

## Aanleiding

De beoogde ontwikkeling van Stationspark III gaat uit van een bedrijventerrein, met bedrijven in de milieucategorie 3.2 en 4.2 met daaraan ondergeschikt kantoorfuncties. Het parkeren moet op eigen terrein plaatsvinden en de ontsluiting van het bedrijventerrein wordt gecombineerd met de huidige aansluiting van de ventweg Sportlaan op de hoofdrijbaan Sportlaan. In deze notitie wordt het parkeren en de ontsluiting van Stationspark III nader onderbouwd.

## Parkeren

Het plan Stationspark III gaat uit van verplicht parkeren op eigen terrein. Op de openbare weg op het bedrijventerrein mag niet worden geparkeerd. Hiervoor zal een parkeerverbodszone worden ingesteld. De rijbaan blijft daardoor gevrijwaard van geparkeerde voertuigen, zodat de volledige breedte van 7 meter beschikbaar is voor de afwikkeling van het verkeer.

Voor de parkeeropgave per bedrijf zijn de vigerende parkeernormen van toepassing en moet de inrichting van het eigen terrein per bedrijf voorzien in voldoende parkeerplaatsen conform de bij het type bedrijf behorende parkeeropgave.

## Laden en lossen

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

## Ontsluiting

Voor de ontsluiting van het beoogde bedrijventerrein zijn twee aansluitingen voorzien, waarvan één zo te noemen calamiteiten ontsluiting. Deze is uitsluitend te gebruiken door fietsers die daarmee aan de oostzijde een verbinding tussen het tweerichtingsfietspad langs de Sportlaan en Stationspark III krijgen en wordt alleen opengesteld voor regulier verkeer in geval van een wegomleiding en is normaliter alleen toegankelijk voor nood- en hulpdiensten. Het bedrijventerrein wordt via één aansluiting ontsloten voor het vracht-/autoverkeer in combinatie met de ventweg Sportlaan op de hoofdrijbaan Sportlaan aan de westzijde van het plangebied.

Aan de hand van de CROW-kencijfers voor bedrijventerrein is berekend wat Stationspark III aan verkeersbewegingen kan genereren. Volgens de CROW-kencijfers (voor gemengd terrein) genereert Stationspark III, met een omvang van circa 6,5 netto hectare, zo'n 1.027 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag. Omgerekend naar een werkdaggemiddelde is dat 1.366 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In tabel 1 is te zien dat deze waarden in motorvoertuigen nog zijn omgerekend naar personenauto equivalent (pae), ten behoeve van de kruispuntberekening.

Tabel 1: Berekening verkeersgeneratie Stationspark III

Type wermilieu:	omvang:	eenheid:	CROW-kencijfer (per netto ha.)			verkeersgeneratie/etmaal			
			pers.auto	vr.auto	totaal*	gemiddelde weekdag		gemiddelde werkdag	
						mvt	pae**	mvt	pae**
Gemengd terrein	6,5	netto hectare	128	30	158	1027	1222	1366	1625

\* totaal is het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal dat personen- en vrachtauto's samen genereren

\*\* pae = personenautoequivalent (1 vrachtauto = 2 pae)

NB: werkdag is 1,33 x weekdag

Uit de kruispuntberekening<sup>1</sup> volgens de methode van Harders (*zie bijlage 1*) blijkt dat het goed mogelijk is om Stationspark III met één aansluiting te ontsluiten. De wachttijden voor het verkeer op het kruispunt Sportlaan/Stationspark III blijven volgens de berekening nog onder de 15 seconden, wat wordt aangemerkt als 'bijna geen wachttijd' en goed is.

De ontsluitende (hoofd-)wegen, zoals de Sportlaan (50 km/h), Stationsplein (50 km/h) en Provincialeweg N482 (80 km/h) zijn gebiedsontsluitingswegen die voldoende breed gedimensioneerd zijn. Op of langs de rijbaan van deze wegen zijn geen parkeervoorzieningen aanwezig, waardoor de doorstroming ten gevolge van parkeermanoeuvres gehinderd kan worden. Voor de fietsers zijn er vrij liggende fietspaden fysiek gescheiden van deze ontsluitende wegen. Het met verkeerslichten geregelde kruispunt Stationsplein/Sportlaan/Provincialeweg N482 functioneert goed en zal de te verwachten verkeerstoename door de realisatie van Stationspark III goed kunnen blijven verwerken.

### Aanpassing Kruispunt

In het ontwerp van de aansluiting van Stationspark III op de bestaande verkeersinfrastructuur wordt rekening gehouden met voldoende ruimte om de inpassing vorm te geven in combinatie met de ventweg Sportlaan (van/naar Zwembad De Lockhorst) en de fietsoversteekplaats van het twee richtingen fietspad langs de hoofdrijbaan Sportlaan. Belangrijk is het verkeersveilig kunnen kruisen van de zijweg door fietsers en het behoud van uitwisselingsmogelijkheid tussen het twee richtingen fietspad langs de Sportlaan en de ventweg Sportlaan. Hiervoor zijn verschillende scenario's mogelijk, zoals indicatief als denkrichting voor een nader uit te werken kruispuntontwerp, zoals in figuur 1 is afgebeeld.

*Figuur 1: Indicatie aanpassing ontsluitend kruispunt Sportlaan (nog nader uit te werken)*



---

<sup>1</sup> De berekening is uitgevoerd voor de maatgevende avondspits, met behulp van de verkeersmodelcijfers voor modeljaar 2030

## Wegenstructuur

Doorgaand verkeer is via Stationspark III niet mogelijk waardoor er alleen verkeer met een herkomst of bestemming op Stationspark III rijdt. Doorgaand fietsverkeer zal via het tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Sportlaan blijven fietsen en niet kiezen voor een route via het bedrijventerrein. De beoogde wegenstructuur voorziet in de mogelijkheid om rond te rijden, waardoor vrachtverkeer alleen ter plaatse van individuele bedrijfskavels genoodzaakt is om achteruit te manoeuvreren. In combinatie met de rijbaanbreedte van 7,00 meter en uitritten van voldoende breedte is de uitwisseling van vrachtverkeer ter plaatse van de bedrijfskavels adequaat en verkeersveilig mogelijk. De aanwezigheid van trottoirs biedt aan werknemers voor een lunchwandeling een veilig van het autoverkeer gescheiden voetgangersvoorziening.

## Bereikbaarheid fiets

De huidige sportvelden zijn nu gelegen aan de Sportlaan en voor fietsers ontsloten via het tweerichtingsfietspad dat aan de zuidzijde van de Sportlaan gelegen is. Fietsers vanuit de meer oostelijk gelegen woonwijken in Sliedrecht rijden de route Rivierdijk-Zwijnskade-Sportlaan (vice versa) via vrij liggende tweerichtingsfietspaden. Sporters en bezoekers vanuit de meer centraal en westelijk gelegen woonwijken maken gebruik van de aanwezige fietsinfrastructuur en passeren de rijksweg A15 hoofdzakelijk via de onderdoorgang bij de Stationsweg.

De toekomstige bedrijven op Stationspark III zijn via de huidige fietsroutes op dezelfde wijze bereikbaar voor fietsers, zoals nu Sportpark De Lockhorst te bereiken is. De stedenbouwkundige visie 'Binnenstedelijke herstructurering Sliedrecht' (augustus 2023) voorziet onder meer in de zogenoemde nieuwe noord-zuidverbinding, die uitgaat van een gecombineerde verbinding voor fietsen en autoverkeer tussen de Thorbeckelaan en een rotonde Sportlaan/Stationsplein/N482. Het fietsnetwerk krijgt daarmee een nieuwe directere verbinding om de barrière rijksweg A15 bovenlangs te kruisen. In aansluiting op de noord-zuidverbinding komt er een tweerichtingsfietspad dat aansluit op de westelijke entree van Stationspark III. Daarmee komt er voor fietsers (afhankelijk van herkomst en bestemming) een veel directere verbinding met de bedrijven op Stationspark II en III ten noorden van de rijksweg A15.

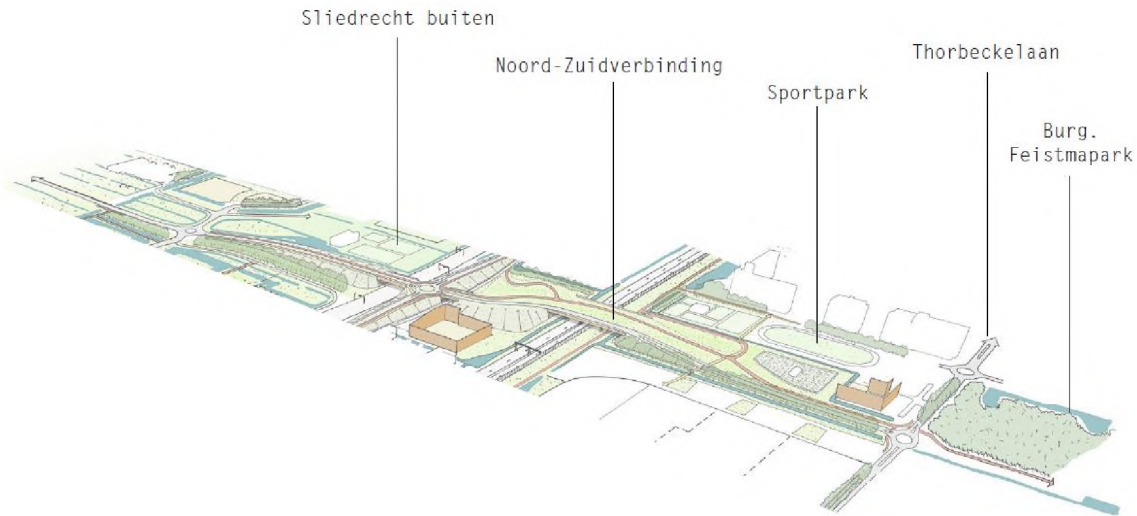
Figuur 2: Huidig en toekomst fietsnetwerk (BHS, augustus 2023)



Doordat de noord-zuidverbinding over de rijksweg A15 heen gaat en bovenop het viaduct Stationsplein aansluit, komen fietsers via deze route op niveau aan en overbruggen zij geleidelijk het hoogteverschil. Het huidige met verkeerslichten geregelde kruispunt wordt in de toekomst vervangen

door een rotonde. Voor fietsers vanuit het oosten die blijven kiezen voor een route via de Sportlaan is Stationspark III goed bereikbaar via de oostelijke entree, die alleen toegankelijk is voor fietsers.

*Figuur 2: Impressie noord-zuidverbinding in aansluiting op rotonde viaduct Stationsplein (BHS, augustus 2023)*

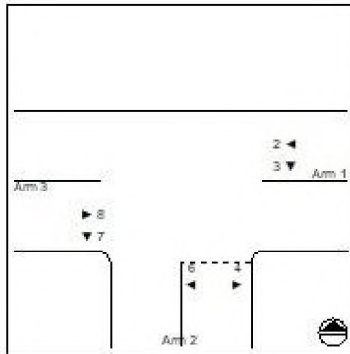


## Conclusie

De beoogde ontwikkeling van bedrijventerrein Stationspark III dat via één aansluiting voor vracht-/autoverkeer ontsloten wordt op de Sportlaan voorziet in een goede wegenstructuur, die met 7 meter de interne verkeersafwikkeling goed kan verwerken. De ontsluiting via het aan te passen kruispunt Sportlaan/Sportlaan (ventweg) kan het verkeer in 2030 met de komst van Stationspark III goed verwerken en blijft met wachttijden van minder dan 15 seconden goed functioneren.

De bestaande gebiedsontsluitingswegen waarover het verkeer van/naar Stationspark zal afwikkelen, hebben voldoende (rest-)capaciteit en zijn verkeersveilig ingericht. Verkeerskundig gezien is de realisatie van Stationspark III goed mogelijk zonder aanpassingen van de bestaande wegen, uitgezonderd de aansluiting op de Sportlaan, waarvoor voldoende ruimte beschikbaar is om deze op een adequate wijze herin te richten.

De ontsluiting van Stationspark III voor fietsverkeer is geregeld via de huidige te handhaven fietsinfrastructuur langs de Sportlaan en het Stationsplein. Met de toekomstige noord-zuidverbinding ontstaat er een directere verbinding tussen het woongebied ten zuiden van de rijksweg A15 en de bedrijven ten noorden van de A15 en maakt de keuze voor de fiets als vervoersmiddel nog logischer.



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Sportlaan/Sportlaan (ventweg)

Arm 1: Sportlaan (oost)  
Arm 2: Sportlaan (ventweg)/Stationspark III  
Arm 3: Sportlaan (west)

**INTENSITEITEN**

dinsdag van 16.30 tot 17.30 uur

Richting 2: 524 pae/uur  
Richting 3: 22 pae/uur  
Richting 4: 64 pae/uur

Richting 6: 43 pae/uur  
Richting 7: 65 pae/uur  
Richting 8: 440 pae/uur

**DIMENSIE**

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs  
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 60 km/u  
Voorrangregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang  
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 3: De weg ligt 4% hoger dan het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

**BEREKENING**

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	22	700	678	0 sec.	Ja
4	64	368	261	<15 sec.	Ja
6	43	368	261	<15 sec.	Ja

**GRENSWAARDEN**

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600