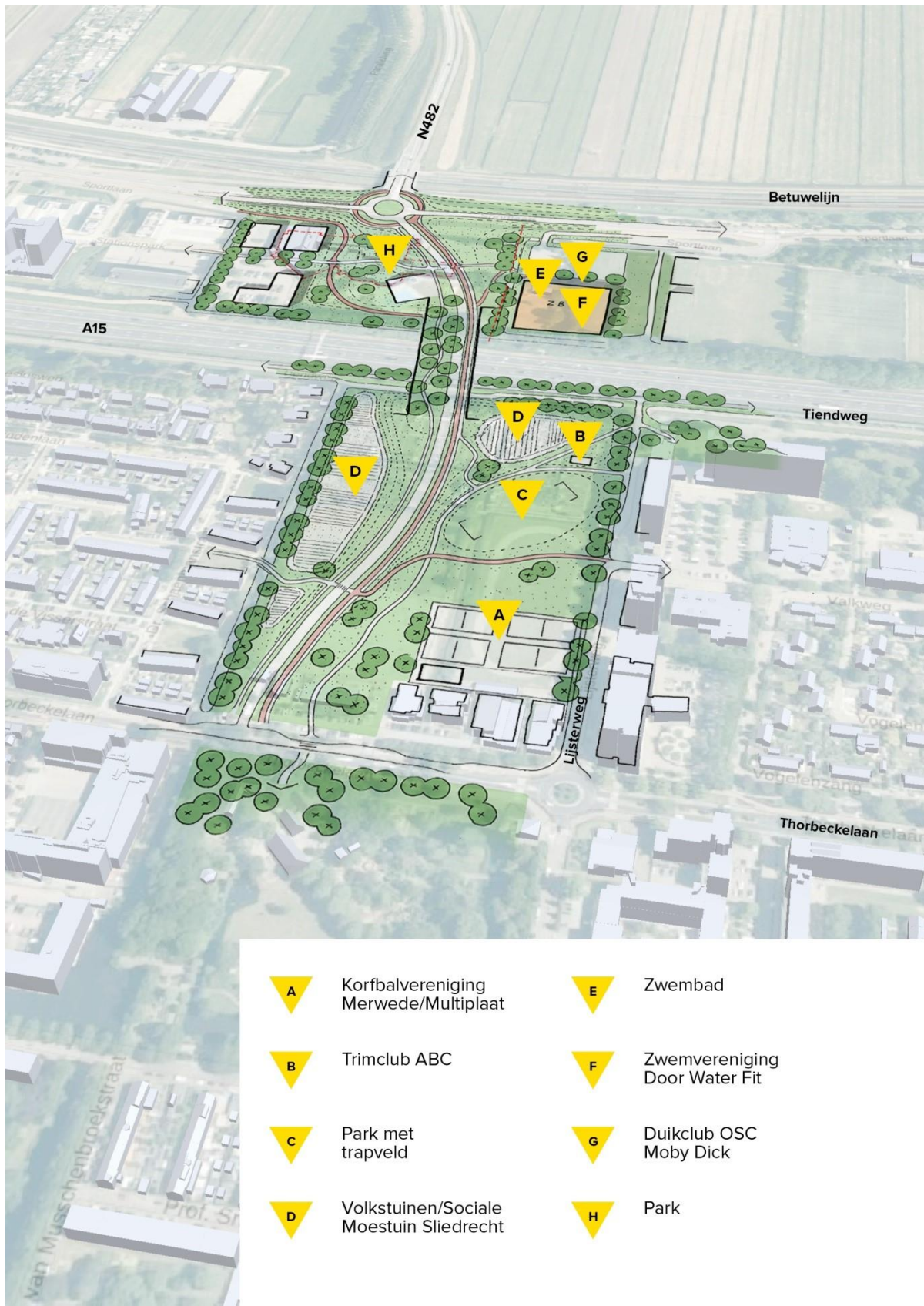
De eerste selectie tussen de vele varianten is gemaakt op basis van de verkeerskundige kwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte/groene verbinding. Daarop vallen de drie tunnelvarianten af, net zoals de tracés buiten het plangebied en de slingervariant binnen het plangebied. De tunnelvarianten vallen ook af vanwege de mogelijk nadelige geotechnische gevolgen (wegdrukeffect) die door het ondergronds werken kunnen ontstaan.

Bij de tweede selectie zijn alle criteria (verkeerstechnisch, groene verbinding, behoud verenigingen, woonklimaat, kosten, faseerbaarheid) benut en blijkt uiteindelijk de variant die door een vereniging is geopperd het best te scoren. Deze variant, de voorkeursvariant, loopt min of meer midden over het terrein (zie tekening), raakt alle voorzieningen, maar biedt ruimte om daar oplossingen voor aan te bieden en heeft veel bijkomende voordelen.

- Het voorkeursmodel maakt de realisatie van een nieuwe woonwijk in Noord mogelijk, leidt tot een betere verdeling van het verkeer over Sliedrecht en maakt behoud van de meeste voorzieningen in het plangebied zelf mogelijk.
- Het voorkeursmodel heeft een heldere verkeersstructuur. De verbinding met de nieuwe wijk is kort en duidelijk. De fietsers en wandelaars moeten wel omhoog/omlaag maar via een lange slome helling en via een kortere route dan de huidige.
- Het viaduct is 45 m breed en heeft daarmee voldoende ruimte om de weg, het fietspad, het voetpad in het groen in te bedden en daarmee de ambitie van een doorlopende groene verbinding van de polder tot aan de Merwede werkelijkheid te laten worden. Sliedrecht-Noord wordt daarmee onderdeel van Sliedrecht.
- Er is een direct doorlopend groen park van de Tiendweg tot aan het Feitsmapark mogelijk. Er is voldoende ruimte om een mooi nieuw publiek park te maken met sportvoorzieningen en tuinen, ruimte voor evenementen maar zonder hekken. De twee delen aan weerszijden van de verbinding van het gebied worden met voet- en fietspaden ook met elkaar verbonden.
- In het model is in het gebied Lockhorst plek voor een nieuw zwembad met parkeerterrein (70 pp). Voor het bedrijvenpark ontstaat aan de westzijde een parkje. Of de duikclub op haar huidige plek kan blijven, moet in de verdere uitwerking blijken.
- De korfbalclub en trimclub (met trapveld) krijgen een nieuwe plek met nieuwbouw. De volkstuinten en de Sociale Moestuin kunnen een plek links en rechts van de verbinding krijgen. Voor de Sociale Moestuin is een nieuwe plek in het Feitsmapark, al of niet in samenwerking met het NME, ook een mogelijk alternatief.
- De scholen aan de Valkweg en het Griendencollege kunnen buitensporten in het park.
- De handboogschietvereniging krijgt in dit model geen plek maar wel in Noord. In het model is in Noord ruimte gereserveerd om een moderne baan voor de schaatsclub en de skeelerclub te realiseren.
- Een ijsbaan in Noord biedt ook ruimte voor de evenementen die nu op het parkeerterrein van het zwembad plaatsvinden.
- Voor het zalencentrum is een locatie in Noord beschikbaar, maar mogelijk ook elders in Sliedrecht. Een gemengde commissie zal de randvoorwaarden voor een succesvol marktinitiatief in beeld brengen.
- Het effect van de verbinding op het woonklimaat wordt in dit model bijna gelijkmatig verdeeld over beide naastgelegen straten.
- Door alle voorzieningen nieuw vorm te geven ontstaan kansen op verbeteringen. Ze kunnen beter aansluiten op de nabije en toekomstige behoeften van de gebruikers, energieneutraal zijn en bieden mogelijk aanleiding voor meer samenwerking.
- Het model is niet goedkoop, maar onder voorwaarden betaalbaar.

Het voorkeursmodel biedt dus naast het hoofddoel, een ontsluiting voor de nieuwe woonwijk, ook voor de meeste van de huidige voorzieningen een nieuwe plek in het plangebied zelf. En het tweede hoofddoel, een groene verbinding, wordt bereikt doordat het nu nog ontoegankelijke gebied open wordt gebroken door het tot een publiek park om te vormen dat

loopt vanaf de Tiendweg tot aan het Feitsmapark. De ontwikkeling geeft een aanmerkelijke impuls aan de ruimtelijke- en leefkwaliteit van dit deel van Sliedrecht en perspectieven aan heel Sliedrecht voor substantiële woningbouw en een verbeterde verkeersstructuur.



Met deze oplossingen wordt de huidige situatie qua voorzieningen in aangepaste vorm weer teruggebracht. Het is denkbaar dat de komende twee jaar er kansen worden gezien om aanvullingen c.q. verbeteringen eveneens een plek te geven.

In de bijlage is het selectieproces en de mogelijke oplossingen voor de voorzieningen uitvoerig beschreven.

2.1. *Voor het onderzoeken, rekenen, tekenen en communiceren in verband met de voorbereiding van de beoogde ontwikkelingen is een bedrag nodig van € 3,8 miljoen. Hiervan komt 50% voor rekening van de gemeente.*

2.2. *Om de genomen besluiten tot uitvoering te brengen, dienen er de nodige onderzoeken te worden verricht, procedures worden doorlopen, voorlopige ontwerpen, definitieve ontwerpen en kostenramingen te worden gemaakt en overleg met de verenigingen, omwonenden, waterschap, RWS e.d. te worden gevoerd. Hiervoor dienen ook externe deskundigen als architectenbureaus, een landschapsbureau, een ingenieursbureau te worden ingeschakeld. De kosten die hiermee en met de gemeentelijke inzet zijn gemoeid, worden geraamd op tussen de 9% en 12% van de geraamde investeringen. Gezien de mix van uit te werken onderwerpen is iets meer dan 9% aangehouden, oftewel € 3,8 miljoen.*

Het grootste deel van de investeringen betreft de verbinding zelf. Door Antea is aangegeven dat hiervan aan voorbereidingskosten een percentage van 9% zou moeten worden gehanteerd, oftewel € 2,6 miljoen. Voor de overige ca. € 12 miljoen aan investeringen t.b.v. de verplaatsing van de voorzieningen en de inrichting van het gebied is 10% aangehouden oftewel € 1,2 miljoen. De 10% is aangehouden omdat het weliswaar relatief overzichtelijke maar bewerkelijke planontwikkelingen betreft.

Uit overleg met de in Noord ontwikkelende partijen is de bereidheid gebleken om als in de eerste helft van 2024 blijkt dat er een in alle opzichten haalbaar plan voor Noord is te realiseren, men bereid is 50% van de voorbereidingskosten te vergoeden.

De planuitwerking kent dus twee fasen: de fase vanaf het voorliggende raadsbesluit tot aan het besluit over de samenwerking met de ontwikkelaars van Sliedrecht Noord (2^e kwartaal 2024) en als dat positief uitvalt de fase vanaf dat besluit tot aan het raadsbesluit over de investering in de verbinding zelf in de 2^e helft van 2025. De risico's t.a.v. de financiering uit de rijksbijdrage vallen ook in twee delen uiteen.

Als er geen samenwerking met de ontwikkelaars tot stand komt, dan wordt de ontwikkeling gestopt en draagt de gemeente de kosten van deze fase alleen, want geen verbinding en dus ook geen rijkssubsidie. De kosten van de eerste fase komen dan volledig ten laste van de gemeente. Omdat in deze fase, eigenlijk vooral het tweede kwartaal van 2024, vooral de selectie van de externe bureaus aan de orde zal zijn, zijn de kosten te overzien en geraamd op maximaal € 190.000.

Leidt de samenwerking met de ontwikkelaars tot een positief raadsbesluit dan worden de voorbereidingskosten gedeeld, ook die van fase 1, en komt het volledige voorbereidingskrediet van € 1,9 miljoen als het gemeentelijk aandeel in de totale kosten beschikbaar. In 2025 wordt de voorbereiding afgesloten met een raadsbesluit over het al of niet investeren in een verbinding. Als het positief is, dan worden de voorbereidingskosten onderdeel van het investeringskrediet. Als het negatief uitvalt, dan komt er geen verbinding en valt de rijksbijdrage waarschijnlijk terug aan het Rijk en draait de gemeente op voor haar aandeel.

Bij een 'go-besluit' in 2025 zullen alle voorbereidingskosten worden opgenomen in het uitvoeringskrediet en vervalt de opgenomen reservering in de reserve Koers 2030. Natuurlijk zal er dan wel dekking moeten zijn voor de totale investering.

Bij een 'no-go besluit' zullen alle gemaakte kosten moeten worden afgeboekt vanuit de reserve Koers 2030. Om er zeker van te zijn dat de reserve genoeg ruimte bevat om deze afboeking te kunnen doen, reserveren we het totale bedrag van € 1,9 miljoen. In de eerste fase spreken we door de voorwaardelijke goedkeuring overigens slechts over een maximale last van € 190.000.

4.1. *Op de Lockhorst en een korfbalveld rust op het moment van sloop (Lockhorst 2028, korfbalveld 2027) nog een boekwaarde van bij elkaar € 4,5 miljoen. Deze worden ten laste grebacht van de Reserve Koers 2030 omdat deze een rechtstreeks gevolg zijn van het besluit tot aanleg van een Noord-zuidverbinding.*

Het grootste deel van de boekwaarden heeft betrekking op de Lockhorst. Deze bedraagt op het geplande moment van sloop € 4,4 miljoen.

5.1. *Voor het gemeentelijk aandeel in de voorbereidingskosten van de komende twee jaar van € 1,9 miljoen, moet de begroting als worden gewijzigd (zie bijlage 4):*

Kanttekeningen / Risico's

1.1. Onvermijdelijk zullen bij de uitwerking van het gekozen tracé nog aanpassingen aan het tracé moeten worden doorgevoerd.

1.2. Bij de vaststelling van dit tracé moet worden bedacht dat in de uitwerking er onder invloed van tal van aspecten aanpassingen kunnen worden aangebracht. De aspecten hebben betrekking op:

- De specifieke ordening van de ruimte onder invloed van het programma,
- De verkeerstechniek (verkeersveiligheid, geluidsbelasting)
- De financiën (kosten, bijdragen vanuit subsidies en bijdragen van ontwikkeling woonwijk Noord)
- Planning (juridisch-planologisch, omgevingsplan, milieutechnische onderzoeken, procedures, geotechniek)
- Waterhuishouding.

Dit alles met de hoofdrichting van het tracé (viaduct, middenligging, groene verbinding) als basis.

Programmawijzigingen

De ordening van het plangebied zal meer gedetailleerd de komende twee jaar vorm krijgen. Het plan is ontwikkeld met de kennis van nu, maar als er zich programmatische wijzigingen bij de tuinen, de sportvoorzieningen of t.a.v. het park voordoen, dan zal het tracé enigszins kunnen worden beïnvloed. Een voorbeeld daarvan is de inpassing van het zwembad. Deze is nu deels buiten het plangebied getekend en vraagt enige ruimte van Stationspark III terwijl daarvoor juridisch-planologisch en financieel de besluitvorming onlangs is afgerond. In de uitwerking zal dit weer gecorrigeerd moeten worden en zal het zwembad in het plangebied zelf moeten worden ontwikkeld. Ook de technische uitwerking van de verbinding kan tot een ander talud leiden of als een andere invulling en inrichting van het park gewenst is, kunnen tot wijzigingen aanleiding zijn.

Verkeerstechniek

De verkeerstechnische kanttekeningen hebben betrekking op de verkeersveiligheid. De keuze van de ontwerpsnelheid (50 km of 30 km) en overige maatregelen om de snelheid te beperken. Het beperken van de geluidbelasting tot 30 km heeft grote positieve invloed.

Betaalbaarheid

In de huidige opzet kunnen kosten en dekking met elkaar in evenwicht komen. Dit heeft aan de dekkingszijde als belangrijkste onzekerheden de bijdrage van de ontwikkelaars en het verkrijgen van subsidies. De besprekingen met de ontwikkelaars in Noord over het programma en de financiële vertaling ervan zijn gaande, maar nog niet afgerond. Dit betekent dat de bijdrage van de ontwikkelaars aan de kosten van de verbinding, wel intentioneel, maar nog niet contractueel is vastgelegd. Het binnenhalen van subsidies kan pas goed als er concrete uitgewerkte plannen zijn. Honorering van die plannen is vervolgens weer afhankelijk van de alsdan geldende omvang van de subsidiepotten en de concurrentie.

Aan de kostenkant zitten de onzekerheden in de ontwikkeling van de bouwkosten en de effecten van zaken die resulteren uit onderzoek (geotechniek) en de planning (vertragingen). De geotechniek betreft het opbrengen van een talud in dit veengebied. Dat heeft effect op de ondergrond (wegdrukeffect). Dit kan om schade aan de omgeving (woningen, A15, waterlopen, kabels en leidingen) te voorkomen tot extra kosten leiden. In de begroting is daar overigens met een bedrag rekening mee gehouden.

Planning

Er is een planning opgesteld die op zich voldoende ruimte biedt om de planvorming en realisatie binnen de randvoorwaarde van de rijkssubsidie (start uiterlijk 2027) te kunnen afwickelen. Echter, de milieutechnische onderzoeken, aanwezigheid beschermde diersoorten, de juridisch-planologische procedures, stikstof, e.d.) kunnen mogelijk resulteren in aanpassingen.

De ordening van de ruimte zoals nu voorgesteld is niet in beton gegoten. Als er zich programmatische wijzigingen voordoen, kan daar eenvoudig op worden ingespeeld, mits de tracékeuze niet op de hoofdlijnen (viaduct, middenligging, groene verbinding) wordt aangepast. Zou dat wel het geval zijn, dan worden de voorinvesteringen in onderzoeken en technische uitwerking (deels) tenietgedaan.

De grote investeringen worden eerst gedaan als er raadsbesluiten worden genomen over de uitgewerkte plannen. Dit is tweede helft 2025 aan de orde. Deze planning geeft voldoende ruimte om tot een akkoord met de ontwikkelaars te komen. Komt er geen akkoord, dan lijkt een positief besluit op doorgaan met de verbinding niet langer aan de orde en zijn de gemaakte voorbereidingskosten voor niets gemaakt. Dit is een af te dekken en te dragen risico (Reserve 2030).

Of er voldoende bijdragen vanuit subsidies kunnen komen, is op voorhand niet te neutraliseren.

De gemeente kan dat alleen positief beïnvloeden door de kwaliteit van de plannen, het goed in beeld hebben van de subsidiemogelijkheden en het op het juiste moment acteren.

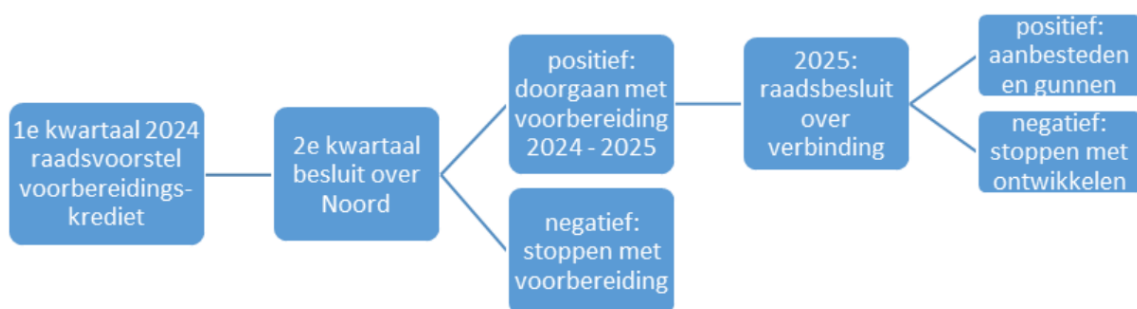
De planning wordt in eerste instantie bepaald door de verplichte startdatum vanuit de rijkssubsidie (vóór eind 2027) en in tweede instantie vanuit de woningbouw in Noord. Voor het kunnen halen van die verplichte startdatum is het Rijk in belangrijke mate medeverantwoordelijk: het oplossen van de stikstofproblematiek moet het slot op de bouwproductie in het land afhalen. Voor de zaken waarvoor de gemeente zelf verantwoordelijk is, is voldoende tijd beschikbaar mits de gemeente voortvarend en zorgvuldig de onderzoeken en procedures afwerkt. De gemeente heeft slechts beperkt invloed op de afwikkeling van de te verwachten bezwaarprocedures die bij de hogere overheden terecht komen.

2.1 Het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet zonder dat al duidelijk is of de ontwikkelaars in Noord hun bijdrage gaan leveren, is een risico. Ook de onzekerheid over het uiteindelijk wel of niet realiseren van de verbinding is een risico.

De voorbereidingskosten die de komende twee jaar worden gemaakt, zullen € 3,8 miljoen bedragen. De ontwikkelaars willen hiervan 50% aan bijdrage garanderen als er in de eerste helft van 2024 een positief besluit wordt genomen over een haalbaar plan voor Noord. Dit maakt dat het risico in twee delen uiteenvalt: de eerste fase tot aan het al of niet positieve besluit over Noord en de tweede fase tot aan het al of niet positieve besluit over realisatie van de verbinding eind 2025.

In de eerste fase bedragen de voorbereidingskosten ongeveer 5% van het totaal oftewel € 190.000. Bij een negatief besluit over Noord dragen de ontwikkelaars niet bij en draagt de gemeente de kosten alleen. De voorbereiding zal dan gestopt worden en de alsdan gemaakte kosten kunnen niet ten laste worden gebracht van de rijksbijdrage en zullen ten laste gebracht van de Reserve Koers2030.

Is het raadsbesluit in 2025 niet leidt tot een positieve investeringsbeslissing dan zal de gemeente waarschijnlijk alleen opdraaien voor haar aandeel. Dit risico wordt afgedekt in de Reserve Koers2030.



De kwartaalrapportages over de voortgang van het project bieden mogelijkheden aan de gemeenteraad voor controle en bijsturing. Zie hiervoor de vertrouwelijke financiële bijlage.

Naar het zich laat aanzien kunnen gemeente en ontwikkelaars in de eerste helft van 2024 een overeenstemming bereiken over programma en financiën. De formalisering daarvan in contracten, zal in het tweede kwartaal zijn beslag kunnen krijgen. Gaande het proces zal duidelijk worden of de noodzakelijke bijdrage realiteit kan worden en of het volop doorgaan met de voorbereiding verstandig is.

Financiën

De hoogte van de voorbereidingskosten is een afgeleide van de geraamde totale investeringskosten. Daarnaast is het beschikbaar stellen van een voorbereidingsbudget alleen te verantwoorden als het realiteitsgehalte van de businesscase van de herontwikkeling voldoende vertrouwen biedt.

Voor het berekenen van de businesscase van de gehele herontwikkeling zijn de posten aan de kosten- en aan de inkomstenkant in beeld gebracht.

Aan de kostenkant betreft dat de volgende posten: kosten verbinding, kosten van het verplaatsen van de verenigingen, kosten van het Inrichten van het gebied, eventuele planschades, boekwaarden van vooral de Lockhorst en onvoorziene kosten.

Tegenover de kosten staan dekkingen vanuit de geïndexeerde rijkssubsidie voor de verbinding, bijdrage van de ontwikkelaars van Noord, rijkssubsidies voor sport, provinciale subsidies voor fiets- en groenvoorzieningen, eventuele andere subsidieregelingen zoals de Regiodeal en de reserve Koers 2030.

Grof geraamd komen de kosten van het voorkeursmodel uit op een bedrag tussen de € 44 miljoen en € 48 miljoen. Hier kan een voldoende dekking tegenover staan, maar deze is afhankelijk van de onderhandelingen met de ontwikkelaars in Noord en het resultaat van subsidieaanvragen. De reserve Koers 2030 zal zo nodig voor de alsdan nog ontbrekende middelen kunnen zorgen en voor de afboeking van de boekwaarde op de Lockhorst. De precieze verhouding tussen deze vier bronnen zal moeten blijken, maar duidelijk is dat de rijkssubsidie en de bijdrage van de ontwikkelaars voor ongeveer driekwart van de benodigde dekking kunnen zorgen.

Hieruit blijkt dat een businesscase zonder financiering vanuit de ontwikkelaars niet levensvatbaar is.. Het is dus cruciaal om een combinatie liefst van alle vier de financieringsbronnen te realiseren om de haalbaarheid te waarborgen.

De rijksoverheid zal begin 2024 al een eerste tranche van de toegezegde € 21 miljoen subsidie overmaken.

Wat betreft de jaarlijkse lasten, dient er nog aandacht uit te gaan naar de kosten die het beheer en onderhoud van een nieuw viaduct en het beheer en onderhoud van een nieuw publiek park vergen.

De kosten en de dekking daarvan dienen de komende twee jaar in beeld te worden gebracht. In de vertrouwelijke bijdrage 2 zijn de cijfers nader toegelicht.

Wet- en regelgeving / Juridische zaken

Voor het kunnen realiseren van de herontwikkeling zal een veelheid aan procedures moeten worden doorlopen. Er zullen één of meer wijzigingen van het omgevingsplan (de opvolger van het bestemmingsplan) moeten worden vastgesteld door uw raad om de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken (de raad is bevoegd gezag: artikel 2.4 Omgevingswet). Mogelijk zal de raad ook bepaalde wijzigingen van het omgevingsplan willen delegeren aan het college van B&W (dat is mogelijk op grond van artikel 2.8 Omgevingswet).

Daarnaast zullen er omgevingsvergunningen voor concrete bouwplannen en mogelijk ook aanlegplannen moeten worden verleend. Het college van B&W is daarvoor verantwoordelijk (op grond van artikel 5.8 Omgevingswet).

Duurzaamheid

De gemeente heeft onder andere duurzaamheidsambities op het gebied van mobiliteit, energie, bewegen en openbare ruimte. Het voorliggende voorkeursmodel draagt aan deze ambities bij. Op het terrein van de mobiliteit uit zich dat ten aanzien van het autoverkeer en het langzaam verkeer. Omdat de verbinding de kortste route volgt, maken de automobilisten die de nieuwe woonwijk willen bereiken dan wel vanuit die wijk, het dorp minder kilometers dan via de bestaande verbindingen o.a. via de Stationsweg. Het aantal kilometers zal door de bevolkingsgroei en autonome groei desondanks toenemen, maar minder dan zonder de verbinding het geval zou zijn. Om die groei te beperken is het alternatief, de fiets, van belang. De nieuwe verbinding biedt een goed alternatief: een korte, mooie, veilige in het groen ingepakte route.

Het energiegebruik zal door de nieuwbouw van de clubhuizen (korfbal, trimclub, ijsclub) en mogelijk ook van het zwembad aanzienlijk worden teruggebracht. Dit is ook voor de exploitatie van de clubhuizen van belang.

Interessant is dat door de aanleg van een toegankelijk park, als onderdeel van een groene verbinding, er mogelijkheden ontstaan om het bewegen van de omwonenden te stimuleren. Dit kan door voorzieningen in het park op te nemen.

Inclusiviteit

De nieuwe verbinding loopt door zes van de zeven wijken in Sliedrecht met de grootste maatschappelijke opgave op sporten en bewegen. Door het plan ontstaat een prachtige kans om dit gebied sport- en beweegvriendelijk in te richten. Immers naast de voorzieningen voor de verenigingen ontstaat parkruimte waarin voorzieningen kunnen worden opgenomen voor sporten en bewegen in de buitenruimte, de snelst groeiende manier van sporten en bewegen in Nederland. Nabijheid is daarbij van groot belang met name voor de groeiende groep senioren.

Tijdsplan, monitoring en evaluatie m.b.t. voorgesteld raadsbesluit

De komende twee jaar zullen de plannen worden uitgewerkt in gedetailleerde programma's van eisen, voorlopige ontwerpen, definitieve ontwerpen en kostenramingen. Parallel daaraan zullen er onderzoeken plaatsvinden en procedures worden doorlopen. Deze activiteiten zullen resulteren in raadsvoorstellen om over te gaan tot de investeringen. Voorgesteld wordt om ieder kwartaal de gemeenteraad te informeren over de voortgang.

Communicatie / Participatie

Om tot dit raadsvoorstel te komen is er het afgelopen jaar een cyclisch proces gevolgd waarbij in meerdere rondes met belanghebbenden is gesproken, ideeën zijn opgehaald, informatie is uitgewisseld en vooraf en tussendoor huiswerk is gemaakt.

In de eerste consultatieronde is met alle betrokkenen kennisgemaakt, verkend welke wensen en eisen men heeft en of er ideeën zijn over alternatieven. Dit laatste bleek het geval: naast de eerste drie varianten kwamen er zes varianten bij. Deze zijn onderwerp van de eerste selectieronde geweest, wat resulteerde in 4 nieuwe modellen.

In de tweede consultatieronde zijn deze vier modellen voorgelegd aan alle betrokkenen. Dit leverde voorkeuren, verbetervoorstellen en nog twee nieuwe varianten op. In een tweede selectieprocedure is uit deze 6 varianten een door een van de betrokken verenigingen geopperde variant geselecteerd, welke na een optimalisatie heeft geresulteerd in het voorkeursmodel.

Dit voorkeursmodel is in een derde consultatieronde, deels in één op één gesprekken en in een avond in de Lockhorst, aan de betrokkenen voorgelegd. Ook dit leverde enkele nieuwe inzichten op. Tijdens het proces is ook diverse keren op verzoek een bezoek aan individuele bewoners gebracht. In bijlage 1 is het gevolgde proces, de resultaten en de reacties van de betrokkenen veel uitgebreider in beeld gebracht. Geconcludeerd kan worden dat er weinigen blij zijn met de voorgestelde veranderingen, maar dat het voorkeursmodel op draagvlak kan rekenen bij de (meeste) verenigingen en de toevoeging van een publiek park ook door omwonenden als een kans wordt gezien. De MAG heeft op 20-11-2023 een advies uitgebracht (zie bijlage 3). Ten principale is het advies positief over het resultaat en het gevolgde proces daarnaartoe. De adviezen hebben vooral betrekking op het inzichtelijk maken van de effecten van de nieuwe verbinding op geheel Sliedrecht, op de samenhang tussen alle projecten in het Programma Ruimtelijke Vernieuwing en op het belang dat heel Sliedrecht participeert in de uitwerking van de plannen. In de voorstellen voor het vervolg, zoals hieronder verwoord, worden deze adviezen opgevolgd. Door de MAG is ook gevraagd of een multifunctioneel sportgebouw geen voordelen zou opleveren?

Voor het vervolgetraject wordt voorgesteld om bij de uitwerking van de plannen nadrukkelijk de betrokken verenigingen en omwonenden een verantwoordelijke rol te geven: uit te gaan van cocreatie. Onze indruk is dat de bereidheid daarvoor, onder voorwaarden, aanwezig is.

Het plan raakt overigens geheel Sliedrecht op tenminste twee manieren:

1. Het al of niet mogelijk maken om aan de woningbehoefte van de Sliedrechtse tegemoet te komen met een nieuwe woonwijk vergt een nieuwe verbinding.
2. Die nieuwe verbinding heeft verkeerseffecten op een flink aantal wegen (de Stationsweg, de Rivierdijk, de Thorbeckelaan) buiten het plangebied in het dorp.

Omdat het plan het hele dorp raakt, vergt de communicatie daarover met het hele dorp en waar gewenst participatie van het gehele dorp.

Zodra het college akkoord gaat met het voorstel gaan we van start de communicatie naar buiten over voor de gekozen voorkeursvarianten én het zwembad. Dit plan heeft twee doelen: de inwoners meenemen in de gekozen varianten en het vergroten van het draagvlak hiervoor. We zullen de komende maanden via de pers aandacht vragen voor dit onderwerp, maar ook zelf informatie verspreiden via de communicatiekanalen van de gemeente. We willen ervoor zorgen dat alle inwoners goed geïnformeerd zijn over de plannen en de redenen erachter, en tegelijkertijd input verzamelen en discussie stimuleren om het draagvlak verder te vergroten.

Vervolgprocedure (inspraak/publiceren)

In 2024 en 2025 worden de plannen uitgewerkt. Dit moet leiden tot raadsbesluiten over de benodigde investeringen en dienen er RO- en bouwprocedures te worden doorlopen. Het omgevingsplan en de benodigde omgevingsvergunningen kennen hun geëigende publicatieverplichtingen en inspraakmomenten.

Op de procedure voor wijziging van het omgevingsplan is de openbare voorbereidingsprocedure (AWB) van toepassing. De procedure is grofweg in te delen in 3 procedurestappen:

1. Vóór de ontwerp-omgevingsplanwijziging: de gemeente maakt bekend dat ze het omgevingsplan gaat wijzigen en stelt zo nodig een milieueffectrapport (MER) op.
2. Ontwerp-omgevingsplanwijziging: de gemeente geeft kennis van de ontwerp-omgevingsplanwijziging en legt deze ter inzage. Iedereen kan zienswijzen inbrengen.
3. Vaststellen omgevingsplan: de gemeente stelt de omgevingsplanwijziging/het gewijzigde omgevingsplan vast.

Daarna is er voor belanghebbenden de mogelijkheid van beroep (bij de Raad van State).

Eerdere besluitvorming c.q. bronvermelding

Uitvoeringsprogramma Wonen (2019) de Koers 2030

de Omgevingsvisie Sliedrecht Programma Ruimtelijke Vernieuwing het Hoofdlijnenakkoord 2022-2026

Collegewerkprogramma van B&W 2022 – 2026

Motie 'Duik weer fijn, energiezuinig moeten we zijn' (8 november 2022)

Concept raadsbesluit

Zaaknummer: **2023-0168724**

Onderwerp:

Noord Zuidverbinding - De Groene Verbinding

De raad van de gemeente Sliedrecht; gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 13 februari 2024;

Besluit

1. In te stemmen met voorkeursvariant en bijbehorende oplossingen voor de voorzieningen.
2. Onder voorwaarden in te stemmen met een voorbereidingskrediet van € 3,8 miljoen, waarvan € 1,9 miljoen wordt afgedekt door een bijdrage van derden;
3. In de reserve Koers 2030 een bedrag van € 1,9 miljoen te reserveren als risicodekking voor het voorbereidingskrediet;
4. In de reserve Koers 2030 een bedrag van € 4,5 miljoen te reserveren voor het afboeken van de boekwaarde van de Lockhorst (en de korfbalvelden);
5. In te stemmen met de begrotingswijziging.

Vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Sliedrecht op 23 april 2024.

De griffier,

De voorzitter,

mr. R.P.A. van Aalst

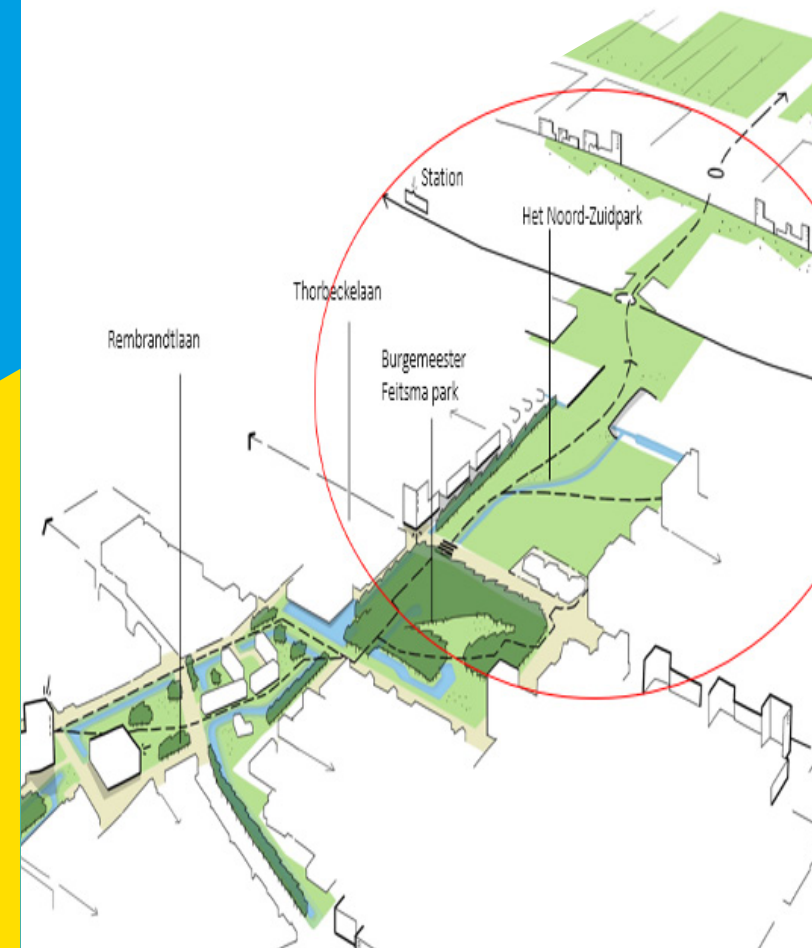
mr. drs. J.M. de Vries

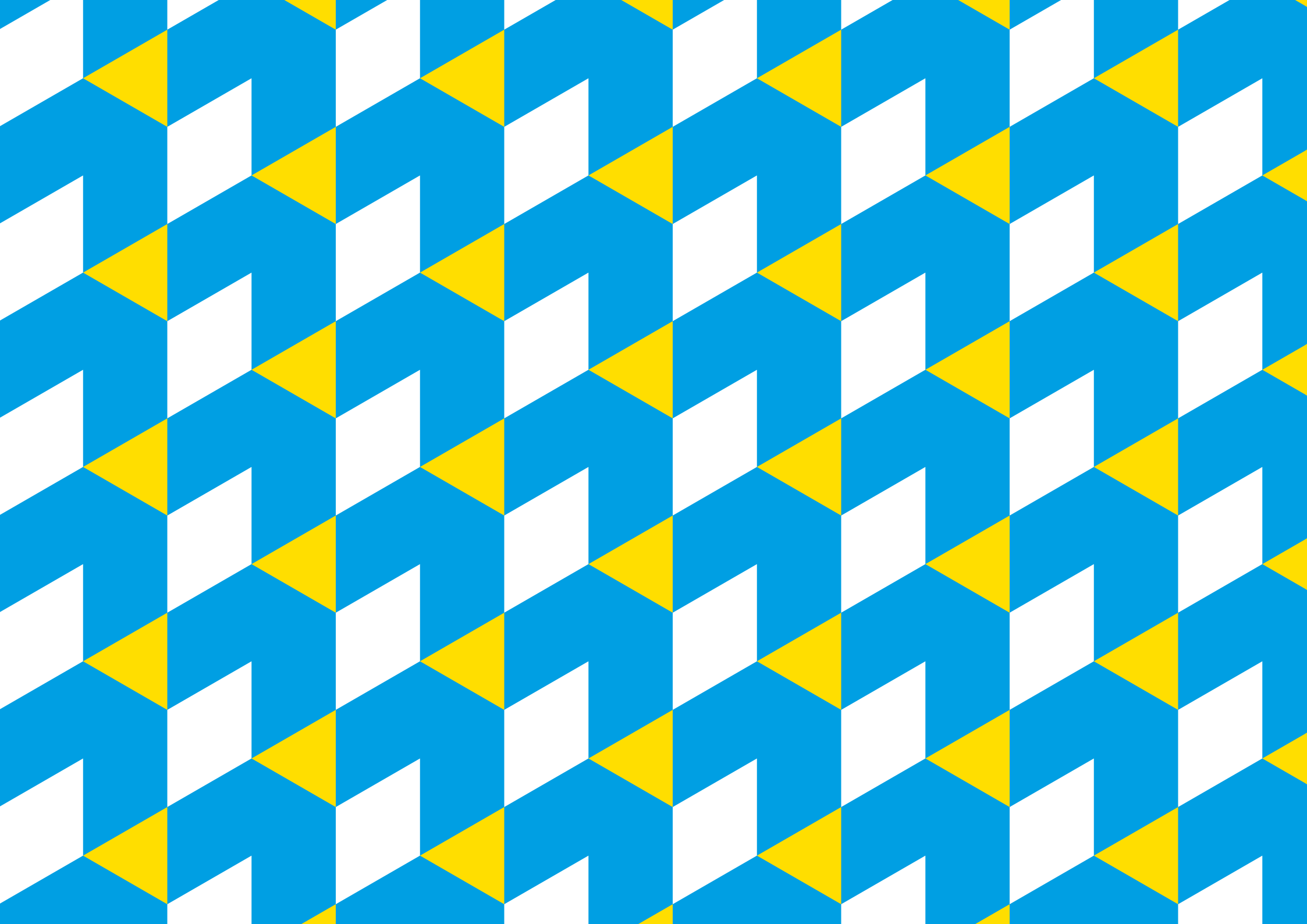
Rapportagedocument **Sliedrecht Bouwt**

De echt groene
noord-zuidverbinding

► sliedrechtbouwt.nl

Sliedrecht
bouwt





Rapportagedocument

Sliedrecht Bouwt

De echt groene noord-zuidverbinding

Concept 27-11-2023 compleet

Colofon

Rapportagedocument Sliedrecht Bouwt De echt groene noord-zuidverbinding

Gemeente Sliedrecht
Industrieweg 11
3361 HJ Sliedrecht

© Sliedrecht Bouwt

Vormgeving: Impuls

Alle rechten zijn voorbehouden. Niets in deze uitgave gepubliceerde gegevens mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder uitdrukkelijke voorafgaande schriftelijke toestemming van Sliedrecht Bouwt.

www.sliedrechtbouwt.nl

Mogelijk gemaakt door
gemeente Sliedrecht

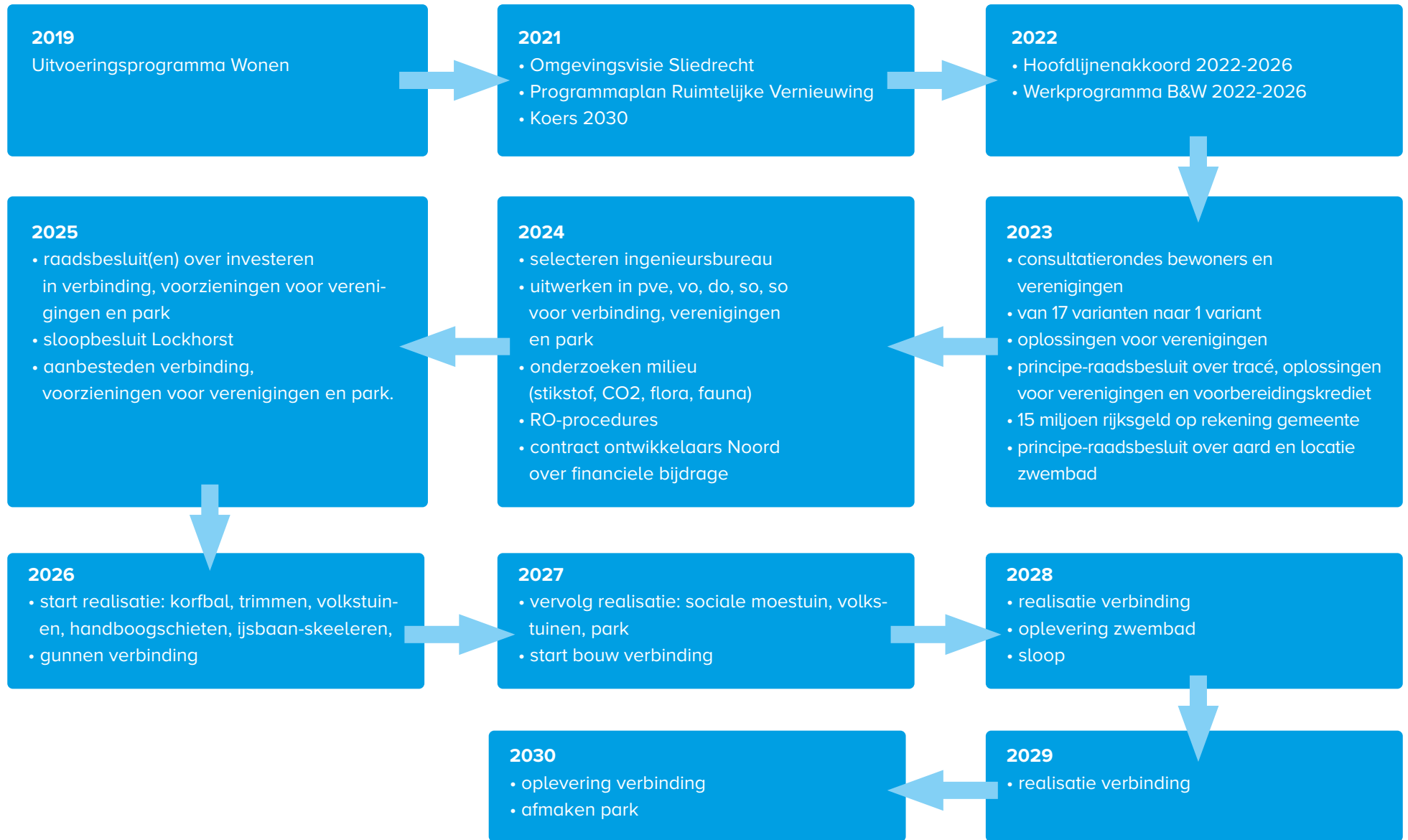


Gemeente
Sliedrecht

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	7	7. Het voorkeursmodel	31
2. Huiswerk maart-april	9	8. Derde consultatieronde	33
a. Plangebied	9	9. De voorkeursvariant nader toegelicht	34
b. Huidige gebruikers en belanghebbenden	9	a. Financiën verbinding	34
c. De verbinding	12	b. Effecten verkeersafwikkeling	35
d. Bestuurlijke keuze	12	c. Geluidsbelasting	37
e. Subsidie	13	d. Voorzieningen	38
f. Beleidskaders	13	e. Waterhuishouding	39
g. Doelen	13	f. Fundering Februariplantsoen	41
3. Consultatieronde 1	14	g. Milieu	41
a. Kennismaken	14	h. Fasering	42
b. Wensen/Programma's van Eisen	14	10. Hoe nu verder: benut de energie en deskundigheid van Sliedrecht	43
c. Ideeën: negen varianten	19	11. De voorstellen	45
4. Huiswerk mei - juni	21	Bijlage 1: De varianten	46
a. Beoordelen 9 varianten/1e selectie	21	Bijlage 2: Effecten verkeersafwikkeling	70
b. Optimalisatie	22	Bijlage 3: Reacties verenigingen en omwonenden	75
c. Voor- en nadelen van de 4 modellen	23		
5. Consultatie ronde 2: terugkoppeling	24		
6. Huiswerk juni - juli	27		
a. Twee nieuwe modellen	27		
b. 2e selectie	28		
c. Verbeteren modellen 2 en kruising 3-4	29		
d. 3e Selectie	30		

Voorgeschiedenis en vooruitblik



1. Aanleiding

Om de bewoners van Sliedrecht, oud en jong, die een huis zoeken, te kunnen helpen, heeft Sliedrecht al in 2019 (Uitvoeringsprogramma Wonen) geconstateerd dat in de bebouwde kom onvoldoende ruimte is. Daarom wil de gemeente Sliedrecht ten noorden van de Betuwelijn een woonwijk met tenminste 1400 woningen, met daarin 400 sociale woningen en in totaal 60% betaalbare woningen, realiseren.

Om die nieuwe woonwijk goed met het dorp te verbinden is een nieuwe verbinding over de A15 en het spoor heen noodzakelijk. De huidige verbinding via de Stationsweg is daarvoor niet geschikt. De nieuwe verbinding zal ook de ambitie om de polder op een groene wijze met de Merwede/ Biesbosch te koppelen, vormgeven.

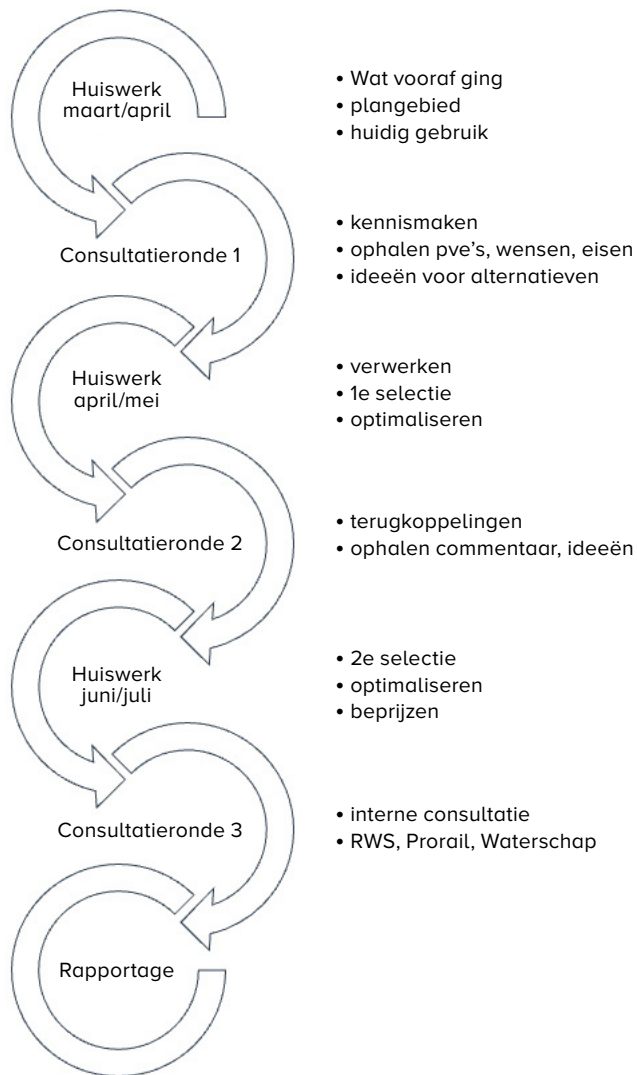
Stedenbouwkundigbureau Palmbout heeft i.s.m. Antea hiervoor in 2022 drie varianten geschetst: een tunnel, een viaduct en een viaduct in een park.

Antea heeft de kosten van de schetsen berekend in 2021 op respectievelijk € 27, € 17 en € 32 miljoen inclusief BTW. Dit zijn de kosten van de verbinding zelf. In deze bedragen zijn niet de inrichtingskosten van het nieuwe park noch de verplaatsingskosten van de functies op het tracé opgenomen. Er is bestuurlijk gekozen voor een park vanaf de

Thorbeckelaan tot aan het Stationsplein waarin de weg en het fietspad zijn opgenomen. Deze variant geeft een goede veilige verkeersstructuur en inspirerende invulling aan de ambitie om de polder groen met de Merwede te verbinden.

De Rijksoverheid heeft vanwege de noodzaak van substantiële woningbouw voor de verbinding en de daarmee te bereiken versnelling een subsidie toegezegd van € 21 miljoen incl. BTW.

De realisatie zal uiterlijk eind 2027 gekoppeld aan de start woningbouw in Noord moeten worden gestart. Op een informatieavond voor omwonenden en verenigingen in december 2022 werd niet enthousiast gereageerd op het plan. Kortom, er was begin 2023 een plan voor een nieuwe wijk, een schets voor een verbinding, een grove kostenraming, subsidie, bestuurlijk draagvlak en scepsis bij de omwonenden en betrokken verenigingen.



In deze rapportage wordt verwoord wat er sindsdien is gebeurd om vanuit deze situatie tot een realistisch en enthousiasmerend plan en tot de realisatie ervan te komen. Hierbij is een cyclisch proces gevolgd waarbij in meerdere rondes met belanghebbenden is gesproken, ideeën zijn opgehaald, informatie is uitgewisseld en vooraf en tussendoor huiswerk is gemaakt. In schema gezet ziet dat er als volgt uit:

De rapportage eindigt met een voorkeursvariant waarin de effecten van de consultatieronden herkenbaar zijn. In deze variant is een korte veilige echt groene noord-zuidverbinding voor de auto's, fietsers en voetgangers opgenomen, maar ook een nieuw publiek toegankelijk park waarin de sportverenigingen en tuinen op een goede manier zijn ingepast. Een betaalbaar plan bovendien.

Om dat plan te kunnen realiseren zal de komende jaren nog veel werk moeten worden verzet. Ook daarvoor zijn adviezen gericht op de verbinding zelf, op de daarvoor te verplaatsen functies, op de inrichting van het gebied, de financiën, de fasering, het tijdpad en de organisatie opgenomen. De rapportage dient als achtergrond bij het raadsvoorstel voor de nieuwe noord-zuidverbinding.

2. Huiswerk Maart-April

Bij de start van het project is in beeld gebracht wat het plangebied is, wie het gebied gebruiken, welke plannen er liggen en welke bestuurlijke keuzes er zijn gemaakt en welke financiële informatie beschikbaar is. Dit huiswerk eindigde met het formuleren van de opgave.

2.a Plangebied

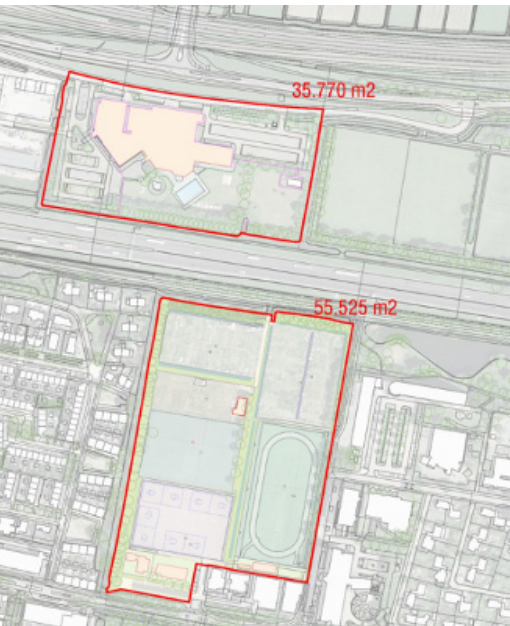
Het plangebied is negen hectare groot. Vijfentien hectare aan de zuidzijde en drieënhalve hectare aan de noordzijde van de A15. De zuidzijde is begrensd door de Thorbeckelaan, de Lijsterweg, de Tiendweg en de woningen aan het Februariplantsoen en Dr. Schaezmanstraat. De noordzijde is begrensd door de A15, Voetbalvereniging Sliedrecht, de Sportlaan/Stationsplein en het Stationspark.

2.b Huidige gebruikers en belanghebbenden

Het gebied kent veel recreatieve functies. Daarvan is de volgende samenvatting te geven. Er is de korfbalvereniging Merwede/Multiplaat met 400 leden, vier velden en een goed onderhouden clubgebouw. In het clubgebouw kleden leerlingen van De Grienden zich om voor hun buitensport op het trapveldje. Daarnaast is trimclub ABC gevestigd met 200 leden (80% uit Sliedrecht) die actief zijn als hardloopclub, maar ook recreatief voetballen, wandelen, spinning, nordic walking en wielrennen. Het voetballen doet men op het trapveldje.

Men heeft een eigen clubgebouw, waarin ook een beeldhouwclub en kaartclub bij elkaar komt. In dat clubgebouw mag de handboogschietvereniging voor 60 leden uit de hele regio vooralsnog haar spullen opslaan om er ook op het trapveldje drie keer in de week hun sport te beoefenen. Achter het trapveldje is een sociale moestuin ontstaan, waar 45 vrijwilligers en een aantal mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt gezamenlijk groenten verbouwen en deze in het gebouwtje te koop aanbieden. Daarnaast houden sociale raadsleden er spreekuur en krijgen basisscholen er natuurles. En tegen de Tiendweg aan strekt zich het volkstuintcomplex uit waar 85 leden groenten e.d. verbouwen.

Een belangrijk deel van het gebied wordt benut door de ijsclub De Vriendschap (2000 leden) en de skeelerclub (100 leden) met een clubgebouw. Van het ijsbaanterrein maken ook de basisscholen aan de Valkweg gebruik voor buitensport, omwonenden om op een zomeravond een potje ballen, de avondvierdaagse om er te vertrekken en kleine evenementen als Knots en de Kinderbijbelweek kunnen er plaatsvinden.





Aan de andere kant van de A15 is in het gebied het zwembad annex sporthal annex partycentrum de Lockhorst gevestigd. Hier maakt naast de recreatieve zwemlustigen (166.000 in 2022) ook zwemvereniging Door Water Fit (180 leden) en de duikvereniging Moby Dick (70 leden) gebruik van. De duikclub heeft een eigen clubgebouw waar o.a. de duikflessen onder druk gevuld kunnen worden. De sporthal in De Lockhorst wordt matig gebruikt, m.u.v. de avonden. Het partycentrum, ooit de vervanging van De Bonkelaar, wordt vooral gebruikt voor zakelijke en maatschappelijke bijeenkomsten, bruiloften, feesten en partijen en nauwelijks nog voor (professionele) culturele programma's. Op het parkeerterrein van het zwembad vinden met enige regelmaat evenementen plaats zoals het circus.

Aan de Thorbeckelaan, direct grenzend aan, maar buiten het plangebied, zijn ook nog een aantal gezondheidsfuncties gevestigd: Tandheelkundig centrum Carabelli, Apotheek Sliedrecht, Huisartsenpraktijk Jong & Oud, Huisarts Koçak, Paramedisch Centrum Twigt, Hallux. En niet te vergeten het activiteitencentrum De Havik, waar wordt gesjoeld, gedanst, gekaart en ook geschaakt door de schaakclub met 150 leden. En direct grenzend aan dit gebied wonen er mensen aan de Dr. Schaepmanstraat, het Februariplantsoen en aan de overkant aan de Lijsterweg de bewoners van de flats Hof van Sliedrecht, Sleijenborgh en de 10-hoogflat (Sperwerflat).

De eigendomssituatie en huurcontracten van de partijen in het gebied zijn niet allemaal gelijk. De opstallen van de korfbal, de trimclub, de ijsclub, de sociale moestuin, de volkstuintuinen en de duikclub zijn van verenigingen. De gronden zijn van de gemeente m.u.v. de Tiendweg en de waterlopen die van het Waterschap zijn. Het complex de Lockhorst is van de gemeente.

De Lockhorst

De Lockhorst is onderdeel van het plangebied. Maar voor het onderdeel zwembad loopt een apart proces. De gemeente heeft door Verbaell een behoefteonderzoek laten doen naar zwemwater in Sliedrecht. Dit onderzoek kwam voort uit de motie 'Duik weer fijn, energiezuinig moeten we zijn', in november 2022 aangenomen door de gemeenteraad, waarin het college wordt verzocht te onderzoeken hoe een maximaal energiezuinig zwembad kan worden gerealiseerd. De noodzaak van het onderzoek komt ook voort uit de sterk gestegen energiekosten en uit de notie dat de nieuwe verbinding over het complex heen zou kunnen gaan.

De benutting van het gebied is in de tabel becijferd.

plangebied NZ park NOORD						
locatie Lockhorst 1	35.770 m2					
ZUID						
locatie Sportpark 2	55.525 m2	Sportveld	Gebouw	Moestuin	Voetpad	Water
Korfbal	8.425 m2	6.223 m2	396 m2		1.806 m2	
Moestuin (sociale tuin)	4.124 m2		179 m2	3.792 m2	153 m2	
Recreatievoetbal (plus handboog)	6.785 m2					
Trimclub locatie	745 m2		250 m2			
Volkstuin I	5.522 m2			5.249 m2	273 m2	
Volkstuin II	7.458 m2			7.287 m2	15 m2	156 m2
IJsbaan/skeeler	11.766 m2	10.722 m2	221 m2		823 m2	
	tot vereniging 44.825 m2					
Groen	8.236 m2					
Water	1.501 m2					
parkeren trimclub	964 m2					
	tot overig 10.701 m2					
Totaal plangebied 1 en 2	91.295 m2					

Deelconclusie 1: dit gebied kent een hoge concentratie van recreatieve-/sportieve voorzieningen en is daarmee maatschappelijk gezien zeer belangrijk centrum van Sliedrecht, waar duizenden inwoners elkaar treffen of bij betrokken zijn.

Wat daarnaast opvalt, is dat het gebied volledig in gebruik is en slechts beperkt toegankelijk (van de negen hectare is één hectare altijd toegankelijk). Alleen het gebied van de ijsclub is voor ieder in de zomer dagelijks toegankelijk. De rest van de terreinen is alleen open als de verenigingen er activiteiten ontplooiën. Wat verder opvalt is dat het gebied verstopt zit achter de gebouwen aan de Thorbeckelaan en de dichte begroeiing aan de Lijsterweg.

2.c De verbinding

Om de nieuwe wijk in Noord te verbinden met het centrum van Sliedrecht is in 2022 een drietal varianten, een tunnel, een 'smal' viaduct en een breed viaduct, getekend om van de Thorbeckelaan te komen bij het viaduct over de Betuwe- en MerwedeLingelijn naar de provinciale weg N482.

De tunnelvariant loopt strak langs de westelijke kant van het plangebied en raakt vooral de bewoners van de Schaepmanstraat (het eerste deel is bovengronds) en ook de

trimclub en de volkstuinten. De auto's, fietsers en voetgangers moeten wel via een onlogische slinger vanwege het overbruggen van de hoogteverschillen eerst naar het oosten en dan via een rotonde weer westwaarts stijgen naar het viaduct over de Betuwelijn.

De 'smalle' variant loopt eveneens strak langs de westelijke kant van het plangebied maar raakt behalve de bewoners (Schaepmanstraat en Februariplantsoen) ook de korfbalclub, trimclub, de sociale moestuin en de volkstuinten. Maar heeft wel een logische korte en veilige verbinding met de nieuwe wijk. De brede groene variant raakt de bewoners en bijna alle verenigingen m.u.v. de ijsbaan en heeft eveneens een logische verbinding met de nieuwe wijk.

2.d Bestuurlijke keuze

Bestuurlijk is in 2022 gekozen voor de brede parkvariant vanwege de verkeerskundige kwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte (groene verbinding polder-Merwede, publiek park maken).



Figuur 2: Variant A; Tunnel,



Variant B; Viaduct 30 m



Variant C; Viaduct 65 m

2.e Subsidie

Midden 2022 heeft de gemeente een rijkssubsidie aangevraagd om de verbinding te kunnen realiseren en daarmee de ontwikkeling van de nieuwe wijk in Noord te versnellen.

De subsidie is eind 2022 toegekend. Deze bedraagt € 21 miljoen (prijspeil 2022, incl. BTW) en is 65% van de geraamde kosten van de verbinding. De kosten van de herinrichting van het park en de kosten van het verplaatsen van de functies zijn daar niet in begrepen. De gemeente moet dus ruim € 11 miljoen zelf bijdragen aan de verbinding evenals de overige kosten. Daar staan onder andere inkomsten uit de ontwikkeling in Noord en mogelijk andere subsidies tegenover.

Het Rijk koppelt in ieder geval twee voorwaarden aan het verstrekken van de subsidie: bouwen van de woningen in Noord en uiterlijk eind 2027 starten met de verbinding en deze voor 2035 afronden.

2.f Beleidskaders

Zowel in het Hoofdlijnenakkoord 2022 – 2026 als in het Collegewerkprogramma voor diezelfde periode zijn ambities geformuleerd die voor de Noord-Zuidverbinding van belang zijn. Dit betreft o.a. beleid om tot een gezonde leefomgeving te komen middels natuurwaarden (meer groen, toegankelijk), waterbeheer (robuust systeem, voldoende waterberging), duurzame energie, duurzame mobiliteit (prioriteit fietsen en OV) en sporten/bewegen (stimuleren gezonde leefstijl).

Deelconclusie 2: de toevoeging van een brede groene verbinding maakt dat een herstructurering van een groot deel van plangebied noodzakelijk is.

Deelconclusie 3: het ruimtegebruik van de nieuwe verbinding maakt dat niet alle functies in het gebied in dezelfde omvang een plek kunnen houden.

2.g Doelen

Als resultaat van de eerste huiswerkrunde en het gemeentelijke beleid kan de opgave als volgt worden gedefinieerd:

- **Maak met een nieuwe verbinding een nieuwe woonwijk in Noord mogelijk.**
- **Verkeerskundige kwaliteit: realiseer een nieuwe heldere en veilige verbinding voor auto's en langzaam verkeer van Sliedrecht Noord naar de Thorbeckelaan. Bevorder het langzaam verkeer**
- **Kwaliteit openbare ruimte: geef vorm aan de ambitie van een groene verbinding polder – Merwede, vergroot het groene areaal en zorg dat deze toegankelijk is en uitnodigt tot een actieve leefstijl.**
- **Recreatieve waarde: behoud zoveel mogelijk van de recreatieve waarde omdat het gebied een belangrijke functie vervult in de vrijetijdsbesteding van veel inwoners van Sliedrecht (verenigingen verbinden, verenigingen bevorderen een actieve leefstijl).**
- **Woonklimaat: veroorzaak met de verbinding zo min mogelijk overlast voor de omwonenden.**
- **Zorg dat de ontwikkeling betaalbaar is voor de gemeente en op tijd start om aan de voorwaarde van het Rijk te kunnen voldoen.**

3. Consultatieronde 1

Om de opgave in te kunnen vullen, is in april/mei kennis gemaakt met alle betrokkenen incl. RWS en het, Waterschap en zijn de wensen/programma's van eisen, de ideeën en ook de angsten/weerstanden in beeld gebracht.

3.a Kennismaken

Met alle betrokken partijen in en aan het plangebied is een gesprek gevoerd. Dit betrof de korfbalclub, trimclub, schaatsvereniging, sociale moestuin, handboogschietvereniging, volkstuintvereniging, zwemclub, duikclub, de Havik, gezondheidscluster, exploitant partycentrum, bewoners Februariplantsoen, VVE Sperwerflat, bewonerscommissie Hof van Sliedrecht/Sleijenborgh, Rijkswaterstaat, Waterschap en ProRail, bestuurders en ambtenaren van de gemeente.

3.b Wensen/Programma's van Eisen

In alle gesprekken is gevraagd naar het eventuele wensenpakket/programma van eisen als er een vernieuwing aan de orde zou zijn. Deze wensen en programma's van eisen zijn in vier delen te splitsen:

- Het pve van de verbinding zelf nodig om een goede veilige verbinding te maken.
- De wensen en pve's van de verenigingen
- De wensen en pve's van de bewoners
- De wensen en pve's van de overheden (gemeente, RWS, Waterschap, Provincie)

PvE Verbinding

Voor het wegontwerp en de hellingbanen zijn in 2021/2022 de volgende uitgangspunten¹ gehanteerd:

- De ontwerpsnelheid bedraagt 50 km/h^{2,3};
- De rijbanen hebben een breedte van 3 m⁴;
- Er wordt uitgegaan van een visuele scheiding tussen de rijrichtingen;
- Er wordt uitgegaan van een fietspad in twee richtingen aan één zijde en deze heeft een breedte van 4,0 m;
- De rijbanen en het fietspad worden gescheiden door een berm;
- Voor de berm wordt een breedte van 1,0 m aangehouden voor het viaduct;
- Er wordt uitgegaan van een voetpad met een breedte van 1,5 m¹;
- Bij een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom is een berm niet nodig. Er wordt een breedte van 3,0 m aangehouden voor het viaduct.
- Voor de helling van het talud wordt in verband met onderhoud uitgegaan van een helling van 1:2.
- Het totale dwarsprofiel van de weg heeft hiermee een breedte van 13,5 m.
- Er wordt uitgegaan van een enkelstrooksrotonde met vrij liggend fietspad zowel aan de noord- als zuidzijde⁵ van de projectlocatie.
- Het maximumstijgingspercentage is 5% voor gemotoriseerd verkeer en 2% voor fietsers.
- Rustplateau voor fietsers van 25 m², indien mogelijk toe te passen bij aansluitend fietspad of bocht.

¹ Afkomstig uit de studie van Antea uit 2022

² Of is 30 km/h de toekomst?

³ Gemeenten willen toe naar minder ernstige verkeersongevallen, een betere oversteekbaarheid en minder barrièrewerking. Ook is minder uitstoot door gemotoriseerd verkeer wenselijk (lucht/geluid). In oktober 2020 heeft de Tweede Kamer besloten tot '30 km/u binnen de bebouwde kom als standaard'

⁴ Of is 2,75 ook mogelijk?

⁵ IPV een rotonde aan de Thorbeckelaan kan ook een T-kruizing mogelijk zijn.

Als het de wens is om er een 30 km weg van te maken vanwege de veiligheid en het beperken van de geluidsbelasting, dan gelden andere inrichtingseisen (GOW30).

Wensen en PvE's Verenigingen

De wensen en de programma's van eisen van de verenigingen komen feitelijk, met enkele nuances, per vereniging overeen met wat men op dit moment in gebruik heeft. Per vereniging zijn dat de volgende:

Korfbal:

- Wil in het gebied blijven omdat de leden vooral in Sliedrecht wonen
- Wil een vergelijkbaar clubgebouw (iets grotere kleedkamers)
- Wil 6 velden (3 kunstgras, 3 gras)
- Wil gebruik kunnen blijven maken van een sporthal als De Stoep
- De operatie moet financieel neutraal uitwerken
- 1 keer verhuizen
- Terrein mag eventueel publiekelijk toegankelijk zijn, mits hufferproof

Trimclub:

- Wil een clubgebouw vergelijkbaar met het huidige.
- Heeft een trapveld nodig voor de voetbalafdeling (50 x 70m)

Handboogschieten:

- Heeft een veld nodig van 60 x 70 m¹
- Schuur voor opslag spullen en schuilen bij
- Hekwerk is nodig voor de veiligheid

- Is niet aan gebied gebonden
- Aandacht gevraagd voor net in aanbouw zijnde schuur.

Sociale Moestuin:

- Huidig oppervlak is 3760 m²
- Willen op locatie blijven, liefst groter
- Clubhuis dichterbij Lijsterweg zou een pré zijn
- Minder hekken

Volkstuinen:

- 85 tuinen van ca. 120 tot 150m²
- Schuurtje voor opslag en schuilen
- Kunnen iets krimpen.
- Willen in het gebied blijven vanwege buurtgebondenheid van de leden (o.a. 10-hoogflats).

IJsclub:

- Willen op huidige locatie blijven
- Het terrein zou uitgevlakt moeten worden, dan minder diepe laag water
- Water van november tot maart op het terrein.
- Hekwerk om vernieling van het ijs te kunnen voorkomen

Skeelerclub:

- Willen een baan voor trainen en lesgeven. Huidige baan is aan onderhoud toe en kent te weinig ruimte voor clinics. Zou ook breder moeten.
- Maken gebruik van de kantine van de ijsclub.
- Zijn niet aan het gebied gebonden.

Zwemvereniging:

- Opteren voor een zwembad volgens optie 3 (Dorpsbad Royaal) uit het Behoeftenonderzoek Zwemwater Sliedrecht (2023).
- In het zwembad een ruime kamer voor de vereniging (vergaderen, barretje, jury).
- Huidige locatie van het zwembad is goed bereikbaar
- Referentie: nieuwbouw zwembad Zwijndrecht Hoge Devel.

Zalencentrum:

- Wil blijven zitten op huidige locatie.
- Vragen of loskoppeling van het zwembad denkbaar is?

Duikclub:

- Willen clubgebouw wel behouden
- Goed bereikbaar voor auto's (zwarte flessen)
- Niet gebonden aan huidige locatie

Wensen bewoners

- Geen extra lawaai
- Geen extra stikstof,
- Geen extra fijnstof
- Geen extra lichtvervuiling
- Geen extra aantasting van de privacy
- Geen racebaan
- Behoud van de recreatieve waarden
- Behoud van uitzicht
- Meer openheid van het gebied (meer park, minder hekken)

Algemeen

De kennismakingsronde leverde het beeld op dat geen van de verenigingen en omwonenden op de vernieuwing zitten te wachten, dat de verenigingen in meerderheid gebonden zijn aan het gebied met als nuancering dat dit in mindere mate geldt voor de handboogschietvereniging, de skeelerclub, de duikclub en een groot deel van de trimclub (alleen de voetbalafdeling is gebonden aan het plangebied).

Ambities en PvE Overheden

Rijksoverheid

De Rijksoverheid heeft op veel terreinen beleid ontwikkelt en in uitvoering die van invloed zijn op de Noord-zuidverbinding. Zo zet het Rijk al geruime tijd in op het realiseren van ongeveer 1 miljoen extra woningen in 2030 en heeft om dat doel te bereiken veel geld beschikbaar gesteld aan gemeenten om realisatie te versnellen. De subsidie voor de Noord-zuidverbinding is daar een voorbeeld van. Wat zeker ook van belang is voor de verbinding is het mobiliteitsbeleid waarin de wens om de A15 te verbreden onderdeel is. Deze wens is voorlopig in de ijskast gezet gezien de stikstofproblematiek. De energietransitie is zeker ook een speerpunt in het rijksbeleid, die o.a. vorm moet krijgen door de verbrandingsmotor uit te faseren (na 2030 geen nieuwe meer) en te vervangen door elektrisch vervoer en door het gebruik van de fiets en het ov te bevorderen. Ook daarvoor is veel stimulerings-subsidie beschikbaar. Dit beïnvloedt het gebruik en de geluidsbelasting van de Noord-zuidverbinding. De rijksoverheid wil sporten en bewegen bevorderen. Daarom investeert men in het moderniseren van sportvoorzieningen als sportvelden, sporthallen, zwembaden, tennisbanen en clubhuizen. De overheid wil dat alle

sportlocaties goed aansluiten bij de behoeften van de gebruikers. Aangezien in het plangebied sportvoorzieningen aan de orde zijn, kan dit voor Sliedrecht interessant zijn.

Provincie

De provincie geeft in het coalitieakkoord 2023 – 2027 de volgende voor de Noord-zuidverbinding van belang zijnde prioriteiten:

- Voor alle inwoners een passende en betaalbare woning en zich thuis voelen in hun omgeving en gemeenschap. Het streven is daarom om tot en met 2030 ruim 230.000 woningen aan de woningvoorraad toe te voegen.
- De vergroting van de sociale en betaalbare woning- en huurvoorraad heeft daarbij prioriteit.
- Zoveel als mogelijk binnenstedelijk bouwen, om landbouw, natuur en recreatie te ontzien en omdat in de stad al voorzieningen en infrastructuur aanwezig zijn.
- Gnephoek en Sliedrecht-Noord zijn de enige 3ha locaties die kunnen worden toegevoegd.
- Stimuleren van wonen nabij voorzieningen en openbaar vervoer. Dat vraagt om hogere dichtheden van woningen op deze locaties.
- Wonen is meer dan een dak boven je hoofd. Om sociale structuren te versterken worden faciliteiten voor werken, leren, zorg, sport, ontmoeting en ontspanning ondersteund. Daarom wordt gestimuleerd dat er ruimte wordt geboden aan maatschappelijke functies zoals de huisarts, scholen, sport en cultuur, ontmoeting en gebedshuizen.
- Prioriteit geven aan het STOMP-principe en promoten daarom fietsen en lopen, ook voor woon-werkverkeer.

Gemeente:

De eerste wensen betreffen uiteraard een goede en veilige verbinding voor motorvoertuigen en langzaam verkeer en het realiseren van een groene verbinding tussen polder en Merwede.

Daarnaast zijn er op een aantal beleidsterreinen wensen geformuleerd die ook op deze ontwikkelingbetrekking hebben en invulling geven aan de ambitie om een gezonde leefomgeving voor de inwoners van Sliedrecht te bevorderen:

- Meer ruimte voor groen en water
- Verbeteren van de toegankelijkheid van de groengebieden
- Bevorderen actieve leefstijl, meer bewegen voor met name in Sliedrecht-oost
- Bevorderen bereikbaarheid, ontsluiting en doorstroming voor alle verkeer
- Bevorderen duurzame mobiliteit (fiets- en wandelinfrastructuur en OV)
- Bevorderen verkeersveiligheid
- Bevorderen duurzaamheid

Waterschap:

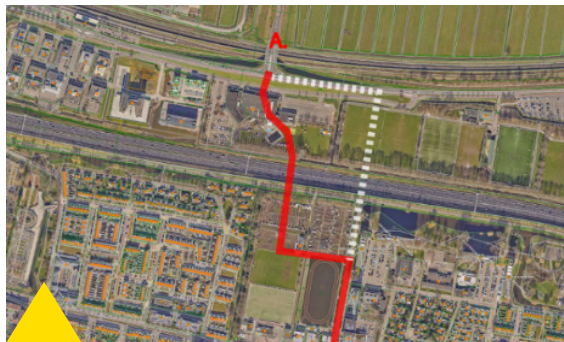
- Het plangebied aan weerszijden van de A15 kent een afwijkend waterpeil t.o.v. de rest van Sliedrecht. Deze onderbemaling van het plangebied moet verdwijnen om een robuust systeem te bevorderen.
- De hoofdwaterlopen die langs het gebied lopen, Tiendweg en langs Schaezmanstraat/Februariplantsoen en langs de Lockhorst moeten worden gerespecteerd.
- Als het wateroppervlak in het plangebied wordt verminderd, dan moet dit worden gecompenseerd.
- Als de hoeveelheid verhard oppervlak toeneemt dan vraagt dit om extra waterberging.
- Doe een watertoets
- Voer vroegtijdig overleg over de plannen.



Figuur 1: varianten uit 2022

3.c Ideeën: negen varianten

Voor de verbinding met Noord is in 2022 een drietal varianten getekend. Daarnaast is op verzoek van bewoners of van een sportvereniging en door Palmbout nog een zestal varianten toegevoegd: de aloude Lijstertunnel, een middenvariant, een slingervariant en drie varianten die buiten het gebied zijn gedacht. Op de tekeningen zijn deze negen varianten, soms schematisch, weergegeven.



Figuur 2: bewonersvarianten buiten plangebied



Figuur 3: bewonersvarianten binnen plangebied



Figuur4: Middenvariant

In de tabel zijn de gevolgen van de verschillende varianten voor de huidige gebruikers weergegeven.

functie	verplaatsen?						
	Schaepman-tunnel	smal viaduct	breed viaduct	midden variant	slinger-variant	Lijster-tunnel	Buiten varianten
korfbalvereniging Merwede/Multiplaat	nee	ja	ja	nee	nee	nee	nee
Trimclub ABC	deels, alleen clubgebouw	ja	ja	deels, trapveld	nee	nee	nee
Handboogvereniging Sliedrecht	deels, alleen clubgebouw	ja	ja	ja	ja	nee	nee
Sociale Moestuin Sliedrecht	nee	ja	ja	ja	ja	nee	nee
volkstuinten	deels	deels	deels	in tweeën gesneden	deels	ja, deels	nee
Zwembad De Lockhorst/partycentrum	nee	ja	ja	ja	ja	nee	nee
Skeelerclub Sliedrecht	nee	nee	nee	ja	nee	ja, deels	nee
Ijsbaanvereniging Sliedrecht	nee	nee	nee	ja	nee		nee
effecten bewoners	ja	ja	ja	minst	deels	ja	ja

Deelconclusie 4: alle varianten (m.u.v. de buitenvarianten) hebben gevolgen voor de functies in het gebied, sommige veel (brede park) en sommige beperkter (tunnels, smal, midden, slinger).

Deelconclusie 5: alle varianten hebben gevolgen voor de bewoners.

4. Huiswerk mei-juni

De opbrengsten uit de eerste consultatieronde zijn intern in een tweede ronde huiswerk verwerkt. Dit huiswerk heeft betrekking op het beoordelen van de 9 varianten, het maken van een eerste selectie, het ophalen van kennis over de financiën en het optimaliseren van de resultaten van de eerste selectie.

4.a Beoordelen 9 varianten/1e selectie

De 9 varianten zijn beoordeeld aan de hand van de eerste twee criteria uit de geformuleerde opgave (paragraaf 2g): kloppen de varianten verkeerskundig en geven ze vorm aan de ambitie om een groene verbinding mogelijk te maken?

Als de varianten negatief scoren op deze twee, dan is het verder ontwikkelen ervan niet nuttig.

Criterium 1 leidt al direct tot een forse selectie: de beide tunnelvarianten, de varianten buiten het plangebied en de ene bewonersvariant binnen het plangebied bieden, zoals de tekeningen al laten zien, geen heldere directe auto- en fietsverbinding tussen de nieuwe wijk en het dorp. Wel voldoen de beide viaductvarianten (smal en breed) en de middenvariant.

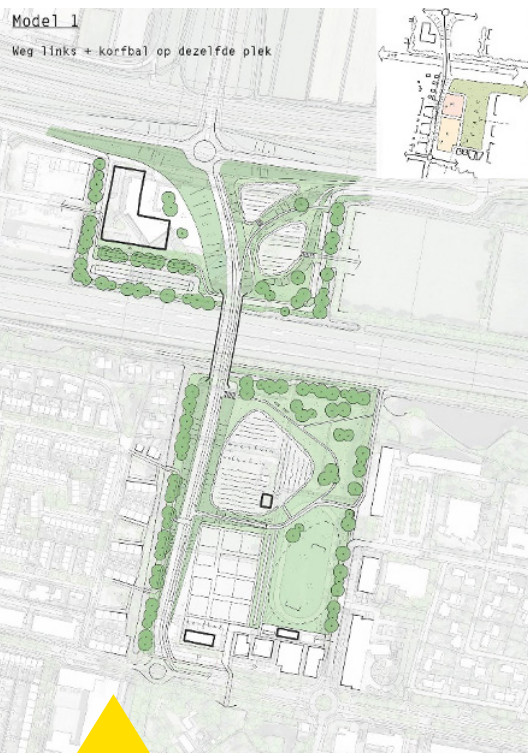
Terzijde: de tunnelvarianten zijn geotechnologisch (effecten op de ondergrond) risicovoller dan de viaduct varianten.

Van deze laatste drie varianten voldoen alleen de variant breed viaduct en de middenvariant aan criterium 2 om een groene verbinding vorm te geven. Beide varianten zijn dus het meest veelbelovend en zijn dan ook het voorlopige eindresultaat uit deze eerste ronde. Deze twee worden verder uitgewerkt. In bijlage 1 zijn de varianten uitgebreider beschreven evenals de voor- en nadelen per variant.

Impliciete deelconclusie 6:
in beide varianten kan de
Lockhorst niet worden
gehandhaafd.

4.b Optimalisatie

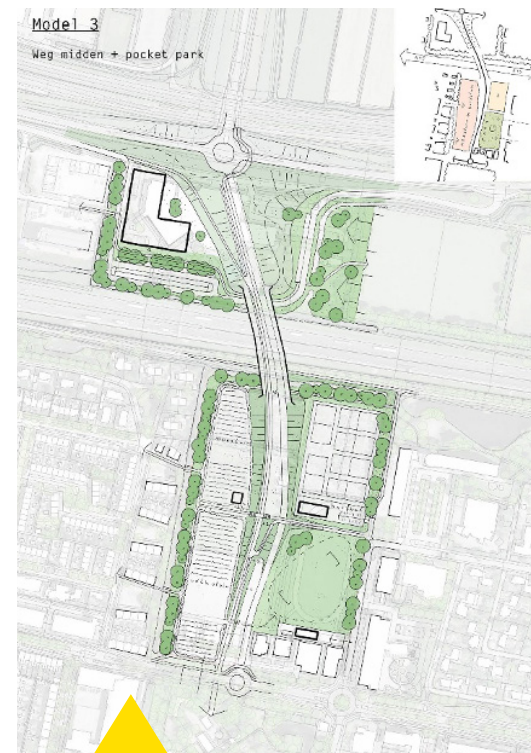
Aan de twee resterende varianten is vervolgens gesleuteld om te kijken in hoeverre deze zijn te optimaliseren om beter aan de volledige opgave (dus ook recreatieve waarde/behoud verenigingen, woonklimaat) te voldoen. Dit heeft per variant tot twee modellen geleid. Deze zijn hieronder verbeeld.



Model 1



Model 2



Model 3



Model 4

4.c Voor- en nadelen van de 4 modellen

De varianten zijn beoordeeld op de onderdelen van de opgave:

- Verkeerskundige kwaliteit: ontstaat er een nieuwe heldere en veilige verbinding voor auto's en langzaam verkeer van Sliedrecht Noord naar de Thorbeckelaan?
- Kwaliteit openbare ruimte: geeft het model vorm aan de ambitie van een groene verbinding polder – Merwede?
- Recreatieve waarde: wordt zoveel mogelijk van de recreatieve waarde behouden?
- Woonklimaat: veroorzaakt het model met de verbinding zo min mogelijk overlast voor de omwonenden?
- Betaalbaarheid: Zorgt het model dat de ontwikkeling nu en in de toekomst betaalbaar is voor de gemeente?
- Planning: kan op tijd worden gestart om aan de voorwaarde van het Rijk te kunnen voldoen?
- Faseerbaarheid: Is het model zo te faseren dat de verenigingen in 1 keer kunnen verhuizen?

Dan ontstaan de volgende beelden:

Verkeerskundige kwaliteit:

De vier modellen hebben uiteraard een heldere verbinding tussen de nieuwe wijk en het dorp, maar model 2 biedt meer mogelijkheden voor extra fietsverbindingen.

Kwaliteit openbare ruimte:

Alle vier de modellen bieden kansen om het gebied een meer publiek karakter, meer een park, te geven, maar model 3 van de vier het minst.

Qua invulling van de groene verbinding scoren ze alle vier positief, maar 1 en 4 wat minder dan model 3 en model 2 biedt het

meest doordat het een groene verbinding mogelijk maakt vanaf de Tiendweg naar het Feitsmapark toe.

Woonklimaat, gevolgen voor de bewoners:

Varianten 1 en 2 veroorzaken de meeste hinder voor de bewoners van de Schaepmanstraat en Februariplantsoen en het minst voor die aan de Lijsterweg. Varianten 3 en 4 zetten de stok qua hinder letterlijk in het midden.

Recreatieve waarde, gevolgen voor de verenigingen:

In model 1 en 4 kunnen alle verenigingen en het zwembad m.u.v. de handboogschietvereniging terugkeren in het plangebied. De trimclub kan alleen niet voetballen in de maanden november t/m maart, tenzij de ijsbaan wordt vernieuwd of naar Noord verhuisd. In model 2 en 3 kunnen alle verenigingen en het zwembad weer een plek krijgen in het plangebied, m.u.v. de ijsclub/skeelervereniging, tenzij in beperkte vorm, en de handboogschietvereniging. De volkstuinen worden in model 2 echter sterk beperkt in omvang.

Kosten/dekking:

Van de vier modellen is model 1 wat goedkoper dan de andere drie (wel/niet verplaatsen clubhuis korfbal), die elkaar qua kosten niet veel ontlopen.

Fasering:

Qua fasering zijn er duidelijke verschillen. Model 1 en 2 zijn zo te faseren dat de voorzieningen zonder breuk, d.w.z. zonder twee keer te verhuizen, kunnen blijven functioneren. Model 3 en 4 zijn niet zonder breuken in het functioneren (korfbal, volkstuinen, moestuin) te faseren.

5. Consultatieronde 2: terugkoppeling

Met het resultaat uit het huiswerk deel 2 is in de tweede consultatieronde teruggedaan naar de betrokken bewoners, verenigingen en andere belanghebbenden. Dit met een tweeledig doel: antwoord op de vraag waar de voorkeuren liggen en ophalen van verbeteringsvoorstellen.



In zijn algemeenheid:

- Niemand is enthousiast over een nieuwe weg, maar men begrijpt dat voor een nieuwe wijk een extra verbinding noodzakelijk is.
- De komst van een openbaar toegankelijk park met minder hekken en meer speelvoorzieningen ziet men als een plus.

Korfbal

- Kiezen voor model 1 of 2, met een voorkeur voor 2, want dan geen twee keer verhuizen
- Vragen aandacht voor het parkeren.

Sociale moestuin

- Pleiten voor locatie aan de zuidzijde, liefst zo dicht mogelijk bij de Lijsterweg, vanwege beperkte mobiliteit vrijwilligers en bezoekers. Een locatie aan de noordzijde zou het einde van de sociale moestuin betekenen.

- Waarom sportclubs niet naar de noordzijde, sporters zijn mobiel?
- Kiezen voor model 4 mits ze een plek krijgen in het park bij de Lijsterweg en als dat niet kan model 3 of model 2 als ze daar kunnen worden ingepast.

Trimclub ABC

- Krijgen in alle modellen een nieuwe plek.
- Willen niet zelf een nieuw clubgebouw bouwen, zullen dus in staat gesteld moeten worden een aannemer in te schakelen.
- Is in model 4 het park en de korfbal om te wisselen?

Handboogschietvereniging

- Men hoeft niet in het nieuwe park, maar wel op een plek met voldoende omvang en een hek voor de veiligheid.
- Als dat in Noord is, dan is dat prima.
- SVP aandacht voor de net in aanbouw zijnde opslag + aansluiting op de nutsvoorzieningen.

Hof van Sliedrecht/Sleijenborgh

- Opteren voor model 1 of 2 want geeft minste overlast.

Bewoners Sperwerflat

- Opteren voor model 1 of 2.
- Pleiten voor sociale moestuin in kern van het gebied.
- Park roept enthousiasme op.

Volkstuinen

- Zijn blij dat in alle modellen plek is voor de volkstuinen.
- Achten het gezien de vergrijzing van het ledenbestand en daardoor veroorzaakte mutatie in het ledenbestand, mogelijk om met minder oppervlak (tenminste 8500 m²) toe te kunnen.
- Vereist wel een gefaseerde overgang.
- Willen een omheind gebied om vernielingen en diefstal tegen te gaan

Skeelerclub

- Zitten niet op een Noord-Zuidverbinding te wachten, maar als deze komt, dan hebben de getoonde modellen 1 en 2 de voorkeur en zijn de modellen 3 en 4 niet bespreekbaar;
- Belangrijk aandachtspunt is een betere parkeergelegenheid.
- Ijsbaan/skeelerbaan is wel te combineren met een park/trapveldje omdat in een nieuwe situatie het water alleen in enkele laagjes wordt opgebracht als het gaat vriezen.
- Waarom geen multifunctioneel nieuw sportgebouw?

IJsclub

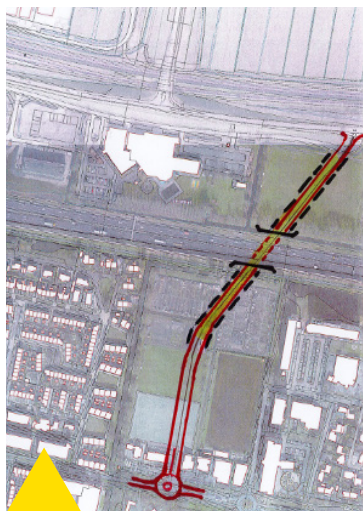
- Zijn niet enthousiast, maar neigen naar model 1
- Willen aan de zuidkant van de A15 blijven
- Opteren voor een nieuwe baan, maar dan wel met een geasfalteerd binnenterrein, wat nodig is om de 2000 leden te kunnen laten schaatsen
- Hekwerk is nodig om toegang te kunnen heffen en om te verhinderen dat het ijs wordt vernield.

Gezondheidscluster incl. De Havik

- Voelen het meest voor model 1 of 2.
- Suggesteren om het clubgebouw van de korfbal direct achter het gezondheidscluster te leggen in model 2 zodat parkeren overdag is te benutten voor de gezondheidsvoorzieningen.

Bewoners Dr. Schaepmanstraat

- Zijn negatief over de nieuwe weg.
- Ook al wordt deze voorzien van geluidsvoorzieningen, dan nog kijkt men ipv tegen het korfbal tegen een talud aan.
- Vragen zich af hoe het verkeer zich na de nieuwe verbinding afwikkelt. Wordt de Thorbeckelaan niet te druk?



Figuur 5:
variant Februariplantsoen

Bewoners Februariplantsoen

- Zien niets in de getoonde modellen en ontwikkelen een eigen variant (= kruising tussen model 3 en tunnelvariant uit 2022).
- Vrezen voor de funderingen van hun woningen als er een grote hoeveelheid zand wordt gelegd om het talud te maken en vrezen voor wateroverlast als het waterpeil in het plangebied wordt verhoogd op verzoek van het Waterschap.
- Vragen zich af hoe het verkeer zich in Sliedrecht zelf gaat afwikkelen.

Party- en zalencentrum

- Is teleurgesteld dat handhaven niet mogelijk is.
- Voorziet dat een belangrijke functie voor Sliedrecht wegvalt.
- Voorziet exploitatieproblemen (onderhoud, grote boekingen)

RWS

- Heeft geen capaciteit om het viaduct te ontwikkelen.
- Willen afstemming met in de (nabije) toekomst gedachte werkzaamheden aan de A15.
- Gaan ervanuit dat de gemeente eigenaar wordt en dat RWS inzet moeten leveren t.a.v. aanleveren klanteisen, toetsen berekeningen, verleggen kabels en leidingen, begeleiding proces, toetsen levering.
- De keuze om te kiezen voor een viaduct zal nadrukkelijk getoetst moeten worden i.r.m. het toekomstperspectief van de A15.
- Er zal een bestuursovereenkomst tussen RWS en gemeente opgesteld moeten worden.

Interne gemeentelijke consultatie

- Viaduct is te smal gezien de wens voor een groene verbinding
- Hoe verdeelt het verkeer zich over het dorp?
- Hoe kan voorkomen worden dat de weg een racebaan wordt?
- Zijn de bomen in het plangebied te redden?

6. Huiswerk Juni-Juli

De opbrengsten uit de 2e consultatieronde zijn nuttige input voor weer het nodige huiswerk. De opbrengst bestaat uit twee nieuwe modellen en een reeks opmerkingen en ideeën op basis waarvan een verdere optimalisatie van de modellen mogelijk is.

6.a Twee nieuwe modellen

Het alternatief van het Februariplantsoen en het idee van de trimclub (omdraaien van korfbal en park in model 4) zijn net als de eerdere alternatieven primair beschouwd op hun verkeerskundige kwaliteit en kwaliteit groene verbinding.

De variant van het Februariplantsoen scoort dan als volgt:

- Verkeerskundig: geen heldere verbinding met de nieuwe wijk (auto's slinger, fietsers eerst naar beneden, dan naar boven), geotechnologische bezwaren. Moet dus, net als de verkeerskundig slecht scorende varianten uit de 1e selectie, afvallen.
- Kwaliteit openbare ruimte: geen goede invulling van de groene verbinding.
- Betaalbaarheid: het door de bewoners genoemde kostenvoordeel (handhaven De Lockhorst) is een factor, maar is, zoals verderop wordt beschreven, niet bepalend.

De variant gebaseerd op het idee om in model 4 de korfbal en het park om te keren (model kruising tussen 3 en 4) scoort als volgt:

- Verkeerskundig: een heldere verbinding met de nieuwe wijk.
- Kwaliteit openbare ruimte: er is een goede invulling van de groene verbinding mogelijk, er kan meer park komen.

6.b 2e selectie

Hieronder zijn de voor- en nadelen van de vier 'oude' modellen en ter vergelijking ook de twee nieuwe in een tabel gevat.

Variant	Voldoet het verkeerskundig?	Kwaliteit openbare ruimte/groene verbinding	Recreatieve waarde	Woonklimaat	Kosten/dekking	Te faseren?	Score
Model 1	+	++	+	--	-	+	2
Model 2	++	+++	+	-	--	+	4
Model 3	+	+	+	0	-	-	1
Model 4	+	++	++	0	-	--	2
Kruising 3-4	+	++	+	0	-	+	4
Februariplantsoen	--	0	++	0	0	+	1

De reacties van de direct betrokkenen op de modellen waren, zoals hierboven aangegeven, uiteraard verdeeld en afhankelijk van hoe de verschillende modellen de woonsituatie of de vereniging raken. Toch is wel duidelijk dat de reacties de uitkomsten van de tabel ondersteunen: modellen 3 en 4 hebben duidelijk minder draagvlak dan modellen 2 en waarschijnlijk het aangepaste model 4 (kruising 3-4).

Modellen 2 en 4:

- Zijn verkeerskundig in orde;
- Verbinden de polder op groene wijze met de Merwede;
- Geven ruimte aan bijna alle verenigingen (zij het soms aangepast);
- Geven ruimte om een nieuw publiek park te maken;
- Zijn wel goed te faseren;
- Zijn ook, onder voorwaarden, betaalbaar.

Maar wel geeft model 2 i.t.t. model kruising 3-4 een verslechterde woonsituatie voor de bewoners van de Dr.Schaepmanstraat en Februariplantsoen.

Als de voor- en nadelen worden gewogen, dan slaat de balans uit in het voordeel voor het verder uitwerken van model 2 en kruising 3-4 als voorkeursmodellen.

6.c Verbeteren modellen 2 en kruising 3-4

De 2^e consultatieronde heeft ook een aantal verbetervoorstellen opgeleverd waarmee de twee nog resterende modellen verder zijn te optimaliseren. Deze hebben betrekking op het inpassen van de sociale moestuin, het al of niet inpassen van de ijsbaan/skeelerbaan (onder voorwaarden), het zo mogelijk meer/voldoende oppervlak beschikbaar stellen voor de volkstuinten, het verbreden van het viaduct tot 30 m1 of 40 m1, het inpassen van meer parkeergelegenheid en het omkeren van het clubhuis van de korfbal in model 2.

Door stedenbouwkundig bureau Palmbout zijn deze voorstellen verwerkt.

Beide modellen hebben een heldere verkeersstructuur en beide bieden een directe doorlopende groene verbinding van de Tiendweg tot aan het Feitsmapark (model 1 iets ruimer dan model 2).

In beide modellen is het gebied Lockhorst hetzelfde: een nieuw zwembad met parkeerterrein (70 pp) kan er goed in. Voor het bedrijvenpark ontstaat aan de westzijde een parkje. Of de duikclub op haar huidige plek kan blijven, moet in de verdere uitwerking blijken.

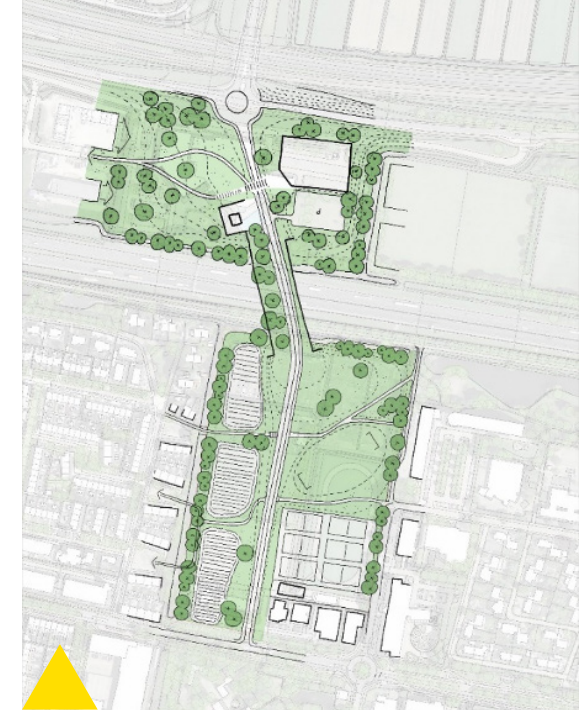
De korfbalclub en trimclub krijgen een nieuwe plek met nieuwbouw.

De volkstuinten en sociale moestuin kunnen in model 1 beperkt en in model 2 redelijk een plek krijgen.

De handboogschietvereniging krijgt in beide modellen geen plek.



Figuur 7: voorkeursmodel 1



Figuur 7: voorkeursmodel 2

Oppervlakten	Zuidzijde		Noordzijde	
Functie	Model 1	Model 2	Functie	
Park	21000	18000	Zwembad	3500
Korfbal	8400	8400	Parkeren	1750
Trimclub	250	250		
Volkstuinen	6000	7000		
Sociale moestuin	3000	3000		
Weg	5000	5000		
Talud	5500	5500		

In beide modellen is een schaatsbaan annex skeelerbaan in beperkte vorm in te passen (geen wedstrijdformaat, niet te veel asfalt). Beter is het een moderne baan in Noord te realiseren. Het woonklimaat wordt in model 1 voor het Februariplantsoen/ Schaepmanstraat meer geraakt dan in model 2, waarin de effecten gelijkelijk worden verdeeld.

6.d 3e Selectie

Als de beide modellen tegen elkaar worden afgezet, dan ontstaat het volgende beeld:

	Voldoet het verkeerskundig?	Kwaliteit openbare ruimte/ groene verbinding	Recreatieve waarde	Woonklimaat	Kosten/ dekking	Te faseren?	Score
Voorkeursmodel 1	+	+++	+	-	-	+	4
Voorkeursmodel 2	+	++	++	0	-	+	5

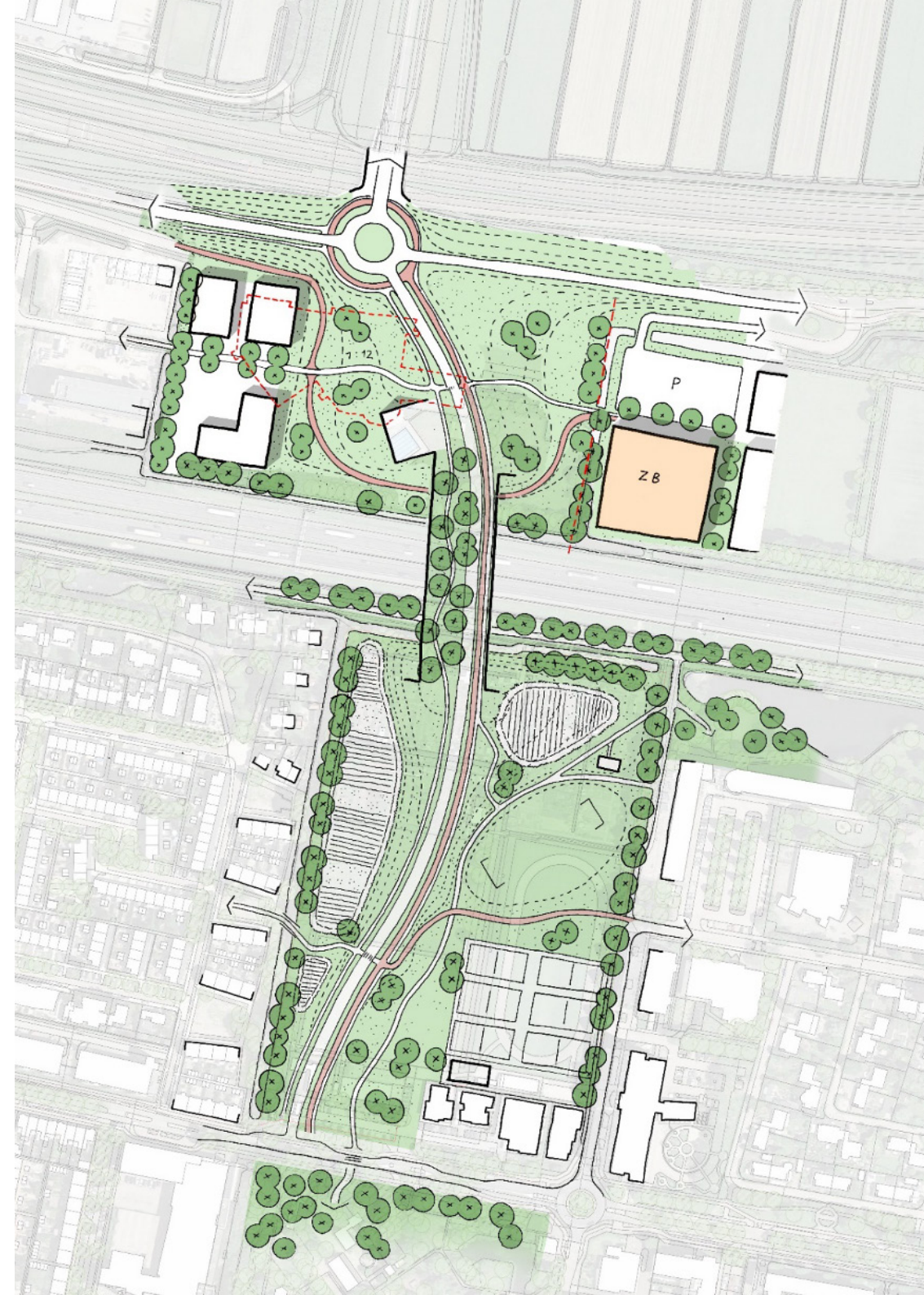
Beide modellen zijn goed verdedigbaar, maar model 2 scoort toch net wat beter, vandaar dat deze, in alweer wat verbeterde vorm (bredere groene publieke verbinding met Feitsmapark), als het enige voorkeursmodel doorgaat.

7. Het voorkeursmodel

Een nieuwe wijk in Noord maakt een extra verbinding nodig. Het voorkeursmodel biedt die extra verbinding.

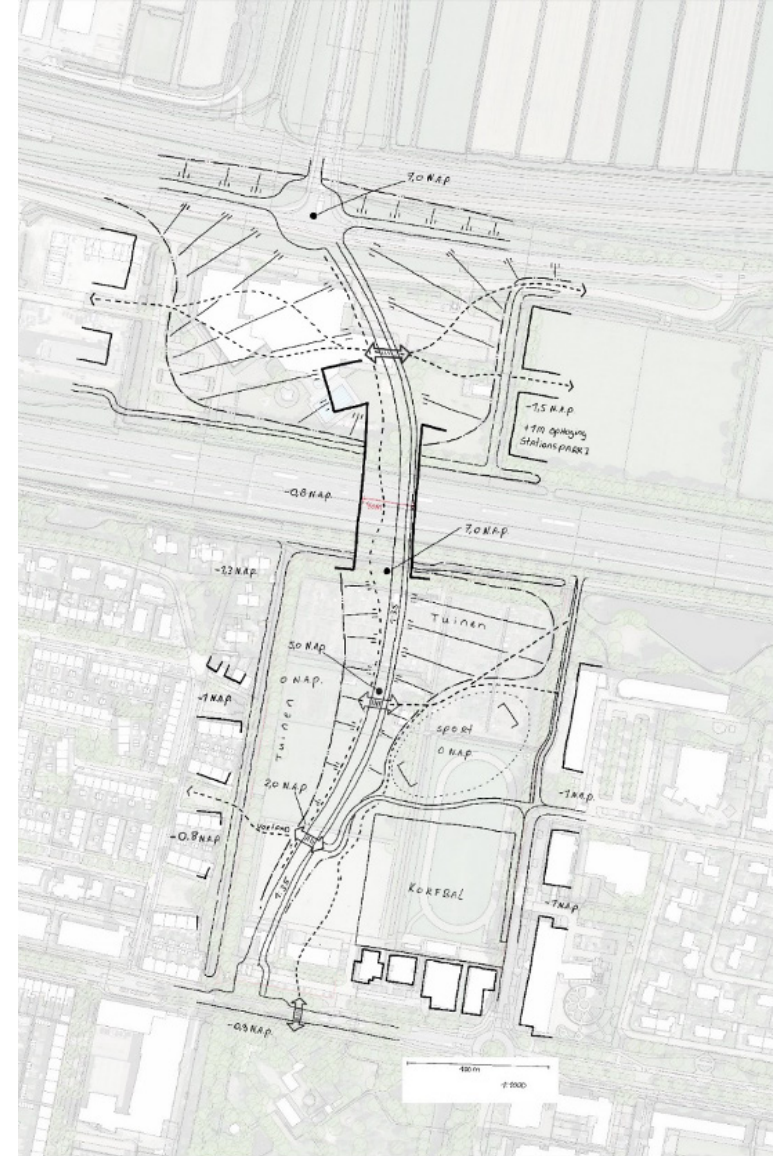
Maar het biedt meer:

- Het heeft een heldere verkeersstructuur. De verbinding met de nieuwe wijk is kort en duidelijk. De fietsers en wandelaars moeten wel omhoog/omlaag maar via een lange helling en via een kortere route dan de huidige.
- Het leidt tot een betere verdeling van het verkeer over Sliedrecht (zie paragraaf 9b).
- Het heeft een breed viaduct (40 meter) waardoor er een groene schakel in de route van de polder tot aan de Merwede ontstaat.
- Het biedt voldoende ruimte voor een directe doorlopende groene verbinding van de Tiendweg tot aan het Feitsmapark en verder. Hier kan een nieuw voor het publiek toegankelijk park worden gemaakt met sportvoorzieningen en tuinen, maar zonder hekken. De twee delen van het gebied worden met voet- en fietspaden ook met elkaar verbonden.
- Het model biedt in het gebied Lockhorst plek voor een nieuw zwembad met parkeerterrein. Voor het bedrijvenpark ontstaat daar aan de westzijde een parkje. Of de duikclub op haar huidige plek kan blijven, moet in de verdere uitwerking blijken.



- De korfbalclub en trimclub (met trapveld) krijgen een nieuwe plek met nieuwbouw.
- De scholen aan de Valkweg en het Griendencollege kunnen buitensporten in het park.
- Voor sporten en bewegen in de buitenruimte, de snelst groeiende manier van sporten en bewegen in Nederland, biedt het nieuwe park voldoende ruimte. Bij de uitwerking moet hier specifieke aandacht aan beweegvriendelijkheid worden besteed.
- De volkstuinten en sociale moestuin kunnen een plek krijgen.
- De handboogschietvereniging krijgt in dit model geen plek maar kan wel in Noord een plek krijgen.
- Het is mogelijk een beperkte schaatsbaan annex skeelerbaan in te passen (geen wedstrijdformaat, weinig asfalt), maar beter lijkt het een moderne baan in Noord te realiseren.
- De ijsbaan biedt dan ook ruimte voor evenementen (bijv. het circus).
- Het effect van de verbinding op het woonklimaat wordt in dit model min of meer gelijkmatig verdeeld over beide naastgelegen straten.

De komende jaren zullen er zich ontwikkelingen voordoen die tot een verandering van de plannen aanleiding zullen zijn. Het plan is voldoende adaptief om daarop in te kunnen spelen, mits de hoofdlijn, een doorlopende groene verbinding, behouden blijft, met de overige functies kan worden geschoven.



8. Derde consultatieronde

Op 28 september 2023 is in de Lockhorst de voorkeursvariant en de onderbouwing daarvan gepresenteerd. Ruim 200 inwoners van Sliedrecht hebben de moeite genomen de bijeenkomst bij te wonen. De reacties waren niet zozeer gericht op de voorkeursvariant en de oplossingen voor de verenigingen, maar vooral op de noodzaak van een verbinding en de woningbouw in Noord.

Bij de inwoners hebben twee emoties de overhand. Enerzijds de wens om te behouden wat men heeft. En anderzijds de wens om woningbouw voor de inwoners mogelijk te maken en daarmee de gevolgen die de realisatie tot gevolg heeft, voor lief te nemen.

Naast deze reacties hadden de reacties vooral betrekking op:

- De verkeersafwikkeling: waar blijven de auto's die gebruik maken van de verbinding?
- De geluidsbelasting: hoeveel geluidsbelasting levert de verbinding op?
- Het zalencentrum: waarom moet het initiatief voor een nieuw centrum uit de markt komen?
- Waarom wordt er geen multifunctioneel sportcentrum gerealiseerd?

De wens voor een nieuwe woonwijk is onderdeel van het Hoofdlijnenakkoord 2022 – 2026 van het college van B&W.

Hetzelfde geldt voor de wens om de nieuwe woonwijk met een nieuwe verbinding met Sliedrecht te verbinden. Maar het is meer dan een wens, uit de verkeersmodellenstudie (zie hieronder) blijkt de noodzaak van de verbinding als er een nieuwe woonwijk komt. Na de bijeenkomst in de Lockhorst is aan de afzonderlijke verenigingen expliciet gevraagd naar hun mening over het voorkeursmodel. Daaruit bleek een ruime mate van instemming met de voorgestelde oplossingen. Alleen de Sociale Moestuin (willen aan de oostzijde van de verbinding) en de Ijsclub (willen niet naar Noord, maar staan open voor een verkenning) hebben bemerkingen.

De MAG heeft een advies uitgebracht over het gevolgde proces en het resultaat. Zij is over beide positief. Men ziet de ontwikkeling graag in een breder verband geplaatst (relatie met BHS en heel Sliedrecht) worden.

Hieronder zal op de overige reacties nader worden ingegaan.

9. De voorkeursvariant nader toegelicht

Over de voorkeursvariant zijn tal van vragen te stellen. Wat kost de verbinding en de oplossing voor de voorzieningen? Hoe worden de kosten gedekt? Wat zijn de verkeerseffecten? Hoe zit het met de geluidsbelasting, hoe met de waterhuishouding, welke oplossingen zijn er voor de voorzieningen, hoe kan de fasering uitzien en meer van dit soort vragen? In dit hoofdstuk worden voor zover mogelijk op deze vragen antwoorden gegeven.

9.a Financiën verbinding

Voor het berekenen van de financiën van de gehele herontwikkeling zijn de volgende posten van belang:

Kosten:

- Kosten verbinding: door Antea is een actualisatie (prijsstijgingen, extra voorzieningen) van de begroting uit 2022 gemaakt. Een besparing is verwerkt door het viaduct geen 65 m1, maar 40 m1 breed te maken.
- Kosten verplaatsen verenigingen: op basis van referenties is een raming gemaakt van een nieuw clubhuis plus velden voor de korfbal, een nieuw clubhuis voor de trimclub plus trapveld, nieuwe schuren voor de handboogschietvereniging en de volkstuinten, een nieuw onderkomen voor de sociale moestuin, een nieuw/verplaatst clubhuis voor de ijsclub/skeelerclub plus schaatsbaan/skeelerbaan.
- Inrichten gebied: op basis van referentiebedragen is geraamd wat het herinrichten van het plangebied gaat kosten.

- Planschades
- Onvoorzien

Tegenover de kosten staan de volgende dekkingen:

- Rijkssubsidie voor de verbinding: € 21 miljoen (prijsspeil 2022, incl. btw)/ € 17,5 miljoen (prijsspeil 2022, incl. btw).
- Bijdrage ontwikkelaars Noord
- Rijkssubsidies sport (via de verenigingen) en via gemeente
- Provinciale subsidies fietsvoorzieningen
- Regiodeal
- Reservering Koers 2030

Grof geraamd komen de kosten van het voorkeursmodel afgerond neer op tussen de € 40 en € 45 miljoen. Hier kan een voldoende dekking tegenover staan, maar deze is afhankelijk van de onderhandelingen met de ontwikkelaars in Noord en het resultaat van subsidieaanvragen.

In een vertrouwelijke bijlage bij het raadsvoorstel zijn de cijfers nader toegelicht.

Wat betreft de jaarlijkse lasten, dient er nog aandacht uit te gaan naar de kosten die het beheer en onderhoud van een nieuw viaduct en het beheer en onderhoud van een nieuw publiek park vergen. De kosten daarvan dienen de komende twee jaar in beeld te worden gebracht.

9.b Effecten verkeersafwikkeling

De komst van een nieuwe woonwijk en de nieuwe verbinding leidt tot toename en verandering in de verkeersstromen in Sliedrecht. Met een computerprogramma zijn drie situaties in beeld gebracht:

1. Wat is de huidige verkeersintensiteit in Sliedrecht?
2. Wat is de verkeersintensiteit in 2033 als er een nieuwe wijk zonder verbinding wordt gerealiseerd?
3. Wat is de verkeersintensiteit in 2033 als er een nieuwe wijk met verbinding wordt gerealiseerd?

Het verkeer naar Noord wikkelt zich nu vooral af via de Stationsweg, de Rivierdijk en Parallelweg met de Thorbeckelaan, Deltalaan/Parallelweg en Sportlaan/Stationsplein als belangrijkste verbindingen.

In de tabel zijn de ramingen uit het verkeersmodel voor de drie situaties op deze wegen op een rij gezet, waarin is verwerkt dat het autogebruik de komende 10 jaar sowieso autonoom ook nog zal groeien.

Verkeersintensiteiten mvt per etmaal							
		1800 woningen zonder NZ- verbinding	verschil	percen tage verschil	1800 woningen in Noord + NZ- verbinding	verschil	percen- tage verschil
	2023	2033			2033		
Stationsweg	14.000	18.000	4.000	29%	11.500	-2.500	-18%
Rivierdijk	12.500	15.400	2.900	23%	10.500	-2.000	-16%
Thorbeckelaan bij Simon Stevinstraat	11.000	14.500	3.500	32%	8.100	-2.900	-26%
Thorbeckelaan tussen Schaepmanstraat en Lijsterweg	8.000	10.500	2.500	31%	10.600	2.600	33%
Deltalaan	13.800	16.200	2.400	17%	14.900	1.100	8%
Parallelweg bij viaduct	16.000	20.500	4.500	28%	18.300	2.300	14%
Stationsplein	10.600	18.800	8.200	77%	15.900	5.300	50%
Sportlaan	7.900	10.000	2.100	27%	12.200	4.300	54%
Viaduct N482	6.900	12.700	5.800	84%	14.300	7.400	107%
kruispunt N882 - Oosteinde (Wijngaarde)	7.700	9.600	1.900	25%	9.900	2.200	29%
NZ-verbinding					9.700	9.700	
A15	89.000	101.000	12.000	13%	91.000	2.000	2%

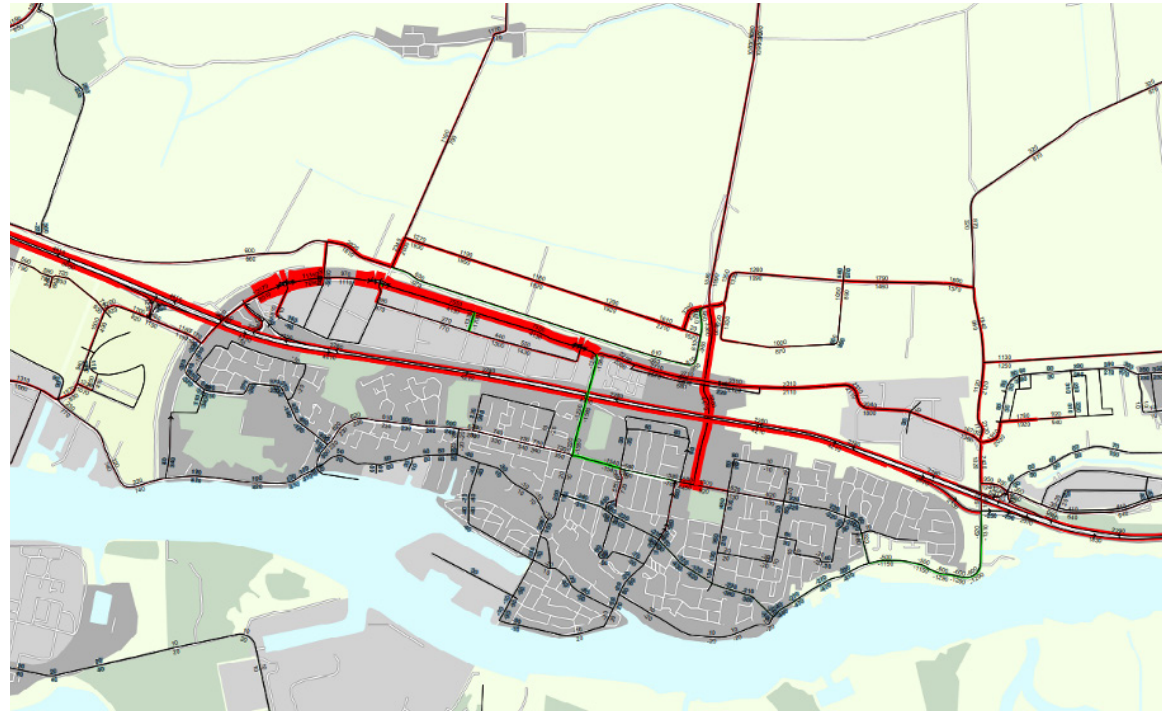
De conclusies zijn:

- De komst van een wijk zonder nieuwe verbinding zou leiden tot een (te) aanzienlijke extra belasting van de Stationsweg, Rivierdijk, Thobeckelaan/Deltalaan en een zeer forse toename op het viaduct over de Betuwelijn en Stationsplein/Sportlaan en ook op de A15 groeit de verkeersintensiteit fors (+13%).
- Een nieuwe wijk en een nieuwe verbinding maakt dat deze verbinding door ongeveer 9.700 voertuigen per etmaal in 2033 zal worden benut.
- De nieuwe verbinding leidt tot een meer evenwichtige verdeling van de verkeersstromen over Sliedrecht.

Deze cijfers zijn afkomstig uit een model dat geen rekening houdt met een al of niet verbeterd openbaar vervoer of meer gebruik van de fiets. Het model houdt ook geen rekening met onderscheid tussen personen- en vrachtverkeer. Met name voor de belasting van de Stationsweg (richting Industrieweg) is dit zeer relevant. Een verkeersmodel dat daar wel rekening mee houdt is binnenkort beschikbaar. Een doorrekening door dat nieuwe model is van belang omdat mag worden verondersteld dat de nieuwe verbinding voor veel fietsers interessant is en het gebruik van de auto zal beperken. Het is een veel kortere en veiligere verbinding naar het zwembad of de voetbal dan via de Stationsweg. In bijlage 3 is e.e.a. meer gedetailleerd uitgewerkt.

Snelheid

De nieuwe verbinding heeft, als er geen maatregelen in het ontwerp worden meegenomen, veel in zich om te verleiden tot (te) snel rijden. Dit kan worden teruggebracht door het tot een 30km-weg te verklaren en door in de inrichting snelheidsbeperkende maatregelen te treffen met dien verstande dat de noodvoertuigen te allen tijde er gebruik van moeten kunnen maken.

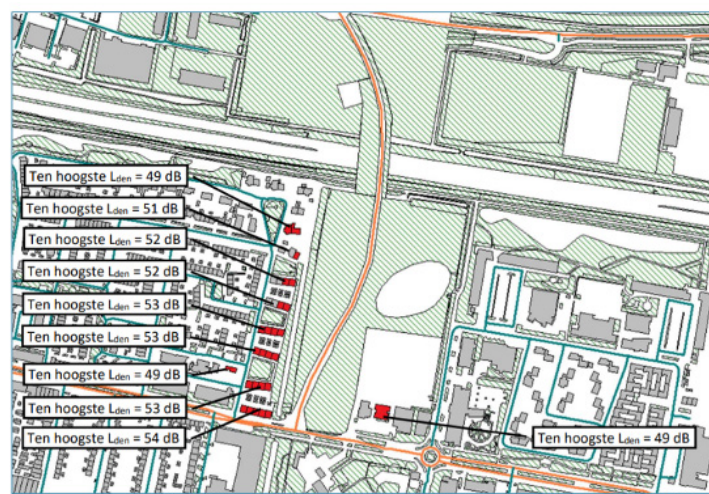


Deelconclusie 7:

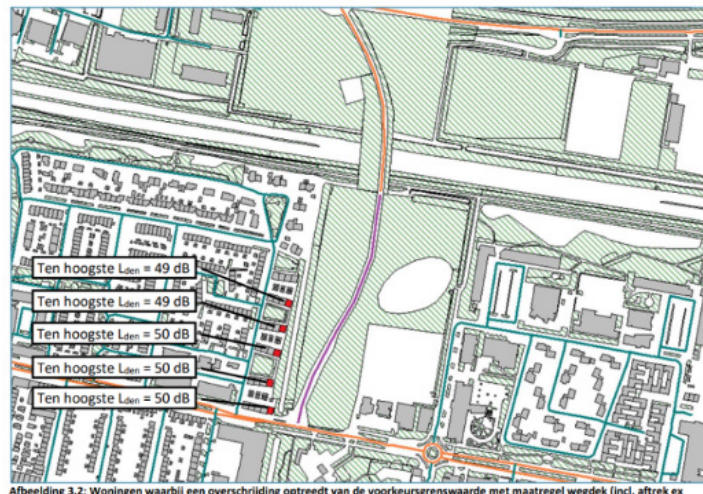
Uit de financiële en verkeerskundige analyse blijkt dat de nieuwe woonwijk en de NZ-verbinding onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Met een nieuwe woonwijk zonder nieuwe verbinding loopt het verkeer in Sliedrecht vast en zonder woningbouw in Noord vervalt het overgrote deel van de dekking van de nieuwe verbinding.

9.c Geluidsbelasting

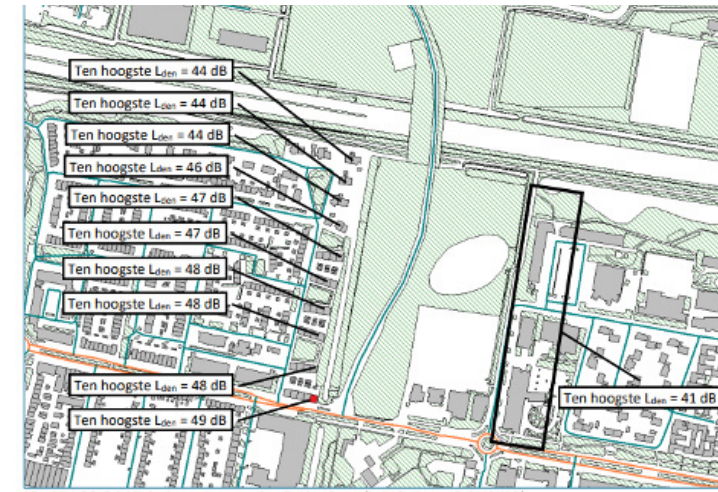
Uit akoestisch onderzoek van Antea blijkt dat de nieuwe weg zonder maatregelen zou leiden tot een overschrijding van de wettelijke normen bij de meeste woningen aan de Dr. Schaepmanstraat en enkele van het Februariplantsoen. Door het toepassen van een geluidsarm wegdektype blijft de geluidsbelasting bij bijna alle woningen onder de wettelijke norm. Als de maximumsnelheid op 30 km wordt gebracht, blijft de geluidsbelasting bij alle woningen (op twee na?) onder de wettelijke norm.



Afbeelding 3.1: Woningen waarbij een overschrijding optreedt van de voorkeursgrenswaarde (incl. aftrek ex artikel Wgh 110)



Afbeelding 3.2: Woningen waarbij een overschrijding optreedt van de voorkeursgrenswaarde met maatregel wegdek (incl. aftrek ex artikel Wgh 110)



Afbeelding 3.2: Geluidsbelasting met maatregel snelheidsverlaging (incl. aftrek ex artikel 110 Wgh)

9.d. Voorzieningen

De voorkeursvariant raakt de volgende voorzieningen: de trimclub ABC, korfbalclub Merwede/Multiplaat, ijsclub de Vriendschap, skeelerclub Sliedrecht, de handboogschietvereniging Sliedrecht, Volkstuinvereniging Sliedrecht, de Sociale moestuin, zalencentrum De Lockhorst, sporthal de Lockhorst, duikclub Moby Dick, zwemvereniging Door Water Fit, bronbad de Lockhorst, de scholen aan de Valkweg en het Griendencollege, evenementen als Knots. Al deze voorzieningen worden kort beschreven.

De **trimclub** krijgt een nieuw energieneutraal onderkomen in het park. In het park kan de voetbalafdeling haar sport beoefenen.

De **korfbalclub** krijgt een nieuw energieneutraal sportcomplex vergelijkbaar aan het huidige (clubgebouw, 6 velden) direct achter het gezondheidscluster.

De huidige ijsbaan annex skeelerbaan van de **ijsclub/ skeelerclub** heeft meerdere nadelen. Doordat het veld bol loopt, moet er meer water worden opgebracht dan gewenst waardoor het bevroren langer duurt. Bovendien schermen de flats aan de Lijsterweg het veld af van de koude oostenwind, waardoor het bevroren meer tijd vraagt. Voeg daaraan toe dat de skeelerbaan na 12 jaar aan renovatie toe is (kosten € 36.000). Wil er in de huidige klimatologische omstandigheden regelmatig geschaatst kunnen worden, en beter kan worden geskeelerd, dan zou de baan idealiter op een betere locatie en op een andere manier moeten worden gerealiseerd. Dan

moet de baan vlak zijn, slechts enkele centimeters water nodig hebben en moet de skeelerbaan breder worden en ruimte bieden voor clinics. Een dergelijke baan kan in het in Noord gedachte park langs de Betuwelijn goed vorm krijgen. Als pve voor de nieuwe ijsbaan/skeelerbaan kan de in 2021 in Winterswijk gerealiseerde baan dienen. Een dergelijke ijsbaan/skeelerbaan is niet in het voorkeursmodel zelf in te passen. Of de klimaatontwikkelingen in de toekomst nog zullen leiden tot schaatsen, ook al is de baan state of the art, is zeer de vraag.

De **handboogschietvereniging** heeft om veiligheidsredenen een veld nodig met een hek eromheen. Deze hekken maken dat plaatsing bij de Thorbeckelaan niet langer gewenst is. Op zich is dat voor de vereniging geen probleem, als er maar een alternatieve locatie beschikbaar is. Daarvoor is in het beoogde park in Noord een locatie ingetekend.

De **volkstuinvereniging** kan in het plan een plek krijgen links of rechts van de verbinding. Het oppervlak hiervan is kleiner dan het huidige (1,5 ha). In de uitwerking moet blijken in hoeverre dit is op trekken tot het gewenste oppervlak (8500 m²).

De **Sociale Moestuin** kan in het plan een plek krijgen links of rechts van de verbinding. In de uitwerking moet blijken in hoeverre dit is op trekken tot het gewenste oppervlak (>3700 m²).

Voor wat betreft het **party- en zalencentrum**, ooit als vervanger van De Bonkelaar gedacht, is in de nieuwe opzet geen ruimte.

Het is goed denkbaar dat in de parkzone naast de Betuwelijn in Noord een mooie nieuwe plek voor een initiatief is aan te wijzen, maar mogelijk zijn er in Sliedrecht zelf ook kansrijke locaties. Een gemeentelijke commissie moet in beeld brengen onder welke randvoorwaarden een succesvol initiatief kan ontstaan.

Voor de **sporthal** is in de nota Ontwikkelperspectief gemeentelijke sportaccommodaties (2023) aangegeven dat deze matig wordt gebruikt, maar sloop voor het gebruik in de avonduren tot spanning zou kunnen leiden. Echter, in de nieuwbouw van sporthal de Valk, als onderdeel van het IKC, zijn 3 volwaardige zalen gedacht (nu zijn dat er twee) en in de overige sporthallen is voldoende capaciteit om sporthal de Lockhorst op te kunnen vangen. De huidige planning is dat de nieuwe sporthal Valk begin 2026 gereed is. Dat is op tijd om sporthal de Lockhorst (gedachte sloop 2028) te kunnen vervangen.

Voor het **zwembad** zijn alternatieve locaties, binnen en buiten het plangebied, beschikbaar voor het geval dat de gemeenteraad besluit tot het nieuw bouwen van een bad. Voor de ontwikkeling van het zwembad wordt een apart raadsvoorstel opgesteld.

Wat betreft de kosten en dekking van een zwembad zijn de investeringen, de exploitatielasten, de rentetarieven en de boekwaarde van belang. De investeringen zijn uiteraard afhankelijk van de te kiezen optie (lesbad, dorpsbad beperkt of dorpsbad royaal). De exploitatielasten van het huidige complex overstijgen die van de uitgebreide optie.

De vraag waarom er geen nieuw centrum wordt gerealiseerd waarvan alle sportverenigingen en anderen gebruik kunnen maken, is lastig te beantwoorden. Want enerzijds lijkt het efficiënt en mogelijk kostenbesparend, anderzijds vraagt het van verenigingen, met ieder hun eigen geschiedenis en cultuur, een grote mate van bereidheid tot samenwerking met mogelijk een verlies aan vrijwilligers. Maar als bij de verenigingen de wens zou leven, dan zijn de komende twee jaar beschikbaar om tot een dergelijk initiatief te komen.

9.e Waterhuishouding

De waterhuishouding wordt op meerdere manieren geraakt door de planontwikkeling en raakt dus de belangen van het Waterschap. Bij de uitwerking de komende twee jaar zal dan ook met de volgende zaken rekening gehouden moeten worden:

- Er moet een watertoets worden uitgevoerd om de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding in beeld te krijgen;
- De effecten op de belangrijke rioleringen (stamlijn bij de Tiendweg, bergbezinkleiding bij de Lockhorst, leiding onder de A15);
- Het waterpeil in het plangebied (-2,20 NAP) moet op het peil van dat van Sliedrecht (-1,92 N.A.P.). De positieve gevolgen daarvan zijn een reductie op het risico en gevolgen wateroverlast terrein, positief effect op de waterkwaliteit door betere doorstroming en vermindering van kosten voor het beheer en onderhoud van de onderbemaling (pompsysteem);

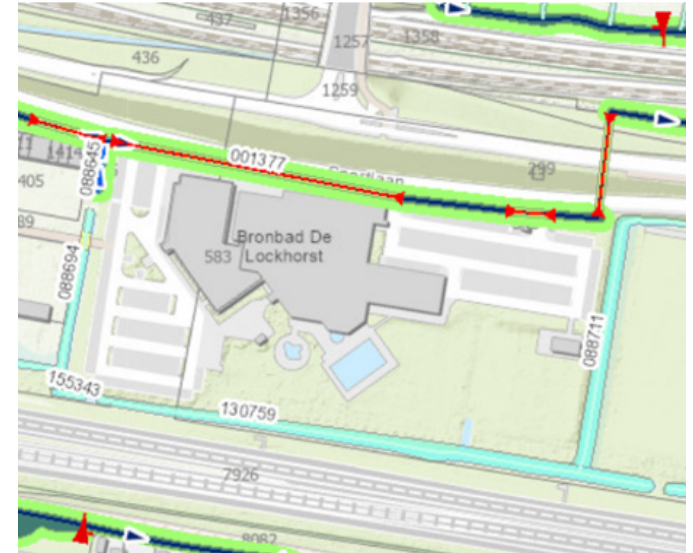
Dit kan (nadelige) gevolgen hebben voor:

- Het plangebied moet worden opgehoogd om wateroverlast te voorkomen;
- Het wortelstelsel van de bomen met name langs de Lijsterweg kan hier wel of niet tegen (vergt nader onderzoek). De bomen langs de Tiendweg en Dr. Schaepmanstraat zijn waarschijnlijk al gewend aan het hogere peil, omdat de waterlopen daar al op het gewenste waterpeil zitten. Om dit nadelige effect zoveel mogelijk te voorkomen lijkt het over jaren gespreid langzaam omhoog brengen van het peil een oplossing te kunnen bieden. Of dat zo is, dient door een gespecialiseerd bureau i.s.m. het waterschap te worden onderzocht.

A-watgangen: Langs Tiendweg en Feb.plantsoen / bij Lockhorst (o.a. duiker onder parkeerplaats)

B-watgangen: watgangen rondom Lockhorst, muw noordelijke watergang

C-watgangen: watgangen bij oa moestuinen en sportvelden



- Of de stijging van het grondwaterpeil invloed heeft op de Vogelbuurt en Thorbeckeweg, doordat ook daar de grondwaterstand stijgt, moet nader geohydrologisch onderzocht worden;
- Binnen het plangebied moet voldoende ruimte zijn voor oppervlaktewater. De eventueel te dempen waterlopen dienen gecompenseerd te worden en eventueel uitgebreid vanwege de toename aan verharding door wegen/bebouwing/sportvelden/etc.

- De hoofdwatertgangen (donkerblauw) zijn van essentieel belang voor het watersysteem en zijn in eigendom en beheer bij het waterschap Rivierenland. Deze watertgangen mogen niet zomaar worden gedempt of aangepast, maar voor de realisatie van het grondwerk tpv de Lockhorst is dit wel noodzakelijk.
- De watertgang aan de noordzijde van de Lockhorst is de afvoertwatertgang van het achterliggende gebied. Deze zal vanwege de komst van het talud niet in stand kunnen worden gehouden en zal vervangen moeten worden door een nieuwe hoofdstructuur langs de A15.
- Aan weerszijden van de hoofdwatertgangen (zie donkerblauwe lijnen op de afbeelding) hanteert het waterschap een beschermingszone van 5 meter.
- Bij de plannen zal klimaatadaptieve maatregelen (tegen droogte, tegen wateroverlast) genomen moeten worden.

Wateroverlast Februariplantsoen door verhoging waterpeil? De waterloop langs de woningen aan de Dr. Schaepmanstraat en Februariplantsoen hebben al het waterpeil dat in de rest van Sliedrecht geldt. Daar is dus geen sprake van het ophogen van het waterpeil.

9.f Fundering Februariplantsoen

De 12 woningen aan het Februariplantsoen zijn in 1953 gefundeerd op een betonnen bak. De vrees bestaat bij de bewoners dat het maken van een dijklichaam waarop de nieuwe weg komt, negatief uitwerkt op die funderingen. Dit risico zal gedetailleerd moeten worden onderzocht. Overigens betreffen de risico's niet alleen de woningen in het Februariplantsoen, maar dient er ook aandacht uit te

gaan naar de waterlopen, de A15, de kabels en leidingen en de overige naastgelegen woningen. Om negatieve effecten te voorkomen dient het opbouwen van het dijklichaam in meerdere lagen en met de nodige tussentijd plaats te vinden. Ook zullen ontlastsleuven en damwandschermen worden ingezet. In de begroting is voor deze mogelijk noodzakelijke maatregelen een forse som opgenomen.

9.g Milieu

De nieuwe verbinding zal moeten voldoen aan de wettelijke normen t.a.v. onder andere CO₂, fijnstof, stikstof, flora en fauna. In de uitwerkingsfase zal dit moeten worden onderzocht. Geluid zie paragraaf 9c.

PFAS zal zeker bij het civieltechnische werk (ontgravingen, opbrengen nieuwe grond, e.d.) een rol spelen. Nieuwe op te brengen grond zal geschikt moeten zijn voor de functie.

9.h Fasering

Hoe kan de nieuwe verbinding zo worden gerealiseerd dat de verenigingen in één keer naar de nieuwe plek kunnen verhuizen en de bouw van de verbinding tijdig kan starten? Dit kan door de volgende ideale fasering te volgen:

Dit is de ideaaltypische fasering.

Er zijn nu al een paar hobbels aan te geven en wel:

- De locatie voor een nieuwe ijsbaan/skeelerbaan in Noord is mogelijk niet in 2026 beschikbaar.
- Om de sporthal De Lockhorst te kunnen slopen, moet de nieuwe De Valk gereed zijn.
- Procedures: bezwaren, stikstof e.d.

- 2023-2024** • besluitvorming gemeenteraad over raadsvoorstellen voorkeursvariant en zwembad
- 2024-2025** • maken SO, VO en DO voor verbinding, korfbal, trimclub, zwembad, sociale moestuin, volkstuin en duikclub en park.
 - Doorlopen van procedures (omgevingsplan, e.d.) en verrichten onderzoeken.
 - Maken SO, VO en DO voor ijsbaan/skeelerbaan en handboogschietvereniging.
 - Vrijmaken 1^e volkstuintjes.
 - Raadsbesluit over DO's en kostenramingen
- 2026** • Maken nieuwe ijsbaan/skeelerbaan in Noord, vrijmaken oostelijk deel plangebied (volkstuintjes, skeelerbaan, parkeerterrein van het zwembad).
- 2026 - 2027** • Verhuizen clubhuis van de ijsclub/skeelerclub naar Noord,
 - Maken clubhuis korfbal, aanleggen velden korfbal, maken clubhuis trimclub, aanleggen deel park tbv trapveld, start bouw zwembad
 - Verder vrijmaken volkstuintjes
- 2027** • Deels leegmaken van westelijk deel: verwijderen van korfbalcomplex, trimclub, trapveld, sociale moestuin (deels?)
 - Start aanleg verbinding
- 2027-2028** • Inrichting westelijk deel met nieuwe sociale moestuin en volkstuinten, afmaken inrichting oostelijk deel.
- 2028** • Opleveren nieuw zwembad, sloop De Lockhorst, inrichten noordelijk deel plangebied.
- 2029-2030** • Oplevering nieuwe verbinding.

10. Hoe nu verder: **benut de energie en deskundigheid van Sliedrecht**

Als de gemeenteraad kan instemmen met de voorstellen voor de nieuwe verbinding en de oplossingen voor de voorzieningen, dan ligt de vraag voor: hoe nu verder?

Allereerst moet het plan de komende twee jaar verder worden uitgewerkt. De programma's van eisen, voorlopige ontwerpen, definitieve ontwerpen, begrotingen, procedures, vergunningen, inspraak, e.d. moeten worden opgesteld, doorlopen en wat dies meer zij voordat er raadsbesluiten kunnen worden opgesteld op basis waarvan de raad budget beschikbaar kan stellen om tot werkelijke investeringen over te kunnen gaan. In de consultatierondes is gebleken dat er in Sliedrecht een grote betrokkenheid en deskundigheid is bij de ontwikkeling van de nieuwe groene verbinding en de vernieuwing van de (sport-)voorzieningen. Dit biedt in principe een goede basis bij de verdere ontwikkeling van het plan. Het lijkt mogelijk om niet als gemeente alles zelf door te willen ontwikkelen, maar de energie en deskundigheid van de verenigingen en omwonenden te benutten om tot een extra kwaliteitsslag en breder draagvlak te komen.

Is het denkbaar dat de gemeente binnen de kaders van de voorkeursvariant en de budgetruimte aan de verenigingen budget en deskundigheid beschikbaar stelt om een nieuwe

accommodatie te ontwikkelen en aan een koepel van de verenigingen en omwonenden om een totaalplan te maken? De gemeente is dan 'slechts' de trekker voor haar onderdelen, de onderzoeken, de procedures en dat het totaal de beoogde kwaliteit en de planning haalt binnen het gestelde budget. De ontwikkeling van het Spoorpark in Tilburg is hiervoor een inspirerend voorbeeld. Daar hebben initiatiefnemers zich juridisch verenigd als contractpartner van de gemeente en zijn als opdrachtgever gaan functioneren.

Een dergelijk alternatief proces vergt een aangepaste gemeentelijke inzet. De overall-projectleider zal dan in zijn projectstaf niet alleen een projectsecretaris en projectadministratie hebben maar ook een medewerker specifiek belast met de participatie met de verenigingen en omwonenden. Deze medewerker heeft de belangrijke taak om de beoogde betrokkenheid te faciliteren.

Feitelijk ontstaat er, als bovenstaande werkwijze wordt gevolgd, een baaierd aan groepen:

1. Een ontwikkelteam voor de verbinding waarvoor de gemeente verantwoordelijkheid draagt.
2. Ontwikkelteams onder verantwoordelijkheid van de verschillende clubs voor respectievelijk het korfbalcomplex, het nieuwe onderkomen van de trimclub, de sociale moestuin, de volkstuinten en het onderkomen van de duikclub (als dat onderkomen moet worden verplaatst).
3. Een ontwikkelteam voor het zwembad, als de gemeenteraad besluit tot nieuwbouw daarvan. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk en werkt daarin samen met de zwemclub.
4. Een ontwikkelteam voor de vormgeving van het gehele park onder verantwoordelijkheid van de gemeente met betrokkenheid van de omwonenden en de verenigingen.
5. Een kwaliteitsbewaker verantwoordelijk voor de overall-kwaliteit.

Mogelijk kunnen of willen sommige verenigingen de verantwoordelijkheid niet aan en zullen alsdan de verantwoordelijkheden anders toegedeeld moeten worden.

Twee teams vallen onder verantwoordelijkheid van het project van de nieuwe woonwijk in Noord.

1. Een ontwikkelteam voor een ijsbaan/skeelerbaan onder gezamenlijke verantwoordelijkheid van de beide verenigingen
2. Een ontwikkelteam van de handboogschietvereniging.

Daarnaast zal er een commissie moeten komen die onderzoekt hoe tot een kansrijk initiatief voor een nieuw zalencentrum kan worden gekomen.

11. De voorstellen

Deze rapportage wordt afgesloten met de volgende reeks voorstellen:

- 1** Kies het voorkeurmodel als basis voor de verdere ontwikkeling van de weg en de oplossingen voor de voorzieningen
- 2** Stel een voorbereidingsbudget beschikbaar om de verbinding en de voorzieningen de komende twee jaar verder uit te werken tot aan de aanbesteding.
 - a. Stel vast dat de verbinding uiterlijk 2027 moet starten
 - b. Verricht de vele onderzoeken om de effecten van het plan op de waterhuishouding, de funderingen, de kabels & leidingen, de bomen in het plangebied, de stikstof, CO₂ e.d.
 - c. Stel delen van het voorbereidingsbudget beschikbaar aan de verenigingen om een nieuwe accommodatie/verplaatsing te kunnen ontwikkelen.
- 3** Organisatie
 - a. Overleg met verenigingen en omwonenden over: het overdragen van een deel van het opdrachtgeverschap voor hun accommodatie, het gezamenlijk dragen van de verantwoordelijkheid voor het gehele plangebied en te onderzoeken hoe e.e.a. juridisch kan worden vormgegeven.
 - b. Stel een commissie samen met als taak om de randvoorwaarden in beeld te brengen om tot een succesvol initiatief voor een nieuw zalencentrum te komen.
 - c. Vorm binnen de gemeente een projectstaf bestaande uit projectleider algemeen, projectleider techniek (verbinding), projectsecretaris, omgevingsmanager en administratieve ondersteuning.
 - d. Ontwikkel samen met de gebruikers en omwonenden een totaalplan voor de inrichting van het park. Stel hier voor een voorbereidingsbudget, landschapper en projectleiding beschikbaar.
- 4** Financiën
 - a. Onderhandel met de ontwikkelaars van Noord over een substantiële bijdrage voor de verbinding
 - b. Wees actief op het verkrijgen van subsidies op het gebied van sport, groen, duurzame mobiliteit, e.d.
 - c. Werk samen met de korfbalclub, trimclub, ijsclub, skeelerclub en handboogschietvereniging voor het verkrijgen van BOSA-subsidies
- 5** Communicatie
 - a. Organiseer een continue informatieuitwisseling via website, informatiekantjes e.d. met de omwonenden en met alle bewoners van Sliedrecht.
 - b. Zorg dat de gemeenteraad ieder kwartaal op de hoogte wordt gebracht van de voortgang en geef ruimte voor bijsturing.

Bijlage 1: De varianten

Inleiding

In het proces dat moet leiden tot een nieuwe noord-zuidverbinding zijn meerdere varianten, bij elkaar 17, de revue gepasseerd. In deze bijlage worden ze stuk voor stuk beschreven. Daarnaast wordt duidelijk welke argumenten, beoordelingscriteria en de resultaten uit de twee consultatierondes uiteindelijk hebben geleid tot wat nu de voorkeursvariant is geworden.

Proces

In 2022 zijn drie varianten getekend nl. een tunnel en twee met een viaduct (smal en breed), waarin de weg aan de westzijde van het plangebied loopt. Bestuurlijk werd gekozen voor het brede viaduct.

In 2023 is in de eerste consultatieronde op verzoek van bewoners of leden van een sportvereniging en door de stedenbouwer nog een zestal varianten toegevoegd: de aloude Lijstertunnel, een middenvariant, een slingervariant en drie varianten die buiten het gebied zijn gedacht.

Na een 1^e selectie vielen er van de negen varianten er zeven af zodat er twee resteerden: de brede viaductvariant uit 2022 en de middenvariant. Deze twee werden in twee verschillende modellen, totaal dus vier, uitgewerkt, waarbij de verschillen zaten in het tracé van de weg (westelijk of midden) en de plaatsing van de verenigingen.

In de tweede consultatieronde zijn er nog twee varianten bijgekomen: een tunnelvariant waarbij de weg midden over het plangebied loopt en een middenvariant waarin de verenigingen anders werden geplaatst. Totaal dus weer zes varianten.

Na een 2^e selectieronde vielen van deze zes varianten er vier af, zodat er twee resteerden.

Deze twee zijn door Palmbout mede op basis van verbetervoorstellen van de omwonenden of verenigingen weer geoptimaliseerd. Beide varianten voldoen goed aan de criteria maar na een weging is één voorkeursvariant geselecteerd.

Selectiecriteria

De varianten zijn op de volgende 7 criteria beoordeeld:

1. **Verkeerskundige kwaliteit:** ontstaat er een nieuwe heldere en veilige verbinding voor auto's en langzaam verkeer van Sliedrecht Noord naar de Thorbeckelaan?
2. **Kwaliteit openbare ruimte:** geeft het model vorm aan de ambitie van een groene verbinding polder – Merwede?
3. **Recreatieve waarde:** wordt zoveel mogelijk van de recreatieve waarde behouden?
4. **Woonklimaat:** veroorzaakt het model met de verbinding zo min mogelijk overlast voor de omwonenden?
5. **Betaalbaarheid:** Zorgt het model dat de ontwikkeling betaalbaar is voor de gemeente?
6. **Planning:** Kan er op tijd worden gestart om aan de voorwaarde van het rijk te kunnen voldoen?
7. **Faseerbaar:** Is het model zo te faseren dat de verenigingen in 1 keer kunnen verhuizen?

Zeventien varianten

Van elke variant worden de hoofdlijnen beschreven en een beoordeling gegeven.

De Schaepmantunnel

Deze variant uit 2022 loopt vanaf de Thorbeckelaan strak langs de Waterloo parallel aan de Dr. Schaepmanstraat een gaat halverwege omlaag om onder de A15 door te gaan en dan met een slinger eerst naar het oosten en dan weer westwaarts terug via de het Stationsplein naar het 7 meter hoog gelegen viaduct over de MWL-lijn en Betuwelijn te komen. Dit tracé laat de huidige functies, ook de Lockhorst, m.u.v. de volkstuinen, grotendeels ongemoeid.



Variant	Schaepmantunnel
Verkeerskundige kwaliteit	Slecht, want geen rechtstreekse verbinding, auto's moeten een slinger maken en fietsers gaan eerst in de tunnel 5 meter naar beneden, weer 5 meter omhoog om op maaiveld te komen en daarna 7 meter naar boven om over het viaduct heen te komen.
Kwaliteit openbare ruimte	Geen waardetoevoeging voor de groene verbinding polder - Merwede
Recreatieve waarde	Wordt nauwelijks geraakt
Woonklimaat	Raakt vooral bewoners Schaepmanstraat, de weg is daar nog op maaiveld, en Februariplantsoen
Betaalbaarheid	
Planning	Twijfel vanwege relatie met A15 (onduidelijkheid bij RWS) en zware kabel- en leidingenpakket.
Faseerbaar	Goed

Variant smal viaduct

Deze variant loopt over een oplopende dijk (op het hoogste punt bijna 50 meter breed) strak langs de waterloop rechtstreeks vanaf de N482, over het zwembad, met een smal viaduct over de A15, over de volkstuinten, de moestuin, het trapveld, langs en deels over de korfbalvelden over het clubgebouw van de trimclub naar de Thorbeckelaan. De ijsbaan/skeelerbaan en een deel van de volkstuinten blijven ongemoeid.



Variant	Smalle viaduct
Verkeerskundige kwaliteit	Goed, want een rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers.
Kwaliteit openbare ruimte	Beperkte waardetoevoeging voor de groene verbinding polder - Merwede
Recreatieve waarde	Raakt veel functies, ook de Lockhorst
Woonklimaat	Raakt vooral bewoners Schaepmanstraat en Februariplantsoen.
Betaalbaarheid	Is goedkoopste variant
Planning	Kan voldoen
Faseerbaar	Goed

Variant park

In deze variant wordt er vanaf de Thorbeckelaan een park over de trimclub (clubgebouw, trapveld), korfbal (clubgebouw en velden), moestuin, de helft van de volkstuinten met een breed groen viaduct over de A15 en het zwembad heengetrokken naar de N482.



Variant	Brede viaduct
Verkeerskundige kwaliteit	Goed, want een rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers. Maakt ook extra fietsverbindingen mogelijk.
Kwaliteit openbare ruimte	Royale waardetoevoeging voor de groene verbinding polder – Merwede. Er ontstaat ook een publiek park.
Recreatieve waarde	Veroorzaakt een herindeling van het gehele gebied vanaf de Thorbeckelaan tot aan de Sportlaan waardoor alle functies (ook het zwembad) geraakt worden.
Woonklimaat	Raakt vooral bewoners Schaepmanstraat en Februariplantsoen.
Betaalbaarheid	Is duurste variant
Planning	Kan voldoen
Faseerbaar	Goed

Middenvariant

Vanaf de Thorbeckelaan naast de Havik wordt een route over de korfbalvelden, het trapveld, de moestuin, de volkstuinten over de A15 en over het zwembad naar de N482 getrokken.



Variant	Middenvariant
Verkeerskundige kwaliteit	Goed, want een rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers.
Kwaliteit openbare ruimte	Redelijke waardetoevoeging voor de groene verbinding polder – Merwede.
Recreatieve waarde	Veroorzaakt een herindeling van het gehele gebied vanaf de Thorbeckelaan tot aan de Sportlaan waardoor alle functies (ook het zwembad) geraakt worden.
Woonklimaat	Raakt bewoners Schaepmanstraat - Februariplantsoen en Lijsterweg in gelijke mate.
Betaalbaarheid	Vergelijkbaar met smalle viaduct.
Planning	Kan voldoen
Faseerbaar	Goed

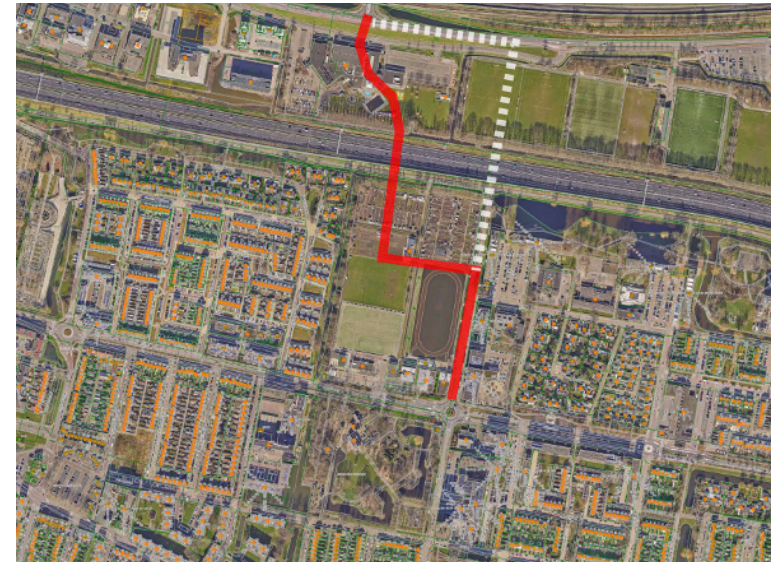
Lijstertunnel

Deze variant loopt over de Lijsterweg, gaat via een tunel onder de A15 door en komt uit bij de Sportlaan om dan omhoog te gaan naar het viaduct over de MerwedeLingeLijn en Betuwelijn.

Variant	Lijstertunnel (gestippelde lijn)
Verkeerskundige kwaliteit	Slecht, want geen rechtstreekse verbinding, auto's moeten een slinger maken en fietsers gaan eerst in de tunnel 5 meter naar beneden, weer 5 meter omhoog om op maaiveld te komen en daarna 7 meter naar boven om over het viaduct heen te komen. Combinatie met kruising Valkweg is ongewenst/onmogelijk. Onveilig voor schoolkinderen basisscholen.
Kwaliteit openbare ruimte	Geen waardetoevoeging voor de groene verbinding polder - Merwede
Recreatieve waarde	Wordt niet geraakt
Woonklimaat	Raakt vooral bewoners Lijsterweg, de weg is daar nog deels op maaiveld
Betaalbaarheid	Vergelijkbaar met Schaepmantunnel
Planning	Twijfel vanwege relatie met A15 en zware kabel- en leidingenpakket.
Faseerbaar	Goed

Slingervariant

Deze variant start bij de N482, gaat via een viaduct over de A15 gaat over de volkstuinten en moestuin, slaat af tussen de volkstuinten en ijsbaan naar de Lijsterweg en vandaar naar de Thorbeckelaan. De lijn suggereert een smalle weg die veel functies ongemoeid raakt. Echter het talud waarop de weg ligt is op het hoogste punt 50 meter breed en raakt dus meer functies.



Variant	Slingervariant (rode lijn)
Verkeerskundige kwaliteit	Matig, want geen een rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers. Benut de Lijsterweg die daarvoor geen ruimte biedt door kruising Valkweg, route schoolkinderen.
Kwaliteit openbare ruimte	Redelijke waardetoevoeging voor de groene verbinding polder – Merwede mogelijk.
Recreatieve waarde	Veroorzaakt een herindeling van het grootste deel van het gebied vanaf de Thorbeckelaan tot aan de Sportlaan waardoor de meeste functies (m.u.v. korfbal) geraakt worden.
Woonklimaat	Raakt bewoners Februariplantsoen en Lijsterweg en ontziet bewoners van de Schaepmanstraat.
Betaalbaarheid	Vergelijkbaar met smalle viaduct, duurder door grotere lengte.
Planning	Kan voldoen
Faseerbaar	Goed

Buitenvariant B

Deze variant loopt vanaf de Sportlaan via de Calandstraat onder het viaduct door en splitst zich daarna over de Rijnstraat en Savorhin Lohmanlaan.

Buitenvariant C

Deze variant loopt vanaf de Thorbeckelaan over de Savorhin Lohmanlaan, onder de A15 door en dan dood in het industrie-terrein.

Buitenvariant D

Deze variant loopt vanaf Dirck van den Broek via de Horst onder het groengebied/vijver en de A15 door naar de Sportlaan.



Variant	Buitenvarianten
Verkeerskundige kwaliteit	Slecht, want geen een rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers. B is verkeerskundig onmogelijk (splitsing bij Stationsweg) C is ruimtelijk onmogelijk (loopt dood in het bedrijventerrein), D loopt via voor- en achtertuinen De Horst
Kwaliteit openbare ruimte	Geen waardetoevoeging voor de groene verbinding polder – Merwede.
Recreatieve waarde	Wordt niet geraakt.
Woonklimaat	Raakt niet de bewoners Februariplantsoen, Schaepmanstraat of Lijsterweg, maar wel in Savorhin Lohmanlaan, Rijnstraat of de Horst.
Betaalbaarheid	Niet doorgerekend.
Planning	
Faseerbaar	

De 9 varianten zijn allereerst beoordeeld aan de hand van de eerste twee criteria: kloppen de varianten verkeerskundig en geven ze vorm aan de ambitie om een groene verbinding mogelijk te maken? Als de varianten negatief scoren op deze twee, dan is het verder ontwikkelen ervan tijdverspilling.

Criterium 1 leidt al direct tot een forse selectie: de beide tunnelvarianten, de varianten buiten het plangebied en de ene slingervariant binnen het plangebied bieden, zoals de tekeningen al laten zien, geen heldere directe auto- en fietsverbinding tussen de nieuwe wijk en het dorp. Wel voldoen de beide viaductvarianten (smal en breed) en de middenvariant.

Van deze laatste drie varianten voldoen alleen de variant breed viaduct en de middenvariant aan criterium 2 om een groene verbinding vorm te geven. Beide varianten zijn dus het meest veelbelovend en zijn dan ook het voorlopige eindresultaat en de beste basis om verder uit te werken.

Aan het resultaat uit deze eerste selectieronde is vervolgens gesleuteld om te kijken in hoeverre deze zijn te optimaliseren om beter aan de volledige opgave (dus ook recreatieve waarde, woonklimaat) te voldoen. Ook is beter gekeken naar de oppervlaktes. Dit heeft per variant tot twee modellen geleid zodat er per saldo vier modellen verbeeld zijn.

Model 1

De verbinding wordt smaller en loopt zo dicht mogelijk langs de korfbal en buigt uit bij het trapveld tot op een afstand van 30m van het Februariplantsoen, steekt recht over de A15 en buigt af naar rotonde bij N482.

Het clubhuis van de trimclub wordt verplaatst naar de ijsbaan.

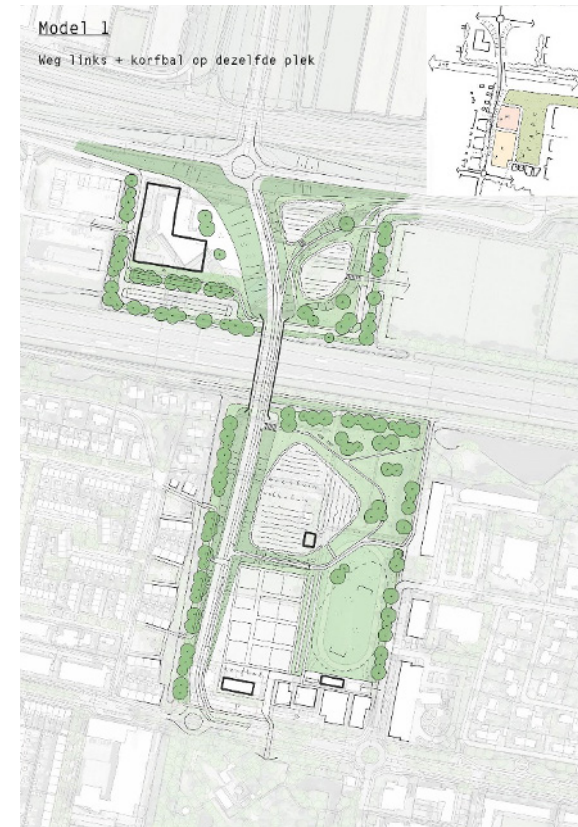
De geraakte korfbalvelden worden verplaatst naar het trapveld.

De volkstuinten krimpen 30% in. De sociale moestuin gaat naar de huidige zwembadlocatie.

De ijsbaan/skeelerbaan wordt verbeterd, in het middenterrein wordt een beter trapveld/ buitensportveld annex evenemententerrein gerealiseerd. Echter in de maanden november t/m maart is het binnenterrein niet bruikbaar (water voor ijsbaan) tenzij de ijsbaan op nieuwe leest wordt geschoeid. Een plaatsing in Noord is het alternatief.

De handboogclub verhuist naar elders. Het zwembad kan nieuwbouw krijgen op de westhelling bij de Sportlaan.

De duikclub blijft aan de oostzijde.



Model 1

Oppervlaktes	huidige situatie				Model 1		
Vereniging	veld	gebouw	openbare ruimte	totaal huidige situatie	in plangebied zuid	in plangebied noord	buiten plangebied
korfbal	6225	400	1800	8425	8200		
trimclub/handboog	6785	250		7035	10200		handboog
sociale moestuin	3790	180	150	4120		3900	
volkstuinten	12540		290	12830	8450		
ijsbaan/skeeler	10720	220	825	11765	?		11765
zwembad		6500				3750	
duikclub		150				150	

Beoordeling model 1

Variant	Model 1
Verkeerskundige kwaliteit	Goed, want een rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers.
Kwaliteit openbare ruimte	Redelijke waardetoevoeging voor de groene verbinding polder – Merwede (smal viaduct).
Recreatieve waarde	Veroorzaakt een herindeling van het gehele gebied vanaf de Thorbeckelaan tot aan de Sportlaan waardoor alle functies (ook het zwembad) geraakt worden.
Woonklimaat	Raakt vooral de bewoners van de Schaepmanstraat en Februariplantsoen.
Betaalbaarheid	Vergelijkbaar met smalle viaduct.
Planning	Kan voldoen
Faseerbaar	Matig, want nieuw zwembad kan alleen worden gebouwd als oude eerst wordt gesloopt.

Model 2

Verbinding wordt smaller en loopt over de korfbal en buigt uit bij het trapveld tot op een afstand van 50m van het Februari-plantsoen, steekt dan over de A15 en buigt af naar rotonde bij N482. De groenstrook langs de A15 (Tiendweg) wordt royaal over de volkstuinten, moestuin, trapveld en korfbal verbonden met het Feitsmapark.

Het clubhuis van de trimclub wordt verplaatst naar de oostzijde van het plangebied.

De korfbal wordt verplaatst naar de ijsbaan direct achter het gezondheidscluster.

De volkstuinten krimpen 50% in. De moestuin gaat naar de huidige zwembadlocatie.

De ijsbaan en skeelerbaan worden in verbeterde vorm verplaatst naar Noord aan de westzijde van de N482. In de groene verbinding wordt een goed trapveld annex evenemententerrein gerealiseerd.

De handboogclub verhuist naar elders.

Het zwembad kan nieuwbouw krijgen op de oosthelling bij de Sportlaan. De duikclub blijft daar.



Model 2

Oppervlaktes	huidige situatie				Model 2		
	veld	gebouw	openbare ruimte	totaal huidige situatie	in plangebied zuid	in plangebied noord	buiten plangebied
korfbal	6225	400	1800	8425	8425		
Park/trimclub/hand-boog	6785	250		7035	25300		handboog
sociale moestuin	3790	180	150	4120			3790
volkstuinten	12540		290	12830	4100		
Ijsbaan/skeeler	10720	220	825	11765			11765
zwembad		6500				3500	
duikclub		150				150	

Beoordeling model 2

Variant	Model 2
Verkeerskundige kwaliteit	Goed, want een rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers.
Kwaliteit openbare ruimte	Goede waardetoevoeging voor de groene verbinding polder – Merwede (mits minder smalle viaduct). Heeft als meerwaarde de rechtstreekse verbinding tussen groengebied Tiendweg tot en met het Feitsmapark.
Recreatieve waarde	Veroorzaakt een herindeling van het gehele gebied vanaf de Thorbeckelaan tot aan de Sportlaan waardoor alle functies (ook het zwembad) geraakt worden.
Woonklimaat	Raakt vooral de bewoners van de Schaejmanstraat en Februariplantsoen.
Betaalbaarheid	Vergelijkbaar met smalle viaduct.
Planning	Kan voldoen
Faseerbaar	Redelijk, m.u.v. sociale moestuin kan niet doorfunctioneren

Model 3

De verbinding loopt naast de Havik midden over het hele gebied over korfbal, over het trapveld, over de moestuin en over de volkstuinten en zwembad heen naar de N482. Alle functies worden opnieuw geschikt.

Aan de westkant komen de volkstuinten en de moestuin terug. Aan de oostzijde komen de korfbal en de trimclub met trapveld terug.

De ijsbaan/skeelerbaan wordt in verbeterde vorm verplaatst naar Noord aan de westzijde van de N482.

Het handboogschieten moet worden verplaatst naar elders.

Het zwembad kan nieuwbouw krijgen op de oosthelling bij de Sportlaan. De duikclub blijft daar.



Model 3

Oppervlaktes	huidige situatie				Model 3		
	veld	gebouw	openbare ruimte	totaal huidige situatie	in plangebied zuid	in plangebied noord	buiten plangebied
korfbal	6225	400	1800	8425	8425		
Park/trimclub/hand-boog	6785	250		7035	25300		handboog
sociale moestuin	3790	180	150	4120			3790
volkstuinten	12540		290	12830	4100		
Ijsbaan/skeeler	10720	220	825	11765			11765
zwembad		6500				3500	
duikclub		150				150	

Beoordeling model 3

Variant	Model 3
Verkeerskundige kwaliteit	Goed, want een rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers.
Kwaliteit openbare ruimte	Redelijke waardetoevoeging voor de groene verbinding polder – Merwede. Wel een beperkt publiek park.
Recreatieve waarde	Veroorzaakt een herindelings van het gehele gebied vanaf de Thorbeckelaan tot aan de Sportlaan waardoor alle functies (ook het zwembad) geraakt worden.
Woonklimaat	Raakt bewoners Schaeapmanstraat - Februariplantsoen en Lijsterweg in gelijke mate.
Betaalbaarheid	Vergelijkbaar met smalle viaduct.
Planning	Kan voldoen
Faseerbaar	Matig, volkstuinten kunnen niet doorfunctioneren.

Model 4

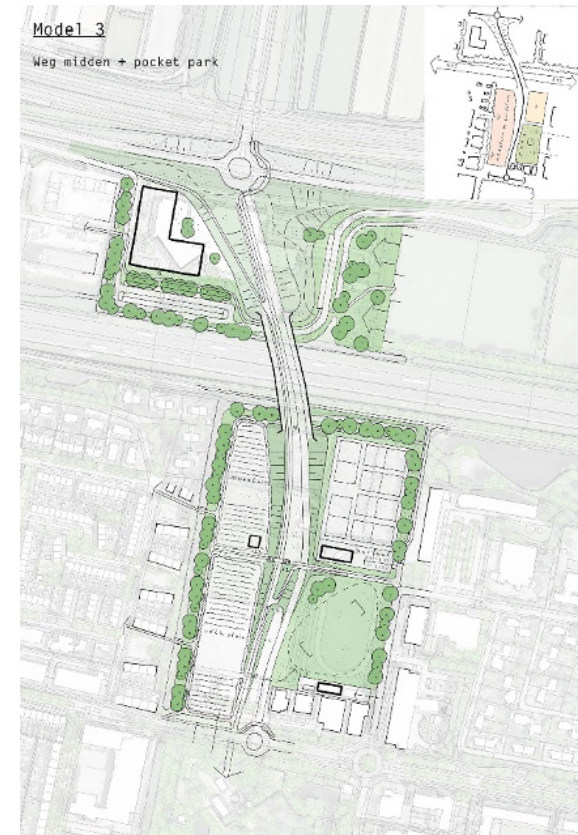
De verbinding loopt naast de Havik over het hele gebied over korfbal, over het trapveld, over de moestuin en over de volkstuinten en zwembad heen naar de N482. Alle functies worden opnieuw ingedeeld.

Aan de westkant blijft het korfbal met een herschikking van de velden en op cq naast het talud een deel van de volkstuinten. Aan de oostzijde blijft een kleiner deel van de volkstuinten en komt de trimclub met trapveld terug.

De ijsbaan/skeelerbaan wordt in verbeterde vorm verplaatst naar de westzijde van de N482 of in aangepaste vorm ongeveer op de huidige locatie (met als nadeel niet te gebruiken als trapveld in de maanden november t/m maart).

Het handboogschieten moet worden verplaatst naar elders.

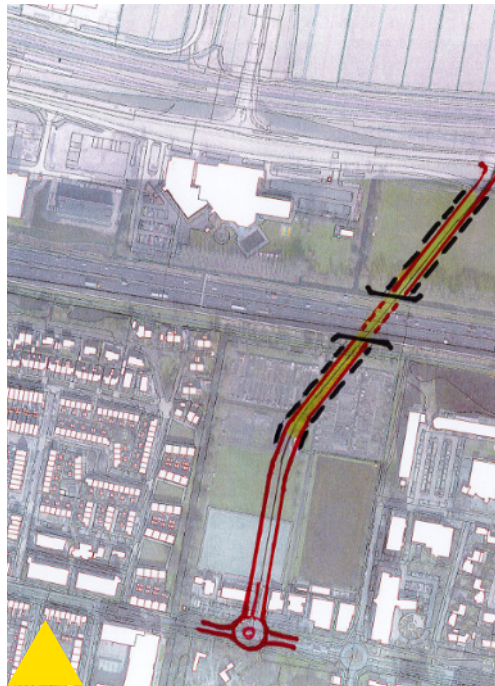
Het zwembad kan nieuwbouw krijgen op de westhelling bij de Sportlaan. De duikclub blijft op huidige locatie.



Beoordeling model 4

Variant	Model 4
Verkeerskundige kwaliteit	Goed, want een rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers.
Kwaliteit openbare ruimte	Redelijke waardetoevoeging voor de groene verbinding polder – Merwede. Wel een redelijk publiek park.
Recreatieve waarde	Veroorzaakt een herindeling van het gehele gebied vanaf de Thorbeckelaan tot aan de Sportlaan waardoor alle functies (ook het zwembad) geraakt worden.
Woonklimaat	Raakt bewoners Schaeplmanstraat - Februariplantsoen en Lijsterweg in gelijke mate.
Betaalbaarheid	Vergelijkbaar met smalle viaduct.
Planning	Kan voldoen
Faseerbaar	Slecht, korfbal kan niet door functioneren. .

Als reactie op de vier modellen zijn door bewoners en vereniging twee alternatieven voorgesteld: een tunnel over het midden van het plangebied voorgesteld door de bewoners van het Februariplantsoen en een kruising van model 3 en 4.



Februariplantsoen



Kruising van model 3 en 4.

De variant van het Februariplantsoen loopt over het midden van het plangebied, gaat met een tunnel onder de A15 door en buigt dan af naar de Sportlaan om vandaar weer te stijgen naar het viaduct.

Februariplantsoen

De variant van het Februariplantsoen loopt over het midden van het plangebied, gaat met een tunnel onder de A15 door en buigt dan af naar de Sportlaan om vandaar weer te stijgen naar het viaduct.

Variant	Februariplantsoen
Verkeerskundige kwaliteit	Slecht, want geen rechtstreekse verbinding, auto's moeten een slinger maken en fietsers gaan eerst in de tunnel 5 meter naar beneden, weer 5 meter omhoog om op maaiveld te komen en daarna 7 meter naar boven om over het viaduct heen te komen.
Kwaliteit openbare ruimte	Geen waardetoevoeging voor de groene verbinding polder – Merwede.
Recreatieve waarde	Veroorzaakt een herindelings van een groot deel van het gebied. Het zwembad wordt niet geraakt.
Woonklimaat	Raakt bewoners Schaepmanstraat - Februariplantsoen en Lijsterweg in gelijke mate.
Betaalbaarheid	Vergelijkbaar met Schaepmantunnel.
Planning	Twijfel vanwege relatie met A15 en zware kabel- en leidingenpakket.
Faseerbaar	?

Kruising 3- 4

De variant gebaseerd op het idee om in model 4 de korfbal en het park om te keren (model kruising 3-4) scoort als volgt:

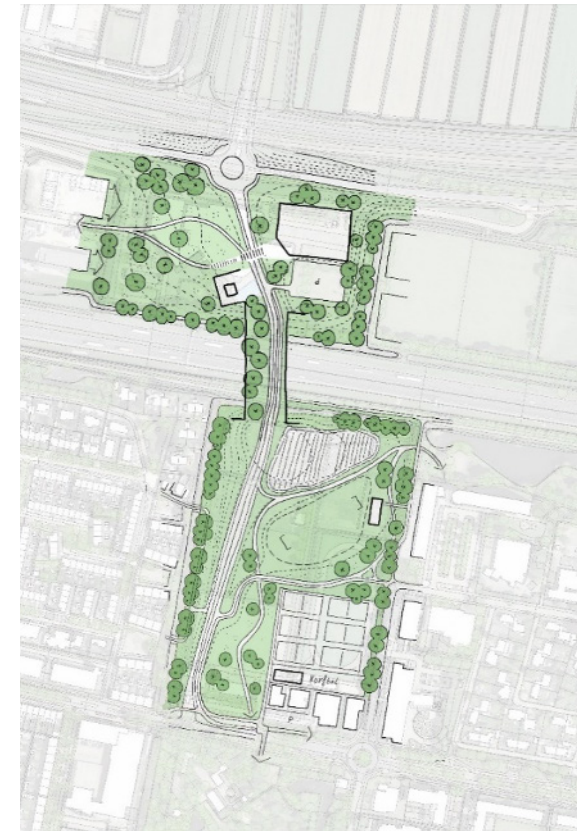
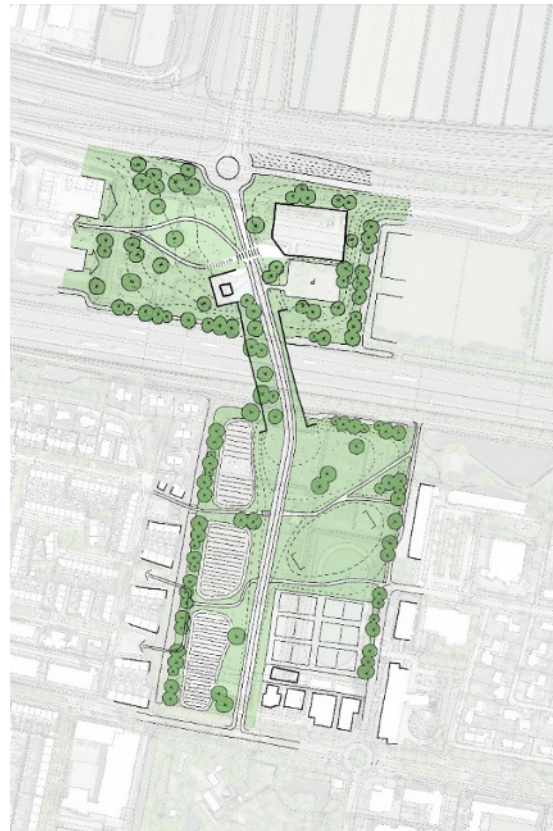
Variant	Kruising 3 en 4
Verkeerskundige kwaliteit	Goed, want een rechtstreekse verbinding voor auto's en fietsers.
Kwaliteit openbare ruimte	Goede waardetoevoeging voor de groene verbinding polder – Merwede. Maakt een groene verbinding vanaf Tiendweg tot en met Feitsmapark mogelijk. Levert een publiek park op.
Recreatieve waarde	Veroorzaakt een herindelings van het gehele gebied vanaf de Thorbeckelaan tot aan de Sportlaan waardoor alle functies (ook het zwembad) geraakt worden.
Woonklimaat	Raakt bewoners Schaepmanstraat - Februariplantsoen en Lijsterweg in gelijke mate.
Betaalbaarheid	Vergelijkbaar met smalle viaduct.
Planning	Kan voldoen
Faseerbaar	Matig, volkstuinen kunnen niet door functioneren.

Als de laatste 6 varianten in één tabel worden samengevat dan ontstaat het volgende beeld:

Variant	Voldoet het verkeerskundig?	Kwaliteit openbare ruimte/groene verbinding	Recreatieve waarde	Woonklimaat	Kosten/dekking	Te faseren?	Score
Model 1	+	++	+	--	-	+	2
Model 2	++	+++	+	-	--	+	4
Model 3	+	+	+	0	-	-	1
Model 4	+	++	++	0	-	--	2
Model kruising 3-4	+	++	+	0	-	+	4
Februari-plantsoen	--	+	++	0	0	+	2

15 en 16) Verbeterde model 2 en kruising 3-4

Model 2 en kruising 3-4 scoren het best. Deze zijn vervolgens verbeterd waarbij gebruik is gemaakt van de verbetervoorstellen uit de 2e consultatieronde. Deze voorstellen hebben betrekking op het inpassen van de sociale moestuin, het al of niet inpassen van de ijsbaan/skeelerbaan (onder voorwaarden), het zo mogelijk meer/voldoende oppervlak beschikbaar stellen voor de volkstuinten, het verbreden van het viaduct tot 30 m1 of 40 m1, het inpassen van voldoende parkeergelegenheid en het omkeren van het clubhuis van de korfbal in model 2. Door bureau Palmbout zijn deze voorstellen verwerkt.



Beide modellen hebben een heldere verkeersstructuur en beide bieden een directe doorlopende groene verbinding van de Tiendweg tot aan het Feitsmapark (model 1 iets ruimer dan model 2).

In beide modellen is het gebied Lockhorst hetzelfde: een nieuw zwembad met parkeerterrein (70 pp) kan er goed in. Voor het bedrijvenpark ontstaat aan de westzijde een parkje. Of de duikclub op haar huidige plek kan blijven, moet in de verdere uitwerking blijken.

De korfbalclub en trimclub krijgen een nieuwe plek met nieuwbouw. De volkstuinten en sociale moestuin kunnen in model 2 redelijk en in model 1 slechts beperkt een plek krijgen. De handboogschietvereniging krijgt in beide modellen geen plek.

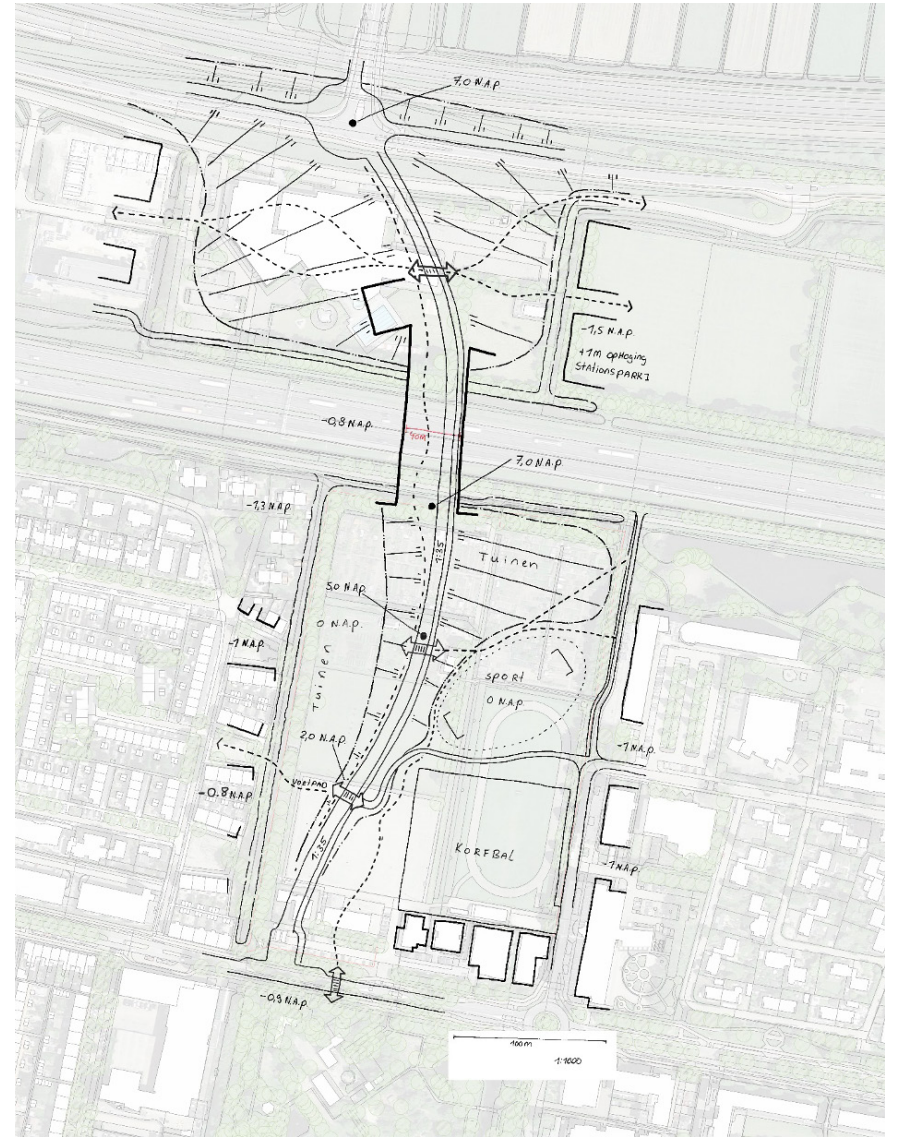
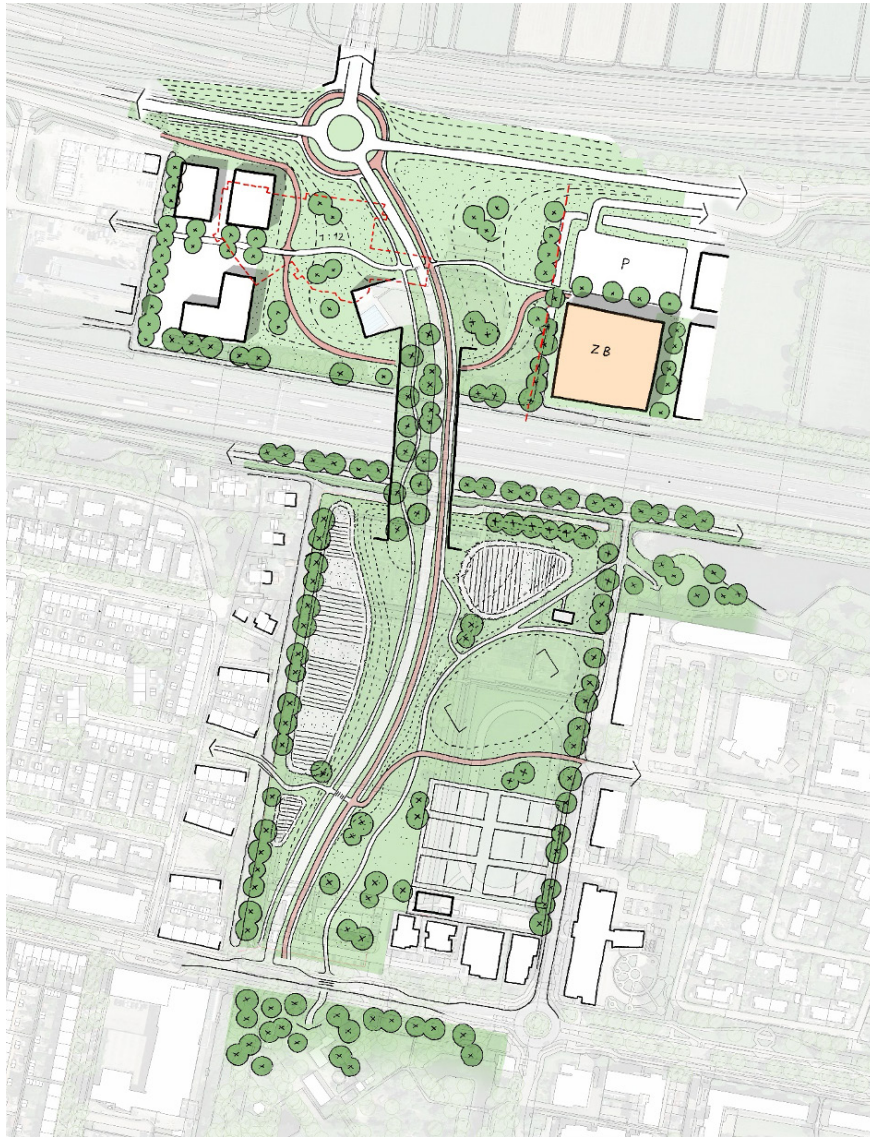
In beide modellen is een schaatsbaan annex skeelerbaan in aangepaste vorm in te passen (geen wedstrijdformaat, niet teveel asfalt). Beter is het een moderne baan in Noord te realiseren.

Het woonklimaat wordt in model 1 voor het Februariplantsoen/Schaepmanstraat meer geraakt dan in model 2, waarin de effecten gelijkelijk worden verdeeld.

Als de beide modellen tegen elkaar worden afgezet, dan ontstaat het volgende beeld:

Variant	Voldoet het verkeerskundig?	Kwaliteit openbare ruimte/groene verbinding	Recreatieve waarde	Woonklimaat	Kosten/dekking	Te faseren?	Score
Model 1	+	+++	+	-	-	+	4
Model 2	+	++	++	0	-	+	5

Het voorkeursmodel



Bijlage 2: Effecten verkeersafwikkeling

Inleiding

De komst van nieuwe woonwijk leidt tot een verandering en toename van de verkeersstromen in Sliedrecht. Met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Dordrecht is een drietal situaties doorgerekend:

4. Wat is de huidige verkeersintensiteit in Sliedrecht?
5. Wat is de verkeersintensiteit in 2033 als er een nieuwe wijk zonder verbinding wordt gerealiseerd?
6. Wat is de verkeersintensiteit in 2033 als er een nieuwe wijk met verbinding wordt gerealiseerd?



Verkeersmodel

Het gebruikte verkeersmodel is beperkt, omdat het zich beperkt tot motorvoertuigen. Een nieuw model is net geïnstalleerd, waarin ook fiets en openbaar vervoer meetellen. Dit model zal de komende maanden ook op de bovenstaande drie vragen losgelaten kunnen worden. Dit is van belang omdat de effecten van beleid (STOMP) verwerkt kunnen worden.

Huidige situatie

Het verkeer naar Noord wikkelt zich nu af via de Stationsweg, de Rivierdijk en Parallelweg met de Thorbeckelaan, Deltalaan/Parallelweg en Sportlaan/Stationsplein als verbindingen. Omdat de cijfers moeilijk leesbaar zijn, is hieronder in een tabel de cijfers van de belangrijkste routes nog opgenomen.

Figuur 1: situatie 2023

Situatie 2033 zonder nieuwe verbinding

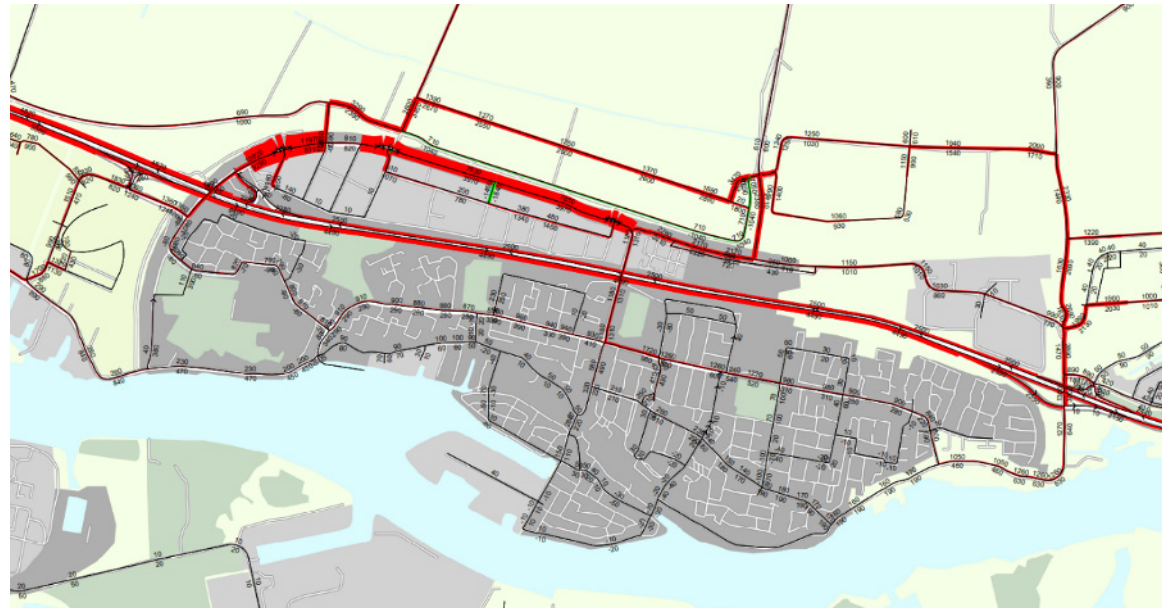
Als al het verkeer van de nieuwe wijk op het bestaande wegennet moet worden afgewikkeld, dan wordt deze uiteraard zwaarder belast. Dit raakt met name de Stationsweg (+28%) en Rivierendijk (+24%), de Thorbeckelaan bij Simon Stevinstraat (+32%), het Stationsplein (+44%) en Sportlaan (+37%). Heel veel verkeer, waarschijnlijk teveel voor de capaciteit, wordt afgewikkeld via de Parallelweg. Opvallend is ook de toename op de A15 (+13%), waaruit het belang van RWS blijkt bij een NZ-verbinding. In de afbeeldingen is de situatie in 2033 en het verschil met 2023 in beeld gebracht.



Figuur 2: situatie in 2033 met een nieuwe wijk zonder nieuwe verbinding



Figuur 3: verschil tussen 2023 en 2033 zonder nieuwe verbinding



Situatie in 2033 met een nieuwe verbinding

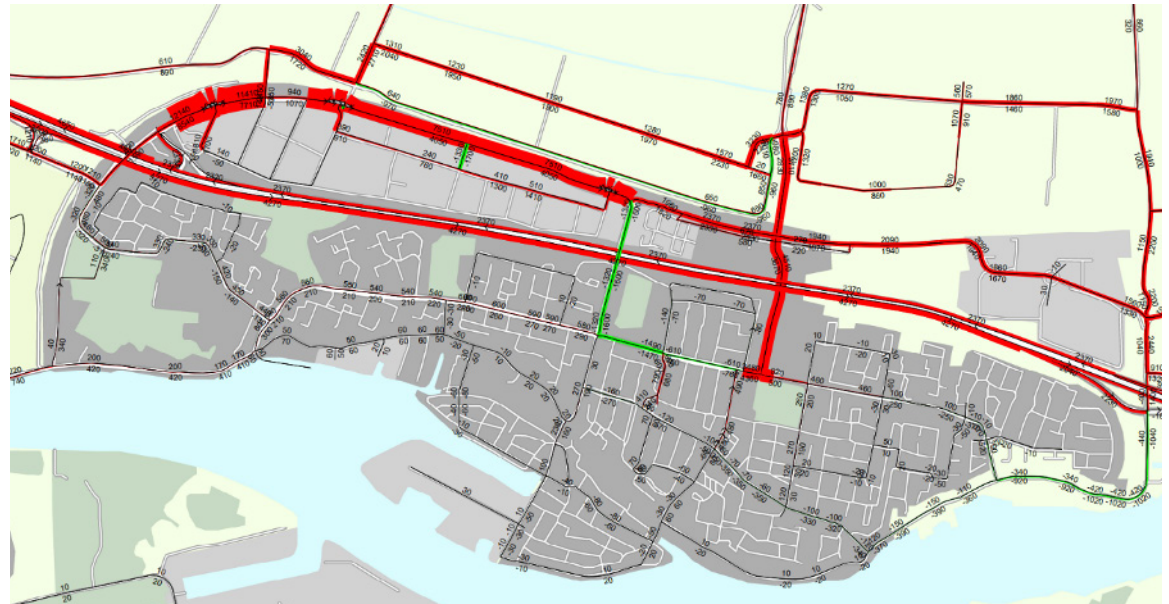
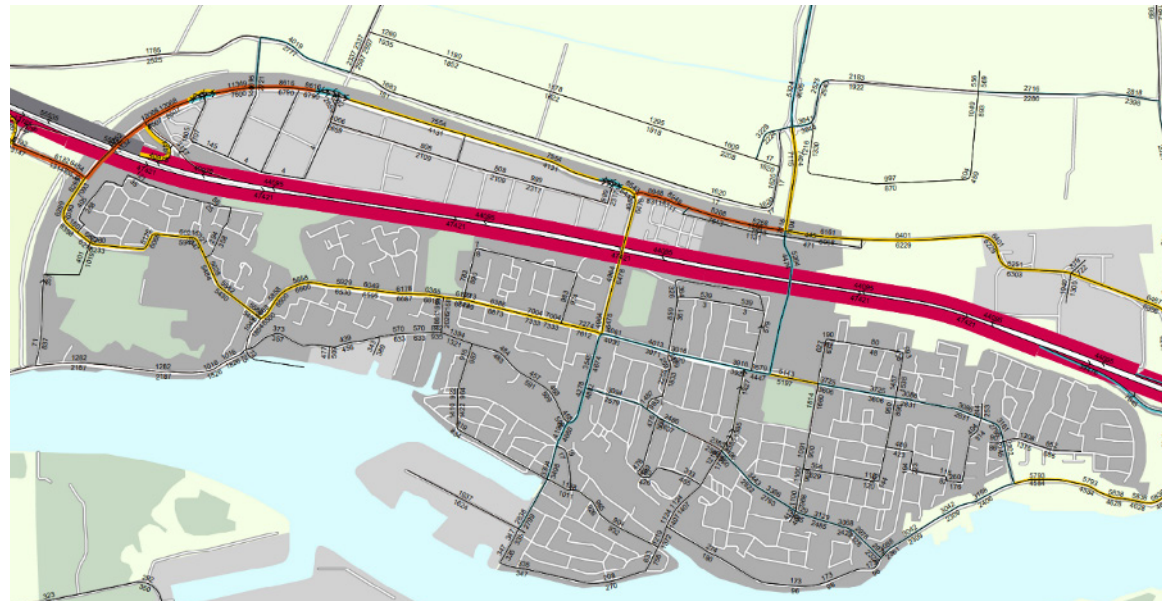
De nieuwe verbinding zorgt ervoor dat het verkeer evenwichtiger verdeeld wordt over Sliedrecht. De nieuwe verbinding verwerkt per etmaal op een werkdag bijna 10.000 motorvoertuigen. Dit is begrijpelijk omdat het een kortere verbinding is dan de bestaande. Het gebruik van de verbinding wordt ook beïnvloed door het nu nog onzekere voorzieningenniveau in de nieuwe wijk en uiteraard ook van het autobezit in die wijk.

De nieuwe verbinding heeft ook tot gevolg dat ondanks de toevoeging van de nieuwe wijk, een verlaging van de intensiteiten op de Stationsweg (-18%) en Rivierdijk (-16%), terwijl het gedeelte van de Thorbeckelaan bij de Simon Stevinstraat rustiger (-26%) wordt en het gedeelte van de Schaezmanstraat tot aan de Lijsterweg behoorlijk drukker (+33%). Een deel van het verkeer stroomt ook weg via de dwarsverbindingen tussen de Thorbeckelaan en de Rivierdijk. De Parallelweg ten noorden van de A15 wordt ook behoorlijk drukker. De weg wordt overigens over paar jaar aangepakt waardoor de capaciteit zal toenemen. Onderstaande twee afbeeldingen geven de toestand in 2033 weer en het verschil met 2023.

Figuur 4: situatie 2033 met een nieuwe wijk en een nieuwe verbinding



Figuur 5: verschil tussen 2023 en 2033 met een nieuwe verbinding



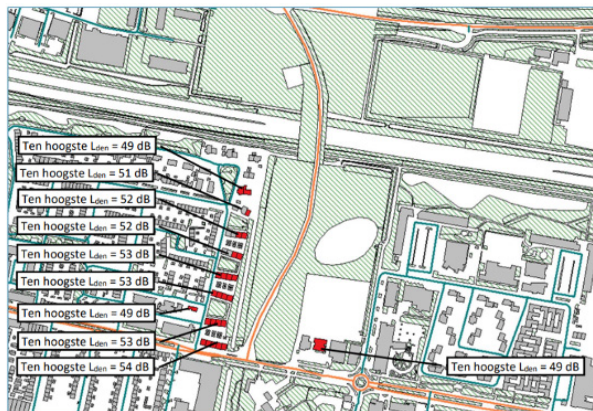
In een tabel gevat zijn de cijfers als volgt:

		1800 woningen zonder NZ- verbinding	verschil	percen tage verschil	1800 woningen in Noord + NZ- verbin- ding	verschil	percen- tage verschil
	2023	2033			2033		
Stationsweg	14.000	18.000	4.000	29%	11.500	-2.500	-18%
Rivierdijk	12.500	15.400	2.900	23%	10.500	-2.000	-16%
Thorbeckelaan bij Simon Stevinstraat	11.000	14.500	3.500	32%	8.100	-2.900	-26%
Thorbeckelaan tussen Schaezmanstraat en Lijsterweg	8.000	10.500	2.500	31%	10.600	2.600	33%
Deltalaan	13.800	16.200	2.400	17%	14.900	1.100	8%
Parallelweg bij viaduct	16.000	20.500	4.500	28%	18.300	2.300	14%
Stationsplein	10.600	18.800	8.200	77%	15.900	5.300	50%
Sportlaan	7.900	10.000	2.100	27%	12.200	4.300	54%
Viaduct N482	6.900	12.700	5.800	84%	14.300	7.400	107%
kruispunt N882 - Oosteinde (Wijngaarde)	7.700	9.600	1.900	25%	9.900	2.200	29%
NZ-verbinding					9.700	9.700	
A15	89.000	101.000	12.000	13%	91.000	2.000	2%

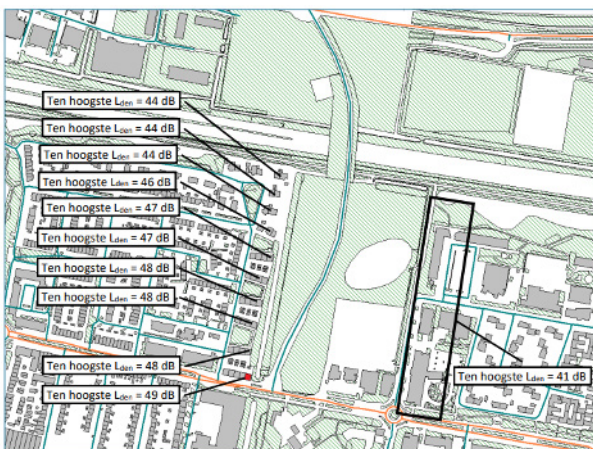
De groei is niet volledig toe te schrijven aan de komst van een nieuwe wijk. Er is ook nog enige autonome groei, enkel procenten, van het autoverkeer in verwerkt.

Conclusies

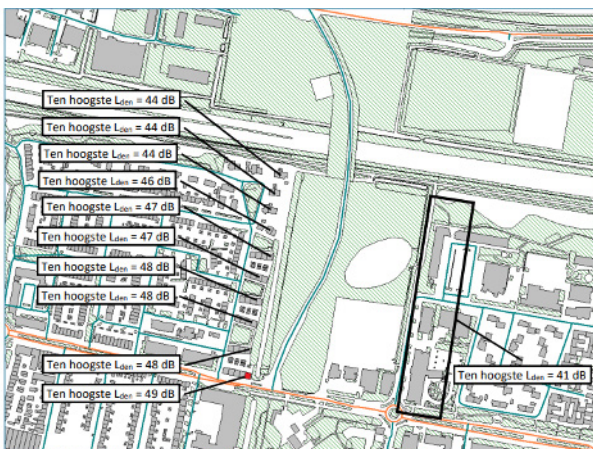
- A. De komst van een nieuwe wijk ten noorden van de Betuwelijn zonder een NZ-verbinding kan het wegennet in Sliedrecht niet verwerken. Dit geldt met name voor de Stationsweg.
- B. Een nieuwe Noord-zuidverbinding is als de nieuwe wijk zich ontwikkelt een noodzaak.



Abbeelding 3.1: Woningen waarbij een overschrijding optreedt van de voorkeursgrenswaarde (incl. aftrek ex artikel Wgh 110)



Abbeelding 3.2: Geluidbelasting, met maatregel snelheidsverlaging (incl. aftrek ex artikel 110 Wgh)



Abbeelding 3.2: Geluidbelasting, met maatregel snelheidsverlaging (incl. aftrek ex artikel 110 Wgh)

Geluidsbelasting

Door Antea is akoestisch onderzoek verricht. In onderstaande paragraaf worden de resultaten besproken. Als eerste worden de resultaten weergegeven van de situatie zonder maatregelen. Daarna wordt ingegaan op wat maatregelen voor invloed hebben op het reduceren van de geluidbelasting op de woningen.

Voorkeurmodel

Uit de berekeningsresultaten volgt dat de geluidbelasting bij in totaal bij 26 woningen een overschrijding plaatsvindt van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Op geen enkele woning is de geluidbelasting hoger dan de maximaal toegestane geluidbelasting.

In afbeelding 3.1 is weergegeven bij welke woningen de overschrijding optreedt.

Maatregelen

Om de geluidbelasting te beperken, kunnen de volgende maatregelen worden getroffen:

- Maatregelen aan de bron door middel van het toepassen van een geluidarm wegdektype. In totaal vindt er na het toepassen van een geluidsreducerend wegdek bij vijf woningen nog een overschrijding plaats van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (afbeelding 3.2).
- Verlagen maximumsnelheid. Dit heeft veel effect zoals uit de prent (afbeelding hiernaast) blijkt. Alleen de twee woningen op de hoek van de Thorbeckelaan hebben dan nog te maken met een overschrijding.

Bijlage 3: Reacties verenigingen en omwonenden

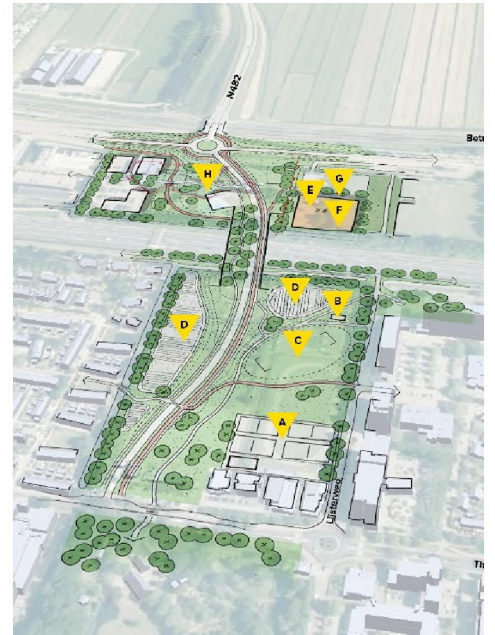
BIJLAGE 2: FINANCIËN NOORD-ZUIDVERBINDING

1. Inleiding

- In het raadsvoorstel wordt de gemeenteraad gevraagd: a. in te stemmen met de voorkeursvariant en de oplossingen voor de huidige voorzieningen;
- b. een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen voor het uitwerken van de voorkeursvariant en de oplossingen voor de voorzieningen;
- c. in te stemmen met de begrotingswijziging.

Voor het besluit onder 'b' wordt een percentage van ca. 9% van de geraamde investeringen aangehouden oftewel € 3,8 miljoen. De ontwikkelaars zullen hiervan, mits er een haalbaar plan ligt, 50% gaan bijdragen.

In deze bijlage wordt het eerst de geraamde investering in de Noord-zuidverbinding beargumenteerd en vervolgens als afgeleide daarvan, het voorbereidingskrediet. Vervolgens worden de risico's in beeld gebracht. Tot slot toont de businesscase de gevolgen voor de gemeentelijke financiën.



2. Financiën verbinding

De financiën van de beoogde Noord-zuid-verbinding, zoals in de afbeelding in beeld gebracht, en de erdoor veroorzaakte herontwikkelingen, hebben betrekking op kosten, dekking, boekwaardes, exploitatielasten, planschade, e.d. Voor het berekenen van de financiën van de gehele ontwikkeling zijn de volgende posten concreet van belang:

1. Kosten verbinding
2. Kosten verplaatsen verenigingen
3. Kosten inrichting plangebied
4. Divers (planschades, exploitatiecompensatie, e.d.)
5. Boekwaardes vooral van de Lockhorst

Tegenover de kosten staan de volgende (mogelijke) inkomsten:

1. Rijkssubsidie verbinding
2. Bijdrage ontwikkelaars Noord
3. Reservering Koers 2030
4. Subsidies (sport, groen, duurzame mobiliteit, e.d.)

Hieronder worden deze posten nader toegelicht. De kosten en dekking zijn allemaal excl. btw en prijspeil 2023 gedacht. Daarbij moet worden bedacht dat de kosten veelal gebaseerd zijn op referenties, indexeringen en soms gewoon inschatting. Waar mogelijk is de argumentatie onder de bedragen direct of in een voetnoot opgenomen.

Een aparte paragraaf wordt besteed aan de Lockhorst. Weliswaar heeft het complex een duidelijk verband met de NZ-verbinding, maar de ontwikkeling ervan is een apart onderwerp van onderzoek en besluitvorming. In deze bijlage worden sec de financiën van de verbinding en de oplossingen voor de voorzieningen in beeld gebracht.

3. Kosten

3.a. Kosten verbinding:

Antea heeft de kosten van de verbinding in november 2021 geraamd. Door Antea is een grove actualisatie van die raming voor de nu voorliggende variant gemaakt. Daar zijn meerdere correcties op toegepast nl. twee jaar bouwkostenstijging, een versmalling van het viaduct van 65m1 naar 40m1 en een forse extra voorziening om schade aan de omgeving te voorkomen. Antea raamt de kosten van de verbinding nu op € 29 miljoen (excl. BTW, prijspeil 2023).

De eerste correctie betreft het aanpassen van de breedte van het viaduct. Het model met het smalle viaduct (30 m1 breed) kostte in 2021 € 14,2 miljoen excl. BTW. Het model met het brede viaduct (65 m1 breed) kostte in 2021 € 26,6 miljoen excl. BTW. Door in het voorkeursmodel uit te gaan van een viaduct van 40m1 breed kan een besparing worden bereikt van ca. € 8 miljoen excl. BTW.

De tweede correctie betreft een bouwkostenstijging in 2022 van ca. 7% en een verwachte stijging in 2023 van ca. 3% waardoor de kosten op ca. € 2,5 miljoen excl. BTW hoger uitkomen.

Daarnaast is als derde correctie een stevige voorziening (ca. € 5 miljoen) opgenomen om de woningen aan het Februariplantsoen, de waterlopen, de A15 en het kabel- en leidingtracé te ontzien. Dit in de vorm van een langzame opbouw van het talud (na iedere meter een maand wachten) waardoor de opbouwtijd 1,5 jaar vraagt, damwanden e.d.

Tot slot is de vierde correctie dat de voorkeursvariant wat langer is en dus vraagt om meer ophoogzand.

Aan de verbinding zijn de sloopkosten van de Lockhorst (€ 1 miljoen) evenals de resterende boekwaarde van het complex (€ 4,4 miljoen in 2028) vanwege de noodzaak ervan voor de realisatie van de verbinding aan de verbinding toegerekend.

Een kostenpost is nog niet in beeld, nl. de geluidsvoorzieningen. Vooralsnog is hiervoor een bedrag van € 1 miljoen¹ aangehouden.

3.b. Kosten verplaatsen verenigingen:

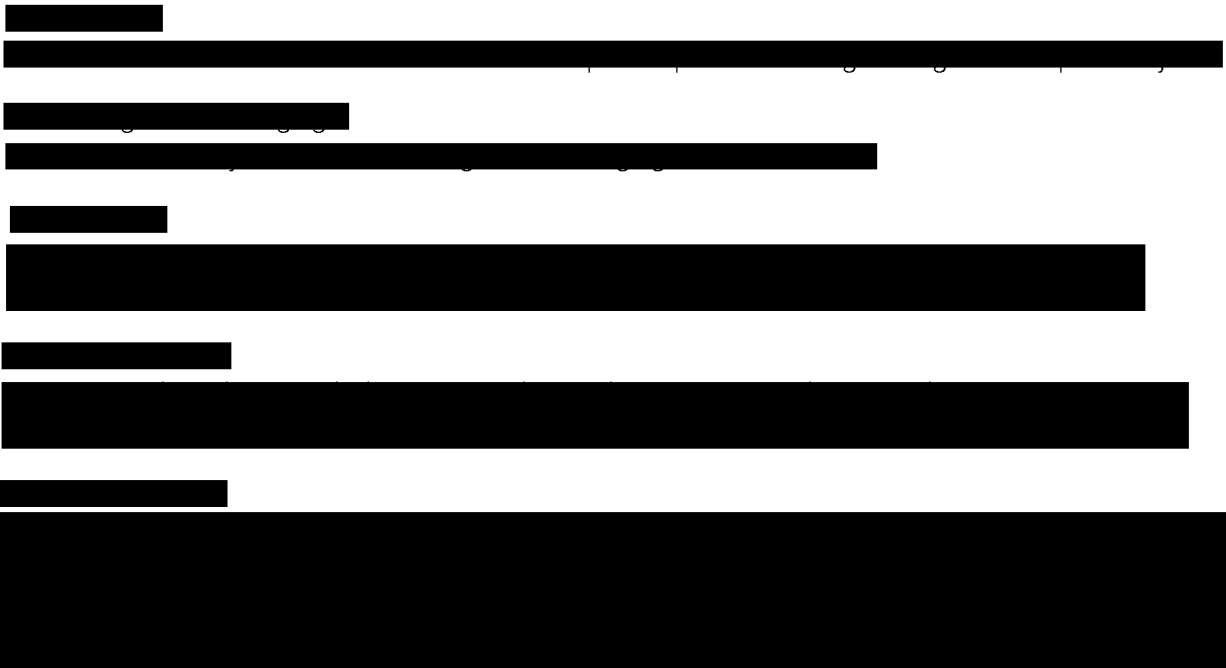
Voorgesteld wordt dat de verenigingen zelf het voortouw nemen bij het realiseren van hun nieuwe onderkomen en dat ze eigenaar worden van de opstallen. De kosten van de nieuwe opstal worden, omdat de verenigingen daar nu eigenaar van zijn en de gemeente de veroorzaker van de verhuizingen is, door de gemeente gedragen.

De gemeente blijft/wordt eigenaar van de grond en de velden en draagt daarvoor dan ook de kosten van het onderhoud. De verenigingen betalen daarvoor een huursom. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de huurniveaus gelijk te trekken voor alle betrokken verenigingen. Waar dat huurniveau niet gedragen kan worden kan specifiek per vereniging een subsidie moeten worden verleend.



¹ Bij een 30km-regime en of een stil asfaltdek zijn geen extra voorzieningen nodig.





De boekwaardes op met name het korfbalcomplex zijn in beeld gebracht en bedragen ca. € 100.000.

Het totaal voor de verenigingen telt op tot € 4,55 miljoen.

De kosten gemoeid met centrum Lockhorst worden in het separate raadsvoorstel in beeld gebracht. Hier moet wel genoemd worden dat op de Lockhorst in 2028 nog een boekwaarde rust van € 4,4 miljoen. Deze worden op het moment van sloop ten laste gebracht van de Reserve Koers 2030.

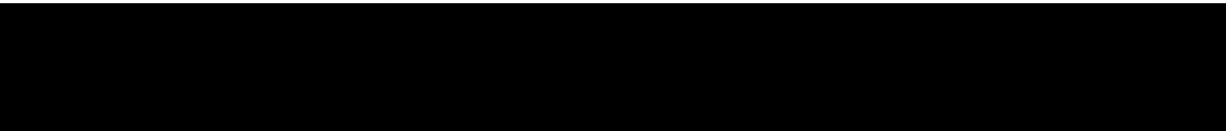
3.c. Inrichten gebied:

Voor de inrichting van het plangebied in zuidelijke deel en het geschikt maken van de gronden voor de volkstuinten en sociale moestuin, bij elkaar zo'n 3 ha, is ongeveer € 1,5 miljoen geraamd oftewel € 50/m². Dit bedrag kan stijgen tot € 80/m²⁴ als er extra voorzieningen in worden gedacht (voetbalkooi, speelvoorzieningen, o.i.d.), oftewel € 2,4 miljoen.

Ook het gebied tussen A15 en Betuwelijn moet worden ingericht. Dit betreft circa 2 ha oftewel € 1 miljoen bij € 50/m² of € 1,6 miljoen bij € 80/m².

3.d. Divers

Er is een post waarover nu nog geen duidelijkheid is te bieden. Dit betreft eventuele planschades



3.e. Onvoorzien

Mogelijk ontstaan er bij de verdere ontwikkeling nu niet voorziene andere kostenposten. Hiervoor is een post onvoorzien in de raming opgenomen van 10%.

In onderstaande tabel is het totaal aan te verwachten kosten van de noord-zuid verbinding weergegeven. In een minimum (€ 44 miljoen) en een maximum variant (€ 48 miljoen). Voor de verdere berekeningen

⁴ Het prachtige Spoorpark in Tilburg met tal van voorzieningen heeft € 80/m² gekost.

wordt op dit moment uitgegaan van de maximum variant. Dit vanwege de vele onzekerheden die op dit moment nog bestaan.

4. Dekking

4.a. Rijkssubsidie voor de verbinding:

De toegezegde rijksbijdrage voor de verbinding bedraagt € 21 miljoen (prijsspeil 2022, incl. btw)/ € 17,5 miljoen (prijsspeil 2022, excl. btw). De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd met de IBOI (Index Bruto Overheidsinvesteringen), tot het moment van uitkeren, ervan uitgaande dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deze indexering zelf ook ontvangt. Er zal afdracht plaatsvinden aan het BTW-compensatiefonds. In 2022 bedroeg de IBOi 5%. Als in 2023 eenzelfde percentage wordt aangehouden, dan zal de rijkssubsidie ca. € 19 miljoen excl. BTW bedragen.

Er is aangegeven dat de gemeente begin 2024 de eerste tranche van krijgt uitgekeerd. Later volgt in twee termijnen de rest.

4.b. Bijdrage ontwikkelaars Noord

Voor de gebiedsontwikkeling in Noord moeten door de gemeente kosten worden gemaakt. Deze kunnen onder voorwaarden in rekening worden gebracht bij de ontwikkelaars van de nieuwe wijk. De voorwaarden zijn vastgelegd in de WRO en de Omgevingswet⁵ (zie bijlage 1). Voor het plangebied waarin de Verbinding moet worden gerealiseerd kan dat betrekking hebben op:

1. De plankosten
2. De waarde van de te slopen clubhuizen en de Lockhorst
3. De vrijmaken van het tracé bijv. kabels en leidingen langs A15
4. De kosten van bodemsanering
5. Natuurcompensatie
6. De kosten van de nieuwe verbinding, de twee nieuwe rotondes, parkeerterreinen van de sport en het zwembad;
De kosten van de groenvoorzieningen, natuurvoorzieningen en sportvoorzieningen als de trimclub, korfbal, volkstuinten, sociale moestuinten en het zwembad;
7. De kosten van geluidsvoorzieningen
8. De kosten van voorbereiding en toezicht op de uitvoering
9. Planschade
10. Niet-terugvorderbare BTW

Het zal duidelijk zijn dat deze lijst tot een substantieel te verhalen bedrag zal leiden. [REDACTED]

[REDACTED]

Raming verhaalbare kosten	
[REDACTED]	[REDACTED]

Het zal eveneens duidelijk zijn dat de opbrengst het resultaat zal zijn van onderhandelingen met de ontwikkelaars de exacte hoogte van de bijdrage is daarmee onbekend. [REDACTED]

⁵ Handreiking kostenverhaal en financiële bijdragen Omgevingswet, BZK, 2022.

De wens is dat de bijdrage in 3 jaar, gelijk aan de realisatie van de verbinding, wordt uitbetaald.

4.c. Reserve Koers 2030

De toezegging van de rijksoverheid voor een subsidie van € 21 miljoen vorig jaar voor de verbinding was 65% van de geraamde kosten. Voor de resterende € 11 miljoen incl. BTW = 35% = € 9,16 miljoen excl. BTW moest de gemeente zich garant stellen.

In het inmiddels in deze bijlage opgestelde overzicht kan de reserve Koers 2030 als risicoreservering en als dekking worden aangewend. De risicodekking heeft betrekking op de voorbereidingskosten (zie hieronder 6.a.) gedurende de jaren 2024 en 2025. In 2026 zou deze weer vrijvallen als de voorbereidingskosten bij een positief raadsbesluit onderdeel worden van de gehele investering van de NZ-verbinding, mits er op dat moment sprake is van een sluitende businesscase.

De dekking heeft betrekking op de verwerking van de boekwaarden van de Lockhorst (€ 4,4 miljoen in het jaar 2028) en die van een korfbalveld (€ 100.000 in 2026).

Opgemerkt moet worden dat de reserve Koers 2030 in 2028 bijna volledig verdeeld is en eerst in 2029 met de inkomsten uit Stationspark III weer vulling krijgt. In bijlage 2 is een overzicht gegeven van de geraamde ontwikkelingen in de reserve Koers 2030.

4.d. Subsidies

Sport (via de verenigingen)

De rijksoverheid geeft subsidies voor sportvoorzieningen (BOSA). Deze loopt via de verenigingen. En kunnen maximaal € 2,5 miljoen per project bedragen. De korfbalclub, trimclub en ijsclub/skeelerclub zouden hier gebruik van kunnen maken. De inkomsten hieruit zijn geraamd op € 1,5 miljoen. NB. De subsidieregeling liep in 2023 af, maar de regeling wordt iets gewijzigd ook dit en komende jaren doorgezet.

Mogelijk kan ook de SPUK Stimulering Sportvoorzieningen nog financieel soelaas bieden, waardoor de BTW op sportvoorzieningen door de gemeente teruggevorderd kunnen worden.

Ook de Provincie Zuid-Holland kent subsidieregelingen ter bevordering van sport en bewegen.

Subsidies fietsvoorzieningen

De Provincie Zuid-Holland heeft een subsidieregeling voor fietsvoorzieningen. Ook het rijk stimuleert het fietsen financieel (doorfietsroutes). De gemeente moet uit deze subsidies tenminste € 2 miljoen als dekking kunnen halen.

Groen

De Provincie Zuid-Holland heeft diverse subsidieregelingen voor groen in de stad, klimaatadaptatie e.d. Ook voor klimaatadaptatie kunnen subsidies worden veroverd.

Regiodeal

De toegekende Regiodeal richt zich o.a. brede welvaart/leefklimaat. De inrichting van het openbare gebied rond de Noord-zuid-verbinding is een onderliggend project (groene verbinding) in de Regiodeal. De Regiodeal is voor € 25 miljoen toegekend (waar ruim € 36 miljoen was aangevraagd). Het is daarmee nog niet zeker of er vanuit de Regiodeal budget beschikbaar is voor dit project.

De uit subsidies te verkrijgen dekking wordt grof geraamd tussen de € 0 en € 8 miljoen.

Niet terugvorderbare BTW

In diverse regelingen speelt BTW, al of niet terugvorderbaar, al of niet compensabel, al of niet subsidiabel, een rol. Zo zal het viaduct waarschijnlijk gemeentelijk eigendom worden. Hierover zal deskundig advies moeten worden ingewonnen.

Grof geraamd komen de kosten van het voorkeursmodel uit op een bedrag tussen de € 44 miljoen en € 48 miljoen. Hier kan een voldoende dekking tegenover staan, maar deze is afhankelijk van de onderhandelingen met de ontwikkelaars in Noord en het resultaat van subsidieaanvragen. De reserve Koers 2030 zal zo nodig voor de alsdan nog ontbrekende middelen kunnen zorgen en voor de afboeking van de boekwaarde op de Lockhorst. De precieze verhouding tussen deze vier bronnen zal moeten blijken, maar berekend is dat de rijkssubsidie en de bijdrage van de ontwikkelaars voor ongeveer driekwart van de benodigde dekking kunnen zorgen. In het slechtste geval bestaat de dekking alleen uit de rijksbijdrage (€ 19 miljoen) en in het 'beste' geval telt de dekking op tot € 43,5 miljoen.

5. Voorbereidingskrediet

Om de komende twee jaar de plannen voor de verbinding en de voorzieningen uit te kunnen werken is een bedrag nodig van € 3,8 miljoen. Dit bedrag is nodig om de onderzoeken (geotechnisch, milieutechnisch, hydrotechnisch, e.d.) te kunnen doen, programma's van eisen op te kunnen stellen, schetsontwerpen te maken, voorlopige ontwerpen te maken en definitieve ontwerpen, de kosten te kunnen uitrekenen, en over de plannen te kunnen communiceren met verenigingen, omwonenden, waterschap, RWS e.a. De kosten die hiermee zijn gemoeid, worden geraamd op tussen de 9% en 12% van de geraamde investeringen. Gezien de mix van uit te werken onderwerpen is iets meer dan 9% aangehouden, oftewel € 3,8 miljoen.

Het grootste deel van de investeringen betreft de verbinding zelf. Door Antea is aangegeven dat hiervan aan voorbereidingskosten een percentage van 9% zou moeten worden gehanteerd, oftewel € 2,6 miljoen. Voor de overige ca. € 12 miljoen aan investeringen ten behoeve van het verplaatsen van de voorzieningen en de inrichting van het gebied is 10% aangehouden oftewel € 1,2 miljoen. De 10% is aangehouden omdat het weliswaar relatief overzichtelijke maar bewerkelijke planontwikkelingen betreft.

Uit overleg met de in Noord ontwikkelende partijen is de bereidheid gebleken om, als in de eerste helft van 2024 blijkt dat er een in alle opzichten haalbaar plan voor Noord is te realiseren, men bereid is 50% van de voorbereidingskosten te vergoeden. Voor de gemeente resteert dus de andere 50%, een bedrag van € 1,9 miljoen.

6. Risico's

Om de risico's ten aanzien van het voorbereidingskrediet en die in de totale investeringskosten goed in beeld te krijgen is het tijdschema van belang. Die ziet er als volgt uit:



6.a. Risico's Voorbereidingskrediet

De risico's ten aanzien van de voorbereidingskosten spelen in de komende twee jaar. Deze zijn omvangrijk, maar overzichtelijker (€ 3,8 miljoen) dan de totale investering en goed te beheersen. Het belangrijkste risico heeft betrekking op het al of niet doorgaan van de verbinding. Dit is ten principale gekoppeld aan de bijdrage van de ontwikkelaars. Als in de 1^e helft van 2024 duidelijk wordt dat de bijdrage niet of slechts gedeeltelijk beschikbaar zal komen, dan zal met de voorbereiding moeten worden gestopt. Alsdan zijn de gemaakte kosten 'weggegooid' geld en dragen de ontwikkelaars ook niet bij. Het bedrag waar de gemeente dan voor opdraaft heeft betrekking op grofweg 5% van de € 3,8 miljoen oftewel € 190.000. Het gemeentelijk aandeel in het voorbereidingskrediet wordt gereserveerd in de Reserve Koers 2030, zodat de kosten zijn voorzien bij een 'no-go besluit'

Als de overeenstemming met de ontwikkelaars is bereikt, dan wordt er doorgewerkt aan de uitwerking die uiteindelijk leidt tot een raadsvoorstel eind 2025 voor een investeringsbesluit. De bereikte overeenstemming bevat dan het onderdeel dat de ontwikkelaars zich garant stellen voor 50% van het totale voorbereidingsbudget.

Mocht eind 2025 toch nog blijken dat er geen positief besluit kan worden genomen, dan is € 3,8 miljoen, waarvan de gemeente € 1,9 miljoen draagt, uitgegeven. Een negatief besluit kan zowel door de gemeente (prijsstijgingen), als door de ontwikkelaars (marktontwikkelingen), of anderszins worden veroorzaakt. Het gemeentelijk aandeel van € 1,9 miljoen wordt in die situatie onttrokken uit de Reserve Koers 2030.

6.b. Risico's totale investering

De risico's in de totale raming zitten zowel aan de kosten- als aan de dekkingskant. Aan de kostenkant hebben deze vooral betrekking op prijsstijgingen in de bouw. Deze laten zich slecht voorspellen. Ook de nu nog niet te voorziene eisen vanuit Rijkswaterstaat, Waterschap e.d. kunnen kostenverhogend werken.

Aan de dekkingskant hebben de risico's vooral betrekking op de bijdrage van de ontwikkelaars. Komt deze bijdrage, komt deze bijdrage op het beoogde niveau en zo ja, in het juiste jaar? Dit moet in de onderhandelingen het komende half jaar ten principale duidelijk worden. Maar kan ook tot eind 2025 onzeker blijken omdat marktomstandigheden bij de ontwikkelaars tot stoppen van de ontwikkelingen kunnen leiden.

Het tweede risico aan de dekkingskant heeft betrekking op het verkrijgen van de subsidies. Er is nu niet te voorspellen welke accenten de nieuwe regering zal gaan leggen en welke financiële middelen ze daarbij voegt. Hier wordt een bandbreedte aangehouden: geen subsidies tot € 8 miljoen aan subsidies.

De genoemde risico's worden de komende twee jaar tijdens de uitwerking duidelijk en kunnen alsdan leiden tot stoppen als de bijdrage van de ontwikkelaars niet op het noodzakelijke niveau uitkomt of putten uit de Reserve Koers 20-30 als de subsidies achterblijven bij de verwachtingen.

7. Businesscase

Zoals eerder aangegeven, hangt het succes van de businesscase o.a. af van de beschikbaarheid en hoogte van de financieringsbronnen. De vier belangrijkste bronnen zijn: de rijksbijdrage, een bijdrage vanuit ontwikkelaars, subsidies en tenslotte de Reserve Koers 2030. Dit leidt tot een minimale dekking van € 19 miljoen (de rijkssubsidie) en in het gunstigste geval tot een dekking van € 43,5 miljoen.

In afgeronde bedragen samengevat geeft dat het volgende beeld ten aanzien van de jaarlijkse exploitatielasten en de kosten die de gemeente 'out of pocket' in een keer moet nemen:

- Minimale dekking: exploitatielast € 1,7 miljoen, out of pocket € 8,4 miljoen.
- 'Beste' dekking: exploitatielast € 0,3 miljoen, out of pocket € 1,4 miljoen.

In de businesscase is een rentepercentage van 4% gehanteerd bij berekening van de kapitaallasten. Bij de afschrijvingstermijnen is de Financiële verordening gevolgd. Te overwegen valt of voor sommige componenten geen langere afschrijvingsduur gepast is. De kosten zijn conform het maximum meegenomen en de dekking vanuit de subsidies op € 5 miljoen. Tenslotte zijn er aannamen gedaan of dat kosten moeten worden geactiveerd (en tot kapitaallasten leiden), of 'out-of-pocket' genomen moeten worden. Hoe dit precies uitvalt is afhankelijk van de keuzen die gemaakt gaan worden in het vervolg. Ditzelfde geldt voor de manier waarop bijdragen van derden zijn toegerekend aan de verschillende onderdelen van de investering. Oftewel er is een voorzichtige inschatting gemaakt, die ruimte bevat voor optimalisatie.

Uit de analyse blijkt dat een businesscase zonder financiering van ontwikkelaars niet levensvatbaar is. Ook als financiering van ontwikkelaars wel aanwezig is maar subsidies ontbreken, blijft er een aanzienlijke financiële uitdaging voor de gemeente bestaan. Het is dus cruciaal om een combinatie van alle drie financieringsbronnen, naast de mogelijke inbreng uit de Reserve Koers 2030, te realiseren om de haalbaarheid te waarborgen en te komen tot een sluitende businesscase.

8. Conclusies

Vorbereidingskrediet

Het voorbereidingskrediet kan bij een 'go besluit' in dit half jaar worden gedekt uit de Reserve Koers 2030 en naar verwachting een bijdrage van de ontwikkelaars. Als de voorbereiding leidt tot een besluit van de gemeenteraad in 2025 om de NZ-verbinding aan te leggen, dan wordt het voorbereidingskrediet ten laste gebracht van het uitvoeringsbesluit en vervalt de reservering in de Koers 2030.

Totale investering

Grof geraamd komen de kosten, met een bandbreedte, op een bedrag tussen de € 44 en € 48 miljoen neer.

Hier kan een bedrag aan dekking tegenover staan met een bandbreedte tussen de € 19 en € 43,5 miljoen afhankelijk van de resultaten van de onderhandelingen met de ontwikkelaars, het verkrijgen van subsidies en de inzet van de Reserve Koers 2030.

Bijlage 1: Handreiking Kostenverhaal en financiële bijdragen Omgevingswet

A1 De kosten van het vaststellen van een omgevingsplan of een projectbesluit of het verlenen van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, inclusief het daarvoor benodigde onderzoek

A2 De waarde van de gronden die worden gebruikt voor de uitvoering van de onder A8 en A9 bedoelde werken, werkzaamheden en maatregelen, inclusief de waarde van de te slopen opstallen, geraamd overeenkomstig artikel 8.17, eerste lid

A3 De kosten van het vrijmaken van de gronden, bedoeld onder A2, van persoonlijke rechten en lasten, eigendom en bezit en beperkte rechten of zakelijke lasten

A4 Het tijdelijk beheer van de door of vanwege de gemeente, de provincie of de Staat verworven percelen, verminderd met de uit het tijdelijk beheer te verwachten opbrengsten

A5 De kosten van het slopen, verwijderen en verplaatsen van opstallen, obstakels, funderingen, kabels en leidingen op de gronden, bedoeld onder A2

A6 De kosten van bodemsanering, het dempen van oppervlaktewateren en het verrichten van grondwerken op de gronden, bedoeld onder A2

A7 De kosten van de noodzakelijke compensatie van in het kostenverhaalsgebied verloren gegane natuurwaarden, groenvoorzieningen en watervoorzieningen

A8 De kosten van de aanleg of wijziging van:

1. Wegen, gebouwde en ongebouwde openbare parkeergelegenheden, pleinen, voet- en rijwielpaden, gebouwde openbare fietsstallingen, faciliteiten voor ondergrondse afvalinzameling, waterpartijen, watergangen, voorzieningen voor de waterhuishouding, bruggen, tunnels, duikers, kades, steigers, en andere rechtstreeks met de aanleg daarvan verband houdende werken en bouwwerken;
2. Infrastructuur voor openbaar-vervoervoorzieningen met bijbehorende werken en bouwwerken;
3. Groenvoorzieningen, natuurvoorzieningen en openbare niet-commerciële sportvoorzieningen;
4. Openbare verlichting en brandkranen met aansluitingen;
5. Straatmeubilair, speeltoestellen, sierende elementen, kunstobjecten en afrasteringen in de openbare ruimte;
6. Distributienetwerken voor elektriciteit, warmte, gas en water, inclusief bijbehorende werken en bouwwerken; en
7. Riolering, inclusief bijbehorende werken en bouwwerken

A9 De kosten van werken, werkzaamheden en maatregelen die noodzakelijk zijn voor het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit

A10 De kosten van voorbereiding en toezicht op de uitvoering van de onder A3, A5, A6, A8 en A9 bedoelde werken, werkzaamheden en maatregelen, inclusief het daarvoor benodigde onderzoek

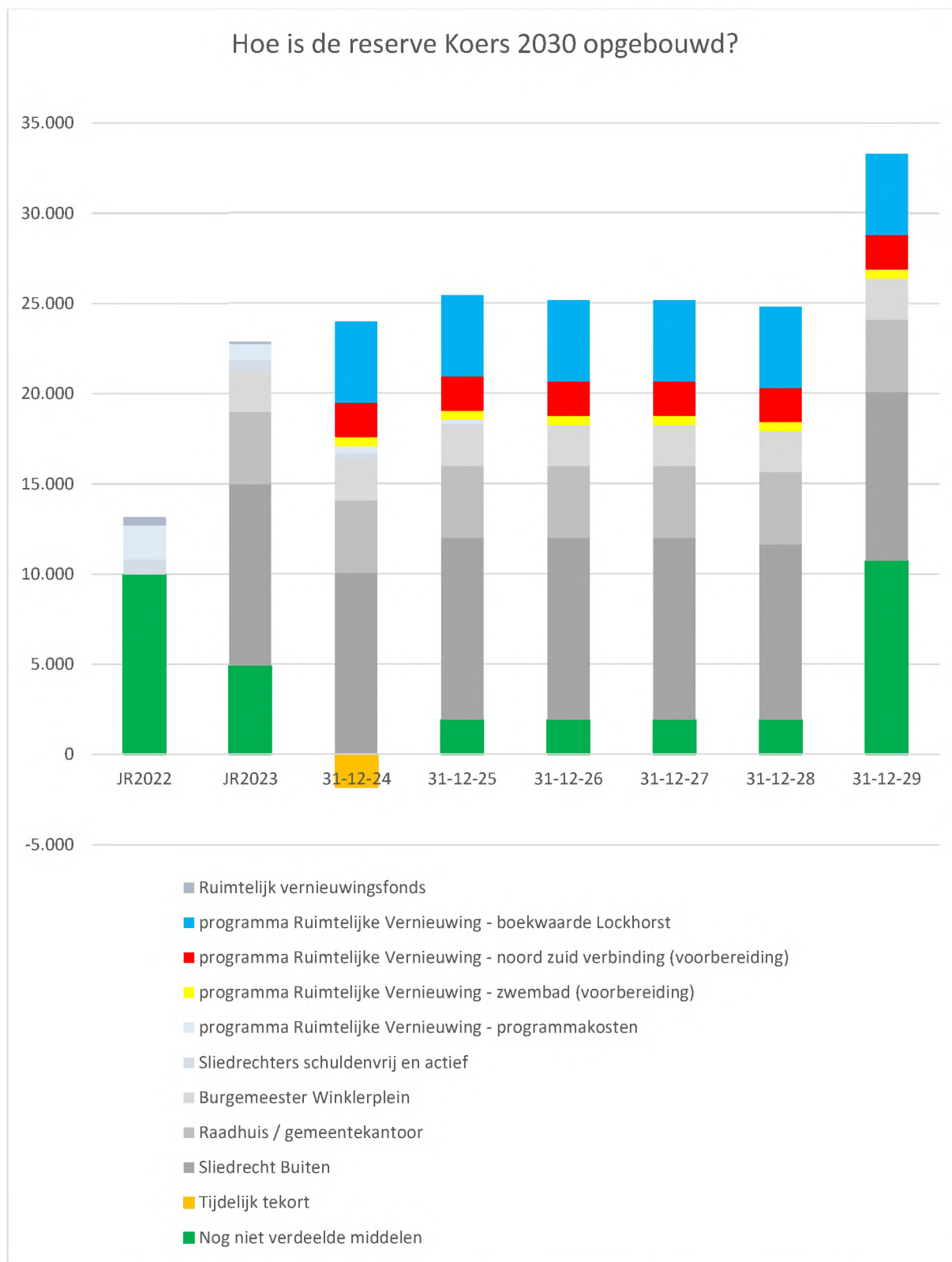
A11 Nadeelcompensatie aan derden als bedoeld in hoofdstuk 15 van de wet

A12 Niet-terugvorderbare BTW, niet-gecompenseerde compensabele BTW of andere niet-terugvorderbare belastingen, over de kostenelementen, genoemd onder A1 en A3 tot en met A10

A13 De rente van geïnvesteerde kapitalen en overige lasten, verminderd met renteopbrengsten

A14 De kosten van andere door of in opdracht van het bestuursorgaan te verrichten werkzaamheden, voor zover die werkzaamheden rechtstreeks verband houden met de in deze bijlage bedoelde werken, werkzaamheden en maatregelen.

Bijlage 2: Ontwikkeling Reserve Koers 2030 (scenario 4)



Op 31-12-2024 is er niet genoeg ruimte om alle reserveringen per direct uit de reserve te onttrekken. Dit staat ook niet begroot in 2024, waardoor het tekort zich feitelijk niet voordoet. In de gepresenteerde standen is nog geen rekening gehouden met eventuele rekeningoverschotten bij de jaarrekeningen. In principe worden deze overschotten toegevoegd aan de reserve Koers 2030.

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo

Gevraagd Advies: Rapportage Echt Groene Noord-Zuid verbinding

Inleiding

De rapportage 'Echt groene Noord-Zuid verbinding' (hierna: het rapport) maakt een belangrijke stap in de planuitwerking van de ambitie voor heel Sliedrecht. Voor het eerst wordt écht integraal gewerkt aan de toekomst van ons dorp. Het rapport zet de eerste stap naar een verbinding tussen het centrum van Sliedrecht en de toekomstige wijk in Noord.

Het rapport getuigt van een open en gedegen werkwijze met veel aandacht voor de participatie en een blijvende dialoog met de omgeving. Onze complimenten voor deze aanpak tot nu toe. We willen aanmoedigen dat deze aandacht voor participatie en het voeren van de dialoog in alle vervolgstappen van het project behouden blijft.

De MAG is bij het lezen van het rapport uitgegaan van het Programmaplan Ruimtelijke Vernieuwing 2022-2030 en het Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt (2022). Daarnaast is de voorkeursvariant getoetst aan de ambities en randvoorwaarden die de gemeente heeft geformuleerd in eerder vastgesteld beleid en de wensen en bedenkingen van de directe betrokkenen van het plangebied. Tot slot hebben we nagedacht over de volledigheid, haalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de voorgestelde voorkeursvariant. Gezien het uitgebreide rapport dat voor ons ligt, beperken we ons tot een advies op hoofdlijnen.

Adviespunten

Verschillende functies

Het rapport geeft helder weer op welke wijze de meeste gebiedsgebonden verenigingen door middel van een schuifoperatie een nieuw onderkomen kunnen vinden binnen het plangebied én hoe (nieuwe) voorzieningen en meer toegankelijke openbare ruimte – naast de verbinding – een plek kunnen krijgen. Om de samenhang, de afhankelijkheden, de randvoorwaarden, de risico's en de kansen van deze verschillende functies beter in te kunnen schatten kan het helpen de volgordelijkheid van de fasering en indeling inzichtelijk te maken (bijvoorbeeld door het gebruiken van een netwerkplanning¹). Hierbij zou het wenselijk zijn verschillende scenario's en alle lopende projecten op gemeenteniveau in één overzicht bij elkaar te brengen.

Een dergelijk overzicht kan de koppelkansen tussen verschillende projecten inzichtelijk maken. Deze koppelingen leiden tot samenhang om zo de maximale maatschappelijke waarde te creëren en de gemeentelijke ambities te behalen. Tegelijkertijd kan worden voorkomen dat nieuwe barrières opgeworpen worden door ongelukkige verbinding met de omgeving buiten het plangebied.

Visuele relatie met andere projecten

Ook adviseren wij om de schets van verschillende projecten op een (land)kaart te projecteren, zodat de (on)mogelijkheden van de aansluitingen visueel worden gemaakt en worden meegenomen in de analyse en beoordeling van de verschillende uitwerkingsmodellen bij de verschillende projecten. Een dergelijke visualisatie leent zich bovendien uitstekend voor communicatie over de ontwikkelingen.

Project en gebiedsgrenzen

Met deze voorkeursvariant wordt een grote stap gezet. Echter moet worden beseft dat er risico's zijn voor andere projecten wanneer het plangebied wordt uitgebreid en functies worden verplaatst. Kijk uit met alternatieve locaties benoemen voor de functies die nu binnen de plangrenzen liggen maar in de voorkeursvariant geen plaats meer hebben in dit gebied. Wanneer wordt voorgesorteerd op een nieuwe locatie kan dit implicaties hebben voor de andere projecten. Er is namelijk overal beperkte ruimte.

¹ <https://werken-aan-projecten.nl/planning-project/netwerkplanning/>



Figuur 1: voorbeeld van een projectie van verschillende projecten op de kaart

Reflectie op de ambities

We willen meegeven dat de op visieniveau gekozen uitgangspunten, zoals het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto) ook echt in alle plannen terug moeten komen en in verbinding moeten staan met elkaar voor een optimale uitwerking en uitvoering.

We zien een spanningsveld ontstaan door de beperkte ruimte. Er zullen scherpe keuzes moeten worden gemaakt tussen het behoud van functies in Sliedrecht en de ambitie voor de groene longen van de gemeente. De groene long die is beoogd, lopend vanaf het Park in Sliedrecht Noord tot aan de Merwede, moet volgens de ambitie van de gemeente zo veel mogelijk openbaar, publiek toegankelijk groen zijn. Te veel privaat groen met hekken (of bijvoorbeeld het inpassen van functies als de ijsbaan, het partycentrum en het zwembad in Noord) leidt op de schaal van heel Sliedrecht niet tot de gewenste vergroening. Dit terwijl er een grote behoefte aan meer gebruiksgroen bestaat. Een deel van dit spanningsveld kan worden opgelost door multifunctioneel ruimtegebruik, denk hierbij aan een tijdelijke ijsbaan die in de winter kan worden neergezet op sportvelden waar in die periode niet gesport wordt.

Ontwerp

Participatie voor heel Sliedrecht

De MAG is enthousiast over de totstandkoming van het voorkeursmodel, waarin de rol en invloed van betrokkenen in de participatierondes duidelijk terug te zien is. Indien de raad groen licht geeft voor het nader uitwerken van deze voorkeursvariant, zal er ontworpen kunnen gaan worden. In de ontwerpfase is het waardevol dat naast de omwonenden, de verenigingen en de ondernemers in het plangebied ook de toekomstige gebruikers van de verbinding en de parkomgeving deel kunnen nemen aan het participatieproces. Dit betekent een participatieproces voor heel Sliedrecht.

Samen ontwerpen en ontwikkelen

Het rapport spreekt over het ontwerpen van accommodaties van verenigingen door de verenigingen zelf. Wij denken dat een vorm van samen onderzoekend ontwerpen potentie kan hebben, mits hierbij alle belangen, zoals de ambities en kaders van de gemeente en de belangen van breder Sliedrecht, meegenomen worden. Hierbij zien wij een regierol voor de gemeente, die aan de voorkant de randvoorwaarden opstelt (met oog op het algemeen belang) en vervolgens aangeeft waar al dan niet ruimte ligt voor de verenigingen om zelf te ontwerpen. Door vóór het daadwerkelijke ontwerpen te beginnen met het in kaart brengen van de eisen en wensen van zowel de gemeente, de gemeenschap én de verschillende verenigingen (en deze te laten objectiveren), kan worden gezocht naar multifunctionele manieren van indeling waardoor meerdere doelen tegelijk kunnen worden behaald. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het openstellen van accommodaties voor andere activiteiten en het combineren van groen – en zonnepanelen op daken ten behoeve van natuur inclusief bouwen en de energietransitie.

Breed draagvlak creëren en behouden

In dit rapport ligt de focus vooral op het plangebied. Dat is logisch aangezien het de weg naar de voorkeursvariant weergeeft. Hier worden echter kansen gemist om dit project in het grote geheel te plaatsen en het mogelijke vliegwieleffect van dit project in de realisatie van het Programma Ruimtelijke Vernieuwing te benadrukken.

Met de uitwerking van dit project wordt de weg naar het Sliedrecht van de toekomst ingeslagen. Door deze mijlpaal sterker weerklank te geven in de rapportage én in de communicatie naar de inwoners kan het bijdragen aan de haalbaarheid van dit project.

Hoewel in dit stadium nog niet mogelijk is alle kaders en randvoorwaarden inzichtelijk te hebben, willen we aanmoedigen voor te sorteren op een situatie die mogelijke haalbaarheidsrisico's verkleinen. Een voorbeeld hiervan is de inzet op verkeers- en gebruiksvriendelijkheid van langzaam verkeer. Door bijvoorbeeld te kiezen voor een lagere snelheid van gemotoriseerd verkeer, kan een aangename sfeer gecreëerd worden voor fiets- en wandelverkeer en wordt mogelijke geluidshinder – alsmede uitstoot – beperkt.

Wijziging van de begroting

Zaaknummer: 2023-0168724

Jaar: 2024

Onderwerp: Voorbereidingskrediet Noord Zuidverbinding - De Groene
Verbinding

Korte toelichting: Voor de voorbereidingsfase van de Noord-Zuid verbinding is een investeringskrediet van € 3,8 miljoen benodigd. Hiervan wordt € 1,9 miljoen gedekt door een bijdrage van derden.

Vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de
gemeente Sliedrecht op

De griffier,

De voorzitter,

mr. R.P.A. van Aalst

mr. drs. J.M. de Vries

Wijziging van de begroting:						
De gemeenteraad van Sliedrecht wijzigt de begroting 2024 als volgt:						
Prg.	Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028
1	Samenleving					
2	Economie, onderwijs, sport en cultuur					
3	Ruimte					
4	Bestuur en organisatie					
5	Financiën					
	Totaal exploitatielasten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Prg.	Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028
1	Samenleving					
2	Economie, onderwijs, sport en cultuur					
3	Ruimte					
4	Bestuur en organisatie					
5	Financiën					
	Totaal exploitatiebaten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
	Saldo	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Verrekening met reserves (+ is dotatie - is onttrekking)						
Prg.	Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028
1	Samenleving					
2	Economie, onderwijs, sport en cultuur					
3	Ruimte					
4	Bestuur en organisatie					
5	Financiën					
	Totaal verrekening met reserves	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
	Saldo na verrekening met reserves	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Investeringskredieten						
Prg.	Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028
1	Samenleving					
2	Economie, onderwijs, sport en cultuur					
3	Ruimte					
	<i>Ruimtelijke vernieuwing</i>					
	Bijdrage derden	€ 400.000	€ 1.700.000	€ 1.700.000		
		€ -	€ -900.000	€ -1.000.000		
4	Bestuur en organisatie					
5	Financiën					
	Totaal investeringskredieten	€ 400.000	€ 800.000	€ 700.000	€ -	€ -