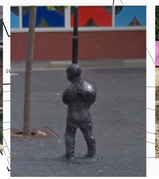
BRUNO KLINKER OP DE BELANGRIJKE PLEKKEN

SCHADUWDOEKEN OP HET PLEIN

BOMEN IN CORTENSTALEN BAKKEN

WATERELEMENT VAN CORTENSTAAL

LEIBOMEN, CARPINUS BETULUS (HAAGBEUK)



BLOEMENBAK EN BANIERS AAN LICHTMAST, BEELDEN EN BLOEMBAKKEN LANGS DE GEHELE WINKELSTRAAT

BANK TYPE WING

MEERSTAMMIGE BOOM IN CORTENSTALENBAK

Voorlopig ontwerp, Kerkbuurt te Sliedrecht

Ingenieursbureau Drechtsteden

Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid

Johan de Wittstraat 140
Postbus 550
3300 AN Dordrecht
T [078] 770 85 85
F [078] 770 85 84
E algemeen@ozhz.nl
www.ozhz.nl
KvK-nummer: 51291010

Memo

Aan gemeente Sliedrecht
Van OZHZ
Dossier - Zaaknummer 191987 Kenmerk
Datum 26-01-2017
Onderwerp Openstellen Kerkbuurt Oost voor verkeer

Inleiding
De gemeente Sliedrecht heeft bureau Geluid, Lucht en Veiligheid verzocht om de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld te brengen voor de voorgenomen herinrichting van de Kerkbuurt-Oost te Sliedrecht. Het voornemen is om de Kerkbuurt deels open te stellen voor het verkeer. Daarbij wordt de straat zelf ook opnieuw ingericht. Er worden enkele parkeervakken bijgeplaatst.

Ten behoeve van die herinrichting is een gebiedsvisie opgesteld. Het betreft dan het volgende document.

Titel document	:	Kerkbuurt-Oost Sliedrecht visie herindeling
Opsteller	:	Rho adviseurs voor leefruimte
Kenmerk	:	-
Datum	:	23 februari 2016

Daarnaast wordt een verkeersbesluit genomen. Hiervoor is een concept opgesteld:

Titel document	:	Instellen erf op oostelijk deel Kerkbuurt Oost
Opsteller	:	Gemeente Sliedrecht
Kenmerk	:	-
Datum	:	11 januari 2017

Het gebied is aangewezen als enkelbestemming "verkeer – verblijfsgebied" als bedoeld in artikel 11 van het bestemmingsplan. Deze bestemming zal wijzigen naar de bestemming "verkeer" als bedoeld in artikel 10 van het bestemmingsplan. Dit is een besluit overeenkomstig artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2º van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. In dat geval is een toets aan de luchtkwaliteitseisen vereist.

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moeten bij het nemen van dit besluit de gevolgen voor de luchtkwaliteit in acht worden genomen. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. De gemeente Sliedrecht heeft aan de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (hierna OZHZ) gevraagd om te toetsen of de bestemmingsplanwijziging doorgevoerd kan worden, met inachtneming van de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Voorgenomen wijziging
Door de openstelling ontstaan volgens de gebiedsvisie een toename van circa 150 tot 250 verkeersbewegingen per etmaal. Het betreft dan licht verkeer. Op dit moment is bestemmingsverkeer al toegestaan (licht en zwaar verkeer), ten behoeve van de bevoorrading van de winkels. Door RHO adviseurs is geen beoordeling van de

gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgevoerd. Daarnaast is bij het rapport van RHO geen onderbouwing van de verkeerscijfers gevoegd.

Door de OZHZ is alsnog een beoordeling op het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd. Aangenomen is daarbij dat de verkeerscijfers in het rapport van RHO juist zijn en de worst case toename in verkeersbelasting weergeven.

Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)
In de Wet milieubeheer (Wm) zijn in bijlage 2 grenswaarden voor de luchtkwaliteit gesteld voor enkele stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Van deze twee stoffen is bekend dat op sommige locaties in Nederland de grenswaarde (bijna) wordt overschreden. Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moeten deze grenswaarden in acht worden genomen bij het nemen van een besluit op grond van artikel 2.4 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in het geval waarin van het bestemmingsplan wordt afgeweken met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2º.

Op basis van de Wet milieubeheer (artikel 5.16 Wm) en het NSL kan gesteld worden dat een plan doorgang kan vinden wanneer :

- het plan niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden, of;
- het plan “niet in betekenende mate” bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, of;
- de luchtkwaliteit per saldo verbetert als gevolg van het plan of ten minste gelijk blijft, of;
- het plan is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet strijdig is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Plannen die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreinigingen, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Hiervoor wordt een grens gehanteerd van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Dit betekent dat voor NO_2 en PM_{10} projectbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m³. Als van een plan aannemelijk is gemaakt dat het niet meer dan 1,2 µg/m³ aan de jaargemiddelde concentraties NO_2 en PM_{10} bijdraagt, is het 'NIBM' en vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht uit de Wet milieubeheer.

Indien een plan wel ‘in betekenende mate’ bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien in dat geval geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, dan kan het plan worden vastgesteld

Per 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van $PM_{2.5}$ (fijn stof). De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie is 25 µg/m^3. Deze grenswaarde is gesteld voor de gezondheid van de mens. De gemeente is verantwoordelijk voor het voldoen aan de jaargemiddelde concentratie (langs de gemeentelijke wegen). Daarnaast geldt de blootstellingsconcentratieverplichting (BCV). Dit is een grenswaarde voor het gemiddelde van gemeten concentraties op stedelijke achtergrondlocaties, gemiddeld over een periode van drie jaar. Deze waarde wordt aangeduid als de Gemiddelde Blootstellingsindex (GBI). De GBI heeft een grenswaarde van 20 µg/m^3. De Rijksoverheid is verantwoordelijk voor het voldoen aan de BCV.

De PM_{10}- en $PM_{2,5}$-concentraties hangen sterk samen. De fractie $PM_{2,5}$ maakt tenslotte onderdeel uit van het PM_{10}. In de praktijk blijkt dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook de grenswaarde van $PM_{2,5}$ wordt nageleefd.

Beoordeling luchtkwaliteit

Ten behoeve van de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit is met behulp van de NIBM-tool 2016 de bijdrage van de extra vervoersbewegingen aan de concentraties NO_2 en PM_{10} bepaald. Met deze tool wordt bepaald of een plan niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt. In de tool wordt uitgegaan van worst-case omstandigheden.
Als jaar van de planrealisatie is 2017 ingevoerd. Het aantal ingevoerde vervoersbewegingen is worst-case op 250 gezet. Omdat het uitsluitend om een toename in om licht verkeer gaat, is voor het aandeel vrachtverkeer 0% ingevoerd.

Uit de berekening met de NIBM-tool blijkt dat de bijdrage van de herinrichting voor NO_2 maximaal 0,22 µg/m^3 bedraagt en voor PM_{10} maximaal 0,04 µg/m^3. De bijdragen zijn daarmee niet in betekenende mate. Zie voor de berekening de bijlage. Op basis hiervan kan het plan reeds doorgang vinden.

Volledigheidshalve is ook de bestaande luchtkwaliteit onderzocht, in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is de luchtkwaliteit in het plangebied voor de jaren 2015, 2020 en 2030 in beeld gebracht. Hiervoor is gebruik gemaakt van de monitoringsresultaten van de NSL monitoring uit 2016 over het jaar 2015. Deze zijn afgelezen uit de monitoringstool van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (www.nsl-monitoring.nl). Deze tool geeft een actueel beeld van de luchtkwaliteit in het gebied weer, op basis van bijdragen afkomstig van verkeer en industrie. De resultaten uit deze tool zijn getoetst aan de grenswaarden voor PM_{10} en NO_2. De grenswaarden zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel: wettelijke grenswaarden voor fijn stof

stof	NO_2	Fijn stof als fractie $PM_{2,5}$	Fijn stof als fractie PM_{10}
eenheid	µg/m³	µg/m³	µg/m³
jaargemiddeld	40	25	40
24-uurs gemiddeld	-	-	50 Maximaal 35 overschrijdingen zijn toegestaan
1-uurs gemiddeld	200 Maximaal 18 overschrijdingen zijn toegestaan	-	-

Voor NO_2 geldt een toegestaan aantal overschrijdingen voor de uurgemiddelde grenswaarde en een jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram per m³. Zodra de jaargemiddelde grenswaarde wordt nageleefd, voldoet normaal gesproken ook het aantal uurgemiddelde overschrijdingen.

PM_{10} kent twee grenswaarden, te weten een jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram per m³ en een toegestaan aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde grenswaarde van 50 microgram per m³. Bij een concentratie voor PM_{10} die lager is dan 32,3 µg/m³ (jaargemiddeld) voldoet het aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde waarde aan de

betreffende grenswaarde[1]. De concentratie is dan eveneens ruimschoots onder de grenswaarde van 40 µg/m³ (jaargemiddeld).

Voor $PM_{2,5}$ geldt een jaargemiddelde grenswaarde van 25 microgram per m³.

Uit de monitoringsresultaten blijkt dat er in de omgeving van het plangebied in 2015 geen overschrijdingen hebben plaatsgevonden voor de grenswaarden van NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$. De hoogste jaargemiddelde NO_2-concentratie in de directe omgeving is berekend op een rekenpunt aan de Stationsweg (nummer 15480074) en bedraagt 29,4 µg/m³. De hoogste jaargemiddelde PM_{10}-concentratie bedraagt aldaar 20,3 µg/m³ en de hoogste jaargemiddelde $PM_{2,5}$-concentratie 12,2 µg/m³. De prognose is dat in 2020 de jaargemiddelde concentratie PM_{10} en $PM_{2,5}$ toenemen met circa 1 a 1,5 microgram per m³. De concentratie NO_2 neemt verder af.

De jaargemiddelde concentraties voor PM_{10} en NO_2 liggen in alle jaren ruimschoots onder de 32,3 respectievelijk 40 µg/m³. Ook de $PM_{2,5}$-concentratie ligt ruimschoots onder de grenswaarde van 25 µg/m³. Gelet op de planbijdrage en de thans heersende luchtkwaliteit, is het aannemelijk dat tot en met 2030 de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ ruim aan de grenswaarden voldoen.

Conclusies
Uit de beoordeling blijkt dat de voorgenomen planwijziging niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Verder is getoetst hoe de luchtkwaliteit in de omgeving zich op dit moment verhoudt tot de wettelijke grenswaarden. Daarbij blijkt uit gegevens van de NSL monitoring dat de luchtkwaliteitseisen in het gebied ruimschoots worden nageleefd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en met het oog op het aspect luchtkwaliteit is het mogelijk om het plan toe te staan.

[1] Conform de hiervoor geldende formules uit bijlage 1 en 2 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

Bijlage Berekening NIBM-tool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

	Jaar van planrealisatie	2017
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	250
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	0,22
	PM_{10} in µg/m^3	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Bijlage:

Kopie

STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 6015
2 februari
2017

Instellen erf op oostelijk deel Kerkbuurt Oost

Gemeente Sliedrecht

Inleiding

Gelet op het Mandatenregister 2015 gemeente Sliedrecht waarin het college van burgemeester en wethouders deze bevoegdheid heeft gemandateerd aan de beleidsadviseur Infra en Groen, het betreft een bevoegdheid als genoemd in artikel 18, eerste lid, onder d. van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);

Gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994;

Overwegingen ten aanzien van het besluit

dat het winkelgebied Kerkbuurt een voetgangerszone is;

dat in de plannen voor revitalisering van de Kerkbuurt voorgesteld is de wandelpromenade in te korten;

dat de Raad van de gemeente Sliedrecht d.d. 13 december 2016 het besluit heeft genomen om in het oostelijk deel van de Kerkbuurt de auto te gast te laten zijn;

dat het toestaan van auto's in dit gedeelte van de Kerkbuurt nieuwe kansen biedt voor ondernemers en bijdraagt aan meer dynamiek op de Kerkbuurt;

dat hiermee de oostelijke entree van het winkelgebied herkenbaar wordt;

dat krachtens artikel 15 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 er een verkeersbesluit dient te worden genomen voor de plaatsing van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer opgenomen verkeerstekens, evenals voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;

dat met het verkeersbesluit wordt beoogd om autoverkeer in dit gedeelte van de Kerkbuurt mogelijk te maken zonder het verblijfskarakter van het gebied te schaden;

dat het toestaan van autoverkeer op de Kerkbuurt bijdraagt aan het zo veel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;

dat het betreffende weggedeelte wordt heringericht volgens de principes van een (winkel)erf met toegankelijkheid voor auto's;

dat het betreffende weggedeelte onvoldoende ruimte heeft voor autoverkeer in tweerichtingen;

dat het meest logisch is om de richting van het eenrichtingsverkeer aan te laten sluiten op de rijrichting van het (laad- en los)verkeer in het voetgangersgedeelte;

dat er voor (brom)fietsers voldoende ruimte is om in beide richtingen te rijden en dit aansluit op de huidige rijrichtingen van het langzaam verkeer;

dat op 25 februari 2003 is besloten om de Kerkbuurt aan te wijzen als voetgangerszone met een algeheel parkeerverbod;

dat het het college van burgemeester en wethouder op 24 januari 2017 heeft ingestemd met het concept verkeersbesluit;

dat overleg met de politie als bedoeld in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen heeft plaatsgevonden;

dat de politie aandacht vraagt voor de wettelijke uitvoeringsvoorschriften die voor een erf gelden;

dat bij de uitwerking van het plan rekening wordt gehouden met de wettelijke uitvoeringsvoorschriften;

dat het betreffende weggedeelte in beheer en onderhoud is bij de gemeente Sliedrecht en binnen de bebouwde kom van deze gemeente ligt;

mede gelet op de bepalingen van het Reglement verkeersregels en verkeersteken 1990 (RVV 1990) en de overige bepalingen van het BABW en de WVW 1994.

BESLUIT

1. Tot het instellen van de volgende verkeersmaatregelen op het oostelijk deel van de Kerkbuurt tussen de Waterkeringweg en de Oosterbrugstraat:
   - een (winkel)ef middels de borden G5 en G6 van het RVV 1990;
   - eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer van west naar oost middels het plaatsen van de borden C2 en C3 met onderbord OB054 van het RVV 1990.
2. Dat het besluit in werking treedt nadat de infrastructuur is aangepast;
3. Dat met dit besluit tegenstrijdige bepalingen uit het verkeersbesluit voetgangerszone Kerkbuurt van 25 februari 2003 worden ingetrokken.

Sliedrecht, 2 februari 2017

Namens Burgemeester en Wethouders van Sliedrecht,

De beleidsadviseur Infra en Groen,

H. Appeldooren

MEDEDELINGEN

Bezwaar- of beroepsclausule
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan door iedere belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na dag van bekendmaking bezwaar worden gemaakt. Het bezwaarschrift moet gericht worden aan: college van burgemeester en wethouders, postbus 16, 3360 AA Sliedrecht.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en het volgende te bevatten:

1. naam en adres van de indiener;
2. de dagtekening;
3. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
4. de gronden van het bezwaar.

Het indienen van een bezwaarschrift houdt de werking van het besluit niet tegen. In spoedeisende gevallen kunt u de voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam, verzoeken een voorlopige voorziening te treffen.

Voor de behandeling van het een verzoek om voorlopige voorziening brengt de Rechtbank griffierecht in rekening.

Koopstromenonderzoek
Herinrichting Kerkbuurt-Oost Sliedrecht

Opdrachtgever : Gemeente Sliedrecht
Opdrachtnemer : Ruimte in Advies
Auteur : Jeroen Langeweg
Plaats, datum : Heerlen, 27 juli 2017

RuimteinAdvies

Inhoud

1.1 Aanleiding 3
1.2 Ligging en plangrenzen 3
1.3 Gewenste situatie 4
1.4 Landelijke ontwikkelingen 4
1.5 Betrokken ondernemers 5
1.6 Analyse 5
1.7 Conclusie 6

Bibliografie

BRO. (2011). *Sliedrecht, Toekomstvisie Kerkbuurt*.

BRO (2013). *Visie versterking retailstructuur*.

Gemeente Delft. (2016, Februari 2). Nota Optimaliseren Autoluwe Binnenstad. Delft.

Rabobank. (2016, maart 23). *Het Nederlandse winkellandschap na de crisis*. Opgeroepen op 2017, van Rabobank: https://economie.rabobank.com/publicaties/2016/maart/het-nederlandse-winkellandschap-na-de-crisis/

RHO Adviseurs voor Leefomgeving. (2016, februari 23). Visie Herinrichting Kerkbuurt-Oost Sliedrecht. Sliedrecht.

I&O Research. (2017). *Koopstromenonderzoek Sliedrecht.* I&O.

Staatscourant. (2017, februari 2). Instellen erf op oostelijke deel Kerkbuurt Oost. Sliedrecht.

Disclaim: Dit koopstromenonderzoek mag uitsluitend gebruikt worden door de opdrachtgever. Bij het samenstellen van de inhoud van deze analyse is uiterste zorg nagestreefd. Ruimte in Advies sluit iedere aansprakelijkheid uit voor onjuistheden, onvolledigheden en eventuele gevolgen van het handelen op grond van informatie die in deze analyse is gesteld. Ruimte in Advies kan op geen enkele wijze aansprakelijk worden gesteld worden voor schade van welke aard dan ook die is ontstaan als direct of indirect gevolg van deze analyse.

1.1 Aanleiding

Het oostelijke deel van de Kerkbuurt dat eveneens onderdeel uitmaakt van de winkelpromenade wordt door de gemeente Sliedrecht aangepakt. De verblijfsruimte wordt een (woon)erf waarbij het verkeer maximaal 15 kilometer per uur mag rijden. Dit koopstromenonderzoek is uitgevoerd om te bepalen in hoeverre dit een negatieve dan wel positief effect heeft op de bestaande koopstroming. Er wordt uiteengezet wat de consequenties zijn voor de koopstroom van de klandizie voor de aanwezige panden.

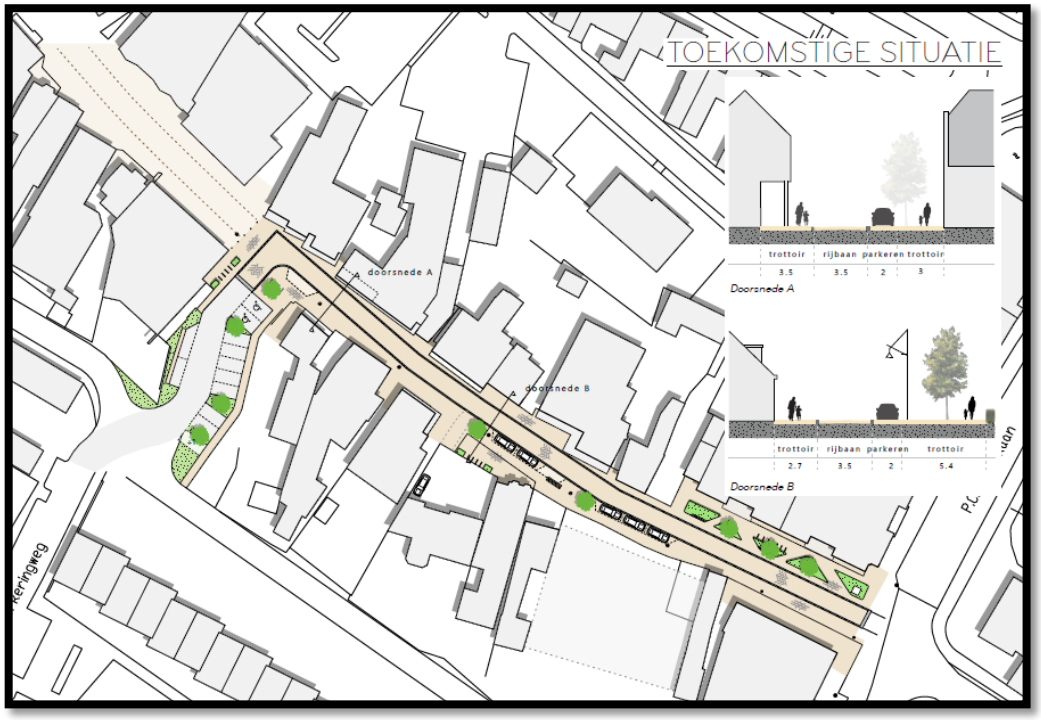
1.2 Ligging en plangrenzen

Het projectgebied ligt aan het oostelijke deel van de Kerkbuurt in het centrum van Sliedrecht. Het gebied wordt aan de oostzijde begrensd door de P.C. Hoofdstraat. Aan de westzijde wordt het gebied begrensd door de Waterkeringsweg.

Uitsnede plattegrond met blauw omlijnd het plangebied

1.3 Gewenste situatie

In het gebied liggen kansen voor het creëren van een aantrekkelijk verblijfsgebied. In de gewenste situatie wordt de straat ingericht als een (woon)erf met een maximale snelheid van 15 kilometer per uur en wordt hierdoor toegankelijk voor autoverkeer. Tevens worden parkeervakken toegevoegd aan het straatbeeld. Verder gaat een verfraaiing plaatsvinden in de vorm van een aantal ruimtelijke ingrepen. De belangrijkste is het veranderen van het profiel, zowel in omvang als deels in materiaalgebruik, zodat een verkeersveilige situatie ontstaat voor alle gebruikers. Om een aantrekkelijk verblijfsgebied te creëren, wordt ook aandacht besteed aan straatmeubilair en vergroening van het straatbeeld. Het gebied wordt op een dusdanige manier ingericht dat de auto te gast is in het verblijfsgebied. Kwetsbare verkeersdeelnemers krijgen voldoende ruimte voor een veilig verblijf en de ruimte wordt dermate ingericht dat de risico's en last van de sterke verkeersdeelnemers geminimaliseerd wordt.



Schetsmatige weergave toekomstige situatie

1.4 Landelijke ontwikkelingen

De afgelopen jaren zijn er tal van onderzoeken en rapporten die aantonen dat het winkellandschap in Nederland aan het veranderen is. Enkele relevante ontwikkelingen die ook betrekking hebben op de Kerkbuurt-Oost zijn hieronder kort beschreven (Rabobank, 2016) (BRO, 2011) (I&O Research, 2017):

1. **Binnensteden staan onder druk**: Sliedrecht ondervindt in de Kerkbuurt vooral concurrentie van het winkelaanbod op de Burgemeester Winklerplein en Nijverwaard;
2. **Herwaardering binnensteden**: Nieuwe projecten van het eigen centrum maar ook dat van omliggende centra zorgt voor nieuwe impulsen en veranderingen. Dergelijke projecten resulteren vooral in het behoud van de positie van binnensteden.
3. **Bezoekdoel staat centraal**: Winkelen moet steeds vaker snel en eenvoudig zijn, waarbij beleving vooropstaat.

4. **Toename e-commerce**: Internet bestedingen blijven groeien. Steeds meer consumenten weten de weg naar het internet te vinden als het gaat om consumentenproducten. Als gevolg hiervan daalt de vraag naar fysieke winkels;
5. **Parkeren en bereikbaarheid wordt belangrijker**: Het gebruik van auto's blijft groeien. Veranderende concepten zoals pick-up points spelen hier maar al te graag op in.

1.5 Betrokken ondernemers

Om de betrokken ondernemers in beeld te brengen, is middels deskresearch gekeken welke ondernemers zich in het plangebied bevinden. De onderstaande tabel biedt een overzicht van deze ondernemers. Dit is gedaan op basis van gegevens op internet (www.google.nl, & https://www.kerkbuurt.nl/winkels.html)

Ondernemer	Adres	Openingstijden regulier	Categorie
Vermaas Mode&Textiel	Kerkbuurt 11	9:00 - 18:00	Textielwinkel
Baars Verzekeringen	Kerkbuurt 17	8:30 – 17:00	Dienstverlening
Haar Sieraad	Kerkbuurt 22	9:30 – 17:30	Sieradenwinkel
Modelbouwwinkel Oude Station	Kerkbuurt 28	9:30 – 17:30	Modelbouwwinkel
Goedeboeken	Kerkbuurt 30	10:00 – 17:00	Boekenwinkel
Kom Aan Tafel!	Kerkbuurt 32	11:00 – 17:30/22:30	Restaurant
Profile Kramer	Oosterbrugstraat 1-5	8:15 – 18:00	Fietswinkel

1.6 Analyse

Op basis van dit koopstroomonderzoek wordt hieronder uiteengezet in hoeverre de voorgenomen ingrepen in het openbare gebied van invloed kunnen zijn op de aanwezige en toekomstige ondernemers.

Bereikbaarheid

Door aan de verblijfsruimte langzaam rijdend verkeer toe te voegen, is de kans dat de klandizie vergroot aanwezig. Het plan voorziet in laad en los-plekken, wat kan leiden tot toename van klanten. Het plan sluit aan bij het Verkeer – en Mobiliteitsplan 2017-2040 van de gemeente Sliedrecht waarin wordt gesproken over het (kort) voor de deur parkeren van auto's, zodat de consument het gebied kort, snel en efficiënt kan bezoeken. Hierdoor ontstaat er een vestigingsklimaat dat in het centrum op dit moment nog niet bestaat. Het autoluw maken van het gebied heeft niet per definitie tot gevolg dat er onnodige verkeersbewegingen ontstaan. Het is voor te stellen dat amper sluipverkeer door het gebied komt, doordat het gebied wat dat betreft geen logische ligging heeft. Wel zullen de parkeerplekken in de Waterkeringweg beter benut gaan worden, doordat deze beter bereikbaar zijn.

Gastvrijheid

De binnenstad moet uitnodigen om in te verblijven, wonen, ondernemen en te recreëren (Gemeente Delft, 2016). In de nieuwe plannen, krijgt de auto géén prominente rol, maar draagt bij aan de gastvrijheid. Verder biedt het gebied geen ruimte om er een twee-richtingsweg van te maken. Volgens het verkeersbesluit (Staatscourant, 2017) blijft er wel voldoende ruimte voor voetgangers en (brom)fietsers om in beide richtingen te rijden. Het verblijfskarakter van het gebied wordt dan ook niet geschaad.

Economische vitaliteit
Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat het kernwinkelgebied van Sliedrecht voor de meeste consumenten als te lang wordt ervaren (RHO Adviseurs voor Leefomgeving, 2016). Dit leidt tot leegstand in het meest oostelijke deel. Door een impuls te geven aan de kwaliteit van het gebied en door kansen te bieden aan andere concepten die aanhaken bij de groeiende bereikbaarheid, kan dit leiden tot een opbloei van de functies in het oostelijke deel. De toevoeging van het erf kan leiden tot een levendiger en dynamisch gebied, wat voldoende ruimte biedt voor een divers aanbod voor zowel autoverkeer, als voetgangers en fietsers.

Nieuwe mogelijkheden
De betere bereikbaarheid, in combinatie met meer toestroom van (bestemmings-)verkeer biedt vol op kansen voor de huidige, maar ook zeker voor de toekomstige functies. De stapvoets rijdende automobilisten zijn grotendeels klanten die voor een snelle boodschap even door het gebied rijden. Als de ondernemers hierop inspelen, kan hun klantenbestand worden vergroot. Eén van die voorbeelden zijn afhaalpunten (I&O Research, 2017).

1.7 Conclusie
Gelet op de landelijke trends en de plaatselijke mogelijkheden, heeft het autoluw maken van de Kerkbuurt-Oost een positief effect op de koopstroom van de aanwezige en toekomstige ondernemers. Er is voldoende ruimte voor alle verkeersdeelnemers om een veilige situatie te behouden. De extra dynamiek snijdt een nieuwe doelgroep aan die als toevoeging kan worden gezien bovenop de bestaande klanten.

KERKBUURT-OOST SLIEDRECHT

VISIE HERINRICHTING

23 FEBRUARI 2016

R

PROJECT
VISIE HERINRICHTING KERKBUURT-OOST SLIEDRECHT

OPDRACHTGEVER
GEMEENTE SLIEDRECHT

OPSTELLER
RHO ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

LEO SNEL
HANNO HOMMEL
ADRIAAN WEERHEIM

DATUM
23 FEBRUARI 2016

KERKBUURT-OOST

SLIEDRECHT

VISIE HERINRICHTING

PLANGEBIED

INLEIDING EN CONTEXT

ALGEMEEN

Om het centrumgebied van Sliedrecht in de toekomst goed te laten blijven functioneren zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Duidelijk is geworden dat een compact centrumgebied met een korter autovrij deel van de Kerkbuurt tot een beter functioneren van het centrum kan leiden. Uitgaande van de huidige bewinkeling is daarom voorgesteld om Kerkbuurt-Oost vanaf de Waterkeringweg weer toegankelijk te maken voor auto's. Om hier op een goede ruimtelijke en verkeerskundige wijze vorm aan te geven is deze visie opgesteld.
In deze visie wordt allereerst kort ingegaan op de achterliggende gedachten vanuit het functioneren van het centrum en de (nieuwe) mogelijkheden die het weer toegankelijk maken van Kerkbuurt-Oost voor auto's biedt voor ondernemers. Vervolgens wordt aan de hand van een globaal ontwerp met bijbehorende impressies de visie op de nieuwe inrichting van Kerkbuurt-Oost toegelicht. Daarbij wordt ook nader ingegaan op verkeerskundige aspecten, waaronder het parkeren.
Met het opstellen van deze visie is invulling gegeven aan het amendement 12.1 van de gemeenteraad van Sliedrecht van 22 september 2015.

Vanuit het functioneren van de gehele Kerkbuurt als wandelpromenade van het centrum van Sliedrecht zijn er meerdere redenen om de huidige situatie aan te passen:
Het huidige wandelgebied is, zeker gelet op de verzorgingsfunctie, te lang en daarmee voor de consument te groot voor één kooptrip. Dit leidt er toe dat de consument bij een bezoek aan het centrum niet het hele wandelgebied bezoekt en ziet. Het korter en mede daarmee overzichtelijker maken van het wandelgebied maakt dat de consument eerder dit over de gehele lengte zal bezoeken.
Op dit moment is het oostelijk deel van de Kerkbuurt relatief veel leegstand; het gebied is minder in trek voor het vestigen van winkels dan het deel ten westen van de Waterkeringweg. Kerkbuurt-Oost is ook meer een gemengd gebied (deels met ook wonen op de begane grond) dan de rest van het wandelgebied. Het weer toelaten van (auto-)verkeer biedt dit deelgebied nieuwe kansen. Er kunnen enkele mogelijkheden worden gecreëerd om (kort) voor de deur te parkeren zodat de consument het gebied kort, snel en efficiënt kan bezoeken.
Voor bepaalde winkels (bijvoorbeeld een stomerijservice of een gemakswinkel (kranten/kaarten/sigaretten)) wordt hiermee een vestigingsmilieu gecreëerd dat in het centrum van Sliedrecht nu niet bestaat.
Het toelaten van auto's zorgt (ook letterlijk) voor meer beweging in het gebied, waardoor het een wat dynamischer omgeving wordt en zo ook juist meer een centrummilieu ontstaat. Een gebied met meer dynamiek biedt kansen voor ondernemerschap.
De entreegebieden (zowel oost als west) zijn niet duidelijk vormgegeven. In samenhang met de te lange wandelstraat versterkt dit de onduidelijkheid voor de consument. Door een duidelijk verschil in (het gebruik van) de openbare ruimte is deze entree in ieder geval aan de oostzijde goed te maken en wordt ook dit herkenbaar voor de bezoeker van het centrum.

Kerkbuurt
Zoutstoep
P.C. Hooftlaan
Waterkeringweg
31
29
46
44
42
40
38
27
25
23
21
19
17
15
13
11
9
32
30
28
26
24
22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
70
1 t/m 17
2 t/m 17

RANDVOORWAARDEN

Het toelaten van autoverkeer is een maatregel die wordt ingevoerd om het centrum in meerdere opzichten te versterken. De wijze waarop dit wordt vormgegeven dient daar wel op te worden afgestemd. Enkele belangrijke punten daarbij zijn:

- De nieuwe inrichting moet duidelijk ruimte laten voor de auto, maar die moet niet een al te prominente rol krijgen. Zo moet de snelheid van de auto op 'natuurlijke' wijze niet te hoog kunnen worden.
- Er moet voldoende ruimte overblijven voor langzaam verkeer, vooral voor voetgangers.
- Er dienen enkele parkeerplaatsen te worden gerealiseerd: de consument moet weten dat er ter plaatse (kort) voor de deur kan worden geparkeerd. Dit is vooral van belang om de lokale consument naar het gebied te trekken. Indien de parkeerplaatsen bezet zijn moeten (nabijgelegen) alternatieven eenvoudig kunnen worden bereikt. Hoewel in dat geval niet voor de deur kan worden geparkeerd is de kans dan zeer groot dan men toch de winkels zal bezoeken, de reis er naar toe is immers al ondernomen.

CONCLUSIE:

Door de auto op een gepaste wijze toe te laten in Kerkbuurt-Oost worden meerdere zaken verbeterd: Het kernwinkelgebied wordt kleiner, beter herkenbaar en logisch opgespannen tussen de winkels van Klein kleding en de westkop/Kerkstraat. Het oostelijk deel van de Kerkbuurt hoort ook in de toekomst nog steeds bij het centrum (publieksgerichte functies) maar kan zich beter profileren als een 'eigen' onderdeel er van, met een andere sfeer, andere winkels en diensten en daarmee een iets andere functie die niet overlapt, maar aansluit bij het centrum. Het geheel wordt beter en dat heeft positieve gevolgen voor het functioneren van beide deelgebieden.

Kruising Kerkbuurt-Oost en Waterkeringweg

HUIDIGE SITUATIE

HUIDIGE SITUATIE

1

2

3

4

5

6

7

8

9

TOEKOMSTIGE SITUATIE

TOEKOMSTIGE SITUATIE

Hiervoor is ingegaan op de achterliggende gedachten om in de Kerkbuurt-Oost de auto weer toe te staan. Om de effecten daarvan in beeld te brengen is een globaal ontwerp gemaakt met een aantal deeluitwerkingen en impressies. Deze paragraaf beschrijft de afwegingen en onderbouwt de keuzes die gedurende het ontwerpproces zijn gemaakt.

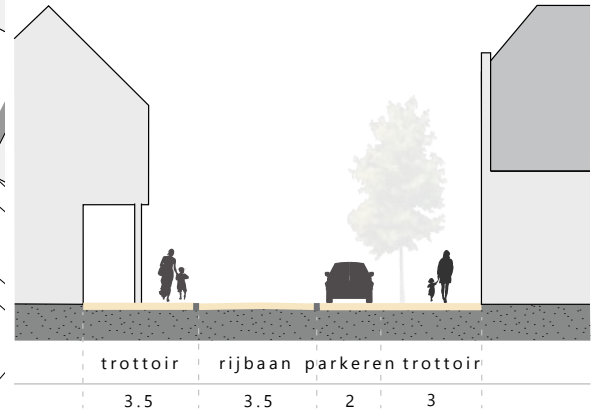
1. ALGEMEEN

Het gedeelte van de Kerkbuurt-Oost wat binnen het plangebied valt betreft een wat onoverzichtelijk gebied. De verschillende functies (retail, dienstverlening en wonen) die met elkaar vermengd zijn, de zeer sterk wisselende rooilijn en bebouwingstypen dragen hier aan bij. Hierdoor oogt het gebied meer als een aanloopstraat, dan dat het onderdeel is van het kernwinkelgebied.
Dit diverse beeld valt te herleiden aan het feit dat het gebied het oude dijklint betreft waarin in de loop van de jaren verschillende functies zijn terecht gekomen. Hierbij zijn ingrepen gedaan aan de originele bebouwing zoals het toepassen van luifels en grote, transparante, raampartijen. Dit type aangepaste bebouwing (ten behoeve van winkels) is vooral in het begin (westen) van Kerkbuurt-Oost aanwezig. Aan de oostzijde van Kerkbuurt-Oost is de oorspronkelijke bebouwing geheel vervangen door appartementsblokken met 3 à 4 bouwlagen, waardoor het straatbeeld daar een meer eenduidig stedelijk karakter heeft. Doordat er in dit deel van het plangebied maar weinig publiek aantrekkende functies aanwezig zijn toont het geheel wat verlaten.
Wat verder opvalt, is dat het plangebied sober is ingericht. Op een aantal fietsenrekken, (fraaie) lantaarnpalen en een enkel bankje na zijn er geen verdere inrichtingsobjecten aanwezig. Door het ontbreken van openbaar groen is het een zeer stenig verblijfsgebied. Zoals eerder genoemd kan het terugbrengen van autoverkeer zorgen voor wat meer reuring in dit gebied. Daarbij zijn er in de Kerkbuurt-Oost zeker kansen aanwezig voor het creëren van een aantrekkelijker verblijfsgebied. Hier wordt later verder op ingegaan.

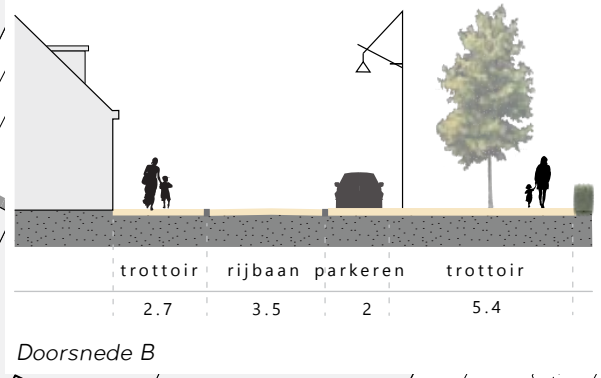
Kerkbuurt-Oost t.h.v. Waterkeringsweg

Kerkbuurt-Oost t.h.v. P.C. Hooftlaan

TOEKOMSTIGE SITUATIE



Doorsnede A



Doorsnede B

doorsnede A

doorsnede B

0 5 10 25

TOEKOMSTIGE SITUATIE

2. VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN

2.1 WEGPROFIEL EN VERKEERSREGIME

Het betreffende wegvak bestaat in de huidige situatie uit een ongeleed wegprofiel. Er zijn geen hoogteverschillen in het profiel en voetgangers kunnen gebruik maken van de gehele breedte van de straat. Door middel van molgoten wordt de suggestie van een rijloper gewekt. Verder wordt de weg gebruikt door bevoorradend vrachtverkeer (in oostelijke richting) en fietsverkeer (in beide richtingen). Als gevolg van het toelaten van gemotoriseerd verkeer neemt de verkeersintensiteit toe. Van belang is dat er voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers blijft. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer dient laag te zijn, zodat langzaam verkeer ook van de gehele straat gebruik kan blijven maken. Het ongeleed profiel dient daarom behouden te blijven. Dit is tevens noodzakelijk voor de toegankelijkheid van het bevoorradend verkeer. Wel moet een onderscheid gemaakt worden met de bestrating in het wandelgebied ten westen van de Waterkeringweg. Hierbij moet worden vermeden dat de indruk wordt gewekt dat sprake is van een rijloper voor uitsluitend auto's. Om een lage snelheid af te dwingen, ligt het instellen van een (woon)erf voor de hand. De auto is dan te gast en moet stapvoets rijden. Verder mag alleen in de vakken geparkeerd worden. Bij de entree vanaf de Waterkeringweg moet een overgang (inritconstructie) worden gemaakt.

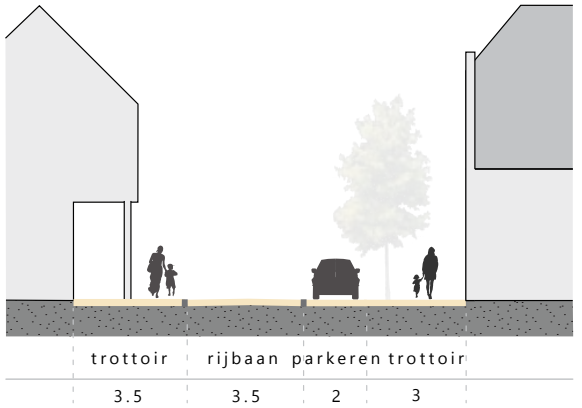
2.2 VERKEERSINTENSITEIT EN PARKEERVOORZIENING

In de nieuwe situatie loopt de verkeerscirculatie via de Middeldiepstraat, Waterkeringweg en de Kerkbuurt-Oost naar de P.C. Hooftlaan. Alleen verkeer met herkomst of bestemming in de Kerkbuurt-Oost of de Waterkeringweg zal gebruik maken van het wegvak. Er zal geen sprake zijn van ander (doorgaand) verkeer, omdat de Kerkbuurt-Oost geen logische autoverbinding vormt tussen de zuidelijke gelegen woonwijk en de P.C. Hooftlaan. Vooral gebruikers van de parkeerplaatsen aan de Waterkeringweg zullen van het wegvak gebruik maken. Vooral de parkeerkoffer met 9 (+ 1 optioneel, + 2 invalide) parkeerplaatsen aan het nu doodlopende deel van de Waterkeringweg wordt beter bereikbaar. Door het openstellen van de Kerkbuurt-Oost voor autoverkeer zal het gebruik van deze plaatsen verbeteren. In het ontwerp zijn verder 5 (+ 2 optioneel) langsparkeerplaatsen op de Kerkbuurt-Oost voorzien. Het gebruik van deze 17 (+ 2 invalide) parkeerplaatsen zal leiden tot circa 150 verkeersbewegingen per etmaal op de Kerkbuurt-Oost. Daarnaast zullen mogelijk nog wat direct omwonenden gebruik maken van het wegvak. De verkeersintensiteit zal nooit hoger liggen dan 200-250 mvt/ etmaal. Een verkeersveilige afwikkeling van voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer binnen een woonerf is met deze verkeersintensiteit goed mogelijk. Voor de oriëntatie is het wenselijk de bocht van de Waterkeringweg naar de Kerkbuurt-Oost te accentueren, zodat de overgang van het verkeersregime duidelijk zichtbaar is.

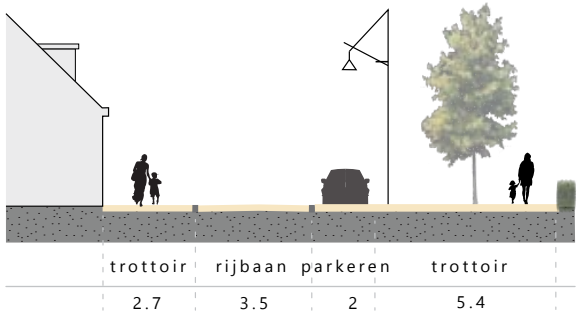
2.3 CONCLUSIE EN SAMENVATTING

Het openstellen van de Kerkbuurt-Oost voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een betere bereikbaarheid van de aanliggende panden en een meer dynamisch straatbeeld. Naast de nieuwe parkeerplaatsen die worden toegevoegd, zal ook de parkeerkoffer aan de Waterkeringweg beter worden gebruikt. Het karakter van een verblijfsgebied zal door het ongeleed profiel behouden blijven. Ook de verwachte verkeersintensiteit past prima in het beeld van een verblijfsgebied.

TOEKOMSTIGE SITUATIE



Doorsnede A



Doorsnede B

TOEKOMSTIGE SITUATIE

3. ONTWERP

Het hoofddoel van het ontwerp is het creëren van een aantrekkelijk verblijfsgebied dat verschilt van het kernwinkelgebied, passend is bij de mix van functies en beperkt ruimte biedt aan parkeren en laden en lossen. Voor het mogelijk maken van de transformatie van een voetgangersgebied naar een gebied waarbij de auto zich tussen het langzaam verkeer mengt, is een aantal ingrepen nodig. De belangrijkste hiervan is het aanpassen van het profiel, zowel in maat als deels ook in materialisering, waarin plaats wordt gemaakt voor de auto. Om een aantrekkelijk en veilig verblijfsgebied te creëren voor het langzaam verkeer is het uitgangspunt dat de auto in dit gebied te gast is. Om dat visueel te versterken wordt uitgegaan van een ongeleed wegprofiel en een relatief smalle rijloper van 3,5 meter. Dit beeld wordt versterkt door over het gehele profiel dezelfde bestrating toe te blijven passen. Het verschil tussen het primaire voetgangersgedeelte en de rijloper wordt geaccentueerd door de molgoot, eventueel aangevuld met afwijkend straatmateriaal.
De rijloper kan worden bestraat in een afwijkend verband. Dit laat zien dat de auto in dit gebied wel aanwezig is, maar dan als gast tussen het langzaamverkeer. Voor de voetganger is direct langs de gevels een primair voetgangersgedeelte beschikbaar variërend van 2- 4 meter wat vooral wordt veroorzaakt door de wisselende rooilijn.
Hier blijft ook ruimte voor reclame uitingen en zitjes. Op de tekening lijkt dit primaire voetgangersgedeelte smaller, dit komt door luifels waar veelal onderdoor kan worden gelopen.
Om een aangenamer verblijfsgebied te creëren wordt over het gehele profiel groen toegevoegd. In combinatie met het toevoegen van zitelementen en fietsenrekken ontstaat er binnen het plangebied een aantal verblijfsplekken.
In het profiel is tevens rekening gehouden met een aantal parkeerplaatsen die een korte stop en een bezoek aan nabijgelegen winkel mogelijk maken. Voor de situering is uitgegaan van de locaties waarbij het profiel het breedst is. Ten behoeve hiervan is de rijloper op aantal plekken wat richting het noorden verlegd. De parkeerplekken worden begrensd door belijning in de bestrating en door een met een ‘P’ gemarkeerd vlak. Visueel maken ze onderdeel uit van de zone langs de gevels, maar de afstand tussen de vakken en de gevels is minimaal 2 meter.

DETAILS AANDACHTSGEBIEDEN

TOEKOMSTIGE SITUATIE

4. DEELUITWERKINGEN

Behalve de hiervoor genoemde algemene ingrepen aan het profiel zijn er drie aandachtgebieden die een nadere uitwerking vereisen.

A. KRUISING KERKBUURT-OOST EN WATERKERINGWEG

De hoek Kerkbuurt-Oost en Waterkeringweg vormt het belangrijkste aandachtsgebied omdat op deze locatie de grootste ingreep plaatsvindt. Op deze locatie gaat het voetgangersgebied over in een gebied waarbij de auto te gast is. De precieze plek waar deze overgang plaatsvindt wordt gemarkeerd door nieuwe een molgoot gecombineernd met afwijkend bestratingsmateriaal. Om deze overgangszone verder te begrenzen en om te voorkomen dat verkeer zich in de voetgangerszone begeeft wordt een beweegbare afsluiting (poller) voorgesteld. De entree vanuit de Waterkeringweg wordt verder gemarkeerd door een inritconstructie, er is immers een overgang van een reguliere (30km) weg (De Waterkeringweg) naar een erf (Kerkbuurt-Oost) waar de auto te gast is. Doordat de Waterkeringsweg op deze locatie aansluit op de Kerkbuurt-Oost wordt de ruimte opgesplitst. De hoeken die hierdoor ontstaan bieden kansen om aangename verblijfsgebieden te creëren. Denk hierbij aan de ontwikkeling van het groen (zowel bestaand, als nieuw) in combinatie met een zitelement. Samen met het bestaande, mogelijk wat anders in te richten terras, ontstaat er een aangename entree van Kerkbuurt-Oost. Om extra ruimte te bieden aan het zitelement en het terras kan het fietsenrek mogelijk worden verplaatst naar de overzijde (naast het pand van Klein). Een andere mogelijkheid is om een fietsenrek in combinatie met de bestaande boom te creëren. Beide opties staan op de volgende pagina uitgewerkt.

A

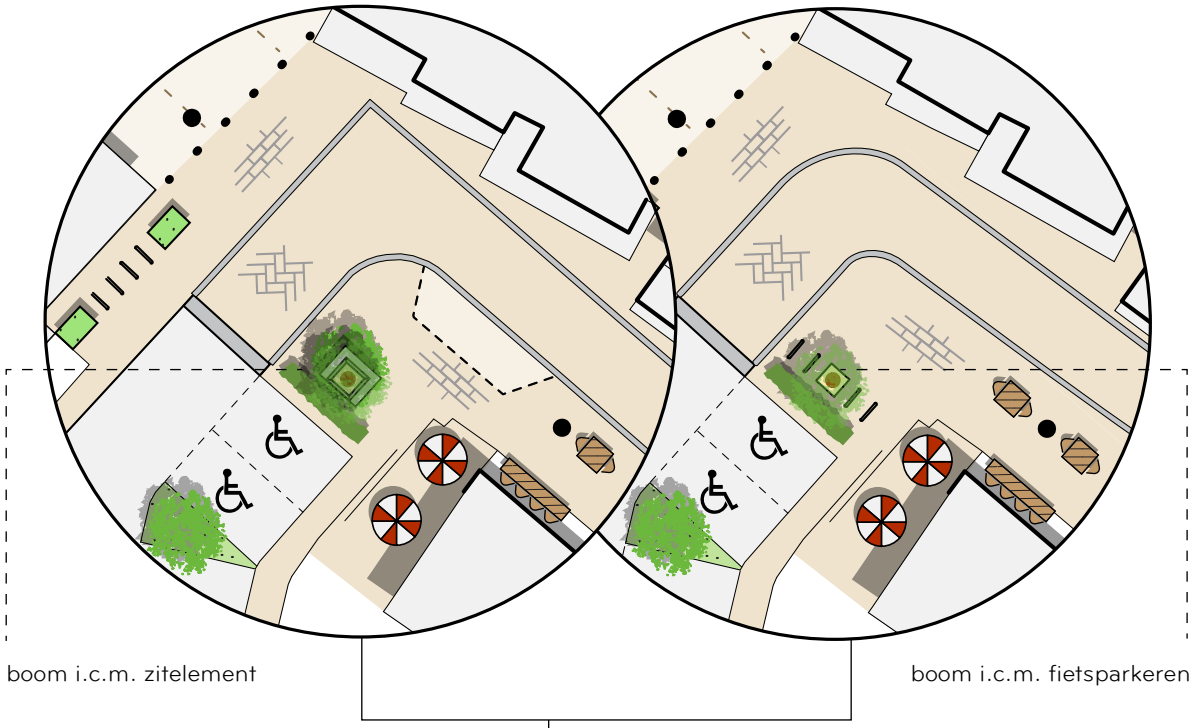
B

C

A. KRUISING KERKBUURT-OOST EN WATERKERINGWEG

TOEKOMSTIGE SITUATIE

De harde hoek in de bocht, in de eerste variant refereert aan het oude profiel en biedt ruimte aan het laad en losverkeer wat uit de voetgangerszone komt. In een tweede variant kan deze bocht echter ook rond uit worden gevoerd. Dit accentueert in hogere mate de overgangszone.
Daarnaast kan er gekozen worden voor een extra parkeervak direct aan het begin van Kerkbuurt-Oost. De ligging op deze locatie is gunstig gezien het feit dat hier de concentratie winkels hoog is. Verkeerstechnisch gezien en vanwege het nabijgelegen terras ligt dit parkeervak minder voor de hand. Om ruimte te bieden moet de rijloper in dit geval ook iets richting het noorden worden verlegd.



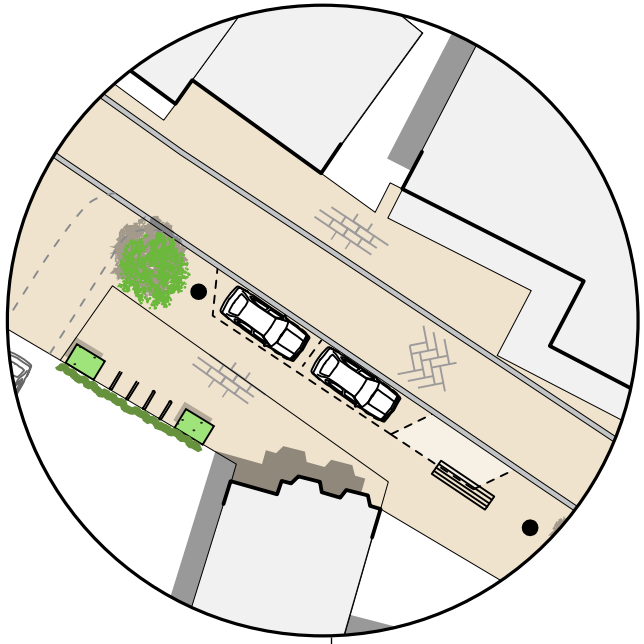
A. KRUISING KERKBUURT-OOST EN WATERKERINGWEG

B. KERKBUURT-OOST MIDDEN

TOEKOMSTIGE SITUATIE

B. KERKBUURT-OOST MIDDEN

Het tweede aandachtsgebied vormt het middelste gedeelte van het plangebied. Hierbij zijn 2 (+1 optioneel) nieuwe parkeervakken gesitueerd. Hierbij is rekening gehouden met de bestaande uitrit van nummer 24 en de bestaande lichtmasten. Wanneer twee van de drie parkeervakken worden gerealiseerd ontstaat er ruimte voor een zitelement. Om de plek te markeren en een groener beeld te creëren wordt een tweetal bomen geplaatst. Meer ten oosten van dit gebied, ter hoogte van de gemeentelijke ontwikkeling wordt een drietal parkeervakken gesitueerd. De exacte situering hiervan wordt in samenhang met de ontwikkeling bepaald.



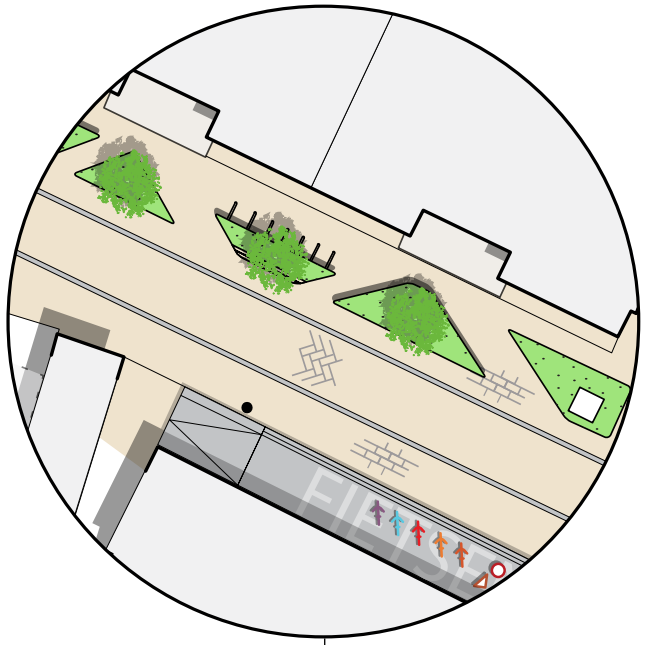
B. KERKBUURT-OOST MIDDEN

C. KRUISING KERKBUURT-OOST EN P.C. HOOFTLAAN

TOEKOMSTIGE SITUATIE

C. KRUISING KERKBUURT-OOST EN P.C. HOOFTLAAN

De locatie bestaat in de huidige situatie uit een vrij eentonig beeld. De stedelijke bebouwing met 3 à 4 bouwlagen, het vrijwel ontbreken van een publiekstrekkende functie en het ontbreken van openbaar groen zijn hiervan de belangrijkste oorzaken. Om van deze locatie een aangenamere plek te maken wordt de bestaande houten vlonder vervangen door groene elementen met geïntegreerde zitelementen en fietsenrekken. In de middelste drie groene elementen worden bomen geplaatst. Het bestaand kunstwerk wordt op een groen ‘tapijtje’ geplaatst. Daarnaast kan de plek meer dynamiek worden gegeven wanneer de fietsenwinkel zijn producten op de verhoogde stoep aan de Kerkbuurt-Oost uitstalt.



C. KRUISING KERKBUURT-OOST EN P.C. HOOFTLAAN

REFERENTIES STRAATPROFIEL

REFERENTIES
OPENBAAR GROEN

KERKBUURT-OOST
SLIEDRECHT
VISIE HERINRICHTING