

Raadsvoorstel

Team: Ruimtelijke Ontwikkeling en Economie Steller: Jelle Zoutewelle j.zoutewelle@sliedrecht.nl	Portefeuillehouder: Ton Spek
Onderwerp: Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035	
Openbaar: Ja	Afdoening motie en/of toezegging: Is hiermee een motie afgedaan? Ja, motie M4.2. Veilig Fietsen en deels M5.4 - Een veilige Tiendweg Is hiermee een toezegging afgedaan? Ja, T23003 - Integraal veiligheidsplan 2023 - 2026 - Verkeers- en vervoerplan (VVP)
Zaaknummer: 2024-0068657	Fatale termijn: Vaststelling in het college voor het zomerreces in verband met toezegging aan de gemeenteraad.
Bestuurlijke route: College van burgemeester en wethouders Oordeelsvormend - Gemeenteraad Sliedrecht Besluitvormend - Gemeenteraad Sliedrecht PFO:	Planning: 9 juli 2024 17 september 2024 24 september 2024 17 juni 2024, 26 juni 2024 en 12 juli 2024

Bijlage

-
1. Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035

Onderwerp

Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035.

Beslispunten

De gemeenteraad voor te stellen om:

1. Het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 vast te stellen.
2. Op basis van het Verkeers- en Mobiliteitsplan een investeringskrediet van in totaal € 850.000 beschikbaar te stellen.

Samenvatting voor de raad:

Richting de toekomst heeft Sliedrecht de ambitie om net als de andere Drechtsteden te groeien in het aantal woningen en banen. Sliedrecht wenst daarbij het dorpse karakter te behouden. Om alle mobiliteitsopgaven in de gemeente te adresseren, is een integraal plan nodig dat niet alleen een stip op de horizon zet, maar daarnaast ook concreet maakt welke maatregelen op netwerkniveau nodig zijn. Zoals onder meer voor de hoofdwegen- en fietspadenstructuur om Sliedrecht ook in de toekomst bereik- en leefbaar te houden. In het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 is een uitvoeringsprogramma opgenomen bestaande uit maatregelen op korte- en lange termijn.

Inleiding

Het uitvoeringsprogramma van het in 2017 vastgestelde Verkeers- en Mobiliteitsplan 2017-2040 is voor een aanzienlijk deel gerealiseerd. De ontwikkelingen van Sliedrecht-Noord en de Binnenstedelijke Herstructurering waren in het plan uit 2017 nog niet voorzien. Deze nieuwe ontwikkelingen geven een nieuwe toekomstige situatie waarvoor een actueel verkeers- en mobiliteitsplan nodig is. Met de blik op het gewijzigde toekomstperspectief, is het nieuwe plan opgesteld.

In het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 (kortweg VMP) is een uitvoeringsprogramma opgenomen bestaande uit maatregelen op korte- en lange termijn die bijdragen aan een duurzaam, bereikbaar, veilig en leefbaar Sliedrecht. In vier stappen is er toegewerkt naar het VMP. Via een online enquête is de bestaande situatie in beeld gebracht en besproken met de klankborggroep om deze verder te analyseren en aan te scherpen. Over de ambities en doelen die hieruit volgden, is bij de tweede stap verder doorgesproken met verschillende partijen, zoals ondernemers, Fietzersbond en openbaarvervoerder, om te komen tot een vertaling naar wensbeelden. Bij de derde stap zijn de wensbeelden per mobiliteitsthema uitgewerkt in zogenoemde netwerkkaarten voor voetganger, fiets, Openbaar Vervoer en (vracht-)auto. Daarnaast is ingegaan op parkeren, verkeersveiligheid (gedrag) en duurzaamheid. Als laatste stap in het proces heeft Goudappel inzichtelijk gemaakt wat ervoor nodig is om de wensbeelden ten opzichte van de huidige situatie via maatregelen te verwezenlijken en daarmee de ambities en doelen te kunnen halen.

Beoogd effect

De beoogde maatregelen in het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 dragen bij aan een duurzame ontwikkeling van het verkeer en vervoer in Sliedrecht ten aanzien van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid.

Argumenten

1.1 De beoogde maatregelen in het uitvoeringsprogramma dragen bij aan de duurzaamheidsambities van de gemeente Sliedrecht

De duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteit als een service en de Particuliere auto). Concrete voorbeelden zijn het faciliteren van laadvoorzieningen voor elektrische auto's, het versterken van het Openbaar Vervoer en de ontwikkeling van mobiliteitshubs op kansrijke locaties.

De fietsinfrastructuur wordt versterkt door de realisatie van een fietsroute bij de Leeghwaterstraat en vrij liggende fietspaden bij de Deltalaan en Rembrandtlaan. Onderzocht wordt of een fietsroute over de rijksweg A15 in het verlengde van de Tolsteeg mogelijk is. Vanwege de terugkerende vraag over de voorrangspositie van fietsers op de rotondes, wordt onderzocht of het wijzigen ervan verkeersveilig kan en wat daarvoor infrastructureel nodig is. Met de voorwaarde dat een eventuele wijziging van de

voorrang alleen wordt overwogen wanneer dat verantwoord is en op alle vijf de rotondes mogelijk is. Er wordt ingezet op een kwaliteitsimpuls van voetgangers- en fietsvoorzieningen bij OV-locaties en voorzieningen.

1.2 De beoogde maatregelen in het uitvoeringsprogramma dragen bij aan de verkeersveiligheid binnen de gemeente Sliedrecht

In het VMP is de verkeersveiligheid een belangrijk aspect dat nagenoeg op alle onderdelen verweven is met de wensbeelden en beoogde maatregelen. Met name ook in het belang van de kwetsbare langzaam verkeersdeelnemers. Zo wordt onder meer gesteld dat met de inzichten van nu, hogere eisen worden gesteld aan de inrichting van gebiedsontsluitingswegen (GOW50) en fietsstroken vervangen moeten worden door vrij liggende fietspaden. Waar dit niet mogelijk is, wordt de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/uur. Die wegen moeten daar wel voor worden aangepast om te voldoen aan de eisen die worden gesteld aan de inrichting van de nieuwe wegcategorie, de zogenoemde GOW30. Daarnaast wordt gericht ingezet op gedragsbeïnvloeding en verkeereducatie via beschikbare of te ontwikkelen programma's van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland. Een betere verdeling van hoofdverkeersstromen over daarvoor geschikte (te maken) wegen of nieuwe alternatieve verbindingen, dragen enerzijds bij aan een veiligere oversteekbaarheid voor voetgangers- en fietsers en anderzijds voorkomt een betere doorstroming op kruispunten dat verkeersdeelnemers grotere risico's gaan nemen.

1.3 De beoogde maatregelen in het uitvoeringsprogramma dragen bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente Sliedrecht

De maatregelen dragen bij aan het stimuleren van een hoogwaardige recreatieruimte door o.a. de verbetering van wandelvoorzieningen. Daarnaast wordt er ingezet op een gerichte aanpak tegen overlast door verkeer. Een voorbeeld is de realisatie van de Noord-Zuidverbinding. Deze verbinding is niet alleen noodzakelijk voor de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord, maar draagt ook bij aan een betere verdeling van het verkeer over de hoofdwegen en daarmee de bereikbaarheid van Sliedrecht. Er wordt aanvullend onderzoek gedaan naar aanvullende mogelijkheden om de Stationsweg (verder) te ontlasten. In het kader van de Reconstructie Parallelweg is weliswaar als voorbeeld een alternatieve parallelle route via een verbinding Calandstraat-Rijnstraat genoemd. Een oplossingsrichting die op netwerkniveau niet onlogisch lijkt, maar waarvoor nog de nodige vraagstukken onbeantwoord zijn. Daarom worden andere maatregelen op voorhand niet uitgesloten en zal uit onderzoek moeten blijken welke maatregel, of combinatie van maatregelen het beste bijdragen aan het verder ontlasten van Stationsweg (noord) en de rotonde Stationsweg/Parallelweg/Stationsplein.

1.4 De beoogde maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn in lijn met wat het Integraal Veiligheidsplan 2023-2026 voorstaat.

De verkeersveiligheid (Pijler 1 in het Integraal Veiligheidsplan 2023-2026, kortweg IVP) is en blijft in het VMP in volle breedte belangrijk en waar dit in het geding is worden maatregelen voorgesteld. Dit zien we terug in de visie op de aan te passen wegcategorisering (GOW50 en GOW30) en de aandacht die er moet blijven voor een veilige weginrichting, waaronder ook de erftoegangswegen (ETW30). Vasthouden aan gebiedsontsluitingswegen (GOW50 en GOW30) is niet alleen in het belang van een adequate verkeersafwikkeling maar ook cruciaal voor een goede en tijdige bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten in geval van calamiteiten. Het STOMP-principe waarover in het IVP gesproken wordt, is ook de basis van het VMP. In het VMP gaat de aandacht speciaal uit naar de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en zijn hiervoor onderzoeken opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Het VMP onderschrijft dat verkeersveiligheid niet alleen afhangt van weginrichting maar grotendeels wordt beïnvloed door het verkeersgedrag. Daarom stuurt het VMP aan op verkeerseducatie om verkeersdeelnemers in alle leeftijdscategorieën gericht bewust te maken van de impact van hun gedrag bij verkeersdeelname. Zoals het IVP stelt is het belangrijk toe te zien op het verkeersgedrag en dragen de voorgestelde maatregelen uit het VMP bij aan bewustwording aan de voorkant, zodat goed verkeersgedrag niet alleen afhangt van handhaving.

1.5 De beoogde maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn in lijn met de Groeiagenda 2023 en uitvoeringsprogramma 2024

De maatregelen in het uitvoeringsprogramma van het VMP sluiten aan bij de ambitie *Bereikbare regio door slimme mobiliteit* in Groeiagenda 2023 Smart Delta Drechtsteden. Ook sluit het aan bij de ambities in het programma *bereikbaarheid en mobiliteit* in het bijbehorende uitvoeringsprogramma 2024. Een voorbeeld is het STOMP-principe.

Kanttekeningen / Risico's

1.1 Planning grootschalige (her-)ontwikkelingen leidend voor aanpak infrastructuur

In de nabije toekomst spelen er tal van ontwikkelingen, waarbij bereikbaarheid van de te ontwikkelen locaties medebepalend zijn voor de planning van andere infrastructurele werkzaamheden. Voorkomen moet worden dat werkzaamheden aan de weg leiden tot stagnatie in de reguliere verkeersafwikkeling en een adequate en verkeersveilige bouwlogistiek in de weg staan. Of dat vanwege werkzaamheden bouwverkeer over routes moeten rijden die daar niet verkeersveilig genoeg voor zijn. De planning van de werkzaamheden moeten goed op elkaar worden afgestemd. Dit kan tot gevolg hebben dat er prioriteiten moeten worden gesteld aan het moment van uitvoeren.

1.2 Infrastructurele maatregelen voor de auto ook in belang van STOMP-principe

De publieke opinie kan vanuit de veronderstelling dat het STOMP-principe betekent dat er voor de auto niets, of heel weinig gedaan moet worden, van invloed zijn op het draagvlak voor infrastructurele projecten. Een betere verdeling van het verkeer over de beschikbare en nieuw te realiseren verbindingen voor de auto draagt bij aan een afname van verkeer op meerdere bestaande wegen. Die afname zorgt ervoor dat de oversteekbaarheid van de wegen voor voetgangers en fietsers verbetert. Daarmee is dat indirect ook in het belang van het STOMP-principe. Het is belangrijk om vanuit het bredere perspectief nut en noodzaak van maatregelen uit te blijven leggen.

1.3 Langzaam verkeersverbindingen moeten tijdig en vooruitlopend op ontwikkelingen gerealiseerd zijn om ontsluiting van voorzieningen en Openbaar Vervoer te borgen

De volgorde waarin maatregelen worden uitgevoerd zijn bepalend voor langzaam verkeersverbindingen en -routes. Zo is het voor Sliedrecht-Noord cruciaal dat het treinstation in verbinding staat met de nieuwe te ontwikkelen woonwijk, zodra de eerste woningen opgeleverd zijn. Het OV mag niet pas een paar jaar later ontsloten zijn voor Sliedrecht-Noord. Idealiter is het fietspad langs de Leeghwaterstraat gerealiseerd voordat het fietspad langs de Parallelweg verdwijnt vanwege de reconstructie. Zodat fietsers en wandelaars een veilig alternatief hebben.

Financiën

Kosten externe advisering

De wensbeelden voor de verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) vergen diverse onderzoeken, van haalbaarheid (nut en noodzaak) tot gerichte inventarisatie. Deze onderzoeken worden de komende tijd uitgevoerd en zijn vóór 2028 afgerond.

Multimodaal gaat het daarbij om:

- het verder ontlasten van de Stationsweg (VMP 5)
- de inpassing van de nieuwe wegcategorie GOW30 (VMP 6) voor Stationsplein, Stationsweg, Rembrandtlaan, Kerkstraat en Merwestraat (noord).
- Voor voetgangers is een QuickScan (VMP 7) nodig om huidige ontbrekende voorzieningen in beeld te krijgen. Ook op bedrijventerreinen (VMP8) en moeten de oversteekplaatsen (VMP 9) beoordeeld worden op verkeersveiligheid.
- Daarnaast moet, in afstemming met wegbeheerder Waterschap Rivierenlanden onderzocht worden of een voorziening (VMP 10) voor voetgangers parallel/naast de Tiendweg (F15) haalbaar is.
- Het gaat voor de fietsers om onderzoeken met betrekking tot een fietsverbinding (over de A15) tussen de Beyerinckstraat en Tolsteeg (zuid) (VMP 11), het vraagstuk verkeersveiligheid (VMP 14) voor fietsers op rotondes, het ongelijkvloers kruisen van de Stationsweg (VMP 18) met de doorfietsroute (F15) Tiendweg.

- In het belang van het Openbaar Vervoer wordt onderzocht of een extra Waterbushalte (VMP 22) 'op de grens' met Hardinxveld-Giessendam haalbaar is. Hierbij wordt samen opgetrokken met de buurgemeente.
- Om de verkeersafwikkeling van het autoverkeer te verbeteren moet onderzocht worden welke mogelijkheden er zijn om de doorstroming bij de aansluiting Sliedrecht-West (VMP 24) te verbeteren. Voor een goed beeld van de parkeerdruk in Sliedrecht is het gewenst om structureel parkeerdrukmetingen (VMP 32) uit te laten voeren. De onderzoeksresultaten daarvan zijn nodig om te bepalen waar eventueel maatregelen nodig zijn om parkeerexcessen tegen te gaan, die kunnen leiden tot verkeersonveilig parkeergedrag.

Veruit de meeste van deze onderzoeken kunnen door de gemeente zelf worden uitgevoerd. Veelal is pas bij een eventuele vervolgfase externe expertise nodig. Dit geldt niet voor het vraagstuk wat voor fietsers op de rotondes verkeersveilig is. In het verleden is daarvoor met name gekeken naar de infrastructurele kant en is onvoldoende beoordeeld of een eventuele wijziging van de voorrangssituatie voor fietsers ook wel verkeersveilig kan zijn.

VMPmaatregel:	Onderzoek:	Uitvoeringsperiode:
5	Ontlasten Stationsweg (noord)	2025-2026
6	Van GOW50 naar GOW30	2025-2026
7	Quickscan toegankelijkheid	2025-2026
8	Voetgangersvoorzieningen op bedrijventerreinen	2024-2026
9	Verkeersveiligheid oversteekplaatsen	2025-2026
10	Haalbaarheid voetpad Tiendweg	2024-2025
11	Fietsverbinding (A15) Tolsteeg-Beyerinckstraat	2024-2025
14	Verkeersveiligheid fietsers op rotondes	2025-2026
18	Ongelijkvloerse oversteek (F15) Stationsweg	2025-2026
24	Verbeteren doorstroming Sliedrecht-West	2025-2026
25	Ontsluiting vrachtverkeer Kerkerak	2025-2026
31	Stimuleren veilig verkeersgedrag	2024-2028
32	Parkeerdrukonderzoek (alle woonwijken)	2024-2026

Binnen het jaarlijks beschikbare budget voor Verkeersbeleid is voldoende budget aanwezig in de begroting, om daar waar nodig eventueel externe partijen (deel-)onderzoeken uit te laten voeren en (waar mogelijk met subsidie) actieprogramma's uit te laten voeren gericht op stimuleren verkeersgedrag. De genoemde maatregelen kunnen uit dit budget worden gedekt. Naast deze maatregelen worden uit dit budget ook kosten gedekt voor het verbeteren van de (fiets)veiligheid rondom scholen.

Afhankelijk van de uitkomst van de onderzoeken zal worden bepaald wat ervoor nodig is om deze uit te kunnen voeren. Daarbij wordt primair ingezet op werk-met-werk-maken en wanneer meeliften met (groot) onderhoud in tijd (of qua urgentie) gezien niet mogelijk blijkt, zal worden voorgesteld om de maatregel met voorrang uit te voeren. Ten aanzien van de (extra) kosten die gemoeid zijn met de uitvoering van voorgestelde maatregel, zal uw raad dan te zijner tijd afzonderlijk worden gevraagd om (aanvullend) krediet.

Kosten uitvoering verschillende maatregelen

De realisatie of uitwerking en inpassing van meerdere maatregelen zijn onderdeel van ontwikkelingen, zoals Sliedrecht-Noord (VMP 2), Binnenstedelijke Herstructurering (VMP 2, Watertorenterrein (VMP 3) en aanleg Noord-Zuidverbinding (VMP 4). Het verder uitwerken en uitvoeren van de Dijkvisie (VMP 1) biedt kansen om de positie van de voetgangers en fietsers op de dijk Baanhoek te verbeteren. Na afronding van de woningbouw in Baanhoek-West kan de realisatie van een langzaam

verkeersverbinding via Intermezzo (VMP 13) worden opgestart. Hierbij ligt een integrale afweging voor de hand, omdat deze verbinding ook kansen biedt voor een kwaliteitsimpuls voor Baanhoek-West, door bijvoorbeeld verblijfs- en speelruimte toe te voegen.

Afhankelijk van de uitkomsten van de onderzoeken, volgt een besluit tot realisatie hiervan. Wanneer realisatie wenselijk (effectief) is en mogelijk (inpasbaar) wordt bepaald wanneer (bij voorkeur werkmet-werk maken) en welke kosten daarmee dan gemoeid zijn. Om de kosten te dekken, wordt dan krediet aangevraagd.

Van een aantal maatregelen en acties is het wenselijk om die op korte termijn uit te voeren. Zoals aanleg van vrij liggende fietspaden op de Deltalaan (VMP 16), tussen de Stationsweg en Maaslaan. Structureel gezien, maar ook met het oog op de aankomende werkzaamheden (met bijbehorend bouwverkeer) van onder meer de Binnenstedelijke Herstructurering is het van belang dat de positie van de kwetsbare fietser beter geborgd wordt. Dit is ook tekstueel opgenomen in de Kadernota 2025, maar hierin nog niet financieel vertaald. De kosten hiervan worden begroot op een bedrag van 500.000 euro. Hiermee zijn € 22.500 kapitaallasten gemoeid bij een afschrijving van 40 jaar en 2% rente. Deze kosten zijn niet gedekt en worden bij de begroting 2025-2028 opgenomen en komen ten laste van het begrotingssaldo.

De aanleg van het beoogde fietspad Leeghwaterstraat (VMP 17) wordt in combinatie met de reconstructie van de Parallelweg (VMP 26) uitgevoerd. Als toe te voegen onderdeel van de reconstructie Parallelweg wordt de bushalte (VMP 19) ter hoogte van de Beyerinckstraat gerealiseerd. De openbaarvervoerder heeft aangegeven dat wanneer daar een halte komt, dat deze eenvoudig (zonder noemenswaardig tijdverlies) kan worden opgenomen in de dienstregeling. Een bushalte daar is van betekenis voor Nijverwaard en zal op de lange termijn ook van waarde kunnen zijn voor bewoners van het westelijk deel van Sliedrecht-Noord.

De mogelijkheid (het juiste moment) voor het toevoegen van nieuwe halte (VMP 19) Sliedrecht-Noord hangt af van de nieuwe woningen ten noorden van de spoorlijn. Voor het verlengen en intensiveren van buslijn 701 (nu Buurtbuzz) is afstemming nodig met de provincie en moet naar mogelijkheden worden gezocht om hiervoor vrijwilligers te werven.

Het strekken van R-net lijn 491 (VMP 21) is een wens van concessieverlener provincie Zuid-Holland vanwege de reistijdwinst (geen omrijden meer via halte Burgemeester Winklerplein). In overleg met PZH wordt gekeken of dit wel, of niet gepaard gaat met een alternatieve centrumhalte. Zo ja, in welke vorm en op welke locatie. Momenteel loopt het gesprek met de PHZ om van de halte Talmastraat een alternatieve centrumhalte te maken.

De bestaande waterbushalte (VMP 30) is een belangrijke schakel in de groen-blauwe verbinding tussen de Biesbosch en de polder. Het ponton is inmiddels afgeschreven, maar kan een tweede leven krijgen. De werkzaamheden worden in regionaal verband uitgevoerd en samen met een (duurzame) upgrade van de haltevoorzieningen regionaal aanbesteed. De uitvoering van de werkzaamheden aan de waterbushalte in Sliedrecht staat gepland voor 2026. De kapitaallasten kunnen worden gedekt binnen het beschikbare budget (vanuit de voormalige storting in de voorziening) voor de waterbus / de aanlegsteiger.

Ten aanzien van gedrag en verduurzaming wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding (VMP 27), Faciliteren in overeenstemming met de laadvisie (VMP 28), stimuleren deelmobiliteitsvoorzieningen (VMP 29) en inzetten op mobiliteitshubs (VMP 30). Daarnaast moet worden ingezet op verkeerseducatie (VMP 31) met behulp van beschikbare programma's en campagnes die vanuit de Regionale Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland worden aangeboden en waarvoor subsidie mogelijk is. Verkeerseducatie is belangrijk voor bewustwording en stimuleren van veilig verkeersgedrag. Verkeersveiligheid hangt in grote mate af van het gedrag van de verkeersdeelnemers. Alleen een goede en veilige weginrichting is in de praktijk niet voldoende. De inzet op verkeerseducatie sluit ook aan op doelstellingen van het integraal veiligheidsplan.

De maatregelen waarvan de (voorbereidings-)kosten bekend zijn, staan in onderstaand overzicht.

VMPmaatregel:	Werkzaamheden:	Uitvoeringsperiode:	Kosten:
16	Aanleg vrij liggende fietspaden Deltalaan (tussen Stationsweg en Maaslaan)	2025	€ 500.000
30	Verlenging levensduur ponton en upgrade waterbushalte	2026	€ 350.000
Totaalbudget:			€ 850.000

De bestuurlijke behandeling van dit raadsvoorstel valt gelijk met het opstellen van de Begroting 2025. Om de begroting (of meer concreet de kapitaallasten in de begroting) zo up-to-date mogelijk te houden zullen we de twee genoemde kredieten opnemen in het Meerjareninvesteringsplan (MIP) dat met de begroting wordt vastgesteld. Het feitelijke voteren (beschikbaar stellen) van de kredieten vindt daarmee plaats bij de Begroting 2025.

Wet- en regelgeving / Juridische zaken

Niet van toepassing.

Duurzaamheid

Het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 draagt bij aan het realiseren van de duurzaamheidsambities in Sliedrecht. De duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteit als een service en de Particuliere auto). Aanvullend wordt de fietsinfrastructuur versterkt. Het Verkeer- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 geeft invulling aan de hoofdlijnen op mobiliteit volgens de binnenkort vast te leggen Duurzaamheidsstrategie.

Inclusiviteit

Het VMP stelt vanwege het STOMP-principe de voetganger op de eerste plaats. Daarbij is ook het belang van toegankelijkheid voor iedereen aan de orde gesteld. Zo definieert het VMP de wensbeelden voor de drie type netwerken. In de basis moet alles te voet veilig bereikbaar zijn. Bij voorzieningen waar veel (oudere) voetgangers komen, wordt een hogere kwaliteit voorgesteld en het recreatieve netwerk moet comfort bieden, met onder andere voldoende rustpunten en verlichting. Om te inventariseren waar toegankelijkheid eventueel nog onvoldoende geborgd zou zijn, wordt een QuickScan uitgevoerd, zodat gebreken kunnen worden vastgelegd en vervolgens opgelost. Veilige oversteekplaatsen, waar het VMP niet alleen aandacht, maar ook actie voor vraagt, zijn eveneens in het belang van een veilige en toegankelijke openbare ruimte voor iedereen.

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

De bevindingen van de diverse (haalbaarheids-)onderzoeken worden gedeeld met de raad. Wanneer het resultaat van de onderzoeken leidt tot concrete voorstellen om tot realisatie over te gaan, wordt de raad gevraagd daarmee in te stemmen en bijbehorend benodigd krediet beschikbaar te stellen. Voor de herinrichting van de Deltalaan (aanleg vrij liggende fietspaden) zal aan de hand van het ontwerp en bijbehorende kostenraming het benodigde krediet worden aangevraagd om dit in 2025 te kunnen uitvoeren.

Communicatie / Participatie

Voor een goed proces vinden wij de inbreng vanuit de samenleving en van belangenorganisaties belangrijk. Daarom is de digitale enquête gehouden onder de inwoners en andere belanghebbenden om bij te dragen aan de totstandkoming van het VMP voor Sliedrecht. Naast de enquête heeft Goudappel diepte-interviews gehouden met verschillende belangengroepen, zoals Fietzersbond, Qbuzz, vertegenwoordigers namens de winkeliers en ondernemers, etc. Zo is er ook gesproken met een afvaardiging vanuit raadsfracties. Daarnaast heeft Goudappel regelmatig gesproken met een brede ambtelijke klankbordgroep; en werd de regio betrokken door te inventariseren naar beleid en aandachtspunten bij buurgemeenten, Drechtsteden en de provincie Zuid-Holland.

Vervolprocedure (inspraak/publiceren)

Na vaststelling door de raad wordt het besluit en het plan bekendgemaakt via de website van de gemeente. Bij de diverse onderzoeken is de mening van belanghebbenden relevant om te bepalen in welke vorm een mogelijke uitvoering denkbaar is. Zij zullen worden geïnformeerd en (actief) betrokken in de te maken afwegingen voor mogelijke maatregelen en infrastructurele ingrepen. Voor de lange termijn zal de samenleving regelmatig worden uitgenodigd om nieuwe inbreng te geven.

Eerdere besluitvorming c.q. bronvermelding

Verkeers- en Mobiliteitsplan 2017-2040, d.d. april 2017

Integraal Veiligheidsplan 2023-2026, d.d. mei 2023

CIB: Stand van zaken Verkeers- en Mobiliteitsplan 2017-2040, d.d. november 2023

CIB: Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035, d.d. maart 2024

Groeiagenda 2023, d.d. Zomer 2023

Uitvoeringsprogramma 2024 van de zeven Drechtstedengemeenten, d.d. Zomer 2023