

**Aan:**

- Het college van B&W van de gemeente Sliedrecht.
- De voorzitters en de raadsleden van alle politieke partijen.
- De projectleiders op het project van de Maaslaan en het W. Dreespark.

**Van:**

- De heer H.A. ten Brinke en de heer A.D van Gool, in hun hoedanigheid als leden van de actie- en klankbordgroep en mandaathouders voor meer dan 1000 verontruste omwonenden en parkbezoekers.

**Betreft:** Parkeren Maaslaan en verkeersdruk/bewegingen

1. Parkeren Maaslaan in de parkeergarage en openbare weg.

1.1 *Verkeersbewegingen om in de parkeergarage te komen en eruit.*

De in- en uitrit is nu gepland aan de noordzijde van de parkeergarage, welke precies in de bocht van de Maaslaan met de Waalstraat ligt. Moet die ingang niet verlegd worden naar de zuidkant en de uitgang naar de noordkant?

Voordelen:

- Inrit aan de zuidzijde is verkeerstechnisch veel veiliger en overzichtelijker.
- De uitrit aan de noordzijde geeft de bestuurder zicht op de Waalstraat en dus op het naderend verkeer. Ook kan de bestuurder de Maaslaan ter rechterzijde inkijken en heeft ook van die kant zicht op naderend verkeer.
- Het ochtendverkeer van de parkeergarage ondervindt geen hinder van een eventuele auto die de parkeergarage in wil rijden aan de zuidzijde. Dit geldt evenzeer voor het avondverkeer binnenkomend.

### 1.2 *Verkeersbewegingen bij aansluiting van de Maaslaan op de Deltalaan.*

's Ochtends en 's avonds.

Dit knooppunt zal één van de drukste verkeersknooppunten worden van Sliedrecht.

- Er wordt een druk onoverzichtelijk fietspad gekruist; gebruikt in de ochtenduren en avonduren door scholieren en ouders met jonge kinderen.
- De Deltalaan kan nu al het dagelijks verkeer nauwelijks aan met in de namiddag en in de avond zware filevorming.
- De Maaslaan is niet de enige weg die voertuigen aanvoert. Er zijn nog 2 extra wegen komend vanaf de zuidzijde en die dicht bij elkaar aansluiten op de Deltalaan; namelijk: de Geulstraat en de doorlopende Maaslaan. Met name de Geulstraat geeft zwaar en groot verkeer omlaag naar de Deltalaan van de bedrijven op de dijk.
- Dan is er aan de noordzijde van de Deltalaan, tegen het park, direct naast de Maaslaan ook nog een bushalte. Het zal nodig zijn een grondige studie te maken van alle voertuigbewegingen en mogelijk zal het noodzakelijk zijn voor een bepaalde tijd in de namiddag een verkeersregeling met verkeerslichten te installeren en te gebruiken. Een verkeersstudie moet inzage geven in de bestaande en bijkomende verkeersdruk.

### 1.3 *Het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de parkeerkelder.*

De gehanteerde parkeernormen zijn:

- Voor de huurwoningen: 1,0
- Voor de verkoopwoningen: 1,5

|                |         |                     |
|----------------|---------|---------------------|
| Aantal auto's: | 72x1,5= | 108                 |
|                | 43x1,0= | 43                  |
| Fysio          |         | 7                   |
|                |         | -----               |
|                |         | 158 parkeerplaatsen |

Nb: in dit getal 158 is het aantal auto's van de Maaslaan, de Kilstraat en een deel van de Waalstraat nog niet meegenomen. Op basis van de oude norm kan de toename van het aantal extra verkeersbewegingen oplopen naar 500.

Bij navraag onzerzijds aan de projectleider van de gemeente Sliedrecht of dit aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage gerealiseerd kan worden, was het antwoord: “kan net”, maar wordt wel erg krap. Dit vraagt dus om een grondige studie. Het onderzoek naar het totaal aantal verkeersbewegingen moet nadere inzage geven.

- 1.4 Bij te weinig parkeerplaatsen in de parkeergarage gaat de autobezitter zoeken naar een dichtstbijzijnde mogelijke parkeerplaats en dan zijn dat de parkeerplaatsen langs de Maaslaan. Maar de bestaande bewonersgroep van en langs de Maaslaan moet 100% zekerheid krijgen dat de benodigde parkeerplaatsen voor hen gereserveerd en beschikbaar blijven, zeker te meer omdat autobezitters van de Deltalaan (woningen en flats) ook nu reeds langs de Maaslaan en in de Kilstraat parkeren.
- 1.5 Vermindering met 2 lagen van de hoogte van de 3 grote woontorens betekent ook 30 parkeerplaatsen minder, en dus minimaal ook 30 minder auto's die een parkeerplaats nodig hebben.

## 2 Conclusies.

- 2.1 Het parkeerprobleem bij het Maaslaanproject moet in deze voorbereidingsfase veel meer aandacht krijgen en grondig worden bestudeerd. Het kan niet zo zijn dat de bestaande bewoners moeten gaan rondrijden door de wijk, met als resultaat “parkeren uit nood” op plaatsen waar ambulance en brandweer ernstige hinder van kunnen gaan ondervinden. Dat is niet de goede oplossing.

De levensgevaarlijke situaties die kunnen ontstaan bij de aansluiting van de Maaslaan op de Deltalaan, moeten niet worden onderschat; te meer daar de beschikbare ruimte feitelijk onvoldoende is.

- 2.2 Het aantal parkeerplaatsen voor de fysio en waar te maken; daarover en over afspraken daarover met de fysio-eigenaren zijn ons niet bekend maar hierover moet ook duidelijkheid komen.

Namens de actie- en klankbordgroep tot behoud van de Maaslaan en van het W. Dreespark,

De heer H.A. ten Brinke

de heer A.D. van Gool

De actiegroep tot behoud van de Maaslaan en het W. Dreespark:  
bestaande uit:

Mevr. S. de Groot, Mevr. M.A. Boertjes-van Gool, Dhr. H.A. ten Brinke,  
Dhr. A.D. van Gool en Dhr. N. Vleugel.

De klankbordgroep bestaande uit:

Dhr. GJ. van der Linden, Mevr. J. Lock, Dhr. A.D. van Gool, Dhr. H.A. ten Brinke, Dhr. A. de Waard en Mevr. J. Bakker.