

College informatiebrief

Onderwerp: Herinrichting Kerkbuurt-Oost

Datum: 31 januari 2022

Portefeuille T.A. Spek

Aanleiding

Op 26 oktober 2021 heeft het college de raad per College-informatiebrief (CIB) geïnformeerd over de voorgenomen herinrichting van Kerkbuurt-Oost. In die CIB schetste het college de voorgeschiedenis en eerdere besluitvorming, alsook een aantal overwegingen over de wijze waarop de herinrichting anno 2021/22 uitgevoerd zou kunnen gaan worden. Het college gaf daarbij aan dat er een actualisering nodig was van het ontwerp en dat hiervoor extern advies ingewonnen zou worden. Aan de hand van dit advies zou het college een definitief besluit over de herinrichting nemen en de raad hierover informeren. De nu voorliggende CIB voorziet hierin.

Inhoud extern advies

In november 2021 heeft het college de combinatie van adviesbureaus BRO en Movares, gespecialiseerd in ruimtelijk-economische respectievelijk verkeerskundige analyse, gevraagd om een extern advies inzake de herinrichting van Kerkbuurt-Oost. De onderzoeksvragen zijn te vinden in de rapportage en betreffen de functie en bijpassende verkeerssituatie van Kerkbuurt-Oost in de huidige tijd. Op 14 januari heeft het college de definitieve rapportage ontvangen, welke is bijgevoegd bij deze CIB.

Kern van de conclusies en het advies van BRO en Movares is dat Kerkbuurt-Oost een belangrijke aanloopstraat is en moet blijven voor het kernwinkelgebied, en dat als zodanig een herinrichting ook echt relevant is voor versterking van deze functie. Het nadrukkelijke advies van BRO en Movares daarbij is om op Kerkbuurt-Oost – net zoals nu al het geval is – bestemmingsverkeer mogelijk te laten blijven, maar verder geen doorgaand autoverkeer toe te laten. Dit omdat de autoluwe situatie past bij het huidige profiel en functie van het gebied, en ook omdat dit beter is voor het woon- en leefklimaat en de veiligheid.

Collegebesluit over uitvoering herinrichting

Het college neemt het advies van BRO en Movares over. Belangrijke afweging voor het college bij haar bevoegdheid tot het nemen van een verkeersbesluit is de constatering van de adviesbureaus dat de straat geen belangrijke verkeers(ontsluitings)functie heeft of krijgt. Daarom zijn er geen verkeerskundige redenen tot algemene openstelling voor autoverkeer. Daarentegen is herinrichting van de straat wel nuttig voor de functie als aanloopstraat, waarbij het college ervoor kiest om de aspecten van leefbaarheid, veiligheid en groen te versterken. Hiervoor past het college het ontwerp voor de herinrichting van Kerkbuurt-Oost aan.

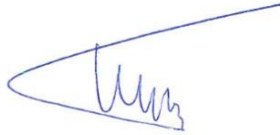
Met deze daadwerkelijke herinrichting van Kerkbuurt-Oost geeft het college uitvoering aan het raadsbesluit tot het beschikbaar stellen van krediet uit 2016 en het onderliggende raadsbesluit over de Kerkbuurt uit 2015, met dien verstande dat met de herinrichting geen algemene toegankelijkheid voor autoverkeer vanaf de Waterkeringweg realiseert. Daarentegen richt de herinrichting zich nu op het optimaliseren van Kerkbuurt-Oost als aanloopstraat van het winkelgebied, voor fietsers en voetgangers.

Tot slot merkt het college op dat de positie van en de behoefte aan stallingsmogelijkheden voor fietsers op de Kerkbuurt een aandachtspunt is, waarom het college mogelijk op een later moment bij de raad zal terugkomen op het reguleren en faciliteren van fietsers op de Kerkbuurt.

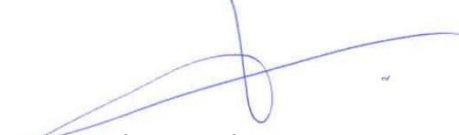
Vervolg

Uitvoering van de herinrichting is voorzien in het tweede kwartaal van 2022. Belanghebbenden worden over het voornoemde collegebesluit en de verdere uitvoering door het college geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Sliedrecht,
De secretaris, De burgemeester,



N.H. Kuiper mca mcm



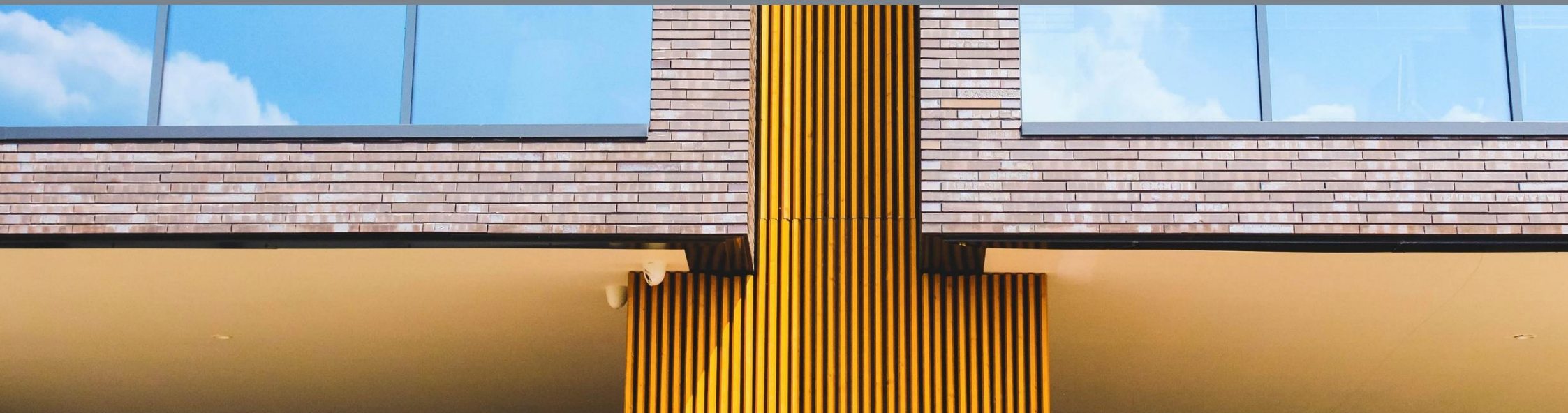
mr. drs. J.M. de Vries

Bijlage

1. Rapportage BRO & Movares "Sliedrecht, Visie Kerkbuurt-Oost"

Sliedrecht, Visie Kerkbuurt-Oost

Functioneel, mobiliteit en herinrichting openbare ruimte



projectnaam
**Sliedrecht, Visie
Kerkbuurt-Oost**

datum
13 januari 2022

projectnummer
P04986

opdrachtgever
Gemeente Sliedrecht

BRO
projectleider
RvL (BRO)
projectteam
**EB (Movares)
JV (BRO)**

bron Kaft
BRO

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl



Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
1.1 Context en aanleiding	3
1.2 Onderzoeksvragen	3
1.3 Doel en resultaat	3
1.4 Samenwerking BRO en Movares	3
2 Conclusies en advies	4
3 Situatiebeschrijving	5
3.1 Kerkbuurt algemeen	5
3.2 Kerkbuurt-Oost	6
4 Functioneel	7
5 Mobiliteit en verkeer	9
6 Herinrichting	11

1 Inleiding

1.1 Context en aanleiding

Context

Er zijn in het verleden door diverse partijen visies en plannen ontwikkeld voor de Kerkbuurt, het recreatieve centrumgebied van Slidrecht. Ook BRO is hier op meerdere momenten en vanuit verschillende invalshoeken (functioneel, juridisch en stedenbouwkundig) bij betrokken geweest. Enkele eerdere documenten.

- BRO (2011). Slidrecht, Toekomstvisie Kerkbuurt.
- BRO (2013). Visie versterking retailstructuur.
- RHO Adviseurs voor Leefomgeving (2016, februari 23). Visie Herinrichting Kerkbuurt-Oost Slidrecht.
- I&O Research (2017). Koopstromenonderzoek Slidrecht.
- Ruimte in Advies (2017). Koopstromenonderzoek Herinrichting Kerkbuurt-Oost Slidrecht.

Aanleiding

De aanleiding is te komen tot een compacter kernwinkelgebied en de leegstand terug te dringen. Hierdoor is eerder gekozen voor meer complementariteit tussen het kernwinkelgebied en de Kerkbuurt-Oost als aanloopgebied. In 2021 heeft de gemeente het raadsbesluit uit 2015/2016 opnieuw ter hand genomen, waarbij de conclusie is dat er nog steeds reden is om tot herinrichting over te gaan, omdat dit het functionele onderscheid tussen kernwinkelgebied en aanloopstraat zichtbaar maakt. Echter, verkeerskundig wordt het onverstandig geacht om bij dit onderscheid ook een algemene openstelling voor auto's te realiseren. Voor het functionele onderscheid wordt vooral de uitstraling en inrichting van het gebied relevant geacht. Autoverkeer stuit op bezwaren van verkeersveiligheid en grote bezwaren van omwonenden.

1.2 Onderzoeksvragen

Omdat er sprake is van een complexe politiek-bestuurlijke geschiedenis, heeft de raad gevraagd om een beknopte externe expert opinion ten aanzien van de navolgende vragen:

1. Welke functie kan Kerkbuurt-Oost hebben om het kernwinkelgebied te versterken?
2. In hoeverre is het besluit uit 2015/2016 inzake het auto-toegankelijk maken van Kerkbuurt-Oost in de huidige tijd en binnen de huidige omstandigheden nog steeds het meest voor de hand liggend, of zijn er alternatieven die meer passend zijn en zo ja welke?

1.3 Doel en resultaat

Het doel van deze opdracht is een beknopte inhoudelijke en objectieve adviesmemo waarin antwoord wordt gegeven op de onderzoeksvragen. Het gaat daarbij om de samenhang tussen enerzijds het functionele en ruimtelijke profiel en anderzijds de complementariteit tussen het kernwinkelgebied en de Kerkbuurt-Oost.

1.4 Samenwerking BRO en Movares

Op basis van de samenhang tussen het functionele en het ruimtelijke (mobiliteit) is gekozen om dit project uit te voeren in samenwerking tussen BRO en Movares. BRO is goed bekend met Slidrecht en heeft de ruimtelijk-functionele expertise. Movares heeft veel kennis en expertise op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, veiligheid en specifiek met verschillende verkeersscenario's voor aanloopstraten (vooren nadelen).

2 Conclusies en advies

Functioneel: woon- werkstraat

- De Kerkbuurt-Oost ontwikkeld zich steeds meer als woon- en werkstraat. Hier ligt naar oordeel van BRO ook het meeste perspectief. Ons advies is hier op te focussen en daar ook de mobiliteit en inrichting op in te richten.
- De winkels en andere commerciële functies zijn de afgelopen jaren sterk teruggelopen. De winkels die er momenteel nog zijn hebben een beperkt toekomstperspectief. De kans dat nieuwe winkels zich vestigen acht BRO klein. Bovendien is het vanuit de visie op de Kerkbuurt als geheel wenselijk dat winkels zich concentreren in het kernwinkelgebied.
- Qua functie heeft de Kerkbuurt-Oost wel primair een belangrijke aanloop- en aanrijfunctie voor voetgangers en fietsers van en naar het kernwinkelgebied. Ook is het dijklint een belangrijke 'ader' om van oost naar west (en andersom) te gaan met de fiets. De Waterbushalte 'Sliedrecht-Middeldiep' is bovendien een bronpunt met potentie.
- Verder dient benadrukt te worden dat de auto momenteel een beperkte rol heeft in het gebied, uitsluitend voor bestemmingsverkeer, zoals aanwonenden, leveranciers en hulpdiensten.

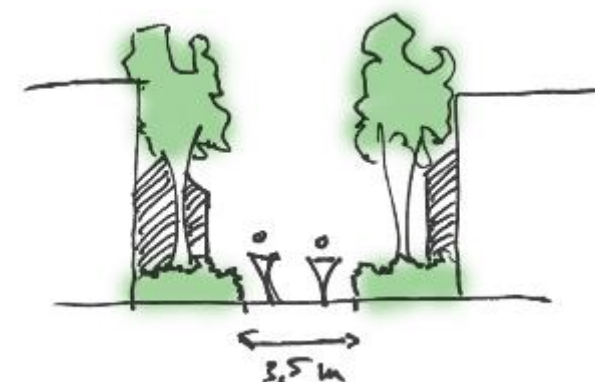
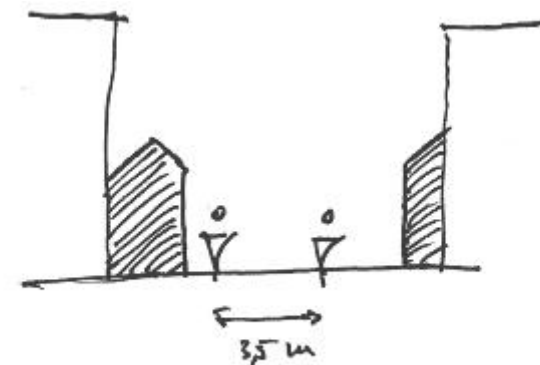
Mobiliteit: behouden van 'autoluwe' straat

- BRO en Movares adviseren nadrukkelijk de Kerkbuurt-Oost niet open te stellen voor autoverkeer. Het behouden van de huidige autoluwe situatie past bij het profiel van woon- en werkstraat, is duurzaam, zorgt voor een aantrekkelijker leefklimaat en zorgt voor meer veiligheid.
- Bij een toekomstige herinrichting dient er aandacht geschonken te worden aan de positie van de voetganger

ten opzichte van de fietser om de veiligheid verder te verbeteren. Door een minimaal onderscheid te creëren tussen de rijloper voor fietsers (in het midden van het beschikbaar wegprofiel) en voetganger (de buitenste zijden van het beschikbaar wegprofiel) is de positie van eenieder in de openbare ruimte duidelijker. Hiermee neemt het risico op botsingen (tussen fietser en voetganger) af.

Herinrichting: meer groen, aantrekkelijker en veiliger

- De ingrediënten om tot een goede inrichting te komen, bestaan hoofdzakelijk uit het blijven weren van de doorgaande auto en het inzetten op het toevoegen van groen in de straat. De aanwezige materialen kunnen worden hergebruikt bij het maken van een smallere rijloper. In het midden is ruimte voor de fietsers, verder naar de randen ontstaat ruimte voor de voetganger en meer groen. Op deze manier wordt het gebied een prettig entree om aan te komen in de winkelstraat en biedt het een groene omgeving voor de mensen die er wonen en werken. Hiermee wordt Sliedrecht duurzamer, gezonder en klimaatadaptiever.
- Een dergelijke nieuwe inrichting zorgt er ook voor dat er een zichtbaar verschil ontstaat in de openbare ruimte tussen het kernwinkelgebied en het aanloopgebied. Dit versterkt, nog los van het functionele verschil, ook de ruimtelijke complementariteit tussen de gebieden.



3 Situatiebeschrijving

3.1 Kerkbuurt algemeen

Recreatieve hart van Sliedrecht

De Kerkbuurt is het recreatieve dijklint van Sliedrecht. Het afgelopen decennium is in de Kerkbuurt met name het winkel-aanbod fors afgenomen en de leegstand toegenomen.

- In 2011 stonden 9 panden leeg, met een omvang van 1.930 m² vwo. Anno 2021 staan 22 panden leeg, met een omvang van 3.698 m² vwo. Dit is een verdubbeling van de leegstand en in aantal panden zelfs nog meer dan een verdubbeling.
- Opgemerkt moet worden dat de toename van de leegstand met name heeft plaatsgevonden tussen 2017 en 2019. De laatste twee jaar is sprake van een lichte afname van de leegstand.
- Het aanbod mode en luxe is de afgelopen 10 jaar met bij 10 winkels en circa 2.000 m² vwo afgenomen. Dit komt door faillissementen en sluitingen van onder andere Charles Vogele, De Gruiter, Marskramer en Witteveen.
- Ook in andere winkelbranches neemt het aanbod aan de Kerkbuurt jaarlijks gestaag af, zoals het doe-het-zelf- en woonaanbod. Hier heeft Nijverwaard de laatste 10 jaar een stevige positie op verworven.
- Het horeca aanbod aan de Kerkbuurt is de afgelopen jaren ook beperkt afgenomen (3 zaken). Het aanbod cultuur en diensten is stabiel gebleven.

Investerings openbare ruimte en geveluitstraling

De laatste jaren is geïnvesteerd om de Kerkbuurt aantrekkelijker te maken. In het westelijke deel van de Kerkbuurt is een horecaplein aanwezig met een nieuwe inrichting. Verblijfselementen zijn toegevoegd (openbare bankjes) en er is meer groen. Wel blijft de toegankelijkheid voor minder valide bezoekers beperkt en is de uitstraling van vastgoed zeer matig.

Westelijke entree Kerkbuurt, wisselende kwaliteit vastgoed



Westelijke entree, verblijfselementen en groen



Bloembakken



Centraal plein Kerkbuurt, speeltoestel



Kerkbuurt, impressie



Kerkbuurt, leegstand en verloedering



Het centrale plein in de Kerkbuurt is deels aangepakt om meer verblijfs-elementen en groen te creëren, vergelijkbaar met het westelijke deel. Ook zijn door de winkelstraat bloembakken geplaatst.

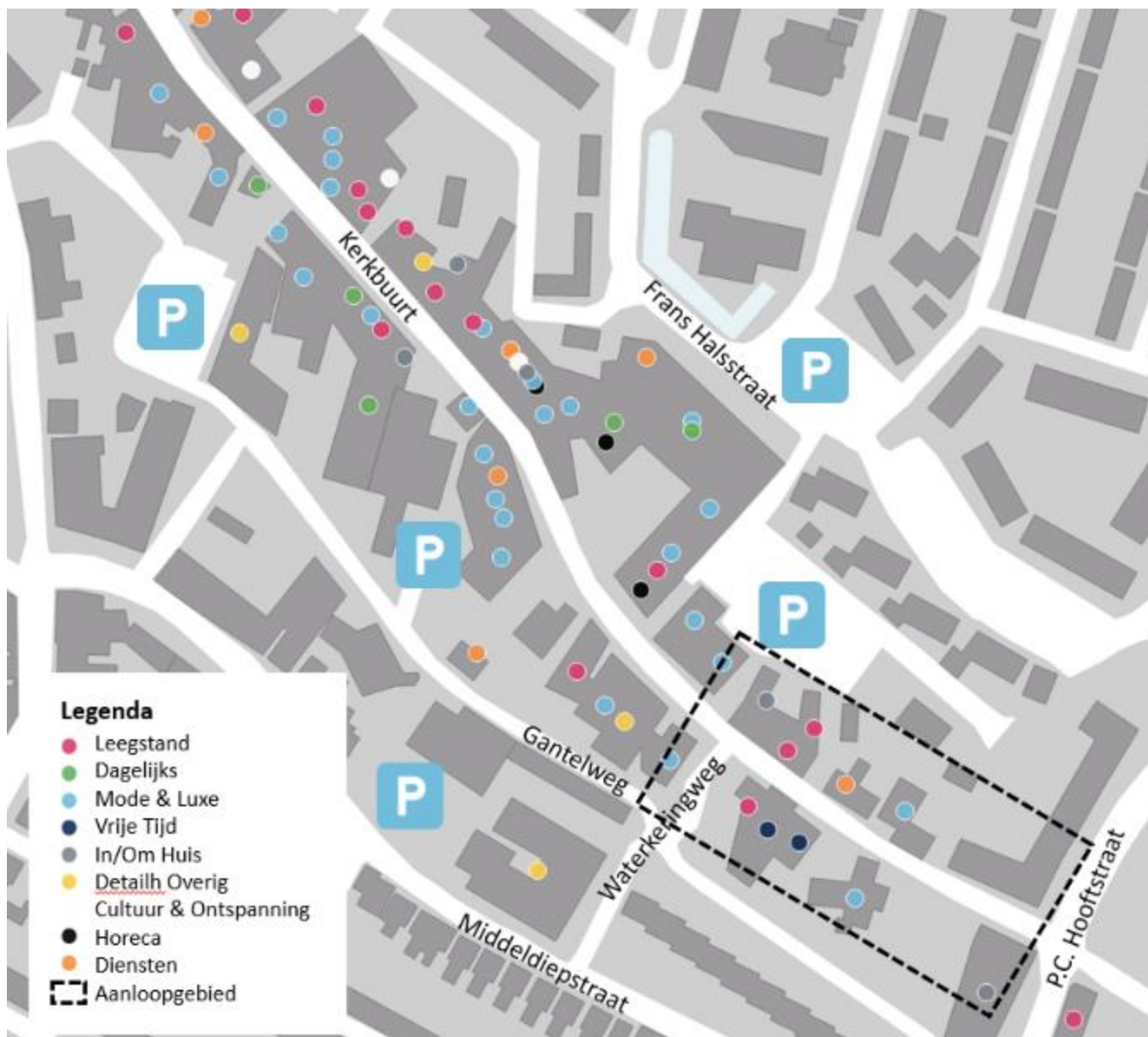
3.2 Kerkbuurt-Oost

De term 'aanloopstraat' nader bekeken

De Kerkbuurt-Oost is het stukje Kerkbuurt tussen de P.C. Hooftlaan en Waterkeringsweg. Beleidsmatig behoort dit deel van de Kerkbuurt niet langer tot het kernwinkelgebied en is het aangeduid als 'Aanloopstraat'. De functie van een aanloopstraat kan per situatie verschillen. In de landelijke beeldvorming is een aanloopstraat een (van oudsher gegroeide) verbindingsstraat naar het centrumgebied waar veel doelgerichte publieksfuncties aan gevestigd zijn. Vaak rijdt de auto hier nog doorheen, omdat voorzieningen deels afhankelijk zijn van doelgericht bezoek (kort parkeren voor de deur en weer weg) en aanloopstraten uitmonden op belangrijke bronpunten van centrumgebieden (bijvoorbeeld een parkeergarage of een ringweg). Voorbeelden van dergelijke aanloopstraten zijn de Voorstraat Utrecht, Boschstraat Breda, Rechtstraat Maastricht, Korvelseweg Tilburg, Assendorperstraat Zwolle en Nieuwe en Oude Ebbingestraat Groningen.

Kerkbuurt-Oost geen traditionele aanloopstraat

De Kerkbuurt-Oost is geen traditionele aanloopstraat, maar heeft deze status beleidsmatig toegewezen gekregen als gevolg van de ambitie om te komen tot een compacter centrumgebied. De Kerkbuurt-Oost heeft in de huidige situatie en in de toekomst naar oordeel van BRO zeker nog een belangrijke 'aanloop'-functie voor het kernwinkelgebied. Dit uit zich primair in fietsers, die het dijklint gebruiken om van oost naar west en west naar oost te reizen. Ook diverse voetgangers uit de omgeving passeren de Kerkbuurt-Oost alvorens ze het compacte centrumgebied bezoeken, inclusief voetgangers die gebruik maken van de waterbus.



Figuur 3.1: Functies (deel) Kerkbuurt en Kerkbuurt-Oost

4 Functioneel

Rol van de auto bij aanloopstraten

Voor veel aanloopstraten in Nederland, zoals hierboven genoemd, is de auto van oudsher dominant. In veel aanloopstraten worden echter maatregelen getroffen om de auto minder dominant te maken ten gunste van de leefbaarheid. In de meeste gevallen wordt voor oplossingen gekozen, zoals 'auto te gast' of 'fietsstraat'. In steeds meer gevallen wordt ook gekozen voor 'autoluw'. Autoverkeer en autoparkeren in een aanloopstraat heeft een mogelijke functie indien sprake is van het volgende:

- Aanwezigheid van bepaalde kritische massa voorzieningen die afhankelijk zijn van doelgerichte bezoekers die voor de deur willen parkeren, zoals afhaalhoreca, diensten (kappers, schoonheidssalon, kleermaker), levensmiddelen speciaalzaken (bakker, slager, groenteboer), of winkels in volumineuze artikelen.
- Noodzakelijke rijroute in verband met goede afwikkeling verkeerssituatie.

De rol van de auto in aanloopstraten wordt in algemene zin kleiner, zeker in stedelijke gebieden. Gezondheid, duurzaamheid, bewust leven worden steeds belangrijke thema's. Het autobezit in de Randstad en omgeving neemt al jaren gestaag af en uit Koopstromenonderzoek Randstad 2018 blijkt dat recreatieve winkelgebieden ook beperkt met de auto worden bezocht (circa 33%). Het overgrote deel komt dus te voet, met de fiets of met het OV. Dit geldt ook voor de Kerkbuurt.

Functioneel perspectief Kerkbuurt-Oost

De Kerkbuurt-Oost heeft geen uitstraling als bruisende straat met publieksfuncties. Hoewel er momenteel nog 6 winkels aanwezig zijn (Profile, Haar Sieraad, Vermaas, Oude Station,

F.A. De Vries en zn. en Goede boeken), voert de woonfunctie in de beeldvorming momenteel de boventoon. Afgelopen jaren is een appartementencomplex toegevoegd (nr. 12-18) en een winkel is vertrokken naar het kernwinkelgebied (Marie Olief) waarbij de achterlaatllocatie is getransformeerd naar appartementen (nr. 19/21). Gezien de aard van de winkels in specifieke branches en het feit dat sprake is van zelfstandig ondernemerschap, kunnen er uitdagingen zijn met betrekking tot bedrijfsopvolging en daarmee het toekomstperspectief. De kans dat eventuele leegstand wordt ingevuld met andere publieksfuncties acht BRO zeer klein, vanwege enerzijds de keuze om in te zetten op een compacte Kerkbuurt en anderzijds vanwege trends en ontwikkelingen:

- De toename van online bestedingen blijft voortzetten, wat een effect heeft op het voortbestaan van winkels, zeker in specifieke branches (niches, zoals boekenwinkels en modelbouw).
- De consument heeft bij recreatief winkelen behoefte aan kritische massa, een aantrekkelijk verblijfsklimaat en gezelligheid. Inwoners in Slidrecht vinden dit primair in de binnenstad van Dordrecht en dicht bij huis in de compacte Kerkbuurt.

Waar liggen kansen voor Kerkbuurt-Oost?

Naar oordeel van BRO dient voor de Kerkbuurt-Oost te worden ingezet op een profiel van wonen en werken. Er liggen kansen om in de toekomst leegkomende winkelruimte te transformeren naar woningen. Het vastgoed heeft momenteel al sterk een woonuitstraling. Etalageruimte kan eventueel ook worden gebruikt als expositieruimte voor ateliers en andere ambachts-/maakconcepten. Op termijn acht BRO het echter verstandig om publieksfuncties zoveel mogelijk te concentreren in het kernwinkelgebied.

Huidige boekenwinkel in iconisch vastgoed



Verf speciaalzaak FA de Vries



Wat betekent dit voor de functie van Kerkbuurt-Oost?

Door in te zetten op een woon-/werkstraat, zal de Kerkbuurt-Oost op termijn de publieksvoorzieningen verliezen. Dit hoeft niet negatief te zijn voor de 'aanloopfunctie' richting het kernwinkelgebied. Juist een aantrekkelijke woon/werkstraat waar je als fietser en voetganger door kan bewegen, met veel groen, een goede kwaliteit en uitstraling van het vastgoed en een nette openbare ruimte, kan bijdragen aan de 'loop' richting het kernwinkelgebied.

5 Mobiliteit en verkeer

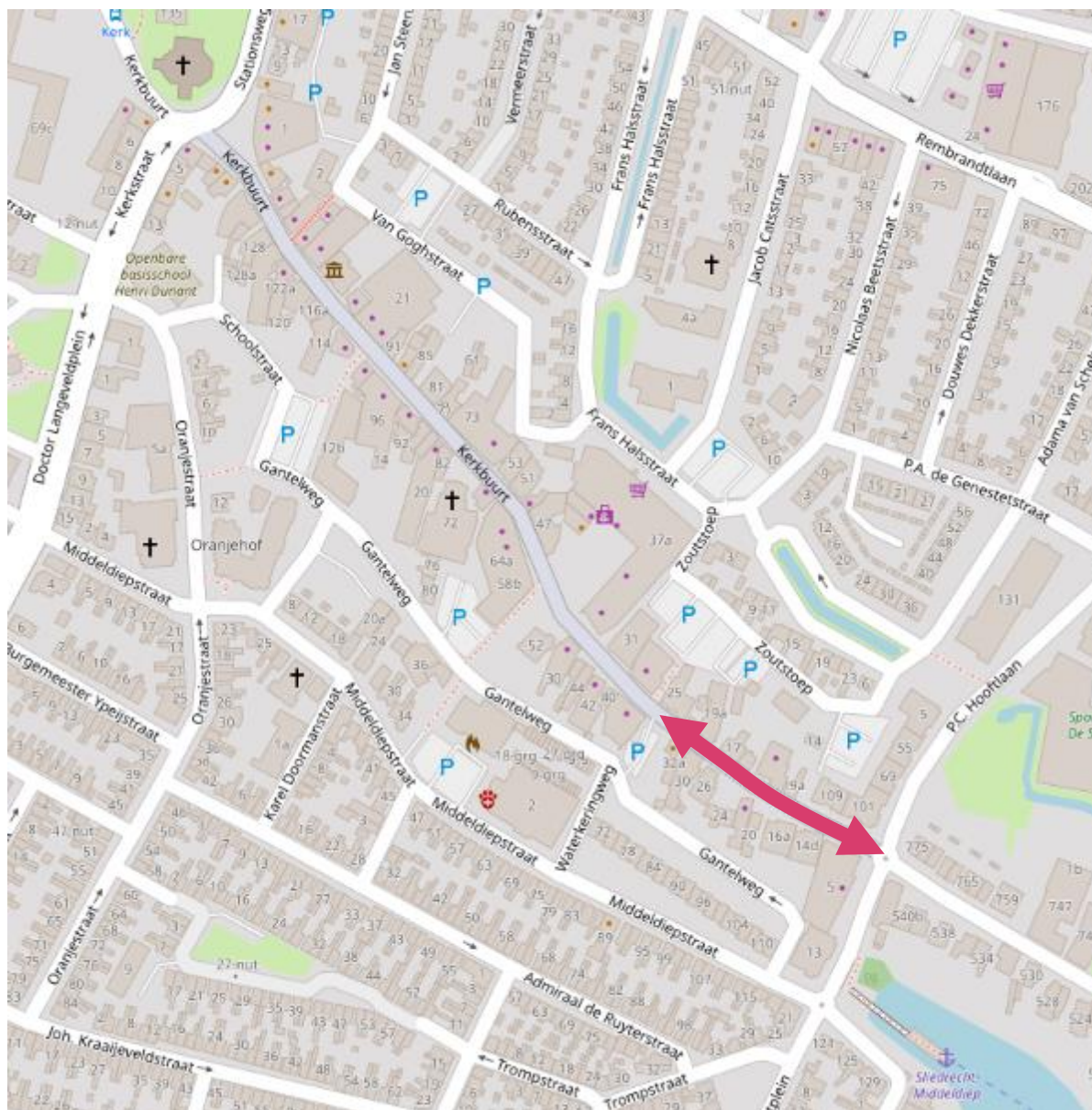
De Kerkbuurt-Oost is het wegvak tussen Waterkeringweg (Kerkbuurt 25) en het kruispunt met de P.C. Hoofdlaan. In de huidige situatie maakt dit deel onderdeel uit van de Kerkbuurt. Het wordt omschreven als aanloopstraat van het kernwinkelgebied Kerkbuurt.

Op dit moment is de Kerkbuurt-Oost niet toegankelijk voor doorgaand verkeer. Ter hoogte van het kruispunt met de P.C. Hoofdlaan en Stationsweg is de Kerkbuurt afgeschermd door middel van zogenaamde bollards (verticale zuilen die al dan niet automatisch zakken zodat één voertuig kan passeren). Personen of voertuigen met een ontheffing (bijv. aanwonenden, leveranciers en hulpdiensten) kunnen toegang krijgen tot de Kerkbuurt. In deze context is de Kerkbuurt-Oost op dit moment 'autoluw'.

Dit deel van de Kerkbuurt maakt momenteel geen onderdeel uit van het huidige verkeerssysteem. Dit gebied van Sliedrecht kenmerkt zich door de diverse wegenstructuren die parallellopen aan de Merwede. Op een aantal locaties bevinden zich noord-zuid relaties die het geheel tot een netwerk maken, zoals de P.C. Hoofdlaan, Doctor Langeveldplein en Kerkstraat.

Om antwoord te geven op de 2^e onderzoeksvraag (In hoeverre is het besluit uit 2015/2016 inzake het auto-toegankelijk maken van Kerkbuurt-Oost in de huidige tijd en binnen de huidige omstandigheden nog steeds het meest voor de hand liggend, of zijn er alternatieven die meer passend zijn en zo ja welke?) zijn een aantal aspecten relevant:

- Functie van de weg
- Aanwezige bestemmingen en toekomst
- Verkeersveiligheid



Figuur 5.1: Scope van het onderzoek, Kerkbuurt-Oost.

Functie van de weg

Zoals in het voorgaande hoofdstuk staat beschreven is het vanuit ruimtelijk perspectief wenselijk dat auto-toegankelijkheid mogelijk wordt gemaakt bij (1) een kritische massa van publieksfuncties en/of (2) een functie in het verkeerssysteem. Naar oordeel van BRO en Movares wordt niet voldaan aan deze voorwaarden.

1. Op dit moment zijn slechts enkele winkels aanwezig die momenteel ook functioneren in een autoluwe straat. Er is geen sprake van een kritische massa. Er zijn voldoende parkeermogelijkheden in de directe omgeving van de Kerkbuurt-Oost, waardoor deze winkels doelgericht bezocht kunnen worden. Op dit moment is alleen bestemmingsverkeer toegestaan. De autoluwe inrichting sluit aan bij de algehele inrichting van de Kerkbuurt. Weggebruikers zoals fietsers en voetgangers herkennen deze inrichting en passen hun gedrag hierop aan.
2. Dit deel van de Kerkbuurt-Oost heeft op basis van het huidige wegennet geen belangrijke verkeers(ontsluitende) functie. Door de auto toe te laten ontstaat geen meerwaarde, bijvoorbeeld om verkeersknelpunten elders te ontlasten. De P.C. Hooftlaan is een belangrijke ontsluitingsweg die bovendien recent is gemoderniseerd.

Momenteel functioneert de weg voor voetgangers en fietsers. Dit zijn de primaire modaliteiten.

Aanwezige bestemmingen

Naast enkele commerciële voorzieningen heeft de Kerkbuurt-Oost een duidelijke woonfunctie. De verwachting is dat dit verder toeneemt naar de toekomst.

- In het bestemmingsplan Kerkbuurt-Oost (2014) hebben de locaties waar nu commerciële voorzieningen aanwezig zijn ook een gemengde bestemming. Hierbinnen is

ook de functie wonen toegestaan. Dit maakt transformatie naar wonen eenvoudiger.

- De behoefte aan winkels neemt af (zie vorig hoofdstuk), terwijl de behoefte aan wonen toeneemt. Transformatie naar wonen is ook financieel voordelig voor vastgoedeigenaren.

Voor een straat waar wonen en werken centraal staat (in de toekomst) is een autoluwe straat juist van meerwaarde in het kader van leefbaarheid. Er is immers sprake van minder geluidsoverlast, minder stankoverlast, meer veiligheid en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Aan de achterzijde (Zoutstoep, P.C. Hooftlaan en Gantelweg) is voldoende ruimte om de auto te parkeren voor bewoners en bezoekers. Tijdens de schouw op dinsdag 23 november 2021 is niet gebleken dat er een dringend tekort¹ is aan parkeerplaatsen. Daarnaast is de beschikbare ruimte in het dwarsprofiel beperkt. Het realiseren van parkeervoorzieningen gaat ten koste van de primaire weggebruikers (fietsers en voetgangers).

Verkeersveiligheid

Door het openstellen van verkeer neemt het risico op verkeersongevallen toe, juist door het feit dat de Kerkbuurt-Oost een aanloopstraat is voor het aanwezige kernwinkelgebied (voetgangers en fietsers). Door fietsers, voetgangers én auto's gezamenlijk te laten passeren door de straat, zonder herinrichting, ontstaan ongelukken. Voetgangers en fietsers zijn immers, vanwege de huidige autoluwe situatie, gewend om in het midden van de straat te lopen.

Ook ontstaat een verkeersonveilige verbinding tussen de Kerkbuurt-Oost en het kernwinkelgebied, wat juist negatief uitwerkt voor de functie als aanloopgebied.

- De rijrichting zou vanuit de Waterkeringweg over de Kerkbuurt-Oost richting de PC-Hooftlaan gaan (eenrichtingsverkeer).
- Deze bocht zorgt voor een extra 'oversteek' voor fietsers en voetgangers aan de westzijde van de Kerkbuurt-Oost. Dit gaat ten koste van de aanloopfunctie en aantrekkelijke aansluiting op het kernwinkelgebied.

Tot slot

Het openstellen van een dergelijke weg voor autoverkeer gaat in tegen alle landelijke trends. Juist het autoluw maken van (of zelfs verbieden van gemotoriseerd verkeer) is een actueel onderwerp in veel (binnen)steden en centrumgebieden. Een aanloopstraat is niet vanzelfsprekend (meer) een straat waar de auto doorheen rijdt.

Conclusie

Door in te zetten op het autoluw houden van Kerkbuurt-Oost wordt recht gedaan aan de functie als aanloopstraat. Dit is positief voor de leefbaarheid, sluit goed aan bij de toekomstige functie van de straat als woon- en werkgebied en is verkeersveiliger. Het advies is dan ook om de huidige functie van de Kerkbuurt-Oost te behouden en dit wegvak dus niet open te stellen voor doorgaand verkeer.

Aanbeveling

Bij een toekomstige herinrichting dient er aandacht geschenken te worden aan de positie van de voetganger ten opzichte van de fietser. Door een minimaal onderscheid te creëren tussen de rijloper voor fietsers (in het midden van het beschikbaar wegprofiel) en voetganger (de buitenste zijden van het beschikbaar wegprofiel) is de positie van eenieder in de openbare ruimte duidelijker. Hiermee neemt het risico op botsingen (tussen fietser en voetganger) af.

¹ Deze uitspraak berust zich op een momentopname. Er zijn bij BRO/Movares geen signalen bekend dat er sprake is voor een aanvullende parkeerbehoefte.

6 Herinrichting



Stenige openbare ruimte

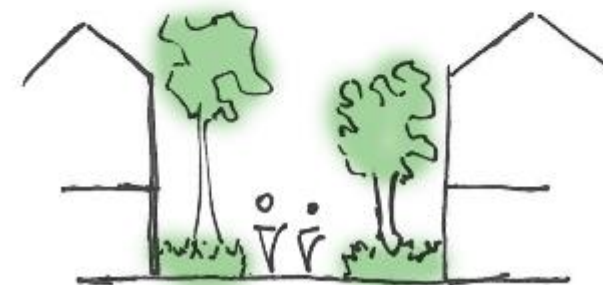
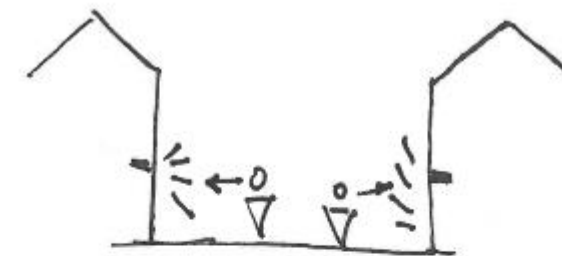
De huidige inrichting van de openbare ruimte is erg stenig. De vloer van de openbare ruimte is ingericht met één type bestratingsmateriaal. Dit materiaal is in verschillende legverbanden is uitgevoerd, hoofdzakelijk gescheiden door een molsgoot. Hiermee ontstaat het gevoel voor een brede rijstoper voor de auto. Echter is de auto geen dominant onderdeel in de straat, hier liggen kansen. Daarnaast is er op enkele groenbakken na, geen groen in de straat aanwezig. Dit geeft samen met de hoge mate aan verharding, te weinig verkoeling in de zomer. De huidige uitstraling zorgt niet voor hoogwaardige entree/route naar het centrum en een prettige plek om aan te wonen en te werken.

De verschuiving in functie naar een meer woon/werkstraat, met een belangrijke positie voor fietser en voetganger, vraagt om een passende inrichting van de straat. Dit biedt kansen om Kerkbuurt-Oost aantrekkelijker en groener in te richten, als toegangsroute van de winkelstraat en als verblijfsruimte voor het wonen en werken.



Weinig aantrekkelijke entree tot de winkelstraat

De gemeente Sliedrecht heeft in 2017 de “Dijkvisie Sliedrecht 2017 – 2027” vastgesteld, hier valt Kerkbuurt-Oost onder. In deze visie wordt onder andere ingegaan op inrichtingsprincipes en materialisering voor de verschillende deelgebieden van de gehele dijk. Dit biedt een goede basis voor de uitwerking van de Kerkstraat-Oost. Echter wordt in de Dijkvisie uitgegaan van autoverkeer door de Kerkstraat-Oost. In het nieuwe licht van een autoluwe straat, zien we kansen om meer groen in de straat te realiseren.



Figuur 6.1 van winkelplinten naar woonplinten

Aansluiten openbare ruimte op nieuwe woon- en werkfunctie

Met het versterken van het kernwinkelgebied en daarmee het compacter worden van de winkelstraat is Kerkbuurt-Oost aan het ‘verkleuren’ van een winkelgebied naar aanloopstraat met voornamelijk wonen en werken. Deze nieuwe functie als woon- en werk gebied zorgt ervoor dat de huidige inrichting van openbare ruimte niet goed meer aansluit hierop. Waar voorheen de openbare ruimte voor een goede zichtbaarheid

van de winkelplinten moest zorgen, is het juist in een woon- en werkstraat voor bewoners prettig dat de openbare ruimte voor een rustig woonklimaat zorgt. Met name voor de plinten is dit van belang. Groene buffers in de voorruimte van de woningen en werkplekken, ofwel tussen de openbare ruimte (waar bezoekers van het winkelgebied doorheen gaan) en de privéruimte (waar mensen rustig willen wonen en werken), zorgt voor deze rust. Deze groene buffers creëren een vriendelijke overgang tussen privéruimte en openbare ruimte en sluit goed aan bij de nieuwe functie van de straat. Dit soort overgangen tussen privé en privaat zien we langs de gehele dijk, meestal met groenzones of verhogingen (trappen). Door deze groene zone een functie te geven die past bij een woonklimaat, zoals spelen, gaat het ook echt horen bij de woonfunctie. Het is daarmee minder een verblijfsgebied voor het centrum, maar juist een aantrekkelijke entree van het winkelgebied voor fietsers en voetgangers.

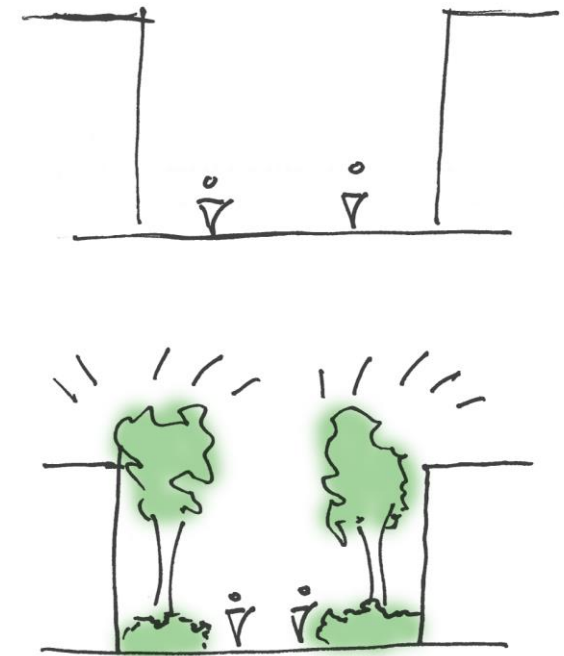
Een aantrekkelijk entree van de winkelstraat

Het vergroenen van de Kerkbuurt-oost zorgt ervoor dat er een duidelijke en aantrekkelijke entree van het winkelgebied ontstaat. Met de recente nieuwbouw in de Kerkbuurt-oost en rondom het kruispunt Kerkbuurt, PC Hooftstraat en Rivierdijk is hier al een mooie weg ingeslagen. Nu ligt de kans om de entreefunctie af te maken in de openbare ruimte zodat het een volwaardig aantrekkelijk entree van de winkelstraat wordt.

Groen en gezondheid

Daarbij past de combinatie tussen fietsers, voetgangers en groene entree van de winkelstraat heel goed bij een gezonde leefomgeving waarin bewegen en groen centraal staat. Door het te vergroenen wordt Kerkbuurt-Oost een echt aantrekkelijk poort van kernwinkelgebied voor langzaam verkeer. Daarbij ligt de kans om een goede koppeling te maken met de aanlegplek van de Waterbushalte 'Slidrecht-Middeldiep'. Zo

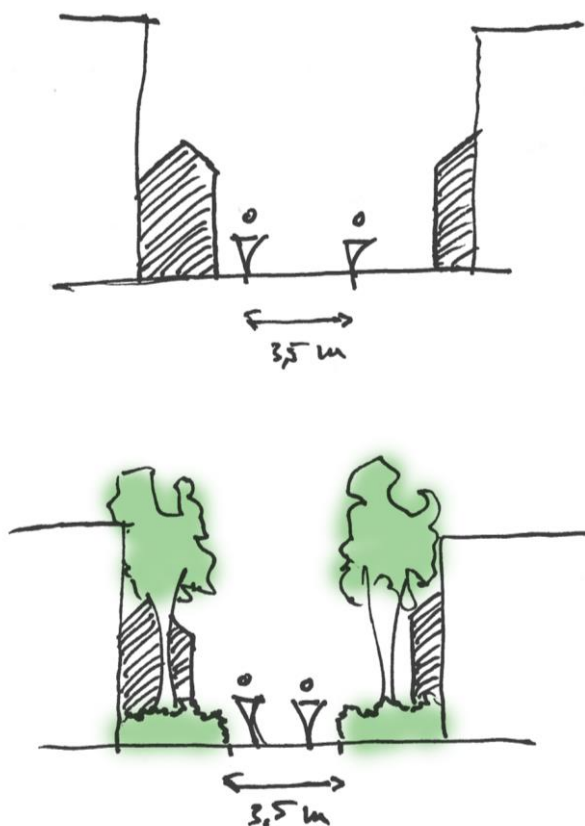
wordt deze entree van kernwinkelgebied nog duidelijker voor bezoekers uit de Drechtregio en Biesbosch. De auto past hierbij niet bij het gewenste beeld voor een gezonde entree van de winkelstraat. Dit biedt de kans om het profiel van de straat aan te passen naar een profiel met een smalle loper (rijbaan) van 3,5 meter voor fietsers en incidenteel verkeer (hulpdiensten en bevoorrading). De flanken zijn dan bestemd voor voetgangers en groen.



Figuur 6.2 naar een groene entree van de winkelstraat

Groen en klimaatadaptatie

Vergroening van Kerkbuurt-oost betekent ook een klimaatadaptieve omgeving. Door op de juiste wijze groen aan te brengen wordt er gewerkt aan schaduw, verkoeling en waterinfiltratie- en berging. Zo is het gebied in de toekomst beter bestendig tegen hittestress, waterstress en droogtestress. Daarmee wordt het gebied duurzaam ingericht. Daarbij is het een meerwaarde om goed aan te sluiten op de bestaande groenstructuren.



Figuur 6.3 centrale rijloper en groen en voetgangers in de flanken

Aansluiten bij de historische dijkstructuur

Kerkbuurt-oost is onderdeel van historische dijk die verder loopt als de Rivierdijk. Door aansluiting te vinden bij deze historische structuur wordt het gebied niet alleen een groene entree van de winkelstraat, maar wordt ook de relatie met de hele dijk versterkt. Daarbij zien we dat de Rivierdijk bestaat uit woningen met veel groene voorruimtes, veelal privé groen. Op smalle stukken is er minder tot geen groene voorruimte, en op bredere stukken zien we diepere groene voorruimtes (samenhangend met de wisselende rooilijnen). Dit

geeft een informeel ingerichte groenstructuur. Door de groene zones in Kerkbuurt-Oost op dezelfde 'informele' of 'organische' manier in te richten sluit de structuur aan bij de (privé) groenstructuur van het verdere verloop van de dijk en bij de bestaande groene voorruimtes in Kerkbuurt-Oost, zoals bij Kerkbuurt 24. Hiermee wordt een mooie overgang gemaakt tussen de twee gezichten van de dijk: het winkelgebied enerzijds en het woongedeelte van de Rivierdijk anderzijds.



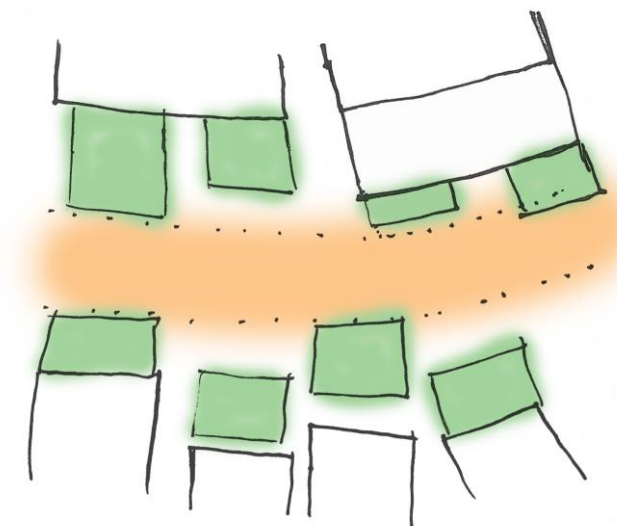
Figuur 6.4 aansluiten bij de dijkstructuur

Inrichtingselementen en materialisering

Om tot een duurzame ontwikkeling te komen is het goed om bestaande bestrating te hergebruiken, conform de principes uit de "Dijkvisie Sliedrecht 2017 – 2027". Deze past goed bij het centrumgebied. De centrale versmalde rijloper van 3,5 meter kan op dezelfde hoogteniveau aangebracht worden als de flanken (voetgangers en groen). Op een subtiele wijze kan de rijloper duidelijk gemaakt worden door bestrating in een ander patroon toe te passen dan de flanken, zoals dat in de huidige situatie ook is toegepast.

De brede stukken in het profiel (daar waar de rooilijn naar achter is gelegen), krijgen robuuste groene voorruimtes die gecombineerd kunnen worden met speelvoorzieningen. De kleinere stukken in het profiel krijgen minder diepe groenvakken. Zo ontstaan er groene ruimtes van wisselende formaten, dieptes en breedtes dat goed aansluit op de bestaande groenstructuur van de gehele dijk. De groenvakken kunnen tegen de voorgevels geplaatst worden. Belangrijk is wel dat de toegangen tot de woningen en werkplekken toegankelijk blijven.

Doordat het winkelgebied opschuift richting het westen, is het gewenst om goede fietsparkeerplaats te maken bij het kruispunt Kerkbuurt-Waterkeringweg. De fietsnietjes aan het begin van Kerkbuurt kunnen daarmee verplaatst worden. Deze zone komt hiermee vrij om te vergroenen.



Figuur 6.5 bovenaanzicht met principe van vergroening

Aanbevelingen

De ingrediënten om tot een goede inrichting te komen, bestaan hoofdzakelijk uit het blijven weren van de doorgaande auto en het inzetten op het toevoegen van groen in de straat. De aanwezige materialen kunnen worden hergebruikt bij het maken van een smallere rijloper. In het midden is ruimte voor de fietsers, verder naar de randen ontstaat ruimte voor de voetganger en meer groen. Op deze manier wordt het gebied een prettig entree om aan te komen in de winkelstraat en biedt het een groene omgeving voor de mensen die er wonen en werken. Hiermee wordt Sliedrecht duurzamer, gezonder en klimaatadaptiever.

Referentiebeelden vergroening

Hierbij een aantal referentiebeelden waar in Rotterdam is ingezet op vergroening in de straat.



Kokerstraatplein, Rotterdam voorsituatie



Akeleistraat, Rotterdam voorsituatie



Kokerstraatplein, Rotterdam nasituatie



Akeleistraat, Rotterdam nasituatie

www.bro.nl | info@bro.nl

Hoofdvestiging Boxtel

Boscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam

Rijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01