

Raadsvoorstel

Team: Projecten Steller:	Portefeuillehouder:
Onderwerp: Contourenplan Sliedrecht-Noord	
Openbaar: Ja	Afdoening motie en/of toezegging: Is hiermee een motie afgedaan? Nee Is hiermee een toezegging afgedaan? Nee
Zaaknummer: 2025-0121858	Fatale termijn:
Bestuurlijke route: College van burgemeester en wethouders Oordeelsvormend - Gemeenteraad Sliedrecht PFO:	

Bijlagen

1. Bijlage 1 - Samenvatting Contourenplan Sliedrecht.pdf
2. Bijlage 2 - Contourenplan Sliedrecht-Noord.pdf
3. Bijlage 3 - Begrotingswijziging Contourenplan Sliedrecht-Noord.pdf
4. Bijlage 4 - Brief provincie 2023, inclusief bijlage - Samenhangende beoordeling nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de Alblasserwaard.pdf
5. Bijlage 5 - Mobiliteitsonderzoek Ontwikkeling Sliedrecht-Noord.pdf
6. Bijlage 6 - Financiële bijlage Gemeentelijke Businesscase.docx
7. Bijlage 7 - Addendum Financiële bijlage Gemeentelijke Businesscase (geheim).docx
8. Bijlage 8 - Advies MAG d.d. 6 oktober 2025.pdf
9. Bijlage 9 - Collegereactie op advies MAG op Contourenplan Sliedrecht-Noord.docx

Onderwerp

Contourenplan Sliedrecht-Noord

Beslispunten

De gemeenteraad voor te stellen om:

1. In te stemmen met het Contourenplan Sliedrecht-Noord en de hierin vastgelegde kaders, waaronder:
 1. Ruimtelijke en technische uitgangspunten voor een water en bodem gestuurde ontwikkeling, waarbij we naast de thema's waterbeheersing, bodem en landschap, inzetten op klimaatadaptatie, biodiversiteit en ecologie;
 2. Een woningbouwprogramma van circa 1.880 woningen, met een verdeling van 2/3 betaalbaar (waarvan 400 sociale huurwoningen) en 1/3 vrije sector;
 3. Een niet-wonen programma van 10.300 m² bruto vloeroppervlakte (bvo), bestaande uit commerciële en maatschappelijke voorzieningen, waaronder basisscholen, gezondheidscentrum, buurtfuncties en voorzieningen voor dagelijkse boodschappen (buurtgerichte winkels);
 4. Invulling geven aan de mobiliteitstransitie door in lijn met het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 de ontwerpogave conform het STOMP-principe vorm te geven en daarmee inzetten op een fijnmazig netwerkwerk voor voetganger en fietser en een autoluwe wijk realiseren waar parkeren geclusterd gerealiseerd gaat worden;
 5. Een goed OV-netwerk waarbij een noordelijke entree aan het station en een extra bushalte(s) wordt toegevoegd, mobiliteitshubs met parkeervoorzieningen worden gerealiseerd en het gebruik van elektrische (deel)mobiliteit wordt gestimuleerd;
 6. Een groot park, als entree naar Sliedrecht-Noord, dat ruimte biedt voor opvang van water en tevens ruimte biedt voor recreatie en sport voor inwoners van Sliedrecht. Het park vervult een belangrijke bijdrage op het gebied van ecologie en biodiversiteit;
 7. Een hoge duurzaamheidsambitie waar de focus ligt op een klimaatneutrale leefomgeving, en in wordt gezet op circulair en klimaatadaptief bouwen.
2. In te stemmen met bijgevoegde begrotingswijziging (bijlage 3), waarmee een (aanvullend) krediet beschikbaar wordt gesteld van € 900.000 om deze verdere uitwerking te realiseren.
3. In de reserve Koers 2030 een bedrag van € 900.000 te reserveren als risicodekking voor het (aanvullende) krediet.

Samenvatting voor de raad:

In dit raadsvoorstel leggen we het Contourenplan Sliedrecht-Noord ter instemming voor aan de gemeenteraad. Het plan definieert de ruimtelijke, technische en programmatische kaders voor de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk aan de noordzijde van het spoor met circa 1.880 toekomstbestendige woningen met een sterke nadruk op betaalbaarheid, klimaatadaptatie en duurzame mobiliteit.

Inleiding

Sliedrecht-Noord: Sliedrecht bouwt aan haar toekomst

Sliedrecht staat voor een duidelijke woningbouwopgave, zowel voor de eigen inwoners als voor de regio. De gemeente wil deze uitdaging aanpakken door te voorzien in de lokale behoefte én een bijdrage te leveren aan de regionale woningbouw. Binnen de huidige bebouwde kom wordt met projecten voor binnenstedelijke herstructurering (BHS) al gewerkt aan uitbreiding. Toch is dit niet voldoende om te voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve vraag, met name omdat er binnen Sliedrecht relatief veel sociale woningbouw aanwezig is en relatief weinig woningen zijn in het middensegment (betaalbare koop of middeldure huur). Daarom is de ontwikkeling van SliedrechtNoord noodzakelijk om een gevarieerd woningaanbod voor alle doelgroepen te kunnen realiseren. Dit draagt bij aan brede welvaart in de gemeente Sliedrecht.

Contourenplan Sliedrecht-Noord is in lijn met voorgaande besluitvorming

Het contourenplan stelt de hoofdlijnen van het project Sliedrecht-Noord vast en biedt de kaders voor de volgende stappen in de ontwikkeling. Dit contourenplan is een uitwerking van 'Koers 2030' en het 'Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt' waarin de raad de ambitie heeft vastgelegd om woningbouw als katalysator te gebruiken. Sliedrecht-Noord draagt significant bij aan de ambitie om toe te werken naar 2.500 extra woningen in 2040 door de toevoeging van circa 1.880 woningen.

Jaarlijks stelt de gemeenteraad een programmaplan vast, waarin de het Programma Ruimtelijke Vernieuwing worden gemonitord en geactualiseerd. Voorliggend raadsvoorstel geeft invulling aan uitgangspunt 6 van het in juli 2025 door de gemeenteraad vastgestelde Programmaplan Ruimtelijke Vernieuwing 2025-2026, waarin voor Sliedrecht-Noord is opgenomen:

"De mogelijkheden van de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord worden verder uitgewerkt in een contourenplan. Hierin worden de hoofdkeuzes inclusief onderbouwing op de thema's: bodem en watersturend, mobiliteit, woon- en voorzieningenprogramma (met indicatief 1700-1850 woningen) en financiële haalbaarheid uitgewerkt en ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd."

Sliedrecht-Noord draagt bij aan de identiteit van Sliedrecht

In haar advies deelt de MAG haar aandacht voor de dorps schaal, ruimtelijkheid en kwaliteit (zie bijlage 8). Het college begrijpt deze aandacht (zie bijlage 9). In het contourenplan is getracht een zorgvuldige afweging te maken tussen deze immateriële waarden en de harde randvoorwaarden van ruimtelijke en programmatische eisen vanuit de medeoverheden (zoals provincie v.w.b. dichtheid en minimale percentage betaalbare woningen) en waterschap v.w.b. waterbeheer) en de technische en financiële haalbaarheid. Voorgestelde ontwikkeling voor Sliedrecht-Noord sluit aan bij de bestaande identiteit met de kenmerken 'herkenbaar, leefbaar en toekomstbestendig'. De dorps opzet, met een gemiddelde dichtheid van 35 – 40 woningen per hectare, de herkenbare architectuur en de prominente groenblauwe structuren, maken het gebied herkenbaar. De mix van woningaanbod en de strategische positionering van de voorzieningen zorgen voor een wijk die leefbaar is en de sociale structuur versterkt.

De MAG geeft in haar advies aan dat de toename van het woningenaantal niet ten koste zou moeten gaan van de dorps schaal en ruimtelijke kwaliteit. Om te voldoen aan de dichtheidseis van de provincie, alsmede de eis van minimaal 2/3 betaalbare woningen, is het noodzakelijk om meer betaalbare woningen toe te voegen (wat leidt tot kleinere oppervlakte per woning). Dit betekent echter niet automatisch dat de FSI (Floor Space Index – het te bebouwen percentage versus nietbebouwde percentage) ook gaat toenemen in Sliedrecht-Noord. De ambitie met betrekking tot de kwaliteit en de kwantiteit van de openbare ruimte blijft ongewijzigd.

Contourenplan bekrachtigt de samenwerking met marktpartijen en medeoverheden

Sliedrecht-Noord is een samenwerking tussen de gemeente en de betrokken marktpartijen, waarbij wordt toegewerkt naar een samenwerkingsovereenkomst voor Publiek-Private samenwerking (PPS). Met de medeoverheden heeft afstemming plaatsgevonden over het proces en de inhoud van het contourenplan. Hierbij zijn de Provincie Zuid-Holland (PZH), Waterschap Rivierenland (WSRL), Rijkswaterstaat (RWS), Smart Delta Drechtsteden, Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid en Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid betrokken geweest. De vaststelling van het contourenplan bekrachtigt de samenwerking en vormt de basis voor het vervolgproces richting de te sluiten samenwerkingsovereenkomst met marktpartijen en bestuursovereenkomst met medeoverheden (PZH, WSRL en RWS).

Beoogd effect

Het contourenplan (bijlage 1 en 2) geeft de noodzakelijke kaders om de haalbaarheidsfase af te sluiten en het project te kunnen voortzetten. Nadat de raad heeft ingestemd, zal het contourenplan worden aangeboden aan de Provincie Zuid-Holland, als aanvraag voor opname in het ruimtelijk beleid van de provincie als zogenaamde grote buitenstedelijke bouwlocatie (de 3-hectarekaart). De thema's en onderwerpen zoals opgenomen in het contourenplan sluiten aan op de criteria zoals door Provincie

Zuid-Holland gedeeld in mei 2023 (zie bijlage 4) om voor beoordeling in aanmerking te kunnen komen.

Bij een positieve beoordeling zal Sliedrecht-Noord op de 3-hectarekaart van de provincie geplaatst worden. De toestemming vanuit de provincie om Sliedrecht-Noord op de 3-hectarekaart te plaatsen is een belangrijke planologische mijlpaal en randvoorwaarde, om in de fase daarna het Omgevingsplan te mogen wijzigen.

Op basis van het vastgestelde contourenplan kan de vervolgstap worden gemaakt naar:

1. Het sluiten van een bestuursovereenkomst met medeoverheden;
2. De verdere uitwerking van het plan in de vorm van een masterplan, inclusief het doorlopen van een intensief participatietraject met de huidige en toekomstige bewoners en overige stakeholders (zoals te herhuisvesten verenigingen). Tegelijkertijd met betrokken marktpartijen; 1) het uitwerken en sluiten van een samenwerkingsovereenkomst en 2) het opstellen en openen van een grondexploitatie;
3. De wijziging van het Omgevingsplan, op basis waarvan de nieuwe woonwijk daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.

Sliedrecht-Noord: wijk van de toekomst

Met het contourenplan zetten we voor Sliedrecht-Noord in op het realiseren van een wijk van de toekomst. Door het realiseren van een fijnmazige structuur voor voetganger en fiets, en het realiseren van een autoluwe wijk, zetten we in op een veilige maar tevens een gezonde wijk. Een wijk waar ruimte en aandacht is voor groen & blauw en waar ontmoeting gefaciliteerd wordt. Deze ingrediënten dragen bij aan een gezonde en leefbare wijk. Voor Sliedrecht-Noord is de ambitie tot realisatie van een gezonde leefomgeving. Om deze reden is de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord als pilotproject voor het programma Gezonde Leefomgeving van de provincie Zuid-Holland. Met gebruik van de toolkit 'Gezond Ontwerpen' geven we in de volgende masterplanfase nadere invulling aan deze ambitie.

Contourenplan: basis gelegd

Om te komen tot voorliggend contourenplan is veel onderzoek gedaan en heeft veel afstemming plaatsgevonden intern, met de betrokken marktpartijen maar ook met onze medeoverheden. Na vaststelling van het contourenplan zal aansluitend de vervolgstap kunnen worden gemaakt naar een masterplan. Op basis van onderzoeken zoals uitgevoerd is informatie en kennis in huis op basis waarvan de detailuitwerking verder opgepakt kan worden. Zo is er in het kader van ecologie bijvoorbeeld al een 'jaar rond onderzoek' uitgevoerd. Informatie die nodig is voor de uitwerking naar een masterplan. Voor wat betreft samenwerking tussen gemeente en marktpartijen worden al gesprekken gevoerd over het raamwerk van deze samenwerking en vinden er in het kader van de te sluiten bestuursovereenkomst reeds verkennende gesprekken plaats met onze medeoverheden, om zo de vervolgstap naar respectievelijk een samenwerkings- en bestuursovereenkomst te kunnen maken.

Argumenten

Beslispunt 1:

1.1 Water en bodem sturend: toekomstbestendigheid en zorgvuldigheid

Bouwen in de lage veenweide polder vraagt om zorgvuldigheid. Het principe 'water en bodem sturend' is de centrale leidraad en essentieel voor de toekomstbestendigheid van de wijk. Dit zorgt voor het voorkomen van wateroverlast, verdroging en overstromingen, en vermijdt negatieve effecten op het bestaande watersysteem. Inzetten op klimaatadaptatie, biodiversiteit en ecologie realiseert een robuust en veerkrachtig landschap.

1.2 Significante bijdrage aan de woningbouwopgave

Sliedrecht-Noord levert met circa 1.880 woningen een substantiële bijdrage aan de gemeentelijke ambitie uit het hoofdlijnenakkoord (2.500 woningen in 2040). Het programma biedt een robuust en gevarieerd aanbod dat aansluit bij de lokale behoefte. Een gezonde mix van koop en huur.

1.3 Woningbouwdichtheid

In het contourenplan is een woningbouwprogramma van circa 1.880 woningen opgenomen, waarvan minimaal 2/3 betaalbare woningen. Hiermee voldoet het plan aan twee cruciale externe eisen: de eis

vanuit het Rijk om minimaal 2/3 van de woningen in het betaalbare segment te realiseren én de voorwaarde vanuit de provincie om een gemiddelde dichtheid van 35 tot 40 woningen per hectare te realiseren (voor plaatsing op de 3-hectarekaart). Het programma wijkt in aantal daarmee iets af van de in het 'Programmaplan Ruimtelijke Vernieuwing 2025-2026' eerder gestelde bandbreedte (1.7001.850 woningen). Door het toevoegen van meer betaalbare koopwoningen (onder de € 405.000 prijspeil 2025) en middensegment huur kunnen er, binnen de dichtheidseis zoals gesteld vanuit de provincie, meer woningen gerealiseerd worden doordat een betaalbare woning gemiddeld een kleinere oppervlakte heeft dan een woning in de vrije sector.

1.4 Voorzieningen ter versterking van de sociale structuur

De realisatie van circa 10.300 m² bruto vloeroppervlak aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen (basisscholen, gezondheidscentrum, etc.) zorgt ervoor dat Sliedrecht-Noord een wijk met eigen buurtfuncties wordt. In combinatie met het aangrenzende sportpark Sliedrecht-Buiten worden de sociale en maatschappelijke structuren versterkt. Met onderwijs- en zorgvoorzieningen en ruimte voor dagelijkse boodschappen profiteren alle groepen mee waarmee Sliedrecht-Noord niet alleen bijdraagt aan de woningbehoefte maar ook aan een toekomstbestendige leefomgeving waarin de brede welvaart wordt vergroot.

1.5 Mobiliteitstransitie en Noord-Zuidverbinding

Het 'Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035' (2024), met het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitshubs, Privéauto) als leidend inrichtingsprincipe, draagt bij aan de mobiliteitstransitie specifiek maar ook aan de leefbaar- en veiligheid in de wijk. Op basis van het door Goudappel recent uitgevoerde 'Mobiliteitsonderzoek Ontwikkeling Sliedrecht-Noord' (bijlage 5) wordt er ingezet op een fijnmazige structuur voor de fiets en voetganger, en een autoluwe wijk wordt gerealiseerd waar parkeren geclusterd plaatsvindt. En geldt dat op basis van dit onderzoek voor de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord als uitgangspunt geldt een tweezijdige ontsluiting. Hetgeen ook aansluit bij het aandachtspunt zoals gedeeld door de MAG tot het realiseren van een robuust verkeerssysteem.

De Noord-Zuidverbinding is een cruciale randvoorwaarde voor de ontwikkeling van een toekomstbestendig Sliedrecht-Noord en dit robuuste verkeerssysteem. De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord is één op één verbonden aan de realisatie van de Noord-Zuidverbinding, zowel in ruimtelijke zin als in financiële zin (zie ook paragraaf 'financiën' in dit raadsvoorstel). Vanuit het Rijk heeft Sliedrecht een subsidie ontvangen ten behoeve van een goede bereikbaarheid, en daarmee een financiële bijdrage voor de benodigde infrastructuur, zijnde de Noord-Zuidverbinding. Conform het uitgangspunt 'eerst bewegen en dan bouwen' start gemeente Sliedrecht met de werkzaamheden rondom de NoordZuidverbinding om parallel aan de realisatie van de infrastructuur te starten met de woningbouw (dit zijn tevens voorwaarden vanuit de subsidie: start werkzaamheden Noord-Zuidverbinding in 2027 én verplichting tot woningbouw). Deze noord-zuidverbinding is geschikt voor alle vormen van verkeer: voetgangers, fietsers en auto's. Zie het parallel ingediende raadsvoorstel met betrekking tot de NoordZuidverbinding.

1.6 Openbaar vervoer en mobiliteitshubs

Door het verbeteren van het OV-netwerk door het toevoegen van een noordelijke entree van het treinstation en een bushalte worden inwoners gestimuleerd om het openbaar vervoer meer te gebruiken. Aansluitend op het STOMP-principe worden mobiliteitshubs en parkeervoorzieningen toegevoegd om de privéauto te ontmoedigen. Dit sluit aan bij het vastgestelde beleid in het 'Verkeers- en mobiliteitsplan 2035'.

1.7 Park: meerwaarde langs het spoor

In het ambitiesdocument is als belangrijke identiteitsdrager van Sliedrecht-Noord de realisatie van een 'geweldig park voor sport, bewegen en ontmoetingen voor alle Sliedrechters' opgenomen. Het contourenplan stelt voor om bij de entree van Sliedrecht-Noord, parallel aan het spoor, een groot park over de gehele lengte van oost naar west te realiseren. In dit park wordt water opgevangen en is er ruimte voor recreatie, ontmoeten, (kleinschalige) evenementen en sport. Deze parkfunctie combineert

goed met de bestaande hindercontour (o.a. met betrekking tot de externe veiligheid en geluid) rondom het spoor. Het park vervult een belangrijke bijdrage in de ambitie voor een natuur-inclusieve, klimaatadaptieve wijk en draagt bij aan de ambitie voor een gezonde leefomgeving. Het combineren van verschillende ambities en functies in het park is een directe invulling van de visie van de MAG op dubbelgebruik en de behoefte aan voldoende ruimte voor groen en ontmoeting.

Beslispunt 2 en 3:

Het voorbereidingskrediet is van belang om de verdere voorbereiding van dit project te kunnen financieren. Op deze manier kunnen de benodigde vervolgstappen richting de uitwerking naar een masterplan worden gezet.

Kanttekeningen / Risico's

1. Het contourenplan is een haalbaarheidsdocument op hoofdlijnen

Het contourenplan omvat op hoofdlijnen de ruimtelijke, technische en programmatische uitgangspunten en kaders en geeft inzicht in de haalbaarheid van de ontwikkeling. Het is publiekrechtelijk gezien geen juridisch bindend document dat als basis dient voor het vervolgproces (inclusief de afstemming en samenwerking met de provincie) voor de vervolgitwerking naar een masterplan. Het contourenplan geeft daarmee inzicht in wat primair uitgevoerd gaat worden, nog niet hoe dit uitgevoerd gaat worden. Dit betekent dat het op dit moment nog te vroeg is om hierin details op te nemen die in een latere fase worden uitgewerkt, zoals het concrete ontwerp en beeld. Dit volgt in de verdere uitwerking.

2. Vertaling van hoofdlijnen naar ontwerp en techniek

In het contourenplan is een woningbouwprogramma van circa 1.880 woningen opgenomen, waarvan minimaal 2/3 betaalbare woningen. De exacte verdeling hierbinnen is nog punt van bespreking met de provincie.

3. Vertaling van hoofdlijnen naar ontwerp en techniek

In het contourenplan zijn hoofdlijnen opgenomen. De vervolgstap naar een masterplan omvat een uitwerking op details. Voor Sliedrecht-Noord zijn uitdagende ambities opgenomen met betrekking tot ruimtelijke aspecten maar ook technisch gezien zullen grote investeringen plaats moeten vinden (ophoging, voorbelasting en ontsluiting) om te kunnen starten met de bouw. Door de omvang van de opgave kan een marginale aanpassing in de uitvoering leiden tot grote veranderingen in de uiteindelijke kosten. In de volgende fase is het van groot belang de ontwikkel- en realisatiestrategie te bepalen en deze gedurende de ontwikkeling periodiek te monitoren en risicobijeenkomsten (begeleiding risicomanager en planner) te faciliteren.

4. Participatie in het vervolgproces

Het contourenplan is door de gemeente gezamenlijk met PPS-partners uitgewerkt. Belanghebbenden en geïnteresseerden zijn in deze fase op verschillende momenten geïnformeerd over de voortgang o.a. via de website 'Sliedrecht bouwt' en door middel van nieuwsbrieven. Er was steeds gelegenheid om input te leveren en daar is ook gebruik van gemaakt. Het is van groot belang dat Sliedrecht-Noord goede samenhang krijgt met bestaand Sliedrecht. Daarvoor is participatie noodzakelijk. Bij de verdere uitwerking van het contourenplan naar een masterplan worden de huidige en toekomstige bewoners van Sliedrecht en de regio intensief betrokken, alsmede stakeholders (zoals de te herhuisvesten verenigingen) om de juiste richting en draagvlak te geven aan het plan. Dit proces werken we uit in een participatiestrategie en participatieplan. De precieze aanpak – welke bijeenkomsten, werkvormen en momenten – werken we verder uit voorafgaande aan de start van de masterplanfase. Door verschillende vormen van participatie toe te passen is het streven om vanuit verschillende doelgroepen en belangen die er zijn een integraal beeld op te halen en een kwalitatief beter plan uit te werken dat kan rekenen op breed draagvlak. In haar advies onderstreept de MAG het belang van brede participatie om ervoor te zorgen dat alle betrokkenen zich kunnen herkennen in de keuzes die in de volgende fase gemaakt moeten gaan worden.

5. Flex-woningen

In het ambitiedocument is de realisatie van Flex-woningen in Sliedrecht-Noord genoemd. Aanleiding hiervoor was dat vooruitlopende op de ontwikkeling van woningbouw in Sliedrecht-Noord alvast gestart zou kunnen worden met de realisatie van deze tijdelijke woningen. Echter zo lang er geen zekerheid is over plaatsing van Sliedrecht-Noord op de 3-hectarekaart is de realisatie van definitieve als ook tijdelijke woningen ten noorden van het spoor niet aan de orde. De vraag in hoeverre tijdelijke woningen kansrijk zijn in relatie tot de definitieve woningbouw zal in de volgende fase, als onderdeel van de ontwikkel- en realisatiestrategie nader onderzocht moeten worden.

Financiën

Financiële verkenning contourenplan

Met de vaststelling van het contourenplan stelt de gemeenteraad de programmatische, technische en ruimtelijke kaders vast. Als onderdeel van de haalbaarheidsfase is ook een verkenning uitgevoerd naar de financiële haalbaarheid (zie bijlage 6 en 7). Met de vaststelling van het contourenplan gaat de raad nog geen financiële verplichtingen aan voor de uitvoering van de gebiedsontwikkeling, want het plan behoeft eerst goedkeuring van de provincie. De financiële onderbouwing bevindt zich nu nog in een verkennende fase, waarin de haalbaarheid globaal wordt onderzocht. Verdere detaillering volgt bij het masterplan en de uitwerking van de samenwerkingsovereenkomst en de grondexploitatie.

De gebiedsontwikkeling Sliedrecht-Noord kent twee financiële entiteiten (portemonnees) die samen bepalend zijn voor de (financiële) uitvoerbaarheid.

1. Portemonnee van de PPS: De eerste is de grondexploitatie van de nog op te richten PPS (gemeente en marktpartijen), waarin de gemeente in de toekomst voor 50 procent zal gaan deelnemen. Vanuit de grondexploitatie worden de gebiedsgebonden investeringen gedekt, zoals verwerving, bouw- en woonrijp maken, openbare ruimte en plankosten. Vanuit de grondexploitatie zal een bijdrage worden gedaan in de 'bovenwijkse voorzieningen', waarvan de Noord-Zuidverbinding onderdeel uitmaakt. In samenwerking tussen marktpartijen en gemeente is een concept grondexploitatie voor Sliedrecht-Noord opgesteld.
2. Portemonnee van de gemeente is de 'Businesscase Ruimtelijke Vernieuwing' voor de bovenwijkse voorzieningen, waaronder de Noord-Zuidverbinding. Deze worden gedekt met (1) een bijdrage vanuit de grondexploitatie van Sliedrecht-Noord, (2) gemeentelijke fonds (3) subsidies en (4) aanvullende gemeentelijke middelen. Op basis van de huidige uitgangspunten is deze businesscase financieel uitvoerbaar (zie bijlage 6 en 7).

Bij de vaststelling van het masterplan beslist de gemeenteraad over de financiële uitvoerbaarheid van het project en over de kaders voor deelname in de PPS. Dat is ook het moment dat er een haalbare concept grondexploitatie ligt die daarna door de PPS formeel wordt vastgesteld. Vanaf dit moment zal de raad concrete financiële verplichtingen aan gaan. De financiële verkenning, met betrekking tot de 'portemonnee van de gemeente', is op hoofdlijnen beschreven in bijlage 6.

Op basis van voorliggende contourenplan hebben gemeente en marktpartijen vertrouwen, bij de uitwerking naar een masterplan, in de financiële uitvoerbaarheid van Sliedrecht-Noord (portemonnee van de PPS).

Reservering Koers 2030

Voor de uitwerking van een masterplan heeft de gemeenteraad in december 2024 een voorbereidingskrediet vastgesteld van € 2,1 miljoen. Dit krediet is ingezet voor onderzoeken, adviezen en het opstellen van het contourenplan. In voorjaar 2025 is besloten om als tussenstap richting een masterplan eerst een contourenplan vast te stellen. De vaststelling van het masterplan staat gepland voor 2027. Het opstellen van een contourenplan voorafgaande aan een masterplan heeft tot gevolg dat het geraamde voorbereidingskrediet verhoogd moet worden om de voorbereidingskosten tot afronding van het masterplan te dekken. De verhoging van het voorbereidingskrediet wordt nu ingeschat op € 900.000. Deze inschatting is gebaseerd op de kosten zoals gemaakt voor de totstandkoming van het contourenplan.

Tot het moment dat de grondexploitatie Sliedrecht-Noord is geopend dragen we als gemeente het risico van de gemaakte voorbereidingskosten (net als marktpartijen voor hun deel). In het geval van een "no go" besluit komen deze kosten ten laste van de exploitatie. Door een reservering te maken binnen de reserve Koers 2030 wordt dit risico afgedekt. In het geval van een "go" besluit kan de reservering vervallen en kan inzet van het budget opnieuw worden overwogen. Deze werkwijze is gelijk aan de werkwijze die is toegepast bij de projecten Binnenstedelijke Herstructurering Sliedrecht en de Noord-Zuidverbinding.

Wet- en regelgeving / Juridische zaken

N.v.t.

Duurzaamheid

De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord is klimaatadaptief, natuurinclusief en energieneutraal. De aanpak van 'Gezond Ontwerpen' draagt hieraan bij. Het college is voornemens om Sliedrecht Noord aan te melden als pilotproject voor het programma Gezonde Leefomgeving van de Provincie ZuidHolland.

Inclusiviteit

De doelstelling van Sliedrecht-Noord is een wijk die past bij de bestaande Sliedrechtse identiteit: sociaal en inclusief. Dit is terug te zien in het gevarieerde woningaanbod, dat doorstroming en inclusiviteit stimuleert, maar ook in passende voorzieningen.

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

Zie 'vervolg'

Communicatie / Participatie

<i>2 juli 2025</i>	- <i>CIB Overeenstemming Sliedrecht-Noord</i>
<i>7 oktober 2024</i>	- <i>CIB Voorlopig vestigen voorkeursrecht</i>
<i>28 november 2024</i>	- <i>CIB Update ruimtelijke verdiepingsslag Sliedrecht-Noord</i>
<i>10 december 2024</i>	- <i>Besluitvormende raadsvergadering voorkeursrecht</i>
<i>14 januari 2025</i>	- <i>Presentatie besloten beeldvormende raadsvergadering.</i>
<i>8 april 2025</i>	- <i>Beeldvormende avond Programmaplan en Contourenplan</i>
<i>17 mei en 21 juni</i>	- <i>Masterclass gebiedsontwikkeling</i>
<i>7 oktober 2025</i>	- <i>Besloten beeldvormende vergadering financiële haalbaarheid</i>
<i>28 oktober 2025</i>	- <i>Beeldvormende Voortgang Contourenplan Sliedrecht-Noord</i>

Rondom het project Sliedrecht-Noord zijn al diverse communicatiemomenten richting de raad geweest. Dit is gebeurd in de vorm van een aantal college informatiebrieven betreffende: overeenstemming Sliedrecht-Noord, het vestigen van voorkeursrecht en een update ruimtelijke verdiepingsslag.

Daarnaast is de raad beeldvormend geïnformeerd in januari 2025 aan de hand van een presentatie. Hierin is gepresenteerd over de basis van gebiedsontwikkeling, een terugblik op het proces, hoe het gaat bij andere ontwikkelingen én een vooruitblik op het proces. Op 8 april 2025 was er een beeldvormende avond over het Programmaplan 2025-2026, waarin de overstap naar het contourenplan is toegelicht. In mei en juni van dit jaar zijn er twee dagdelen geweest die voor de raad in het teken stonden van een masterclass over gebiedsontwikkeling. Op 7 oktober 2025 is de raad tijdens een besloten vergadering geïnformeerd over de financiële aspecten van het project. Op 28 oktober jl. is een openbare beeldvormende avond geweest dat uitgebreid inging op de inhoud van het contourenplan.

Communicatie en participatie omgeving

Met het contourenplan zetten we een tussenstap in het proces van de gebiedsontwikkeling SliedrechtNoord. Het plan concretiseert eerder genomen besluiten in het ambitiedocument op drie uitgangspunten: (1) water en bodem, (2) netwerk en mobiliteit en (3) stedenbouwkundige opzet en programma. Dit zijn inhoudelijke uitgangspunten waar eerst overeenstemming over moet worden bereikt met provincie en waterschap alvorens verder te komen met de gebiedsontwikkeling SliedrechtNoord.

Het contourenplan is een verdere concretisering van de uitgangspunten in het ambitiedocument. Het is daarmee met name een bestuurlijk en technisch document. Bij de totstandkoming van het contourenplan hebben we de afgelopen periode intensief geparticipeerd met Provincie Zuid-Holland, Waterschap Rivierenland, veiligheidsregio en de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. Ook is de MAG om een advies gevraagd (zie bijlage 8 en 9).

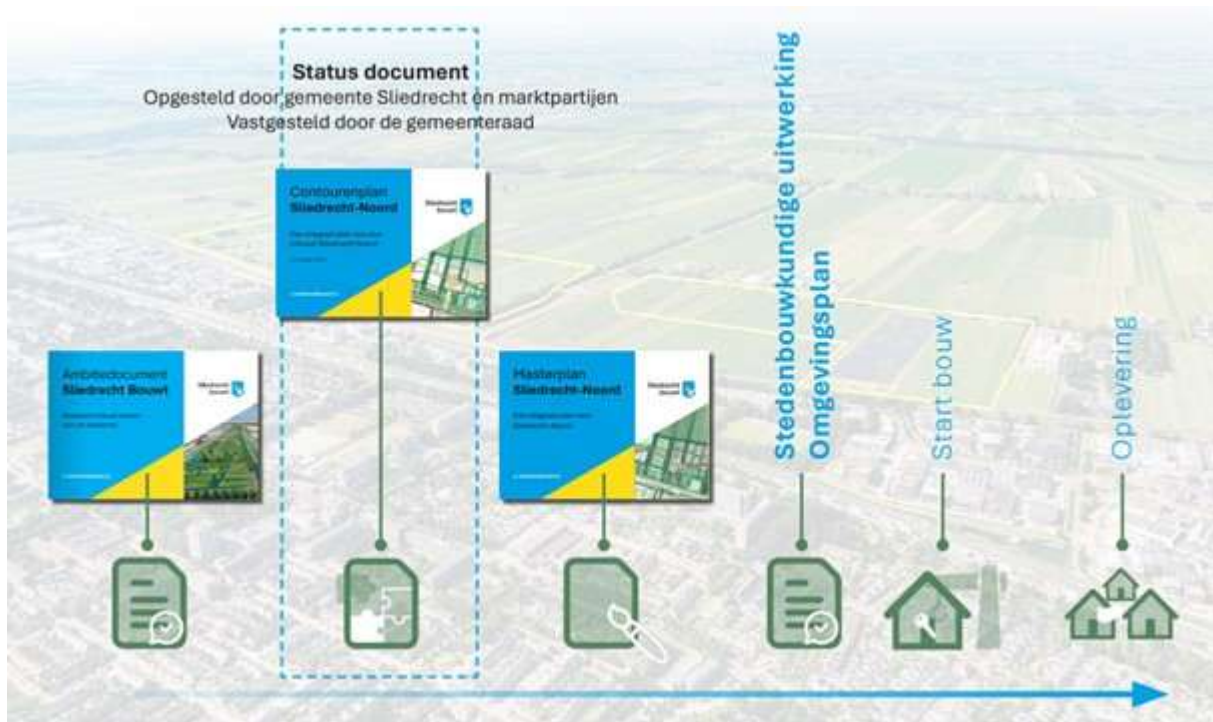
In de afgelopen jaren zijn er diverse communicatiemomenten geweest van het project SliedrechtNoord aan de inwoners van Sliedrecht. Denk aan bijeenkomsten zoals de "Tent in de Polder", artikelen in Het Kompas Sliedrecht, website Sliedrechtbouwt.nl en nieuwsbrieven. Hierdoor zijn inwoners geïnformeerd en was het steeds mogelijk voor inwoners en belangenorganisaties om input te leveren voor de plannen.

In het vervolg richting het masterplan worden de plannen concreter uitgewerkt en worden besluiten voorbereid die directe invloed hebben op de leefomgeving van onze inwoners. In die fase zal de participatie nadrukkelijk worden verbreed naar inwoners. Gezamenlijk met onze PPS-partners wordt hiervoor een gedetailleerde participatiestrategie ontwikkeld. Cruciaal is dat stakeholders en huidige en toekomstige bewoners uit de regio actief worden betrokken. Het doel is om via diverse participatievormen een integraal beeld op te halen vanuit de verschillende doelgroepen en belangen, zodat een kwalitatief hoogwaardig plan met breed draagvlak ontstaat. Transparante informatievoorziening, het faciliteren van inbreng, integratie van perspectieven en toegankelijkheid van het proces vormen daarbij de kernpunten.

De uitwerking naar een gedetailleerde participatiestrategie zal plaatsvinden na de dialoog met de MAG in het eerste kwartaal van 2026.

Vervolprocedure (inspraak/publiceren)

In 2022 is het Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt vastgesteld. Hierop volgend wordt nu het contourenplan vastgesteld. Dit is een belangrijke stap voor de integrale beoordeling door de Provincie Zuid-Holland.



Afbeelding 1: Schematische weergave van het (planvormings)proces tot en met oplevering project

Integrale beoordeling provincie en nadere planuitwerking

Het door de raad vastgestelde contourenplan is een product dat het college vervolgens zal aanbieden aan de provincie. Bij een positieve beoordeling volgt toestemming vanuit de provincie om plangebied Sliedrecht-Noord toe te voegen aan de zogenoemde 3-hectarekaart. Dit is een belangrijke planologische mijlpaal: het markeert de formele status van het gebied als ontwikkellocatie en opent de deur naar verdere planvorming en realisatie. Volgend op de herziening van het Omgevingsbeleid door de provincie zal tussen de gemeente en de Provincie Zuid-Holland, Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat een bestuursovereenkomst gesloten worden. Een overeenkomst waarin de rol en verantwoordelijkheden van deelnemende partijen met betrekking tot de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord en de Noord-Zuidverbinding worden vastgelegd. Vanaf dit moment volgt het proces richting de verdere uitwerking in de vorm van het masterplan en opstellen van een grondexploitatie. Uiteindelijk zal dit leiden tot het Omgevingsplan.

Participatie verenigingen uit bestaand Sliedrecht

Door de aanleg van de Noord-Zuidverbinding, waarmee Sliedrecht-Noord en het bestaande Sliedrecht met elkaar verbonden wordt, worden verenigingen geherhuisvest waarbij voor een aantal geldt dat zij niet terug kunnen komen in het deelgebied van de Noord-Zuidverbinding. Het betreft hier de schaats-, skeeler- en handboogvereniging. Met de verenigingen is afgestemd dat er een plaats wordt gezocht in Sliedrecht-Noord en/of de directe omgeving van het plangebied. In de masterplanfase wordt met de verenigingen verder afgestemd over onder andere de locatie, omvang en voorzieningen. Dit sluit aan bij de wens van de MAG om bestaande sociale netwerken en de identiteit te borgen door herhuisvesting van gezonde, bestaande verenigingen.

Stap	Tijdslijn (indicatief)	Effect
Vaststelling Ambitiedocument	2022	Waarom Sliedrecht Noord.
Vaststelling Contourenplan	Q1 2026	Bepaling van het WAT.
Beoordeling Provincie	Q2 2026	Integrale beoordeling contourenplan voor toevoeging aan 3-hectarekaart.
Bestuursovereenkomst	Q2 2026	Formele afspraken (rol en verantwoordelijkheden) met de medeoverheden over samenwerking
Start Masterplan/GEO	Q1 2026	Start Masterplan (het HOE) inclusief participatie en opstellen grondexploitatie.
Vaststelling Masterplan, inclusief grondexploitatie	2027	
Start uitvoering NZ-verbinding	2027	Randvoorwaarde i.v.m. subsidie Rijk.
Vaststelling Omgevingsplan	2028/2029	Juridische basis voor realisatie Sliedrecht-Noord

Eerdere besluitvorming c.q. bronvermelding

- Vaststelling Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt d.d. 2022
- Vaststelling Programmaplan Ruimtelijke Vernieuwing 2025-2026
- Bestendiging voorkeursrecht d.d. 2024

Eerdere besluitvorming

Programmaplan ruimtelijke vernieuwing 2025-2026 - Raadsvoorstel

Bestendiging beschikking voorkeursrecht Sliedrecht-Buiten - Raadsvoorstel

Bijlagen

1. Bijlage 1 - Samenvatting Contourenplan Sliedrecht.pdf
2. Bijlage 2 - Contourenplan Sliedrecht-Noord.pdf
3. Bijlage 3 - Begrotingswijziging Contourenplan Sliedrecht-Noord.pdf
4. Bijlage 4 - Brief provincie 2023, inclusief bijlage - Samenhangende beoordeling nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de Alblasserwaard.pdf
5. Bijlage 5 - Mobiliteitsonderzoek Ontwikkeling Sliedrecht-Noord.pdf
6. Bijlage 6 - Financiële bijlage Gemeentelijke Businesscase.docx
7. Bijlage 7 - Addendum Financiële bijlage Gemeentelijke Businesscase (geheim).docx
8. Bijlage 8 - Advies MAG d.d. 6 oktober 2025.pdf
9. Bijlage 9 - Collegereactie op advies MAG op Contourenplan Sliedrecht-Noord.docx

Niet digitale bijlagen

n.v.t.

Concept raadsbesluit

Zaaknummer: **2025-0121858**

Onderwerp:

Contourenplan Sliedrecht-Noord

De raad van de gemeente Sliedrecht; gezien het voorstel van burgemeester

en wethouders d.d. 9 december 2025;

Besluit

1. In te stemmen met het Contourenplan Sliedrecht-Noord en de hierin vastgelegde kaders, waaronder:
 1. Ruimtelijke en technische uitgangspunten voor een water en bodem gestuurde ontwikkeling, waarbij we naast de thema's waterbeheersing, bodem en landschap, inzetten op klimaatadaptatie, biodiversiteit en ecologie;
 2. Een woningbouwprogramma van circa 1.880 woningen, met een verdeling van 2/3 betaalbaar (waarvan 400 sociale huurwoningen) en 1/3 vrije sector;
 3. Een niet-wonen programma van 10.300 m2 bruto vloeroppervlakte (bvo), bestaande uit commerciële en maatschappelijke voorzieningen, waaronder basisscholen, gezondheidscentrum, buurtfuncties en voorzieningen voor dagelijkse boodschappen (buurtgerichte winkels);
 4. Invulling geven aan de mobiliteitstransitie door in lijn met het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 de ontwerpogave conform het STOMP-principe vorm te geven en daarmee inzetten op een fijnmazig netwerkwerk voor voetganger en fietser en een autoluwe wijk realiseren waar parkeren geclusterd gerealiseerd gaat worden;
 5. Een goed OV-netwerk waarbij een noordelijke entree aan het station en een extra bushalte(s) wordt toegevoegd, mobiliteitshubs met parkeervoorzieningen worden gerealiseerd en het gebruik van elektrische (deel)mobiliteit wordt gestimuleerd;
 6. Een groot park, als entree naar Sliedrecht-Noord, dat ruimte biedt voor opvang van water en tevens ruimte biedt voor recreatie en sport voor inwoners van Sliedrecht. Het park vervult een belangrijke bijdrage op het gebied van ecologie en biodiversiteit;
 7. Een hoge duurzaamheidsambitie waar de focus ligt op een klimaatneutrale leefomgeving, en in wordt gezet op circulair en klimaatadaptief bouwen.
2. In te stemmen met bijgevoegde begrotingswijziging (bijlage 3), waarmee een (aanvullend) krediet beschikbaar wordt gesteld van € 900.000 om deze verdere uitwerking te realiseren.
3. In de reserve Koers 2030 een bedrag van € 900.000 te reserveren als risicodekking voor het (aanvullende) krediet.

Vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Sliedrecht op 3 februari 2026

De griffier,

De voorzitter,

mr. R.P.A. van Aalst

mr. drs. J.M. de Vries

SAMENVATTING CONTOURENPLAN
Sliedrecht-Noord

24 NOVEMBER 2025

**EEN INTEGRAAL PLAN VOOR EEN ROBUUST
SLIEDRECHT-NOORD**



Samenvatting van het Contourenplan Sliedrecht-Noord

Landelijk wonen in een groene duurzame wijk die klaar is voor de toekomst. Dat is de nieuwe wijk Sliedrecht-Noord. Een wijk ontworpen met aandacht voor de bodem en water in het gebied. Met zo'n 1.880 nieuwe woningen biedt Sliedrecht-Noord een thuis voor starters, gezinnen en senioren. De wijk krijgt een levendig hart met scholen, zorg en commerciële voorzieningen. Een groene verbinding over de A15 sluit het bestaande dorp aan op de nieuwe wijk en de polder. De wijk is bereikbaar met de auto, maar fietsers en voetgangers staan voorop. Autoluwe straten en veilige fiets- en wandelpaden maken van Sliedrecht-Noord een prettige en leefbare wijk. Het contourenplan is de basis om samen met inwoners, ondernemers en andere partners stap voor stap te bouwen aan een nieuwe wijk voor iedereen.

De Grote Opgave: Waarom bouwen in Sliedrecht-Noord?

Sliedrecht staat voor een grote woningbouwopgave. Er is veel behoefte aan nieuwe woningen, zowel voor Sliedrechters als voor mensen uit de regio. De gemeente werkt al aan nieuwe woningen in het bestaande dorp, maar dat is niet genoeg. Er zijn nog meer woningen nodig. Van eengezinswoningen tot appartementen. Voor starters, gezinnen en senioren.

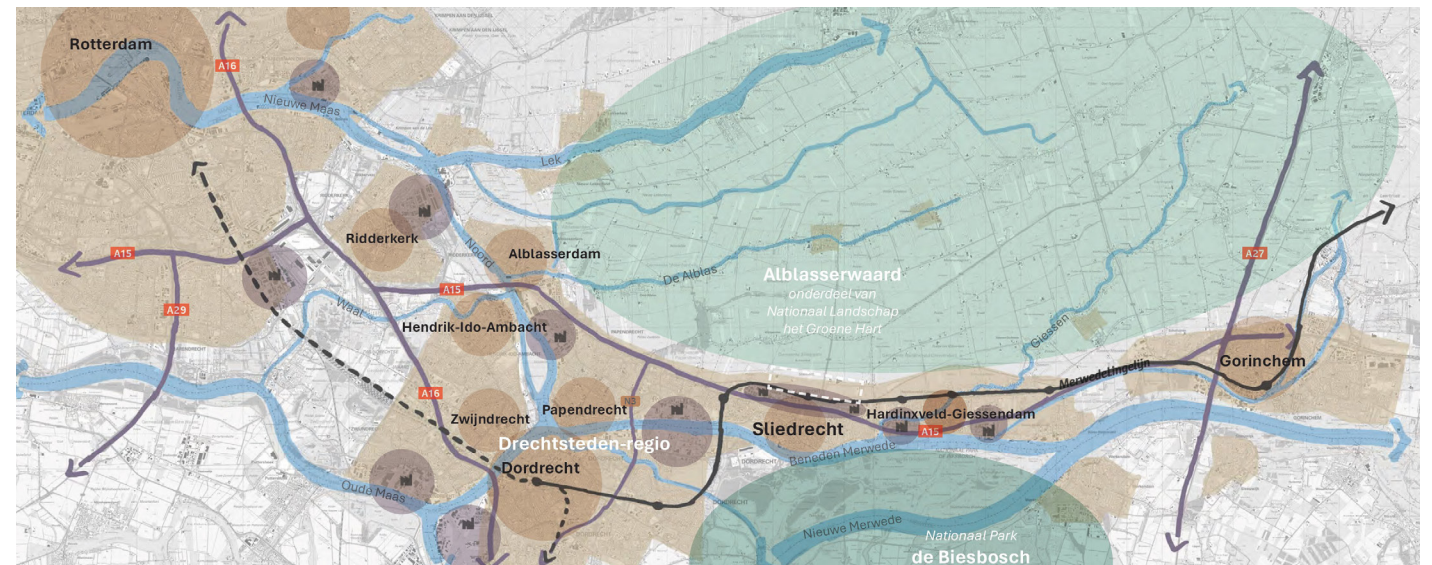
Sliedrecht-Noord is de plek in Sliedrecht waar ruimte is voor het bouwen van al die woningen. Het is de enige plek waar dit binnen gemeentegrenzen ook kan. Er zijn in Sliedrecht een paar plekken voor herontwikkeling. Die benut Sliedrecht ook. Ze bieden alleen te weinig ruimte voor het aantal woningen dat zo hard nodig is.

Het Contourenplan is een plan waarin naar alle belangrijke onderwerpen is gekeken. Het laat zien hoe Sliedrecht-Noord een complete wijk wordt met voldoende woningen, aandacht voor natuur en met een goede landschappelijke inpassing.

Sliedrecht-Noord en omgeving



Sliedrecht-Noord in de regio



Locatie

De wijk komt ten noorden van de snelweg A15, de Merwedelingelijn en Betuwelijn te liggen. Aan de noordkant van de wijk ligt het open landschap van de Alblasserwaard. Het totale gebied is ongeveer 76 hectare groot, waarvan circa 53 hectare bebouwd kan worden.

Woningaantallen en variatie

De wijk biedt ruimte voor het bouwen van ongeveer 1.880 woningen. Dit is een belangrijke bijdrage, want dit is bijna 80% van alle woningen die er in Sliedrecht nodig zijn. Er komen verschillende soorten woningen, met de nadruk op eengezinswoningen. Hiervan wordt tweederde in het betaalbare segment gerealiseerd: 400 sociale huurwoningen en zo’n 850 woningen in middensegment huur of betaalbare koop. De rest is vrije sector.

Ruim 50 hectare is geschikt voor woningbouw. De dichtheid is redelijk hoog voor een wijk met voornamelijk eengezinswoningen. Gemiddeld komen daar 35 - 40 woningen per hectare. De dichtheid is het hoogst rond station Sliedrecht. Naar de randen van de wijk is dat minder. Het lijkt op een ondergaande zon met zonnestralen richting de polder. De 20 hectare die overblijft, is niet geschikt om woningen te bouwen. Het gaat om het gebied langs het spoor en de snelweg. Door onder andere geluid kunnen daar geen huizen komen. Het biedt wel ruimte voor sport, groen en recreatie. Door het vele groen in alle richtingen van Sliedrecht-Noord voelt het toch niet als een dicht bebouwde wijk.

Voorzieningen

Een nieuwe wijk heeft genoeg voorzieningen nodig. Het plan gaat uit van:

- Minimaal één (mogelijk twee) basisschool met gymzaal.
- Een gezondheidscentrum
- Maatschappelijke buurtfuncties.
- Winkel(s) voor de dagelijkse boodschappen.

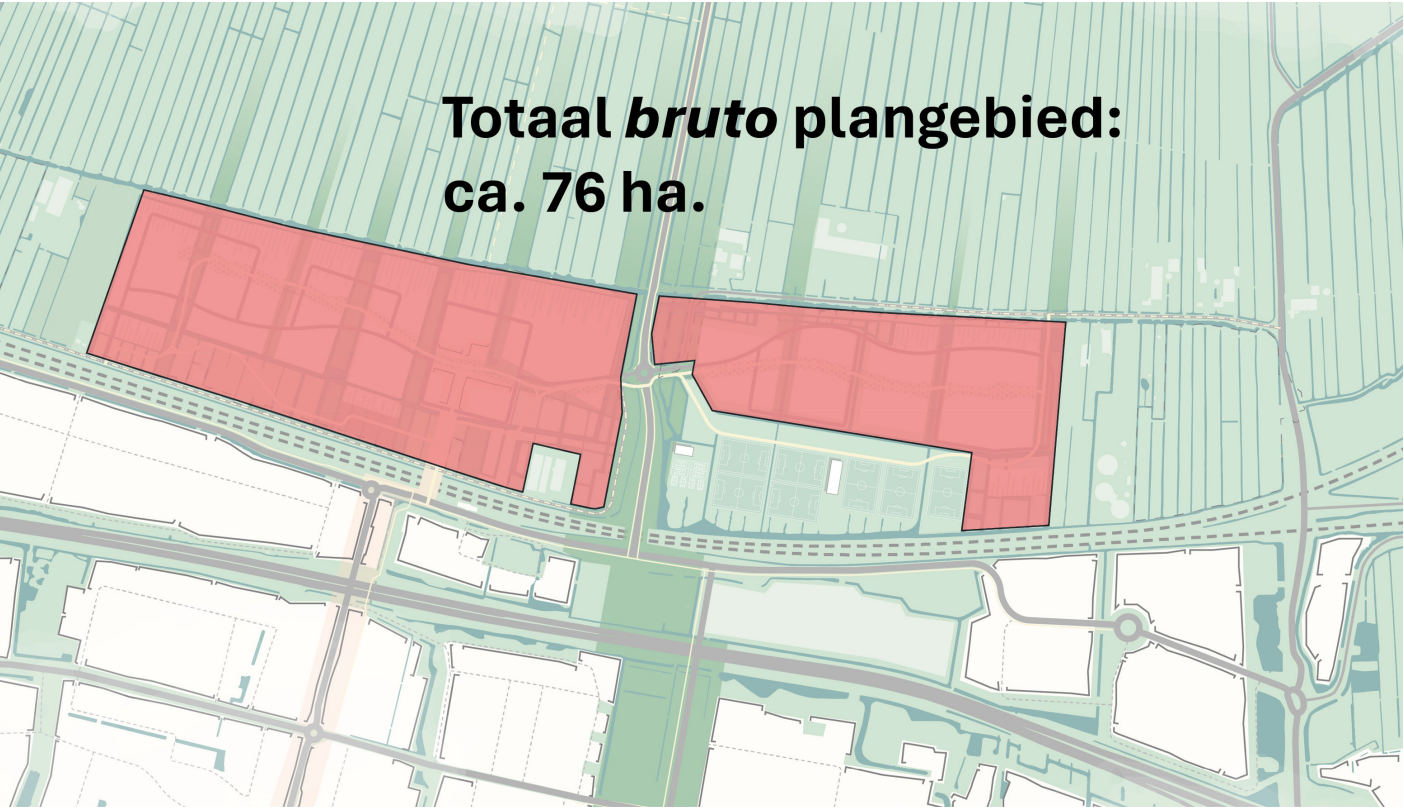
De meeste voorzieningen komen in het levendig centrum van de wijk. Ten zuiden van de wijk ligt het Sportpark Sliedrecht-Buiten en een publiek park voor sport en recreatie.

Duurzaamheid

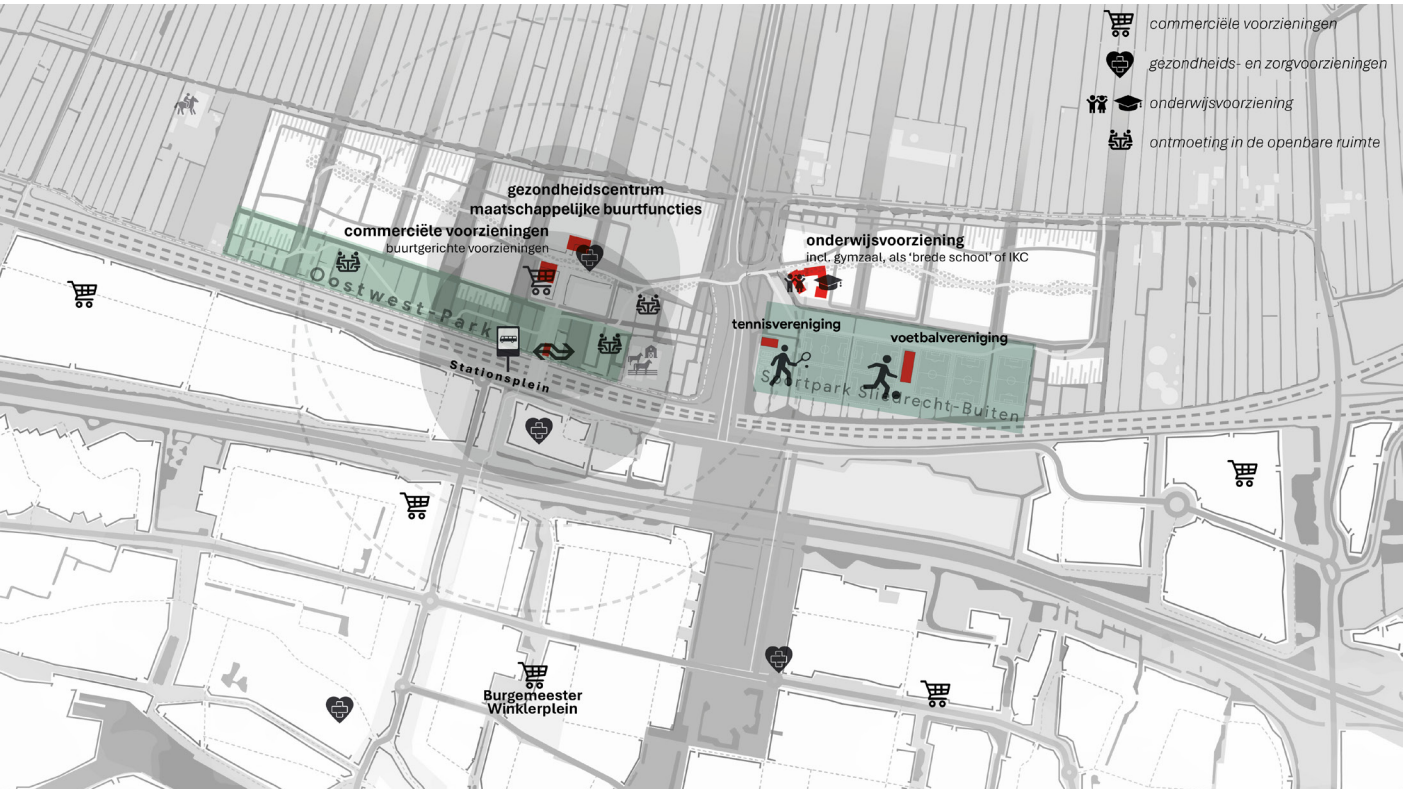
De wijk is klaar voor de toekomst. Bouwen gebeurt op een manier die goed is voor het milieu. Het doel is dat de wijk in 205 geen extra CO2 uitstoot. Dat betekent dat gekeken is naar de beste oplossingen om de huizen te verwarmen. Een warmtenet voor alle huizen in de wijk is te duur. De beste oplossingen zijn:

- Voor huizen met een eigen tuin: een lucht-waterwarmtepomp of bodemwarmtepomp.
- Voor appartementen en dicht bebouwde plekken: een zeer lage temperatuur warmtenet, gecombineerd met een eigen warmtepomp per woning.

Plangebied Sliedrecht-Noord



(Beoogde) voorzieningen in Sliedrecht en Sliedrecht-Noord



Contourenplan

-  oost-westpark
-  polderstroken
-  voetbalvereniging
-  tennisvereniging
-  auto
-  fiets
-  woonvelden
-  wonen met het water
-  groenstructuur met vrijliggend fietspad
-  special
-  voorzieningen



Water en Bodem Sturend

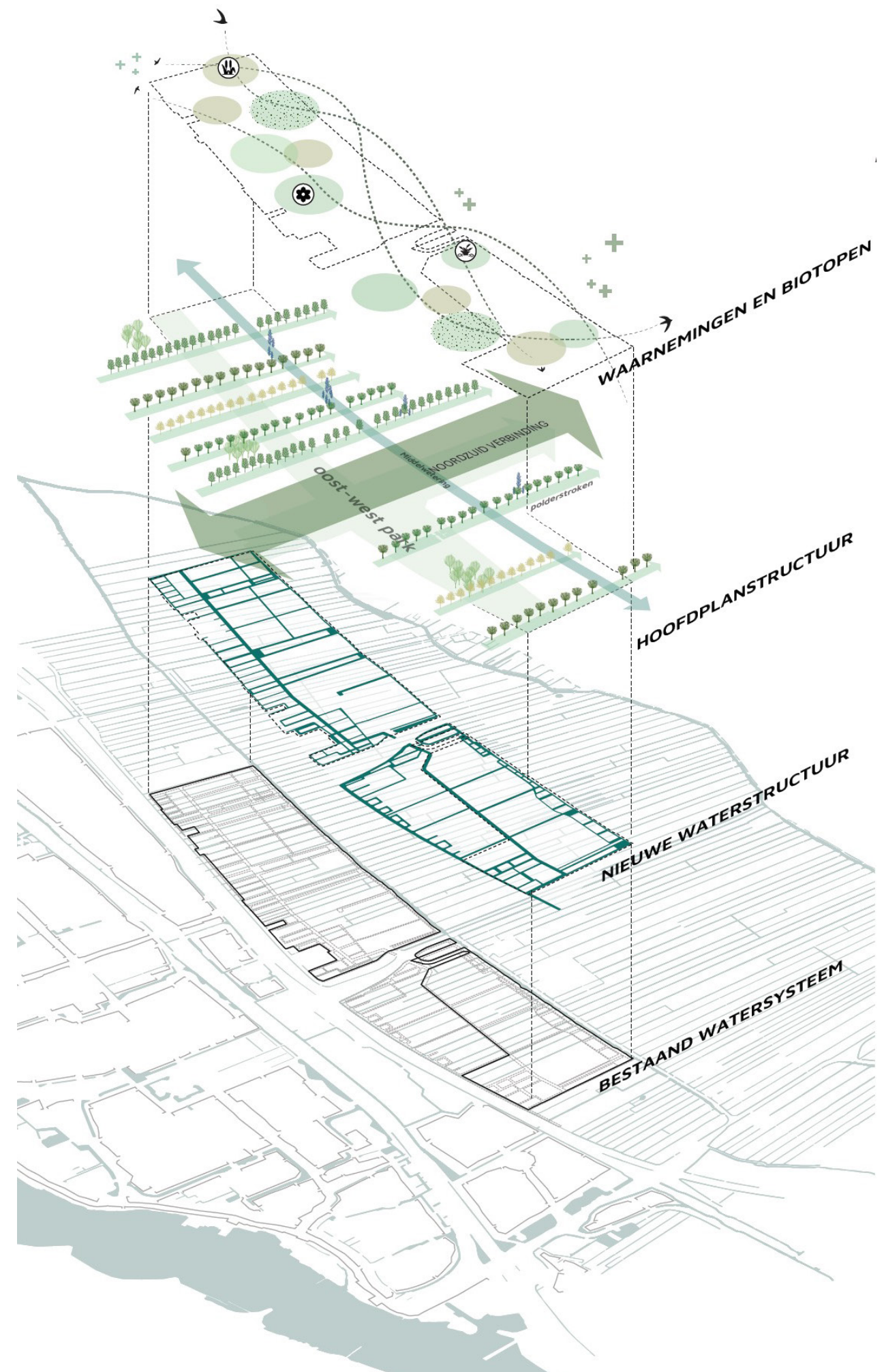
De basis van het plan is gebaseerd op het principe 'water en bodem sturend'. Dat betekent dat er in de planvorming rekening gehouden wordt met de huidige omstandigheden van de bodem en de stand van het water. Dit is hier zeker nodig, omdat de polderbodem van veen en klei slap is en gevoelig voor bodemdaling. Om toekomstige problemen en kosten te voorkomen, wordt het waterbeheer op de volgende manieren goed geregeld:

- De wijk krijgt een eigen waterpeil dat losstaat van het bestaande watersysteem.
- Dit watersysteem maakt zo min mogelijk gebruik van het omliggende watersysteem. Zo wordt voorkomen dat voedselrijk water uit het bestaande Sliedrecht de waterkwaliteit in het poldergebied verslechtert.
- Er komt voldoende ruimte voor waterberging, via oppervlaktewater en onverharde zones.
- De huidige waterberging aan de Kweldamweg verdwijnt en komt buiten het gebied van Sliedrecht-Noord weer terug.

Groenblauwe structuur

De polder is de basis van de nieuwe wijk.

- Langs het spoor komt een langgerekt groen park van oost naar west. Dit park combineert wateropvang, natuur en recreatie.
- Vanuit dit park lopen groenblauwe polderstroken noordwaarts de wijk in. Deze stroken (met een breedte van circa 10 tot meer dan 50 meter) zorgen voor herkenbaarheid, versterkende natuur en verbinden de wijk met het polderlandschap.
- Sliedrecht-Noord is een natuurinclusieve wijk. Dit houdt in dat er aandacht is voor bomen en planten uit de streek. Dieren hebben de ruimte en oevers lopen zonder harde randen over in het water.

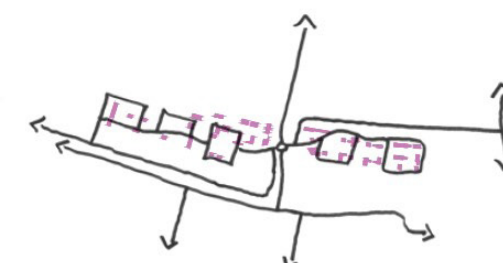
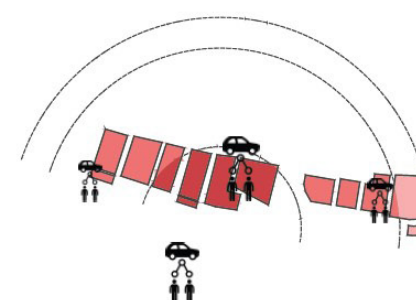
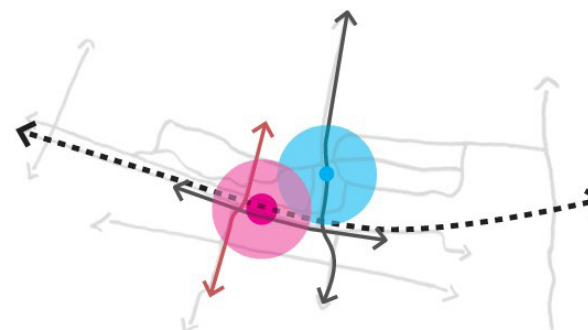
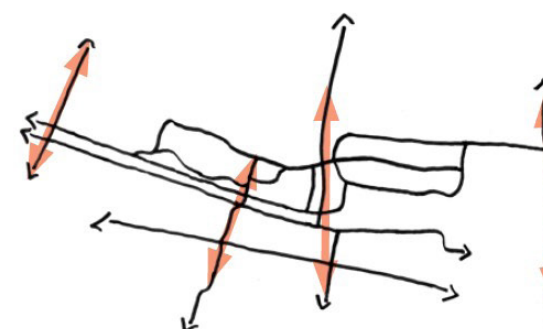


Vorrang voor Fiets en Voetganger

De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord zet vol in op een andere manier van bewegen en vervoer. Volgens het Mobiliteitsplan 2035 van de gemeente geldt het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privéauto). Dit betekent dat fietsers en voetgangers voorop staan. Veilige fiets en wandelpaden nodigen uit om vaker te lopen of te fietsen. Er blijft ruimte voor de auto, maar dat is minder belangrijk. Deze aanpak voorkomt dat het verkeer op de wegen nog drukker wordt. Het STOMP-principe heeft nog meer voordelen. Het zorgt voor schonere lucht, meer in de in de wijk en zet inwoners aan tot bewegen.

Verbindingen en autoluw

- De Noord-Zuidverbinding is belangrijk; deze zorgt voor een goede verbinding van Sliedrecht-Noord met het bestaande dorp voor voetgangers, fietsers en auto's.
- Er komt een fijnmazig, veilig en goed verlicht netwerk van wandel- en fietspaden zonder het belang van duisternis voor de natuur uit het oog te verliezen.
- Er komen nieuwe bushaltes op de N482 en Parallelweg. Het treinstation Sliedrecht wordt het centrale openbaar vervoersknooppunt.
- Sliedrecht-Noord wordt een wijk met weinig auto's.
- Parkeren gebeurt op afstand van de woningen, zodat de straten open en groen blijven.



Stappen

fijnmazig netwerk van goed
verlichte en veilige wandelroutes

Trappen

fijnmazig fietspaden netwerk
goed verbonden

Openbaar vervoer

goed bereikbaar openbaar vervoer
trein en bus

Mobility as a service

kleinschalige buurthubs - deelauto's
lagere parkeernorm rond OV en
buurthubs

Privé-auto - parkeren

parkeren op afstand geclusterd, uit
het zicht in parkeerkoffers of
mobiliteitshubs
woonstraten met autoluwe
inrichting, 30km/u

Hoe gaat het verder?

Het Contourenplan is de basis en laat op hoofdlijnen zien WAT er gaat komen. De volgende stap is het opstellen van een Masterplan Sliedrecht-Noord. Dit Masterplan gaat dieper in op de details en inhoud (het HOE). Daarnaast wordt een financiële uitwerking (grondexploitatie) opgesteld. Als de gemeenteraad akkoord gaat, wordt het Contourenplan voorgelegd aan de Provincie Zuid-Holland. Bij een positieve beoordeling start het uitwerken van het masterplan. Hier hoort ook de voorbereiding van het wijzigen van het Omgevingsplan bij. De ontwikkeling is een samenwerking tussen gemeente en marktpartijen. Deze samenwerking heet met een moeilijk woord Publiek-Private Samenwerking (PPS).

Vervolgstappen

1. Na de vaststelling van het Contourenplan door de gemeenteraad, start de fase waarin het plan wordt uitgewerkt tot een concreet Masterplan Sliedrecht-Noord.
2. Dit Masterplan wordt gezamenlijk door de gemeente en marktpartijen of ontwikkelaars opgesteld. Ook bewoners en andere betrokkenen kunnen hieraan meedoen.
3. Daarom komt er een duidelijk plan voor participatie. Hierin staat hoe en wanneer mensen kunnen meedenken, bijvoorbeeld via gesprekken, bijeenkomsten en online.

Participatie

De gemeente vindt het belangrijk dat inwoners, organisaties en ondernemers kunnen meedenken over de verdere uitwerking van Sliedrecht-Noord. Participatie is een belangrijk onderdeel van het masterplan.

Het doel is om met verschillende manieren van participatie zo veel mogelijk inwoners en ondernemers te betrekken en een compleet beeld te krijgen van wat zij willen. Zo maken we samen een goed plan waar veel mensen achter staan. Dit doen we door:

- **Transparante Informatie:** We geven steeds duidelijk informatie over hoe het proces gaat, welke besluiten zijn genomen en waar mensen nog kunnen meedenken.
- **Meedenken mogelijk maken:** We halen wensen, zorgen en ideeën op via gesprekken, bijeenkomsten en online platforms.
- **Alle meningen samenbrengen:** We betrekken bewoners, organisaties en ondernemers. Zo maken we samen een plan waar veel mensen achter staan.
- **Makkelijk meedoen:** We zorgen dat iedereen eenvoudig kan meedoen, bijvoorbeeld door verschillende manieren van participatie.

Samen werken aan het project



Het Contourenplan is als een stevige fundering voor een huis. Het bepaalt de grenzen, de indeling van de kamers (de woonvelden en parken), waar de leidingen komen (het water- en mobiliteitssysteem), en hoe het huis eruit moet zien (natuurinclusief en dorps). De volgende stap, het Masterplan, is het gedetailleerde bouwtekening dat ervoor zorgt dat het huis ook echt gebouwd kan worden.

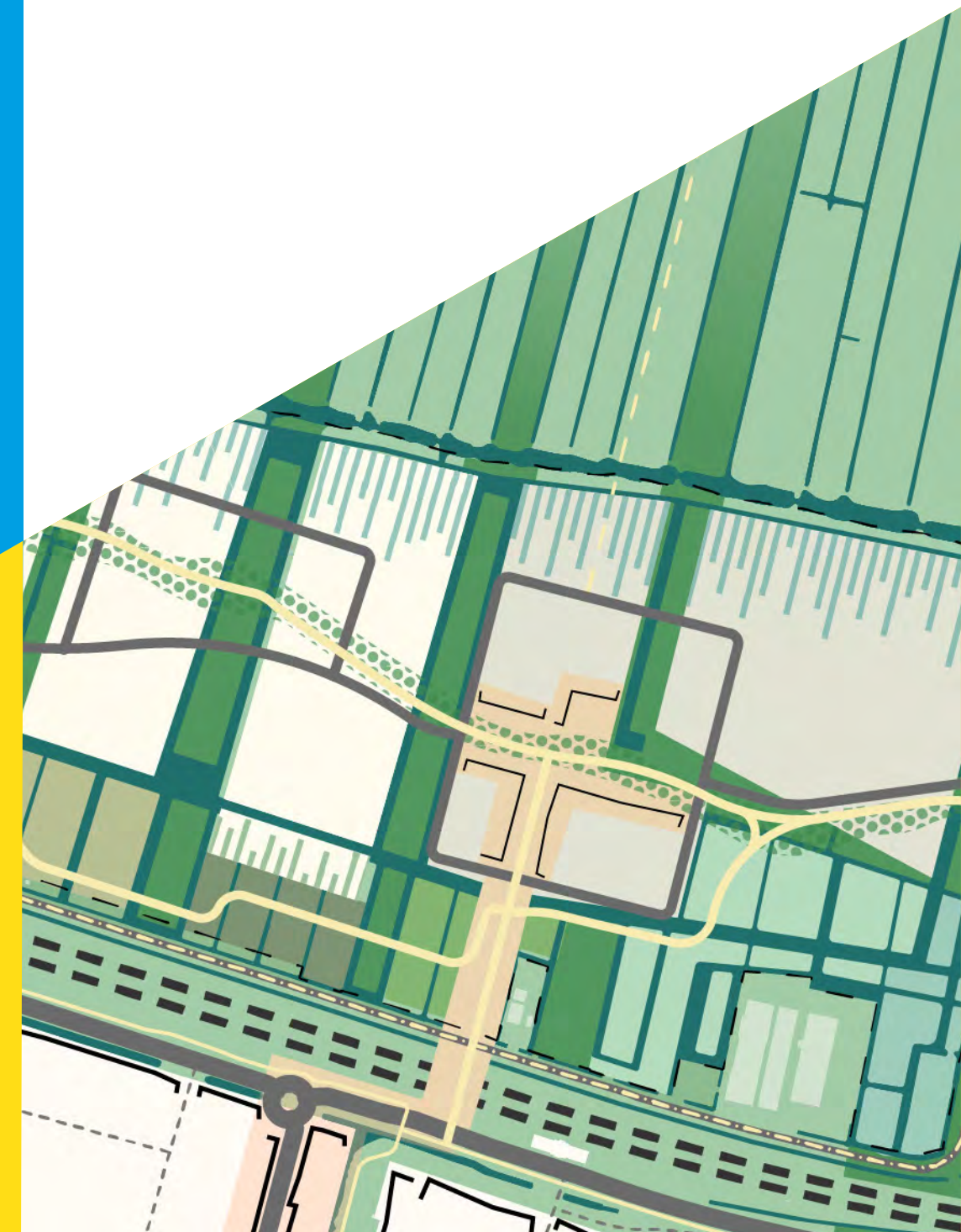
Contourenplan Sliedrecht-Noord

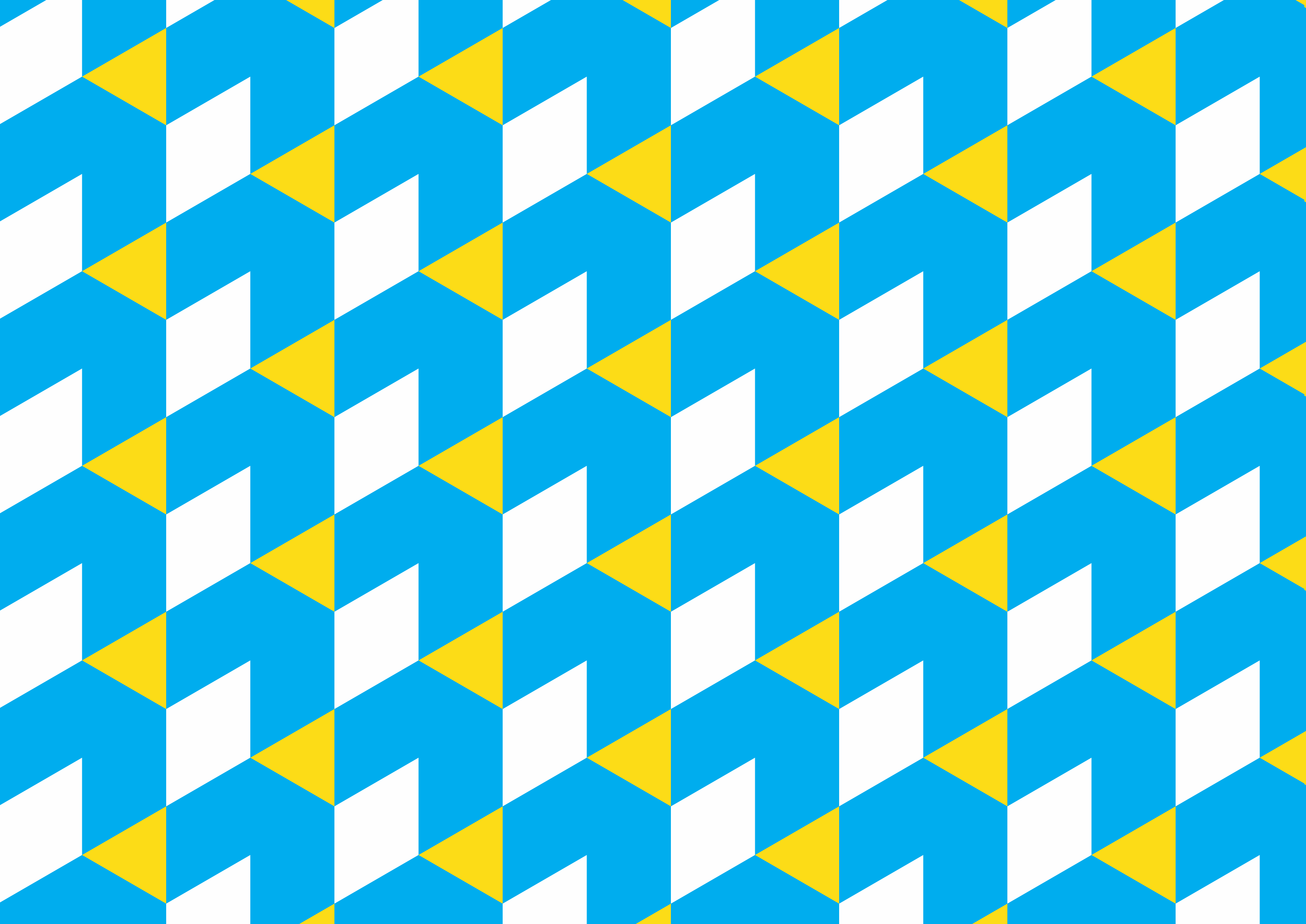
Een integraal plan voor een
robuust Sliedrecht-Noord

4 december 2025

► sliedrechtbouwt.nl

Sliedrecht
bouwt





Contourenplan **Sliedrecht-Noord**

Een integraal plan voor een
robuust Sliedrecht-Noord

4 december 2025

Colofon

Contourenplan Sliedrecht-Noord

Gemeente Sliedrecht en de samenwerkende marktpartijen

© 4 december 2025

Sliedrecht Bouwt - Atelier Dutch - Marseille Buiten - Akro Consult

Disclaimer:

Alle beelden zijn van de gemeente Sliedrecht of een van de betrokken marktpartijen, tenzij anders vermeld. Gemeente Sliedrecht besteedt veel zorg aan het maken, samenstellen en verspreiden van de informatie uit dit Contourenplan. Alle afbeeldingen en tekeningen zijn illustratief en een eerste schetsmatige verkenning. Aan de inhoud van dit document kunnen echter geen rechten ontleend worden. Auteurs-, merken- en/of andere intellectuele eigendomsrechten van getoonde referentiebeelden blijft bij de producenten van de afgebeelde producten. Gemeente Sliedrecht kan niet aansprakelijk gehouden worden voor het gebruik van informatie uit dit document.



Marseille buiten
ruimtelijk ontwerp



Gemeente
Sliedrecht



bpd

heijmans

Inhoudsopgave

De essentie van dit Contourenplan 6	
1. Inleiding 8	5. Programmatische uitgangspunten86
1.1 Context 8	5.1 Woningbouwbehoefte 86
1.2 Locatie en plangebied 11	5.2 Woningbouwprogramma 88
1.3 Product van samenwerking 13	5.3 Voorzieningenprogramma 91
1.4 Status van dit document 13	5.4 Duurzaam bouwen 92
2. Aanleiding17	6. Ruimtelijke opzet94
2.1 Ligging in de omgeving 17	6.1 De kwaliteit van Sliedrecht-Noord 94
2.2 Beleidscontext 17	6.2 Hoofdstructuur..... 96
2.3 Overige ontwikkelingen 19	6.3 Woonvelden 99
2.4 Omgevingsaspecten 20	7. Ontwikkelstrategie & financiële uitvoerbaarheid104
2.5 De opgave 26	7.1 Huidige samenwerking gemeente en marktpartijen 104
2.6 Een integraal Contourenplan 28	7.2 Ontwikkelstrategie Sliedrecht-Noord 105
3. Landschappelijk raamwerk30	7.3 Financiële haalbaarheid..... 106
3.1 Inleiding 30	7.4 Vervolgstappen..... 108
3.2 Water en bodem 32	8. Vervolgstappen & uitwerkingen110
3.3 Groen en landschap 49	8.1 Vervolgstappen planproces 111
3.4 De nieuwe groenblauwe structuur 53	8.2 Onderzoeken en uitwerkingen 111
4. Mobiliteit70	8.3 Participatie..... 115
4.1 Mobiliteitsanalyse huidige situatie 73	9. Bijlagen116
4.2 Mobiliteitsprincipe van Sliedrecht-Noord 75	9.1 Literatuurlijst - geraadpleegde documenten 117
4.3 Tot slot 84	9.2 Deelkaarten omgevingsaspecten..... 118

De essentie van dit Contourenplan

Slidrecht heeft een grote woningbouwopgave. Zowel voor het voorzien in de woningbehoefte van inwoners van Slidrecht als uit de regio. De gemeente Slidrecht pakt deze uitdaging op. Zo werken we binnen bestaand Slidrecht al aan vernieuwing en verdichting. We geven uitvoering aan diverse projecten in het kader van onder andere de binnenstedelijke herstructurering (BHS). Dit is echter niet voldoende om te voldoen aan de woningvraag, zowel qua aantallen als qua type woningen. De bestaande voorraad in Slidrecht bestaat uit relatief veel appartementen en een relatief groot aandeel sociale huur. Met toevoeging van meer woningen kunnen we de woningdifferentiatie verbeteren. Daarom hebben we de mogelijkheden verkend van woningbouw in Slidrecht-Noord buiten de bestaande bebouwde kom.

Het realiseren van een nieuwe wijk in de polder, en specifiek in Slidrecht-Noord, vraagt uiteraard om zorgvuldigheid. Zorgvuldigheid ten aanzien van de aansluiting op bestaand Slidrecht, ruimtelijke kwaliteit, mobiliteit en bovenal zorgvuldigheid ten aanzien van het water en de bodem. Zo mag de ontwikkeling van Slidrecht-Noord geen negatieve effecten hebben op het bestaande watersysteem. Daarnaast dienen we op een zorgvuldige wijze om te gaan met het bouwen op deze specifieke bodem zonder problemen van bijvoorbeeld bodemdaling naar toekomstige generaties te verschuiven.

In het kader van een zorgvuldig watersysteem koppelen we het waterbeheer van Slidrecht-Noord los van zijn omgeving. Binnen het plan zorgen we voor voldoende ruimte voor waterberging, zowel via oppervlaktewater als via onverharde zones. Aan de

zuidrand realiseren we een brede en lange groene parkstrook die een bijdrage levert aan de wateropvang én een ecologische en recreatieve waarde krijgt. De brede en lange parkstrook verbinden we via groenblauwe verbindingen in noord-zuidrichting met de polder. Op die manier creëren we samenhang met het landschap en koppelen we de ecologie van de omgeving met het nieuwe gebied. Deze koppeling vormt daarmee de basis voor een natuurinclusieve wijk.

We vinden het van groot belang dat Slidrecht-Noord een samenhangend onderdeel wordt van bestaand Slidrecht. Daarvoor is de Noord-Zuidverbinding cruciaal. Deze verbinding zorgt ervoor dat Slidrecht-Noord optimaal verbonden wordt met bestaand Slidrecht. Daarnaast verbetert het de aansluiting van Slidrecht op het landelijk gebied. Tegelijkertijd fungeert deze route als landschappelijke ruggengraat, een groene zone die de polder in het noorden verbindt met de Beneden-Merwede in het zuiden. Zo wordt Slidrecht-Noord een vanzelfsprekend onderdeel van bestaand Slidrecht en ontstaat er een duurzame relatie tussen rivier, Slidrecht en polderlandschap.

Voor Slidrecht-Noord zetten we tevens vol in op duurzame mobiliteit om daarmee de wijk toekomstbestendig te laten zijn en de druk op het bestaande verkeersnetwerk niet te vergroten. We vinden het daarbij van groot belang dat de verbindingen met bestaand Slidrecht voor voetgangers en fietsers aantrekkelijk en verkeersveilig zijn. Daarvoor zijn ook goede verbindingen met en aansluitingen op het openbaar vervoer belangrijk. Het huidige station van Slidrecht krijgt goede verbindingen met Slidrecht-Noord en we zetten in op nieuwe bushaltes.

Onze inzet is dat de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord zo min mogelijk extra autoverkeer veroorzaakt. De structuur, opzet en het functioneren van de nieuwe wijk geven we daarom vorm via het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Personenauto).

Tot slot vinden we het van belang dat Sliedrecht-Noord behalve de gewenste woningen ook voorzieningen krijgt voor een fijne en leefbare wijk. Brede welvaart dient hierbij als kompas: naast de woningbouwopgave richten we ons op gezondheid, leefbaarheid, natuur, veiligheid en sociale samenhang. Investerings in groene structuren, klimaatadaptatie en een aantrekkelijk landschap stimuleren bewegen, ontmoeten en verblijf. De parkstrook en groene verbindingen versterken de biodiversiteit én het welzijn van bewoners. Met voorzieningen in de nabijheid, duurzame mobiliteit en een veilige woonomgeving profiteren alle groepen mee. Zo realiseren we onder meer onderwijs- en zorgvoorzieningen en ruimte voor dagelijkse boodschappen. Op deze manier draagt Sliedrecht-Noord niet alleen bij aan de woningbehoefte, maar ook aan een toekomstbestendige leefomgeving waarin de brede welvaart wordt vergroot.

Sliedrecht-Noord wordt kortom een complete en natuurinclusieve wijk die zorgvuldig ruimtelijk en qua water en bodem ingebed is in de omgeving en door de goede ontsluitingen een samenhangend onderdeel wordt van Sliedrecht.

1. Inleiding

1.1 Context

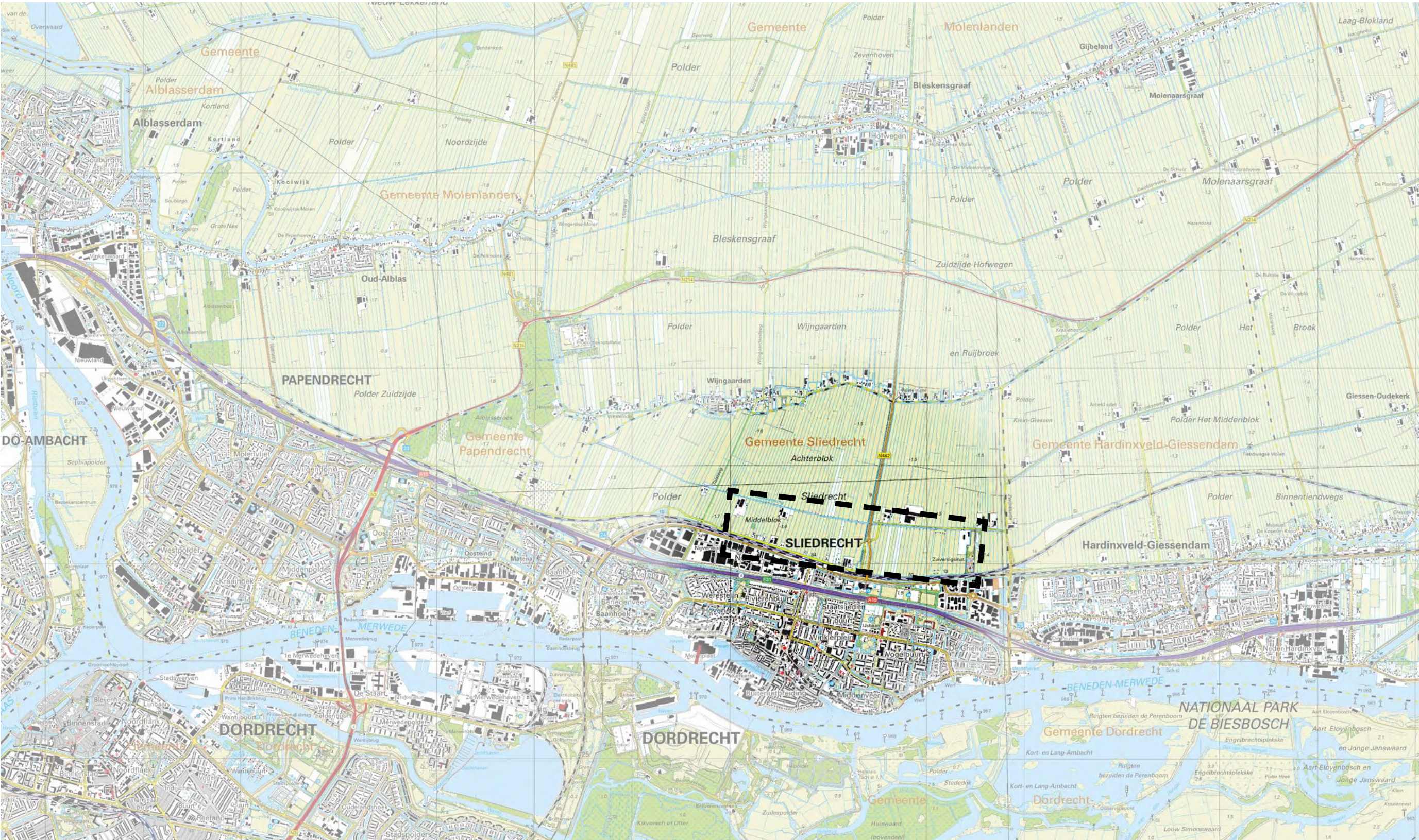
Nederland staat voor een historische opgave: het bouwen van honderdduizenden woningen in een land waar de ruimte schaars is en de belangen groot zijn. In Zuid-Holland, één van de meest dichtbebouwde regio's van Europa, is dit zeker een urgente uitdaging. De provincie Zuid-Holland zet daartoe in op het bouwen van bijna 250.000 nieuwe woningen tot 2030, met aandacht voor betaalbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Maar de ruimte is beperkt en de ambities zijn hoog. Daarmee is de puzzel ingewikkeld.

Met het voorliggende Contourenplan Sliedrecht-Noord leveren we een belangrijke bijdrage aan het leggen van die puzzel; we maken een wijk die invulling geeft aan de ambities. Dit doen we door slim om te gaan met de opgaven van water en bodem, bestaande ruimtelijke en ecologische kwaliteiten te integreren en zorg te dragen voor duurzame mobiliteitsoplossingen en een goede aanhechting op bestaand Sliedrecht.

In mei 2023 heeft de provincie Zuid-Holland in de brief Integrale beoordeling Alblasserwaard randvoorwaarden en aandachtspunten geformuleerd voor toekomstige gebiedsontwikkelingen in de regio. In de Alblasserwaard komen veel grote vraagstukken samen: woningbouw, economie, landbouw, natuur, recreatie, mobiliteit, klimaatadaptatie, bodem en waterveiligheid. Ontwikkelingen moeten rekening houden met klimaat, waterveiligheid en bodemgesteldheid om hoge kosten en risico's in de toekomst te voorkomen.

Het inhoudelijk fundament voor de gebiedsontwikkeling Sliedrecht-Noord is het Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt dat we in 2022 hebben opgesteld. Voordat dit Ambitiedocument wordt uitgewerkt in een Masterplan, is in afstemming met de provincie besloten om eerst een Contourenplan op te stellen. Deze aanpak is tevens geïnspireerd op de aanpak in de Gnephhoek in Alphen aan den Rijn.

Sliedrecht-Noord en omgeving



Contourenplan Sliedrecht-Noord

De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord kan niet beschouwd worden zonder de Noord-Zuidverbinding. Deze verbinding speelt een sleutelrol, omdat die de verbinding vormt tussen bestaand Sliedrecht en Sliedrecht-Noord. Een goede Noord-Zuidverbinding is noodzakelijk om Sliedrecht-Noord echt onderdeel te laten worden van bestaand Sliedrecht en de nieuwe wijk bereikbaar en leefbaar te houden en de bestaande infrastructuur niet te overbelasten. We zien de Noord-Zuidverbinding dus als een essentiële voorwaarde voor de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord. De projectmatige uitwerking van de Noord-Zuidverbinding zal daarmee in nauwe samenwerking met de opgave Sliedrecht-Noord (en vice versa) worden gedaan.

De drie centrale inhoudelijke uitgangspunten van dit Contourenplan zijn:

1. Water en bodem als sturende principes voor de ruimtelijke inrichting;
2. Netwerken en mobiliteit, gericht op bereikbaarheid en duurzame vervoerskeuzes;
3. Stedenbouwkundige opzet en programma.

Deze uitgangspunten vormen het belangrijke fundament voor het vervolgproces richting het Masterplan Sliedrecht-Noord.

Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt, december 2022

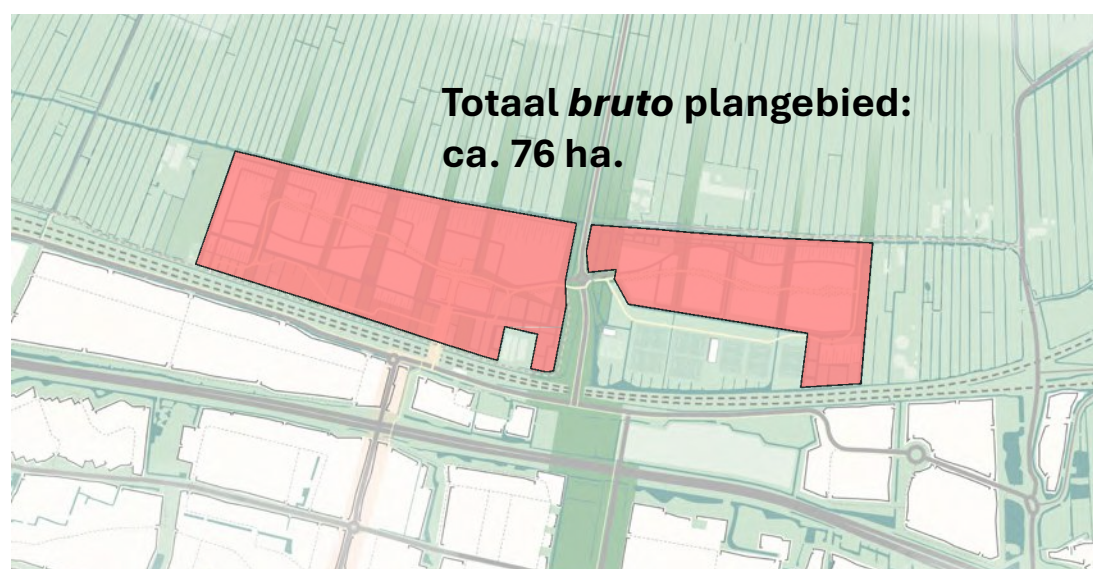


1.2 Locatie en plangebied

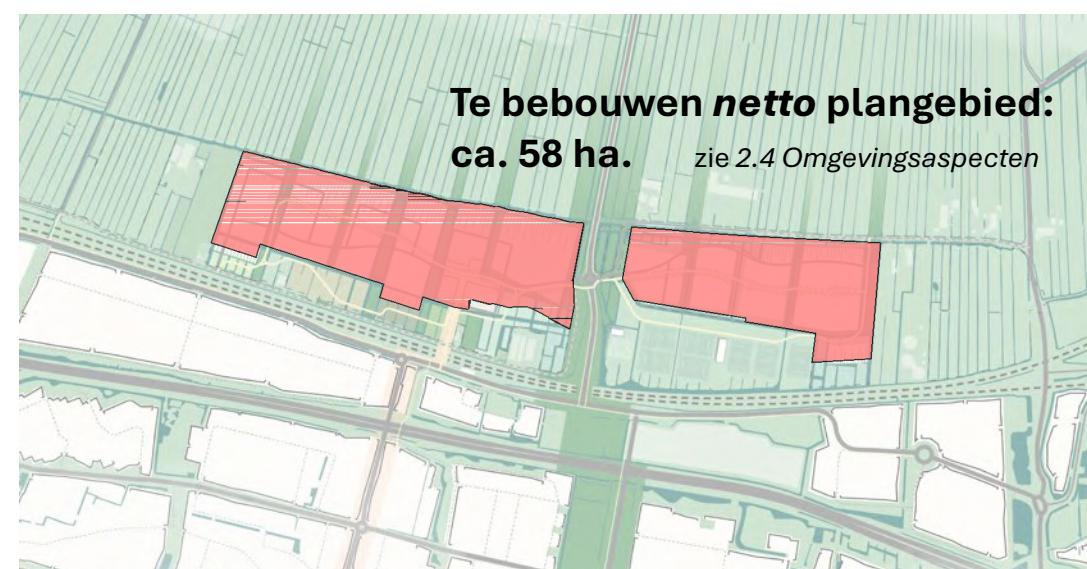
Sliedrecht-Noord ligt binnen de gemeentelijk grenzen van Sliedrecht, ten noorden van de snelweg A15, de spoorlijn en Betuwelijn. Het plangebied wordt begrensd door de spoorlijnen en het nieuwe sportpark Sliedrecht-Buiten aan de zuidzijde, de bedrijvigheid aan de oostzijde, de Tolsteeg aan de westzijde en de Middelwetering en de Kweldamweg aan de noordzijde. Aan de noordzijde ligt het plangebied aan het open landschap van de Al-blasserwaard. Het totale plangebied is ongeveer 76 hectare groot.

Bruto plangebied = het totale gebied waar het Contourenplan betrekking op heeft
Netto plangebied = het deel van het bruto plangebied dat daadwerkelijk ontwikkeld of bebouwd kan worden met gevoelige functies (het bruikbare ontwikkelbare oppervlak)

Sliedrecht-Noord en omgeving



Contourenplan Sliedrecht-Noord





1.3 Product van samenwerking

Het Contourenplan Sliedrecht-Noord is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen de gemeente Sliedrecht en een vijftal ontwikkelaars (zie ook hoofdstuk 7) en in afstemming met de provincie Zuid-Holland en andere medeoverheden. Het Contourenplan is een uitwerking van het eerder opgestelde Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt (Gemeente Sliedrecht, 2022).

Voor de opgaven van water en bodem hebben we het Waterschap Rivierenland, de provincie, de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid en de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid betrokken als adviseurs. Daarnaast stemmen we de woningbouwprogrammering en de mobiliteitsopgave nauwkeurig af met de regio Smart Delta Drechtsteden, het Rijk (Ministeries van Binnenlandse Zaken, VRO en I&W en Rijkswaterstaat) en de buurgemeenten. Daarmee zorgen we voor een goede regionale inbedding en houden we rekening met de bredere strategische opgaven zoals de MerwedeLingelijn en de studie naar de verbreding van de A15.

1.4 Status van dit document

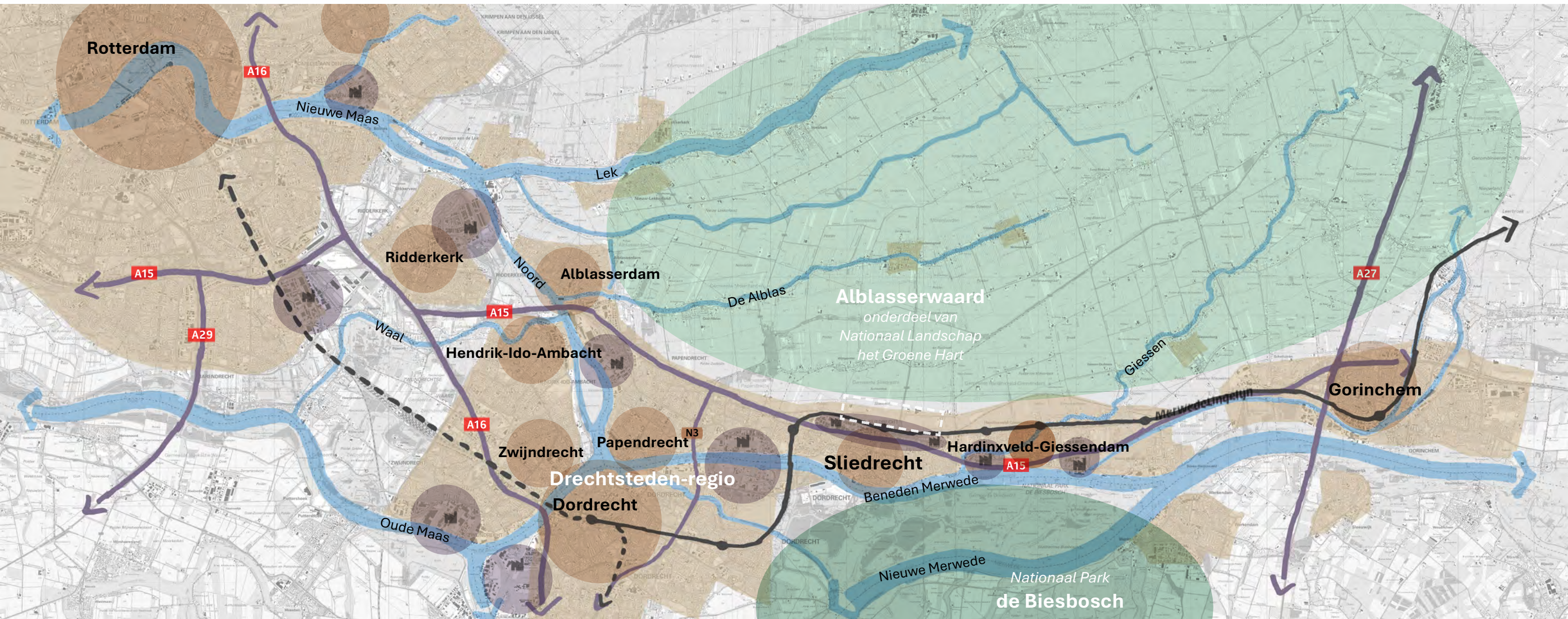
Het Contourenplan Sliedrecht-Noord heeft een belangrijke status: het biedt de gemeenteraad van Sliedrecht de mogelijkheid om inhoudelijk richting te geven aan de gebiedsontwikkeling en vormt daarmee een kader en leidraad voor de verdere uitwerking. Na vaststelling door de gemeenteraad is dit Contourenplan de basis voor toetsing om op de Provinciale 3-hectarekaart te komen, en de basis om een Masterplan (ontwerp/detail uitwerking) te kunnen opstellen. Daarna zetten we de vervolgstappen naar een Omgevingsplan.

Sliedrecht-Noord





Sliedrecht-Noord in de regio



2. Aanleiding

2.1 Ligging in de omgeving

Slidrecht en Slidrecht-Noord liggen in de zogeheten bebouwingsband tussen Dordrecht in het westen en Gorinchem in het oosten. De snelweg A15 en de Merwedelingelijn zorgen voor een goede verbinding met de rest van de Randstad.

Bij Slidrecht en Hardinxveld-Giessendam is de bebouwingsband op zijn smalst: hier komen de Alblasserwaard, onderdeel van het Nationaal Landschap Groene Hart, en Nationaal Park De Biesbosch vrijwel samen. Deze strategische ligging maakt Slidrecht-Noord tot een schakel tussen dorp en polder: het verbindt de dynamiek van de Drechtsteden met het open, landelijke karakter van de Alblasserwaard.

2.2 Beleidscontext

De ontwikkeling van Slidrecht-Noord is in de afgelopen jaren in een aantal beleidsdocumenten aan de orde gesteld.

In het Uitvoeringsprogramma Wonen (2019) is de ambitie vastgelegd om tot 2040 circa 2.500 woningen te realiseren, waarvan binnenstedelijk circa 260 woningen. Slidrecht-Noord is daarbij genoemd als nader te onderzoeken locatie om de rest van de woningopgave te kunnen realiseren.

Deze ambitie is verder uitgewerkt in de Koers 2030 (2020), waarin onder het speerpunt ruimtelijke vernieuwing is gekozen voor een evenwichtige groei met aandacht voor ruimte, kwaliteit en duurzaamheid. De woningbouwopgave wordt hierin gezien als katalysator voor bredere ruimtelijke vernieuwing, met nadruk op doorstroming, gemengde wijken en een stevige inzet op betaalbare woningbouw.

Deze koers is ruimtelijk vertaald in de Omgevingsvisie Slidrecht (2021), waarin ontwikkelgebieden en groene verbindingen zijn benoemd.

In het Programmaplan Ruimtelijke Vernieuwing (sinds 2022) zijn deze ambities geconcretiseerd in drie deelprojecten en vijftien uitgangspunten, die jaarlijks worden gemonitord.

Specifiek voor Slidrecht-Noord is in december 2022 het Ambitiedocument Slidrecht Bouwt vastgesteld. Hierin zijn de wensen en uitgangspunten voor Slidrecht-Noord vastgelegd met drie richtinggevende thema's:

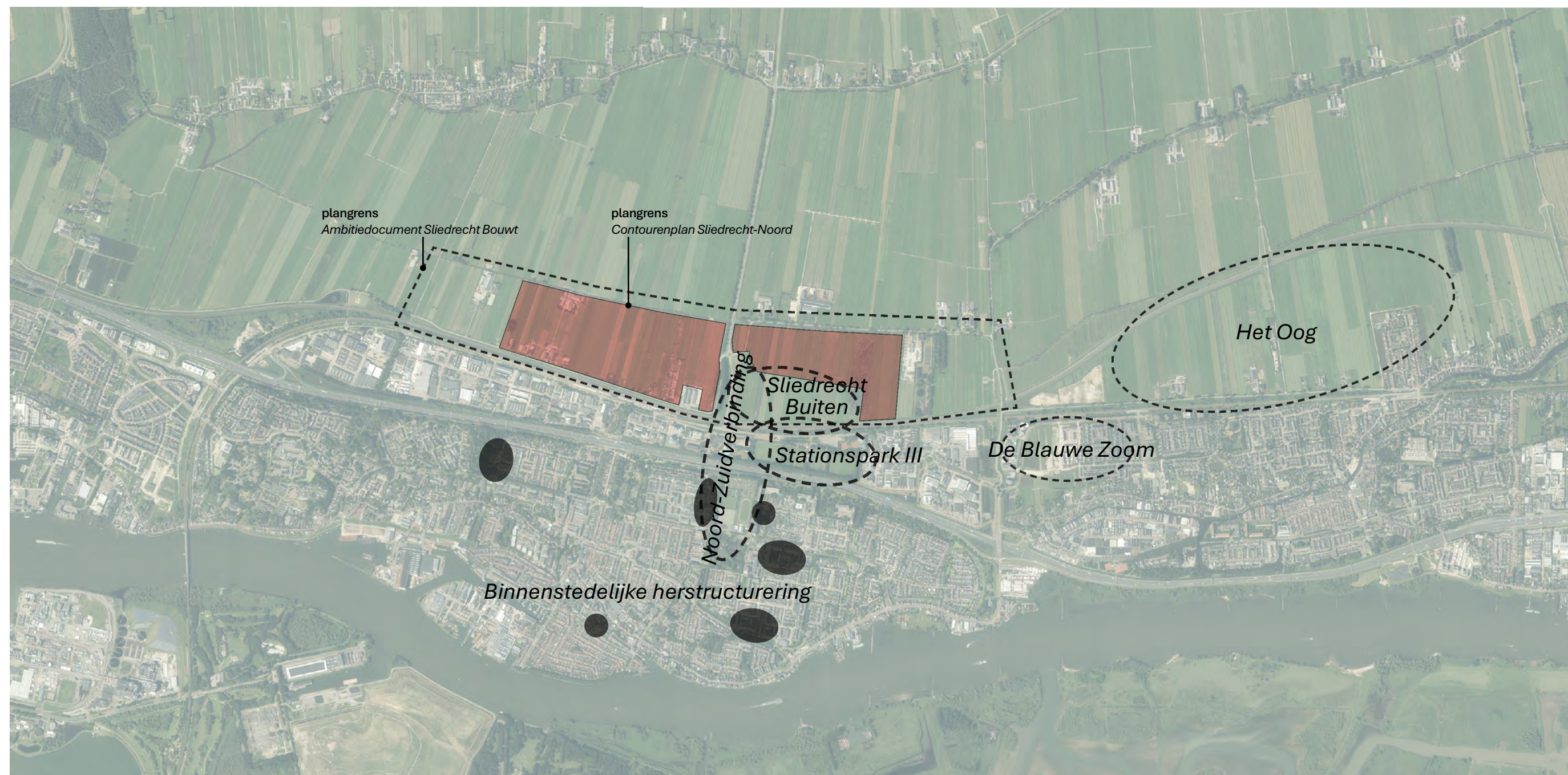
- Slidrecht bouwt met ruimte voor water en groen;
- Slidrecht bouwt aan duurzaam en toekomstgericht wonen voor iedereen;
- Slidrecht bouwt aan verbinding met de regio en de samenleving.

Dit ambitiedocument is de basis voor de uitwerking naar het Contourenplan zoals nu voorligt.

Projectenkaart ontwikkelingen in omgeving Sliedrecht-Noord

volgens:

- *Omgevingsvisie Sliedrecht* (Gemeente Sliedrecht - Kuiper Compagnons, november 2021)
- *Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt* (Gemeente Sliedrecht, 2022)
- *Programma Ruimtelijke Vernieuwing 2021-2030*



2.3 Overige ontwikkelingen

De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord staat niet op zichzelf, maar maakt onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen om de gemeentelijke ambities te realiseren.

Zo werkt Sliedrecht onder andere ook aan Binnenstedelijke Herstructurering Sliedrecht (BHS). In het programma ruimtelijke vernieuwing van Sliedrecht staat het zorgvuldig benutten van binnenstedelijke ruimte centraal, voordat wordt uitgeweken naar buitenstedelijke locaties. Deze benadering vormt de kern van de Binnenstedelijke Herstructurering Sliedrecht (BHS). De BHS-opgave is een gezamenlijke aanpak van de gemeente Sliedrecht en woningcorporatie Tablis Wonen. Het stedenbouwkundig kader voor BHS, zoals in juni 2025 door de raad is vastgesteld, geeft richting aan de plannen voor de komende vijftien jaar. Verspreid over zeven deellocaties en drie fasen worden ruim 435 sociale huurwoningen vervangen en meer dan 40 extra sociale huurwoningen en 220 marktwoningen toegevoegd. Binnen BHS wordt ingezet op het vernieuwen van verouderde sociale huurwoningen, het uitbreiden van het woningaanbod binnen de bestaande dorpsgrenzen, het toevoegen van groen en verbeteren van verbindingen. Door ook in te spelen op klimaatverandering wordt gewerkt aan een toekomstbestendige en leefbare woonomgeving. Deze binnenstedelijke verdichting draagt bij aan een vitaal en betrokken gemeenschap én vormt de eerste stap in de ruimtelijke ontwikkeling van Sliedrecht.

Ook de balans tussen wonen en werken krijgt aandacht: zo wordt bedrijventerrein Stationspark III gerealiseerd, mede mogelijk gemaakt door de verplaatsing van sportverenigingen naar Sliedrecht Buiten, waar een sportief en recreatief knooppunt met twee verenigingen, parkeerfaciliteiten en horeca ontstaat. Verder wordt nabij Sliedrecht-Noord op korte termijn een tijdelijk asielzoekerscentrum gerealiseerd.

Er wordt geïnvesteerd in een kwalitatieve, groene Noord-Zuidverbinding die Sliedrecht-Noord verbindt met bestaand Sliedrecht. Dit sluit aan bij het principe “Eerst bewegen, dan bouwen”. Dit principe betekent dat bij gebiedsontwikkeling eerst de benodigde infrastructuur, zoals ontsluitingswegen, openbaar vervoer of andere voorzieningen, wordt gerealiseerd voordat met de daadwerkelijke woningbouw wordt begonnen. Voor Sliedrecht-Noord houdt dat in dat er eerst wordt geïnvesteerd in deze Noord-Zuidverbinding zodat de samenhang en bereikbaarheid van het gebied wordt versterkt.

Kans voor de regio

Hardinxveld-Giessendam heeft ambitieuze woningbouwplannen. In het gebied 't Oog, gelegen tussen de MerwedeLingeLijn en de Betuwelijn, is voor fase 1 in 2022 een bestemmingsplan vastgesteld voor de realisatie van 160 woningen. Voor de volgende fases van 't Oog worden verkenningen uitgevoerd, en in de westpunt van het gebied is naast woningbouw ook ruimte gereserveerd voor bedrijfskavels.

In samenwerking tussen de gemeente Sliedrecht, regio en de provincie Zuid-Holland wordt verkend waar zon op land in de polder ruimtelijk en kwalitatief goed inpasbaar is. Deze verkenning draagt bij aan het realiseren van de doelstellingen uit de Regionale Energiestrategie (RES) en de omgevingsvisie. Binnen RES 1.0 is afgesproken dat een zone van 250 meter ten noorden van de Betuwelijn in beeld is als potentieel ontwikkelgebied voor zonne-energie. Deze zone is als zoekgebied opgenomen in het Omgevingsbeleid van de provincie Zuid-Holland en een deel in de Omgevingsvisie van de gemeente Sliedrecht.

De gezamenlijke ambities van Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam sluiten aan bij de bredere “Verbindende Gebiedsstrategie Drechtsteden” (Smart Delta Drechtsteden e.a.) van de regio, als reactie op het ruimtelijk voorstel van de provincie Zuid-Holland.

2.4 Omgevingsaspecten

Bij de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord zijn verschillende omgevingsaspecten van belang. Deze omgevingsaspecten geven een beperking op de mogelijkheden voor ontwikkeling van het gebied: zo zijn er locaties waar niet of alleen onder voorwaarden gebouwd kan worden. Bij de planvorming hebben we en houden we nadrukkelijk rekening met de diverse aspecten en contouren. De belangrijkste zijn:

- Externe veiligheid: veiligheidscontouren van buisleidingen, snelwegen (gevaarlijke stoffen), spoor (Betuwelijn).
- Geurhinder: bijvoorbeeld van rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI) en omliggende agrarische bedrijven.
- Hindercontouren van bestaande bedrijven en sportpark Sliedrecht-Buiten, op basis van de VNG-richtlijn.
- Geluid: wegverkeer (A15, lokale wegen), spoorverkeer (lijn MerwedeLingelijn en Betuwelijn).
- Luchtkwaliteit: stikstof, fijnstof.

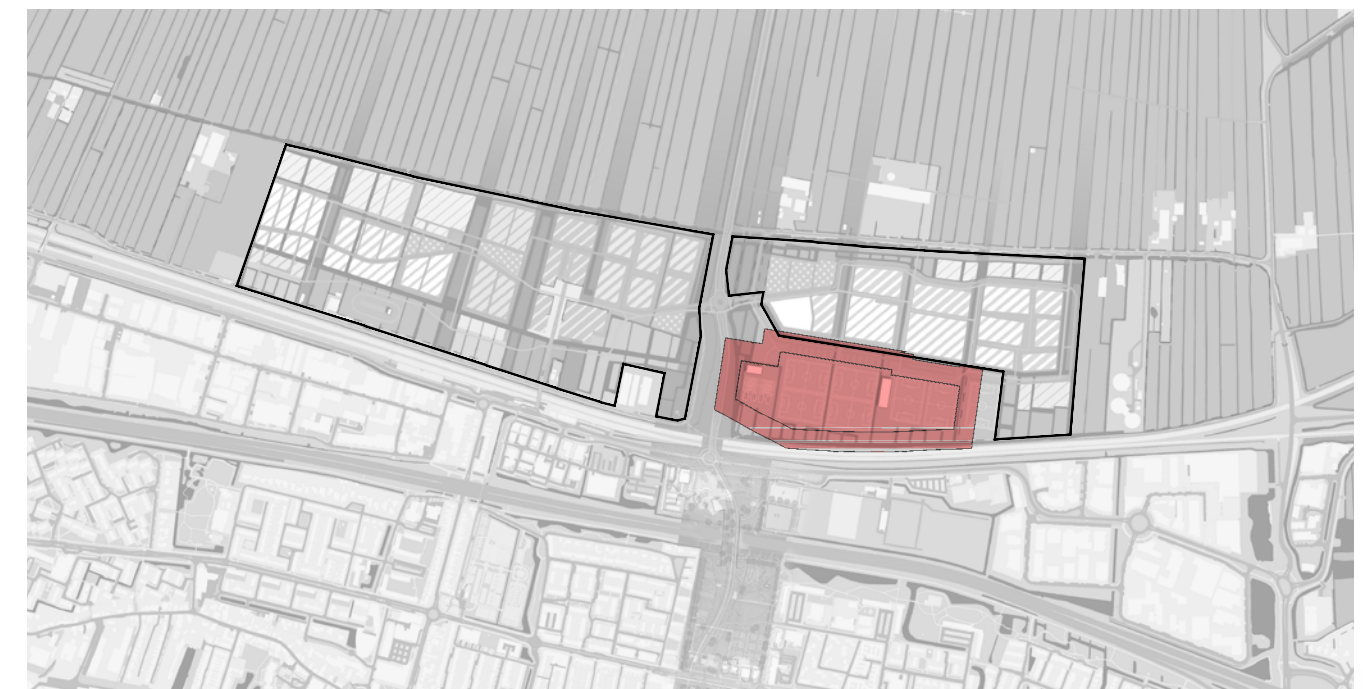
De hindercontour van de gasleiding bepaalt in belangrijke mate waar wel of geen gevoelige functies mogelijk zijn. In de planvorming hebben we rekening gehouden met de gasleiding en bijbehorende contouren, omdat het verplaatsen van deze gasleiding technisch moeilijk en zeer kostbaar is. Daarnaast hebben we ook de spuitzone van nabijgelegen agrarische bedrijven meegenomen in de afwegingen. De kaart met contouren laat duidelijk zien hoe deze factoren gezamenlijk de structuur van de toekomstige woonvelden beïnvloeden en begrenzen.

In de nadere planuitwerking zal afstemming plaatsvinden met onder andere de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid en de Veiligheidsregio.

Geluidshindercontouren in Lden



Hindercontouren sportvelden



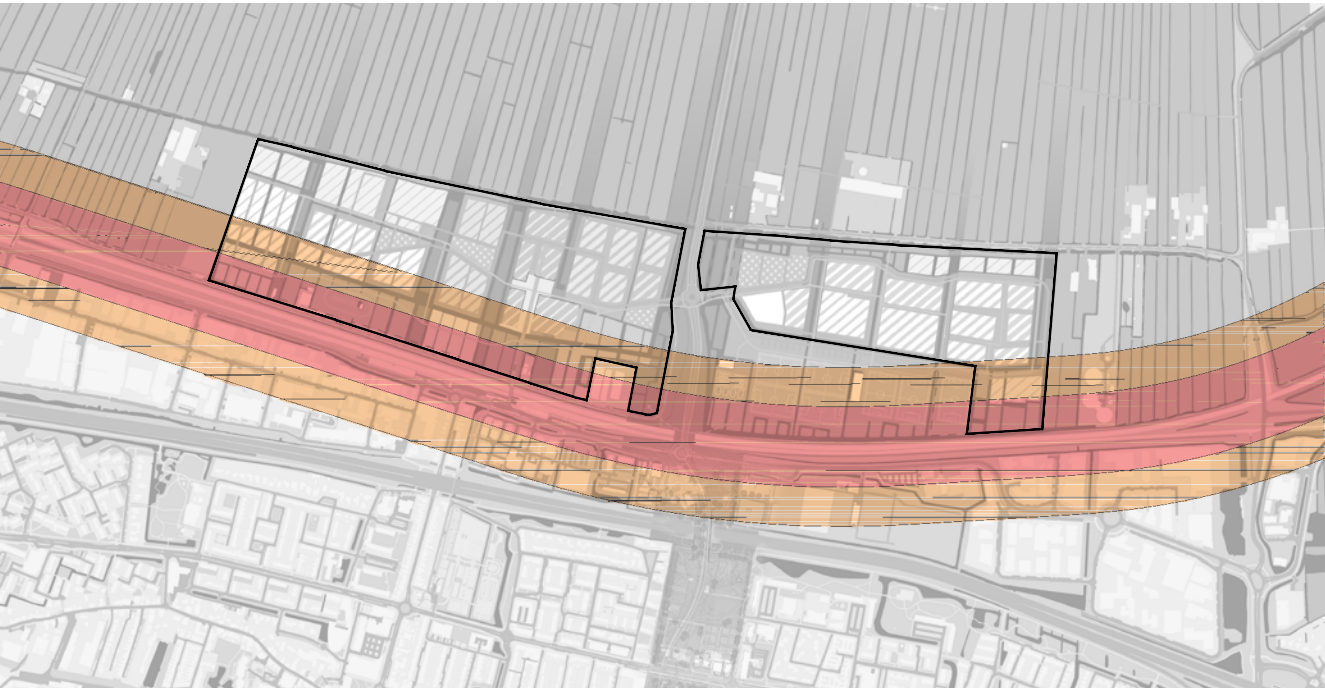
Project Sliedrecht Buiten - sport- en recreatieve voorziening (geen woningbouw)

Veiligheidscontouren gasleiding



-  Woningbouw mogelijk onder voorwaarden (maatregelen bij bron)
-  Woningbouw mogelijk onder voorwaarden (maatregelen bij woningen)
-  Geen woningbouw mogelijk

Veiligheidscontouren Betuwelijn



-  Woningbouw mogelijk, geen kwetsbare doelgroepen
-  Geen woningbouw mogelijk

Hindercontouren (agrarische) bedrijven

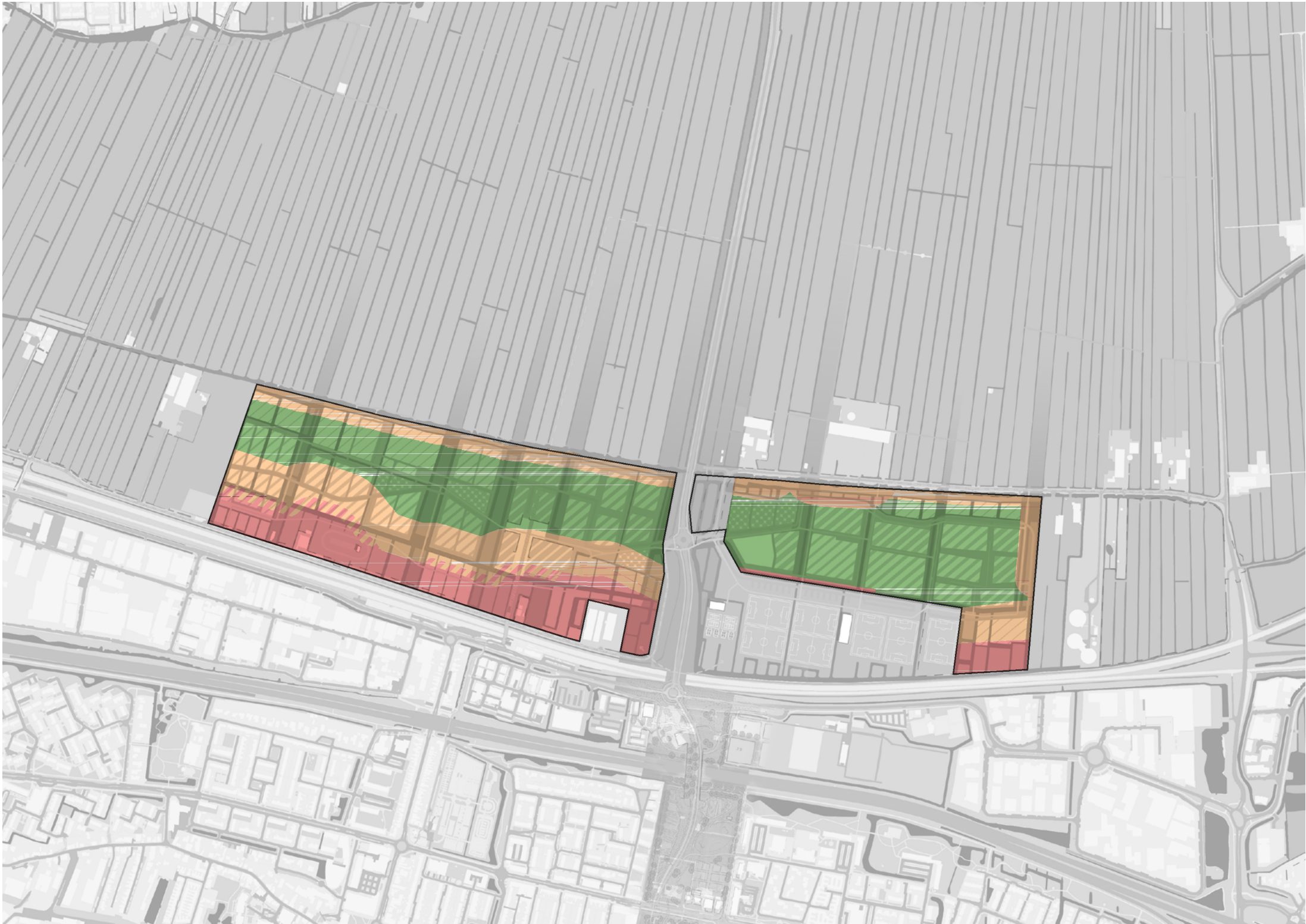


-  Hindercontouren bestaande bedrijven volgens VNG-richtlijn

Zone beperking gewasbeschermingsmiddelen

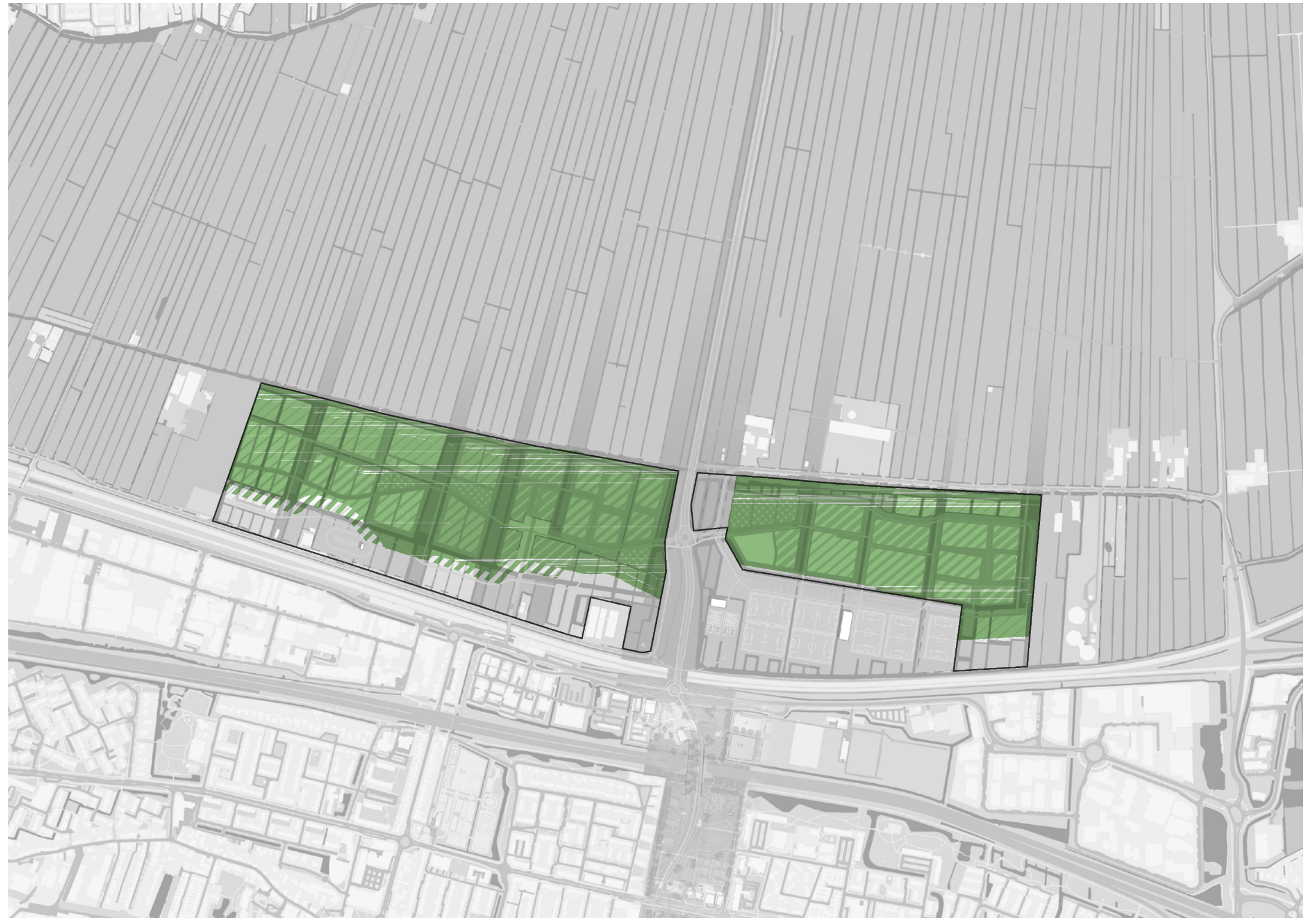


-  Woningbouw onder voorwaarden mogelijk



-  **Woningbouw mogelijk**
-  **Woningbouw mogelijk onder voorwaarden**
-  **Woningbouw mogelijk onder voorwaarden (*bronmaatregelen*)**
-  **Geen woningbouw mogelijk**

Te bebouwen gebieden



 **Woningbouw mogelijk** (evt. onder voorwaarden)

Archeologie

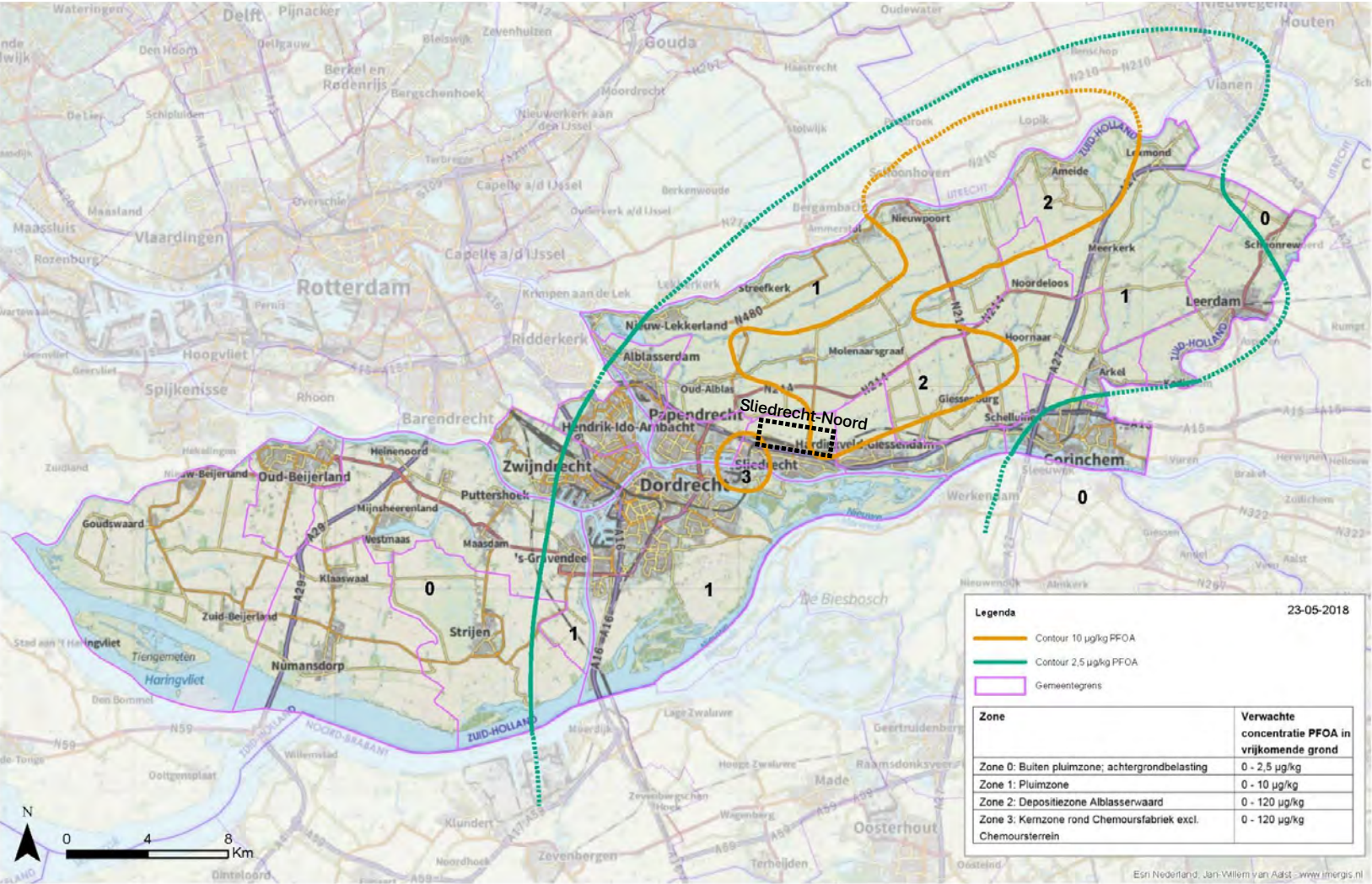
In samenwerking met de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ) is er op basis van de provinciale cultuurhistorische atlas een verkenning uitgevoerd. Hieruit blijkt dat binnen het plangebied van project Sliedrecht-Noord er archeologische waarden worden verwacht in oude kreekruigen. Deze liggen dieper dan 5 meter onder maaiveld, waardoor verdiepend onderzoek niet verplicht is aangezien voor de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord de bodemlaag met de archeologische waarden minimaal wordt verstoord. Gelet op de grootschalige werkzaamheden die plaats zullen vinden in het plangebied van Sliedrecht-Noord wordt vanuit zorgvuldigheid in de volgende fase (opstellen masterplan) karterend onderzoek uitgevoerd.

Buiten het plangebied, rond de Sportlaan, ter hoogte van Sliedrecht-Buiten en net ten oosten van de Zwijskade in Hardinxveld, bevindt zich een archeologisch terrein van provinciaal belang. Hier wordt een verhoogde archeologische verwachting aangenomen. Ondanks dat het buiten het plangebied bevindt, is dit wel een aandachtspunt doordat de kreekrug en donk doorloopt in het plangebied. Indien in de toekomst planvorming en/of uitvoeringswerkzaamheden noodzakelijk zijn in deze locaties dan zal hier rekening mee moeten worden gehouden, en waar nodig aanvullend onderzoek moeten worden uitgevoerd.



archeologische waarden, verwachting per diepteklasse
bron: Cultuurhistorische Atlas Provincie Zuid-Holland

- dorpskern
- terreinen met provinciaal belang
- redelijke trefkans
>5 m. onder maaiveld



Verwachtingskaart (verwachte concentratie PFOA in ongeroerde en verharde bovengrond)
bron: Herziene handreiking toepassing van PFOA houdende grond Zuid-Holland Zuid, Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, 13 juni 2018

PFAS/ PFOA

Sliedrecht bevindt zich in de pluim van de PFAS-verontreiniging van Chemours, wat heeft geleid tot vervuiling van de bodem in het gebied. Met dit gegeven houden we rekening bij de verdere ontwikkeling van Sliedrecht-Noord. Daarbij zal er te allen tijde aan geldende wet- en regelgeving worden voldaan om een gezonde en veilige leefomgeving voor bewoners te waarborgen. In het Omgevingsplan van Sliedrecht zijn hier specifieke regels voor opgenomen. Per ontwikkelfase zal zorgvuldig worden gezien welke maatregelen nodig zijn om op verantwoorde wijze met de PFAS-verontreiniging om te gaan, waarbij gezondheid, duurzaamheid en naleving centraal staan.

2.5 De opgave

De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord vraagt om een integrale aanpak van drie samenhangende ruimtelijke opgaven: bodem & water, netwerken & mobiliteit, en het woon- & voorzieningenprogramma. Elk van deze opgaven kent zijn eigen complexiteit en onderlinge verwevenheid. De provincie Zuid-Holland vraagt in haar integrale beoordelingsbrief (mei 2023) nadrukkelijk om een onderbouwde visie op onder andere water- en bodemsystemen, mobiliteitsstructuren en woningbouwprogrammering. Het voorliggende Contourenplan geeft hier een antwoord op. Achtereenvolgens gaan we hieronder in op deze drie grote opgaven van Sliedrecht-Noord:

Bodem en water

Sliedrecht-Noord ligt laag ten opzichte van NAP en kent een slappe ondergrond van veen en klei. Deze bodemgesteldheid maakt het gebied gevoelig voor bodemdaling, veenoxidatie (CO₂-uitstoot) en zettingen, wat leidt tot geotechnische uitdagingen ten aanzien van draagkracht en restzetting. Daarnaast is het gebied rijk aan sloten en watergangen en maakt de bestaande waterberging langs de Kweldamweg onderdeel uit van het stedelijk watersysteem. Deze omstandigheden vragen om een water- en bodemgestuurde benadering, waarin klimaatadaptatie, waterveiligheid en natuurinclusiviteit centraal staan.

Netwerken en mobiliteit

De fysieke barrière van de A15 en het spoor zorgt voor een beperkte verbinding tussen het bestaande dorp en de polder. Slechts drie routes verbinden beide gebieden, waarvan de centrale route via de Stationsweg en N482 weinig logisch is. De bestaande infrastructuur is sterk autogericht en overbelast, met name op de Parallelweg-Zuid en de aansluitingen op de rijksweg. Voor fietsers en voetgangers is de ruimte beperkt, wat de bereikbaarheid en leefkwaliteit onder druk zet. Hoewel Sliedrecht beschikt over twee stations aan de MerwedeLingelijn, is het spoor enkelsporig en is de capaciteit in de spits beperkt. De opgave is om Sliedrecht-Noord op een toekomstbestendige manier te verbinden met het bestaande dorp én met de regio, met meer ruimte voor duurzame mobiliteit en langzaam verkeer door het toepassen van STOMP-principes (zie voor nadere uitleg STOMP-principe hoofdstuk 4).

Woon- en voorzieningenprogramma

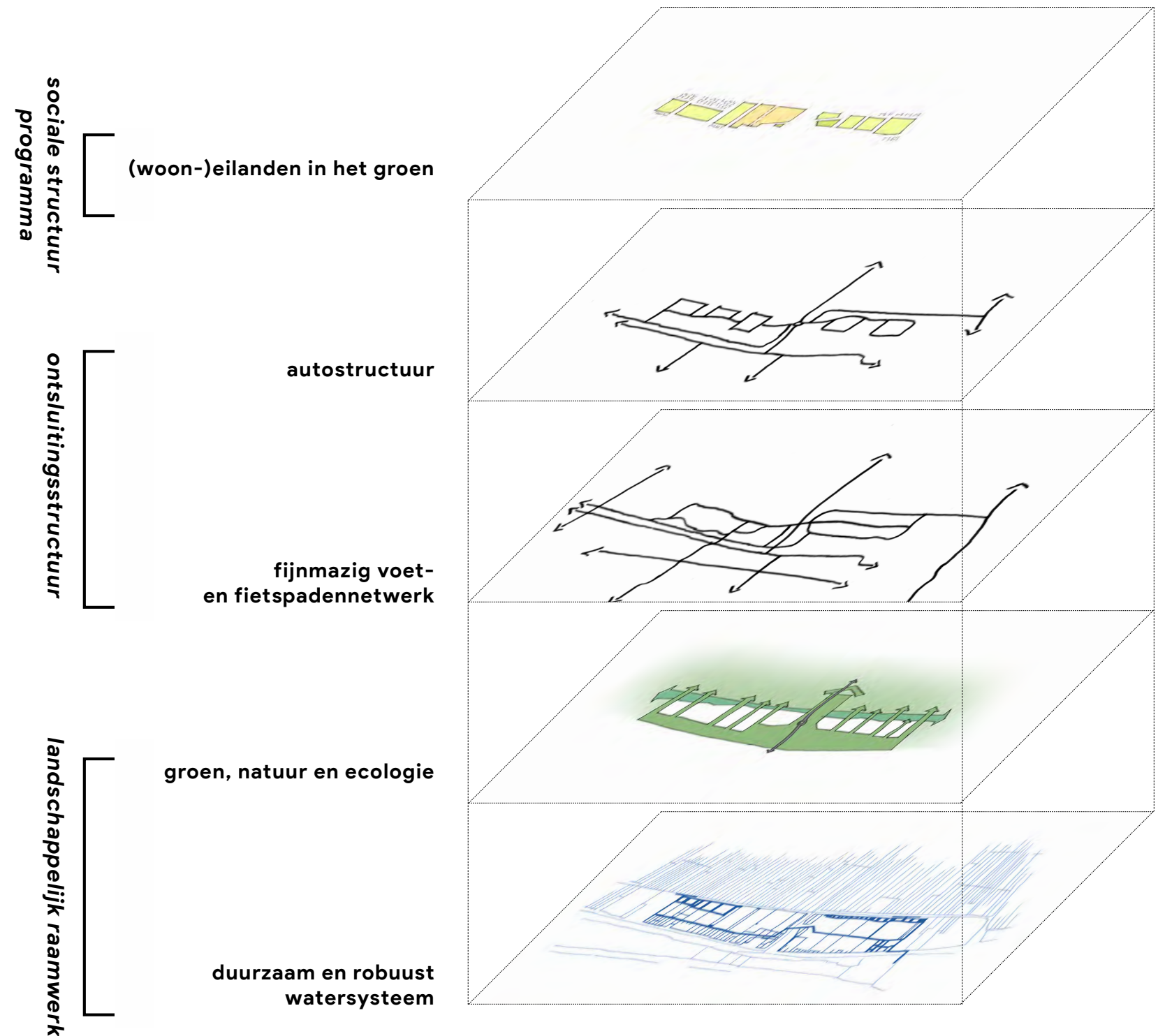
De kern van de gebiedsontwikkeling is het realiseren van een woonprogramma dat sociaal gezond en toekomstbestendig is. De opgave is om een programmatische balans te vinden die voldoende kritische massa biedt voor het behoud en versterken van de bestaande voorzieningen en aansluit bij het landelijke en dorpse karakter van Sliedrecht. Tegelijkertijd komt er in Sliedrecht-Noord een gebalanceerd programma van woningen en voorzieningen dat bijdraagt aan de leefbaarheid met hoge ruimtelijke kwaliteit. Het woonprogramma moet bovendien passen binnen de beleidskaders van gemeente, provincie en Rijk én bijdragen aan de regionale woningbouwopgave. Dit vraagt om een slimme mix van woningtypen, segmenten en dichtheden, afgestemd op de lokale en regionale behoefte, de ruimtelijke context én de planeconomische haalbaarheid.

De hiernavolgende hoofdstukken formuleren op een integrale wijze een antwoord op deze complexe ruimtelijke opgaven.



2.6 Een integraal Contourenplan

Omdat elk van de ruimtelijke uitdagingen (bodem & water, netwerken & mobiliteit, woon- & voorziening programma) niet alleen een eigen complexiteit hebben maar ook een onderlinge verwevenheid, is het voorliggende integrale Contourenplan voor Sliedrecht-Noord opgesteld. De thematische 'lagen' worden afzonderlijk van elkaar beschreven in dit Contourenplan, maar worden geïntegreerd en in samenhang met elkaar ontworpen. Vanuit een duurzaam en robuust bodem- en watersysteem wordt de landschappelijke hoofdstructuur vormgegeven, die gezamenlijk het groenblauwe raamwerk vormen waarbinnen een ontsluitingsstructuur komt die primair voorrang geeft aan voetgangers en fietsers. Dit totale raamwerk is de contramal voor de locaties (ontwikkelvelden) waar de woningen en voorzieningen kunnen worden gerealiseerd.

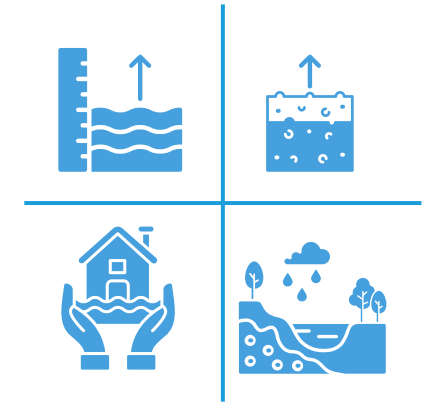


Contourenplan

-  oost-westpark
-  polderstroken
-  voetbalvereniging
-  tennisvereniging
-  auto
-  fiets
-  woonvelden
-  wonen met het water
-  groenstructuur met vrijliggend fietspad
-  special
-  voorzieningen



3. Landschappelijk raamwerk



Sliedrecht-Noord is op dit moment een veenweidepolder die kwetsbaar is voor bodemdaling, wateroverlast en ecologische achteruitgang. Goed landschaps-, bodem- en waterbeheer zijn voor het gebruik en het functioneren van het gebied dan ook belangrijk. In de huidige situatie en vooral ook in de nieuwe toekomstige situatie van Sliedrecht-Noord. Daarbij geeft klimaatverandering de opgave een extra dimensie: hevige neerslag, langere periodes van droogte en druk op biodiversiteit vragen om een gebiedsontwikkeling die niet alleen woningen toevoegt, maar het landschap en watersysteem versterkt.

Het landschappelijk raamwerk geeft richting aan deze keuzes. Het laat zien hoe we vanuit de logica van bodem, water en cultuurhistorie een wijk tot ontwikkeling brengen die aansluit op de identiteit van de Alblasserwaard en tegelijkertijd voorbereid is op de toekomst. Door ecologie, waterbeheer en groenstructuren als dragers te nemen, ontstaat niet zomaar uitbreiding van Sliedrecht, maar een verantwoordelijke ontwikkeling in een kwetsbare polder.

3.1 Inleiding

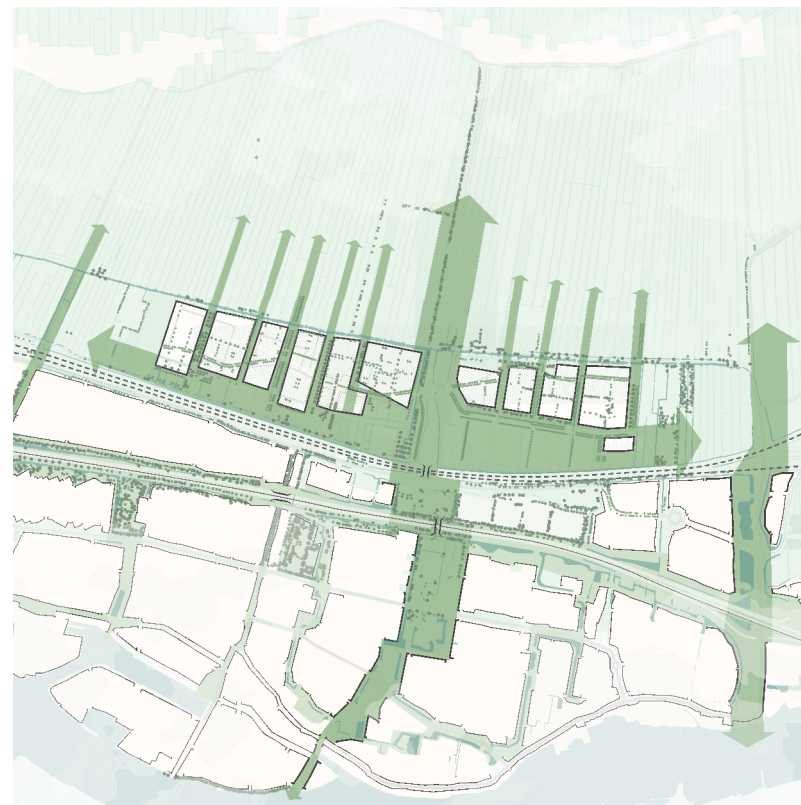
Sliedrecht-Noord ontwikkelen we in een gebied waar bodem, water en landschap al eeuwenlang bepalend zijn voor het gebruik en de inrichting. Het veenweidelandschap van de Alblasserwaard vormt niet alleen een uniek cultuurhistorisch decor, maar ook een complexe ondergrond waarin bodemdaling, waterveiligheid en ecologische waarden voortdurend met elkaar in balans moeten worden gebracht. In dit hoofdstuk formuleren we de uitgangspunten voor een ruimtelijke inrichting die inspeelt op deze uitdagingen en ruimte schept voor een toekomstbestendige en leefbare wijk. In de uitwerking worden in afstemming met Waterschap Rivierenland en andere stakeholders de verdere onderzoeken gedaan naar de concrete oplossingen en maatregelen.

Centrale leidraad in de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord is het principe van water en bodem sturend. Nederland loopt steeds vaker tegen de grenzen van het water- en bodemsysteem aan door intensief gebruik en klimaatverandering. Ook Sliedrecht-Noord kent deze kwetsbaarheden, met risico's op overstromingen, wateroverlast en verdroging. Dit vraagt om keuzes die het gebied minder kwetsbaar maken en die zowel het wonen als de natuur in samenhang brengt. Thema's als waterpeilbeheer, waterkwaliteit, restzettingen, droogleggingseisen en meerlaagse veiligheid beschouwen we integraal, zodat technische oplossingen, ruimtelijke inrichting en ecologische waarden elkaar versterken in plaats van beconcurreren.

Waterstructuur



Groenstructuur



Het landschap speelt in de opzet van Sliedrecht-Noord een sleutelrol. De strakke verkaveling, de historische linten en de openheid van de polder bepalen in hoge mate de identiteit van de plek. Door deze structuren niet alleen te behouden, maar ook door te ontwikkelen in de groenblauwe structuur van de wijk, ontstaat een samenhangend raamwerk dat water, ecologie en beleving met elkaar verbindt. Nieuwe parken, polderstroken en natuurinclusieve woonmilieus sluiten aan bij de bestaande cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Daarnaast benutten we daarmee kansen voor het versterken van biodiversiteit en ecologische verbindingen.

Dit hoofdstuk gaat achtereenvolgens in op:

- de rol van water en bodem als sturende principes in de planvorming;
- de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten die richting geven aan de ruimtelijke identiteit;
- de ecologische waarden en kansen voor biodiversiteit;
- de uitwerking van de groenblauwe structuur, waarin klimaatadaptatie en natuurinclusief bouwen centraal staan.

3.2 Water en bodem

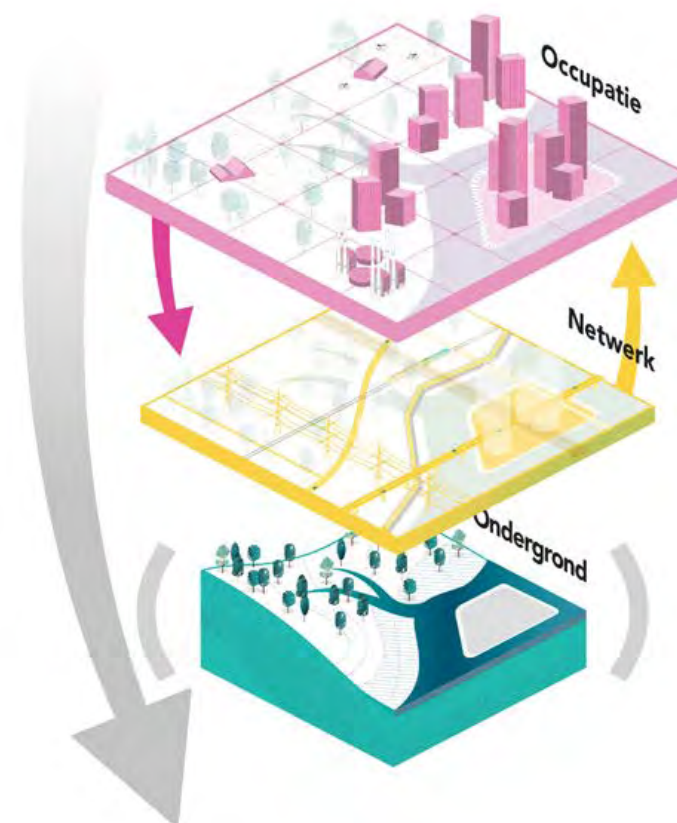
Huidige water- en bodemsysteem

Sliedrecht-Noord is laag gelegen ten opzichte van het NAP. Het gebied kent een fijnmazig netwerk aan smalle sloten en is daarmee waterrijk. Bodemkundig bestaat het gebied uit een diep veenpakket met enkele slappe kleilagen. Door deze grondslag is het gebied gevoelig voor bodemdaling door veenoxidatie en zettingen. Daarnaast biedt deze ondergrond geotechnische uitdagingen qua draagkracht en restzetting. In het plangebied ligt ook de waterberging langs de Kweldamweg. Deze berging is bedoeld als compensatievoorziening binnen het stedelijk watersysteem van Sliedrecht.

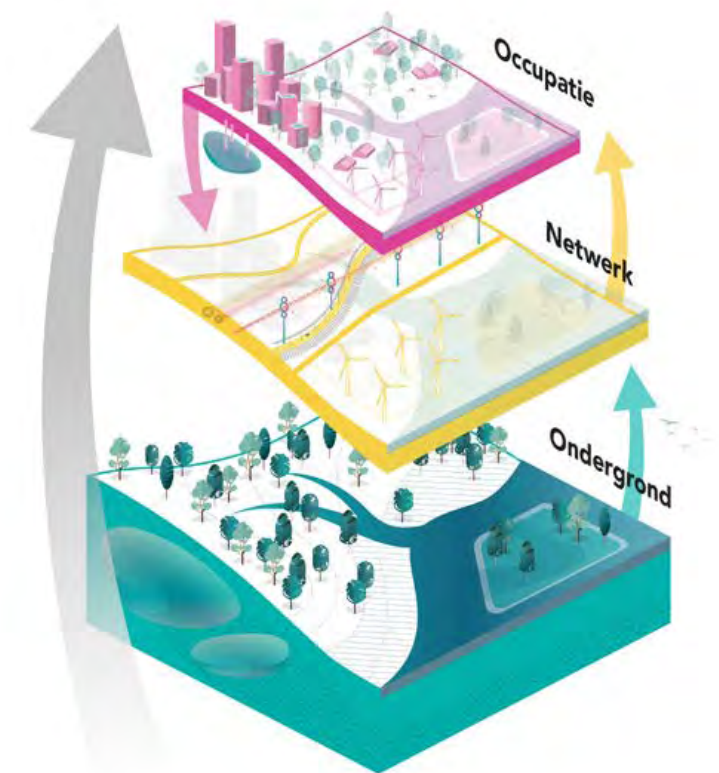
Sliedrecht-Noord ontwikkelen we vanuit het principe ‘water en bodem sturend’. Het doel van het principe water en bodem sturend is meervoudig: het ruimtegebruik op lange termijn minder kwetsbaar maken voor weersextremen als gevolg van klimaatverandering, het beschermen van onze watervoorraden, de (grond)waterkwaliteit en de biodiversiteit en het tegengaan van onomkeerbare effecten van bodemdaling.

Met de planbenadering die we kiezen voor Sliedrecht-Noord laten we zien hoe in een kwetsbare veenpolder op een zorgvuldige en toekomstbestendige manier gebouwd kan worden zonder afbreuk te doen aan veiligheid, ecologie en leefkwaliteit.

Oude benadering

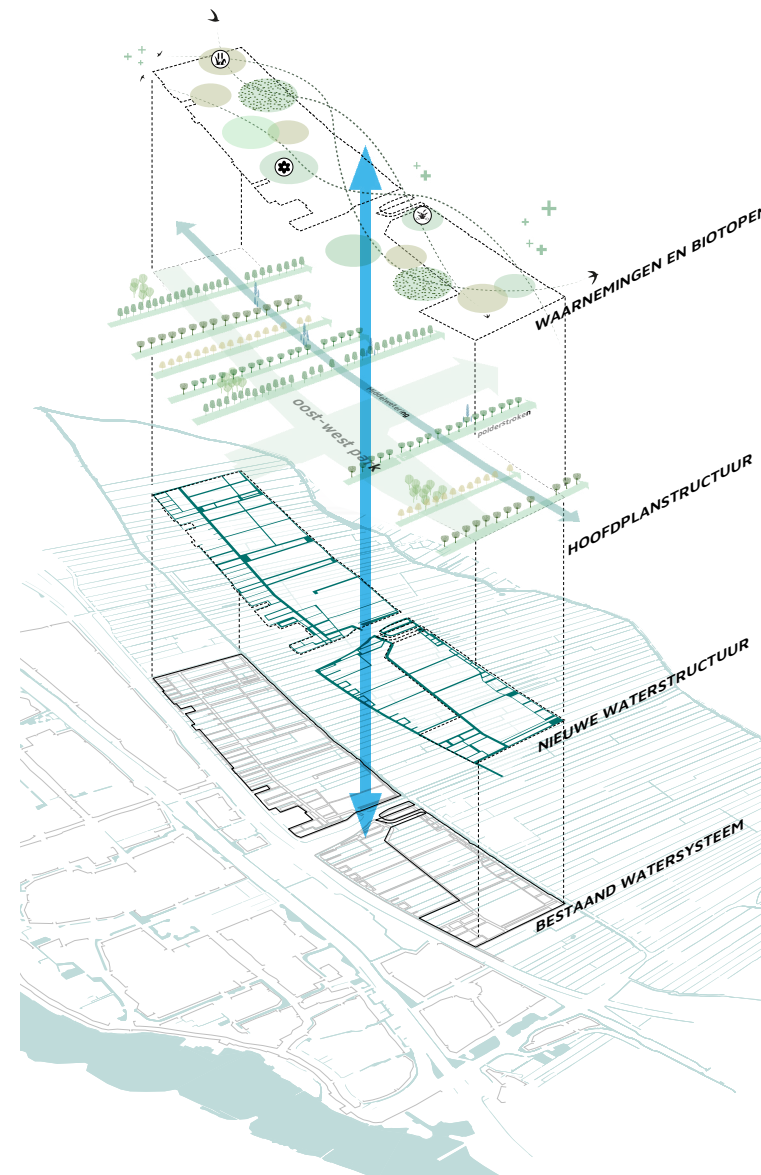


Water- en bodemsturend



bron: Water en bodem sturend, hoe dan? - Praktijkids voor een ontwerpende aanpak (CRa - College van Rijksadviseurs, september 2023)

ondergrond, waterstructuur en landschappelijke inrichting gaan samen



We gaan water en bodem sturend ontwikkelen

De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord stemmen we af op de logica van water en bodem. Het gebied krijgt een eigen peilvak, met een procesgestuurd watersysteem dat zichzelf zoveel mogelijk in balans houdt. Water wordt vastgehouden in een op het landschap gebaseerde structuur van sloten, wadi's en groene bergingszones. Zo blijft het grondwaterpeil stabiel, wordt verdroging voorkomen en realiseren we voldoende waterberging.

De inrichting sluit aan bij de slappe veenbodem: ophogen gebeurt waar nodig en afgestemd op de functies. Zo blijven natuurlijke verschillen tussen natte en droge plekken bestaan, wat kansen biedt voor biodiversiteit en een robuust ecosysteem. Voor woningen, straten en groen gelden specifieke droogleggings- en zettingseisen, zodat de wijk ook over dertig jaar veilig en leefbaar is, zonder hoge beheerkosten.

Nieuwe parken, polderstroken en natuurvriendelijke oevers zetten we in om waterberging te combineren met beleving en ecologie. Zo ontstaat een wijk die bestand is tegen weersextremen, maar ook een aantrekkelijke leefomgeving vormt, geworteld in de eeuwenoude polderstructuur van de Alblasserwaard. En ook waterveiligheid krijgt extra aandacht: in de ruimtelijke opzet is nagedacht over evacuatie-routes en plekken waar je bij een overstroming naartoe kunt vluchten.



Opgaven water en bodem

Binnen het ontwerp van het plangebied Sliedrecht-Noord zijn een vijftal opgaven te onderscheiden ten aanzien van water en bodem:

1. Waterpeil & drooglegging

Welk waterpeil hanteren we en wat zijn de gevolgen voor het gebied zoals bebouwing, kwelstromen en toekomstige zettingen. Ook maken we keuzes ten aanzien van toegestane peilfluctuaties, benodigde ophoging, innovatieve ophoog- en bouwmethoden, en toekomstbestendig beheer van de openbare ruimte.

2. Waterkwantiteit & doorstroming

We ontwerpen een geschikte waterstructuur met aandacht voor de benodigde hoeveelheid open water en waterberging. Daarbij geven we ook invulling aan de gewenste doorstroming, maatvoering van watergangen, peilbeheer en de aanpak van droogte (zoals doorspoeling).

3. Waterkwaliteit & ecologie

Een goede waterkwaliteit en ecologie zijn uiteraard van belang. We werken hiervoor de mogelijkheden en beperkingen voor verbeteringen uit.

4. Waterveiligheid & overstromingsrisico

Het gebied moet veilig worden ingericht volgens het principe van meerlaagse veiligheid. We kijken dan ook nadrukkelijk naar risico's, kansen en maatregelen om de gevolgen van overstromingen te beperken.

5. Klimaatadaptatie & bodemdaling

We formuleren welke klimaatadaptatieve maatregelen passend zijn binnen de lokale, regionale en landelijke kaders. Daarnaast zijn de effecten van ophoogmaatregelen op bodemdaling (nu en in de toekomst) van belang.

Negen structurerende keuzes

Op basis van de genoemde opgaven hebben we voor de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord een negental structurerende keuzes en ontwerpprincipes gemaakt:



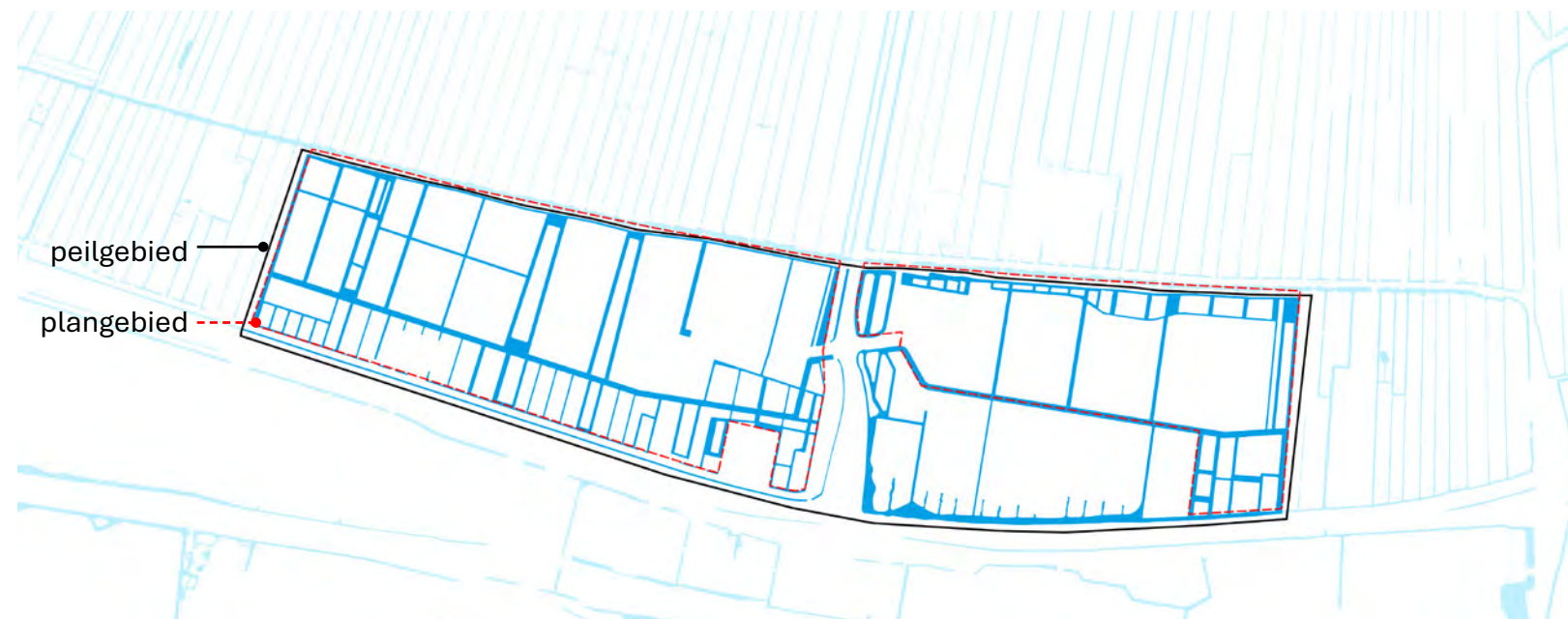
1. We realiseren een afzonderlijk peilvak, met een beperkt fluctuerend waterpeil.

Met de ontwikkeling van het plangebied in Sliedrecht-Noord verandert de gebruiksfunctie van agrarisch naar stedelijk, wat gevolgen heeft voor het waterbeheer. Het waterschap is verantwoordelijk voor de handhaving van de waterpeilen in het slotenstelsel, zoals vastgelegd in (streef)peilbesluiten. In de huidige situatie kent de polder een wisselend zomer- en winterpeil (zomer: NAP -2.05 m, winter: NAP -2.13 m), terwijl het stedelijk gebied Sliedrecht een peil heeft van NAP -1.92 m. We kiezen ervoor om een afzonderlijk peilvak te creëren met een procesgestuurd watersysteem, zoals beschreven onder keuze 2. Dit systeem moet voldoende water bevatten en een lage nutriëntenbelasting hebben om goed te functioneren. Het creëren van een eigen peilvak volgt het advies van Waterschap Rivierenland zoals opgenomen in de ambtelijke reactie op het adviesrapport van Witteveen+Bos (kenmerk 254903, verzonden op 14-05-2025). Het nieuwe peil wordt vastgesteld op NAP -2.05 m. Bij peilstijgingen wordt geloosd op het achterliggende poldergebied. Om in droge periodes voldoende water in het systeem te behouden, wordt een peilstijging tot NAP -1.95 m geaccepteerd. Tegelijkertijd wordt een minimaal peil van NAP -2.15 m toegestaan, waarmee een fluctuatieruimte van ± 10 cm ten opzichte van het standaardpeil wordt gecreëerd. We voorkomen hiermee dat nutriëntrijk stedelijk water ingelaten moet worden om voldoende water in het systeem te behouden. De fasering van de aanleg van dit eigen peilgebied gaan we in de volgende fase verder uitwerken.

Effecten op de omgeving

Bij een peil van NAP -2.15m wordt het risico op veenoxidatie, zetting en gevolgen voor bestaande belendingen zeer klein geschat. Een periodieke peilstijging van NAP -1.95m leidt tot een kleinere drooglegging van 10cm t.o.v. het ontwerppeil. Ook hierbij geldt dat dit naar verwachting geen gevolgen heeft voor de omgeving. Het gebied wordt juist ingericht om dergelijke fluctuaties op te vangen. In de huidige situatie is namelijk een soortelijke peilfluctuatie van toepassing. Dit is onderzocht in samenwerking met onder meer Ingenieursbureau ADCIM.

peilgebied en plangebied zijn niet hetzelfde



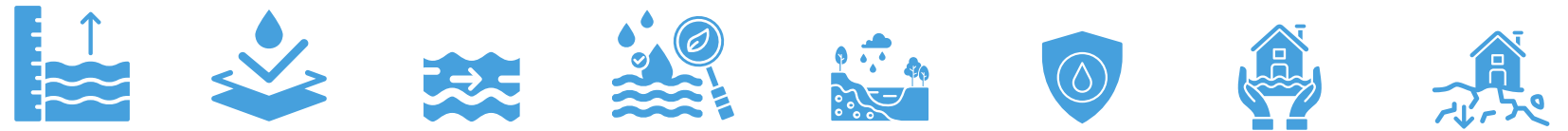
Contouren peilgebied

De Middelwetering vormt de noordgrens van het nieuwe peilgebied, maar is zelf geen onderdeel hiervan. Ten zuiden van de Middelwetering komt parallel hieraan binnen het nieuwe peilgebied een nieuwe watergang. De huidige watergang die parallel aan de noordzijde van de Betuwelijn en aan de noordzijde van de Parallelweg ligt, wordt onderdeel van het nieuwe peilgebied en vormt de zuidelijke grens hiervan. Deze huidige watergang parallel aan het Betuwelijn is onder andere voorzien als bluswatervoorziening. Het heeft de voorkeur om het ontwikkelplan Sliedrecht Buiten binnen het nieuw peilvak te voegen. Immers: landschapsstructuren en watergangen lopen in elkaar over dus is het eenvoudig deze aan elkaar te koppelen. We onderzoeken in de volgende fase wat de consequenties zijn voor de sportvelden binnen het ontwikkelplan Sliedrecht Buiten. De aanwezige rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) vormt de oostelijke grens van het peilgebied, en de RWZI valt buiten het te creëren peilgebied. Eventuele (calamiteiten)-lozingen van de RWZI komen hierdoor ook niet in het te creëren peilgebied.

Om instroom van stedelijk water in het nieuwe peilgebied te voorkomen, wordt in het zuidwesten en zuidoosten een peilscheiding geplaatst. In de volgende fase berekenen we in hoeverre de afvoercapaciteit van het stedelijk water voldoende blijft. Waar nodig zal buiten het plangebied een extra noord-zuid verbinding gerealiseerd worden. De N482 blijft een onnatuurlijke scheiding vormen tussen de projectgebieden. Door de aanleg van een duikerverbinding wordt deze scheiding opgeheven.

*een afzonderlijk peilvak, met een proces-
gestuurd watersysteem en een beperkt
fluctuerend waterpeil, dat zoveel mogelijk
zelfvoorzienend is*





2. We realiseren een procesgestuurd watersysteem, dat zoveel mogelijk zelfvoorzienend is.

Voor het realiseren van een goede waterkwaliteit kiezen we voor een procesgestuurd watersysteem dat zoveel mogelijk zelfvoorzienend is. Dit is vanwege de matige tot slechte waterkwaliteit van het bestaande Sliedrecht, de verwachte toename van langdurige droge periodes met beperkte beschikbaarheid van zoet water en het bevorderen van de waterdoorstroming en samenhangende waterkwaliteit. Met een procesgestuurd systeem kan de waterkwaliteit beheerst worden, wordt voorkomen dat nutriëntrijk stedelijk water de waterkwaliteit in het gebied verslechtert en levert het goede mogelijkheden op voor biodiversiteit.

Deze keuze houdt rekening met de noodzaak van een gezond watersysteem met voldoende bergingscapaciteit. Voor dit systeem wordt een eigen peilvak gerealiseerd met een peil van NAP -2.05 m en een toegestane fluctuatie van ± 10 cm. Een belangrijk aandachtspunt voor het functioneren van dit systeem is de kwaliteit van het water, waarbij specifiek wordt gelet op de toestroom van nutriëntrijk water en hemelwater.

Hemelwater

Het plangebied wordt zo ingericht dat er geen directe afstroom van hemelwater naar watergangen ontstaat. Verschillende technische oplossingen zijn mogelijk om dit te realiseren. Te denken valt onder meer aan wadi's, IT-riolering, berm passages, het filteren van water door bomen en groen en infiltratie. In een volgend ontwerpstadium worden op detailniveau de verschillende mogelijkheden uitgewerkt. Met behulp van beschikbare rekentools onderzoeken we dan nader het gehele watersysteem. Daarmee ontstaat ook een nauwkeuriger beeld van de verwachte in- en uitstroom van nutriënten, zodat onderbouwde keuzes gemaakt kunnen worden rondom de afvoer van hemelwater.

Nutriënten

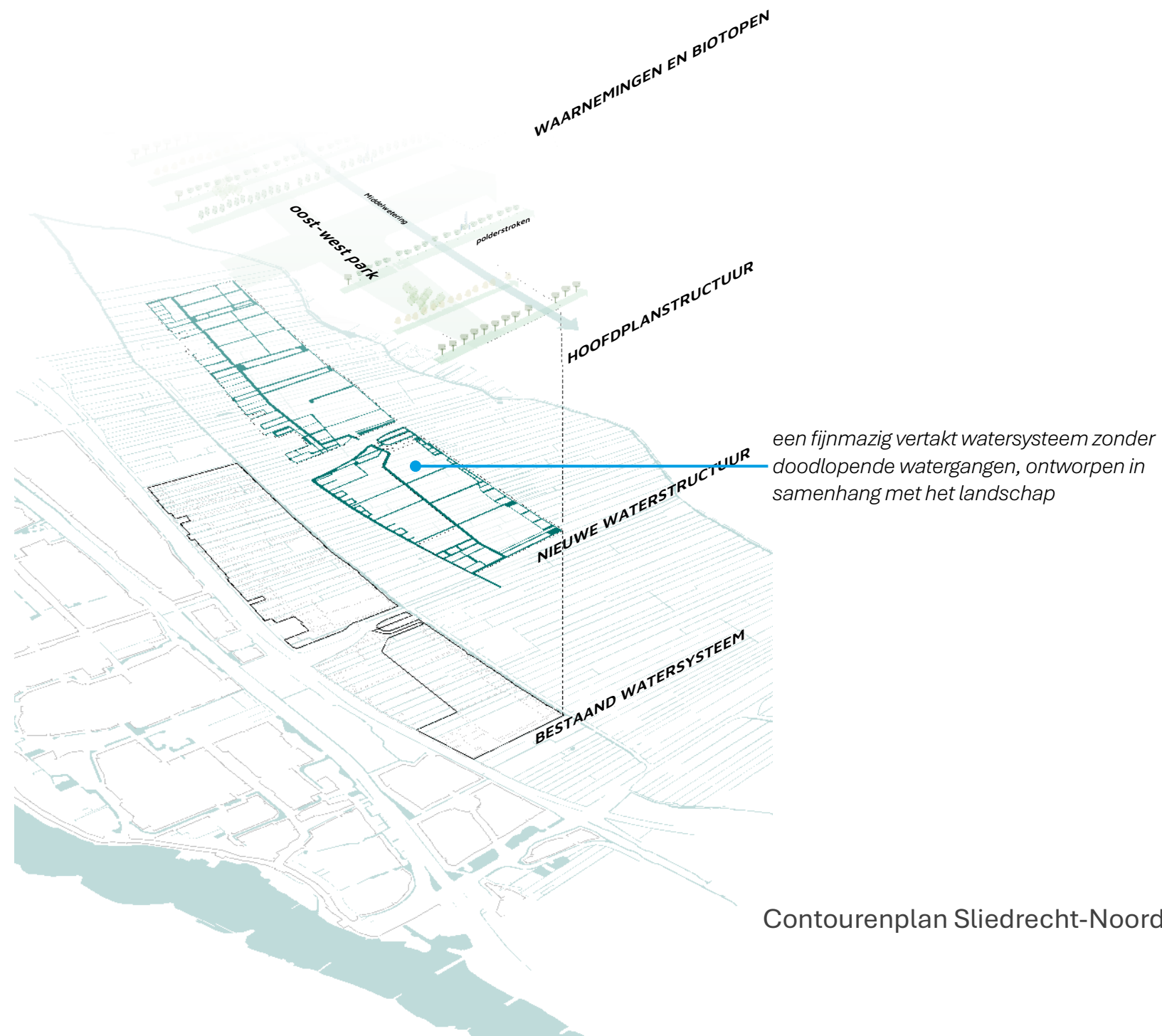
We realiseren een afzonderlijk peilvak en streven naar een compleet zelfvoorzienend systeem. Dit betekent dat nutriëntrijk stedelijk water alleen in te droge periodes wordt ingelaten. Daarnaast kunnen nutriënten ook via grondwaterstromingen en kwel in het oppervlaktewater komen. Op de Gebiedskaart van Waterschap Rivierenland is te zien dat er weinig kwel te verwachten is in het plangebied.



3. We maken een vertakte waterstructuur, waarbij de watergangen afgestemd zijn op de grondslag.

Binnen het plan is ruimte nodig voor waterberging, zowel via oppervlaktewater als via onverharde zones. Er wordt in samenhang met het landschap een fijnmazig vertakt watersysteem gerealiseerd zonder doodlopende watergangen. De koppeling van het oorspronkelijke landschap en waterhuishouding vormt daarmee de basis voor Sliedrecht-Noord.

Om de waterkwaliteit te waarborgen, is een juiste stroming en beweging van het water noodzakelijk. Eisen inzake watergangbreedtes, -dieptes en beheermogelijkheden worden hierbij meegenomen. Om opbarstrisico's te voorkomen, worden nieuwe watergangen niet te breed ontworpen en voorbelast met zand. Dit resulteert ook in een voedingsarme waterbodem die uiteindelijk weer bijdraagt aan een betere waterkwaliteit.





4. We hanteren diverse methoden van bouwrijp maken, afhankelijk van de functie en locatie van het deelgebied.

Het gebied van Sliedrecht-Noord heeft momenteel een kleine drooglegging (circa 0,3 meter) en vormt een drassig veengebied dat grotendeels in gebruik is als grasland. Voor een transformatie naar een stedelijk gebied gebruikt het waterschap droogleggingseisen om het stedelijk gebied robuust te maken tegen wateroverlast en om grondwaterproblematiek te voorkomen. Om aan de droogleggingseisen te voldoen, moet dus worden opgehoogd (integraal of partieel), danwel gekozen worden voor alternatieve bouwwijzen (of een combinatie).

Verschillende methoden van bouwrijp maken gaan we toepassen. Een voorbelasting van zand onder een rijbaan, grond in groenstructuren en tuinen of in gebieden juist optioneel geen voorbelasting maar de bestaande bodem behouden. En bij het toepassen van verschillende methoden kan de diversiteit in bodemstructuren behouden en zo nodig gecreëerd worden. Er zijn dan kansen voor ecologische diversiteit door het creëren van gradiënten (nat versus droog). In de volgende ontwerpfasen werken we per deelgebied deze verschillende methoden uit. We houden hierbij rekening met de droogleggingseisen, functie, gebruik en beheer, en benodigde hemelwaterinfiltratie.

Binnen het plangebied is het mogelijk om gebieden intact te laten en niet voor te belasten. Mogelijke gebieden zijn (delen van) het oost-westpark of andere groengebieden. Qua toekomstig waterpeil is dit goed mogelijk, met een afwijking van de standaard drooglegging van 0,70m tot 0,80m. Dit biedt dan kansen om een wat meer natte ecologische structuur te realiseren waarbij paden wel zijn voorbelast of als vlonderpad worden gerealiseerd. Dergelijke gebieden dienen uiteraard goed beheersbaar te blijven.

In de verdere ontwerputwerking voor het gebied komen we tot keuzes welke methoden van voorbelasting en bouwrijp maken er op de verschillende onderdelen in het plan specifiek toegepast worden. Hierbij beschouwen we bodemstructuur, waterhuishouding en inrichting gezamenlijk in relatie tot het beoogde gebruik en de gewenste ruimtelijke beleving.

integraal ophogen / voorbelasten



zand onder rijbanen, grond in groenstructuren en tuinen



geen voorbelasting, bestaande bodem behouden





5. We kiezen voor een toekomstbestendige restzettingseis.

De bodem bestaat tot aan de draagkrachtige zandlagen voor het merendeel uit sterk samendrukbaar materiaal. Extra belasting van bijvoorbeeld wegen, ophogingen voor tuinen etc. leiden tot ongewenste zettingen. Het in de gebruiksfase voorkomen van deze grote zettingen is dan ook noodzakelijk. Vanuit het oogpunt van gebruiksmogelijkheden, veiligheid en kosten houden we een restzettingseis aan voor infrastructuur (wegen, fietspaden etc.) van 10 cm in 30 jaar. Met dit uitgangspunt voorkomen we dat kosten, volgend uit schade door restzetting, worden afgewenteld op toekomstige generaties.

Parkachtige gebieden en tuinen van eigenaren kennen een andere belasting en mate van gebruik gedurende 30 jaar. Het is dan ook goed denkbaar om in deze gebieden een andere zettingseis te hanteren zonder hierbij een kostenverhogende situatie te creëren naar de toekomst. Op meerdere plaatsen in Nederland zijn hier voorbeelden van.



6. We kiezen voor een droogleggingseis passend bij de functie.

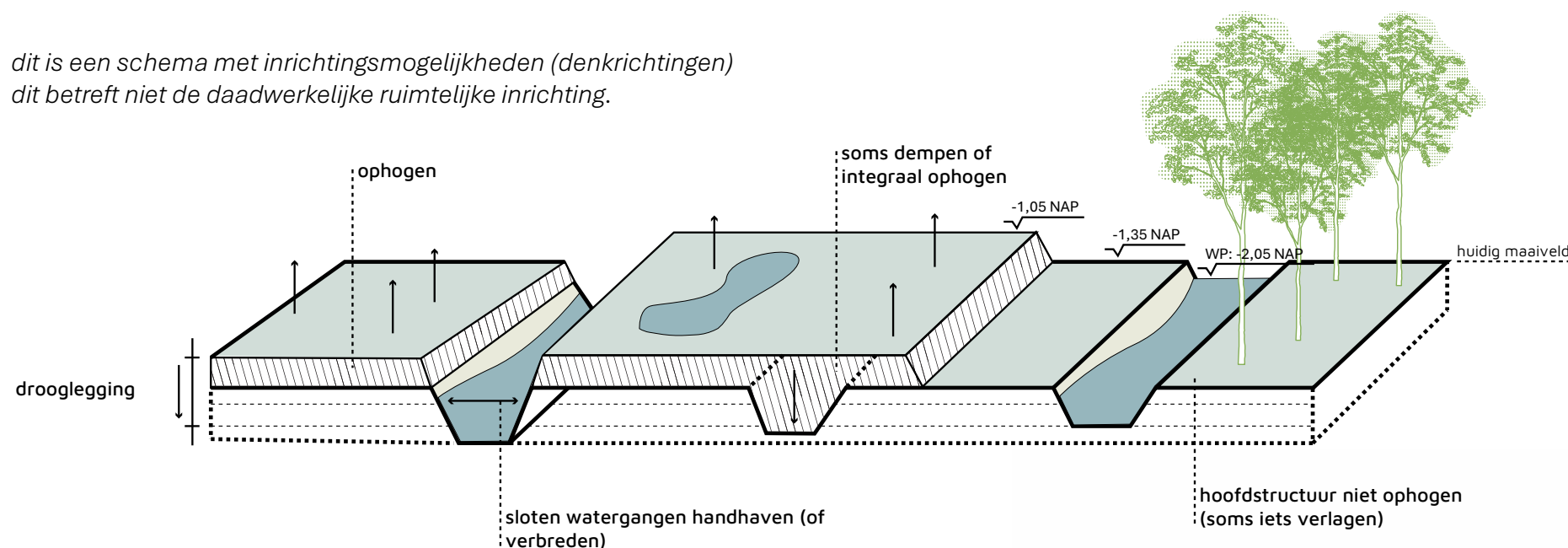
Zoals onder uitgangspunt 1 omschreven wordt een 'basis' waterpeil gehanteerd van -2.05m NAP. Conform het beleidsadvies van Waterschap Rivierenland en het advies van Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA) wordt een drooglegging ten opzichte van waterpeil gerealiseerd van:

Vloerpeil woning:	1,30m
Straatpeil:	1,00m
Groenvoorziening:	0,70m

Bij ondiepe voortuinen is een hoogteverschil van 0,30m moeilijk te overbruggen. Hier kan een afwijking van 0,10m worden geaccepteerd. Bij fluctuaties van het waterpeil zoals onder 1 omschreven is nog voldoende drooglegging over.

Afwijkingen ten opzichte van deze drooglegging kunnen worden gevonden in gebieden (denk aan parkzones) die niet worden voorbelast. Deze gebieden kunnen mogelijk ook juist functioneren als waterbuffer. Datzelfde geldt voor de relatie tussen voorbelasting van groenvoorzieningen en drooglegging en voor de beheermogelijkheden in de toekomst.

*dit is een schema met inrichtingsmogelijkheden (denkrichtingen)
dit betreft niet de daadwerkelijke ruimtelijke inrichting.*





7. We zorgen voor een robuuste leefomgeving door het realiseren van voldoende waterberging.

In de uitwerking van het plan wordt gerekend met geldende eisen vanuit Waterschap en de Kamerbrief water en bodem sturend (november 2022). In deze Kamerbrief staat de rol van de natuurlijke kenmerken van water en bodem omschreven bij toekomstige besluitvorming over ruimtelijke ordening. Hierbij zoeken we naar een optimum van diverse maatregelen waarbij we voldoen aan de geldende eisen en zorgdragen voor de borging van de waterkwaliteit. Er zijn meerdere inrichtingsopties denkbaar en de benodigde waterberging geven we dan ook op verschillende manieren vorm. De geldende eis is dat het gebied een 70 mm bui (T=100) moet aankunnen.

wadi's



infiltratie



bermpassages



plas-dras gebieden



open water





8. We geven de huidige waterberging aan de Kweldamweg een nieuwe plek

Om te voorkomen dat er nutriëntrijk water uit bestaand Sliedrecht het procesgestuurd systeem inkomt, wat negatieve effecten heeft op de waterkwaliteit, wordt de huidige waterberging op een andere plek buiten het plangebied gecompenseerd. Het aanpassen van de huidige waterberging of het verplaatsen van de waterberging binnen het plangebied en dus binnen het peilgebied van het procesgestuurde watersysteem, is onwenselijk.

De huidige watercompensatie aan de Kweldamweg is ruim 3,5 ha. groot, en bestaat uit 2,35 ha. voor de gemeente Sliedrecht en Waterschap Rivierenland en 0,2 ha. voor Rijkswaterstaat. Gezien de overcompensatie in de huidige watercompensatie van ruim 1,1 ha. wordt er een nieuwe waterberging gerealiseerd grenzend aan het plangebied van Sliedrecht-Noord, met een oppervlak van ruim 2,5 ha. Bij de aanleg van de nieuwe waterberging dienen ook de natuurvriendelijke oevers en de biotoop van de platte schijfhoren (kleine waterslak) gecompenseerd te worden. Deze nieuwe waterberging zal geen deel uitmaken van het procesgestuurde watersysteem van Sliedrecht-Noord.

De nieuwe waterberging dient gerealiseerd te worden voordat de huidige berging weggehaald wordt. Tijdens de verdere planontwikkeling van Sliedrecht wordt de nieuwe locatie van deze waterberging bepaald.

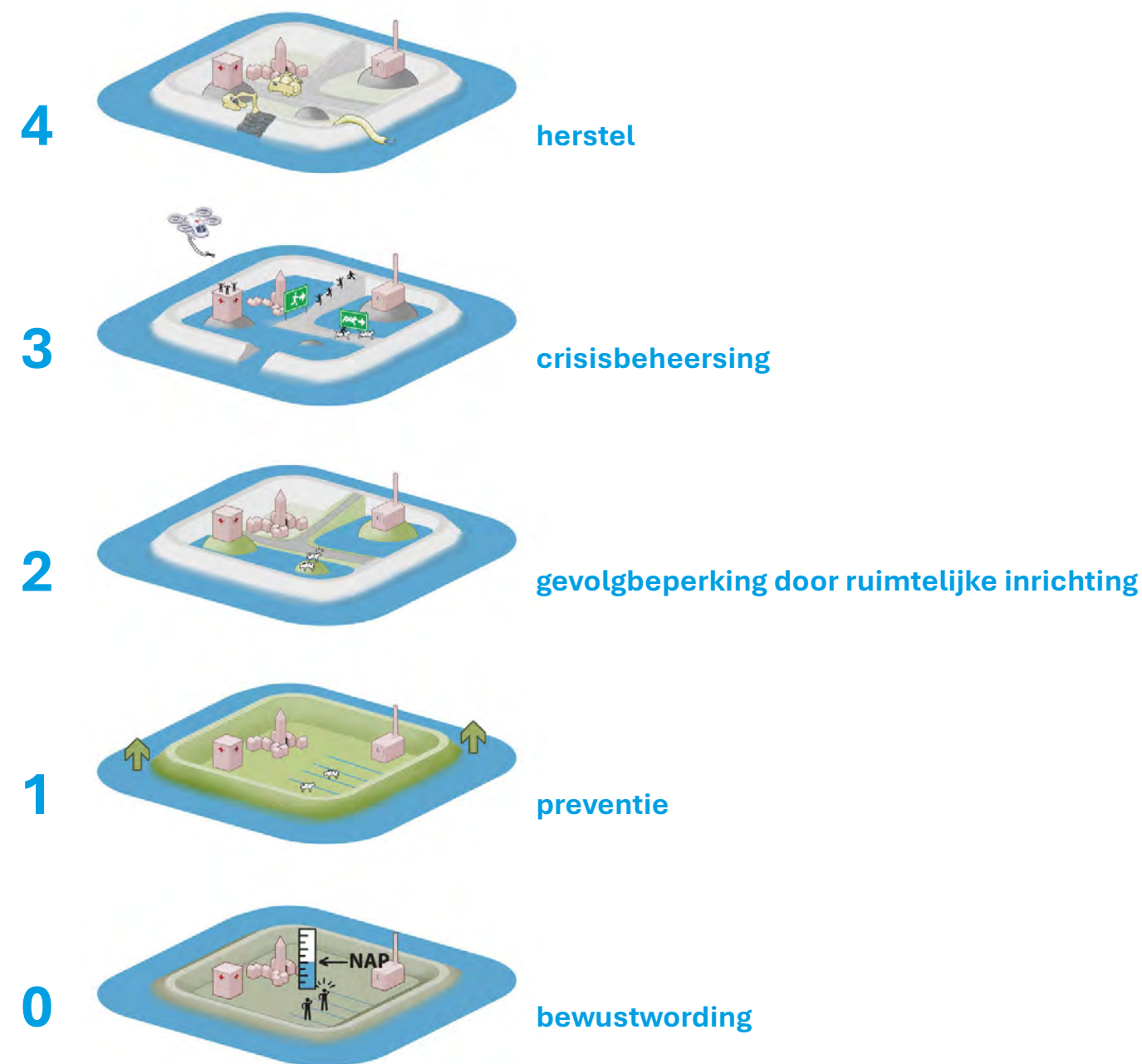


9. We implementeren laag 2 van meerlaagse veiligheid door rekening te houden met de gevolgenbeperking in de ruimtelijk inrichting

Er zijn in totaal vijf veiligheidslagen waarbinnen de gevolgen bij een overstroming beperkt kunnen worden. Met name op laag 2 (gevolgbeperking) kunnen in de gebiedsontwikkeling maatregelen worden genomen. De overstromingsdiepte (bij dijkdoorbraak primaire waterkering) waar rekening mee moet worden gehouden voor Sliedrecht-Noord is meer dan 2,00 meter in de bestaande situatie. Er is dus een noodzaak om vluchtroutes in een vroeg stadium mee te nemen in de planvorming van Sliedrecht-Noord. Bij maatregelen moet gedacht worden aan verticale vluchtroutes (gebouw), evacuatieroutes (openbare ruimte) en vluchtlocaties (bijvoorbeeld scholen).

Daarnaast kan er sprake zijn van extreme neerslag of doorbraak van regionale keringen. In deze gevallen is er sprake van beperkte waterdiepte (decimeters), wat niet zal leiden tot ernstige schade of uitval van vitale infrastructuur. Het gebied blijft daarbij bereikbaar voor ambulances, brandweer en politie.

de vijf veiligheidslagen



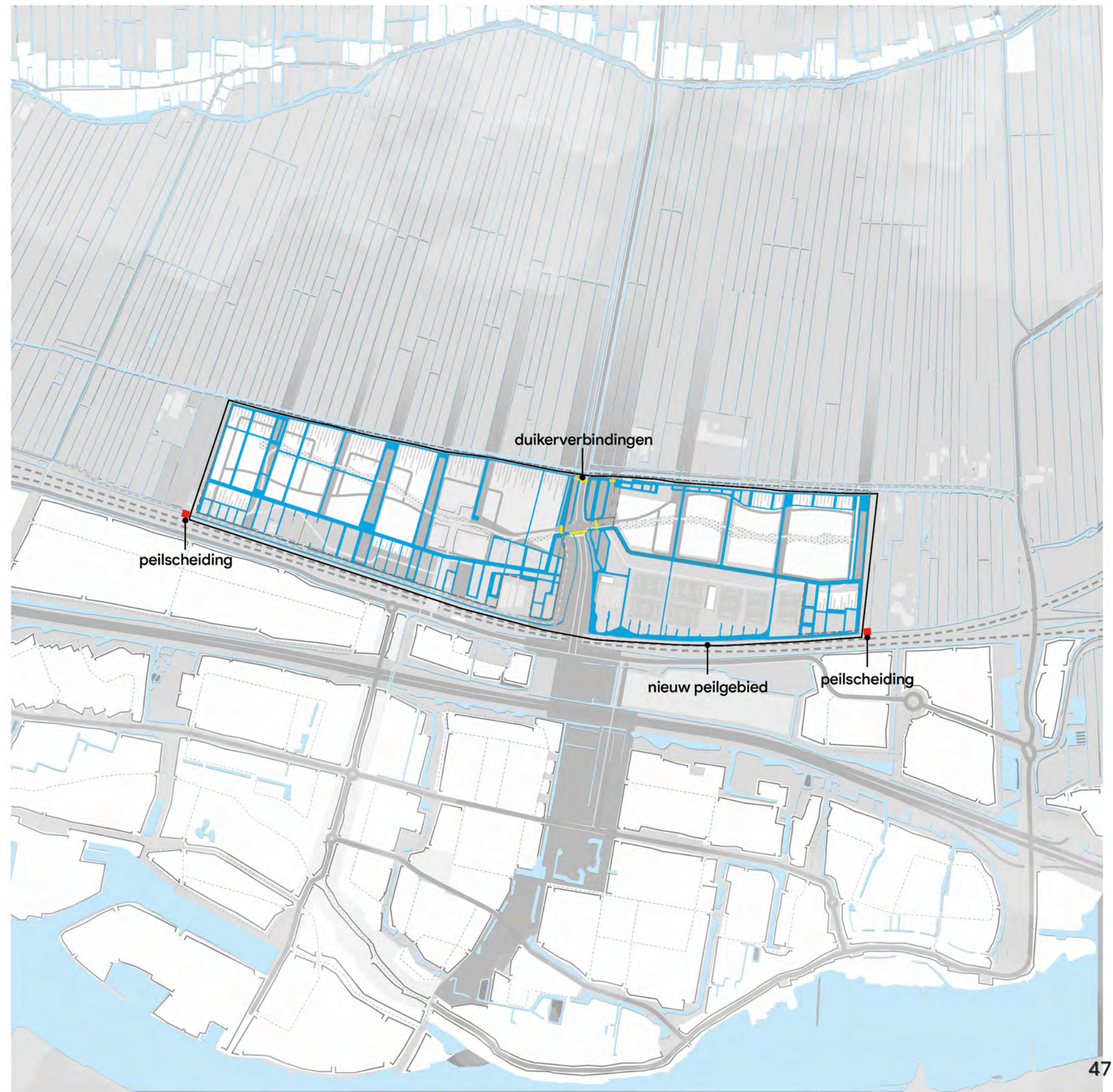
bron: Waterschap Hollandse Delta - BoschSlabbers



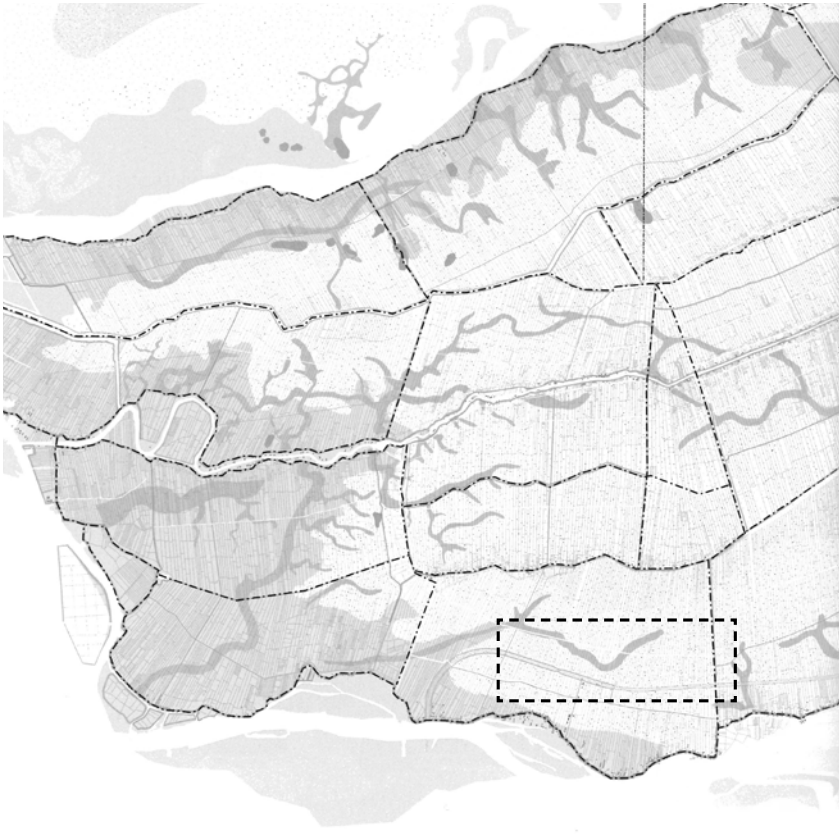
Water huidig

**Opzet
nieuwe waterstructuur
+ nieuw peilgebied**

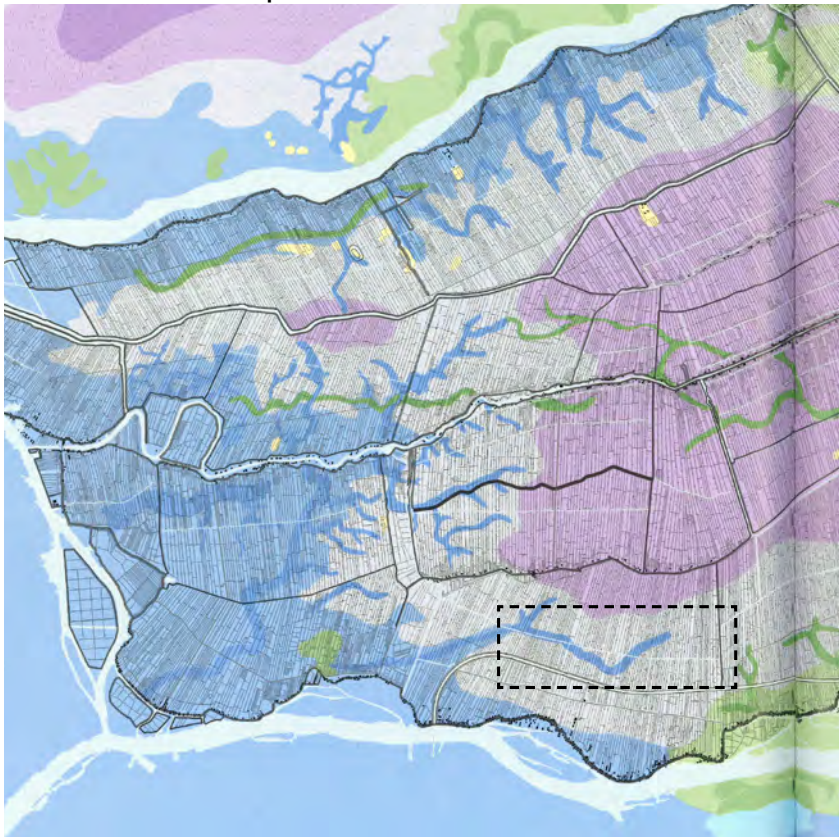
De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord vraagt om een nieuw, zelfstandig waterbeheer met een procesgestuurd peilgebied op NAP -2,05 m en een toegestane fluctuatie van ± 10 cm om instroom van nutriëntrijk stedelijk water te voorkomen. Het gebied wordt begrensd door bestaande waterstructuren, met peilscheidingen in het zuidwesten en zuidoosten. Binnen het plan komt een fijnmazig, doorstromend watersysteem dat is afgestemd op het landschap, opbarstrisico's voorkomt en de waterkwaliteit verbetert.



Grondvorm



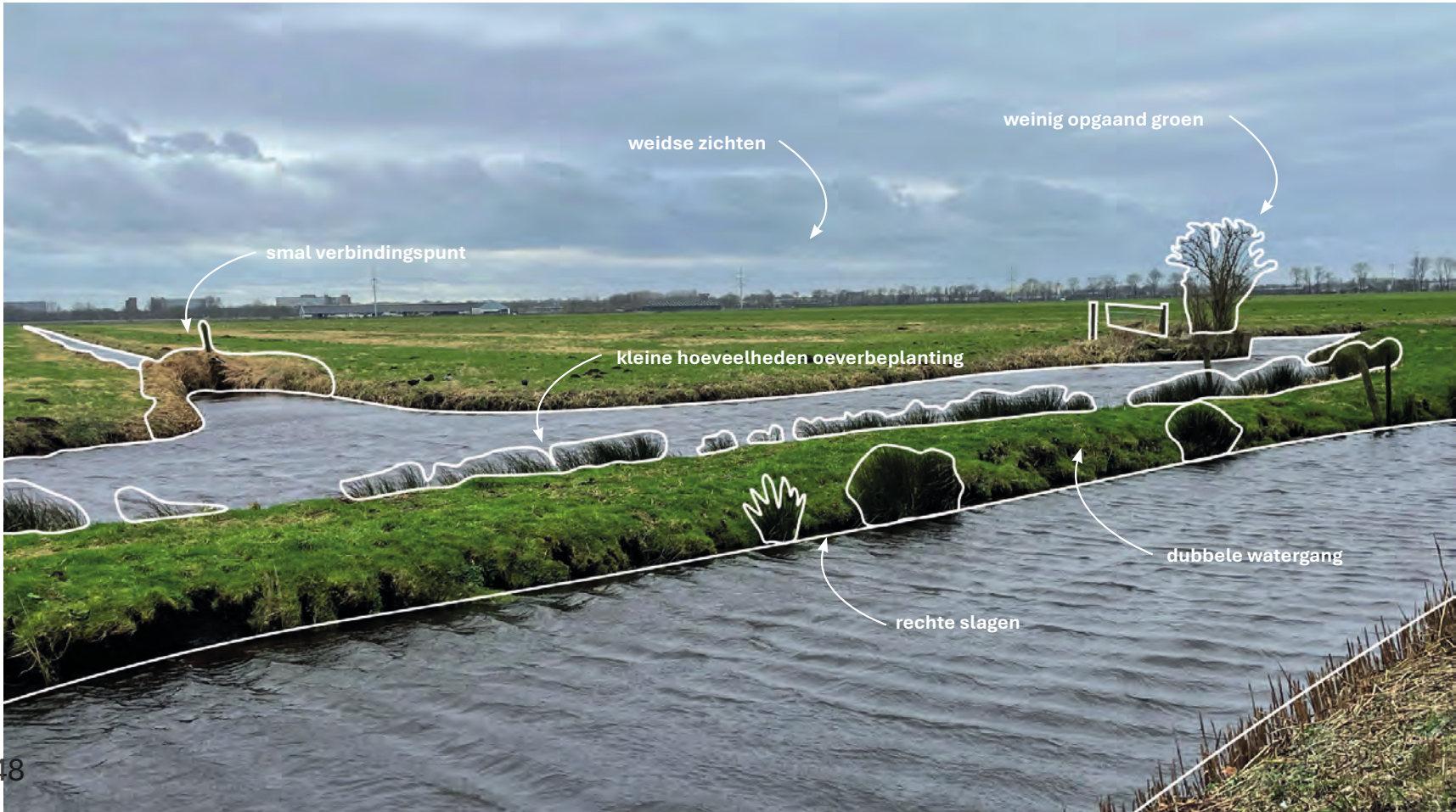
Natuurlandschap



Topografische kaart 1900



bron: De Polderatlas van Nederland (Clemens Steenbergen, Wouter Reh, e.a. - 2009)



In het huidige gebied zijn landschappelijke kenmerken aanwezig die toegepast kunnen worden in de nieuwe groenblauwe structuur

Contourenplan Sliedrecht-Noord

3.3 Groen en landschap

Landschappelijke kenmerken en cultuurhistorische waarden

De ondergrond in Sliedrecht-Noord bestaat uit een afwisseling van rivierklei, veen en zware klei, waarbij de hogere oevers van de veenstromen Alblas en Giessen aanleiding hebben gegeven tot de ontwikkeling van bebouwingslinten. Dit historische ontginnings-landschap is nog altijd zichtbaar in de kamerstructuur: langgerekte smalle kavels volgens het middeleeuwse cope-systeem, begrensd door lage kades en relatief smalle sloten. Deze strakke verkaveling bepaalt in hoge mate de ruimtelijke beleving.

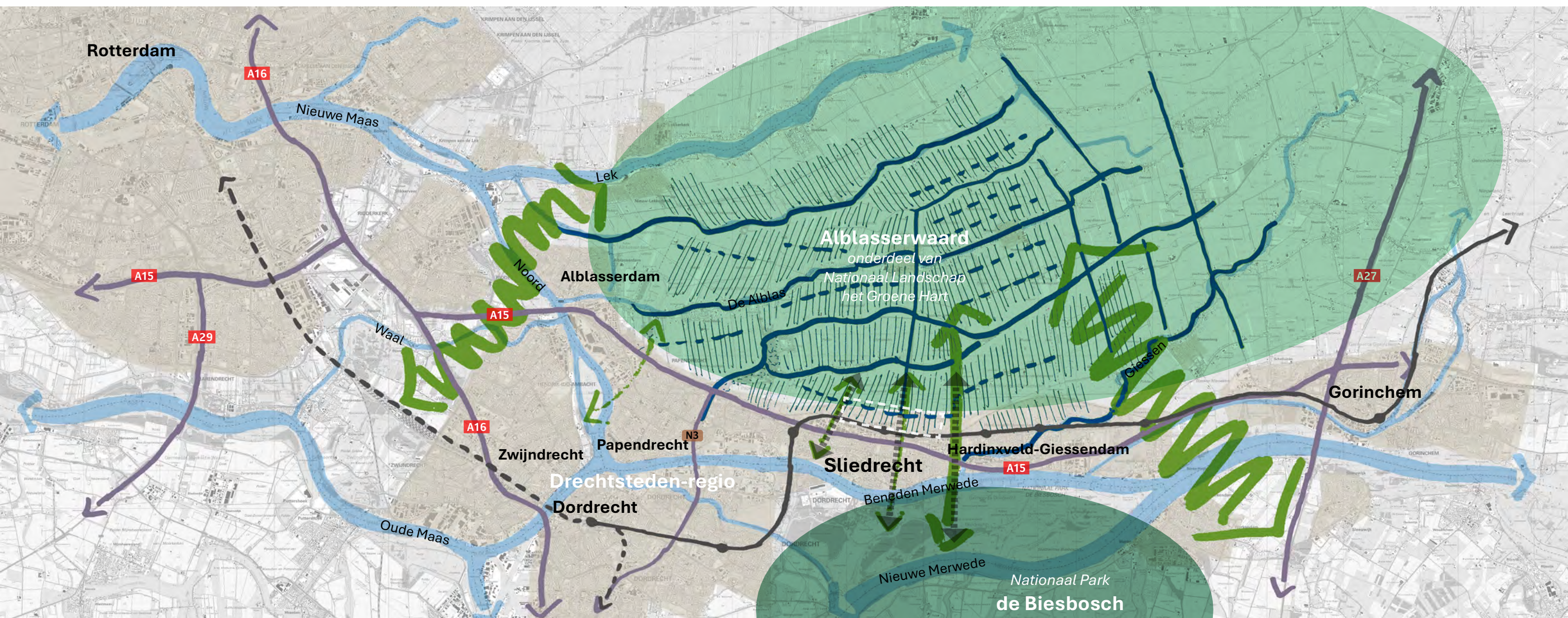
Een bijzonder kenmerk van de Alblasserwaard is het ingenieuze watersysteem. Een fijnmazig netwerk van weteringen, boezems, vlieten en molens – waarvan Kinderdijk het meest iconische voorbeeld is – regelt al eeuwenlang de waterhuishouding. Het water vormt daarmee niet alleen een functioneel element, maar ook een belangrijke structuurdrager in het landschap. Langs de dijken van de Beneden-Merwede en langs de veenstromen zijn bebouwingslinten ontstaan. Deze linten, met kerken, boerderijen en dorpsbebouwing, variëren in hun oriëntatie op het water en zijn van grote cultuurhistorische waarde. De dijken en kades fungeren bovendien als markante structuren die het landschap ruimtelijk ordenen en herkenbaarheid geven. Het gebied kent een duidelijke overgang van dorp naar polder. Aan de zuidzijde vormt Sliedrecht, met zijn scheepswerven en baggerindustrie langs de Beneden-Merwede, een stoere industrieel-maritieme zone. Hier komen water, spoor en snelweg (A15) samen en ontstaat een scherpe grens met het open veenweidelandschap van de Alblasserwaard. Slechts enkele routes doorsnijden deze overgang en maken de verbinding naar het achterliggende agrarische landschap.

De landschappelijke waarden bestaan uit het open karakter, de strakke verkaveling en de zichtlijnen vanaf dijken en linten naar de polder. Het contrast tussen het open, rationele veenweidelandschap en de meer besloten of lommerrijke gebieden in de regio draagt bij aan de herkenbaarheid en eigenheid. Beplanting is relatief schaars; de groene structuren bestaan voornamelijk uit knotwilgenrijen langs sloten, enkele populierenlanen en restanten van grienden.

De cultuurhistorische waarden liggen besloten in de middeleeuwse ontginningsstructuren, de historische polderkades en het waterstaatkundig erfgoed, waaronder molens, sluizen en boezemlanden. Daarnaast zijn de linten met hun karakteristieke bebouwing en het eeuwenlange agrarische gebruik bepalend voor de identiteit. Het industrieel-maritieme erfgoed langs de Beneden-Merwede vormt een belangrijke, meer recente laag die bijdraagt aan de bijzondere samenloop van landbouw, waterbeheer en industrie in de omgeving van Sliedrecht.

Sliedrecht ligt daar waar de Alblasserwaard (Nationaal Landschap het Groene Hart) en Nationaal Park de Biesbosch nagenoeg tegen elkaar liggen. Met de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord en de noord-zuidverbinding tussen Sliedrecht-Noord, Sliedrecht en de Beneden-Merwede, ontstaat de kans om het landschap van de Alblasserwaard de basis te laten zijn voor het nieuwe woongebied. Ook kunnen landschappelijke, ecologische en recreatieve verbindingen gelegd worden van Sliedrecht-Noord tot aan de Beneden-Merwede.

Groenstructuur regio



Ecologie

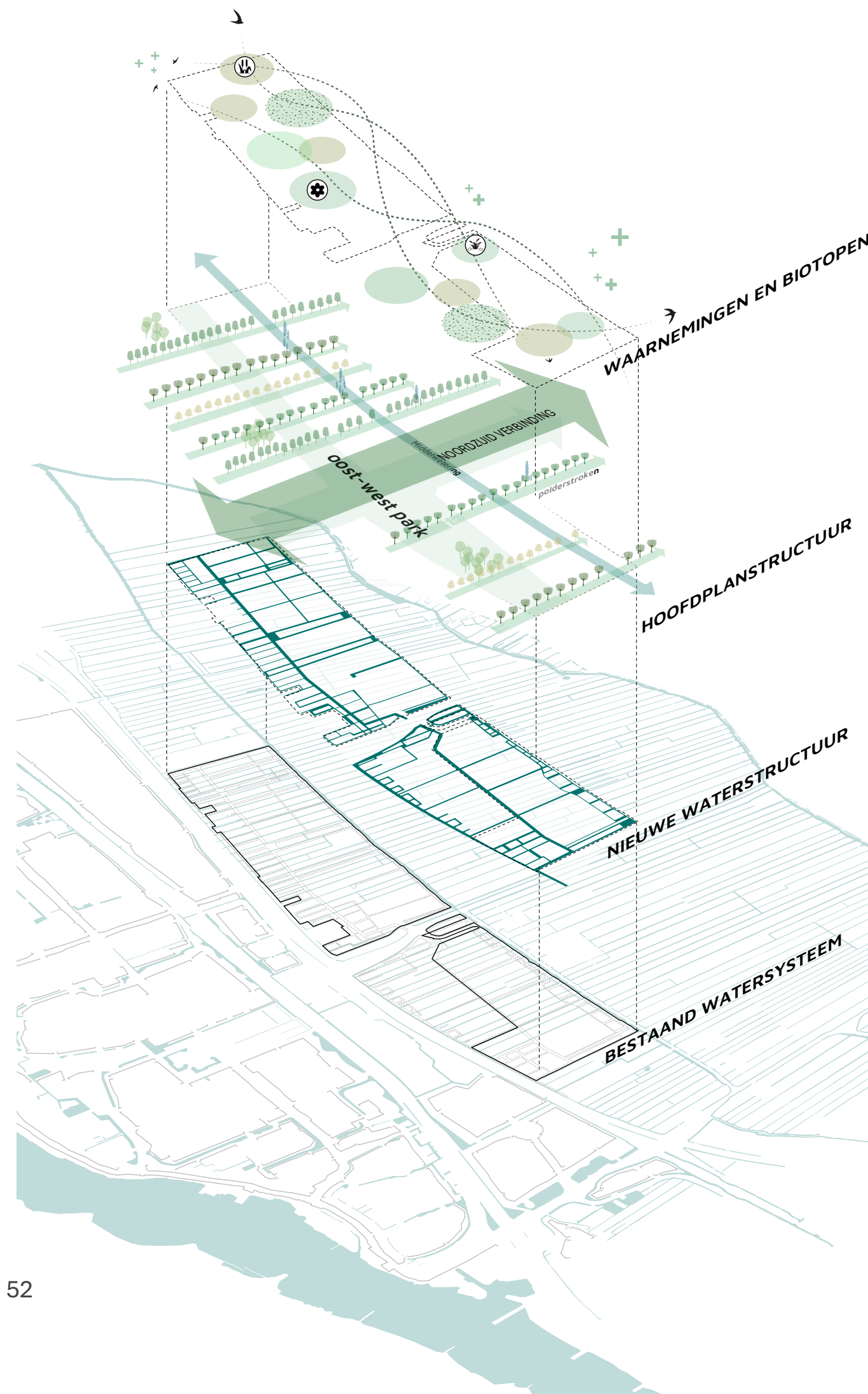
Het open, grootschalig verkavelde polderlandschap van de Alblasserwaard wordt gekenmerkt door uitgestrekte graslanden, rechte sloten en de typerende rijen knotwilgen. De nabijheid van de Beneden-Merwede en de aanwezigheid van dijken, kades en historische boezemlanden geven het landschap een uitgesproken waterstaatkundig karakter.

Ecologisch heeft dit gebied een hoge waarde door de combinatie van open graslanden, natte sloten en kleinschalige landschapselementen. De graslanden zijn van groot belang voor weidevogels zoals grutto, kievit en tureluur, die hier profiteren van openheid, vochtige omstandigheden en relatief rustige broedplekken. De sloten en oeverzones herbergen soortenrijke vegetaties met onder meer dotterbloem, pinksterbloem en watermunt, en vormen samen met de watergangen een belangrijk leefgebied voor vissoorten als de kleine modderkruiper en de bittervoorn.

De knotwilgenrijen en andere kleine landschapselementen bieden schuil- en nestgelegenheid voor vogels, insecten, vleermuizen en kleine zoogdieren. Ze functioneren bovendien als ecologische verbindingroutes door het polderlandschap en dragen daarmee bij aan de samenhang van het ecosysteem. Zo ontstaat een mozaiek van water, graslanden en beplanting dat kenmerkend is voor de biodiversiteit van de Alblasserwaard.

Toch staat de ecologische kwaliteit onder druk. Het merendeel van de graslanden wordt intensief agrarisch beheerd door vroeg maaien en hoge bemesting, waardoor bloemrijke vegetaties en insectenpopulaties beperkt blijven. De weidevogelstand neemt af door leefgebiedsversnippering, predatie en het verdwijnen van plasdras- en kruidenrijke graslanden. Ook zijn de kleine landschapselementen zoals knotwilgenrijen of kleine bosjes vaak schaars of versnipperd aanwezig, waardoor ecologische verbindingen niet altijd robuust genoeg zijn. Daarnaast hebben sommige sloten een eenzijdige vegetatie door nutriëntenbelasting en intensief onderhoud.

Samenvattend ligt de ecologische waarde van het gebied in de openheid, de weidevogelpopulaties in de nabije omgeving, de sloten en hun soortenrijke oevers en de lijnvormige structuren zoals knotwilgenrijen. Dit vormt een sterke basis, maar de biodiversiteit kan aanzienlijk toenemen als er ruimte wordt gemaakt voor meer natuurinclusief beheer en een fijnmaziger netwerk van landschapselementen.



3.4 De nieuwe groenblauwe structuur

Landschap en ecologie

Het landschappelijk raamwerk van Sliedrecht-Noord vormt een robuuste structuur die zijn basis vindt in de water- en bodemstructuur en in het karakteristieke historische polderlandschap van de Alblasserwaard. Deze onderlegger bepaalt de ruimtelijke opbouw van het plan en zorgt ervoor dat de nieuwe wijk zich op een vanzelfsprekende manier hecht aan zijn omgeving.

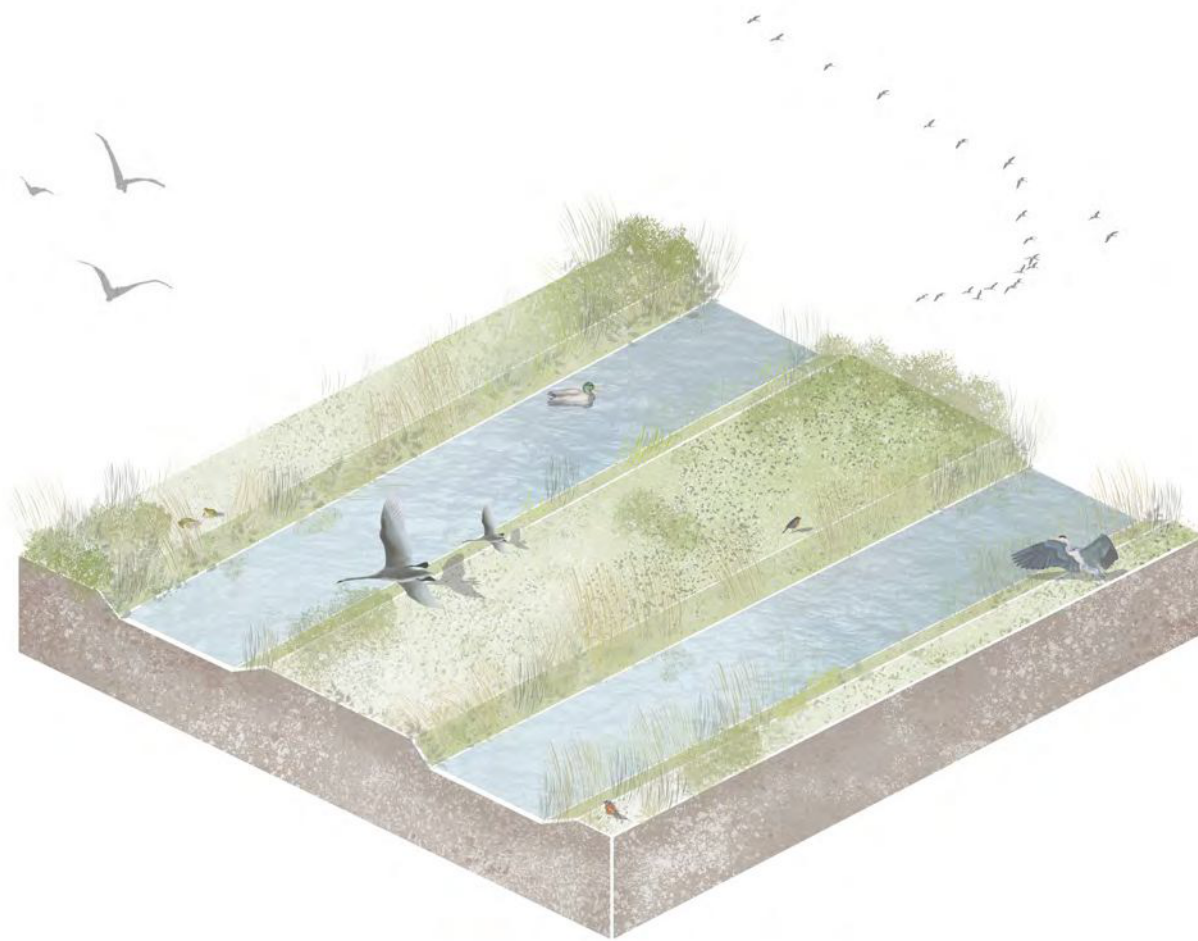
We realiseren een park als een groene ritssluiting die Sliedrecht en Sliedrecht-Noord met elkaar verbindt. Vanuit dit park lopen polderstroken noordwaarts het gebied in, waardoor een directe visuele en ruimtelijke relatie met het open landschap van de Alblasserwaard wordt behouden. De polderstroken volgen grotendeels de bestaande sloten en watergangen, die worden verbreed en landschappelijk ingepast. Zo ontstaat een structuur waarin water en groen samen de drager vormen van de nieuwe woonvelden.

Iedere polderstrook krijgt een eigen karakter, wat bijdraagt aan de oriëntatie en herkenbaarheid in het gebied. Wonen langs een nat speelveld, een kruidenrijk weiland of een wilgenlaantje biedt telkens een andere beleving en andere aanknopingspunten voor inrichting van woonvelden en erfafscheidingen. Zo wordt de natuur als het ware de wijk in gebracht, worden de basiskwaliteiten van het polderlandschap versterkt en ontstaat een woonwijk die alleen op deze plek past.

Iedere polderstrook krijgt een eigen karakter

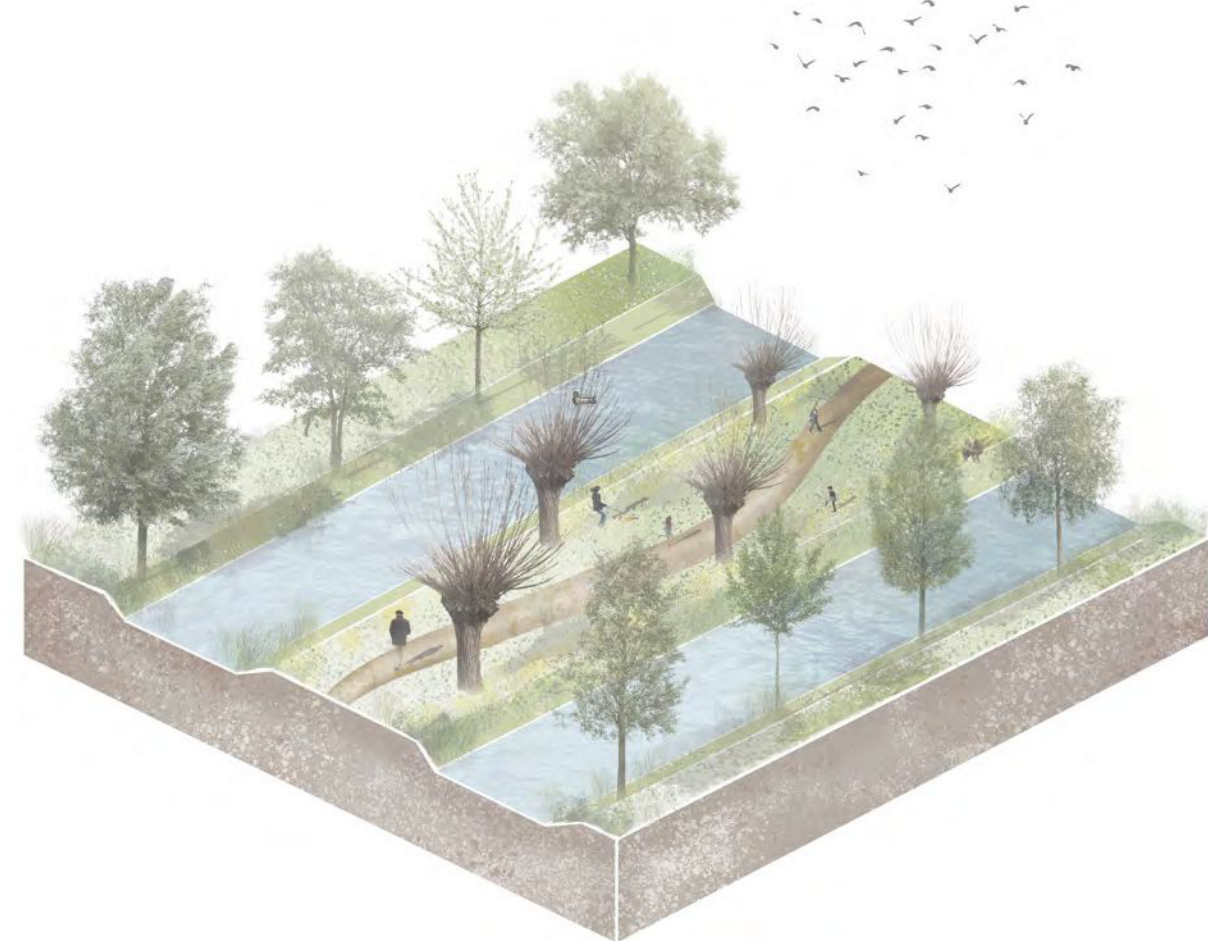
open polderstructuur

Eén van de karakters van de polderstroken is de openheid. De open polderstrook wordt gekenmerkt door laag, bloemrijk gras en de afwezigheid van bomen, zodat de weidsheid van het landschap ervaren kan worden. In dit type polderstroken worden in principe geen bezoekers of recreanten toegelaten zodat de ecologische kwaliteit beschermd is.



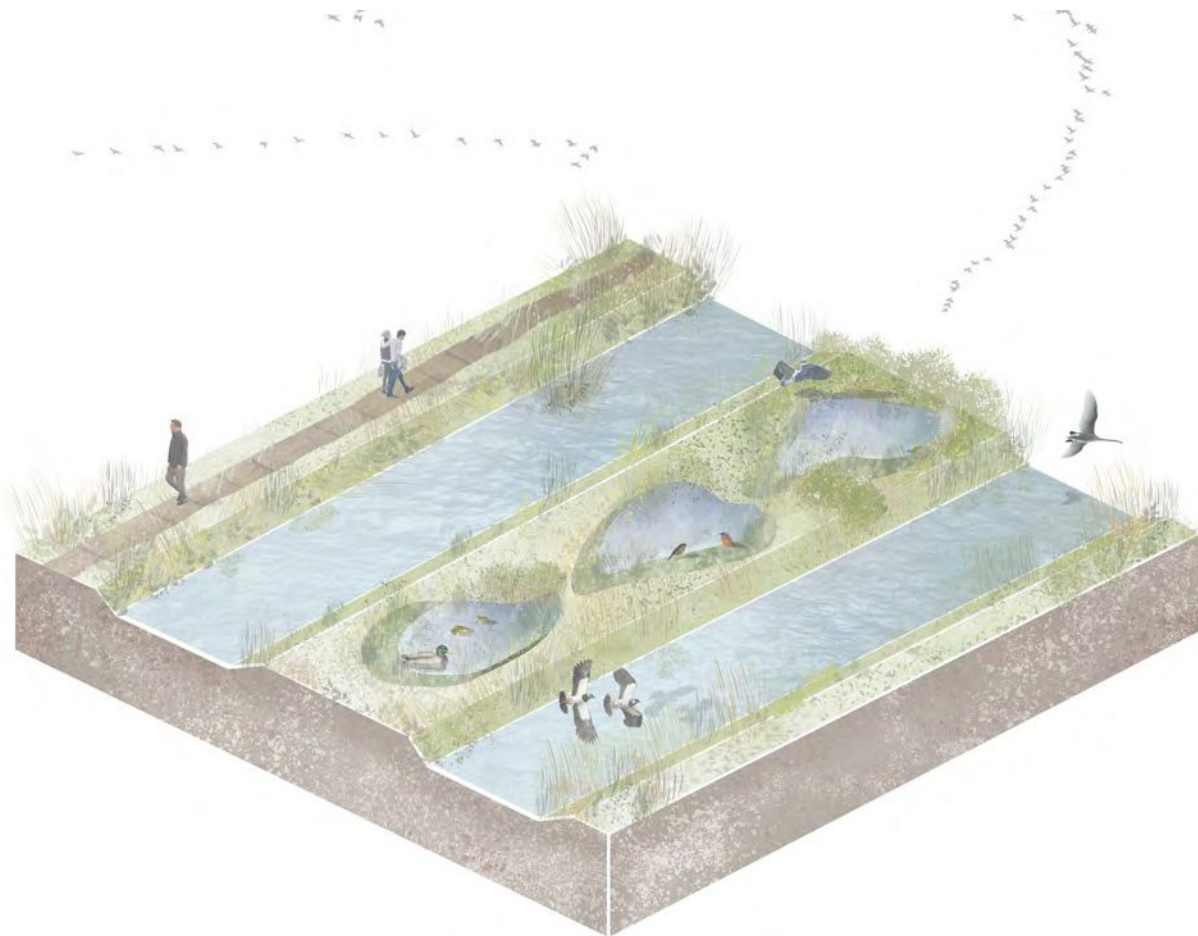
boomstructuur

Een andere invulling van de polderstroken is de boomrijke variant. De stroken worden aangezet met (knot)wilgen, die een krachtige ruimtelijke en ecologische impuls geeft aan dit type polderstrook. Naast de bomen hebben deze stroken een bloemrijke, extensieve onderbegroeiing wat voedsel- en nestplaatsgelegenheid biedt aan verscheidene insecten.



nat

De derde invulling van de polderstroken is er een waar een nat milieu ontstaat. Door laagtes aan te brengen in het maaiveld worden interessante biotopen gecreëerd voor tal van vogels, kleine zoogdieren en insecten. Deze laagtes worden aangezet met oeverbeplanting waarbij tal van soorten baat hebben. Deze variant is grotendeels vrij van bomen en heesters en heeft een meer open karakter.



De polderstroken dienen voldoende breed te zijn om niet alleen een landschappelijke maar ook een ecologische betekenis te hebben. Een breedte van circa 10–25 meter wordt gezien als absolute ondergrens om kleine zoogdieren, insecten en planten te faciliteren. Een breedte van circa 30–50 meter is meer geschikt voor amfibieën, vogels en kleine roofdieren omdat er dan ruimte is voor structuurvariatie (struiken, bomen, kruiden). Voor een goede ecologische betekenis is naast de breedte van de polderstroken ook de landschappelijke ligging en aansluiting op omliggend groen van belang. Een gevarieerde opbouw (gras, struiken, bomen) verhoogt eveneens de ecologische waarde.

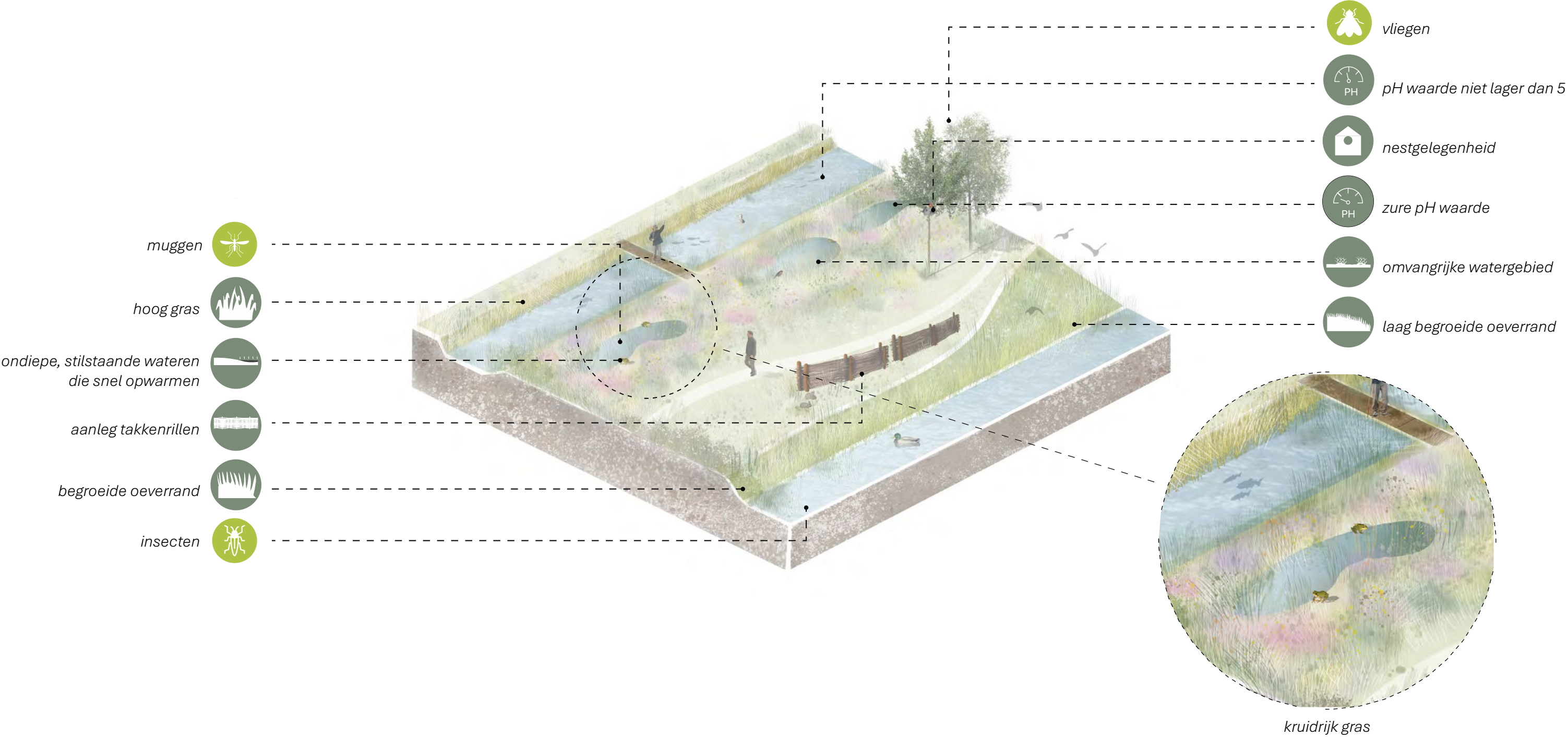
In de inrichting van het groen werken we met drie lagen van beplanting:

- Polderbeplanting (streekeigen en/of inheems), die de parken en randen van de kavels vormt;
- Buurtbeplanting, gericht op de woonvelden en de inrichting van straten en paden;
- Parkbeplanting, waarin een bredere mix van inheemse en uitheemse soorten zorgt voor samenhang en verbinding tussen de plandelen.



de woonvelden worden afgewisseld met verschillende polderstroken, die een verschillende inrichting en een verschillende breedte krijgen

ecologische principes - nestgelegenheid (wonen en schuilen)



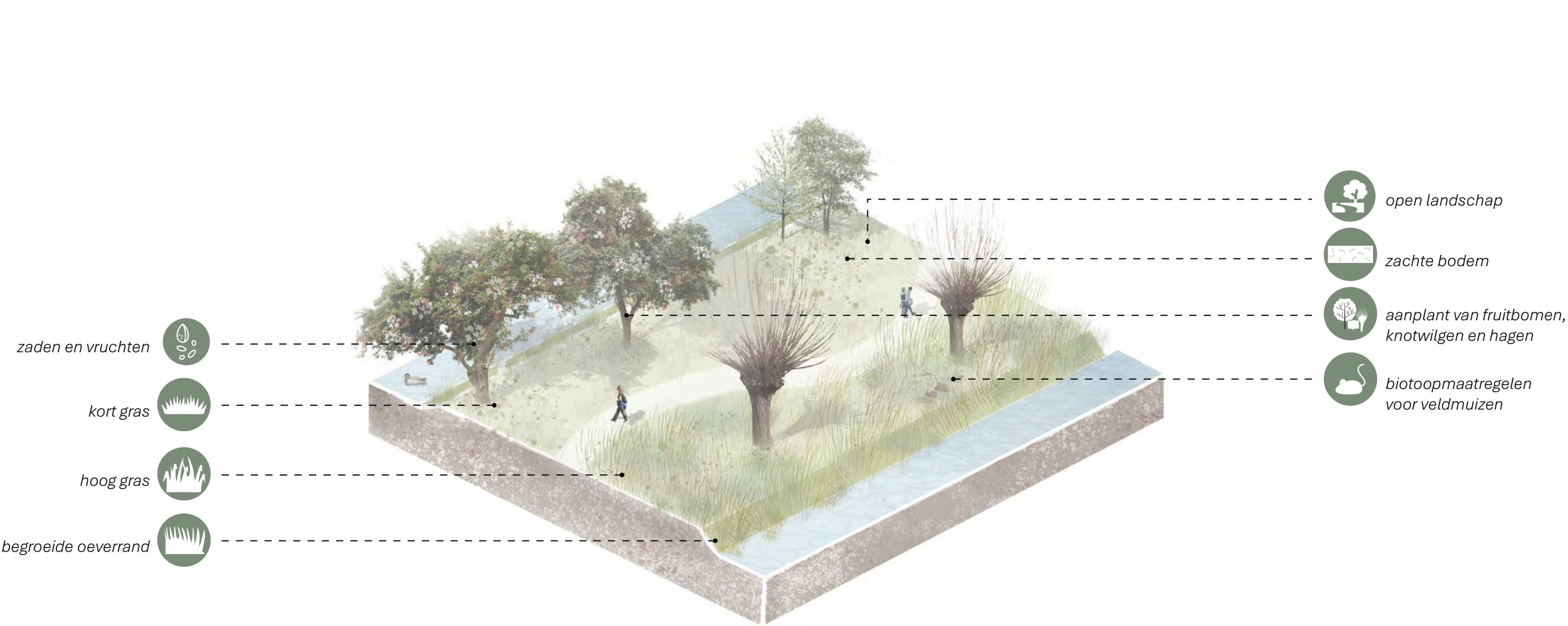
De nieuwe ecologie van de groenstructuur wordt versterkt door de (nieuwe) waterstructuur van Sliedrecht-Noord. De vele watergangen bieden van nature een hoge ecologische potentie. Waterkwaliteit vormt een cruciale basisvoorwaarde voor een gezond leefmilieu, en daarom zijn natuurvriendelijke oevers en zachte rietoevers nadrukkelijk onderdeel van het ontwerp. Deze zorgen voor habitats voor vissen, amfibieën, insecten en vogels en maken de biodiversiteit overal in de wijk zichtbaar en ervaarbaar. Het groenontwerp wordt mede bepaald door de aanwezige fauna in de huidige situatie. Voor soorten als buizerd, heikikker en kerkuil worden specifieke habitats gecreëerd of behouden. Dat betekent een differentiatie in natte plandelen, kruidenrijke weiden, fruitgaarden, takkenrillen en ondiepe waterzones.

Het beheer van de landschappelijke hoofdstructuur sluit aan bij dit natuurlijke karakter. We kiezen voor extensief beheer, waarbij snoeiafval in het terrein wordt verwerkt (bijvoorbeeld in takkenrillen) en kavelgrenzen langs het water onderdeel vormen van het slootkantbeheer. Harde beschoeiingen en een overvloed aan vlonders vermijden we; in plaats daarvan kiezen we voor zachte, natuurlijke oevers.

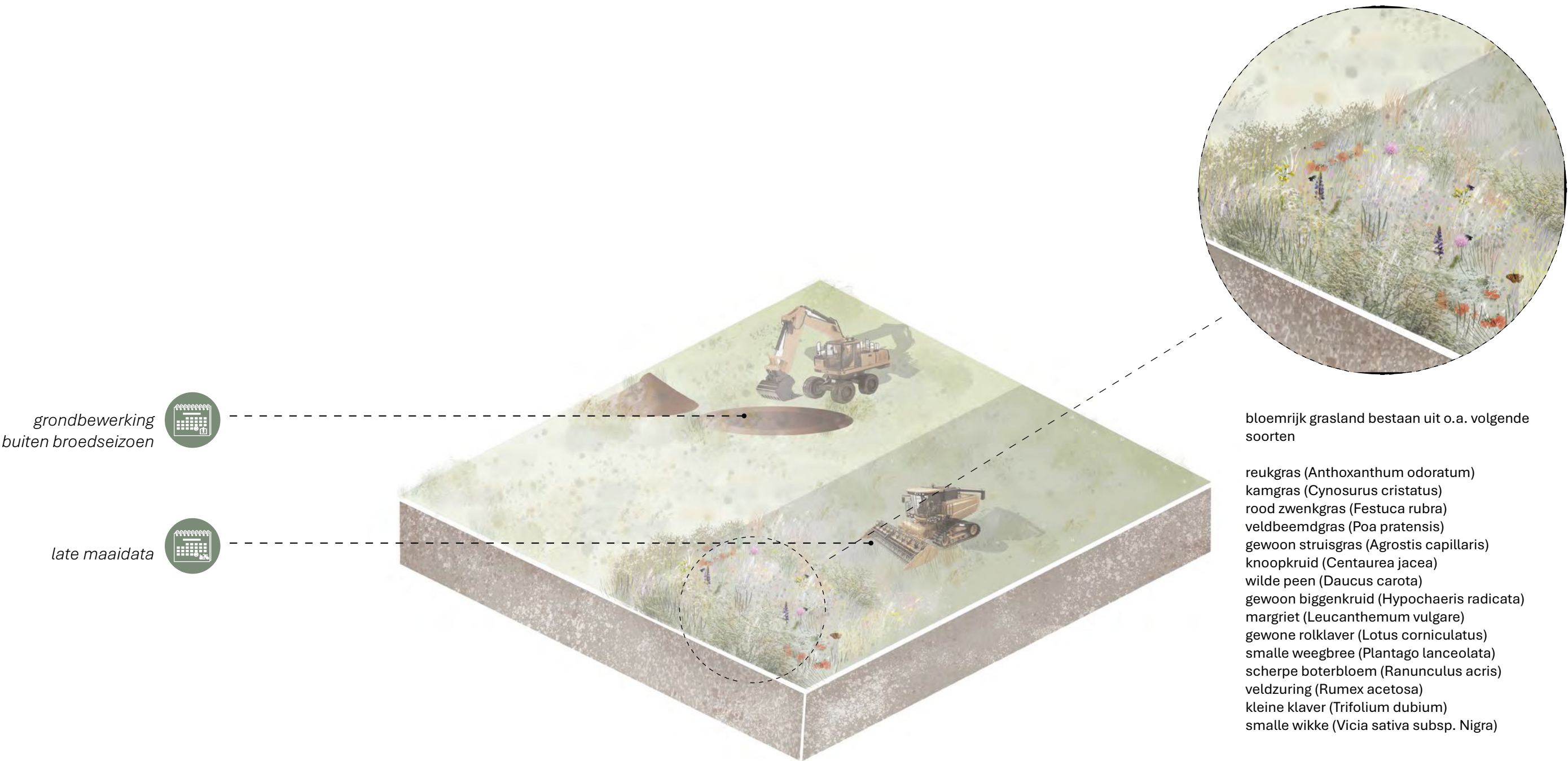
Ook op objectniveau zetten we in op biodiversiteit. Nestkasten, insectenhôtels en neststenen plaatsen we op strategische plekken, afgestemd op de doelsoorten. Slimme verlichting zorgt voor minimale verstoring van fauna, waarbij duisternis als kwaliteit wordt gezien. Daarnaast realiseren we natuurlijke speelplekken die kinderen stimuleren tot avontuur en ontdekking, zonder de ecologische waarden aan te tasten.

Door deze samenhang van landschappelijke structuur, robuuste groenblauwe verbindingen en natuurinclusieve inrichting ontstaat een wijk die niet alleen in balans is met het historische polderlandschap van de Alblasserwaard, maar ook een belangrijke bijdrage levert aan de ecologische versterking van Sliedrecht.

ecologische principes - voedsel



ecologische principes - beheer



Oost-westpark

De brede groene parkstrook vormt een aantrekkelijk oost-west georiënteerd park. In dit oost-westpark komen verschillende functies samen: wateropvang, ecologische waarden en recreatief medegebruik met ruimte voor sport, spel en ontmoeting. Daarmee wordt tevens een waardevolle inrichting en invulling gegeven aan dit gebied waar vanwege omgevingsaspecten, zoals externe veiligheid en milieucontouren, geen woningen kunnen worden gebouwd.

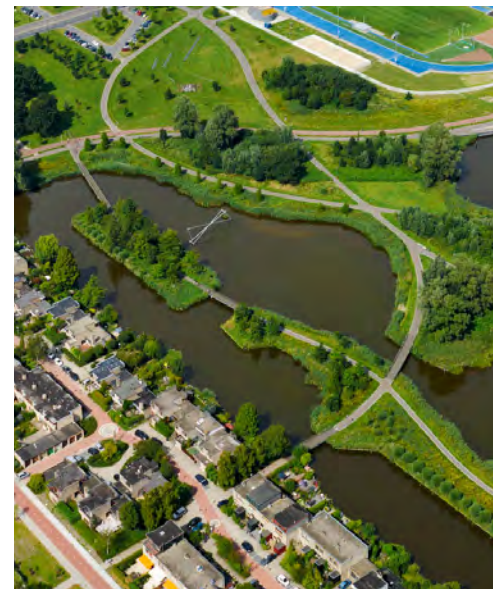
Voor delen van het park bestaat de mogelijkheid om het terrein niet of slechts gedeeltelijk op te hogen, zodat deze gebieden kunnen functioneren als waterbuffer. Daarmee wordt het park onderdeel van de waterhuishouding van het gebied. De ecologische waarden worden versterkt doordat het park via groenblauwe verbindingen in noord-zuidrichting aansluit op de omliggende polder. Zo ontstaat samenhang met het landschap, wordt de ecologie het plangebied ingetrokken en krijgt het park een betekenisvolle ecologische verbinding met de omgeving.

Naast deze waterhuishoudkundige en ecologische functies biedt het oost-westpark kansen voor recreatief (mede)gebruik. Het park kan een aantrekkelijk uitloopegebied vormen voor de nieuwe woonwijk, met voorzieningen voor sport, spel en ontmoeting, en mogelijk ook ruimte voor (sport)verenigingen. Omdat bepaalde delen van het park tijdelijk onder water kunnen komen te staan, is het belangrijk dat sport- en speelplekken en langzaamverkeersroutes veilig en goed toegankelijk blijven.

Met name in het deel van het park tussen het station en het nieuwe centrumgebied komen veel functies samen. Hier kruist het park de langzaamverkeersroute tussen station en centrum, waardoor een intensief gebruik te verwachten is. Dit vraagt om een hoogwaardige en zorgvuldige inrichting van dit deel van het park.

Soms wordt er niet of slechts gedeeltelijk opgehoogd, zodat deze gebieden kunnen functioneren als waterbuffer.

verschillende functies: wateropvang, ecologische waarden en recreatief medegebruik

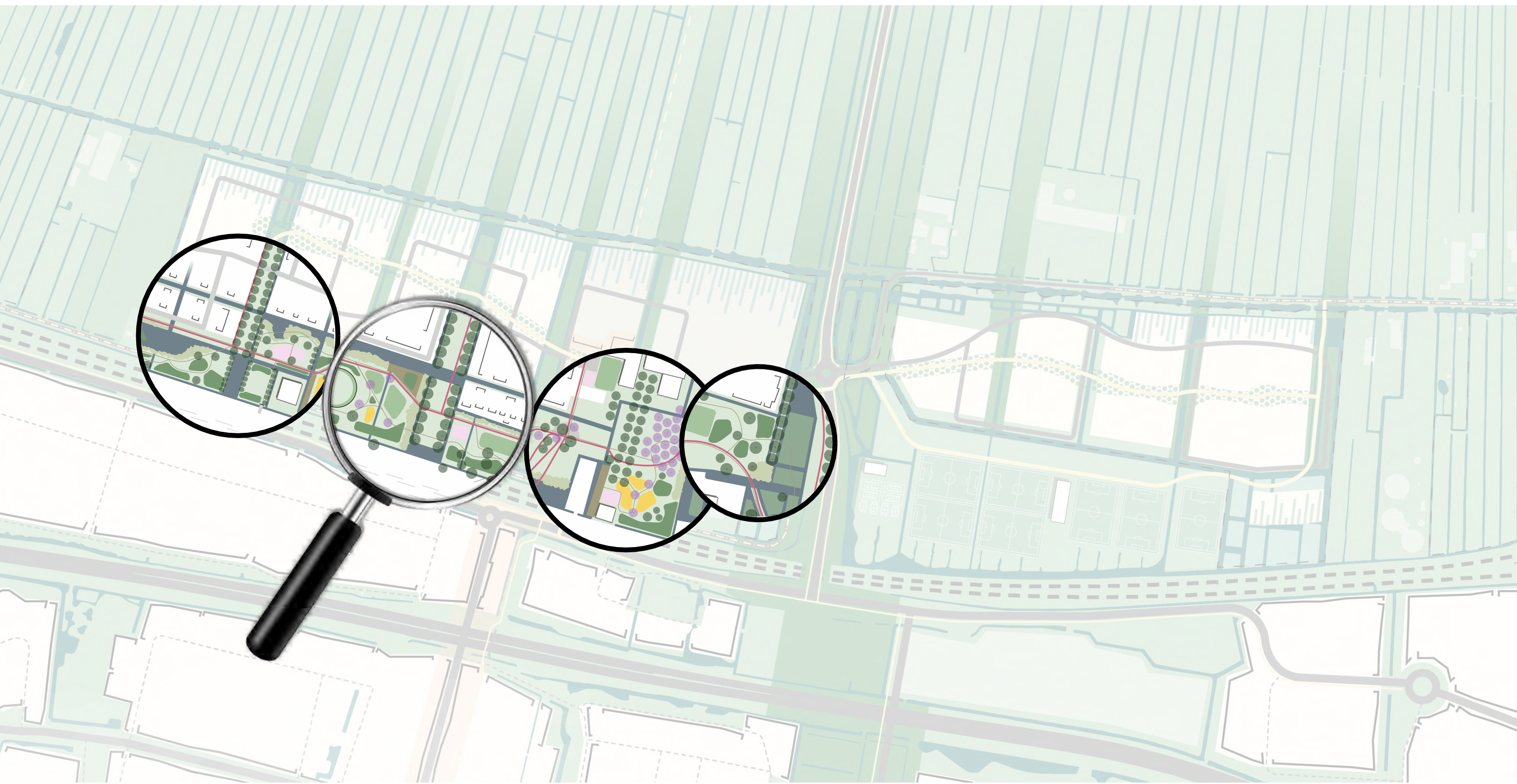


Tussen het station en het nieuwe centrumgebied komen veel functies samen. In dit hoogwaardig en zorgvuldig ingerichte deel is intensief gebruik te verwachten.



Contourenplan Sliedrecht-Noord

het oost-westpark krijgt een inrichting waarin waterberging, ecologische waarden en recreatief (mede)-gebruik optimaal samenkomen
(dit zijn voorbeelduitwerkingen)



Water en Bodem Sturend betekent voor Sliedrecht-Noord dat de inrichting zoveel mogelijk volgens de principes uit deze landelijke maatlat zal zijn.

overzichtstabel landelijke maatlat
(bron: Kamerbrief over Landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving, 23-03-2023)



Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert, en door hevige regenval krijgen wij steeds vaker te maken met piekmomenten waarin een wijk grote hoeveelheden water moet verwerken. Het is daarom belangrijk om hier nu al op in te spelen en de wijk weerbaar te maken tegen deze extremen. Deze opgave biedt niet alleen uitdagingen, maar ook kansen om de leefomgeving te versterken. Vanuit het principe Water en Bodem Sturend betekent dit voor Sliedrecht-Noord dat de inrichting zoveel mogelijk wordt afgestemd op de landelijke maatlat, die richting geeft aan een klimaatrobuuste en waterbewuste gebiedsontwikkeling.

In principe wordt al het hemelwater (bebouwing, openbare ruimte) oppervlakkig afgevoerd naar wadi's en via bodempassages naar sloten. Incidenteel gebeurt dit 'ondergronds' maar dan staat dit systeem wel in verbinding met het waterafvoerstelsel. Het regenwater gebruiken we dus als ontwerpprincipes. Er wordt zo min mogelijk gebruik gemaakt van kolken en zoveel mogelijk van groene wadi's en eventueel molgoten (verhard). Wadi's hebben een dubbele functie, deze kunnen immers ingeplant worden met verschillende typen beplanting voor een hogere biodiversiteit. Dit zorgt niet alleen voor een sterkere beleving van het water in de wijk, maar zorgt ook voor een duurzame omgeving.

Het uitgangspunt is een systeem dat hemelwater opvangt, vasthoudt en vertraagd afvoert. Op deze wijze beperken we overlast bij hevige neerslag. Het voorkomt niet alleen piekbelasting in het watersysteem, maar beperkt ook verdroging van de ondergrond. Het hemelwater dat op de daken van bebouwing en in de tuinen valt, wordt niet afgevoerd via een rioolsysteem maar vastgehouden in de tuin en bij extreme neerslag afgevoerd naar het openbaar gebied. De opvang en afvoer van het hemelwater van de bebouwing en de privétuinen is een integrale ontwerp-opgave. Bij de verdere planontwikkeling kijken we dan ook hoe er op een mooie en duurzame wijze omgegaan kan worden met de afvoer van hemelwater op eigen terrein, bovengronds danwel ondergronds.

Omdat bestaande sloten worden verbreed en nieuwe watergangen worden aangelegd, spelen de oevers een nuttige rol in het vertraagd afvoeren van hemelwater en dragen deze bij aan ecologie, natuurbeleving en biodiversiteit. Daarnaast variëren we met het talud, door de watergang te verdiepen of het maaiveld te verhogen. Watergangen hebben een oever met een talud dat niet steiler is dan 1:3, en het talud wordt zoveel mogelijk zonder beschoeiing aangelegd (al dan niet met een plasberm). Op plekken waar het kan wordt een flauwer talud gemaakt, om een natuurvriendelijke oever te maken. Een flauwer talud zorgt voor een betere 'gradiënt' (overgang nat-droog) en draagt bij aan de biodiversiteit.

Volgend uit de Omgevingswet maken we een zogenoemde 'weging van het waterbelang'. Tijdens de uitwerking maken we in gesprek met Waterschap Rivierenland deze weging, mede om te bepalen of er voldoende bergingscapaciteit is.

voorbeelden van klimaatadaptief bouwen en klimaatadaptieve inrichting

Woning



Tuin



Molgoot / grijze goot



Water en Bodem Sturend betekent voor Sliedrecht-Noord dat de inrichting zoveel mogelijk volgens de principes uit de landelijke maatlat zal zijn. Dat betekent “duurzaam en klimaatbestendig inrichten van gebouw tot landschap”, volgens de principes zoals genoemd in de Maatlat groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving. De hier getoonde voorbeelden zullen later nader uitgewerkt worden.

Wadi / groengoot

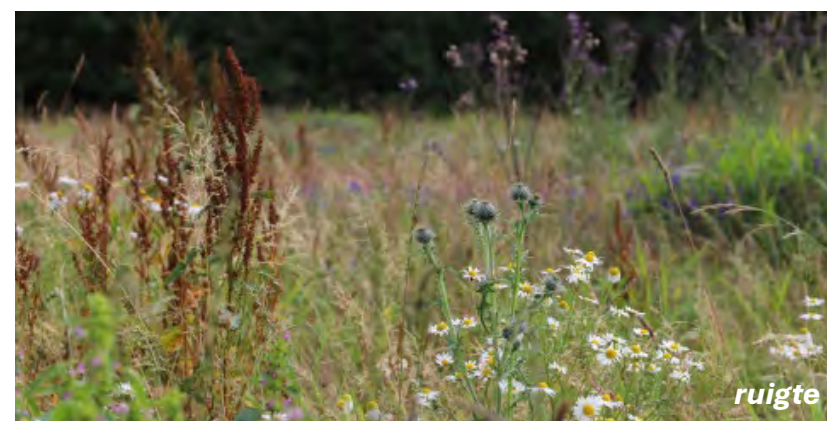


Plas-drasgebied



Open water





Groenstroken en plantsoenen



Parkjes en parken



Natuurvriendelijke oevers



Biodiversiteit en Natuurinclusiviteit

De urgentie voor biodiversen en natuurinclusief bouwen is evident. Biodiversiteit neemt snel af. Wereldwijd en in Nederland verdwijnen soorten in hoog tempo door verstedelijking, intensieve landbouw en klimaatverandering. Gebouwen en infrastructuur nemen veel leefruimte in, nieuwe ontwikkelingen verdringen natuurlijke habitats, waardoor vogels, insecten en planten weinig ruimte overhouden.

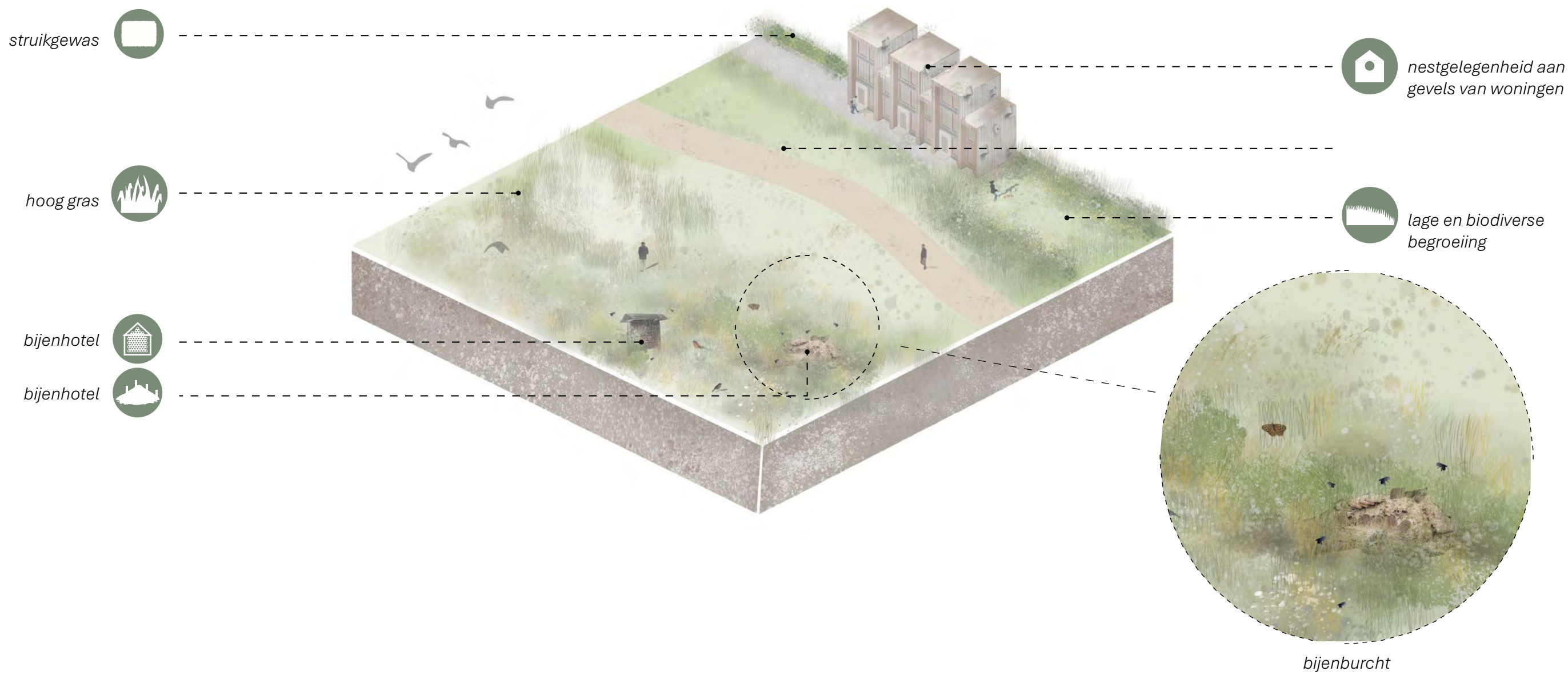
Maar een gebiedsontwikkeling kan ook juist bijdragen aan herstel. Door biodiversen te bouwen (bijvoorbeeld groene daken, gevelbeplanting, nestkasten, wadi's) kun je juist nieuwe leefgebieden creëren. Een meer biodiverse en natuurinclusieve inrichting van de leefomgeving draagt bij aan het terugdringen van de negatieve effecten. En daarnaast zorgt een leefomgeving met meer biodiversiteit, een robuuste waterhuishouding, minder hittestress, en een op natuurlijke wijze gezuiverde lucht ook voor het welzijn van mensen.

Natuurinclusief ontwerpen is een benadering waarbij de natuurlijke omgeving en biodiversiteit worden geïntegreerd in het ontwerp van de woningen en de openbare ruimte. Het biedt tal van voordelen, zowel ecologisch als maatschappelijk. Zo ondersteunt en vergroot een natuurinclusieve leefomgeving de leefgebieden voor planten en dieren in een steeds verder verstedelijkte wereld. Groen in de bebouwde omgeving helpt bij het reguleren van temperaturen (hitte-eilandeffect), en planten en bomen absorberen regenwater waardoor overstromingen en wateroverlast worden verminderd. Natuurinclusief ontwerpen voor meer flora en fauna in de buitenruimte werkt het beste als de vijf V's worden gecombineerd in het ontwerp: voedsel, veiligheid, verblijfplaats, variatie en verbinding.

In Sliedrecht-Noord zetten we fors in op het realiseren van een natuurinclusieve wijk. Daarbij wordt alles beschouwd: het bevorderen van flora en fauna, het gebruiken van groen en water, inzetten op openbare ruimte en de bebouwing. Natuurinclusief bouwen betekent onder andere dat de nieuwe wijk ecologisch verbonden wordt met de omgeving, en dat er gericht wordt op (kwetsbare) gebiedseigen soorten. Het groenblauwe raamwerk van Sliedrecht-Noord staat in verbinding met het omliggende landschap. Binnen Sliedrecht-Noord passen we inheemse en gebiedseigen beplanting toe, waardoor planten en dieren in het omliggende landschap in verbinding staan met de nieuwe wijk. Er komen nieuwe gradiënten (nat versus droog, zon versus schaduw), schuilmogelijkheden en nest- en broedvoorzieningen voor fauna en er komt beplanting die tevens als voedselvoorziening kan dienen voor dier (en mens). Het groen is zoveel mogelijk met elkaar verbonden, zodat het een doorlopend netwerk van groene en bruikbare ruimtes wordt. In de uitwerking van de plannen nemen we ook gebouwgebonden natuurinclusieve maatregelen. Te denken valt aan vogel- en vleermuiskasten, groene daken, gevelbegroeiing en voorzieningen voor insecten en egels.

Om het groenontwerp straks ook in stand te kunnen houden, worden in latere ontwerpfases in samenwerking met de beheerafdeling van de gemeente de keuzes voor de invulling van beplanting, bomen, hagen, oevers en bestrating bepaald. Beheereisen, zoals maaipaden, inlaatplekken voor de maaiboot, doorvaarthoogtes, waterbreedtes en -dieptes, etc. worden dan specifiek gemaakt en zijn dan medebepalend hoe het verkavelingsplan wordt uitgewerkt.

Principes compensatie fauna



Een groenstructuur met een afwisseling van bomenlanen, bonte bermen, bloeiende singels en mantelzomen zorgt voor variatie en gradiënten (overgang nat-droog, overgang zon-schaduw, overgang hoge en lage beplanting). De beplanting is gevarieerd, met bomen, heesters, struiken en lage beplanting en (ruig) gras. De beplanting dient daarbij tevens als voedsel voor onder andere vogels en insecten.

Voor bomen geldt dat de wortels als ‘spons’ in de ondergrond dienen en dus ook in of nabij de wadi’s geplant kunnen worden. Het loof van de bomen zorgt voor schaduw en verkoeling. De groeiplaatsen worden per boomsoort zo optimaal mogelijk gemaakt, rekening houdend met de grondslag en drooglegging. De boomsoorten worden hier per locatie bepaald. De wadi’s en andere groenstroken worden ingeplant met ruige en (kruiden)-rijke ‘wadi-beplanting’, wat tevens kan dienen als voedsel voor insecten. Er komen verspreid door de wijk insecten- en wormenhotels.

Verder wordt natuurvriendelijke straatverlichting toegepast. Voor de omliggende natuur is het van belang dat er zo min mogelijk lichtvervuiling is. Dit houdt in dat de openbare verlichting wordt beperkt tot een minimum. Daarbij wordt steeds gezocht naar het juiste evenwicht. Enerzijds is verlichting noodzakelijk voor een prettige en veilige leefomgeving, anderzijds houden we rekening met de natuurwaarden. Belangrijk is dat de routes ook bij beperkte verlichting sociaal veilig en goed bruikbaar blijven.

Natuurcompensatie

Met de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord wordt een agrarisch gebied getransformeerd naar een nieuwe woonwijk in de polder. Binnen deze gebiedsontwikkeling worden eventuele negatieve effecten op de natuur gecompenseerd. Deze natuurcompensatie houdt in dat de negatieve effecten op de natuur (zoals de aanleg van een weg of bebouwing) worden gecompenseerd door het creëren of verbeteren van natuur. Een deel van de benodigde compensatie realiseren we in het toekomstige park van Sliedrecht-Noord en in de groene polderstructuur die door het gebied loopt. Hierbij is het streven om met de aanleg van nieuw ‘groen en blauw’ deze op dusdanig manier te realiseren dat de kwaliteit van de bestaande groenblauwe structuur verbetert en dat de samenhang van gebieden met hoge natuurwaarden wordt vergroot en versterkt.

Sliedrecht-Noord ligt niet in het gebied dat door de provincie Zuid-Holland is aangewezen als ‘weidevogelleefgebied’. We onderzoeken bij de uitwerking van de groenzones in het masterplan, de mogelijke koppelkansen door de nabijheid van een weidevogelgebied.

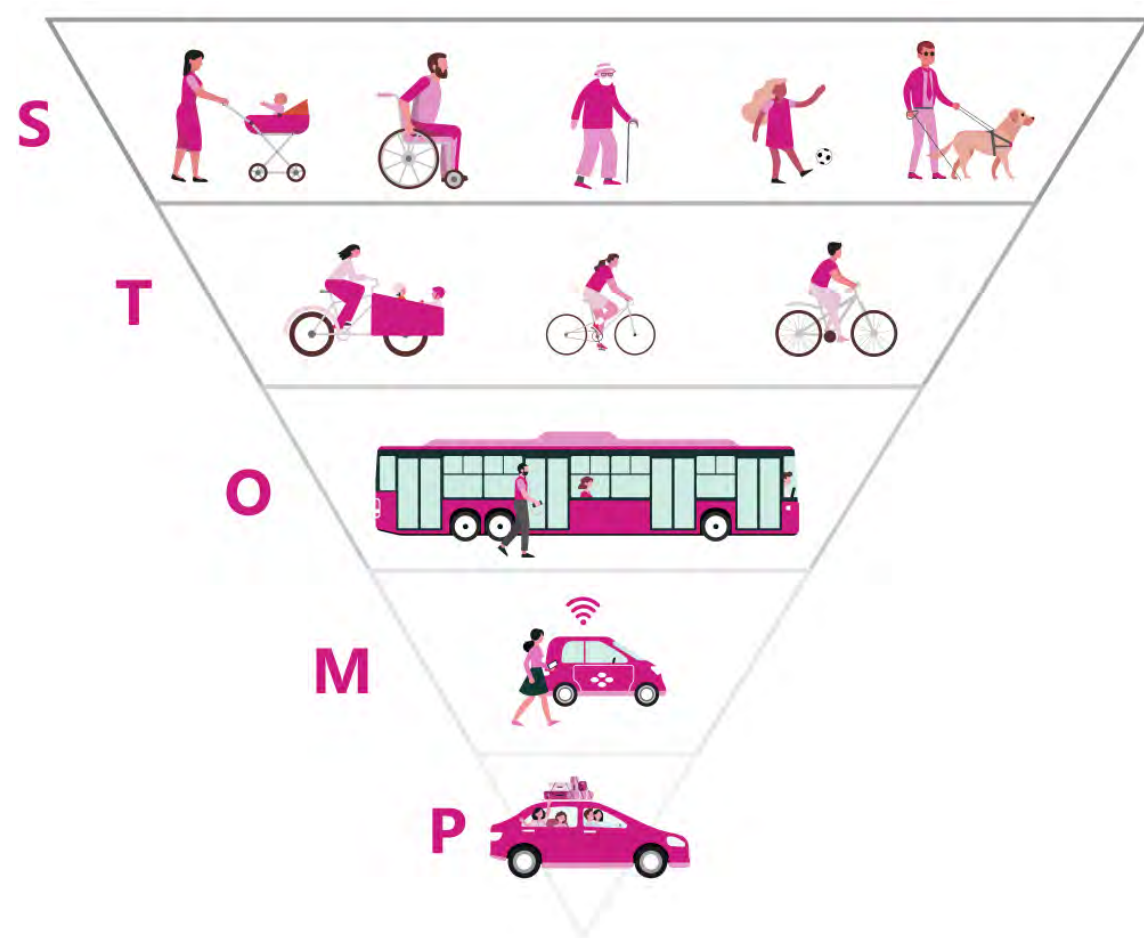
4. Mobiliteit



De opgave van Sliedrecht ten aanzien van mobiliteit is belangrijk. Dit heeft allereerst en vooral te maken met hoe we een toekomstbestendige wijk willen maken qua mobiliteit. Een wijk waarin we het lopen, fietsen en openbaar vervoer volop stimuleren. Ten tweede is mobiliteit een belangrijke opgave in Sliedrecht-Noord gezien de specifieke ligging; gelegen aan de noordkant van Sliedrecht en ten noorden van de A15 en spoorlijn. Ten derde is mobiliteit een belangrijk aspect gezien de huidige druk op het omliggende wegennet. Een druk die door autonome ontwikkelingen verder toeneemt.

In de ontwikkeling van Sliedrecht zetten we kortom in op een duurzame mobiliteitstransitie. De auto is niet langer het uitgangspunt, maar lopen, fietsen en openbaar vervoer zijn de eerste keuzes. Het leidende kader hierbij is dus het STOMP-principe: Stappen – Trappen – Openbaar vervoer – MaaS/deelmobiliteit – Privéauto. Dit zoals ook in het Verkeers- en mobiliteitsplan 2035 is opgenomen. Met deze benadering borgen we ook de bereikbaarheid én de verkeersveiligheid, zowel voor de regio, Sliedrecht als geheel, als voor Sliedrecht-Noord. Immers, alleen infrastructurele oplossingen (ontsluitingswegen, aantakkingen op bestaande wegennet) opnemen in het plan zijn hiervoor niet afdoende. Juist door de benadering van STOMP centraal te stellen in de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord bereiken we dit.

Voordat we ingaan op de mobiliteitsprincipes voor Sliedrecht-Noord schetsen we eerst kort de huidige mobiliteitssituatie. Van daaruit schetsen we vervolgens de mobiliteitsprincipes voor Sliedrecht-Noord.



Wat is STOMP?

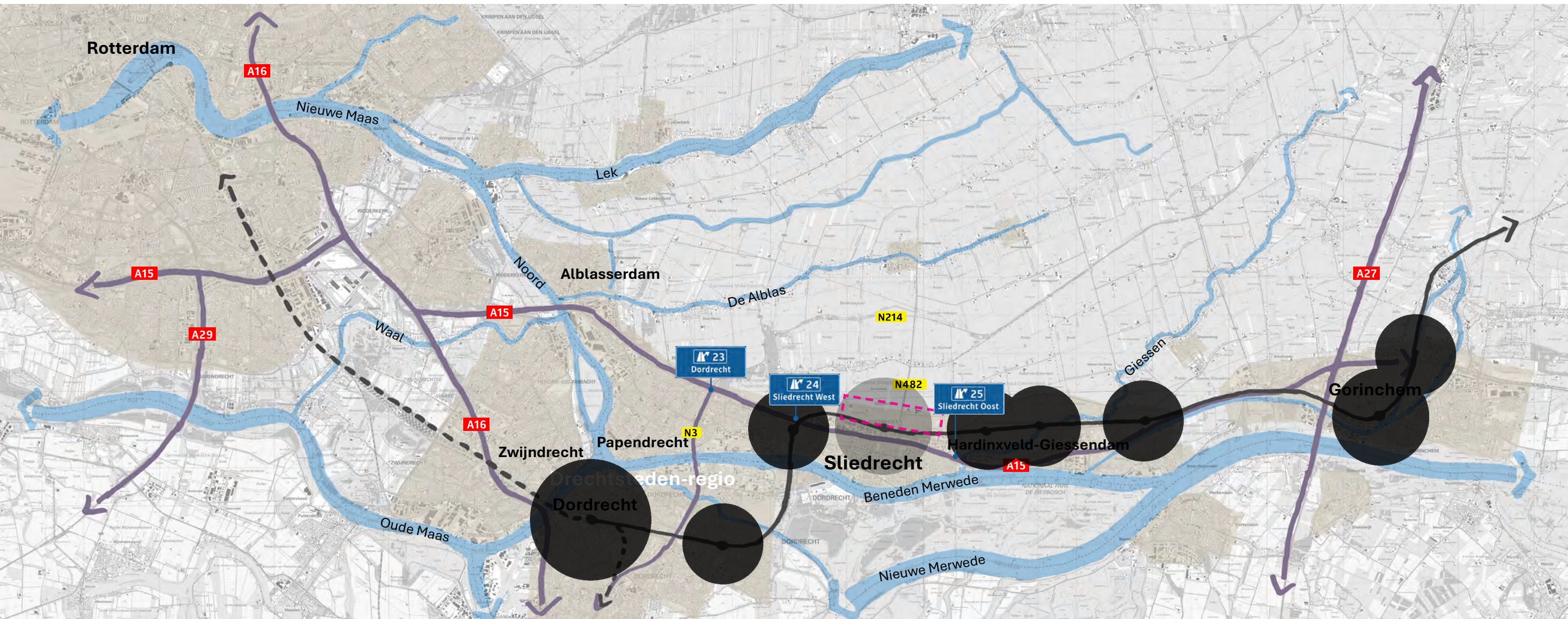
Het STOMP-principe is een duurzaam mobiliteitskader dat helpt bij het maken van keuzes in ruimtelijke ordening, verkeersbeleid en straatontwerp. Het stelt een hiërarchie van vervoerswijzen voor, waarbij de meest duurzame, efficiënte en gezonde opties voorrang krijgen. Met het STOMP-ordeningsprincipe geven we prioriteit aan meer duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en ov) en minder prioriteit aan minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto). Zo zorgen we voor bereikbare en leefbare gebieden.

Het STOMP-principe wordt toegepast door in elke fase van planvorming en ontwerp telkens vijf opeenvolgende stappen (en bijbehorende vragen) te doorlopen:

1. Stappen (S) – De voetganger staat bovenaan. Ruimte en veiligheid voor lopen zijn uitgangspunt: brede trottoirs, veilige oversteekplaatsen, korte loopafstanden en een aantrekkelijke openbare ruimte.
2. Trappen (T) – De fiets volgt als tweede. Goede, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur moet vanzelfsprekend zijn, zoals doorfietsroutes, stallingen en logische verbindingen.
3. Openbaar vervoer (O) – OV-systemen dienen goed toegankelijk en betrouwbaar te zijn, zodat ze een reëel alternatief vormen voor de auto. Denk aan hoogwaardige bushaltes, goede overstappen en snelle verbindingen.
4. MaaS / deelmobiliteit (M) – Deelauto's, deelfietsen en andere flexibele mobiliteitsdiensten ondersteunen een autoluw systeem. Ze maken vervoer mogelijk zonder dat iedereen zelf een auto hoeft te bezitten.
5. Privéauto (P) – De eigen auto komt bewust als laatste. Hij blijft beschikbaar, maar de infrastructuur en beleidskeuzes moeten andere modaliteiten niet verdringen of ontmoedigen.

Doel van STOMP:

Het principe helpt overheden en ontwerpers om keuzes te rechtvaardigen die leiden tot gezondere, veiligere en ruimte-efficiëntere steden. Het stimuleert een mobiliteitstransitie waarbij wandelen en fietsen de basis vormen, aangevuld met OV en deelmobiliteit, en pas daarna de privéauto.



4.1 Mobiliteitsanalyse huidige situatie

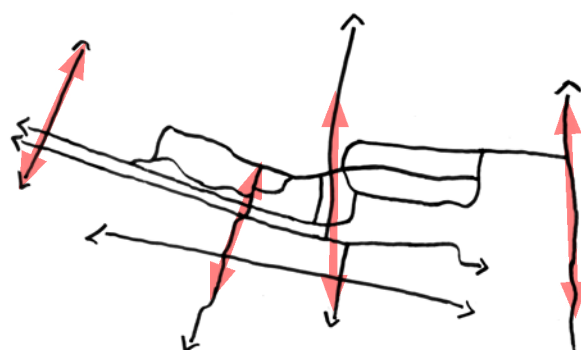
Zoals in de inleiding aangegeven, is er op dit moment al een grote druk op de mobiliteitsstructuur van Sliedrecht en de omgeving/regio. Deze constatering die inwoners van Sliedrecht dagelijks ervaren, is een belangrijk aandachtspunt voor de gemeente Sliedrecht om zowel in de bestaande situatie, als bij nieuwe plannen aandacht te hebben voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Een door Goudappel uitgevoerde studie (november 2025) geeft een helder inzicht in de problematiek van de huidige situatie:

- De overbelaste kruispunten in combinatie met sluipverkeer door de gemeente brengt risico's met zich mee ten aanzien van verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers op kruispunten.
- Het hoofdwegennet heeft capaciteitsproblemen. Dit probleem neemt toe door autonome groei richting 2040. Dit zet de bereikbaarheid van het bestaande dorp Sliedrecht onder druk.
- Onderliggend wegennet heeft capaciteitsproblemen, met name op de kruispunten nabij op- en afritten van de snelweg. Dit probleem neemt toe door autonome groei richting 2040.
- Het gevolg is dat autoverkeer kiest voor alternatieve parallelle routes door de dorpen (sluipverkeer).

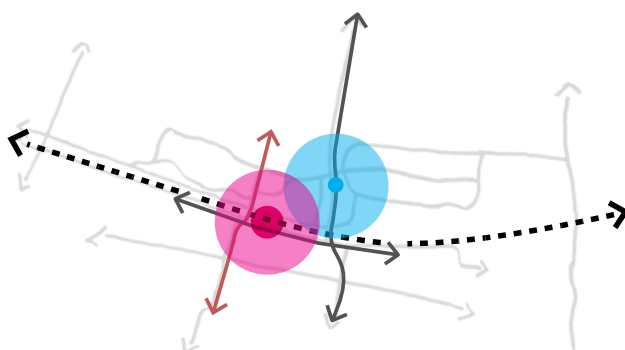
Daarnaast is er in Sliedrecht sprake van een bovengemiddeld gebruik van de auto in de totale modal split. De opgave is dat met de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord het hoofdwegennet en onderliggende wegennet zo min mogelijk verder verzwakt worden qua capaciteit, sluipverkeer wordt voorkomen en de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers wordt vergroot. De oplossingsrichting hiervoor is zoals aangegeven het inzetten op het STOMP principe. Daarmee creëren we een 'modal shift': een verplaatsing van het gebruik van de auto naar vervoer te voet, per fiets en openbaar vervoer. In de volgende hoofdstukken wordt aangegeven welke maatregelen hiervoor worden voorgesteld en wat de effecten hiervan zijn. Het genoemde onderzoek van Goudappel heeft hierbij een goede onderbouwing gegeven in welke mate welke oplossingen een bijdrage leveren aan die effecten.



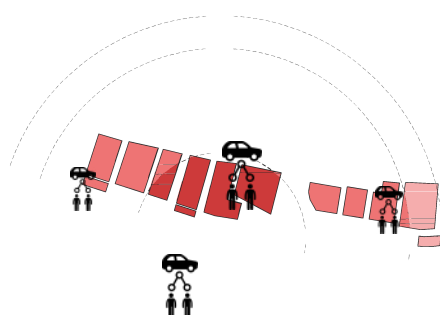
stappen
fijnmazig netwerk van goed
verlichte en veilige wandelroutes



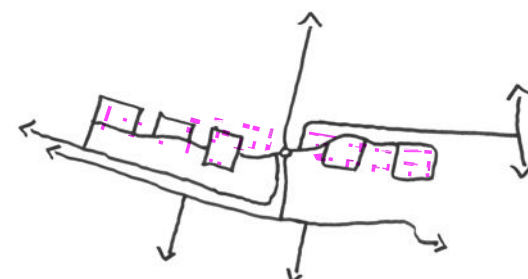
trappen
fijnmazig fietspaden netwerk
goed verbonden



openbaar vervoer
goed bereikbaar openbaar vervoer
trein en bus



mobility as a service
kleinschalige buurthubs - deelauto's
lagere parkeernorm rond OV en buurthubs



privé-auto - parkeren
parkeren op afstand geclusterd, uit het
zicht in parkeerkoffers of mobiliteitshubs
woonstraten met autoluwe inrichting, 30km/u

S

T

O

M

P

4.2 Mobiliteitsprincipe van Sliedrecht-Noord

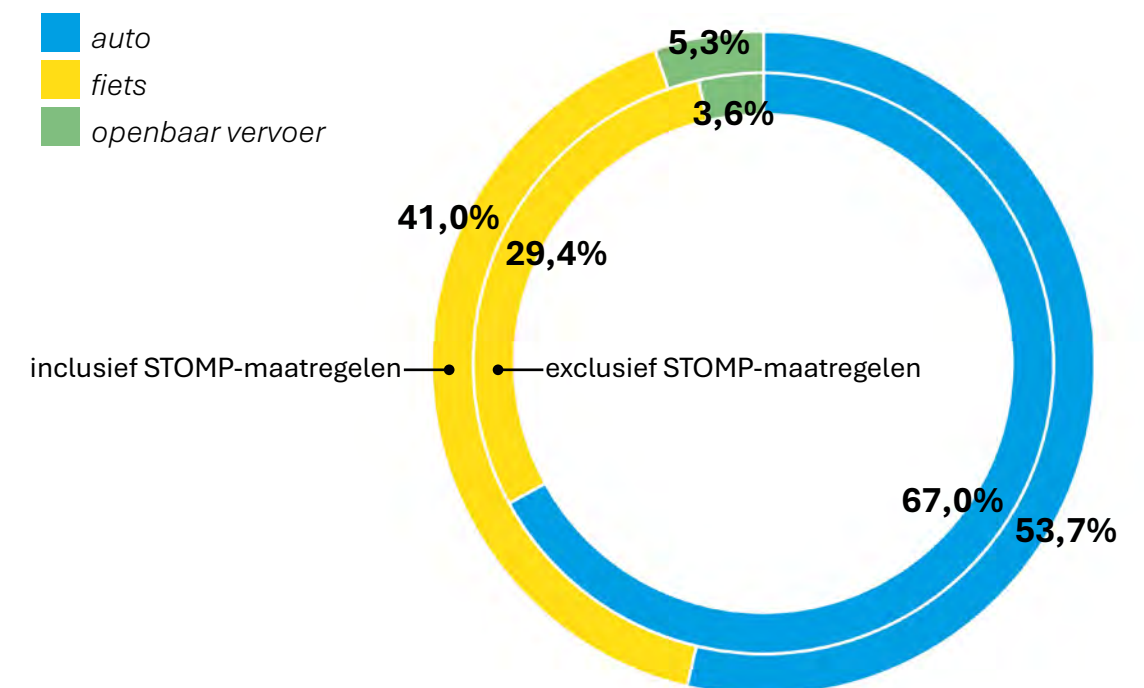
Hét leidende mobiliteitsprincipe van Sliedrecht-Noord is het STOMP-principe. We kijken eerst naar de opgave voor de voetganger, daarna de fietser et cetera. waarbij de personenauto het sluitstuk vormt. Het doel is daarmee dat we de modal split wijzigen: het percentage gebruik van de auto wordt kleiner.

Voor de verbinding met het bestaande dorp zetten we in op zo goed mogelijke voorzieningen voor de voetganger en fietser. Daarom moeten we er allereerst voor zorgen dat belangrijke locaties sneller per fiets bereikbaar zijn dan met de auto. De Noord-Zuid-verbinding is essentieel voor een goede verbinding binnen Sliedrecht voor zowel voetgangers als fietsers, naast het feit dat deze verbinding ook geschikt is voor de auto.

Daarnaast is het van groot belang om in te zetten op een aantrekkelijke fiets- en voetgangersverbinding ter hoogte van het station, waardoor het station ook meteen een voorkant aan Sliedrecht-Noord krijgt. Ook overige fietsverbindingen naar Sliedrecht worden verbeterd, aansluitend op het fietsnetwerk van Sliedrecht-Noord en de regio. We zetten tevens in op de aanleg van nieuwe bushaltes op de provinciale weg N482 en de Parallelweg (zuidzijde van Sliedrecht-Noord).

Daarnaast zetten we in op een lagere parkeernorm (conform parkeerbeleid gemeente Sliedrecht 2025) en een inrichting van de wijk die hierbij past.

Per element van het STOMP-principe schetsen we hierna kort welke uitgangspunten we hanteren als vertrekpunt voor de planvorming van Sliedrecht-Noord. Daarbij is van belang om op te merken dat alle maatregelen in samenhang genomen moeten worden om tot een duurzame mobiliteitsoplossing voor Sliedrecht-Noord te komen. Daarnaast dienen de hierna te formuleren uitgangspunten bij het opstellen van het masterplan, en vervolgens in de uitwerking tot plannen, tot concrete maatregelen uitgewerkt te worden. Dat luistert nauw. Immers, maatregelen moeten in samenhang worden gezien, ze moeten in de juiste volgorde worden genomen (loop- en fietsverbindingen moeten er bijvoorbeeld liggen voordat de woningen gereed zijn) en gedurende de meerjarige ontwikkeling van de wijk willen we inspelen op nieuwe ontwikkelingen die het STOMP-principe in Sliedrecht-Noord verder versterken.



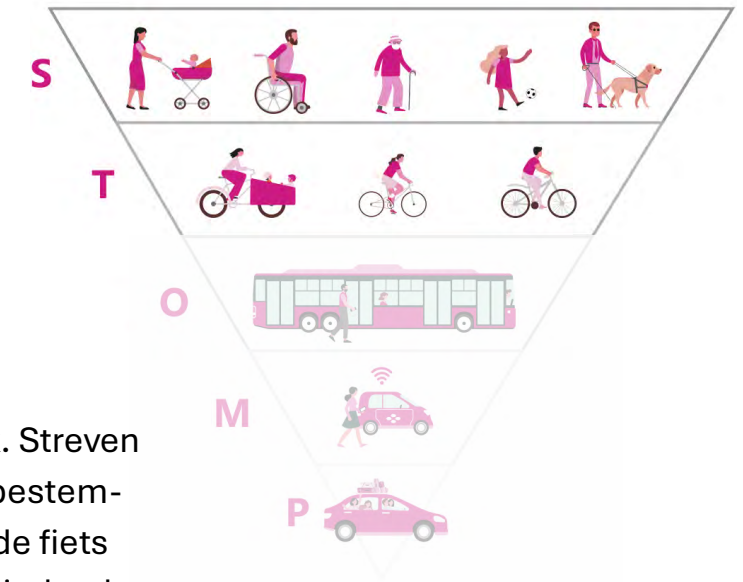
modal split exclusief en inclusief STOMP-maatregelen

Stappen

- In Sliedrecht-Noord realiseren we een fijnmazig netwerk voor deze modaliteit.
- We realiseren goed verlichte en veilige wandelroutes.
- We richten de wandelroutes in de wijk zodanig in dat er een ‘ommetje’ gemaakt kan worden (recreatief wandelen) en dat deze met het buitengebied zijn verbonden.
- We komen tot een dusdanige voetgangersstructuur in de wijk dat voorzieningen goed bereikbaar zijn.
- Doordat we tot een goede voetgangersstructuur komen, leveren we een belangrijke bijdrage aan ontmoeting en daarmee aan de sociale structuur van de wijk.
- Voor de voetganger zijn er vier belangrijke routes om Sliedrecht-Noord met bestaand Sliedrecht-Noord te verbinden:
 1. ter hoogte van het Station
 2. Noord-Zuidverbinding
 3. verbinding Tolsteeg
 4. verbinding Zwijnskade
- Daarnaast realiseren we een belangrijke oost-westverbinding: voetgangersverbinding onder de brug van de N482.

Trappen

- Ook voor de fietser realiseren we een fijnmazig netwerk. Streven is dat inwoners van Sliedrecht-Noord, wanneer zij een bestemming hebben binnen het dorp en/of nabij omgeving, zij de fiets pakken. Andersom geldt ook: inwoners van bestaand Sliedrecht pakken de fiets wanneer zij de bestemming Sliedrecht-Noord (en Buiten) hebben.
- De fietsstructuur in Sliedrecht-Noord geven we zodanig vorm dat de fietser veilig en snel de bestemmingen bereikt.
- Er komen voldoende stallingen voor de fiets (bij de woningen en bij de voorzieningen) om het gebruik goed te faciliteren en dat de fiets ook makkelijker te gebruiken is dan de auto.
- De fietsstructuur in Sliedrecht-Noord sluiten we goed aan op de regionale hoofdstructuur van de fiets.
- Voor fietser zijn dezelfde noord-zuid en oost-west verbindingen van belang zoals genoemd bij de voorzieningen voor de voetganger.
- We realiseren directe, veilige en comfortabele verbindingen met scholen, voorzieningen en OV-haltes.
- In de planuitwerking komen er voldoende fietsparkeergelegenheden bij voorzieningen en appartementen.



Principe Structuur Stappen en Trappen

- hoofdfietsroute (vrijliggend fietspad)
- bestaande hoofdfietsroute (vrijliggend)
- bestaande hoofdfietsroute (op rijbaan)
- verbinding bij station
- voetpaden (hoofdnetwerk)

50 fietsknooppunt



Criteria ruimtelijke inrichting *Stappen en Trappen*

Zoals uit deze uitgangspunten voor het trappen blijkt, is de inrichting en vormgeving van het fietspadennetwerk van groot belang voor een succesvolle werking ervan. Daarvoor gelden een aantal criteria. Deze hebben we ook in het Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt verwoord. Dit zijn:

1. Veiligheid

- Gescheiden van gemotoriseerd verkeer: Het fietspadennetwerk moet zoveel mogelijk gescheiden zijn van wegen die door auto's worden gebruikt, om de veiligheid van fietsers te waarborgen.
- Verkeersveiligheid bij kruispunten: Kruispunten moeten zodanig ontworpen zijn dat fietsers veilig kunnen oversteken. Dit kan door middel van verkeerslichten, voorrang voor fietsers, of duidelijk gemarkeerde oversteekplaatsen.
- Goede verlichting: Fietspaden moeten goed verlicht zijn om de veiligheid 's avonds en 's nachts te garanderen.

2. Directheid en Efficiëntie

- Korte en logische routes: Fietspaden moeten directe verbindingen bieden tussen woonwijken, scholen, werkplekken, openbaarvervoerpunten en andere belangrijke bestemmingen, zonder onnodige omwegen.
- Continuïteit: Het netwerk moet zonder onderbrekingen zijn, zodat fietsers niet hoeven om te rijden of gevaarlijke situaties moeten vermijden.

3. Comfort

- Hoge kwaliteit van het wegdek: Fietspaden moeten goed onderhouden zijn met een vlak en gelijkmatig wegdek, zonder gaten of scheuren, om comfortabel fietsen mogelijk te maken.
- Breedte van de fietspaden: De fietspaden moeten breed genoeg zijn om tweerichtingsverkeer en inhalen mogelijk te maken zonder gevaarlijke situaties.
- Beschutting tegen weersomstandigheden: Waar mogelijk kan het fietspadennetwerk voorzien worden van beschutting tegen wind, regen of felle zon, bijvoorbeeld door bomen.

4. Toegankelijkheid en Inclusiviteit

- Geschikt voor diverse fietsers: Het netwerk moet toegankelijk zijn voor verschillende soorten fietsers, inclusief kinderen, ouderen, en mensen met beperkte mobiliteit, bijvoorbeeld door het aanleggen van gladde, schuine op- en afritten.
- Aansluiting op openbaar vervoer: Fietspaden moeten goed aansluiten op openbaarvervoerpunten zoals het treinstation en bushaltes, om een naadloze overgang tussen verschillende vervoerswijzen mogelijk te maken.

5. Connectiviteit en Integratie

- Integratie met MaaS-platformen: Het fietspadennetwerk moet goed geïntegreerd zijn in Mobility-as-a-Service (MaaS)-systemen, bijvoorbeeld door fietsroutes, fietsdelen, en parkeerplekken beschikbaar te maken via een app.
- Aansluiting op bredere regionale netwerken: Het netwerk binnen de wijk moet naadloos aansluiten op regionale of stedelijke fietspadennetwerken, zodat bewoners gemakkelijk naar andere delen van de stad of regio kunnen fietsen.

6. Belevingswaarde

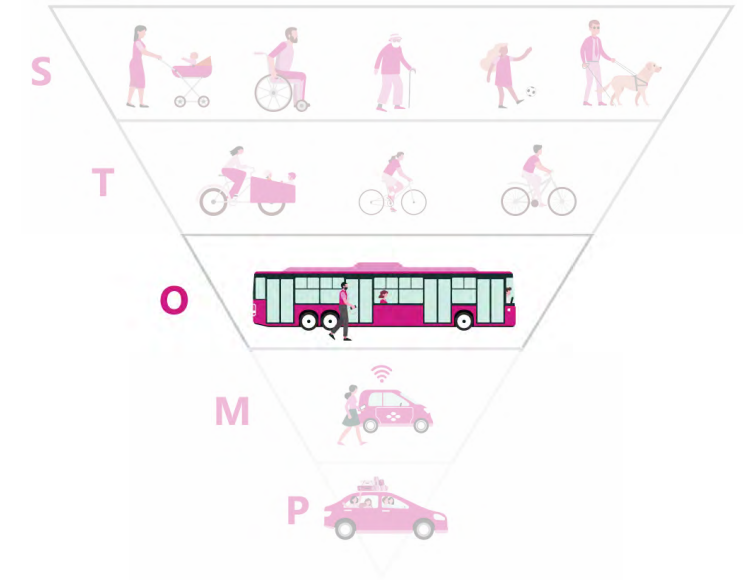
- Aangename omgeving: De fietspaden moeten aantrekkelijk landschappelijk ingepast zijn om op te rijden.
- Verbinding met recreatieve routes: Naast functionele verbindingen moet het netwerk ook toegang bieden tot recreatieve fietsroutes, parken en andere vrijetijdslocaties.

7. Ondersteunende infrastructuur

- Fietsparkeerplaatsen: Voldoende en veilige fietsparkeerplaatsen bij belangrijke bestemmingen zoals openbaarvervoerstations, winkels en scholen.
- Oplaadpunten voor e-bikes: In de buurt van voorzieningen kunnen oplaadpunten voor elektrische fietsen worden aangeboden om het gebruik van e-bikes te stimuleren.

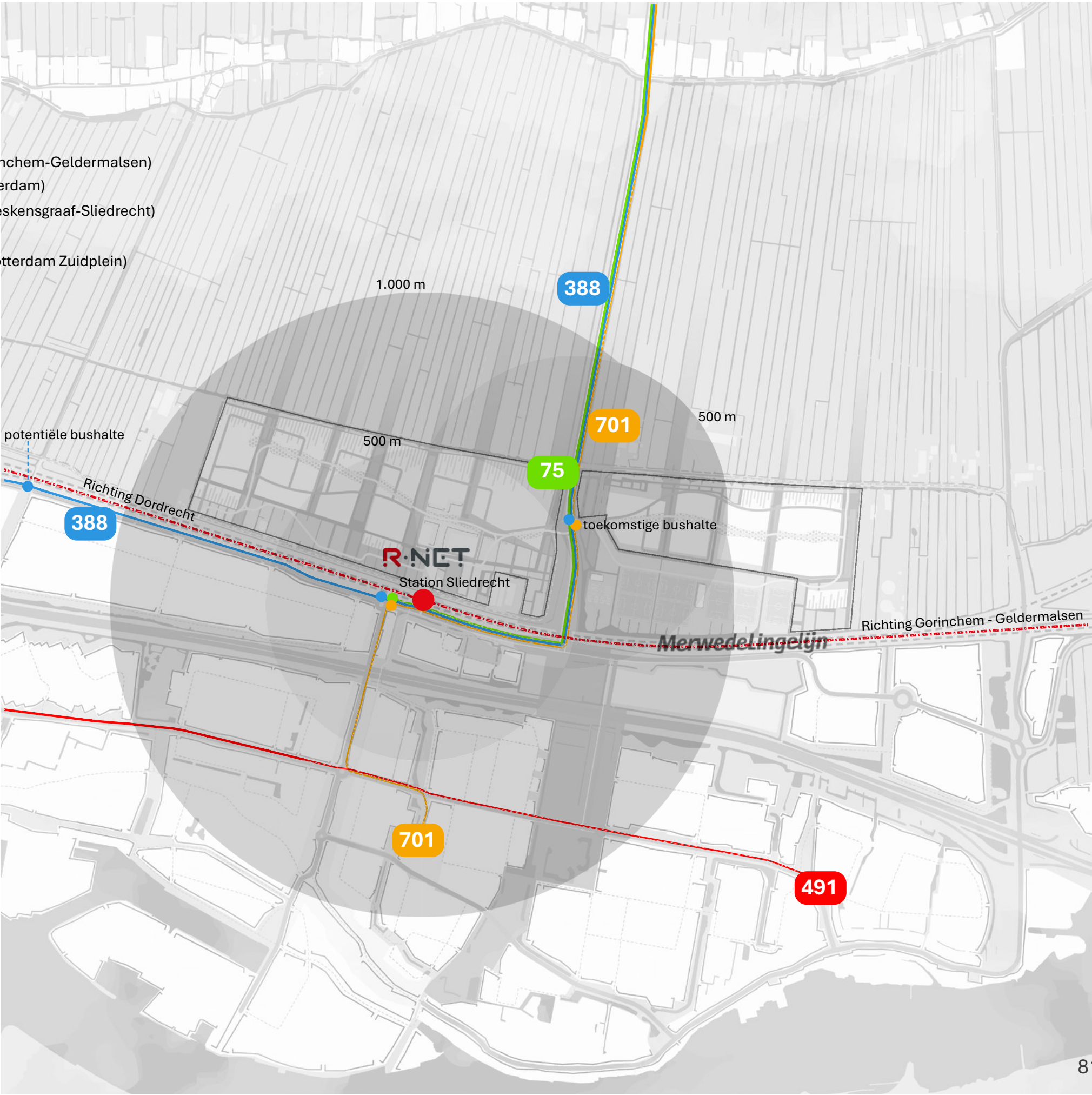
Openbaar vervoer

- Het station Sliedrecht en de nabijgelegen busvoorziening vormen samen het centrale OV-knooppunt van de wijk. Het station is goed bereikbaar is, kent een duidelijke routing en creëert een verbinding tussen bestaand Sliedrecht en Sliedrecht-Noord.
- We zetten in op nieuwe bushaltes langs de N482 en de Parallelweg.
- Bij het station realiseren we een multimodale hub met OV, deel-mobiliteit en fietsvoorzieningen.
- Met deze bovengenoemde ingrepen stimuleren we het gebruik van de MerwedeLingelijn en de buslijnen 388 en 491 richting Utrecht en Rotterdam.
- We zetten in op Publieke Mobiliteit. Het draait daarbij niet om méér, maar om béter openbaar vervoer – vervoer dat aansluit op de behoeften van de reiziger en écht van deur tot deur werkt. Het gaat hierbij zowel om de trein, bus/buurtbus, maar ook om flexibele en gedeelde vervoersvormen zoals deelfietsen, deelauto's en ov-taxi's. Een belangrijk onderdeel is de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer waardoor deze systemen elkaar versterken.



Principe Openbaar Vervoer

- Trein - MerwedeLingelijn (Dordrecht-Gorinchem-Geldermalsen)
- Bus - Lijn 388 (Utrecht CS-Sliedrecht-Rotterdam)
- Bus - Lijn 701 (Gorinchem-Noordeloos/Bleskensgraaf-Sliedrecht)
- Bus - Lijn 75 (Sliedrecht - Meerkerk)
- Bus - Lijn 491 (Sliedrecht De Grienden - Rotterdam Zuidplein)

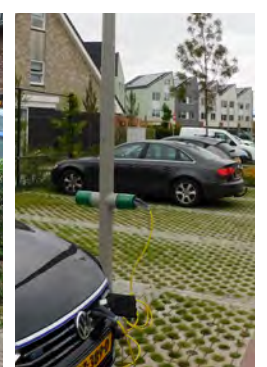
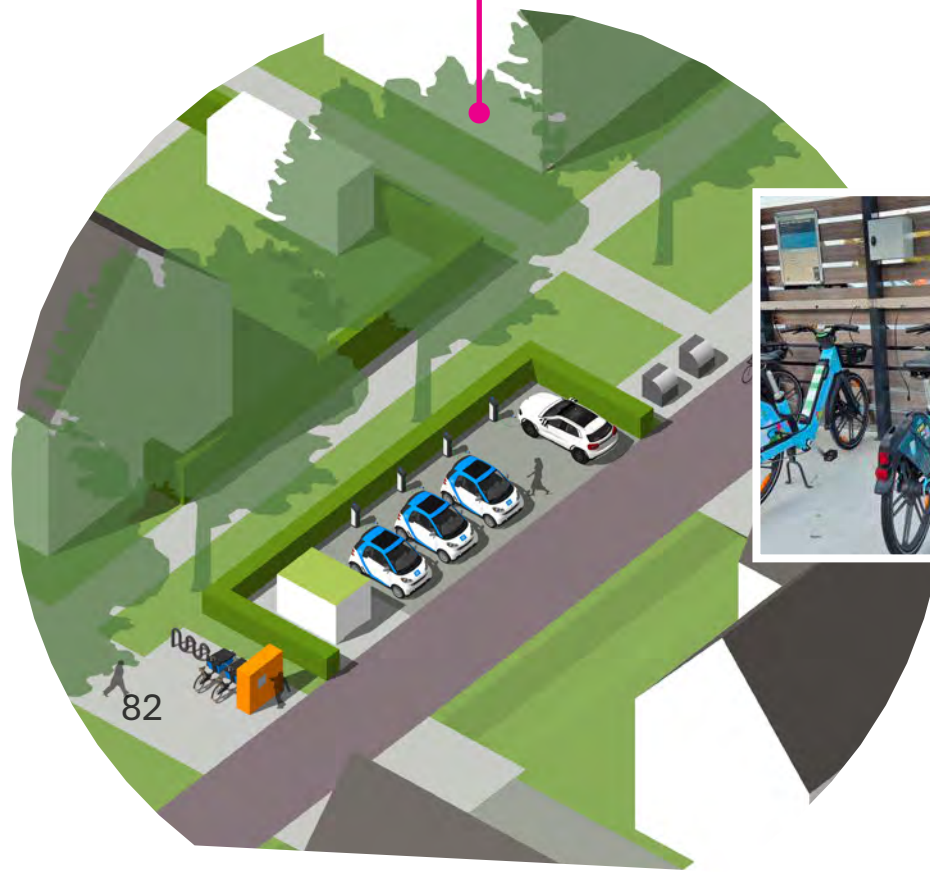


MaaS / Deelmobiliteit

Deelmobiliteit (Mobility as a Service) speelt een belangrijke rol bij het verminderen van autobezit, vooral tweede auto's:

- We zetten in op het faciliteren van deelfietsen om zo een voorziening te bieden die de 'last mile' van station/toekomstige bushalte naar bestemming in Sliedrecht vergemakkelijkt. Rondom het station en toekomstige bushalte zijn hiervoor belangrijke en geschikte locaties.
- Als kans zien we bijvoorbeeld toekomstige bewoners op complexniveau die besluiten een gezamenlijke elektrische deelauto te nemen als onderdeel van de VVE, dan wel een deelauto voor wijkbewoners via een andere wijze.
- Inzetten op nieuwe innovatie deelmobiliteitsoplossingen en hier ruimte voor bieden.

Bij een deelmobiliteitshub komen (elektrische) deelauto's en laadvoorzieningen voor overige auto's samen, al dan niet met voorzieningen voor afvalinzameling (o.a. papier, glas, PMD, textiel, etc.) en een pakket-punt.



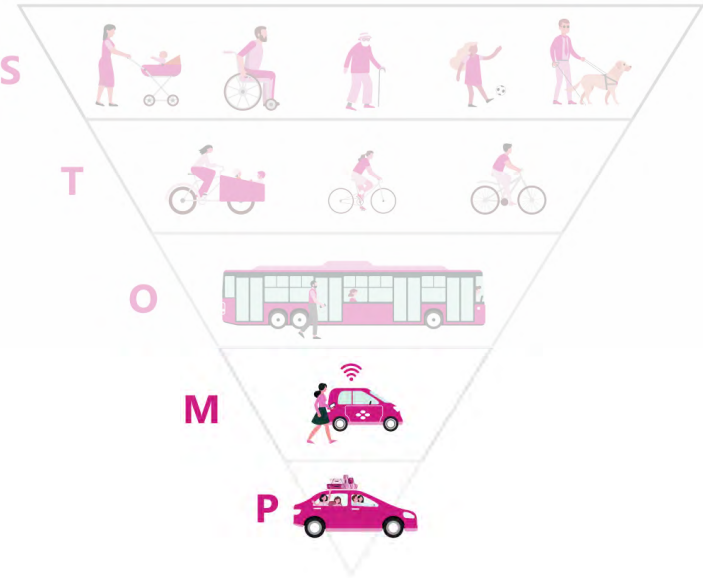
Privéauto

- Voor de auto kijken we enkel naar de 'rest-ruimte' die overblijft nadat de voorgaande vier modaliteiten op een goede wijze zijn opgenomen in het plan.
- Uitgangspunt is een autoluwe wijk.
- Uitgangspunt is een tweezijdige ontsluiting van de wijk.
- Een deel van de provinciale weg (N482) die in de nieuwe wijk Sliedrecht-Noord komt te liggen, willen we afwaarderen tot een 50 km/u weg.
- We voorkomen sluipverkeer door vormgeving van de verkeersstructuur in het plan (ontmoedigen en onmogelijk maken).
- De woonstraten richten we in als erftoegangswegen (30 km/u).
- Autogebruik wordt ontmoedigd door aantrekkelijke alternatieven en inrichting die primair gericht is op lopen en fietsen (autoluwe inrichting).

- We passen een lagere parkeernorm toe zoals die in het huidige parkeerbeleid van de gemeente Sliedrecht is opgenomen.
- Uitgangspunt is 'parkeren op afstand' wat concreet betekent dat het basis uitgangspunt is dat er niet direct nabij de woning wordt geparkeerd. Dit is voordeliger om te komen tot een verschuiving in de 'modal split'. In het centrumgebied bijvoorbeeld willen we dit als uitgangspunt nemen en daarna verkennen (door inzet van zones) hoe daar op de overige plekken in het gebied invulling aan te geven.
- Parkeren situeren we zoveel mogelijk geclusterd en uit het zicht.
- Bewoners- en bezoekersparkeren organiseren we in parkeerkoffers of in mobiliteitshubs.

Principe Hoofdstructuur
Auto-ontsluiting

- hoofdstructuur nieuw
- hoofdstructuur bestaand
- 50 inrichting met maximum snelheid



Contourenplan Sliedrecht-Noord



4.3 Tot slot

Met de hiervoor geschetste mobiliteitsopgave voor Sliedrecht-Noord zetten we in op een ontwikkeling die nieuw is voor Sliedrecht. Voor een toekomstbestendige wijk én voor het voorkomen van toekomstige mobiliteitsproblemen op het bestaande mobiliteitsnetwerk is het noodzakelijk om hier op in te zetten. We zetten daarmee in op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling:

- lopen, fietsen en openbaar vervoer worden de vanzelfsprekende eerste keuzes;
- een goed bereikbare wijk zonder vergroting van de verkeersdruk;
- een groene, gezonde en leefbare, verkeersveilige omgeving.

Het realiseren van een wijk op basis van het STOMP-principe is uitdagend. Voor Sliedrecht-Noord zetten we maximaal in op groen, langzaam verkeer, ontmoeting en gezondheid. Bij een nieuw te bouwen wijk als Sliedrecht-Noord hebben we de kans om de slag te maken naar een nieuwe standaard. Bij aanvang van de ontwikkeling, bij verkoop van de woningen tot aan het moment dat bewoners in de nieuwe wijk gaan wonen, leggen we uit wat voor gebied we hier gaan maken en laten we zien de meerwaarde is van het wonen in de wijk ‘van de toekomst’ in een autoluwe omgeving waar de voetganger, fietser en het openbaar vervoer centraal staan.



5. Programmatische uitgangspunten



De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord is een antwoord op een urgente maatschappelijke opgave. De woningmarkt in Sliedrecht en de regio Drechtsteden staat onder druk. Er is een grote behoefte aan woningen. Starters en jonge gezinnen vinden nauwelijks betaalbare woonruimte en senioren hebben steeds minder mogelijkheden om door te stromen naar appartementen. Zonder uitbreiding stagneert de doorstroming, blijven gezinnen vastzitten in te kleine woningen en neemt de druk op de sociale huursector verder toe.

Sliedrecht-Noord levert een bijdrage aan het oplossen van dit woningmarktprobleem. Met de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord kan een wijk ontstaan die niet alleen kwantitatief bijdraagt aan het woningaanbod, maar ook kwalitatief inspeelt op de veranderende samenstelling van huishoudens en de behoefte aan betaalbare, levensloopbestendige en diverse woonvormen.

In dit hoofdstuk gaan we niet alleen in op de programmatische uitwerking van de woningbouw, maar schetsen we ook het voorzieningenprogramma en de opgave voor duurzaam bouwen.

5.1 Woningbouwbehoefte

De woningmarkt in de Drechtsteden staat onder grote druk. Volgens de Woningmarktanalyse Drechtsteden van RIGO (2024) is uitbreiding van de woningvoorraad noodzakelijk om zowel de kwantitatieve groei van het aantal huishoudens als de kwalitatieve vraag naar passende woningen op te vangen. Sliedrecht-Noord speelt hierin een onmisbare rol: zonder deze ontwikkeling kan de gemeente Sliedrecht de geraamde huishoudensontwikkeling niet binnen de eigen grenzen faciliteren en ontstaat ook regionaal een tekort aan bouwlocaties.

Huidige situatie

In 2024 telt de regio Drechtsteden circa 131.000 huishoudens en ongeveer 127.000 woningen. Daarmee is er al sprake van een tekort. Bovendien is de verdeling scheef: veel grote eengezinswoningen worden bewoond door oudere, kleinere huishoudens, terwijl starters en jonge gezinnen vaak in te kleine woningen wonen of zelfs nog geen zelfstandige woonruimte hebben. De betaalbaarheid staat eveneens onder druk. Waar in 2020 nog 62% van de koopwoningen een waarde had onder de € 300.000, is dit in 2024 teruggelopen naar 24%.

Kwantitatieve woningbehoefte

Het woningtekort in de regio bedraagt momenteel ruim 4.000 woningen, met name voor starters en jonge huishoudens. Veel jongeren blijven hierdoor noodgedwongen langer bij hun ouders wonen. Voor de periode 2024–2035 wordt daarnaast een extra behoefte verwacht van circa 12.100 tot 12.300 woningen om de groei van het aantal huishoudens te kunnen opvangen. Daarmee komt de totale bouwopgave uit op ruim 16.000 woningen in de komende elf jaar.

De vraag is breed: er is een behoefte aan sociale huurwoningen en aan betaalbare koopwoningen. Tegelijkertijd is er ook vraag naar duurdere koopwoningen.

Kwalitatieve woningbehoefte

De samenstelling van huishoudens verandert sterk. Meer dan een derde van de huishoudens in de Drechtsteden bestaat uit eenpersoonshuishoudens, voornamelijk senioren en starters. De groep 75-plussers groeit van circa 11.000 in 2024 naar circa 16.000 in 2035. Dit betekent een toenemende behoefte aan levensloopbestendige appartementen met lift. Wanneer senioren naar geschikte appartementen kunnen verhuizen, komen er bovendien gezinswoningen vrij, waardoor verhuisketens op gang komen.

Ook starters vragen nadrukkelijk om betaalbare woningen. Voor hen ligt de behoefte vooral bij sociale huur (ongeveer de helft) en betaalbare koop (circa een kwart, tot € 405.000 prijspeil 2025). Starters die doorgroeien naar een gezin zoeken vaak een gezinswoning, maar juist in dit segment is het aanbod beperkt.

Daarnaast is er een mismatch aan de bovenkant van de markt. De gemiddelde WOZ-waarde in Sliedrecht ligt met € 340.000 (prijspeil 2025) relatief laag. Voor huishoudens met een hoger inkomen is er daarom te weinig passend aanbod, wat een forse vraag naar duurdere koopwoningen creëert.

Samenvattend is er behoefte aan een breed palet: sociale huur, middenhuur, betaalbare koop en vrije sector. In kwalitatieve zin is vooral de vraag naar appartementen met lift opvallend groot, naast een blijvende vraag naar grondgebonden koopwoningen.

De rol van Sliedrecht-Noord

Sliedrecht-Noord biedt de kans om in te spelen op deze brede en urgente vraag. De wijk kan zowel voorzien in levensloopbestendige appartementen voor senioren, betaalbare woningen voor starters, een gezinswoning en duurdere koopwoningen voor doorstromers. Daarmee draagt de ontwikkeling substantieel bij aan het oplossen van zowel de kwantitatieve tekorten als de kwalitatieve mismatch op de woningmarkt. Zowel voor Sliedrecht als voor de Drechtsteden als geheel.

5.2 Woningbouwprogramma

De woningmarktanalyse laat zien dat er in Sliedrecht en in de regio Drechtsteden een forse en urgente vraag bestaat naar betaalbare en passende woningen. Starters, kleine huishoudens en ouderen zijn hierbij de belangrijkste doelgroepen. Om aan deze vraag te voldoen, moet niet alleen het aantal woningen worden vergroot, maar ook de variatie in woningtypen en prijsklassen. Voor Sliedrecht specifiek betekent dit dat de woningbouwopgave groot is, ondanks de relatief beperkte huishoudensgroei. Het bestaande tekort, gecombineerd met de beperkte doorstroming, maakt dat er in totaal circa 2.435 extra woningen nodig zijn tot 2035.

Uitgangspunt

Sliedrecht-Noord neemt een centrale positie in binnen de woningbouwopgave voor Zuid-Holland Zuid. De locatie biedt ruimte om een substantiële toevoeging te realiseren van circa 1.880 woningen. Dit is bijna 80% van de totale gemeentelijke opgave. Daarmee wordt Sliedrecht-Noord niet alleen een nieuw dorpsdeel, maar ook dé sleutel om de ambitie van de gemeente waar te maken en bij te dragen aan de regionale woningbouwopgave.

Minimaal 2/3 van de woningen wordt in de betaalbare categorie gerealiseerd. De bestaande woningvoorraad in Sliedrecht bestaat voor 34% uit huurwoningen van corporaties. Er zijn dus relatief gezien veel sociale huurwoningen in Sliedrecht. Om die reden worden er 400 sociale huurwoningen toegevoegd in Sliedrecht-Noord (21,3% van het woningbouwprogramma voor Sliedrecht-Noord). Voor Sliedrecht als geheel blijft daarmee het aandeel sociale huur boven de 30%.

Ambities

Het programma voor Sliedrecht-Noord sluit aan bij de concrete behoeften:

- **Eengezinswoningen**

Het zwaartepunt ligt op eengezinswoningen, cruciaal om jonge gezinnen te kunnen huisvesten en doorstroming binnen de regio te bevorderen.

- **Betaalbare segmenten**

Minimaal twee derde van het aantal woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment, waaronder sociale huur (400). Dit is nodig om starters een kans te geven op de woningmarkt, om doorstroming in gang te zetten en om tot een gemengde wijk te komen. Hiermee levert Sliedrecht-Noord tevens een goede bijdrage aan betaalbaarheid van de woningvoorraad in de regio.

- **Appartementen**

Ongeveer een derde van de woningen bestaat uit appartementen, waarbij expliciet wordt ingezet op appartementen met lift. Deze zijn mede bedoeld voor (alleenstaande) senioren die willen verhuizen uit hun eengezinswoning en daarmee woonruimte vrijmaken voor jonge gezinnen. Er is ook behoefte aan appartementen voor eenpersoonshuishoudens.

- **Mix van koop en huur**

Er komt een mix van koopwoningen in het midden- en duurdere segment en sociale en middeldure huurwoningen. Hoewel de nadruk ligt op koopwoningen, is er ook een substantieel aandeel huurwoningen opgenomen in het programma. Hiermee wordt voorzien in woonruimte voor alle inkomens en wordt het totale aanbod evenwichtiger.

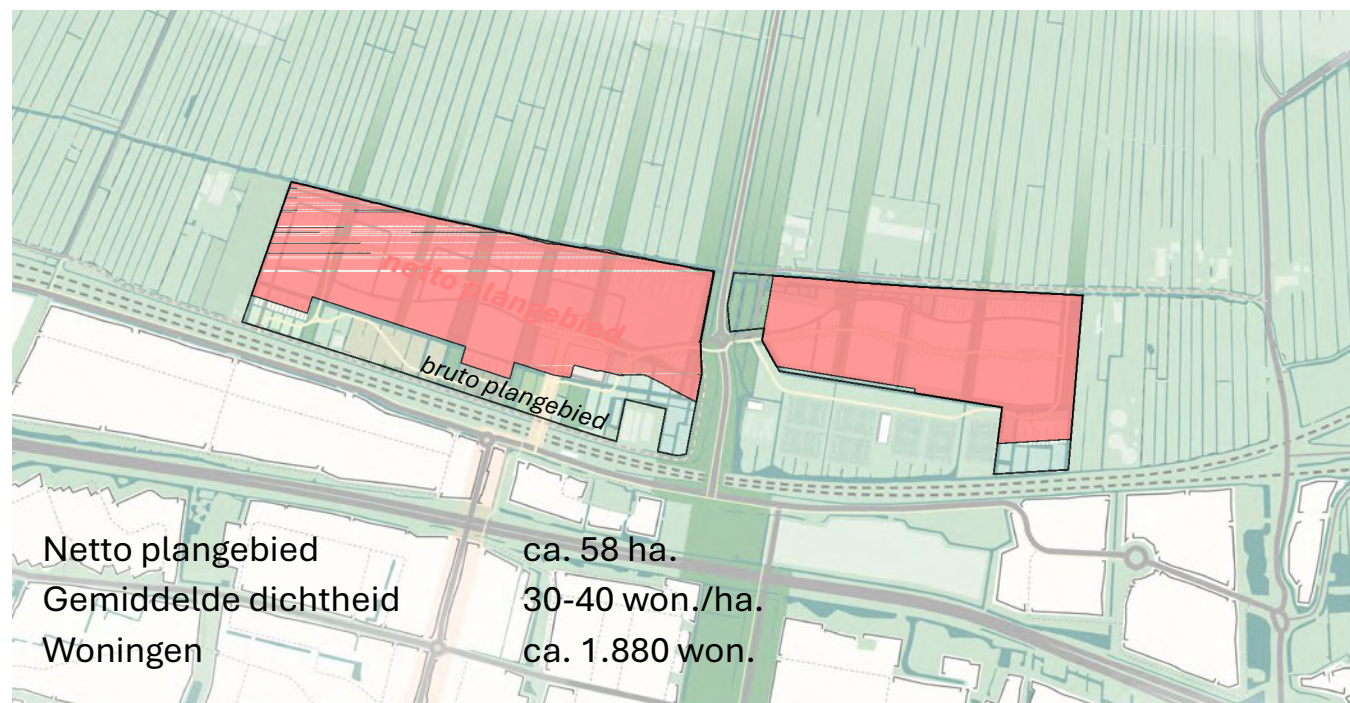
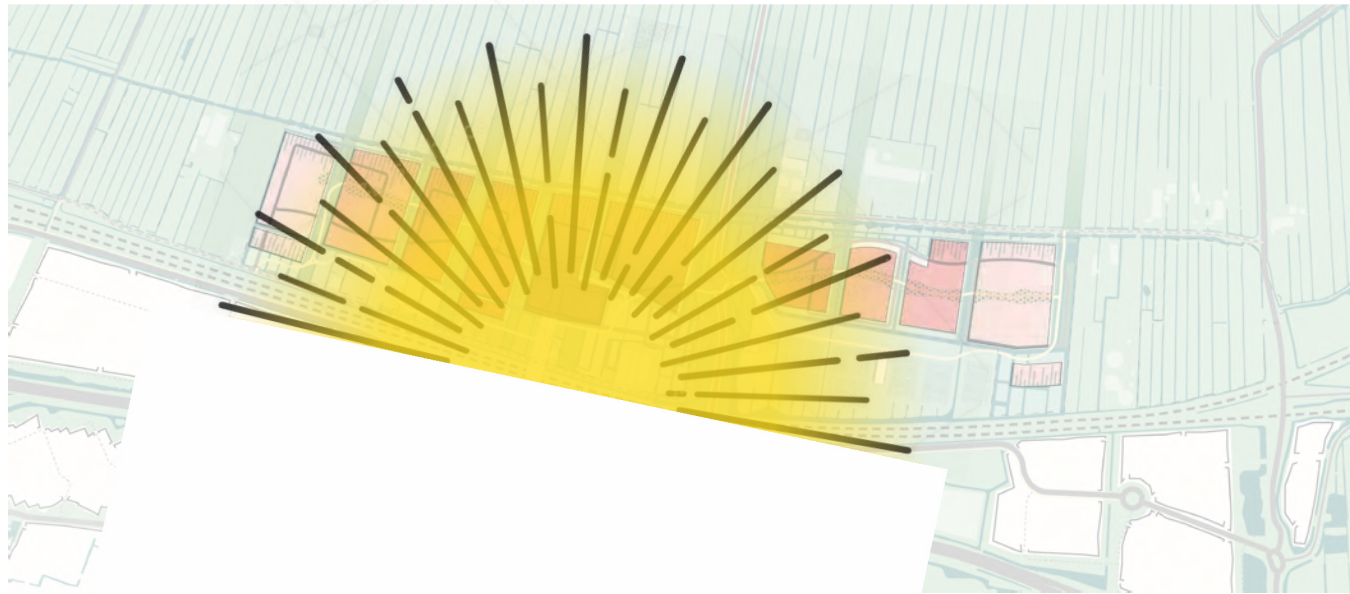
- **Andere woonvormen**

In de uitwerking van de gebiedsopgave zal ook aandacht zijn voor andere woonvormen dan het 'reguliere' woonprogramma. Het gaat hierbij om een breed scala aan woonvormen. De omvang, typologieën, doelgroepen en de ruimtelijke vertaling wordt nader uitgewerkt in de verdere planuitwerking.

Principe van de ‘ondergaande zon’:

hoge dichtheid rond station en voorzieningen - lage dichtheid naar de randen

de ‘stralen van de zon’ verbeelden de directe verbindingen voor fietsers en voetgangers



Gemiddelde woningdichtheid te bebouwen plangebied

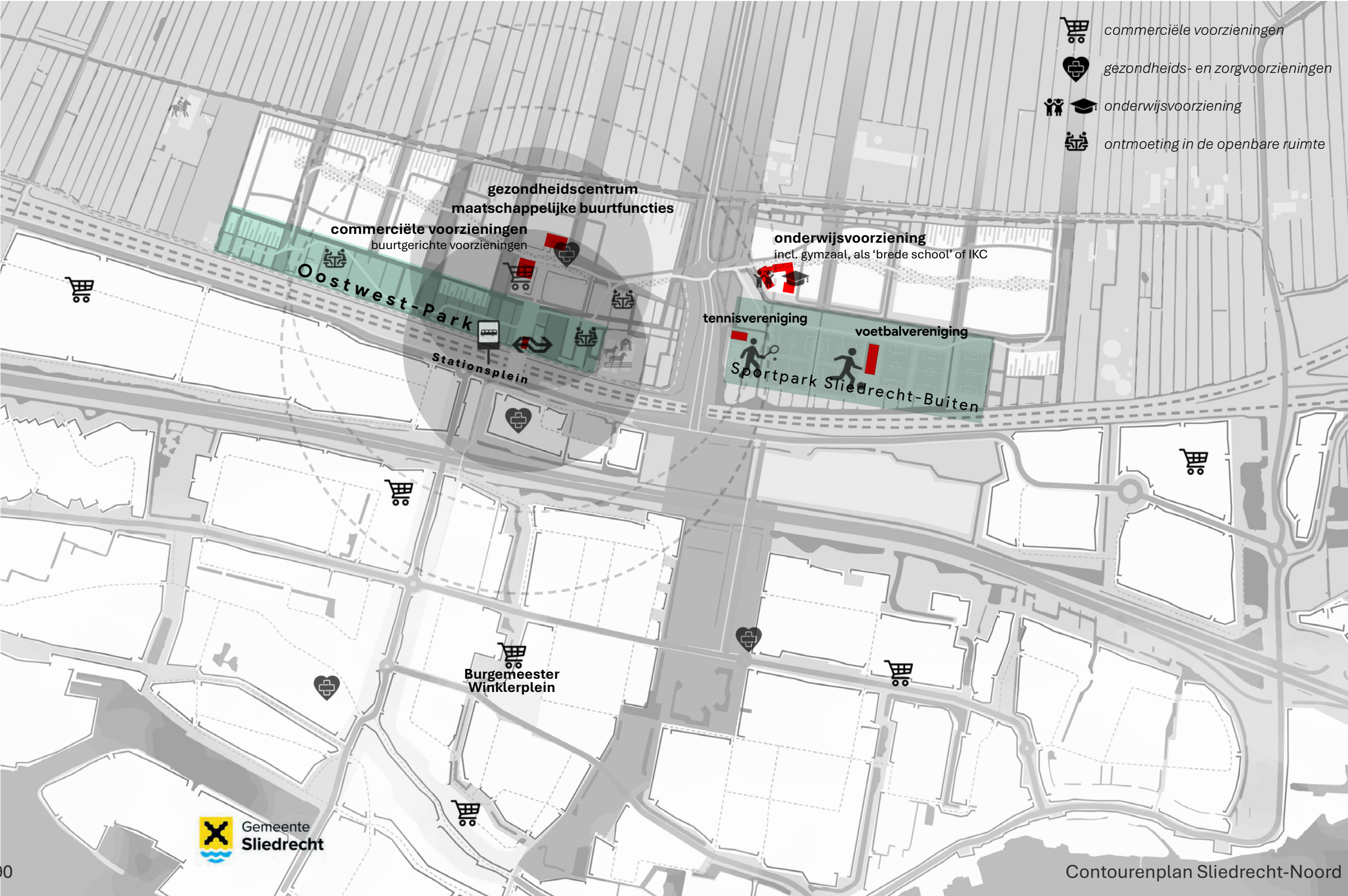
Ruimtelijke opzet

De wijk krijgt een compacte opzet met een gemiddelde dichtheid van circa 30-40 woningen per hectare. Dit zorgt voor een efficiënte benutting van de ruimte, zonder dat de dorpse schaal verloren gaat. De inrichting volgt het ruimtelijk principe van de ‘ondergaande zon’ met een hoge woningdichtheid rond station en voorzieningen en een lagere woningdichtheid naar de randen. De variërende dichtheden zorgen voor een mix van woonmilieus, zodat verschillende doelgroepen – van starters tot senioren en van gezinnen tot alleenstaanden – een passende woning kunnen vinden.

Conclusie

Met dit programma biedt Sliedrecht-Noord een robuust en gevarieerd woningaanbod dat inspeelt op de actuele en toekomstige vraag. Het combineert betaalbaarheid met kwaliteit, en zorgt voor een evenwichtige mix van grondgebonden woningen en appartementen. Door de toevoeging van voorzieningen en de ligging naast een groot sportpark wordt het bovendien een compleet en levendig dorpsdeel. Daarmee vervult Sliedrecht-Noord een sleutelrol in de regionale woningbouwopgave én in de toekomst van Sliedrecht zelf.

Bruto plangebied = het totale gebied waar het Contourenplan betrekking op heeft
Netto plangebied = het deel van het bruto plangebied dat daadwerkelijk ontwikkeld of bebouwd kan worden met gevoelige functies (het bruikbare ontwikkelbare oppervlak)



5.3 Voorzieningenprogramma

Naast het realiseren van woningen is voor een toekomstgerichte, leefbare en verbonden wijk de realisatie van voorzieningen essentieel. Voorzieningen dragen bij aan het dagelijks functioneren, de sociale samenhang en de duurzame mobiliteit binnen de wijk en de bredere regio.

Voorzieningen zorgen voor een functionele leefomgeving waarin bewoners kunnen voorzien in hun dagelijkse behoeften dicht bij huis. Het gaat hierbij om voorzieningen als een basisschool, huisarts, sportvoorzieningen, kleinschalige horeca en voorzieningen voor de dagelijkse boodschappen. Dit vermindert de noodzaak om voor elke voorziening naar het centrum van Sliedrecht of verder te reizen, wat duurzaamheid, verkeersveiligheid en leefkwaliteit ten goede komt en past binnen de STOMP-benadering van de wijk.

Het voorzieningenprogramma omvat:

- **Commerciële voorzieningen:** circa 1.500 m² BVO, waaronder mogelijk voorzieningen voor dagelijkse boodschappen (bijvoorbeeld een kleine supermarkt) en buurtgerichte winkels.
- **Sociaal-maatschappelijke voorzieningen:** circa 8.800 m² BVO, waaronder minimaal één en mogelijk twee basisscholen met gymzaal, een gezondheidscentrum en buurtfuncties.
- **Sport en recreatie:** direct grenzend aan het plangebied ligt een sportpark van circa 80.000 m², met ruimte voor twee sportverenigingen, inclusief voorzieningen zoals parkeren en horeca. Dit sport- en recreatief knooppunt, gerealiseerd in Sliedrecht-Buiten, wordt ingebed in een groene en waterrijke omgeving en fungeert als belangrijke ontmoetingsplek voor het dorp. Daarnaast is er binnen Sliedrecht-Noord ruimte voor spel en ontmoeting en (sport)-verenigingen. Door de aanleg van de Noord-zuidverbinding, waarmee Sliedrecht Noord en het bestaande Sliedrecht met elkaar verbonden wordt, worden een aantal verenigingen verplaatst. Voor de verenigingen die niet gehuisvest kunnen worden in het deelgebied van de Noord-zuidverbinding zal een nieuwe locatie worden gerealiseerd in Sliedrecht Noord en/of in de directe omgeving van het plangebied van Sliedrecht Noord.

We willen de voorzieningen zoveel mogelijk clusteren rond een herkenbaar en levendig centrumgebied. Dit centrale plein wordt het hart van Sliedrecht-Noord en faciliteert ontmoeting, interactie en gemeenschapsvorming. Een slimme combinatie van functies – bijvoorbeeld een buurtwinkel, school en sport – zorgt voor levendigheid gedurende de dag en versterkt de sociale cohesie. Een mix van voorzieningen in combinatie met een aantrekkelijke openbare ruimte draagt bij aan levendigheid en veiligheid in de wijk.

Een goed voorzieningenniveau maakt de wijk aantrekkelijk voor verschillende doelgroepen: gezinnen, ouderen en jonge professionals. De aanwezigheid van voorzieningen binnen loop- en fietsafstand draagt bij aan de brede woonkwaliteit, beperkt het aantal verkeersbewegingen met de auto en maakt Sliedrecht-Noord onderscheidend ten opzichte van andere uitbreidingslocaties.

Fasering en flexibiliteit

De ontwikkeling van voorzieningen vraagt om zorgvuldige fasering. Voorzieningen moeten niet te vroeg of te grootschalig worden gerealiseerd, om leegstand en verlies van draagvlak te voorkomen. In de beginfase kunnen schaalbare/uitbreidbare voorzieningen bijdragen aan de leefbaarheid, zoals voorzieningen voor de dagelijkse boodschappen of een onderwijsvoorziening die eenvoudig is uit te breiden. Met de groei van het aantal bewoners kan de voorzieningenstructuur stapsgewijs worden uitgebreid.

5.4 Duurzaam bouwen

Warmte

Door de toenemende druk op het elektriciteitsnet is het essentieel om bij de ontwikkeling van een wijk tijdig een integrale energie- en warmtestrategie uit te denken. Netcongestie, het overbelasten van het energienet, kan leiden tot vertragingen in de realisatie van woningen, hogere kosten en beperkte beschikbaarheid van duurzame energie. Door vooraf slimme keuzes te maken in de opwek, opslag en distributie van warmte en elektriciteit, kan de wijk toekomstbestendig worden ingericht en wordt bijgedragen aan een stabiel en betrouwbaar energiesysteem.

Voor Sliedrecht-Noord is in opdracht van de gemeente onderzoek gedaan naar een voorkeursalternatief voor de warmte- en koudevoorziening. Daarbij zijn verschillende energiesystemen met elkaar vergeleken. Een collectief systeem (traditioneel warmtenet, aansluiten op HVC-warmtenet) voor het gehele gebied is afgeval- len vanwege de hoge investeringskosten, zowel voor de verdichte zones met appartementen als voor de zones met grondgebonden woningen. Voor de verdichte zones komt een gebouwgebon- den middentemperatuur (MT) warmtenet met koudenet of een zeer-laagtemperatuur (ZLT) met individuele warmtepompen als meest kansrijke optie naar voren. Beide systemen zijn vergelijk- baar qua investeringskosten, maar het ZLT-net scoort beter op duurzaamheid, geluid, netcongestie en bewonerslasten. Voor de grondgebonden woningen blijkt een individuele oplossing met een lucht-waterwarmtepomp of een bodemwarmtepomp met bodem- lus het meest geschikt. De bodemwarmtepomp biedt voordelen op het gebied van geluid, duurzaamheid, netbelasting en gebruiks- kosten voor bewoners.

Eén van de bevindingen van het rapport is dat het interessant is om verschillende energiesystemen toe te passen in de gebiedsontwikke- ling op basis van de ondergrond, woningdichtheid en warmtebron.

De exacte toepassing van deze energiesystemen krijgt ver- dere invulling in de komende planuitwerking. Aspecten zoals ruimtelijke inpassing, koppeling met bodem en watersturend ontwerp, bestaanszekerheid en netcongestie betrekken we in de uiteindelijke keuze voor het energiesysteem. Deze integrale benadering zorgt ervoor dat de energievoorziening niet alleen technisch en economisch haalbaar is, maar ook ruimtelijk en maatschappelijk verantwoord.

Duurzaam materiaalgebruik

Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord is om geen lasten af te wentelen op omliggende gebieden of toekomstige generaties. Deze benadering gaat verder dan alleen het bodem- en watersysteem. De samenleving bevindt zich midden in de transitie van een lineaire naar een circulaire economie: een beweging waar ook Sliedrecht-Noord actief op inspeelt. Net als in andere vooruitstrevende gebiedsontwikkelingen zetten we in op circulair en conceptueel bouwen, met aandacht voor zowel fysieke als sociale en economische duurzaamheid.

Sliedrecht-Noord wordt daarmee een voorbeeld van hoe landschappelijke ontwikkeling hand in hand kan gaan met de principes van de circulaire economie. De ambitie is om van deze wijk een klimaatneutrale leefomgeving te maken. Door het bodem- en watersysteem als fundament te nemen, ontstaat een robuuste en klimaatadaptieve wijk die bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering, zoals bodemdaling, overstroming, hittestress en droogte.

Om in 2050 een CO₂-neutrale wijk te zijn waarin kringlopen zoveel mogelijk gesloten worden, betrekken we deze ambitie integraal in het ontwikkelproces. Daarbij staat de samenhang met de stedenbouwkundige opzet centraal, waarbij we de ruimtelijke inpassing, de koppeling met bodem en water, het versterken van bestaanszekerheid en het voorkomen van netcongestie nadrukkelijk meenemen in de uiteindelijke keuzes.

Materiaalgebruik:

Een van de belangrijkste kringlopen binnen de circulaire gebiedsontwikkeling van Sliedrecht-Noord is de materialenkringloop. De bouwsector is wereldwijd verantwoordelijk voor circa 40% van de CO₂-uitstoot. Circulair bouwen biedt dan ook een directe kans om deze uitstoot aanzienlijk te verlagen. In Sliedrecht-Noord wordt hier concreet invulling aan gegeven door in te zetten op een combinatie van vier circulaire strategieën:

1. Toepassing van biobased materialen

Sliedrecht-Noord biedt kansen voor een zogenaamd materiaal-landschap. Door op nabijgelegen gronden gewassen te telen die later kunnen worden toegepast in de bouw of inrichting van de openbare ruimte, wordt een lokale en hernieuwbare grondstof-fenkringloop gecreëerd.

2. Gebruik van materialen met een lage milieubelasting (MPG/CO₂)

In de compacte woonbuurten wordt efficiënt gebouwd. Indien beton wordt toegepast, wordt gekozen voor innovatieve betonsoorten met een zo laag mogelijke CO₂-uitstoot. Door de schaal van de gebiedsontwikkeling kunnen de meerkosten van deze innovaties worden beperkt.

3. Creëren van adaptief vermogen

Het ontwerp van Sliedrecht-Noord houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen. Door gefaseerd te bouwen en te denken in flexibele, zelfvoorzienende netwerken, blijft het mogelijk om nieuwe technologieën en materialen in te passen en in te spelen op veranderende behoeften.

4. Hergebruik van materialen

De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord vindt plaats in een gebied dat nu grotendeels agrarisch is, waardoor er geen lokale materialen vrijkomen die te hergebruiken zijn. Er is wel ruimte om op grotere schaal te kijken naar herbruikbare materialen die elders vrijkomen, binnen de gemeente of daarbuiten. Door in een vroeg stadium marktpartijen te betrekken met ervaring in hergebruik, wordt circulair bouwen vanaf het begin verankerd in het proces.

6. Ruimtelijke opzet

De ruimtelijke opzet van Sliedrecht-Noord gaat verder dan het ordenen van woningen, straten en parken. De ruimtelijke opzet geeft antwoord op de vraag hoe een nieuwe wijk kan wortelen in de identiteit van Sliedrecht én tegelijk toekomstbestendig is. De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord past bij de schaal van het dorp en draagt bij aan de leefbaarheid, samenhang en duurzaamheid. De ruimtelijke keuzes zijn daarom niet willekeurig: ze zorgen ervoor dat Sliedrecht-Noord geen losstaande uitbreiding wordt, maar een dorpsdeel dat het bestaande Sliedrecht versterkt, het landschap respecteert en bewoners een gezonde, verbonden en herkenbare leefomgeving biedt.

6.1 De kwaliteit van Sliedrecht-Noord

De nieuwe ontwikkeling van Sliedrecht-Noord sluit nauw aan bij de identiteit van de Alblasserwaard in het algemeen en Sliedrecht in het bijzonder. Deze identiteit is diep geworteld in een geschiedenis van arbeiders, ondernemende aannemers en vooral baggeraars. Dankzij hun vakmanschap en doorzettingsvermogen is ook de zogeheten ‘ouwe uitbreiding’ ooit tot stand gekomen: een uitbreiding met ruimte voor een haven, handels- en industrieterreinen, villa’s én arbeiderswoningen. Dit plan weerspiegelde destijds alles wat Sliedrecht is, inclusief de sociale, ondernemende en no-nonsense houding van baggeraars, aannemers, scheepswerfwerkers en landbouwers – een houding die nog altijd zichtbaar is in het dorp.

Met Sliedrecht-Noord ontstaat een wijk die deze traditie voortzet: sociaal en inclusief, met ruimte voor zowel arbeiderswoningen als villa’s. Sociale woningbouw staat er naast vrije sectorwoningen, waardoor een gemengde gemeenschap kan groeien. Net als destijds bij de ‘ouwe uitbreiding’ vraagt het bouwen op de slappe bodem opnieuw om kennis en kunde. De wijk wordt dorps van opzet, met herkenbare architectuur en baksteenkleuren van lokaal gebaggerde klei, wat zorgt voor een sterke couleur locale. Het landschap van de Alblasserwaard blijft herkenbaar met “op iedere 100 el” (70m.) een sloot of watergang zoals eeuwen geleden al is gedaan, knotwilgen voor wilgentenen die vroeger gebruikt werden voor de dijkbescherming, en de karakteristieke openheid van het gebied. Daarnaast komen er plekken waar de gemeenschap samen kan komen – herkenningspunten zoals bijvoorbeeld een school – die de wijk van meet af aan betekenis en samenhang geven.

Bakkie Trots (Iris Veentjer, Rotterdam)



Dit koffiekopje is gemaakt van klei uit de grond van de Merwededijk tussen Gorinchem en Waardenburg. Nieuwe grondlagen ontstaan wanneer rivieren overstroomden bij hoog water. Als een rivier overstroomt, neemt het water, klei en fijn zand mee en zet grof materiaal zoals zand en grind af. Hierdoor ontstaat er naast de rivier een soort kom. In deze kom komt het water tot stilstand en wordt klei afgezet. Dit wordt dan ook wel komklei genoemd. Dit kopjes had dus eigenlijk beter een kommetje kunnen zijn. De specifieke klei die afgezet wordt aan de Beneden-Merwede geeft een eigen specifieke kleur aan het product als deze gebakken worden, of het nu een koffiekopje of een baksteen is. Zo brengt deze gebakken klei ons inspiratie voor een 'couleur locale' voor Sliedrecht-Noord!

De opzet van Sliedrecht-Noord bestaat uit kleinschalige, compacte buurtjes, ingebed in een groen en waterrijk raamwerk. Ieder buurtje heeft een eigen identiteit en sluit qua schaal en architectuur aan bij de maat van Sliedrecht. Door een mix van woningtypen en prijsklassen, zowel in huur als koop, ontstaat een gevarieerd en inclusief woonmilieu. Dit zorgt voor buurtschappen waarin een brede mix van bewoners samenleeft: van jong tot oud, van alleenstaanden en stellen tot gezinnen in allerlei samenstellingen.

Centraal in de wijk komt een nieuw centrum met een menging van wonen, winkels, sporten en onderwijs. Dit voorzieningencluster wordt een levendig hart van Sliedrecht-Noord, gelegen in het deel van de wijk met de hoogste dichtheid, dicht bij het station en uitstekend bereikbaar voor voetgangers, fietsers en OV-gebruikers. De route tussen het nieuwe centrum en het station wordt doorkruist door het oost-westpark. Dit geeft de kans om ruimte voor spelen, sporten en ontmoeten in het park te combineren dichtbij de centrumfuncties. Het centrum fungeert als ontmoetingsplek en oriëntatiepunt en geeft de wijk een duidelijk middelpunt.

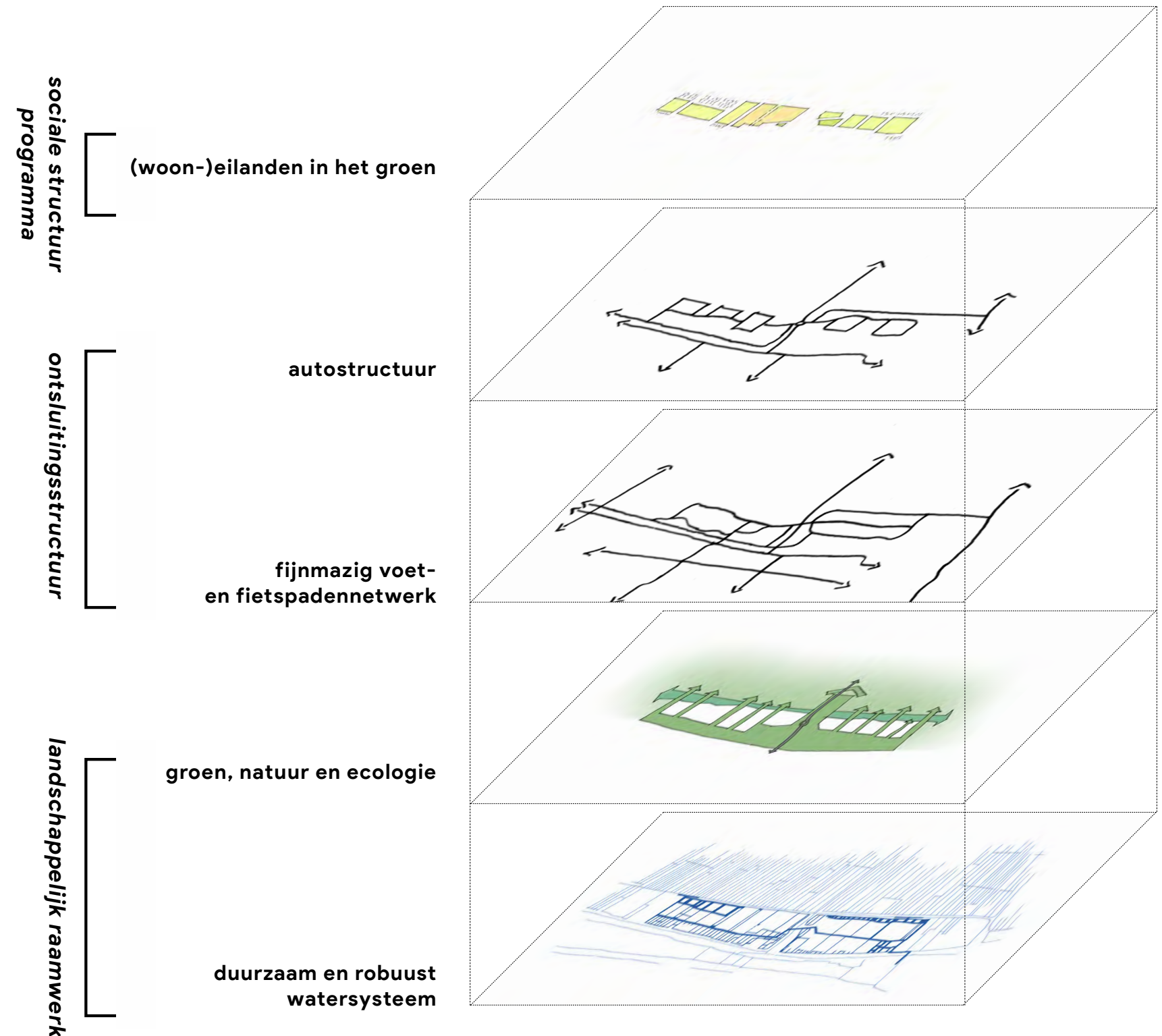
6.2 Hoofdstructuur

In de hoofdstructuur van Sliedrecht-Noord komen de drie belangrijkste pijlers van het Contourenplan samen: de water- en groenstructuur (landschappelijk raamwerk, inclusief het oost-westpark), de ontsluitingsstructuur en de sociale structuur (programma). Deze pijlers grijpen in elkaar en zorgen ervoor dat de wijk herkenbaar, leefbaar en toekomstbestendig wordt. De kracht van de hoofdstructuur ligt in de samenhang tussen landschap, wonen en mobiliteit. Het groenblauwe raamwerk geeft de wijk haar herkenbare identiteit en verweeft natuur en water met wonen, van het oost-westpark in het zuiden tot aan het open landschap van de Alblasserwaard in het noorden. De compacte buurten bieden diversiteit én sociale cohesie, terwijl de ontsluitingsstructuur zorgt voor duurzame mobiliteit en verbinding met de regio. Sliedrecht-Noord wordt daarmee niet alleen een uitbreiding van het dorp, maar een nieuw dorpsdeel dat stevig wortelt in het landschap, aansluit bij de ziel van Sliedrecht en een voorbeeld vormt van toekomstbestendig en inclusief ontwikkelen.

1. Landschappelijk raamwerk

De basis van het plan is het robuuste landschap. Het polderkarakter wordt doorgezet in een netwerk van sloten, singels, wadi's en groenstructuren die zowel functioneel als beleevingsvol zijn. Het watersysteem zorgt voor klimaatadaptatie en waterveiligheid en draagt bij aan de verbetering van de bestaande waterkwaliteit, maar vormt ook een kwaliteitselement in de woonomgeving. De noord-zuidverbinding en andere groene assen, en het oost-westpark en kleinere buurtparken brengen het landschap diep de wijk in, waardoor iedere bewoner in direct contact staat met natuur en water.

Het landschappelijk raamwerk verdeelt de wijk in overzichtelijke buurten en zorgt tegelijkertijd voor verbinding met het omliggende buitengebied. Vanuit de wijk ontvouwt zich een panorama op de Alblasserwaard, terwijl recreatieve routes aansluiten op het regionale netwerk.



2. Ontsluitingsstructuur

De ontsluitingsstructuur geeft de wijk samenhang en verbindt deze met de rest van Sliedrecht en de regio. Uitgangspunt is het STOMP-principe: lopen, fietsen en openbaar vervoer krijgen prioriteit, daarna deelmobiliteit, en pas in laatste instantie de auto.

Een fijnmazig netwerk van wandel- en fietspaden verbindt buurten onderling en sluit aan op het station, het centrum en de omliggende dorpen. Vier noord-zuidverbindingen doorbreken de barrière van het spoor en de snelweg A15 en zorgen voor goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer. Binnen de wijk zijn straten en pleinen zoveel mogelijk autoluw en gericht op verblijfskwaliteit. Parkeren wordt geclusterd in mobiliteitshubs of op binnenterreinen, zodat de openbare ruimte open en groen blijft.

Met de aanwezigheid van station Sliedrecht, nieuwe bushaltes langs de N482 en de nabijheid van de A15 verbinden we de wijk stevig in het regionale mobiliteitsnetwerk. Hierdoor wordt Sliedrecht-Noord zowel lokaal goed bereikbaar als regionaal goed ontsloten.

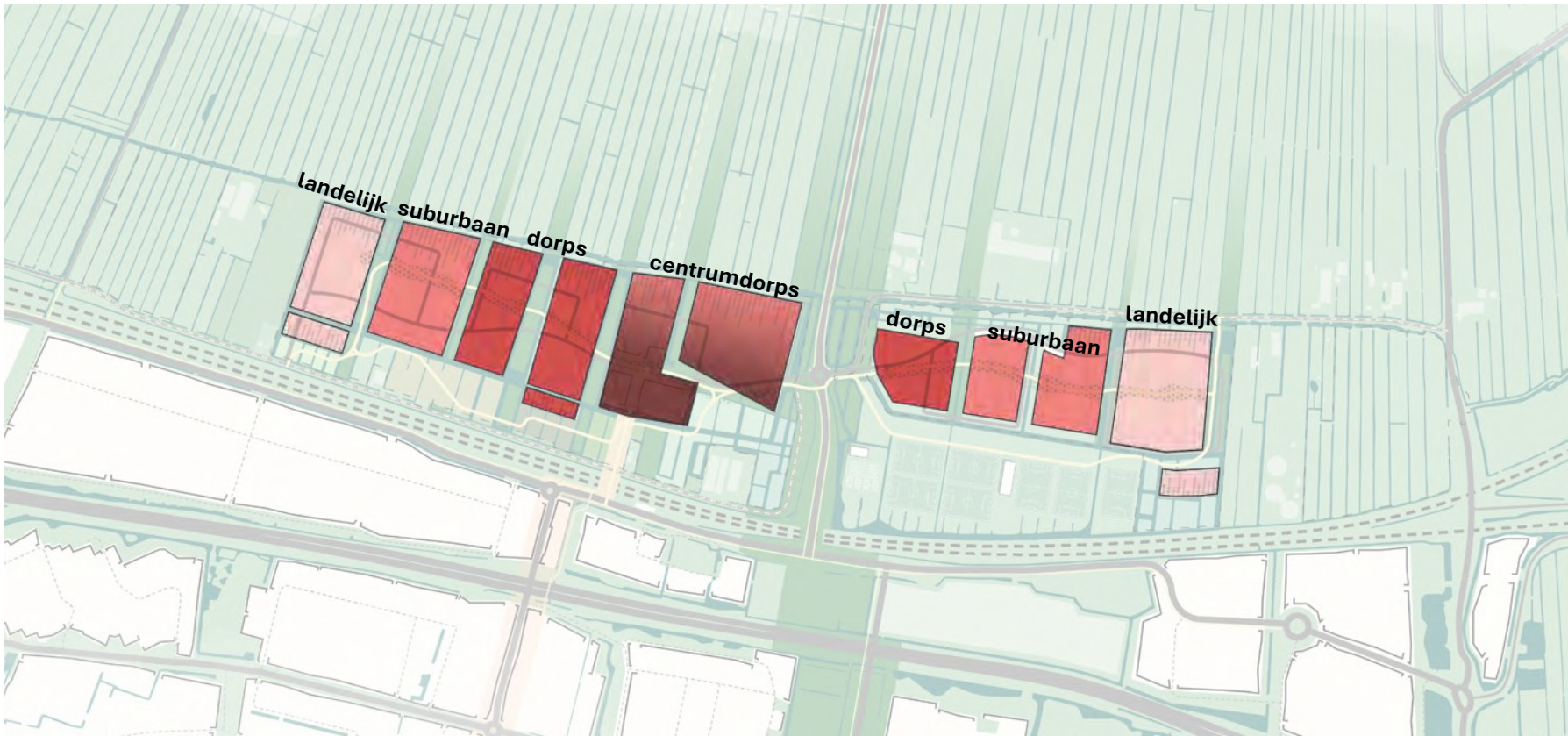
3. Sociale structuur - programma

Binnen dit raamwerk liggen compacte buurten met een mix aan woonmilieus: wonen aan het park, wonen in de polder, wonen in het groen, wonen aan het water en wonen in het centrum. Elk buurtje heeft een eigen identiteit, maar samen vormen zij een samenhangend geheel op Sliedrechtse schaal.

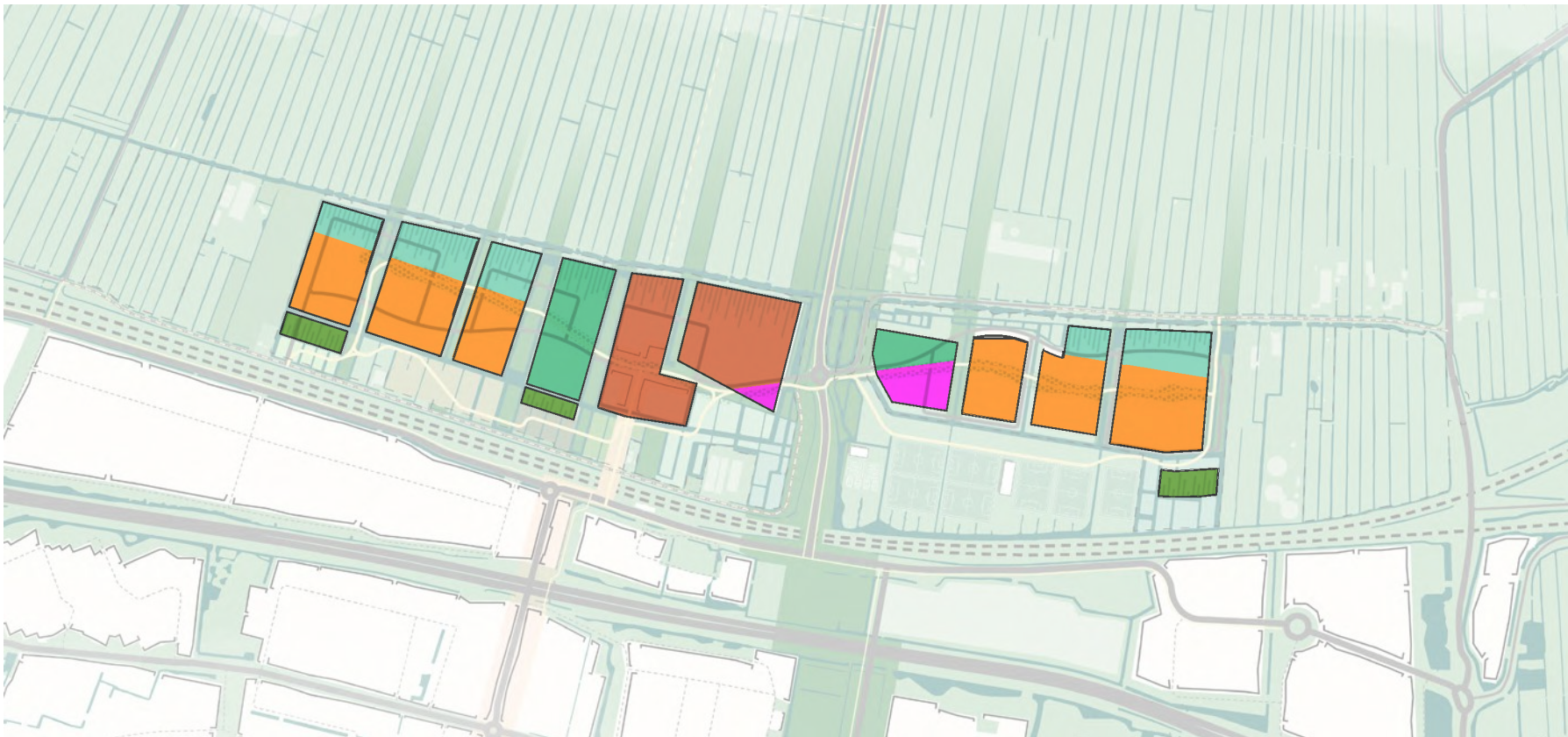
Het woningbouwprogramma van circa 1.880 woningen is evenwichtig verdeeld over deze buurten. Ongeveer 70% bestaat uit grondgebonden woningen, 30% uit appartementen. Minimaal 400 woningen vallen binnen de sociale huursector; samen met de nadruk op betaalbare koop en middeldure huur (minimaal twee derde van het totaal) ontstaat een stevig fundament voor doorstroming en inclusiviteit. Het resterende derde deel bestaat uit koopwoningen in de vrije sector, wat zorgt voor economische diversiteit en vitaliteit.

De sociale structuur wordt versterkt door de aanwezigheid van voorzieningen in de wijk. Minimaal één en mogelijk twee basisscholen met gymzaal, een gezondheidscentrum, buurtgerichte winkels en maatschappelijke buurtfuncties zijn verweven in de buurten. In de nabijheid liggen bovendien diverse sportverenigingen van Sliedrecht-Buiten. Dit maakt Sliedrecht-Noord tot een levendig dorpsdeel waar ontmoeten en samenleven centraal staan.

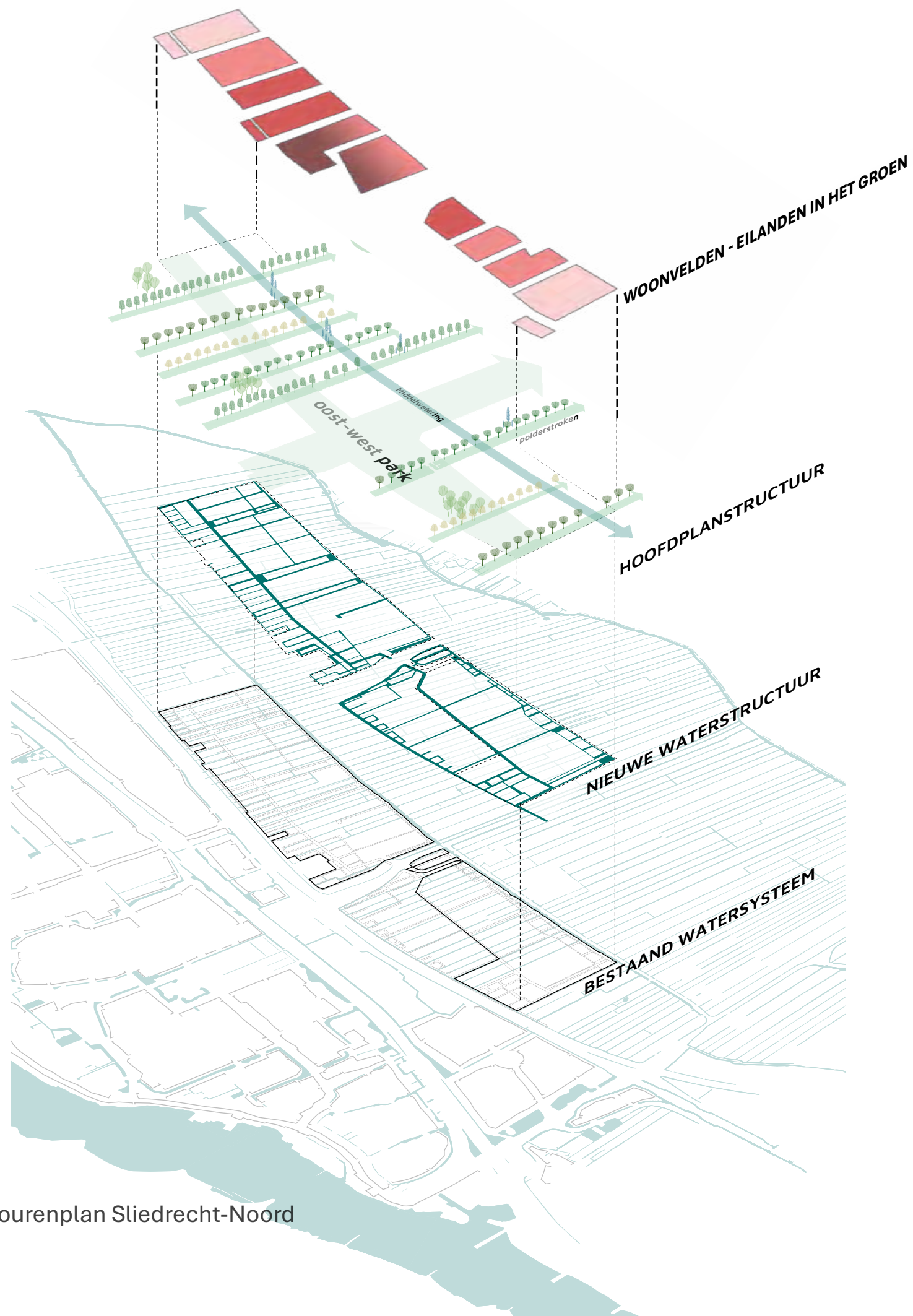
Principe: Een mix van dichtheden



Principe: Een mix van woonmilieus, elk buurtje een eigen identiteit



- wonen in het centrum
- wonen in de polder
- wonen in het groen
- wonen aan het park
- wonen aan het water
- specials



Contourenplan Sliedrecht-Noord

6.3 Woonvelden

Het landschappelijk raamwerk vormt de ruggengraat van Sliedrecht-Noord. Uitgaande van de bodem- en waterstructuur en het karakteristieke polderlandschap van de Alblasserwaard ontstaat een vanzelfsprekende verbinding met de omgeving. Binnen dit raamwerk worden de verschillende stroken gedefinieerd waarin woningen en voorzieningen een plek krijgen. Deze stroken volgen als het ware de lijnen van het landschap, waardoor de wijk zich logisch voegt in haar omgeving.

Elke strook krijgt een eigen dichtheid en woonsfeer, afhankelijk van de ligging ten opzichte van groen en water. Zo verschilt het wonen aan de noordrand – met uitzicht op het open landschap van de Alblasserwaard – van het wonen aan de zuidrand, waar de woningen grenzen aan het oost-westpark. Elk buurtje heeft een eigen identiteit, maar samen vormen zij een samenhangend geheel op Sliedrechtse schaal.

De stroken worden verder uitgewerkt tot compacte buurtjes met elk een eigen identiteit: wonen aan het park, wonen in de polder, wonen in het groen, wonen aan het water en wonen in het centrum. Door de compacte opzet ontmoet je gemakkelijk je buren en ontstaat er sociale binding. Qua bebouwing sluit Sliedrecht-Noord aan bij de dorpse schaal die bij het dorp past. De bouwhoogtes variëren tot circa zes lagen, met enkele hogere accenten in het centrum. Zo blijven bewoners altijd in contact met de openbare ruimte en met hun directe omgeving.

De buurtjes, het centrum en het station worden onderling verbonden door een netwerk van vrijliggende fietspaden en wandelroutes. Deze zorgen voor directe en veilige verbindingen. Voor de auto geldt dat je soms een stukje moet omrijden, waardoor de fiets of de wandeling vaak de snelste keuze is om naar school of andere voorzieningen te gaan.



wonen in het centrum



wonen in de polder



wonen in het groen



wonen aan het park



wonen aan het water



specials



**sociale
diversiteit**



woondiversiteit



voor iedereen



uit de buurt



uit de buurt



kleinschalig



**herkenbaar
landschap**



fijne school



veilig fietsen



klimaatrobuust



stationsplein



**herkenbaar
landschap**



**spelen in het
landschap**



A blue-tinted photograph of three men in an office environment. In the foreground, a man with a shaved head and a patterned shirt is seen from the back, looking towards the right. Behind him, another man in a dark suit is also looking right. On the right side of the frame, a third man with curly hair, wearing a dark blazer over a light shirt, stands with his arms crossed, looking towards the other two. They are in a modern office with large windows in the background. A table in the foreground holds a coffee cup, a glass, and some papers. The overall mood is professional and collaborative.

Samen werken aan het project



7. Ontwikkelstrategie & financiële uitvoerbaarheid

Samenwerking, samenhang en integraliteit is vereist om de gewenste opgave en kwaliteit in Sliedrecht-Noord tot stand te brengen. Daarnaast kunnen diverse opgaven ook alleen op een hoger schaalniveau dan het individuele eigendom, en soms zelfs het niveau van het gebied Sliedrecht-Noord, opgelost worden. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de opgaven van water en bodem, groen en mobiliteit. Dit vraagt om een gebiedsbrede afweging én ontwikkeling.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op hoe deze integrale gebiedsbrede ontwikkeling vorm te geven: de ontwikkelstrategie. In de ontwikkelstrategie wordt ingegaan op de wijze van ontwikkelen, de samenwerking tussen partijen (gemeente en marktpartijen) en de contouren van de samenwerking. Daarbij wordt eerst geschetst hoe de huidige samenwerking tussen de gemeente en vijf marktpartijen/eigenaren in het gebied tot stand is gekomen en de basis vormt voor de gebiedsbrede ontwikkeling.

7.1 Huidige samenwerking gemeente en marktpartijen

Bij de start van de verkenningen voor de opgave Sliedrecht-Noord is zoals hiervoor aangegeven, de analyse gemaakt dat alleen door middel van samenwerking met en tussen partijen de opgave en de gewenste kwaliteiten gerealiseerd kunnen worden. Op basis van gesprekken die de gemeente heeft gevoerd met een aantal ontwikkelaars met grondposities in het gebied is tot een samenwerking gekomen. Een samenwerking die zich richt op gezamenlijke planvorming en verkenning van de haalbaarheid. Dit traject is aangegaan met ABB, AM, BPD, Gebroeders Blokland en Heijmans. Parallel aan het opzetten van deze samenwerking heeft de gemeente Voorkeursrecht gevestigd op het gebied Sliedrecht-Noord. Daarmee houdt de gemeente regie op de grondtransacties in het gebied. Van belang om een integrale ontwikkeling te waarborgen.

Naast de grondposities van de genoemde partijen zijn er nog andere grondposities in het gebied. In de verdere planontwikkeling zal in overleg worden getreden met deze eigenaren om tot verwerving van deze eigendommen te komen ten behoeve van de integrale ontwikkeling van Sliedrecht-Noord.

7.2 Ontwikkelstrategie Sliedrecht-Noord

Vanuit de eigendomsverhoudingen en de kenmerken van het gebied kan worden geconcludeerd dat een samenhangende gebiedsbrede aanpak vanuit inhoud en financiën nodig en gewenst is. Feitelijk zijn daarbij drie ‘hoofdsmaken’ te onderscheiden qua ontwikkelaanpak:

1. gemeentelijke gebiedsexploitatie;
2. private gebiedsexploitatie;
3. publiek-private samenwerking.

Beredeneerd vanuit de opgave en vanuit de kracht en mogelijkheden van partijen (financieel, kennis en kunde, capaciteit) is tot de keuze gekomen om de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord via een publiek-private samenwerking (PPS) verder vorm te geven. Die PPS ziet in ieder geval op:

- inbreng gronden en verwerving gronden in een gezamenlijke grondexploitatie;
- bouw- en woonrijp maken voor rekening en risico van de PPS-partijen;
- uitgifte bouwrijpe gronden voor woningbouw en voorzieningen.

Tevens zal de gemeenschappelijke grondexploitatie voorzien in een bijdrage aan de vereiste bovenwijkse voorzieningen, zoals de Noord-Zuidverbinding. In samenhang met de gemeentelijke opgave om deze voorzieningen realiseerbaar te krijgen, wordt bezien welke bijdragen benodigd zijn vanuit de businesscase, wat de grondexploitatie Sliedrecht-Noord financieel daarin kan dragen en hoe met welke additionele bijdragen deze voor Sliedrecht en Sliedrecht-Noord belangrijke voorzieningen gerealiseerd kunnen worden. Gezien het belang van deze ontwikkelingen is dit dus ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

7.3 Financiële haalbaarheid

De opgave van Sliedrecht-Noord is om via de inzet van een publiek-private samenwerking tot een haalbare gebiedsontwikkeling te komen. Die haalbaarheid dient vanuit het voorliggende Contourenplan, waarmee een belangrijke inhoudelijke basis voor de planvorming is gelegd, verder bereikt te worden.

Bij dergelijke grote opgaven zoals Sliedrecht-Noord zijn er een aantal aspecten die vooraf bepalend zijn voor de haalbaarheid, waaronder in ieder geval:

- gebiedsbrede investeringen;
- gebiedsspecifieke opgaven;
- ontwikkelpotentieel.

De gebiedsbrede investeringen zijn die investeringen die nodig zijn om tot een goed kwalitatief plan te komen en een gebied dat ruimtelijk en functioneel onderdeel is van bestaand Sliedrecht. Concreet zijn dit gezien de specifieke ligging van Noord de verbindingen over de A15 en het spoor. Daarnaast zijn er gebiedsbrede investeringen nodig in water en groen vanuit kwaliteit en vanuit het vereiste functioneren van water en bodem.

Sliedrecht-Noord kent daarnaast een aantal gebiedsspecifieke opgaven die te maken hebben met de bodemsituatie. Zo is er een forse ophoging vereist en dient dit in goede samenhang met de wateropgave tot een uitgewerkt technisch plan te worden gebracht. Anders dan bij veel andere gebiedsontwikkelingen zal deze bodemopgave voor een groot gedeelte gebiedsbreed, voor heel Sliedrecht-Noord of in een beperkt aantal fasen, uitgevoerd moeten worden.

Daarnaast is uiteraard het ontwikkelpotentieel een bepalende factor; hoeveel woningen en voorzieningen met welke opbrengsten kunnen worden gerealiseerd. De woningbouwopgave voor Sliedrecht en de regio is groot. Met deze ontwikkeling kan daar een belangrijke bijdrage aan worden geleverd. Met de uitwerking tot het Contourenplan is een zorgvuldige analyse gemaakt van het aantal woningen dat gerealiseerd kan worden met inachtneming van het water-en-bodem-sturingsprincipe en rekening houdend met de woningmarktopgave. Daarmee is er een goed beeld van de bandbreedte waarin in de verdere planuitwerking tot de aantallen woningen kan worden gekomen.

Met inachtneming van de voornoemde aspecten en rekening houdend met de diverse onzekerheden en risico's die inherent zijn aan de fase waarin de gebiedsontwikkeling Sliedrecht-Noord zich bevindt, is er voor de uitwerking van het Contourenplan naar masterplan een financiële opgave om tot een haalbare ontwikkeling te komen. Om daartoe te komen, zijn er een aantal kritische succesfactoren:

- *planinhoudelijke creativiteit en flexibiliteit* – het voorliggende Contourenplan biedt de ruimte en de flexibiliteit om tot dusdanige uitwerkingen te komen die bijdragen aan de haalbaarheid.
- *inzet kennis publiek en privaat* – de kennis (van markttechnisch tot ruimtelijk) is maximaal vereist van alle partijen om tot een haalbare ontwikkeling te komen. De publiek private samenwerking is ook vanuit die optiek dus van groot belang.
- *Afwegingen en keuzes* – in de uitwerking van het Contourenplan dienen keuzes te worden gemaakt; niet alles kan. Om die keuzes te maken is een transparante afweging van groot belang. Het moet uitlegbaar zijn hoe tot keuzes wordt gekomen en waarom dat goed en/of vereist is voor het plan.
- *Benutten subsidiemogelijkheden* – externe middelen zijn vereist om tot een haalbare ontwikkeling te kunnen komen.

Met het voorliggende Contourenplan ('inhoud op orde') en het uitgangspunt van partijen om tot een publiek-private samenwerking te komen ('organisatie op orde'), ligt er een goede basis om in de uitwerking tot masterplan tot een financieel haalbare ontwikkeling te komen ('financiën op orde'). Om die financiën op orde te krijgen en daarmee uiteindelijk een grondexploitatie te kunnen openen, is nog een grote opgave. Partijen zien echter vanuit het belang van de opgave en de ingrediënten die aanwezig dat het haalbaar moet zijn om tot die sluitende grondexploitatie te kunnen komen. Vanuit die constatering zijn partijen dan ook bereid om de vervolgstappen te gaan zetten met het voorliggende Contourenplan als belangrijke inhoudelijke basis (proces op orde') om tot een (financieel) uitvoerbaar plan te komen.

7.4 Vervolgstappen

Voor de vervolgstappen is het van belang dat inhoud (van Contourenplan naar masterplan) en financiën parallel en in samenhang met elkaar verder worden uitgewerkt. Daarnaast is er op basis van dit Contourenplan een besluitvormingstraject door de Provincie vereist die samenhang kent met het wijzigen van het omgevingsplan. Indien en zodra inhoudelijk en financieel de opgave verder is uitgewerkt dient tevens de publiek-private samenwerking verder uitgewerkt te zijn. Ook dat vergt de komende periode een aantal stappen.

Provinciale besluitvorming en omgevingsplan

Voor de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord is een herziening van het provinciaal omgevingsbeleid en een aanpassing van het omgevingsplan noodzakelijk. Op basis daarvan is opname in de regionale woningbouwafspraken mogelijk.

Op basis van het door de gemeenteraad van Sliedrecht vast te stellen Contourenplan zal de gemeenteraad Gedeputeerde Staten (GS) verzoeken tot aanpassing van het provinciaal omgevingsbeleid. Op basis van dat verzoek zal een bestuursovereenkomst worden opgesteld tussen tenminste Provincie Zuid Holland en Gemeente Sliedrecht. Het heeft de voorkeur dat deze overeenkomst ook wordt opgesteld met het Waterschap Rivierenland en het samenwerkingsverband regio Drechtsteden.

Ten behoeve van het opstellen van een omgevingsplan voor Sliedrecht-Noord én voor de realisatie van de Noord-Zuidverbinding wordt voor beide opgaven gezamenlijk een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Het opstellen van deze MER kan parallel plaatsvinden met het uitwerken tot het masterplan en dient om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de verdere besluitvorming.

Ruimtelijke uitwerking

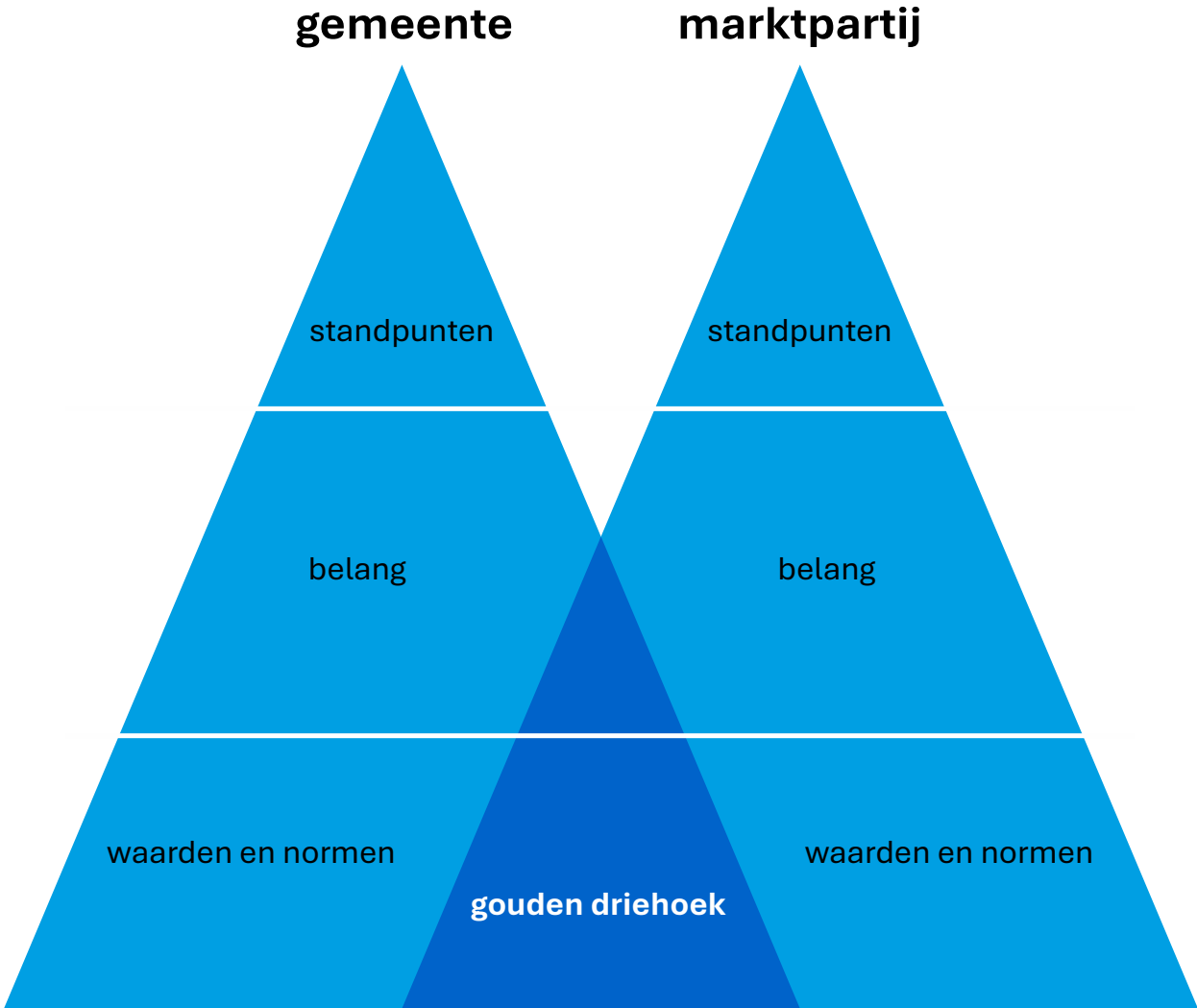
Het masterplan is zoals aangegeven de volgende ruimtelijke uitwerking op basis van het voorliggende Contourenplan. Het masterplan kent een inhoudelijke verdiepingsslag die vereist is om tot nadere afwegingen en keuzes te komen. Daarnaast is die uitwerking vereist om de financiële haalbaarheid verder te verkennen. Het masterplan vormt tevens de inhoudelijke basis voor de wijziging van het omgevingsplan.

Financiële uitwerking

De financiële uitwerking is zoals aangegeven nog een belangrijke en grote opgave. In nauwe samenhang met uitwerking tot masterplan en gekoppeld aan de uitwerking van de PPS dient dit tot een sluitende grondexploitatie te leiden. Tezamen met vaststelling van het masterplan kan daarmee tevens een sluitende grondexploitatie worden gepresenteerd en kan deze, in de PPS, vervolgens ook geopend worden. Daarmee start dan de concrete planontwikkeling.

Uitwerking publiek-private samenwerking

Om de PPS vorm en inhoud te geven en voor opening van de grondexploitatie de CV/BV (thans de meest voor de hand liggende constructie) te kunnen oprichten, zijn een aantal stappen vereist. De eerste stap is het vastleggen van de inhoudelijke, financiële en procesuitgangspunten in het kader van de samenwerking. Deze uitgangspunten landen in een samenwerkingsovereenkomst. Vanaf begin 2026 kan deze samenwerkingsovereenkomst opgesteld worden. Op basis daarvan wordt vervolgens het construct (de voorzien CV/BV) via overeenkomst en akten verder vorm en inhoud gegeven.

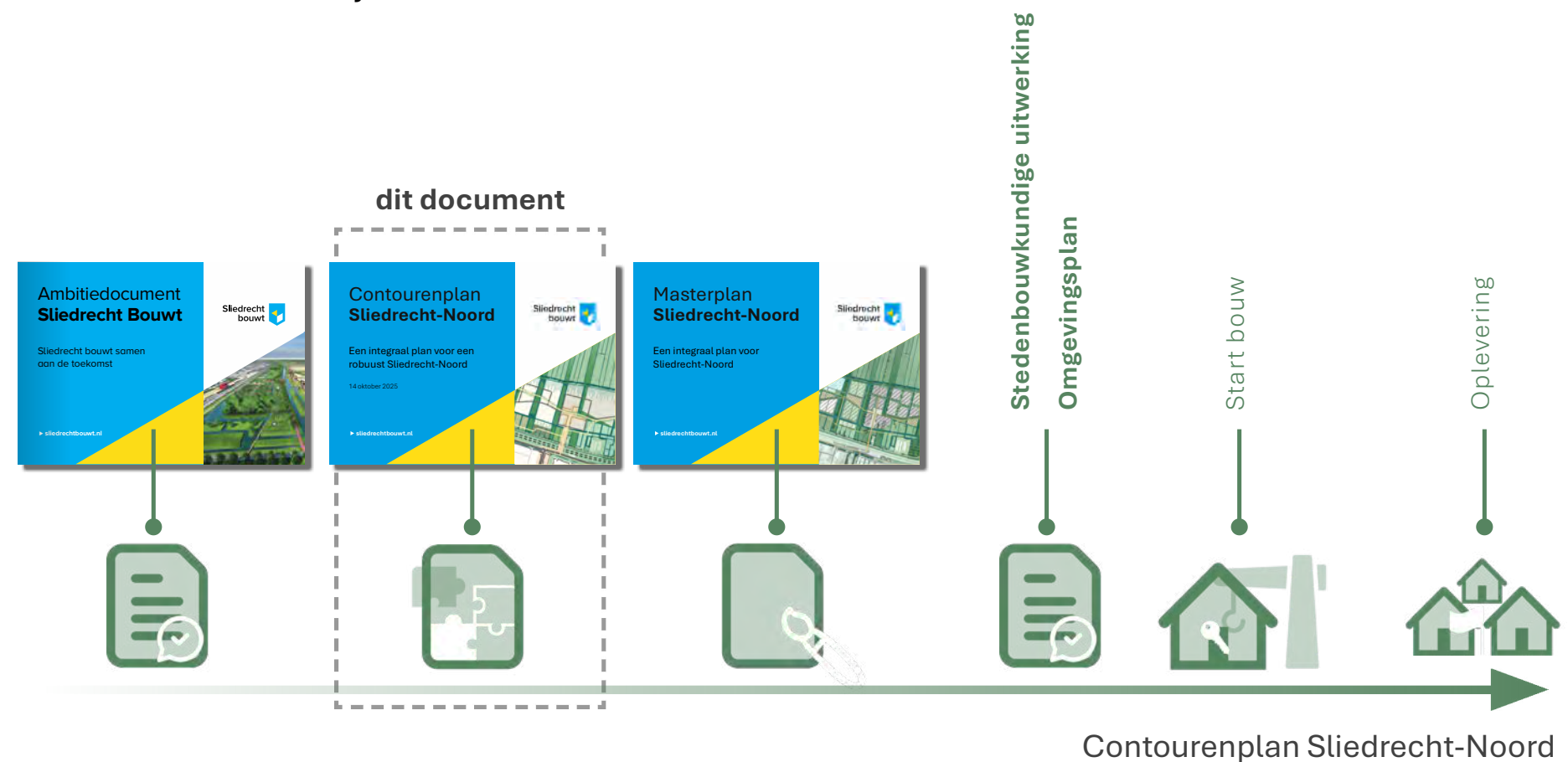


*De gouden driehoek bij samenwerking
(bron: Reiswijzer Gebiedsontwikkeling 2019)*

8. Vervolgstappen & uitwerkingen

Zoals in de voorgaande hoofdstukken al aangegeven, is het voorliggende Contourenplan een belangrijke stap in de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord. Het benoemt en legt de uitgangspunten vast om de verdere planontwikkeling vorm te kunnen geven. Dit betreft zowel de inhoudelijke planvorming als ook de verdere vormgeving van de ontwikkelstrategie en -aanpak en de uitwerking naar een financieel uitvoerbaar plan. Daarvoor dienen nog vele stappen gezet te worden. In het voorgaande hoofdstuk (paragraaf 7.4) zijn de vervolgstappen al op hoofdlijnen geduid en welke besluitvormingsstappen bij de provincie benodigd zijn.

In dit hoofdstuk gaan we in op de vervolgstappen in het planproces en vervolgens de daarbij vereiste onderzoeken en uitwerkingen. Dit laatste is daarmee tevens een bundeling van de diverse onderzoeken en vervolguutwerkingen zoals die in de voorgaande hoofdstukken her en der zijn benoemd.



8.1 Vervolgstappen planproces

Voor het planproces is de eerste stap na vaststelling van het Contourenplan het opstellen van een masterplan. Voor dit masterplan geldt het volgende:

- is een inhoudelijke verdiepingsslag met nadere afwegingen en keuzes vanuit het Contourenplan;
- gaat vergezeld van een sluitende grondexploitatie waarmee de financiële uitvoerbaarheid wordt aangetoond;
- is de basis voor wijziging van het omgevingsplan;
- is het vertrekpunt voor fasegewijze stedenbouwkundige plan-uitwerkingen.

Voor de uitwerking tot dit masterplan en vervolgens uitwerking in stedenbouwkundige plannen zijn nog diverse onderzoeken en uitwerkingen nodig. Deels zijn die onderzoeken en uitwerkingen al benoemd in de voorgaande hoofdstukken. Voor een deel zullen in het traject naar masterplan (en in de verdere uitwerking daarvan) ook nog nieuwe onderzoeks- en uitwerkingsvragen naar boven komen. De onderzoeken en verkenningen die nu al in beeld zijn, zijn in de volgende paragraaf uiteengezet.

8.2 Onderzoeken en uitwerkingen

Ten aanzien van de onderzoeken en uitwerkingen die benodigd zijn voor het masterplan en nadien de stedenbouwkundige uitwerkingen kan een onderscheid gemaakt worden naar diverse thema's.

De thema's die we hier onderscheiden, zijn:

- Water en bodem sturend;
- Ruimte en programma;
- Duurzaamheid.

Per thema geven we de onderzoeken en uitwerkingen puntsgewijs aan. Bij de start van de uitwerking van het masterplan wordt gezien welke punten wanneer tot een uitwerking en/of onderzoek dienen te worden gebracht.

Deel 1: Water en bodem sturend

Ten aanzien van water en bodem sturend zien we drie onderwerpen waarbinnen nader onderzoek en uitwerking vereist is:

- Watersysteem;
- Bodemsysteem;
- Natuurontwikkeling;
- Historische geografie en cultuurhistorie.

Watersysteem

- Waterbalans, waterkwaliteit en grondwater, zowel freatisch als in eerste watervoerende pakket.
- Aanvullende hydraulische- en waterbalansberekeningen.
- Onderzoek veenoxidatie in relatie tot nieuw waterpeil.
- Onderzoek en toetsing kwelstromen.
- Het waterbergingssysteem in het plangebied en de maatregelen die toegepast kunnen worden om ook de waterkwaliteit te verbeteren.
- Onderzoek en uitwerking van mogelijkheden voor hemelwatervoorzieningen (buffering, afstroom, infiltratie etc.).
- Nieuwe locatie ter vervanging van bestaande waterberging.
- Meekoppelkans: onderzoek naar de mate waarin en de wijze waarop de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord kan bijdragen aan verbetering van de waterkwaliteit in de Alblasserwaard.

Bodemsysteem

- Verfijning van het geotechnisch bodemonderzoek (aanvullende sonderingen, boringen, monsters en samendrukkingsproeven).
- Methoden van voorbelasting en bouwrijp maken in relatie tot onder andere restzettingseis.
- Milieukundig bodemonderzoek.
- Het minimaliseren van ondergrondse profielruimte door bundeling van kabels en leidingen om maximaal ruimte te bieden aan boomwortels en bodemleven.
- Uitwerking alternatieven voor het traditionele rioolsysteem.
- De wijze waarop de planvorming zo goed mogelijk kan aansluiten op de bestaande landschappelijke structuur en waar mogelijk de bestaande structuur te versterken.
- Karterend archeologisch onderzoek gericht op landschapsopbouw.

Natuurontwikkeling

- Uitwerking van het landschappelijk raamwerk en de verschillende natuurtypen.
- De kaders en uitgangspunten voor groen en water in het plangebied nader uitwerken zodat het optimaal bijdraagt aan de biodiversiteit en aansluit op de verschillende natuurtypen.
- Opstellen van een natuurcompensatieplan.
- Opstellen van een soortenmanagementplan.
- Verkennen van de mate waarin en de wijze waarop het landschap tijdelijk ingezet kan worden als bijvoorbeeld materiaallandschap.
- Meekoppelkans: Sliedrecht-Noord als middel om concreet invulling te geven aan de ambitie om de rivier en de polder door inzet van groen en blauw met elkaar te verbinden.

Historische geografie en cultuurhistorie

- De wijze waarop het DNA van het gebied in het landschappelijke raamwerk duidelijk gebruiks- en belevingskwaliteit (recreatieve waarde) krijgt.

Deel 2: Ruimte en programma

Compacte buurten en buurtschappen

- De doelgroepen, de leefstijlen en het woon-, werk- en voorzieningenprogramma dat daarbij past.
- De sferen en de (landschappelijke) kwaliteiten van de verschillende buurten.
- De wijze waarop de verschillende buurschappen in een buurt betekenis geven aan ontmoeting, veerkracht, sociale cohesie en leefbaarheid.
- De architectonische uitgangspunten en principes voor de verschillende buurten.
- Het samengaan van het landschappelijke en het bebouwingsraamwerk.
- De wijze waarop natuurinclusief ontwikkelen en bouwen bijdraagt aan de biodiversiteit in buurten en de buurschappen.
- De in Sliedrecht-Noord te realiseren voorzieningen (maatschappelijk en commercieel), inclusief de effecten die dit heeft op het bestaande dorp.
- Te realiseren voorzieningen om de 'modal split' te bevorderen.
- Principes van parkeeroplossingen in de diverse buurten en woningtypen.

Een aansprekende openbare ruimte

- De landschappelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten, principes en beoogde kwaliteiten voor de verschillende buurten en openbare ruimte.
- Een raamwerk van groene en waterrijke routes met parken, pleintjes en plekken die de buurten en buurtschappen met elkaar verbinden en waar bewoners elkaar ontmoeten.

Milieueffecten

- Het uitvoeren van een milieueffectrapportage om de effecten van de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord en de Noord-zuid verbinding volwaardig mee te kunnen wegen.
- Het uitvoeren van een kwantitatieve risicoanalyse om nog beter inzicht te krijgen in de risico's voor de omgeving en de mogelijkheden om deze te beperken.

Deel 3: Duurzaamheid

Mobiliteit

- Nader uitwerken van het mobiliteitsconcept.
- In de uitwerking naar het masterplan rekenen we de STOMP-principes in het verkeersmodel door om op basis daarvan tot nadere keuzes in de mobiliteits- en parkeermaatregelen te komen.
- De verbinding over het spoor bij het station werken we nader uit.
- Voor een goede OV-bereikbaarheid van Sliedrecht-Noord gaat de gemeente in overleg met de concessiehouder van het openbaar vervoer.
- Voor goede ruimtelijke inpassing en realisatie van een noordelijke entree van het station gaat de gemeente in overleg met eigenaar van spoor en opstallen.
- Om optimaal invulling te geven aan de ambities met betrekking tot STOMP en daarmee inzetten op een veilige en optimale fietsroute gaat de gemeente in gesprek met de eigenaar van de tunnel, parallel aan het spoor.
- Nader onderzoek op kruispuntniveau naar knelpunten en optimalisatiemogelijkheden voor de verkeersafwikkeling, aangevuld met een netwerkanalyse om het risico op terugslag op het hoofdwegennet te beoordelen.
- De uitwerking van overdracht van beheer en eigendom van wegen geven we vorm en inhoud in overleg met de betreffende eigenaren (Waterschap en Provincie) in de uitwerking tot het masterplan.

Energie

- Op basis van het onderzoek 'Ontwerp Warmteprogramma Sliedrecht', in samenhang met de stedenbouwkundige uitwerking, nadere verdieping uitvoeren naar inzet van de verschillende energiesystemen.

Pilots

- Kansrijke pilots / field labs / experimenten in samenwerking met kennisorganisaties, bedrijfsleven en andere stakeholders. Het draagt bij aan kennisontwikkeling over water en bodem sturend ontwikkelen, energietransitie en circulariteit.
- De wijze waarop duurzame initiatieven in het gebied zich verder kunnen ontwikkelen en bij kunnen dragen aan de (circulaire) identiteit en beleving het gebied.
- Aansluiten bij de pilot 'Publieke Mobiliteit' die gaat starten binnen de gemeente Sliedrecht waarbij streven is om beter en vraaggericht vervoer van deur tot deur te realiseren, aanvullend op met een mix van openbaar en gedeeld vervoer en door integratie van doelgroepenvervoer.
- Ambitie is om de leefomgeving in Sliedrecht-Noord gezonder te maken en conform aanpak 'Gezond ontwerpen' de planvorming vorm te geven en als pilot aan te sluiten op 'Gezonde leefomgeving'. De aanpak versterkt en verbindt groene plekken en sociaal leven. Zo ontstaat een gezondere leefomgeving met meer ruimte om woningen, voorzieningen en werkplekken toe te voegen. De omgeving wordt levendiger en aantrekkelijker.

8.3 Participatie

De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord doen we samen. Wij vinden het belangrijk dat inwoners, organisaties, ondernemers en andere belanghebbenden kunnen meedenken en meepraten over de toekomst van hun leefomgeving. Dat is ook vastgelegd in de Participatieverordening en -beleid van de gemeente en is eerder al doorvertaald in het Programmaplan Ruimtelijke Vernieuwing 2025-2026 en het Ambitiedocument Sliedrecht-Noord.

Nadat het Contourenplan Sliedrecht-Noord door de raad is vastgesteld, werken we dit in de volgende stap uit in een masterplan. Bij deze uitwerking betrekken we stakeholders en natuurlijk de huidige en toekomstige bewoners van Sliedrecht en uit de regio. Hiervoor stellen we een participatiestrategie en -plan op.

Door verschillende vormen van participatie toe te passen, halen we om vanuit verschillende doelgroepen en belangen die er zijn een integraal beeld op en werken we op basis daarvan een plan uit met een breed draagvlak.

Dat doen we door:

- *Goed informeren* – we laten steeds duidelijk zien waar we staan in het proces, wat er al besloten is en waar nog ruimte is voor ideeën.
- *Ruimte bieden voor inbreng* – via gesprekken, bijeenkomsten en digitale middelen geven we inwoners en partners de gelegenheid om wensen, zorgen en kansen mee te geven.
- *Samenbrengen van perspectieven* – we betrekken niet alleen bewoners, maar ook maatschappelijke organisaties, ondernemers en andere betrokkenen zodat er een breed gedragen masterplan kan ontstaan.
- *Toegankelijk en laagdrempelig* – we zorgen dat iedereen die dat wil, kan meedoen door verschillende vormen van participatie te gebruiken.

9. Bijlagen

9.1 Literatuurlijst - geraadpleegde documenten

Hoofdstuk

2 Aanleiding

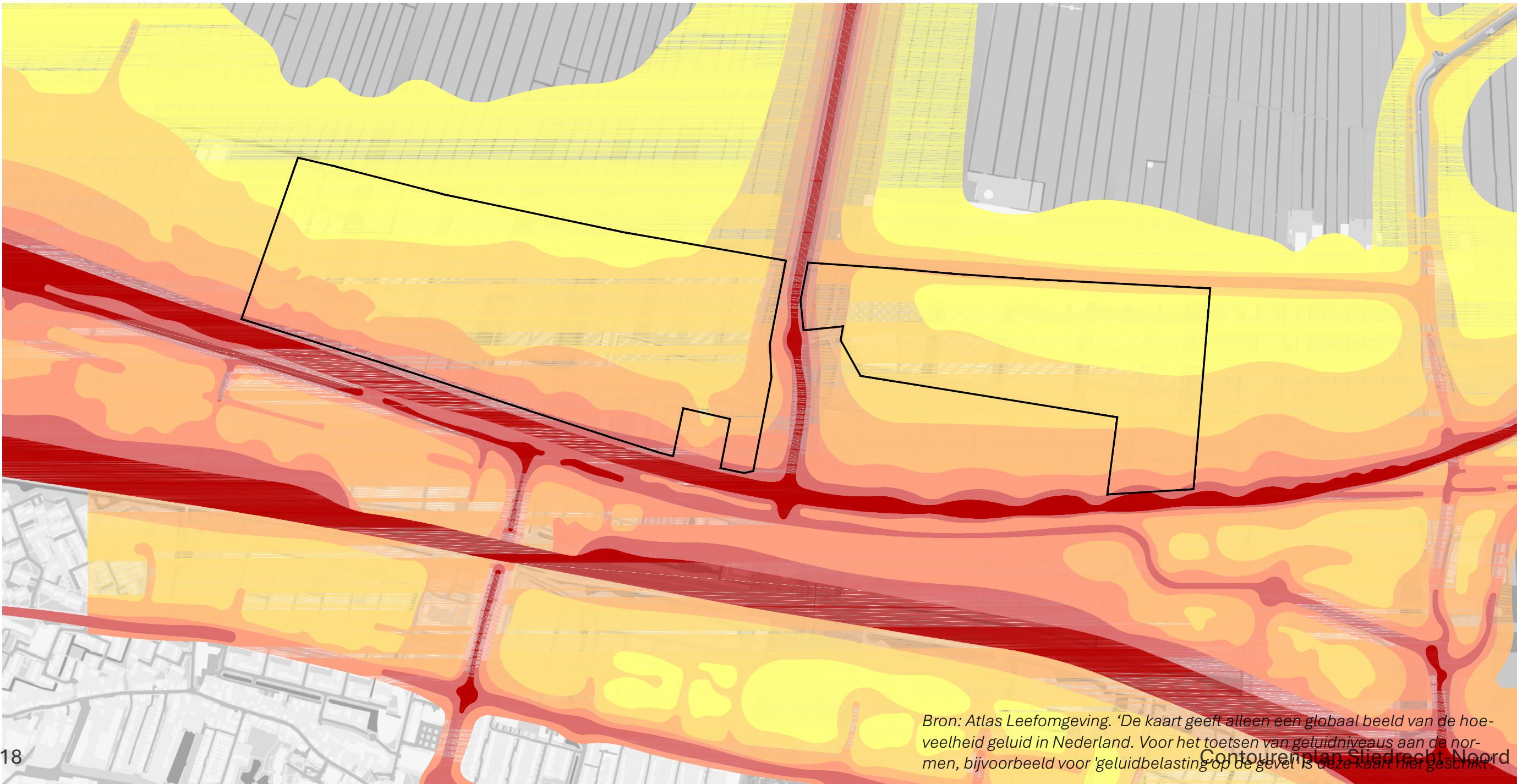
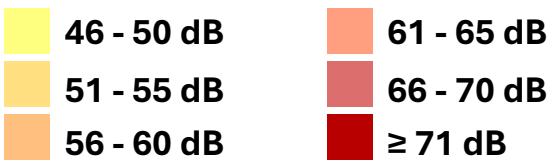
2.4 Omgevingsaspecten

nadere informatie is te vinden in:

2 Aanleiding	Ambitiedocument Sliedrecht Bouwt	Gemeente Sliedrecht	2022
	Programmaplan Ruimtelijke Vernieuwing 2025-2026	Gemeente Sliedrecht	
	Collegewerkprogramma 2022-2026	Gemeente Sliedrecht	oktober 2022
	Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland 2021 -2040	Provincie Zuid-Holland	21 december 2021
	Omgevingsvisie Sliedrecht	Gemeente Sliedrecht - Kuiper Compagnons	november 2021
	Omgevingsbeleid Zuid-Holland - Programma ruimte	Provincie Zuid-Holland	
	Omgevingsplan Sliedrecht	Gemeente Sliedrecht	februari 2025
	Transitievisie Warmte - Naar een aardgasvrije gebouwde omgeving in Sliedrecht	Gemeente Sliedrecht	juni 2021
	Memo Externe Veiligheid Sliedrecht-Noord	Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid	15 december 2022
	Memo Risicoanalyse Sliedrecht-Noord	Veigheidsregio Zuid-Holland Zuid	27 november 2024
3 Landschappelijk raamwerk	Hogedruk aardgastransportleidingen - Handreiking aandachtsgebieden in het omgevingsplan	Royal HaskoningDHV	24 maart 2023
	Quick scan externe veiligheid / Sliedrecht-Noord	Aviv	8 maart 2023
	Water en bodem sturend Sliedrecht-Noord - Adviesrapport Water en Bodem sturend in Sliedrecht-Noord	Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs	3 maart 2025
	Convenant klimaatadaptief bouwen in Zuid-Holland		4 oktober 2018
	Regionale Adaptatie Strategie Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	Gezamenlijke gemeentes, provincies en waterschap Rivierenland	juli 2021
	Klimaatonderlegger Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland - Defacto	januari 2023
	Water en bodem in Sliedrecht Noord - Advies team ruimtelijk beleid	Gemeente Sliedrecht	16 juni 2025
	Nota Parkeernormen Sliedrecht 2025	Gemeente Sliedrecht	15 mei 2025
	Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035	Gemeente Sliedrecht	18 juli 2024
	Mobiliteitsonderzoek ontwikkeling Sliedrecht-Noord	Goudappel	26 november 2025
4 Mobiliteit	Visie op Voorzieningen in Sliedrecht Noord	gezamenlijke marktpartijen	16 juni 2025
	Economische visie - Een samenwerking tussen: Gemeente Sliedrecht en Vereniging Sliedrechtse Ondernemingen	Gemeente Sliedrecht	maart 2021
	Rapport Woningmarktanalyse Drechtsteden	Rigo (i.o.v. gezamenlijk woningcorporaties)	3 december 2024
	Convenant Toekomstbestendig Bouwen Versie 2.0	Provincie Zuid-Holland e.a.	4 oktober 2024
5 Programmatische uitgangspunten	Nota voor stedenbouwkundige transformatie en verdichting in Sliedrecht	Gemeente Sliedrecht	oktober 2023
6 Ruimtelijke opzet			

9.2 Deelkaarten omgevingsaspecten

Geluidshinderontouren in Lden



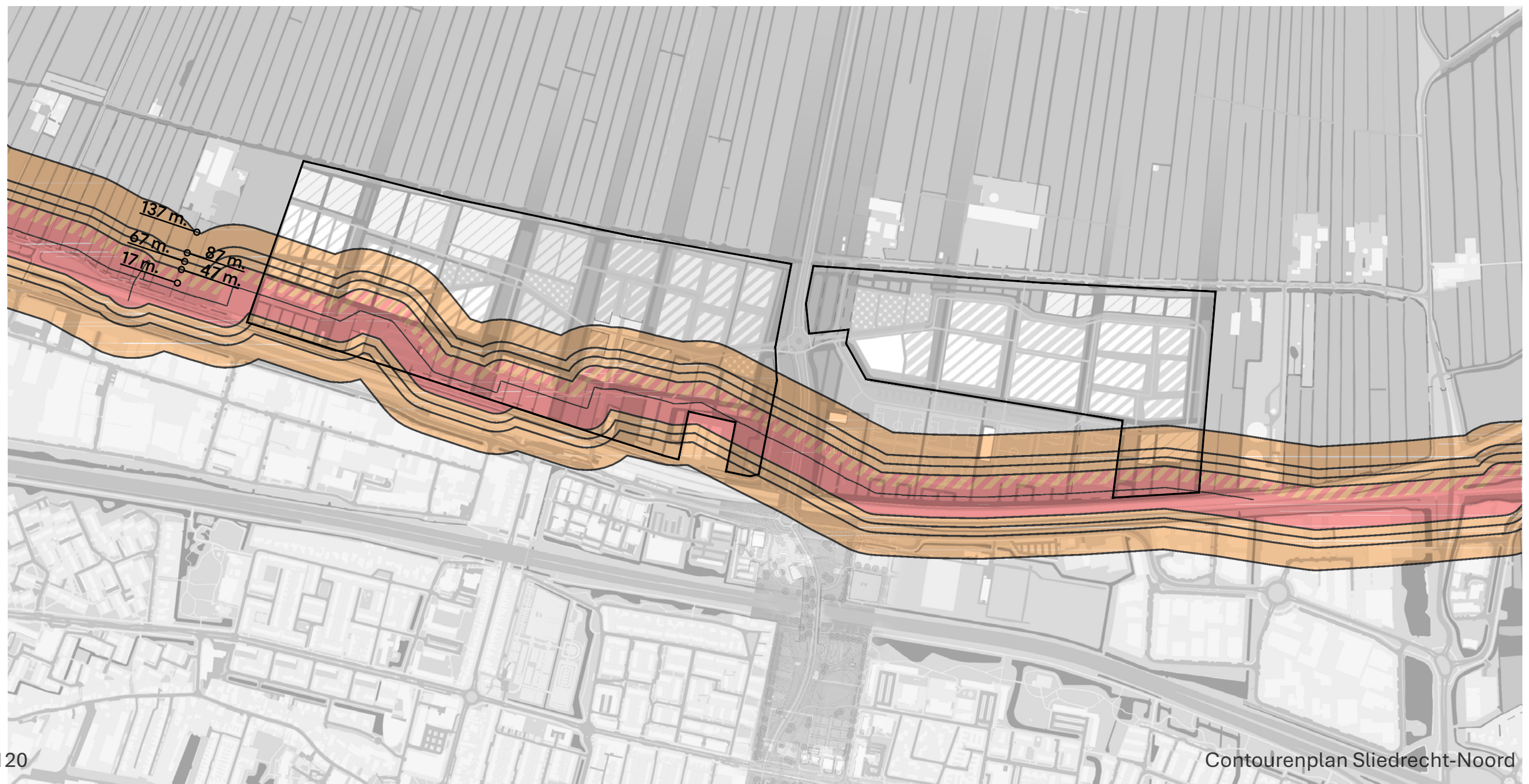
Hindercontouren sportvelden

■ Project Sliedrecht Buiten - sportvoorziening (geen woningbouw)



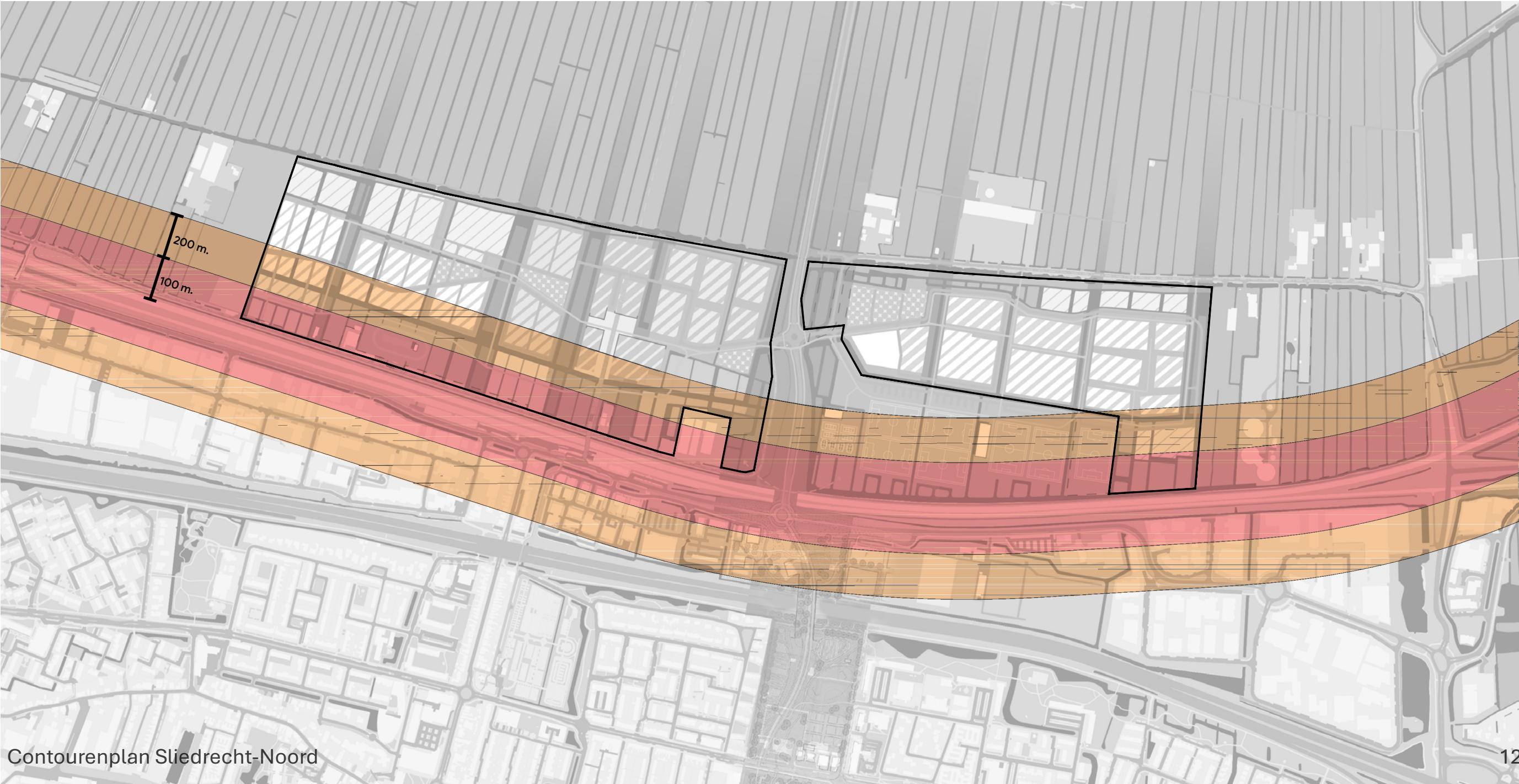
Hindercontouren gasleiding

-  Woningbouw mogelijk onder voorwaarden (*maatregelen bij bron*)
-  Woningbouw mogelijk onder voorwaarden (*maatregelen bij woningen*)
-  Geen woningbouw mogelijk



Hindercontouren Betuwelijn

- Woningbouw mogelijk, geen kwetsbare doelgroepen
- Geen woningbouw mogelijk



Hindercontouren (agrarische) bedrijven

Hindercontouren bestaande bedrijven



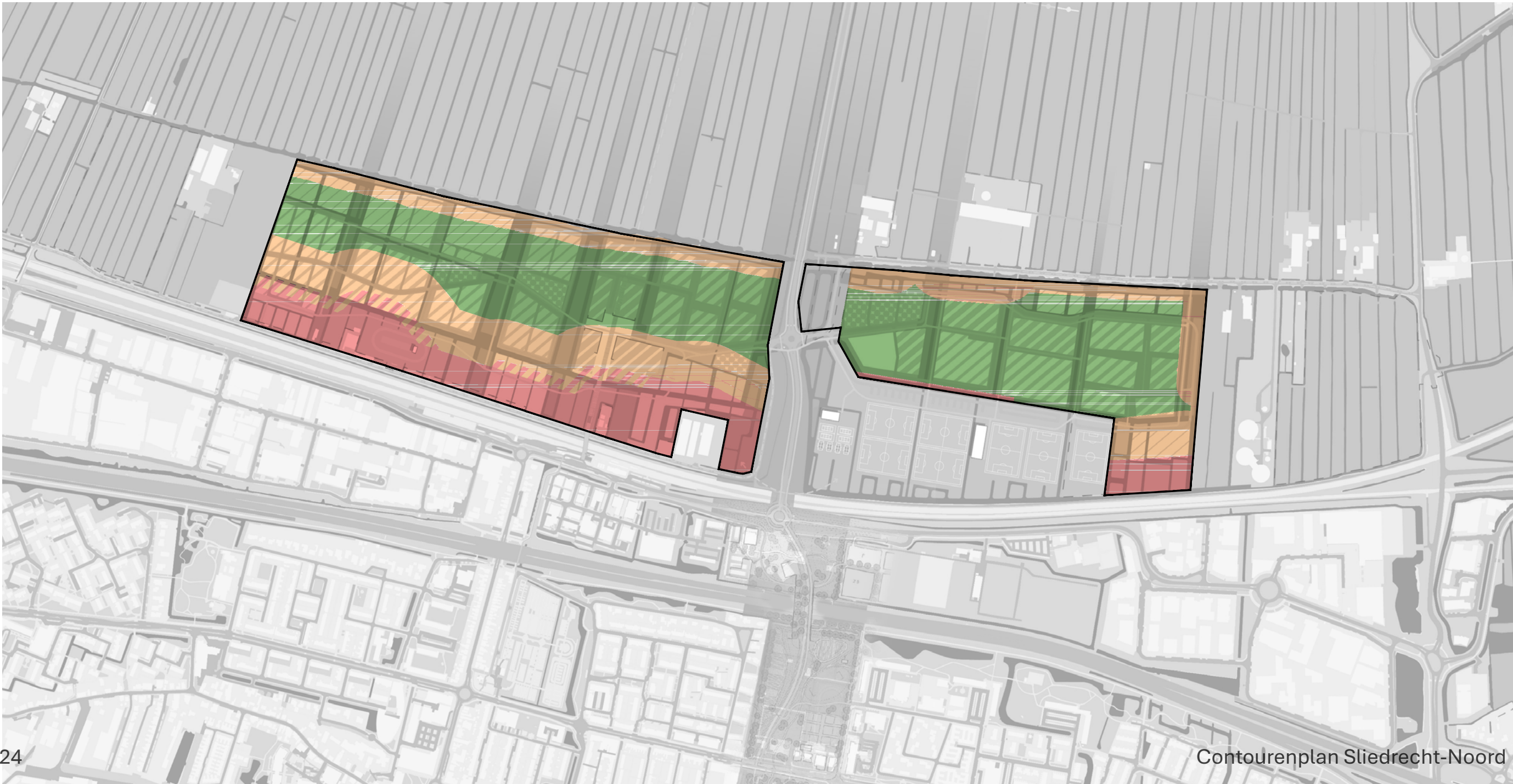
Zone beperking gewasbeschermingsmiddelen

Woningbouw onder voorwaarden mogelijk



Conclusiekaart hindercontouren

- Woningbouw mogelijk
- Woningbouw mogelijk onder voorwaarden
- Woningbouw mogelijk onder voorwaarden (bronmaatregelen)
- Geen woningbouw mogelijk



Te bebouwen gebieden

■ Woningbouw mogelijk (evt. onder voorwaarden)



in opdracht van



Gemeente
Sliedrecht



bpd

heijmans

a t e l i e r
DUTCH Architectuur
Stedenbouw
Landschap

Antennestraat 86 | 1322 AS Almere
T 036 - 533 34 24 | M 06 - 5380 1133
info@atelierdutch.nl | www.atelierdutch.nl

S-SLI-2024003
4 december 2025



Marseille buiten
ruimtelijk ontwerp



Wijziging van de begroting

Zaaknummer: 2025-0121858
Jaar: 2026

Onderwerp: Contourenplan Sliedrecht-Noord

Korte toelichting: Met behulp van deze wijziging wordt het voorbereidingsbudget Noord op de juiste hoogte gebracht om de volgende fase te kunnen voltooien.

Vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de
gemeente Sliedrecht op 3-2-2026

De griffier,

De voorzitter,

mr. R.P.A. van Aalst

mr. drs. J.M. de Vries

Contact

Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl/contact

Datum
Zie verzenddatum linksonder

Ons kenmerk
DOS-2021-0005725
PZH-2023-832156417

Uw kenmerk

Bijlagen
1

Onderwerp

Samenhangende beoordeling nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de Alblasserwaard

Geacht college,

Met deze brief willen we u wijzen op het belang dat wij hechten aan een samenhangende beoordeling van stedelijke ontwikkelingen. Alleen door die samenhang en samenwerking kunnen we zorgen voor toekomstbestendige ontwikkeling van bijvoorbeeld woonwijken en bedrijventerreinen. Dit zullen we in toenemende mate doen voor heel het grondgebied van Zuid-Holland. Voor uw gemeente is het schaalniveau van de Alblasserwaard relevant. We hechten aan voldoende afstemming tussen de gemeenten binnen de voormalige dijkkring, dus behalve Molenlanden en Gorinchem ook de noordelijke Drechtsteden Alblisserdam, Papendrecht, Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam.

Want in de Alblasserwaard komen veel van de actuele ruimtelijke vraagstukken in Zuid-Holland samen. Bijvoorbeeld ruimte voor woningbouw, economie, landbouw, natuur en recreatie, de mobiliteitsopgave. En een grote opgave op het gebied van klimaatadaptatie en waterveiligheid, langs de rivieren en als onderdeel van het veenweidelandschap in het Groene Hart. Als overheden staan we samen aan de lat om deze opgaven toekomstbestendig in samenhang op te pakken. Uw inzet hiervoor wordt door ons gezien en gewaardeerd.

We zien dat verschillende gemeenten in dit gebied verzoeken om grote stedelijke ontwikkelingen op de zogenaamde 3-hectarekaart voor grote buitenstedelijke ontwikkelingen van ons Omgevingsbeleid te laten plaats. De uitbreidingsbehoefte lijkt zich daarbij vooral te concentreren in het gebied ten noorden van de gebundelde infrastructuur van A15, Merwedelingelijn (en Betuweroute). Concreet gaat het nu om de plannen voor woningbouw en bedrijventerreinen in 't Oog te Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht Noord. Maar ook in andere gemeenten wordt dit gebied als zoekgebied gezien voor mogelijke toekomstige stedelijke ontwikkeling. Vanuit onze rol in de ruimtelijke ordening bezien we deze ontwikkelingen in bredere zin, integraal en op de schaal van de regio.

De urgentie van regie op- en samenhang tussen ontwikkelingen en ruimteclaims op de schaal van de regio neemt toe aangezien de beschikbare ruimte beperkt is. Ook in het proces van de Ruimtelijke puzzel constateren we dat we er niet onder uit komen dat er keuzes moeten worden gemaakt. Het

Rijk geeft de provincies hierin nadrukkelijk een rol, in de vraag voor de Ruimtelijke Puzzel maar ook in processen als de Regionale Realisatieagenda's Wonen en het Nationaal Programma Landelijk Gebied. Wij pakken die rol op, maar kunnen dat uiteraard niet zonder u.

Voor Zuid-Holland, maar de Alblasserwaard in het bijzonder is ook van belang de Klimaatonderlegger, die we in samenwerking met de waterschappen hebben ontwikkeld als uitwerking van de brief 'Water en Bodem sturend' die de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat verstuurden op 25 november 2022. Zeker in dit gebied zien we dat goed dient te worden onderzocht of een ontwikkeling ook op de lange termijn niet leidt tot onevenredige kosten om dit gebied veilig, bereikbaar en leefbaar te houden om te komen tot 'water en bodem sturend'. Het watersysteem en de bodemgesteldheid in dit gebied zullen vragen om een substantiële inspanning waarbij meerdere partijen zich moeten inzetten om te komen tot een manier van ontwikkelen die toekomstbestendig en waterrobuust is.

We willen samen met u voorkomen dat we door sectorale en/of lokale keuzes, ontwikkelingen faciliteren die in de toekomst leiden tot grote onvoorziene investeringen in veiligheid, leefbaarheid of ontsluiting. Het is van belang dat op regionaal niveau onderzocht en onderbouwd wordt of een plan nu wel de juiste ontwikkeling op de juiste plek is en of voldoende in beeld is wat de mogelijke effecten zijn in de vorm van ruimtelijke, financiële of veiligheidsclaims voor toekomstige generaties.

Procedure nieuwe verzoeken aanpassen provinciaal Omgevingsbeleid (3 ha kaart)

In ons Omgevingsbeleid beschikt PS over de bevoegdheid om stedelijke ontwikkelingen groter dan drie hectare op te nemen in onze Omgevingsverordening. Het staat gemeenten natuurlijk vrij om nieuwe plannen voor stedelijke ontwikkelingen als woningbouw en bedrijventerreinen te maken en die voor te leggen aan de provincie indien deze niet passen binnen het vigerende provinciale Omgevingsbeleid. Wij zullen dergelijke plannen integraal beoordelen en vervolgens besluiten of we aan Provinciale Staten voorstellen om de procedure te starten voor aanpassing van het provinciale Omgevingsbeleid. Wij hechten er echter aan dat hiervoor een heldere en transparante procedure wordt gevolgd zodat u weet op welke wijze uw eventuele verzoeken aan de provincie kunt voorleggen. Hieronder zullen wij die procedure nader toelichten.

Indien er vanuit uw gemeente een plan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling groter dan 3 ha en gelegen buiten BSD wordt voorgedragen voor de lijst met grotere stedelijke ontwikkelingen, dan gebeurt dit in eerste instantie in het kader van een actualisering van de regionale programmering zoals voor woningbouw het regionale programma voor de regio. (Alblasserwaard of Drechtsteden). De actualisering van de regionale woningbouwprogrammering is een gezamenlijk proces van afstemming en prioritering tussen de regiogemeenten onderling en de provincie.

Aangezien verzoeken voor de zogenaamde 3-hectarekaart vaak in een relatief vroeg stadium van planuitwerking worden voorgelegd is onze insteek dan ook om in deze eerdere fase al een integraal standpunt in te kunnen nemen, dat wil zeggen gebaseerd op alle provinciale belangen die hier aan de orde zijn. Dit vraagt een nadere onderbouwing die ten minste inzicht kan geven op de in de bijlage beschreven onderwerpen.

Vervolgens zullen wij dit integrale standpunt al dan niet aan Provinciale Staten voorleggen in het kader van (een startnotitie voor) een volgende Herziening van het provinciaal Omgevingsbeleid. Dit proces is toegelicht in onze brief aan Provinciale Staten over de procedure voor gemeentelijke verzoeken om nieuwe locaties die groter zijn dan 3 hectare en gelegen zijn buiten bestaand stads- en dorpsgebied op te nemen in de Omgevingsverordening Zuid-Holland (PZH-2021-792472139).

Hoewel een onderbouwd plan een betere afweging mogelijk maakt, willen we benadrukken dat de besluitvorming door GS en PS uiteindelijk op basis van onze provinciale kaders en ambities zal moeten plaatsvinden. Dit betekent dat de uiteindelijke beoordeling altijd op inhoud en onze belangen zal zijn en niet op moment van indienen of de mate waarin een plan voldoet aan de procesvereisten.

Een overzicht van de relevante aspecten die daarbij voor ons aan de orde zijn vindt u in de bijlage bij deze brief, 'criteria integrale beoordeling verstedelijking'.

Integrale afweging door Provinciale Staten

Wat betreft stedelijke ontwikkelingen groter dan drie hectare is het aan Provinciale Staten om te besluiten of deze op de zogenaamde 3-hectarelijst worden opgenomen. In onze voordracht richting PS willen wij niet alleen een integrale afweging maken per gemeentelijk verzoek, maar ook in samenhang op regionaal niveau. Wij zullen dus, voor zover mogelijk, de verschillende gemeentelijke initiatieven binnen de regio's Alblasserwaard en Drechtsteden in dit gebied in samenhang beoordelen op basis van de voornoemde criteria. In eerste instantie betreft dat de ons bekende concrete initiatieven voor grootschalige woningbouw in Hardinxveld-Giessendam ('t Oog) en Sliedrecht Noord. Wij rekenen erop dat deze criteria ons als betrokken overheden kunnen helpen bij het realiseren van het gemeenschappelijke doel van een toekomstbestendige ruimtelijke ordening op ons grondgebied, ook op de langere termijn.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

drs. J. Smit

Meer informatie www.zuid-holland.nl/contact

Bijlage:

Criteria integrale beoordeling verstedelijking Alblasserwaard

Onderwerp

Criteria integrale beoordeling verstedelijking

Een verzoek tot opnemen op de '3 ha. kaart' staat los van reguliere ruimtelijke procedures zoals bestemmingsplannen. Een verzoek is vormvrij, dit overzicht moet worden gezien als een opsomming van aandachtspunten waar op enigerlei wijze rekenschap van moet kunnen worden gegeven.

Proces

- Draagvlak binnen de gemeenteraad: kan het plan op de steun van een meerderheid van de gemeenteraad kunnen rekenen.
- Draagvlak binnen de regio (Drechtsteden of Alblasserwaard): onderbouwing van de relatie tot andere woningbouwplannen in de regio en de regionale afstemming daarover.
- Draagvlak bij (in dit gebied) het waterschap Rivierenland over het uitgewerkte plan. Het waterschap is in een vroegtijdig betrokken bij de planvorming, er is inzicht in de randvoorwaarden vanuit bodem- en watersysteem

Bodem, water en klimaat

- Wat is de bodemgesteldheid op deze locatie, welke maatregelen zijn randvoorwaardelijk en wat zijn de te verwachten effecten daarvan op de planexploitatie. De informatie uit de Klimaatonderlegger Zuid-Holland kan hiervoor als vertrekpunt gebruikt worden (er zal meer inzicht nodig zijn gebaseerd op veldonderzoek per specifieke locatie)
- Hoe kan het plan toekomstbestendig en waterrobuust zijn op de korte, middellange en lange termijn. Uitgangspunt hiervoor zijn het Convenant Klimaatadaptief Bouwen en de "Landelijke maatlat voor een voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving".
- Hoe wordt er gewerkt met de structurerende keuzes uit de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 25 november 2022 over Water en Bodem Sturend.
- Is in beeld wat de eventuele gezondheidsrisico's zijn door zeer zorgwekkende stoffen, waaronder Pfas.

Mobiliteit

- Wat zijn te verwachten mobiliteitseffecten van de ontwikkeling op de korte, middellange en lange termijn op verschillende modaliteiten? Welke gevolgen zijn er voor regionale infrastructuur als Merwedelingelijn en de Rijks- en provinciale wegen? Daarbij hebben de provinciale wegen, de Merwedelingelijn en het regionale busnetwerk natuurlijk onze bijzondere aandacht. De autonome ontwikkeling (in feite de druk op het wegennet, Merwedelingelijn en busnetwerk zonder woningbouw op de locatie) beschouwen wij als de referentiesituatie.
- Welke mobiliteitsmaatregelen zijn nodig om de mobiliteitsdruk te beperken? De gemeente is verantwoordelijk voor de financiering van aanleg van de benodigde

infrastructuur en andersoortige mobiliteitsmaatregelen en moet er voor zorgen dat risico's en beheer en onderhoud met zekerheid gedekt zijn.

- Hoe kan het uitgangspunt "eerst bewegen dan bouwen" worden ingevuld en wat betekent dit voor de fasering van de werkzaamheden en bijbehorende planning, inclusief start woningbouw en in gebruik nemen van woningen. Dit mede in relatie tot de ontwikkeling van het meerjarig maatregelenpakket voor de bereikbaarheidsaanpak van Drechtsteden en Alblasserwaard.
- Welke maatregelen worden beoogd m.b.t. (hoogwaardig) openbaar vervoer en (snel)fietsroutes en hoe kan financiering van aanleg, risico's en beheer en onderhoud met zekerheid gedekt zijn.
- Wat is een realistische verwachting ten aanzien van 'modal split', waar is deze op gebaseerd en hoe kan dit worden gefinancierd? OV- en fietsstimuleringsmaatregelen voor de nieuwe inwoners dienen hiervan deel uit te maken.

Natuur en landschap

- Welke effecten en maatregelen zijn te voorzien m.b.t. stikstof, die de eventuele woningbouw zou hebben op Natura 2000 gebieden, welke acties en maatregelen moeten daarvoor genomen worden en hoe kunnen deze geborgd en gefinancierd zou worden.
- Heeft de ontwikkeling effecten op beschermde weidevogelgebieden en NatuurNetwerk Nederland, zoals begrensd in de provinciale Omgevingsverordening? Zo ja, op welke wijze kan de compensatieplicht worden vormgegeven, hoe verhoudt zich dat tot de formele toetsingskaders en hoe kan met zekerheid gefinancierd worden.
- Welke effecten heeft de voorgenomen ontwikkeling en hoe is deze inpasbaar m.b.t. het Omgevingsbeleid wat betreft ruimtelijke kwaliteit, waaronder de beschermingscategorieën ruimtelijke kwaliteit en de op die locatie relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit.

Woningbouw

- Wat is het aantal woningen en aantal hectare waarop de woningbouw zou moeten plaatsvinden, bruto inclusief benodigde ruimte voor inpassing en zaken als watercompensatie.
- Hoe verhoudt het plan zich tot de Ladder voor Duurzame verstedelijking, wat is de reden dat de ontwikkeling niet binnenstedelijk kan worden gerealiseerd?
- Is het plan opgenomen in een aanvaardbare categorie in een geactualiseerd woningbouwprogramma voor de regio Alblasserwaard of de regio Drechtsteden voor de komende 10 jaar? Het regionale woningbouwprogramma wordt gezamenlijk opgesteld door de desbetreffende gemeenten en de provincie.
- Voldoet het plan aan de vereisten ten aanzien van betaalbare woningen, welk aandeel is betaalbaar en daarbinnen in het sociale segment?
- Hoe sluiten de geplande type woningen en woonmilieus aan bij de (regionale) vraag.

Bedrijventerreinen

- Wat is het aantal bruto hectare aan te leggen bedrijventerrein, dus inclusief ruimte inpassing en watercompensatie.
- Past de ontwikkeling in de regionale behoefte, in dit geval Zuid-Holland Zuid en daarbinnen de subregio's Drechtsteden en Alblasserwaard? Is deze regionaal vastgelegd in een vastgestelde regionale bedrijventerreinenstrategie.

Overige aandachtspunten

- Hoe wordt rekening gehouden met erfgoed zoals eventuele molenbiotopen en archeologische waarden
- Welke kansen biedt de ontwikkeling binnen de RES-sen voor Alblasserwaard en Drechtsteden?
- Is er sprake van een aanvaardbare locatie vanuit aanwezigheid van milieu- en veiligheidscontouren van industrie of vervoer van gevaarlijke stoffen?

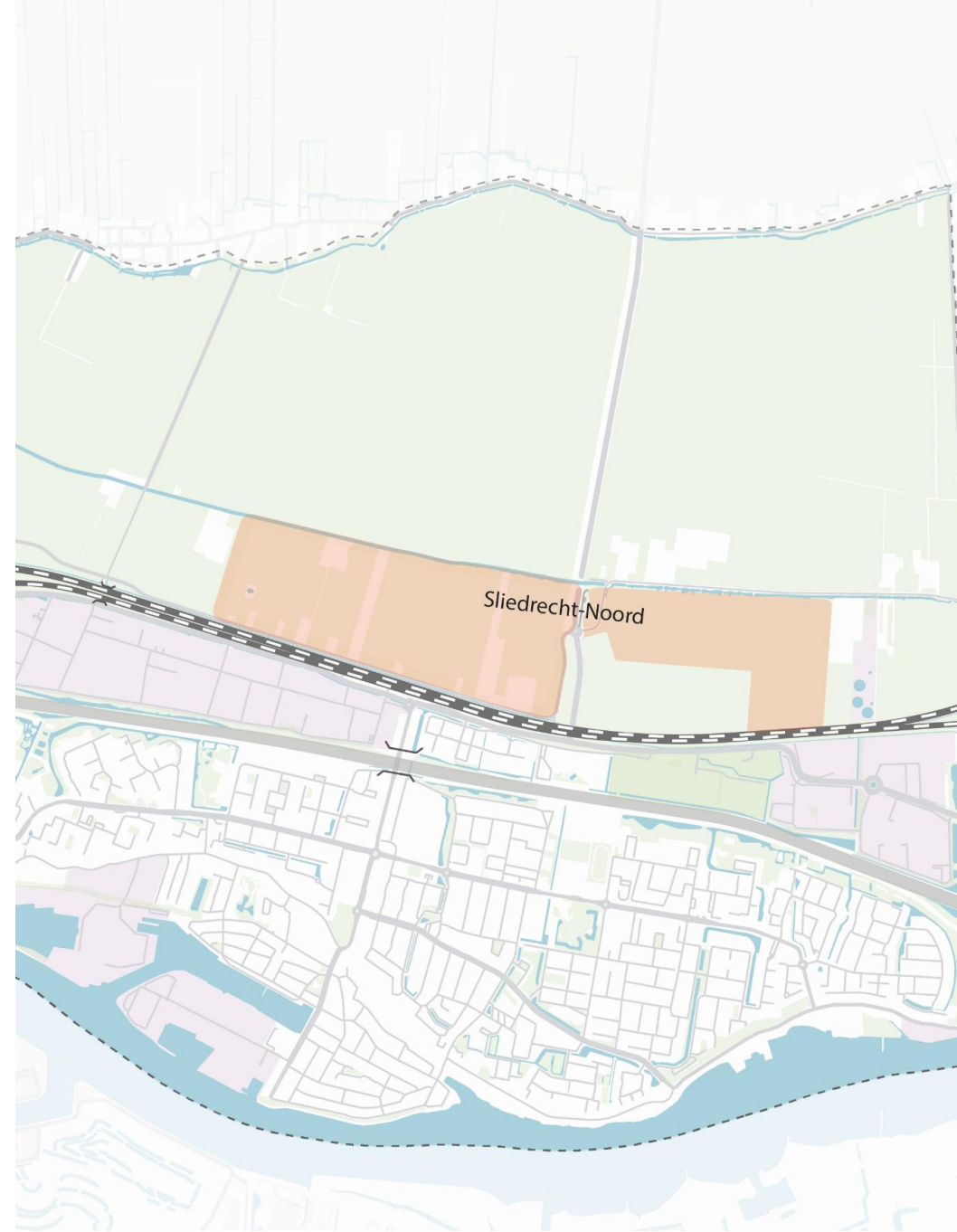
Uitvoerbaarheid en realistische planning

- Een beeld van het totaal aan aanvullende maatregelen die in en voor het gehele plan uitgevoerd zouden moeten worden, en hoe daar in de planexploitatie rekening mee zal worden gehouden
- Een inschatting van risico's en mogelijke maatschappelijke kosten op de lange termijn zodat zo goed mogelijk beoordeeld kan worden of er sprake is het afwentelen van kosten in de tijd op toekomstige generaties.
- Op welke termijn zal de ontwikkeling worden gerealiseerd? We vragen een realistische planning in de tijd, ook ten opzichte van andere ontwikkelingen in de regio.

Mobiliteitsonderzoek ontwikkeling Sliedrecht-Noord

Onderzoek naar de verkeerseffecten van
de ontwikkeling Sliedrecht-Noord bij
inzet op STOMP-maatregelen

Datum: 26 november 2025
Kenmerk: 021233.20251126.R1.02



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Analyse mobiliteit huidige situatie	6
3	Toekomstige situatie: Referentie 2040	16
4	Toekomstige situatie: Plan 2040	23
5	Toekomstige situatie: Plan 2040-STOMP	31
6	Conclusies en aanbevelingen	42
7	Bijlages	46



1. Inleiding



1. Inleiding

Context en doel mobiliteitsonderzoek

Ontwikkeling Sliedrecht-Noord

De gemeente Sliedrecht en meerdere ontwikkelende partijen zijn voornemers aan de noordkant van Sliedrecht een nieuwe woonwijk te realiseren: Sliedrecht-Noord, zie figuur 1.1.

De gebiedsontwikkeling bestaat uit circa 1.880 woningen en voorzieningen als een basisschool en gymzaal. Mogelijk ook buurtgebonden voorzieningen zoals een supermarkt en gezondheidscentrum. Het gebied ligt tegen de Betuwelijn, Merwedelingelijn en N482 aan.



Figuur 1.1: Ligging Sliedrecht-Noord

Doel mobiliteitsonderzoek

Voor de ontwikkeling van dit plangebied wordt gewerkt aan een **Contourenplan**. Dit plan zet de visie voor het nieuwe woongebied op de kaart en stelt binnen welke kaders de ontwikkeling plaats kan vinden.

De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord is een uitdaging op het gebied van mobiliteit. Daarom is inzicht nodig in hoe de nieuwe woonwijk kan worden ingepast met behoud van bereikbaarheid en doorstroming op het omliggende wegennet, rekening houdend met knelpunten die er zonder Sliedrecht-Noord al zijn. De onderzoeksvragen zijn:

- Welke impact heeft Sliedrecht-Noord op de bereikbaarheid en doorstroming van het omliggende wegennet?
- Wat kunnen maatregelen in lijn met het STOMP-inrichtingsprincipe bijdragen aan het verminderen/voorkomen van knelpunten?

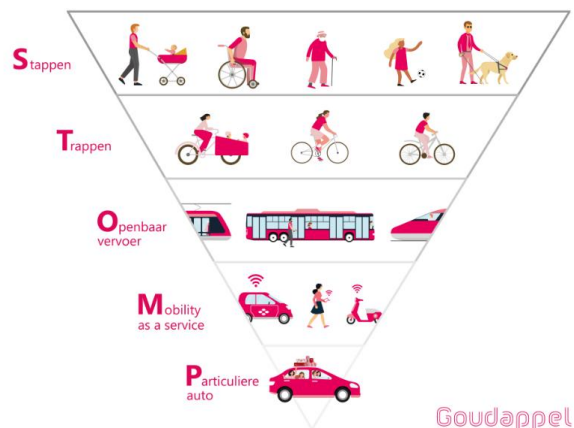
Wat we verstaan onder het STOMP-principe is op de volgende pagina toegelicht.

De gemeente Sliedrecht en meerdere ontwikkelende partijen hebben in samenwerking met AKRO Consult aan verkeerskundig adviesbureau Goudappel gevraagd inzichtelijk te maken wat de toepassing van STOMP kan opleveren voor de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord.



1. Inleiding

Uitleg STOMP-principe en onderzoeksproces



STOMP-principe uitgelegd

In Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 wordt het volgende gesteld over het STOMP-principe: *“Bij het vormgeven van het mobiliteitsbeleid hanteren we het STOMP-principe. (...) Dit principe houdt in dat we eerst kijken naar de behoeften van de voetganger (Stappen), vervolgens naar de fietser (Trappen), het openbaar vervoer, deelmobiliteit (Mobiliteitsdiensten) en tot slot de Privéauto. Door bij het bepalen van de kwaliteitseisen per vervoerswijze te beginnen bij de eisen en wensen ten aanzien van ‘Stappen’, dan ‘Trappen’ enzovoort, voorkomen we dat de grootste ruimtevragers vanaf het begin het straatbeeld bepalen en de actieve vervoerswijzen terechtkomen in de ‘restruimte’. Met dit principe brengen we de verschillende vervoerswijzen in Sliedrecht beter in balans zodat duurzaam en gezond verplaatsen ook echt een*

aantrekkelijke keuze is.” De ontwikkeling van Sliedrecht-Noord is een uitgelezen kans om mobiliteitsnetwerken direct volgens dit principe in te richten. Zo zijn alternatieven voor de auto zo veel mogelijk op orde en wordt de bijdrage van de ontwikkeling op bestaande knelpunten in het autonetwerk zo veel mogelijk beperkt.

Onderzoeksproces

Het mobiliteitsonderzoek voor Sliedrecht-Noord is procesmatig uitgevoerd in vier stappen:

1. Beschouwing van de huidige netwerken en bereikbaarheid van het plangebied
2. Vaststellen van (mobiliteits)ambities om impact van Sliedrecht-Noord op het autonetwerk zo veel mogelijk te beperken (vanuit STOMP-principe)
3. Doorrekening met regionale verkeersmodel RVMK Drechtsteden en Alblasserwaard
4. Formuleren conclusies en aanbevelingen voor ontwikkeling Sliedrecht-Noord op het gebied van mobiliteit, als input voor het Contourenplan

Het proces onder leiding van AKRO Consult bestond uit een intensieve samenwerking tussen Goudappel, gemeente Sliedrecht en de ontwikkelende partijen. Daarnaast zijn op diverse momenten relevante stakeholders betrokken, zoals provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat.

In juli 2025 vond het startoverleg plaats, gevolgd door een analysefase waarin gebieds-, netwerk-, beleids- en mobiliteitsinformatie werd verzameld. Deze informatie is in overleg met de direct betrokken partijen vertaald naar concretere mobiliteitsambities voor de gebiedsontwikkeling Sliedrecht-Noord.

Om antwoorden te krijgen op de onderzoeksvragen zijn deze ambities vertaald in drie modelscenario's om door te rekenen met het Verkeersmodel (stap 3). Het gebruikte model is RVMK 2.0 Drechtsteden & Alblasserwaard (basisjaar 2022, scenario 2040 Hoog):

- **Referentie 2040: zonder ontwikkeling Sliedrecht-Noord** (hoofdstuk 3) – vastgestelde 2040H scenario (inclusief 't Oog, Middenwetering, Statonspark III en Sliedrecht Buiten), maar zonder Sliedrecht-Noord
- **Plan 2040: volledige ontwikkeling Sliedrecht-Noord zonder STOMP-maatregelen** (hoofdstuk 4) – plan 2040 is Referentie 2040 met de volledige ontwikkeling van Sliedrecht-noord (1.880 woningen en voorzieningen)
- **Plan 2040-STOMP: volledige ontwikkeling Sliedrecht-Noord met STOMP-maatregelen** (hoofdstuk 5) – plan 2040-STOMP heeft dezelfde ruimtelijke ontwikkelingen als Plan 2040 met extra maatregelen ter stimulering van de mobiliteitstransitie

In bijlage 1 zijn de uitgangspunten per modelscenario opgenomen in tabelvorm en geaccordeerd door de gemeente Sliedrecht en ontwikkelende partijen.

Voorliggende rapportage vormt input voor het opstellen van concrete kaders en randvoorwaarden voor mobiliteit in het Contourenplan van Sliedrecht-Noord.

2. Analyse mobiliteit huidige situatie



2. Analyse mobiliteit huidige situatie

Een blik op de huidige voorzieningen nabij de gebiedsontwikkeling

In dit hoofdstuk wordt de mobiliteitskwaliteit van het plangebied in huidige situatie in beeld gebracht aan de hand van de huidige netwerken, voorzieningen en bereikbaarheid.

Voorzieningen niet binnen handbereik

De nabijheid van voorzieningen is een belangrijke bepalende factor voor mobiliteitsgedrag. Vooral de afstand tussen woonlocatie en een voorziening is bepalend voor de modaliteit die gebruikt wordt om de verplaatsing af te leggen.

Binnen het plangebied Sliedrecht-Noord zijn momenteel geen voorzieningen aanwezig. Momenteel zijn de dichtstbijzijnde voorzieningen: het treinstation, zwembad en de voetbalvereniging Sliedrecht. Andere voorzieningen zoals een supermarkt en andere detailhandel (Kerkbuurt, Burg. Winklerplein etc.) liggen verder weg. Vanuit het projectgebied is de afstand tot deze voorzieningen relatief groot, mede doordat het spoor als een fysieke barrière fungeert. Hierdoor moet men een langere afstand afleggen om bij voorzieningen te komen.

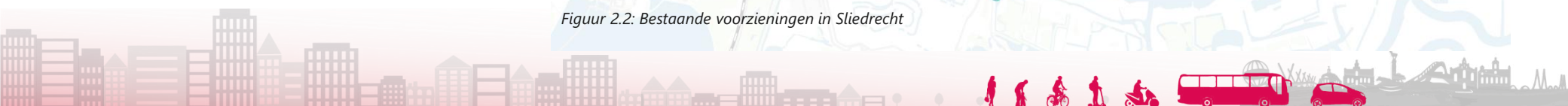
Het bereiken van basisvoorzieningen kost nu gemiddeld een half uur te voet. Met de fiets zijn deze voorzieningen wel binnen tien tot vijftien minuten reistijd bereikbaar.



Figuur 2.1: Belangrijke OV-voorziening Station Sliedrecht



Figuur 2.2: Bestaande voorzieningen in Sliedrecht



2. Analyse mobiliteit huidige situatie

Een blik op de huidige infrastructuur rondom de gebiedsontwikkeling

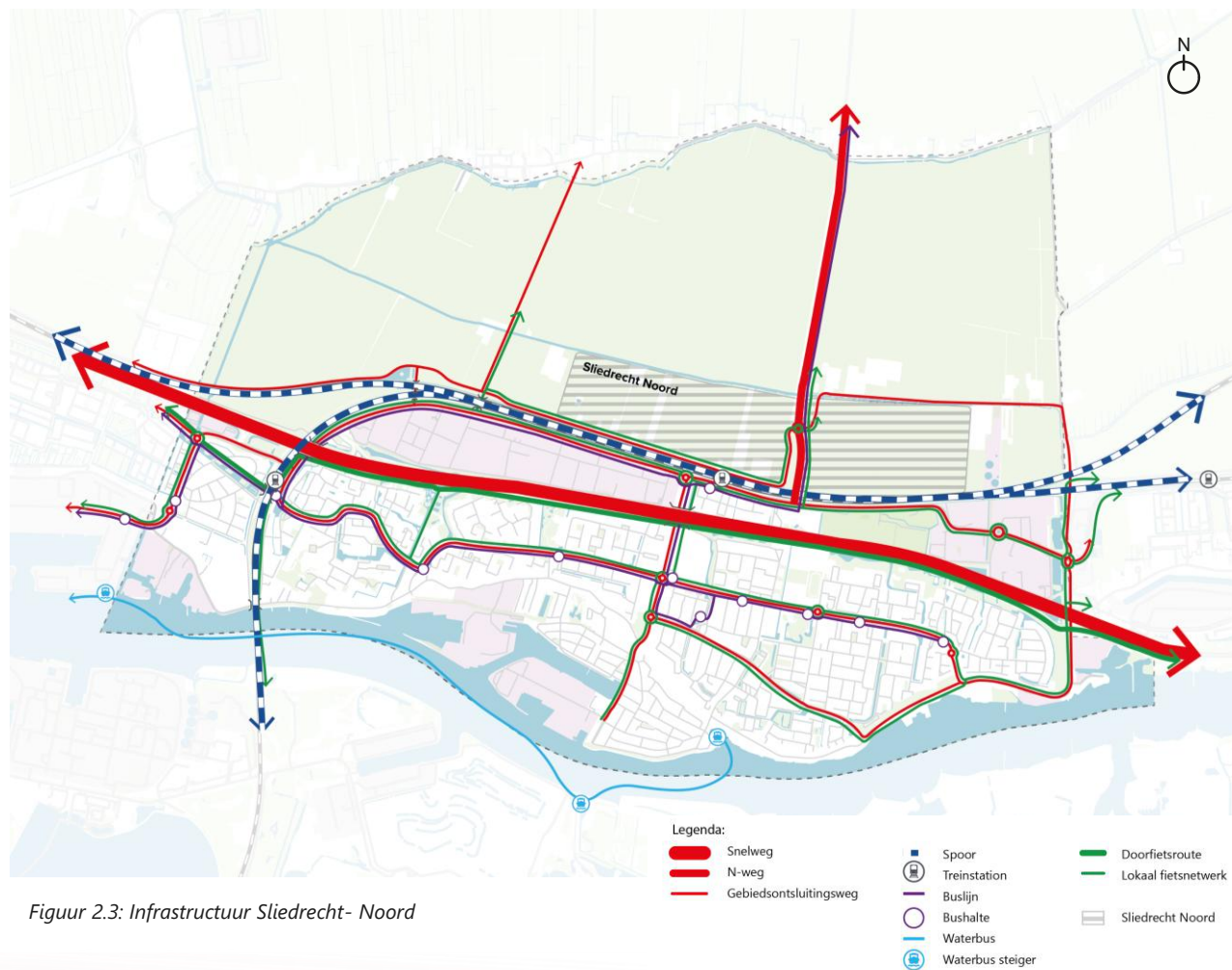
Netwerken rondom de Sliedrecht Noord

In het plangebied is de **voetgangers**infrastructuur op dit moment beperkt. Bewoners zijn genoodzaakt de rijbaan te delen met auto's en fietsers. Vanuit het plangebied zijn er vier verbindingen om het bestaande dorp Sliedrecht ten zuiden van het spoor te bereiken. Deze liggen (van west naar oost) ter hoogte van Ringerstraat, Tolsteeg, N482 en Zwijnskaade. Dit zijn geen aantrekkelijke looproutes. Bovendien stuit je al snel op een tweede barrière: de A15. Deze is in Sliedrecht maar op drie locaties te kruisen, waardoor het fietsnetwerk noord-zuid niet erg fijnmazig is.

Ook een rechtstreekse **fiets**verbinding tussen Sliedrecht-Noord en het station of de dorpskern ontbreekt. Momenteel zijn deze bestemmingen alleen via een indirecte route bereikbaar. Binnen Sliedrecht zelf is het fietsnetwerk fijnmazig, met routes langs het spoor en de snelweg. De routes verbinden de stations en lopen door naar omliggende gebieden.

Hoewel het treinstation direct naast het plangebied 'Sliedrecht Noord' ligt en de bus over de N482 rijdt, is er geen directe **OV**-verbinding beschikbaar in het plangebied.

Het **autonetwerk** is uitgebreid. Sliedrecht is goed bereikbaar via de A15. Sliedrecht Noord is ontsloten via de N482, Kweldamweg en Parallelweg (ten noorden van het spoor).



Figuur 2.3: Infrastructuur Sliedrecht- Noord



2. Analyse mobiliteit huidige situatie

Huidige voetgangersbereikbaarheid

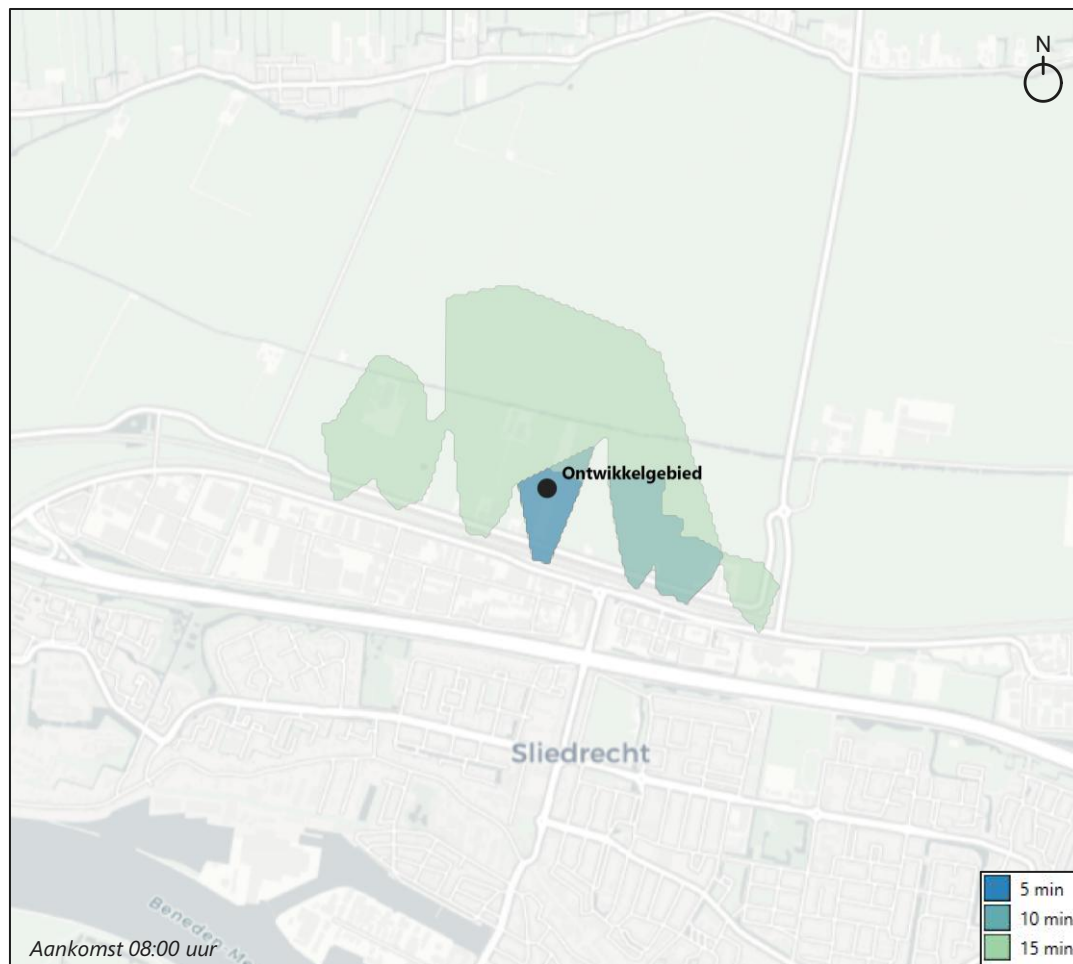
Het spoor zorgt voor een barrièrewerking

In de huidige situatie is de voetgangersbereikbaarheid van het plangebied slecht. Dit is logisch, aangezien Sliedrecht-Noord in de huidige situatie vooral bestaat uit landbouwgrond en daardoor weinig voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn. Hierdoor toont bereikbaarheidskaart ook een vreemde vorm, zie figuur 2.4¹.

Vanuit het plangebied vormt het spoor een barrière. Er is slechts één route waar men te voet kan oversteken om de dorpskern en de stations te bereiken. Dat is parallel aan de Tolsteeg. Deze doorgang is uitsluitend voor voetgangers en fietsers. Op de Provincialeweg (N482) is geen trottoir aanwezig. Dit houdt in dat het plangebied te voet uitsluitend vanuit westelijke richting bereikbaar is.

Door het ontbreken van looproutes en de barrièrewerking van het spoor is de bereikbaarheid beperkt. Binnen 15 minuten zijn vanuit het plangebied geen basisvoorzieningen als een supermarkten te bereiken. Dit betekent dat de voorzieningen buiten acceptabele loopafstand liggen.

¹ Deze bereikbaarheidskaarten zijn automatisch gegenereerd en gebaseerd op onder andere het netwerk vanuit het Nationaal Wegenbestand en bestemmingen vanuit de BAG. Doordat in de huidige situatie binnen het plangebied geen voetgangersnetwerk aanwezig is, laat de bereikbaarheidskaart een onlogische vlek zien.



Figuur 2.4: Voetgangersbereikbaarheid vanuit het middelpunt van het plangebied



2. Analyse mobiliteit huidige situatie

Huidige fietsbereikbaarheid

Directe fietsverbindingen ontbreken

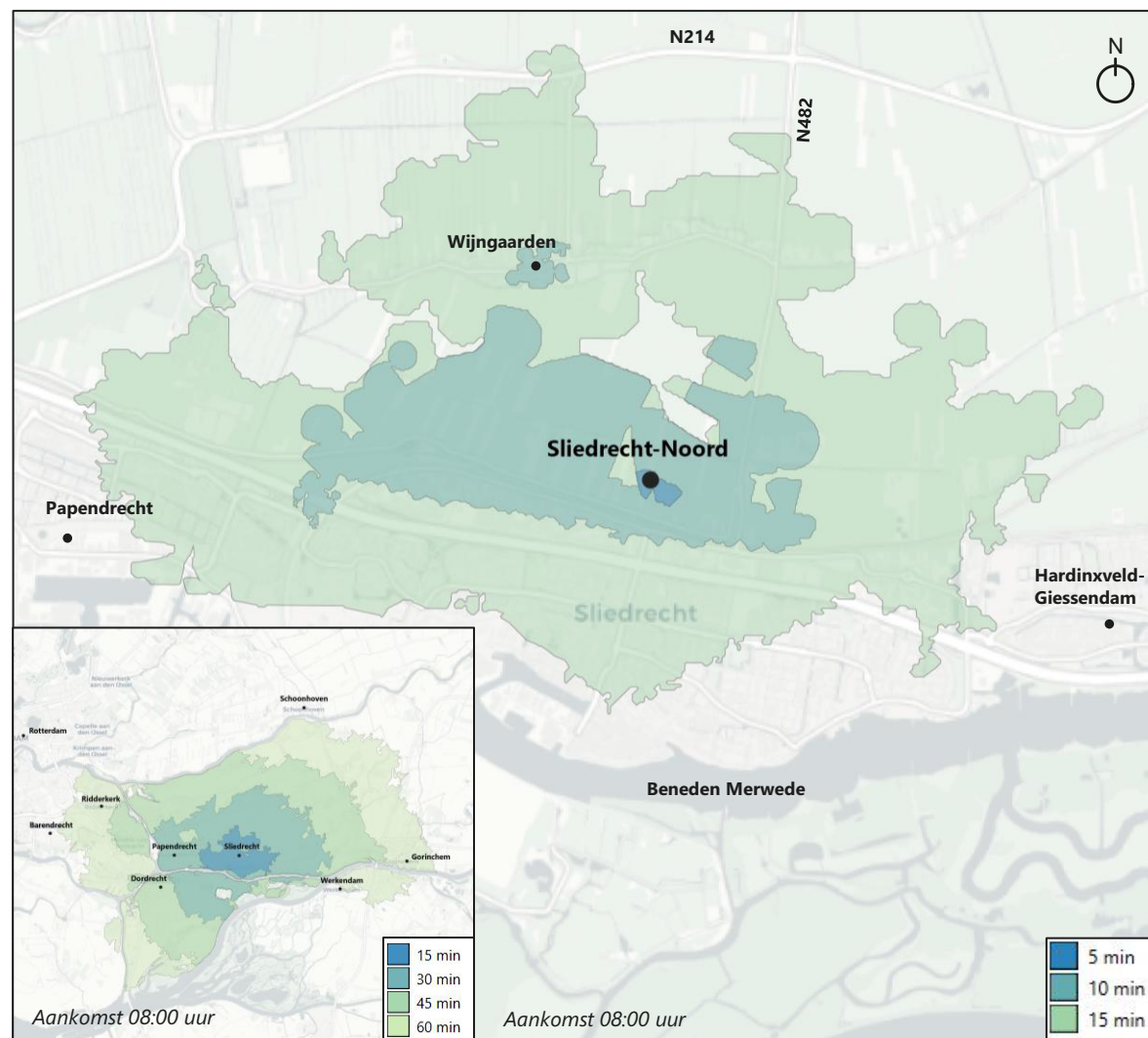
In figuur 2.5 is weergegeven welke gebieden vanuit het middelpunt van het plangebied binnen respectievelijk 5, 10, 15, 30, 45 en 60 minuten bereikt kunnen worden met de reguliere fiets.

Binnen 5 tot 10 minuten is het noordelijke gebied boven de A15 bereikbaar. De dorpskern ligt net binnen 15 minuten fietsen. Dit komt onder andere door de ligging van het plangebied, barrièrewerking van het spoor, de A15 en het beperkte aantal viaducten onder/over de laatste twee aspecten. Hierdoor moeten bewoners een stuk omrijden om de dorpskern gemakkelijk te bereiken. Een vrij directe fietsverbinding tussen het plangebied en de dorpskern ontbreekt. Dit heeft effect op de bereikbaarheid van bestaande (basis)voorzieningen.

Binnen 15 minuten zijn grote delen van Sliedrecht en het dorp Wijngaarden per fiets bereikbaar¹. Steden en dorpen in de omgeving, zoals Papendrecht, een deel van Dordrecht), Hardinxveld-Giessendam en Bleskensgraaf, zijn binnen 30 minuten per fiets te bereiken.

Met een reguliere fiets is de afstand naar bijvoorbeeld Rotterdam (en de daaraan gekoppelde reistijd) voor veel mensen hoger dan wat acceptabel wordt geacht. E-bikes en speedpedelecs deze acceptabele afstanden enigszins; Hierdoor komen ook Ridderkerk, Gorinchem en Groot-Ammers binnen handbereik te liggen.

¹ Deze bereikbaarheidskaarten zijn automatisch gegenereerd en gebaseerd op onder andere het netwerk vanuit het Nationaal Wegenbestand en bestemmingen vanuit de BAG. Logischerwijs zou de 10 minuten vlek richting Wijngaarden en aan de noordkant van de N482 ondoorbroken moeten doorlopen.



Figuur 2.5: Fietsbereikbaarheid Sliedrecht (plangebied)



2. Analyse mobiliteit huidige situatie

Huidige OV-bereikbaarheid

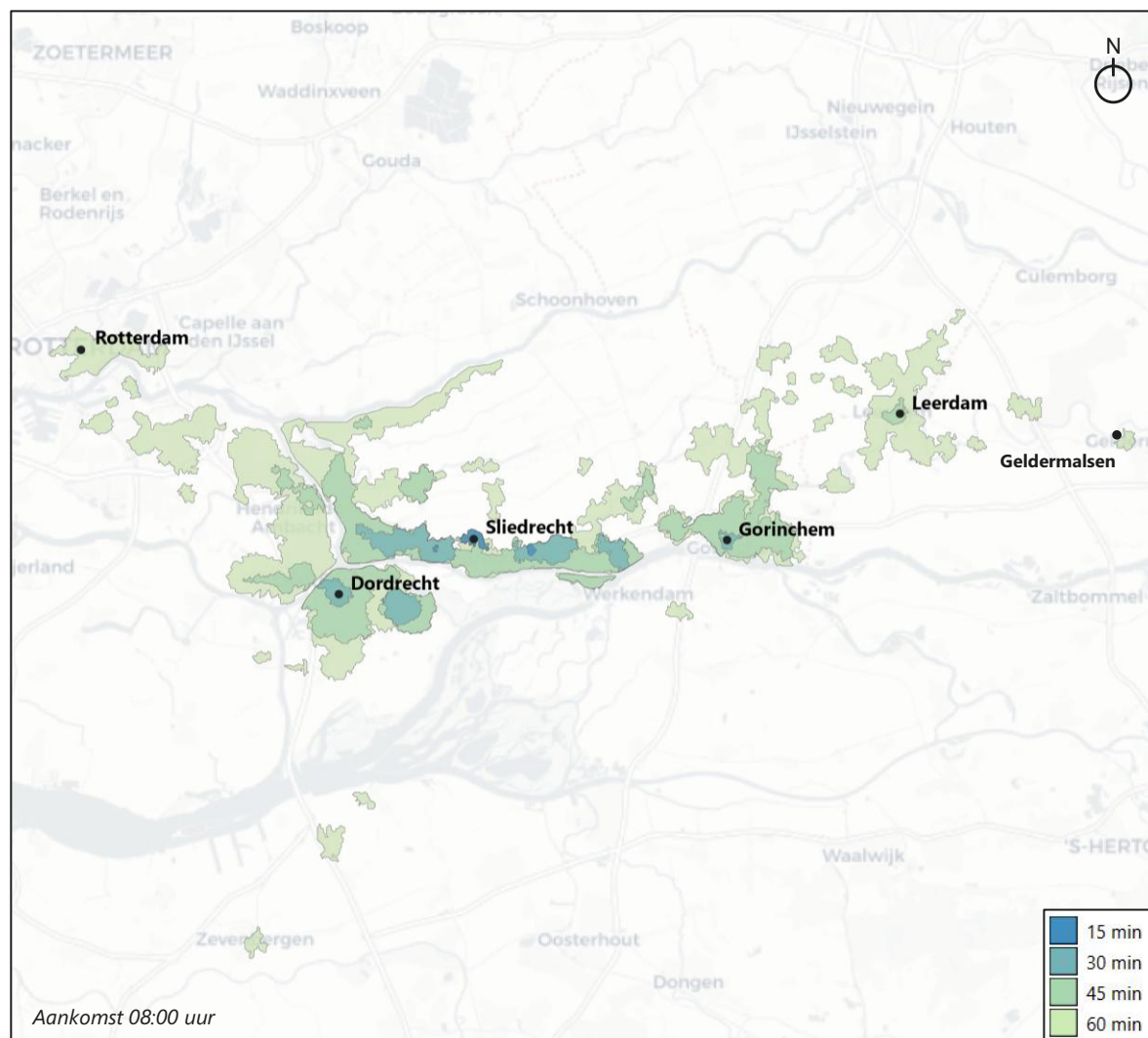
De MerwedeLingelijn en busverbindingen

Slidrecht beschikt over twee treinstations: Slidrecht en Slidrecht Baanhoek, waarvan station Slidrecht naast het plangebied ligt. De twee stations behoren tot de MerwedeLingelijn. Deze lijn loopt van station Geldermalsen tot station Dordrecht.

De vervoerder is Qbuzz en exploiteert de R-net stoptrein op deze verbinding. Op maandag tot en met vrijdag is de spitsfrequentie 2x per uur. Binnen 45 minuten kan men (met 1x overstap) Rotterdam bereiken. Op de MLL is vanwege het gedeeltelijke enkelspoor beperkte ruimte om de frequentie te verhogen.

Bij station Slidrecht en Baanhoek zijn ook bushaltes. Vanaf station Slidrecht gaat buslijn 75 richting Goudriaan (1x/uur), buurtbuslijn 701 richting Gorinchem (1x/2uur) en buslijn 388 van Rotterdam Kralingse Zoom via Slidrecht naar Utrecht (2x/uur). Bus rijdt in circa 50 minuten van station Slidrecht naar Utrecht. Bij Station Baanhoek stopt lijn 388 en 491. Lijn 491 gaat naar Rotterdam Zuidplein (4x/uur). Bovendien rijdt er een belbus (BestelBuzz) tussen Meerkerk A27-N214 en station Slidrecht.

Het openbaar vervoer van/naar Slidrecht-Noord is vooral sterk op oost-westrelaties.



Figuur 2.6: OV-bereikbaarheid vanuit Slidrecht-Noord



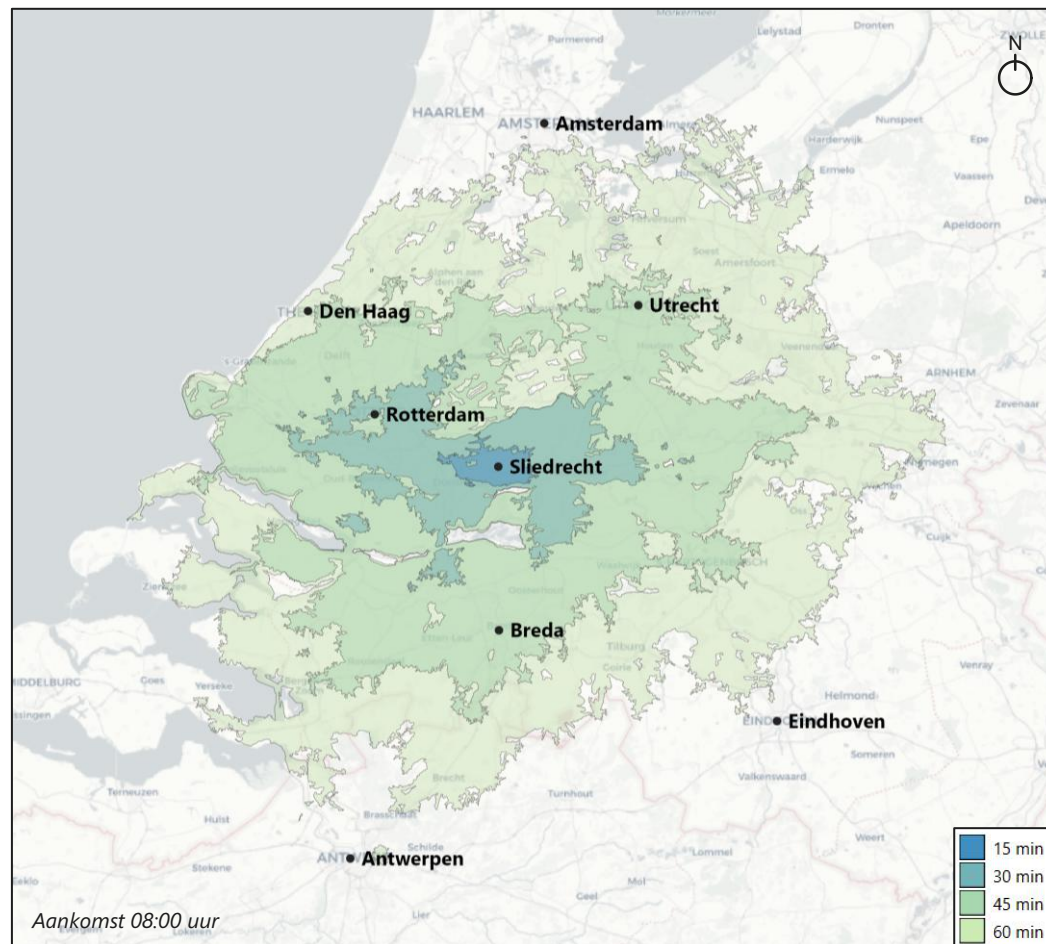
2. Analyse mobiliteit huidige situatie

Huidige autobereikbaarheid

Vanuit Sliedrecht-Noord bereik je binnen 30 minuten veel bestemmingen

Vanuit Sliedrecht-Noord kunnen veel bestemming per auto binnen relatief korte reistijd worden bereikt, zie figuur 2.7. Binnen 15 minuten is Sliedrecht en een deel van Dordrecht bereikbaar. Binnen 30 minuten is het mogelijk om met de auto vanuit Sliedrecht naar Rotterdam te komen. In 45 minuten zijn grote steden als 's-Hertogenbosch, Utrecht, Breda, en een deel van Den Haag te bereiken. Binnen het uur is een deel van Amsterdam te bereiken. Het kaartbeeld gaat uit van de verkeerssituatie zonder grote vertragingen op het wegennet (restdag).

Dat veel bestemmingen in korte tijd bereikbaar zijn, komt vooral door de nabijheid van de A15 en N482. Beide wegen bieden snelle en relatief directe verbindingen naar Rotterdam, Dordrecht en Utrecht. In westelijke richting (o.a. naar Rotterdam) takt A15 aan op de A16 en ten noorden (o.a. naar Utrecht) takt N482 aan op de N214 richting de A27. Naar het zuiden (richting Breda) biedt de A15 aansluiting op de A16, met een directe verbinding richting Antwerpen.



Figuur 2.7: Autobereikbaarheid vanuit Sliedrecht (plangebied)



2. Analyse mobiliteit huidige situatie

Huidige verkeersafwikkeling op omliggend wegennet

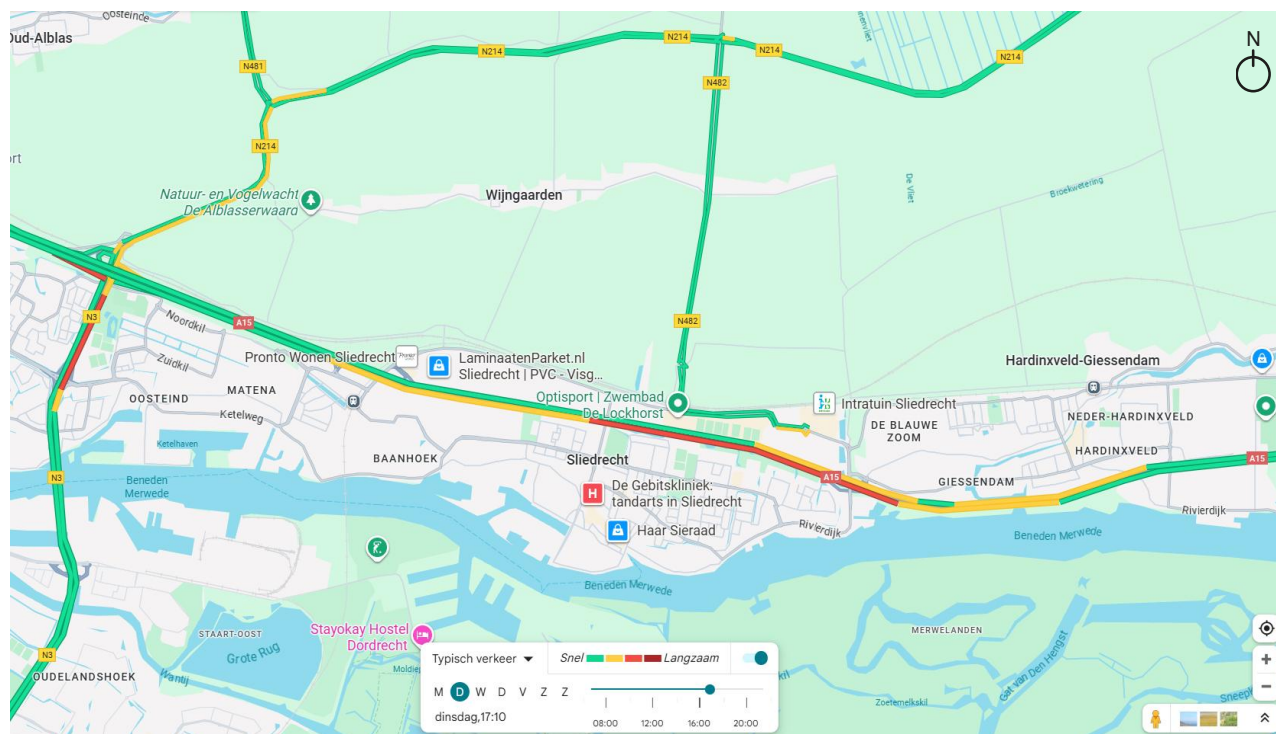
Huidig autonetwerk staat onder druk

In figuur 2.8 is de verkeersafwikkeling tijdens een gemiddelde dinsdagavondspits rond 17:00 uur weergegeven (Google Maps, 2025). Op de A15 richting het oosten en op de N3 richting het noorden bij de aansluiting met de A15 is sprake filevorming. Daarnaast is ook sprake van vertraging op de N214 richting de N481 en op meerdere gedeeltes van de A15. Dit zet de autobereikbaarheid van Sliedrecht in de spitsperioden onder druk.

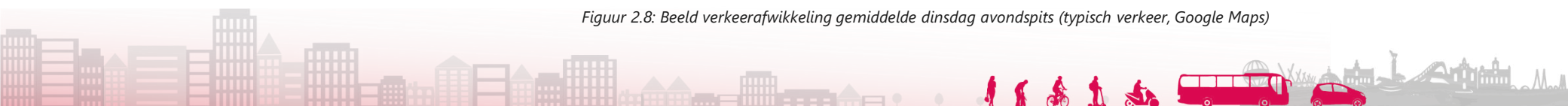
Dit wordt ook bevestigd in onderzoek in opdracht van Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat naar woningbouwontwikkelingen in Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam (bron: Scenariostudie woningbouwlocaties Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam, Goudappel, kenmerk 020858).

Echter, in september 2023 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten de MIRT-Verkenning naar de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem te pauzeren. Vanwege de excessieve prijsstijgingen, de forse instandhoudingsopgave, het tekort aan personele capaciteit bij Rijkswaterstaat en de stikstofproblematiek in Nederland kunnen voorlopig geen capaciteitsuitbreidingen van wegen en vaarwegen plaatsvinden.

Uit onderzoek blijkt dat als de A15 niet wordt verbreed, de huidige knelpunten (op wegvakken en kruispunten) verergeren als gevolg van autonome verkeersgroei. Dit is ook al het geval wanneer woningbouwontwikkelingen in de regio géén doorgang zouden vinden.



Figuur 2.8: Beeld verkeersafwikkeling gemiddelde dinsdag avondspits (typisch verkeer, Google Maps)



2. Analyse mobiliteit huidige situatie

Huidig mobiliteitsgedrag Sliedrecht

Inzicht in modal split

Om een inschatting te maken van het te verwachten verplaatsingsgedrag van inwoners van Sliedrecht-Noord is in beeld gebracht wat het huidige mobiliteitsgedrag in Sliedrecht is. Dit wordt het beste weergegeven in hoe het totaal van verplaatsingen in het gebied worden verdeeld over de verschillende vervoerswijzen. Dit heet de 'modal split'. Deze modal split is relevant omdat het een indicatie geeft van de auto-afhankelijkheid in een gebied en mate waarin het aantrekkelijk is om gebruik te maken van lopen, fietsen of openbaar vervoer. Vanuit het STOMP-principe zijn er kansen om deze modal split te beïnvloeden en zo de impact van verplaatsingen te verminderen.

Let op: de getoonde modal split is gebaseerd op historische data van het bestaande dorp Sliedrecht, gericht op de huidige situatie. Later in dit onderzoek worden op basis van het verkeersmodel (processtap 3) uitspraken gedaan over de toekomstige modal split van Sliedrecht-Noord in 2040. De databron en het beschreven jaar verschillen dus van elkaar.

Modal split: aandeel verplaatsingen per modaliteit

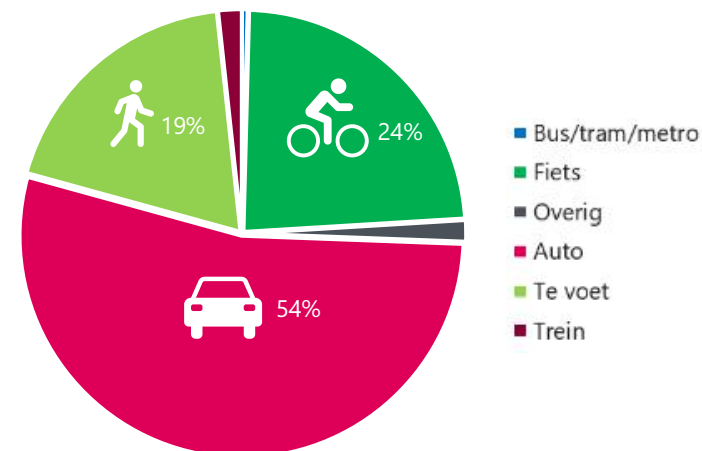
De modal split analyse is uitgevoerd met behulp van data uit het Onderweg in Nederland (ODiN) onderzoek. Dit is een landelijk dekkende en regionaal specifieke databron voor mobiliteit van inwoners in Nederland, van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De weergegeven modal split is gebaseerd op

data uit 2021 tot en met 2023 (gestapeld). De focus ligt daarbij op de dominante vervoerswijze binnen één gehele verplaatsing. Fietsen naar het station (voortransport) is geen losse fietsrit, maar onderdeel van een OV-verplaatsing. Om de data in perspectief te plaatsen is ter vergelijking ook de modal split van heel Nederland opgenomen.

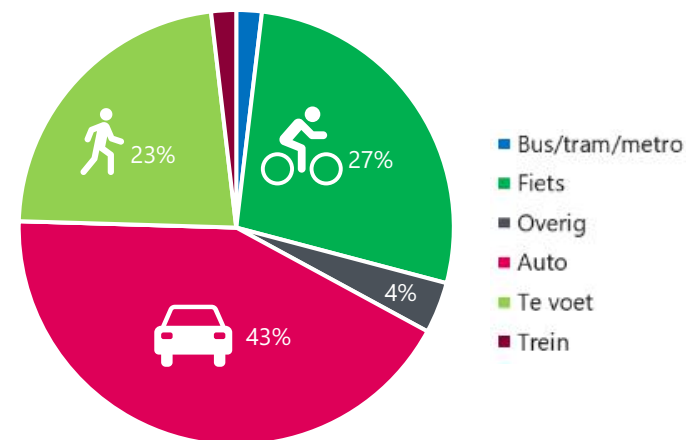
Modal split: Sliedrecht en Nederland

De modal split voor de gemeente Sliedrecht is weergegeven in figuur 2.9. Figuur 2.10 geeft de gemiddelde modal split van heel Nederland weer. Bij een vergelijking tussen beide cirkeldiagrammen vallen de volgende zaken op:

- Het aandeel auto ligt in Sliedrecht met 54% hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 43%. De oorzaak daarvan ligt bij de goede autobereikbaarheid dankzij de ligging langs de A15. Bovendien wordt in Sliedrecht veel gewoond, waardoor men voor arbeidsplaatsen veelal naar omliggende gemeenten reist. Hier zijn alternatieven voor de auto niet altijd voldoende beschikbaar.
- De aandelen lopen en fietsen liggen met respectievelijk 19% en 24% licht lager dan het Nederlandse gemiddelde;
- Het OV-gebruik ligt in Sliedrecht een stuk lager dan het Nederlandse gemiddelde. Deze ligt in grotere steden bijvoorbeeld fors hoger.



Figuur 2.9: Modal Split Gemeente **Sliedrecht** (verplaatsingen, bron: ODiN 2021/2022/2023)



Figuur 2.10: Modal Split **Nederland** (verplaatsingen, bron: ODiN 2021/2022/2023)

Disclaimer

De modal split analyses op deze en de volgende pagina zijn gebaseerd op gestapelde data (2021, 2022 en 2023) van ODiN (Onderweg in Nederland) en een beperkt aantal respondenten (N=709).

2. Analyse mobiliteit huidige situatie

Huidige mobiliteitsbehoefte Sliedrecht

Modal split naar afstandsklasse

De modal split, is ook op te delen naar afstandsklasse. De betrouwbaarheid van de resultaten neemt enigszins af door deze specificatie, maar het geeft wel inzicht welke vervoerswijze op welke afstand dominant is. De breedte van de kolommen in figuren 2.11 en 2.12 geven een indicatie voor het aantal verplaatsingen relatief ten opzichte van de afstandsklassen onderling.

Tot 1 km

Afstanden tot 1 kilometer zijn bij uitstek geschikt voor verplaatsingen te voet. Dit blijkt ook uit de modal split, want 54% van de verplaatsingen tot 1 kilometer in Sliedrecht vindt te voet plaats. Wat verder direct opvalt in de modal split van Sliedrecht is dat 19% voor een afstand van 1 kilometer met de auto gaat. Dit aandeel ligt hoger dan het gemiddelde in Nederland.

Tussen 1 km en 3,7 km (+/- 15 minuten fietsen)

Verplaatsingen korter dan 3,7 kilometer zijn goed geschikt om met de fiets en soms te voet af te leggen. In Sliedrecht liggen de percentages fietsen en lopen op afstanden tussen 1 en 3,7 kilometer onder het Nederlandse gemiddelde. Het autogebruik ligt in Sliedrecht hoger dan het Nederlandse gemiddelde.

Tussen 3,7 en 7,5 km (+/- 30 minuten fietsen)

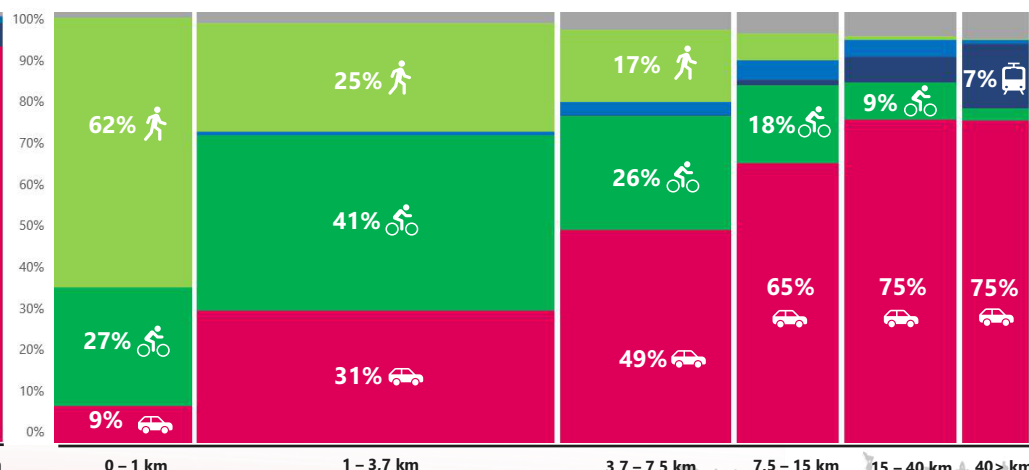
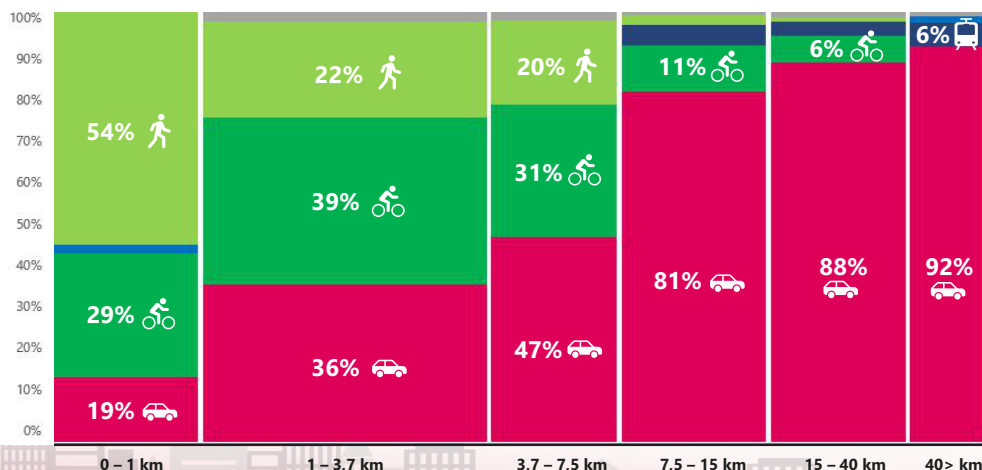
Tot 7,5 kilometer zijn afstanden goed af te leggen met de fiets, in 30 minuten. In Sliedrecht ligt het aandeel fiets hoger dan het landelijk gemiddelde. Het aandeel lopen is ook iets hoger. Dit heeft hoogstwaarschijnlijk te maken met de ligging van Papendrecht en Hardinxveld-Giessendam tegen Sliedrecht aan. Opvallend is dat in Sliedrecht nauwelijks gebruik wordt gemaakt van openbaar vervoer (**blauw**) voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer.

Tussen 7,5 en 15 km en tussen 15 en 40 km

Op (middel)lange afstanden ligt het aandeel fiets in Sliedrecht lager dan het landelijk gemiddelde. Deze verplaatsingen worden in plaats daarvan relatief vaker afgelegd met de auto (met name tussen de 15 en 40 km) en af en toe met het openbaar vervoer. Het autogebruik ligt ongeveer 15% tot 20% hoger in Sliedrecht ten opzichte van het landelijk gemiddelde bij deze afstanden. Een verklaring hiervoor is de nabijheid van de A15. De afstand 7,5 – 15 km is bij uitstek een geschikte afstand voor de e-bike.

Meer dan 40 km

Op lange afstanden ligt het autogebruik van/naar Sliedrecht hoger dan het landelijk gemiddelde, met 92% ten opzichte van 75%.



Figuur 2.11: Modal Split **Sliedrecht** verdeeld over afstandsklassen (binnen en van/naar, bron: ODin 2021/2022/2023)

Figuur 2.12: Modal Split **Nederland** verdeeld over afstandsklassen (binnen en van/naar, bron: ODin 2021/2022/2023)

3. Toekomstige situatie: Referentie 2040

Zonder ontwikkeling Sliedrecht-Noord



3. Toekomstige situatie: Referentie 2040

Uitgangspunten modelberekening

Doorkijk naar de toekomst

Het duurt nog jaren voordat Sliedrecht-Noord als geheel gerealiseerd en volledig in gebruik is. Daarnaast staat ook de omgeving van Sliedrecht-Noord niet stil. Daarom is het goed om de verkeerssituatie in toekomstige context te beschouwen. Hiervoor is het verkeersmodel met een prognose voor 2040 ingezet. Zo houden we rekening met hoe het verkeersbeeld richting de toekomst kan veranderen. We beschouwen in dit hoofdstuk een toekomstige situatie zonder Sliedrecht-Noord.

Uitgangspunten – modelscenario

Het modelscenario Referentie 2040 is doorgerekend met het Verkeersmodel RVMK2.0 Drechtsteden & Alblasserwaard (basisjaar 2022). **In Referentie 2040 is uitgegaan van een situatie zonder de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord.** Andere ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving zijn wel meegenomen, conform het vastgestelde 2040H scenario van RVMK.

Onder de andere ruimtelijke ontwikkelingen vallen onder andere 't Oog en Middenwetering in Hardinxveld-Giessendam, Stationspark III en Sliedrecht-Buiten. In figuur 3.1 is de ligging van Sliedrecht-Buiten en Stationspark III weergegeven. De ontwikkelingen 't Oog en Middenwetering liggen verder weg van het plangebied. In bijlage 1 zijn de uitgangspunten per modelscenario opgenomen in tabelvorm.

Op netwerkniveau zijn twee infrastructurele aanpassingen meegenomen. Ten eerste de Noord-Zuid verbinding, zie figuur 3.2. Hoewel deze verbinding onlosmakelijk met de bouw van

Sliedrecht-Noord is verbonden, is deze toch onderdeel van de referentie zonder Sliedrecht-Noord. Zo kunnen we de verplaatsingen vanuit Sliedrecht-Noord beter onderscheiden van andere routing van bestaand verkeer door de komst van de noord-zuidverbinding.

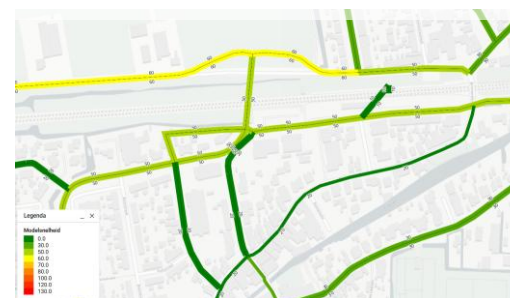
Ten tweede is een nieuwe spoortunnel in Hardinxveld-Giessendam opgenomen in de modelberekening, zie figuur 3.3.

Sliedrecht Buiten en Stationspark III

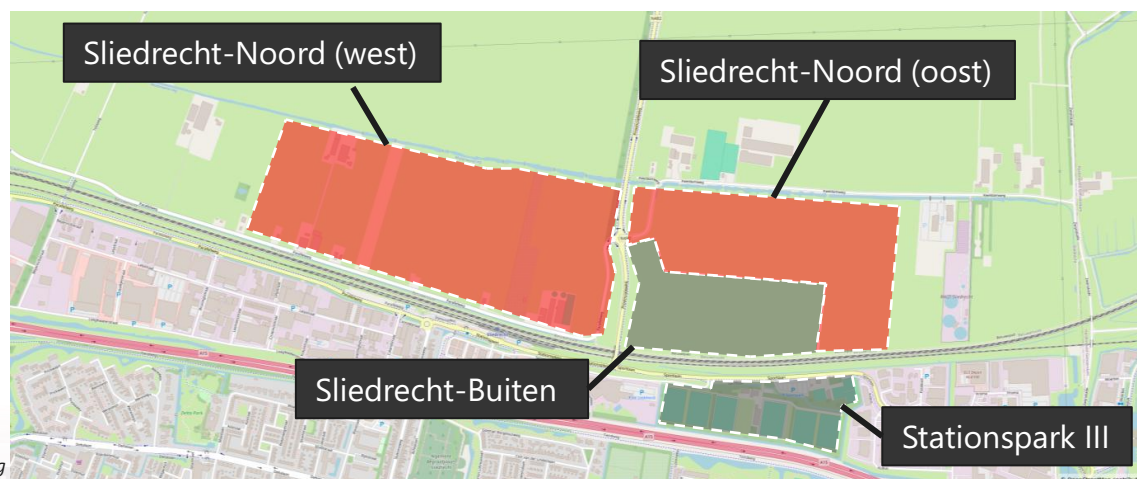
Naast Sliedrecht-Noord worden in directe nabijheid ook Sliedrecht Buiten en Stationspark III gerealiseerd, zie figuur 2.1. Deze zijn in bijlage 1 nader toegelicht.



Figuur 3.2: Noord Zuid-verbinding Sliedrecht



Figuur 3.3: Spoortunnel Hardinxveld-Giessendam



Figuur 3.1: Modelvulling



3. Toekomstige situatie: Referentie 2040

Verkeersintensiteiten

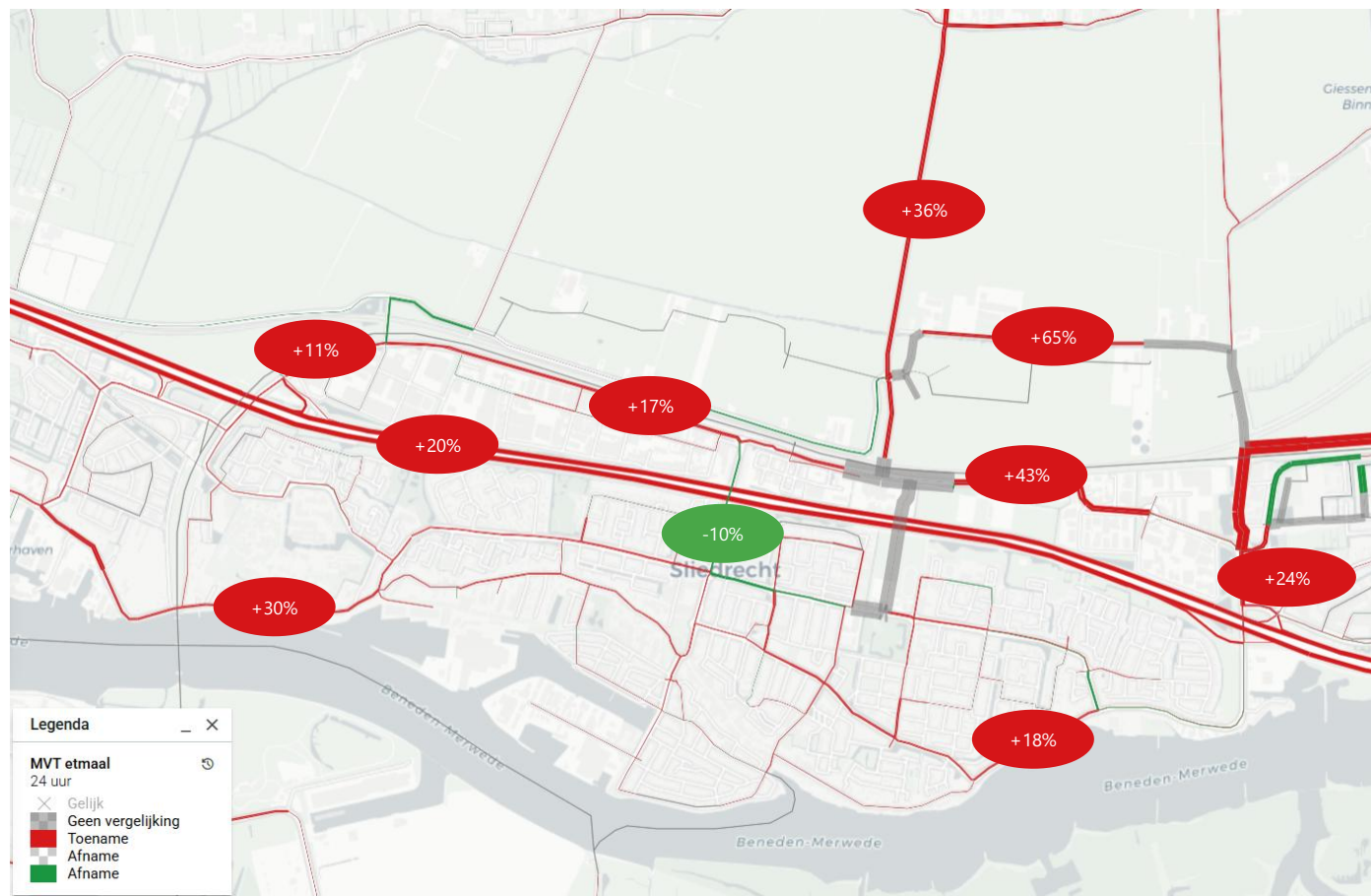
Resultaten – verkeersintensiteiten

Rechts in beeld is verandering van verkeer weergegeven zoals het verkeersmodel berekend voor Referentie 2040 ten opzichte van Basisjaar 2022. Daaruit blijkt dat er in een etmaal op vrijwel alle wegen een groei van verkeer optreedt (rood). De toenames zijn het sterkst op de A15 en provinciale wegen. Dit is grotendeels toe te schrijven aan een autonome groei van verkeer tussen 2022 en 2040.

Daarnaast is sprake van groei door ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, zoals 't Oog en Middenwetering, Sliedrecht-Buiten en Stationspark III. De aanleg van de nieuwe Noord-Zuidverbinding (NZ-verbinding) leidt tot een verschuiving van bestaand verkeer van de Stationsweg en Thorbeckelaan naar de nieuwe NZ-verbinding. In de praktijk zal de NZ-verbinding alleen worden gerealiseerd als ook Sliedrecht-Noord wordt ontwikkeld..

Disclaimer scenario 2040 Hoog

Het scenario Hoog gaat uit van een bevolkings- en economische groei van gemiddeld ongeveer 2% per jaar, ook dalen de variabele autokosten in dit scenario sterk als gevolg van de toename van elektrisch rijden en geen wijziging in het landelijk fiscaal beleid ten aanzien van de auto. De kosten voor OV stijgen juist. Dit scenario kent daarmee een sterke autonome groei van de automobiliteit en is daarmee te zien als het 'worst-case' scenario voor de situatie op de weg.



Figuur 3.4: Procentuele toe-/afname intensiteiten gemotoriseerd verkeer 2040 Referentie t.o.v. 2022 per etmaal



3. Toekomstige situatie: Referentie 2040

Verkeersafwikkeling kruispunten

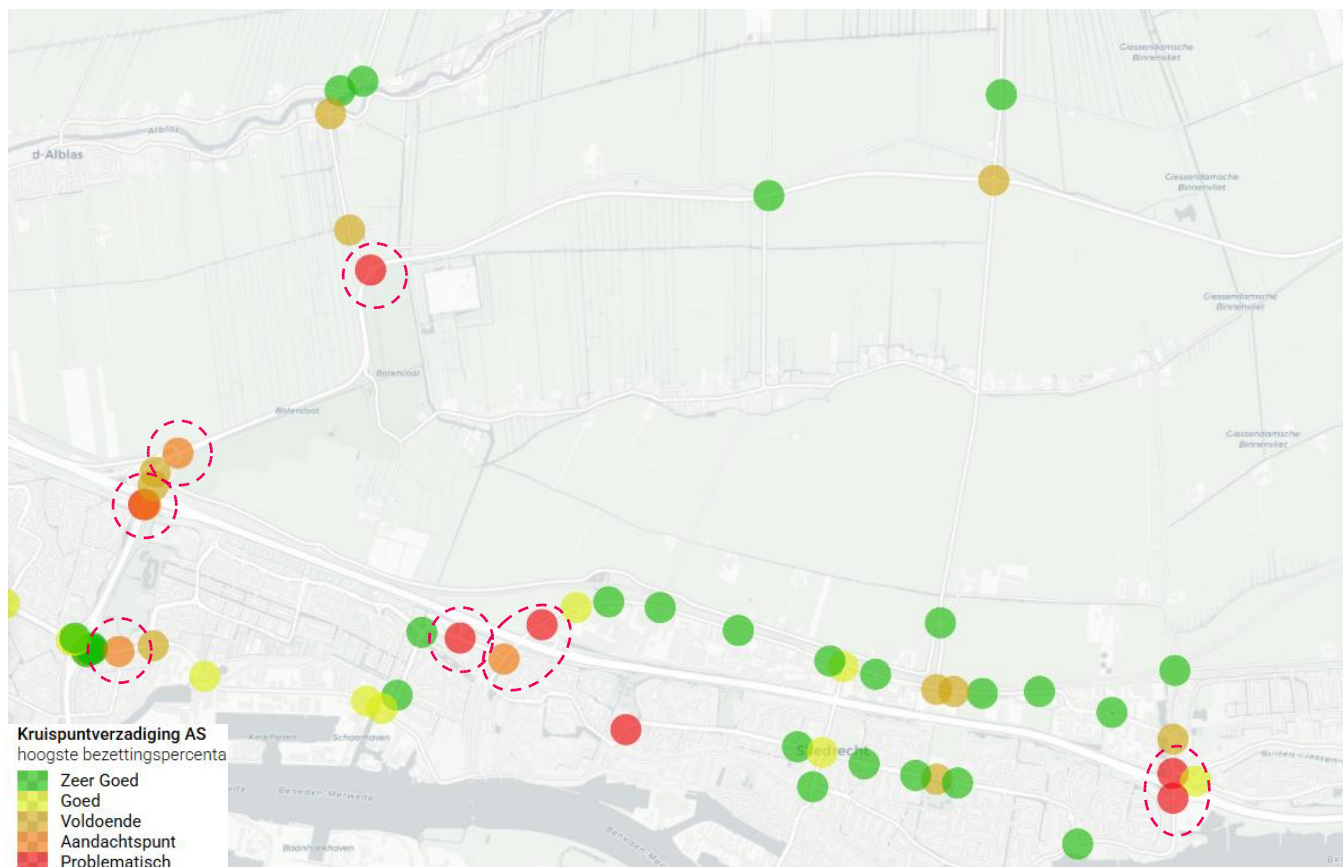
Resultaten – verkeersafwikkeling

In figuur 3.5 zijn de verzadigingsgraden op kruispuntniveau weergegeven. Deze verzadigingsgraden zijn een grove indicatie of de inrichting van het kruispunt aansluit bij de verkeersintensiteit die het kruispunt moet verwerken. Indien het verkeersaanbod hoger is dan de capaciteit van het kruispunt, kleurt het kruispunt oranje/rood.

De kaart rechts toont de situatie voor de avondspits in het referentiescenario 2040. Uit de analyse blijkt dat de kruispunten rondom de op- en afritten van de A15 in Sliedrecht en bij de N3 onder druk staan door de autonome groei van het verkeer. Daarnaast raakt ook de rotonde N214-N481 verzadigd in dit toekomstscenario. De overbelasting leidt tot verminderde doorstroming en verhoogt de kans op congestie, met name tijdens piekmomenten.

De combinatie van overbelaste knooppunten en bestaande congestie op de A15 veroorzaakt zogenoemde wegdrukeffecten: verkeer wijkt uit naar alternatieve routes, wat kan leiden tot ongewenste belasting van het onderliggende wegennet (zie pagina 21).

Dezelfde analyse voor de ochtendspits is opgenomen in Bijlage 2. Deze toont een vergelijkbaar beeld.



Figuur 3.5: Kruispuntverzadigingsgraden avondspits 2040 Referentie



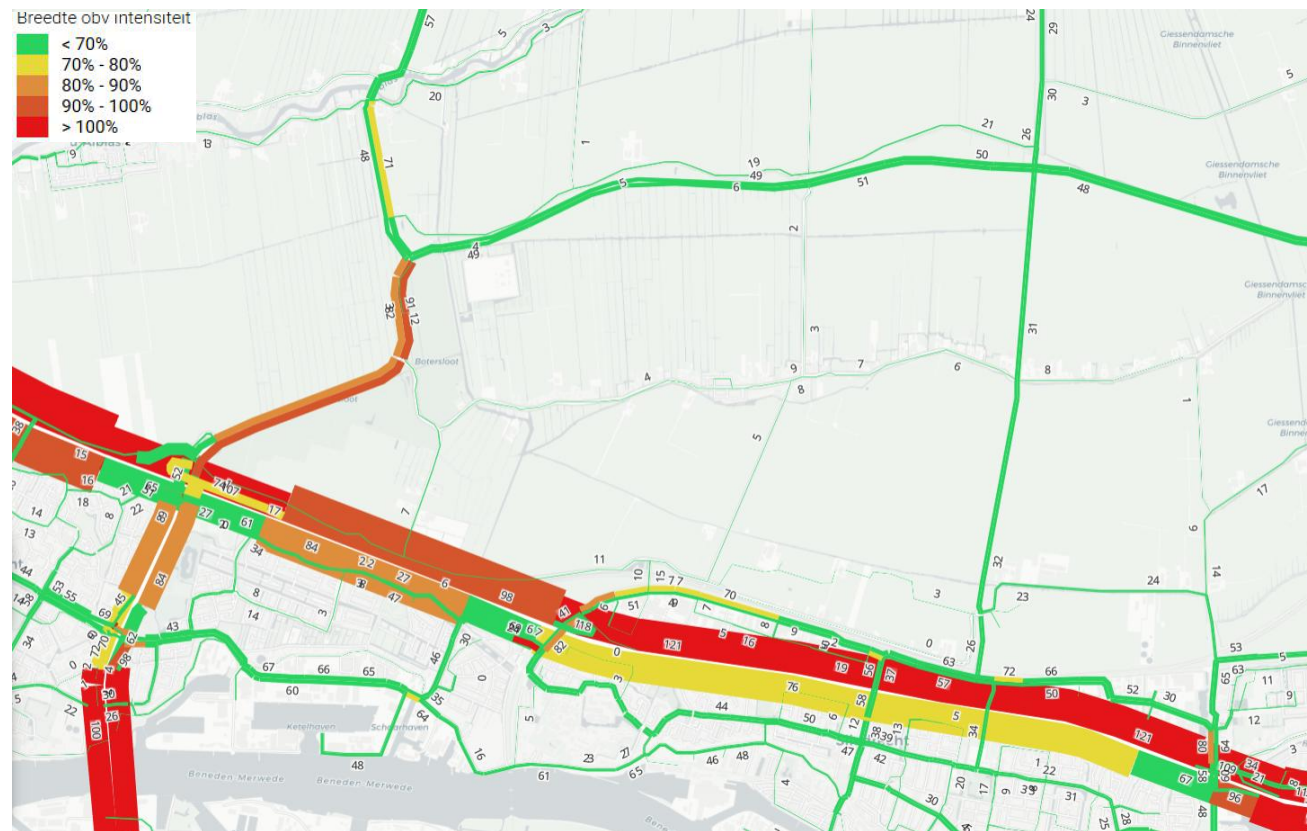
3. Toekomstige situatie: Referentie 2040

Verkeersafwikkeling wegvakken

Resultaten – I/C verhoudingen

In figuur 3.6 zijn de Intensiteit/Capaciteitsverhoudingen (I/C verhouding) op wegvakniveau weergegeven voor de avondspits. Deze plot toont de situatie in Referentie 2040. I/C verhoudingen zijn vooral relevant om inzicht in de doorstroming op het hoofdwegenet (rijkswegen). Op het onderliggend wegennet (provinciale en gemeentelijke wegen) is vooral de doorstroming op kruispuntniveau maatgevend.

Uit de plot blijkt dat op de A15, de N3 en de N214 (westzijde) sprake is van een capaciteitstekort. Dit leidt tot congestie in zowel de ochtend- als de avondspits. Deze congestie treedt al op in Basisjaar 2022, maar verergert door autonome groei. De ochtendspits laat een vergelijkbaar beeld zien, zie Bijlage 2.



Figuur 3.6: Intensiteit-Capaciteitsverhoudingen avondspits 2040 Referentie



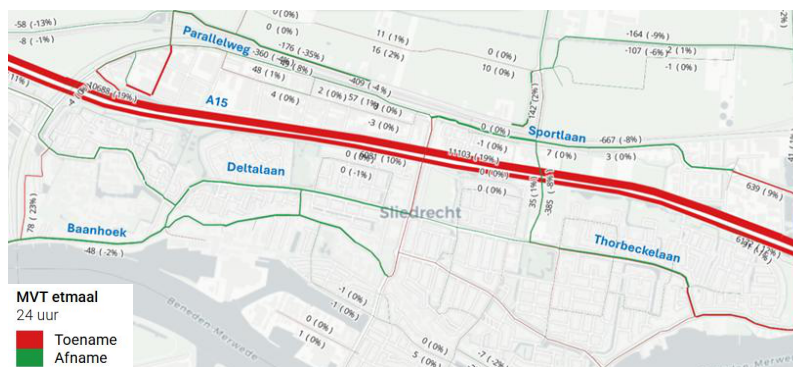
3. Toekomstige situatie: Referentie 2040

Duiding uitwijkgedrag

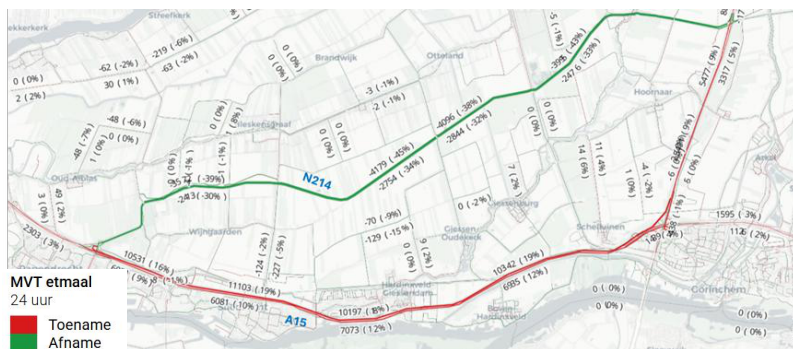
Gevolgen capaciteitstekort op A15 en overbelasting op kruispuntniveau bij op- en afritten

Capaciteitstekort op de A15 leidt tot congestie, met als gevolg dat een deel van het verkeer de snelweg vermijdt en uitwijkt naar alternatieve routes. Dit resulteert in meer verkeer via bijvoorbeeld de N214. Binnen de gemeenten Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam neemt de verkeersdruk op parallelle structuren merkbaar toe op de Parallelweg, Sportlaan, Deltalaan, Thorbeckelaan, Baanhoek in Sliedrecht en de Spoorweg in Hardinxveld-Giessendam. Begin 2025 heeft Goudappel voor het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van een verbreding van de A15, zie figuur 3.7 en 3.8. Hieruit blijkt dat in 2040 het uitwijkgedrag naar andere routes sterk vermindert wanneer de A15 wordt verbreed.

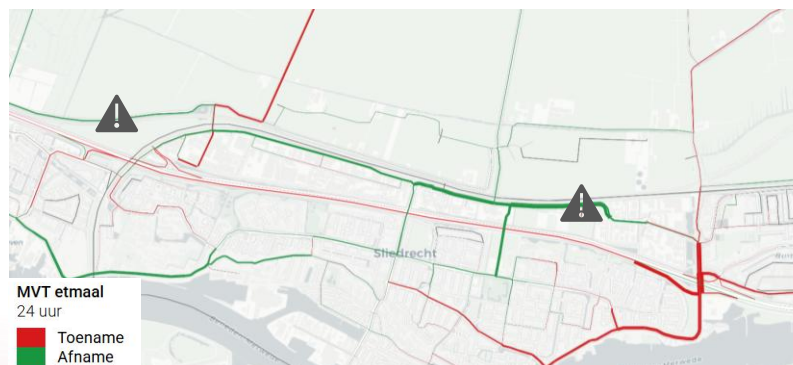
De overbelasting op kruispuntniveau zorgt eveneens voor uitwijkgedrag van autoverkeer. Verkeer probeert overbelaste kruispunten te vermijden en rijdt daardoor meer via de Parallelweg, Baanhoek en Sportlaan. Lokaal verkeer is hierdoor minder geneigd om gebruik te maken van de A15, vooral in oostelijke richting. De mate waarin verkeer uitwijkt is sterk afhankelijk van welk wegvak/kruispunt onder druk staat. Tegelijkertijd is het aannemelijk dat kruispunten weer meer verkeer aantrekken, wanneer de verkeersafwikkeling op deze kruispunten wordt verbeterd (zie figuur 3.9). Dit kan opnieuw leiden tot hogere verzadigingsgraden.



Figuur 3.7: Gevolg capaciteitsuitbreiding A15 (naast andere maatregelen). Bron: scenariostudie Min. van VRO, 2025



Figuur 3.8: Gevolg capaciteitsuitbreiding A15 (naast andere maatregelen). Bron: scenariostudie Min. van VRO, 2025



Figuur 3.9: Grove modelverkenning: Wat als de kruispunten bij op- en afritten A15 geen knelpunt meer zouden vormen? (m.a.w. modelmatig geen kruispuntvertraging hebben)



3. Toekomstige situatie: Referentie 2040

Conclusies referentie zonder ontwikkeling Sliedrecht-Noord

CONCLUSIE – REFERENTIE 2040

Op basis van de Referentie 2040 resultaten blijkt dat zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet in en rond Sliedrecht te maken heeft met capaciteitsproblemen. Deze problemen nemen toe richting 2040 als gevolg van autonome verkeersgroei. Dit zet de bereikbaarheid van het bestaande dorp Sliedrecht onder druk. Vooral de kruispunten nabij de op- en afritten van de A15 vormen een knelpunt, wat leidt tot vertragingen en congestie. Als gevolg hiervan kiest verkeer steeds vaker voor alternatieve, parallelle routes door de dorpen, wat leidt tot sluipverkeer. Deze combinatie van overbelaste kruispunten en toename van verkeer op lokale wegen brengt risico's met zich mee voor de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van voetgangers en fietsers, met name op kruispunten binnen de bebouwde kom.



4. Toekomstige situatie: Plan 2040

Volledige ontwikkeling Sliedrecht-Noord zonder
STOMP-maatregelen



4. Toekomstige situatie: Plan 2040

Mobiliteitsgedrag van doelgroepen

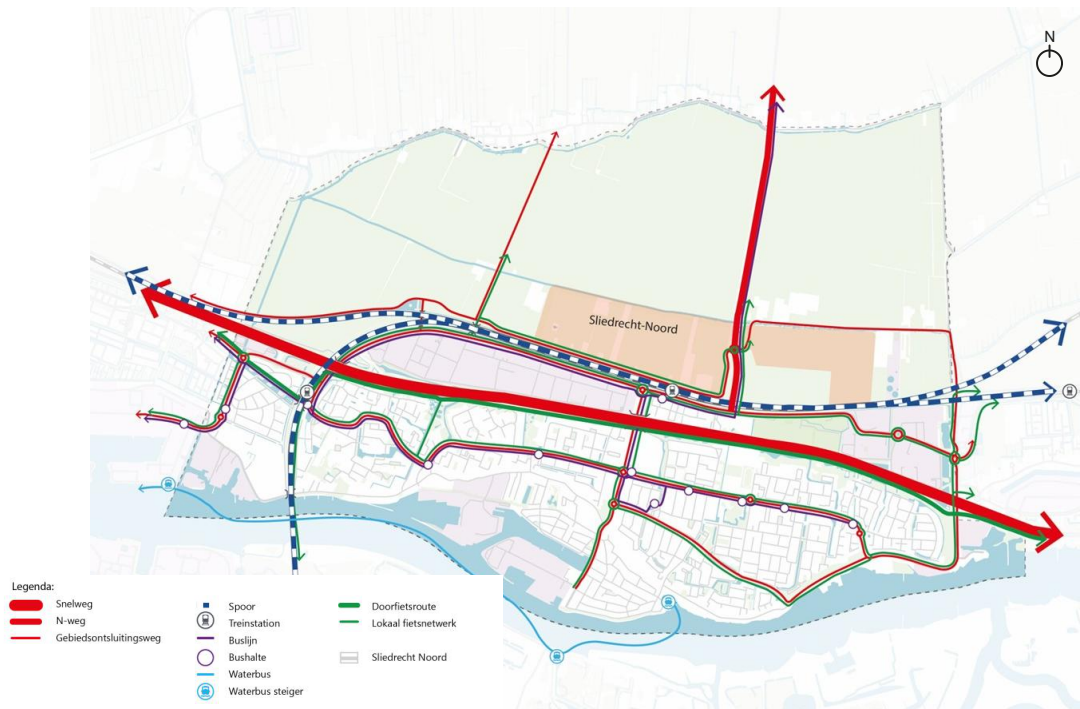
Toekomstige situatie Plan 2040

De komst van Sliedrecht-Noord heeft impact op de verkeerssituatie van Sliedrecht en omgeving. Daarom beschouwen we naast de referentie 2040 (hoofdstuk 3) ook de **toekomstige situatie inclusief Sliedrecht-Noord**. Dit doen we op kwalitatieve wijze (deze pagina) en kwantitatieve wijze (volgende pagina's)

Verskillende soorten doelgroepen

Met ontwikkeling van circa 1.880 woningen wordt Sliedrecht-Noord een gebied waar veel mensen komen te wonen. Daarnaast komen er maatschappelijke en commerciële voorzieningen, kortom, nieuwe arbeidsplaatsen. Bewoners hebben verschillende mobiliteitsprofielen. Aan de hand van algemene principes is gekeken welke mobiliteitskenmerken bij de verschillende type bewoners van Sliedrecht-Noord horen en welk mobiliteitsgedrag zij naar verwachting vertonen. Een uitgebreide toelichting daarop is opgenomen in bijlage 3.

In Sliedrecht-Noord komt een mix van deze doelgroepen te wonen. Het is dus van belang goede netwerken te hebben voor alle modaliteiten, gezien de verschillende doelgroepen van verschillende modaliteiten gebruik maken.



Figuur 4.1:
Infrastructuur
Sliedrecht- Noord



4. Toekomstige situatie: Plan 2040

Uitgangspunten modelberekening bij volledige ontwikkeling Sliedrecht-Noord

Uitgangspunten – modelscenario

Het verkeersmodelscenario Plan 2040 bevat de volledige ontwikkeling van Sliedrecht-Noord. Met dit modelscenario Plan 2040 is inzichtelijk welke verkeerseffecten optreden wanneer op een behoudende wijze wordt ontwikkeld, zonder stimulering van de mobiliteitstransitie met diverse STOMP-maatregelen. Voor Plan 2040 gelden in de basis de uitgangspunten als voor Referentie 2040, alleen de ruimtelijke ontwikkelingen in Sliedrecht-Noord en enkele kleinschalige mobiliteitsmaatregelen om de ontwikkeling mogelijk te maken zijn toegevoegd.

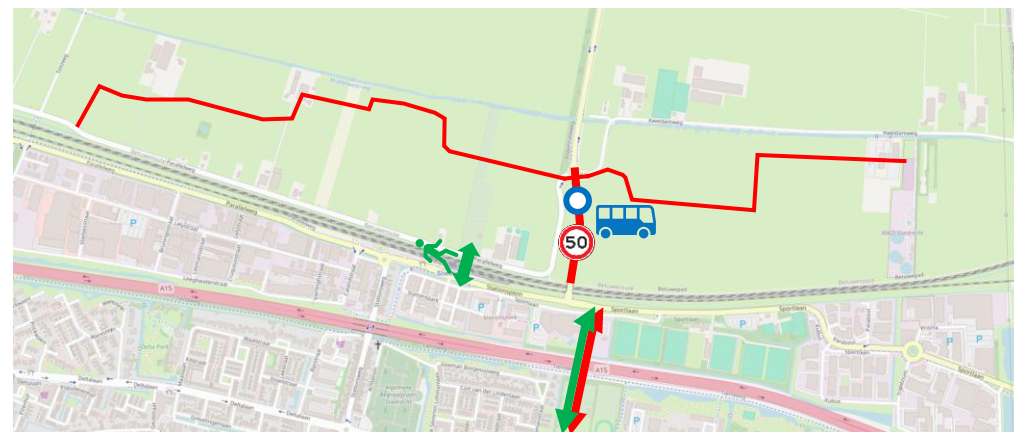
Voor de woningaantallen en voorzieningen is uitgegaan van een volledige ontwikkeling van Sliedrecht-Noord met een woningbouwprogramma van 1.880 woningen. Hiervan is 21,3% sociaal en 78,7% betaalbaar of vrije sector. Naast de woningen zijn ook diverse voorzieningen en maatschappelijke functies meegenomen, zie figuur 4.2.

Voor de mobiliteitsmaatregelen gaat het om (figuur 4.3):

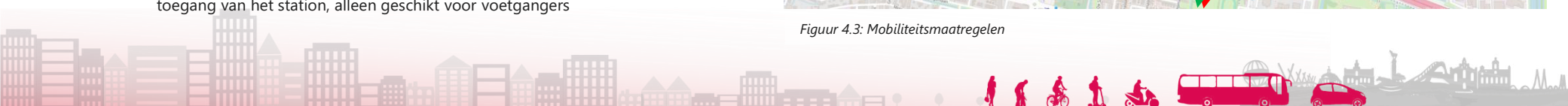
- Verplaatsen bebouwde kom naar rotonde Parallelweg – N482, waardoor een deel 50 km/u wordt
- Toevoegen bushalte 388 en 75 op Provincialeweg N482
- Interne autostructuur westkant Sliedrecht-Noord ontmoedigd doorgaand verkeer, maar biedt wel de mogelijkheid om tweezijdig te ontsluiten:
 - 1) richting de rotonde N482 – Kweldamweg
 - 2) richting de Parallelweg aan de westkant
- Interne autostructuur oostkant Sliedrecht-Noord maakt geen doorgaand verkeer mogelijk, alleen ontsluiting op rotonde N482 – Kweldamweg
- Toevoegen Passerelle bij station Sliedrecht (als bestemming), voor tweezijdige toegang van het station, alleen geschikt voor voetgangers



Figuur 4.2: Modelvulling



Figuur 4.3: Mobiliteitsmaatregelen



4. Toekomstige situatie: Plan 2040

Verkeersgeneratie en modal split Sliedrecht-Noord

Resultaten – verkeersgeneratie en modal split

Sliedrecht-Noord (exclusief Sliedrecht Buiten) genereert per etmaal totaal circa 21.100 verplaatsingen, zoals weergegeven in tabel 4.1. Dit zijn aankomende en vertrekkende ritten bij elkaar opgeteld. Deze verplaatsingen zijn uitgesplitst naar modaliteit: auto, fiets en openbaar vervoer (trein en bus).

Autoverkeer

Uit figuur 4.4 blijkt dat het autogebruik domineert met een aandeel van 67% van de ritten in een etmaal. (exclusief loopverplaatsingen). Dit hoge autogebruik zien we ook terug bij bestaande inwoners van Sliedrecht (hoofdstuk 2), zij het dat hier ook lopen onderdeel is van de modal split. Het aantal ritten per modaliteit is grotendeels vergelijkbaar in de ochtend- en avondspits, zie tabel 4.1.

Fietsverkeer

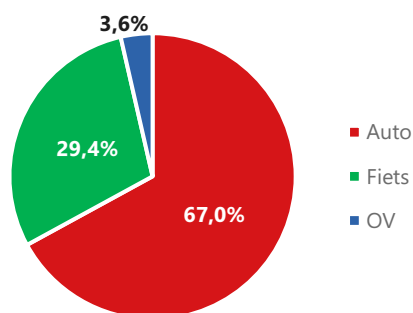
Sliedrecht-Noord genereert dagelijks circa 6.200 fietsritten met een aandeel van 29,4% van de ritten in een etmaal.

Openbaar vervoer

Sliedrecht-Noord genereert ongeveer 760 openbaar vervoerritten per dag, met een aandeel van 3,6% in een etmaal. Hiervan zijn 480 ritten met de trein en 280 ritten met de bus. In de spitsperiodes ligt het aandeel OV-ritten iets hoger: circa 4,1%.

Plan 2040	Absoluut aantal ritten				Relatief aantal ritten		
	Auto	Fiets	Trein*	Bus*	Auto	Fiets	OV
Ochtendspits	2.200	1.200	90	60	61,8%	34,0%	4,2%
Avondspits	2.400	1.000	90	50	67,1%	28,8%	4,1%
Etmaal	14.200	6.200	480	280	67,0%	29,4%	3,6%

Tabel 4.1: Aantal ritten per etmaal, ochtendspits en avondspits



Figuur 4.4: Totale modal split (etmaal)

Aandachtspunt – *

Aantal ritten wordt doorgaans afgerond op 100-tallen, passend bij het detailniveau van het model. Om toch een indicatie te geven van het aantal OV-ritten is de afronding hiervoor bijgesteld naar 10-tallen. Dit betreft het aantal in- en uitstappers van station Sliedrecht en Sliedrecht-Baanhoek met een herkomst of bestemming in Sliedrecht-Noord.



4. Toekomstige situatie: Plan 2040

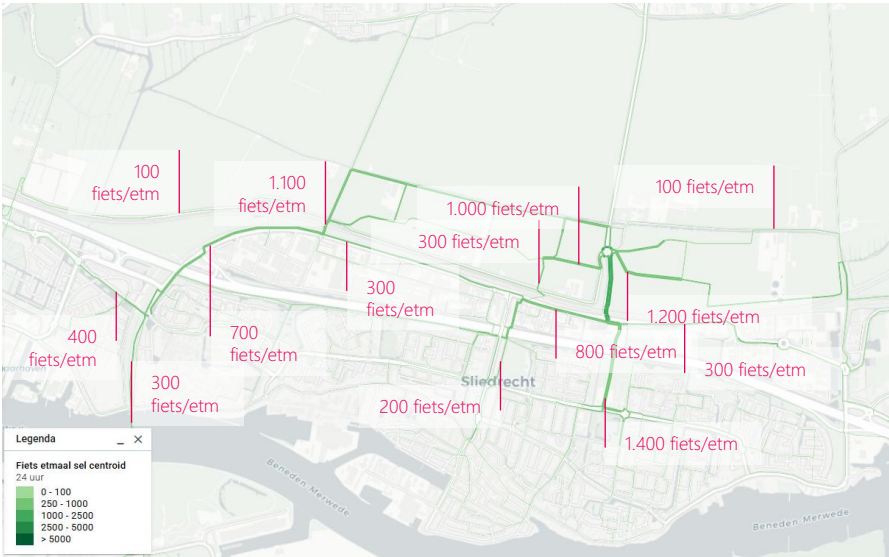
Verdeling van verkeer op het netwerk

Resultaten – selected area

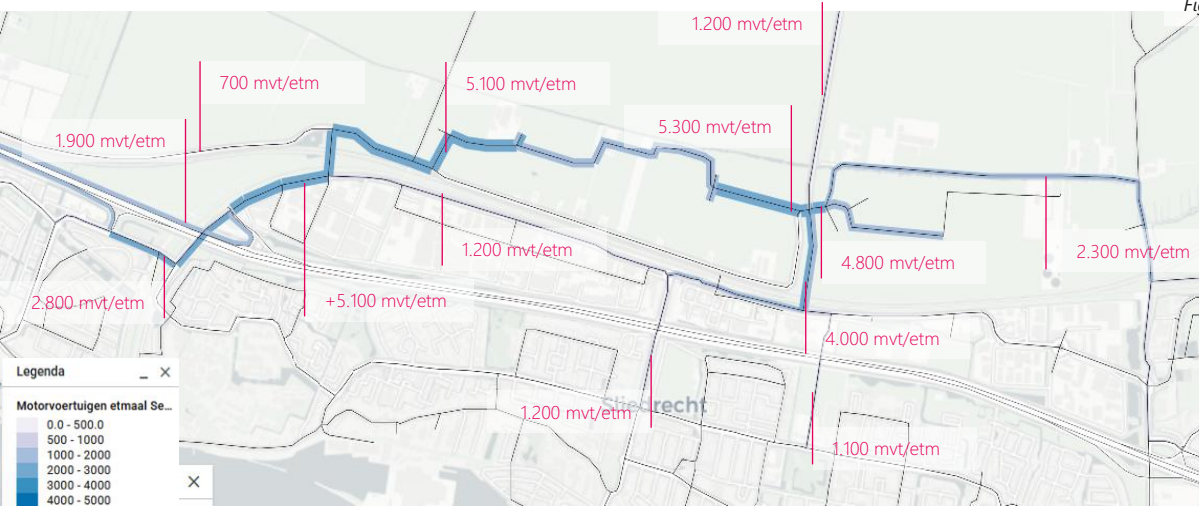
Met behulp van een zogenaamde selected area-analyse is het extra gemotoriseerd (auto)verkeer en fietsverkeer van en naar Sliedrecht-Noord inzichtelijk gemaakt. De resultaten hiervan zijn weergegeven in figuren 4.5 en 4.6. De circa 14.200 ritten per auto van en naar Sliedrecht-Noord worden verdeeld over het omliggende wegennet zoals is opgenomen in tabel 4.2.

Het verkeer is voornamelijk georiënteerd op het westen, richting Rotterdam en Dordrecht, zie figuur 4.5. Ruim een kwart van het verkeer rijdt richting het westen (A15/Papendrecht). Binnen Sliedrecht wordt vanuit Sliedrecht-Noord evenredig gebruik gemaakt van de Noord-Zuidverbinding en de Stationsweg om in het centrum te komen. Sliedrecht-Noord wordt niet gebruikt als ‘doorgaande weg’ voor bestaande bewoners van Sliedrecht.

Voor het fietsverkeer blijkt het bestaande viaduct over de N482 de meest populaire route, zie figuur 4.6. Dit komt o.a. omdat de passerelle bij het station in deze modelvariant niet geschikt is voor fietsers. Wel is het belangrijk om te benadrukken dat de fijnmazigheid van de modelzones beperkt is, waardoor detailinformatie over routekeuze niet beschikbaar is.



Figuur 4.6: Selected area - extra fietsverkeer van/naar Sliedrecht-Noord



Figuur 4.5: Selected area - extra gemotoriseerd (auto)verkeer van/naar Sliedrecht-Noord

Richting (aantal betreft heen en terug)	Autoritten (mvt/etm)	Aandeel
A15 Rotterdam	3.600	25%
Sliedrecht (stationsweg en NZ-verbinding)	2.300	16%
Hardinxveld (via Peulen, Spoorlaan of Schapendrift)	1.400	10%
N482 richting N214	1.200	8%
Papendrecht via Ouverture	1.200	8%
A15 Gorinchem	900	6%
Parallelweg ri N3	700	5%

Tabel 4.2: Routing gemotoriseerd verkeer



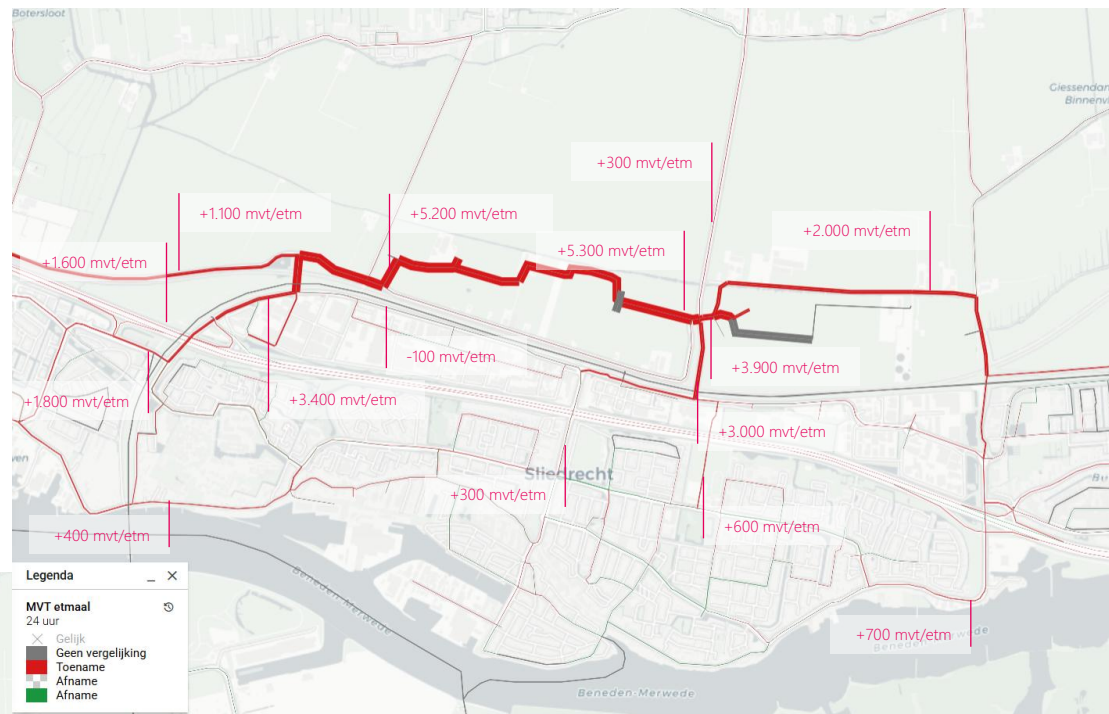
4. Toekomstige situatie: Plan 2040

Relatieve toenames van verkeer

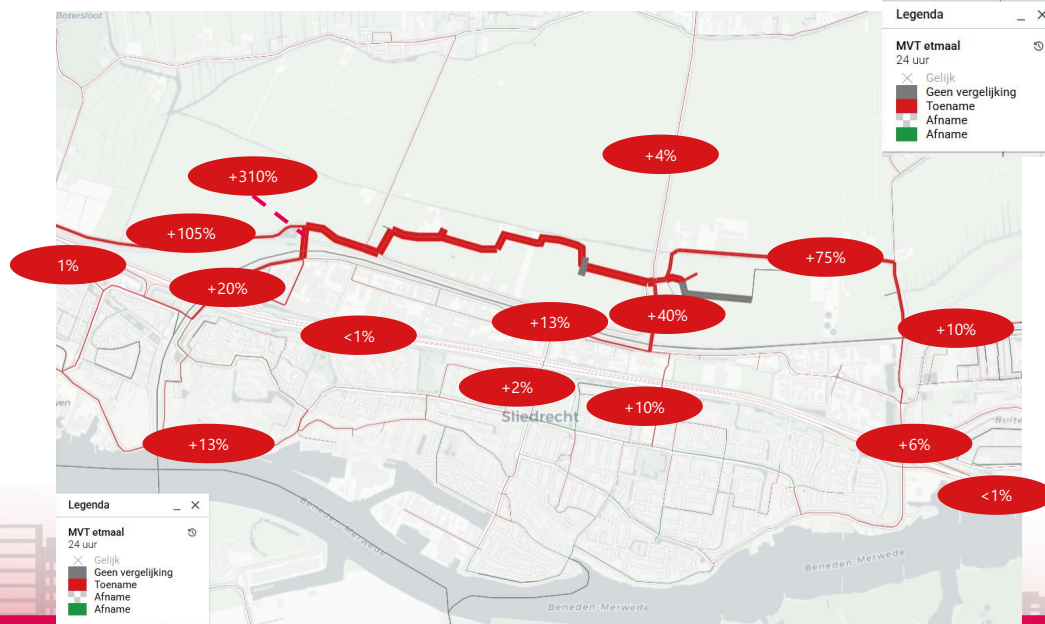
Resultaten – verkeersintensiteiten

Uit de plots met toe- en afnames van de verkeersintensiteiten in Plan 2040 ten opzichte van Referentie 2040 blijkt dat sprake is van forse verkeerstoenames op wegen direct nabij het plangebied, zie figuren 4.7 en 4.8. Deze groei is zichtbaar op de N482, Kweldamseweg en Parallelweg. Op regionaal niveau is de impact op de snelwegen beperkt: op de A15 tussen Sliedrecht-West en de aansluiting met de N3 is sprake van een toename van circa 1%, terwijl de toename op de A15 richting Gorinchem minder dan 1% bedraagt.

Op de Parallelweg treden wegdrukeffecten op. Uit de selected area blijkt dat 700 motorvoertuigen over de Parallelweg rijden komend vanuit Sliedrecht-Noord. In de kaart met absolute toenames zien we een toename van 1.100 motorvoertuigen op deze weg. De toename van verkeersbewegingen door Sliedrecht-Noord zorgt er dus voor dat ook huidige inwoners een andere route gaan kiezen. Dit zien we ook terug op de Baanhoek en Rivierdijk.



Figuur 4.7 Absolute toe-/afname intensiteiten gemotoriseerd verkeer 2040 Plan t.o.v. 2040 Referentie



Figuur 4.8: Procentuele toe-/afname intensiteiten gemotoriseerd verkeer 2040 Plan t.o.v. 2040 Referentie

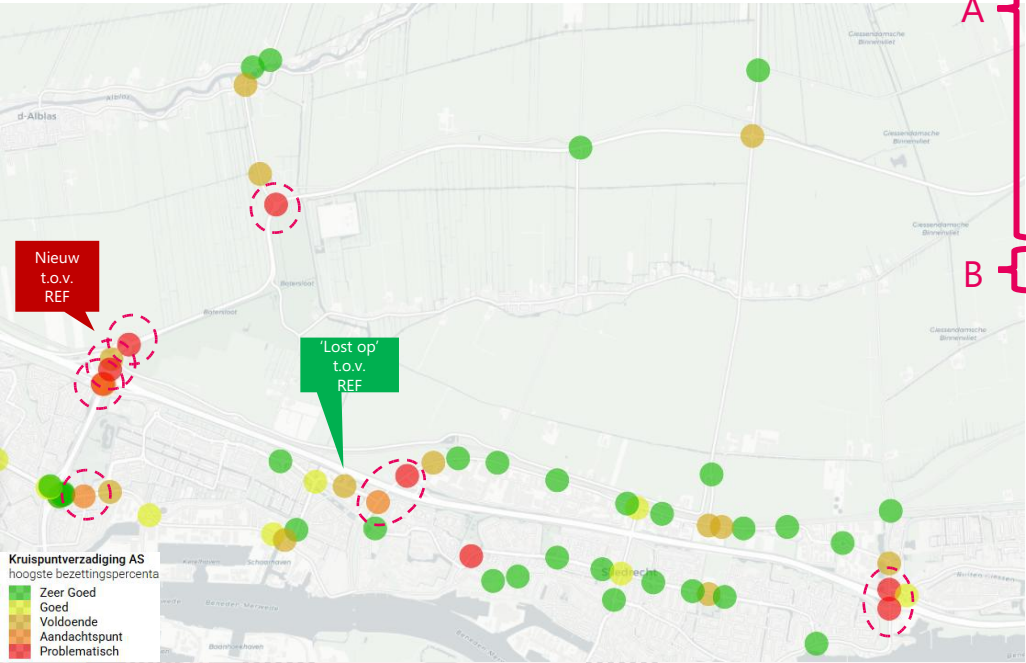
4. Toekomstige situatie: Plan 2040

Verkeersafwikkeling

Resultaten – verkeersafwikkeling

In figuur 4.9 zijn de verzadigingsgraden op kruispuntniveau weergegeven voor avondspits. Deze verzadigingsgraden zijn een grove indicatie of de inrichting van het kruispunt aansluit bij de verkeersintensiteit die het kruispunt moet verwerken. Indien het verkeersaanbod hoger is dan de capaciteit van het kruispunt, kleurt het kruispunt oranje/rood. Tijdens de ochtendspits, zie bijlage 2, is een vergelijkbaar beeld te zien. Deze plot toont de situatie in Plan 2040. Uit de analyse blijkt dat de komst van Sliedrecht-Noord zorgt voor een zwaardere belasting van bestaande knelpunten in het netwerk (A), zie tabellen 4.3 en 4.4. Daarnaast ontstaat één nieuw knelpunt (B), voornamelijk door het extra gebruik van de Parallelweg als alternatief voor de A15.

Op het kruispunt Ouverture – A15 is de verkeersafwikkeling beter door verschuivingen in de verkeersstromen, die het gevolg zijn van andere overbelaste kruispunten. Ondanks deze verbetering blijft het kruispunt gevoelig voor verstoringen.



Figuur 4.9: Kruispuntverzadigingsgraden avondspits 2040 Plan

Kleur	Label
30-50	Zeet goed
50-70	Goed
71-85	Voldoende
86-89%	Aandachtspunt
>90%	Problematisch

Tabel 4.3: Beoordeling kruispuntverzadigingsgraden

Kruispunt	Referentie 2040	Plan 2040
N214 – N481 (Ronde)	110	109
Parallelweg – A15 (VRI)	108	109
N3 – A15 (VRI)	100	100
A15 – Rivierdijk (VRI)	99	100
Rivierdijk – Peulenlaan (VRI)	92	97
Ouverture – A15 (VRI)	92	85
Parallelweg – Ouverture (VRI)	88	90
Parallelweg – N214 (VRI)	88	91
A15 – N3 (VRI)	87	88
Burg. Keijzerweg-P. Zeemanlaan (VRI)	86	86
A15 – N214 (VRI)	85	92
Sportlaan – N482 (VRI)	85	85
Sportlaan – NZ verbinding (VRI)	85	85
NZ verbinding – Thorbeckelaan (VRI)	85	85
N214 – A15 (VRI)	85	85
N214 – N482 (Ronde)	77	76
Sportlaan – Zwijskade (Ronde)	74	73
Peulenlaan – Buitendams (Ronde)	59	61

Tabel 4.4: Kruispuntverzadigingsgraden avondspits 2040 Referentie en 2040 Plan

4. Toekomstige situatie: Plan 2040

Volledige ontwikkeling Sliedrecht-Noord zonder STOMP-maatregelen

Conclusies – Plan 2040

Op basis van de resultaten voor Plan 2040 kan worden geconcludeerd dat de toevoeging van Sliedrecht-Noord leidt tot een aanzienlijke toename van verkeersdruk op het lokale wegennet. Het gebied genereert circa 21.100 verplaatsingen per etmaal, waarvan 14.100 autoritten. Het verkeer is vooral georiënteerd op Rotterdam en Dordrecht. In relatieve zin is de impact op de A15 beperkt (<1% toename).

Binnen Sliedrecht vangen de Noord-Zuidverbinding en Stationsweg samen het grootste deel van het centrumverkeer op. Daarnaast ontstaan 6.200 fietsritten en circa 800 OV-ritten, waarbij dagelijks meer treinreizigers dan busreizigers zijn. De modal split blijft sterk autogericht (67%), met slechts beperkte verschuivingen in de spits.

De verkeersintensiteiten nemen fors toe op wegen direct rond het plangebied, zoals de N482, Kweldamseweg en Parallelweg, waar ook wegdrukeffecten optreden.

De verkeersafwikkeling verslechtert op bestaande knelpunten. Deze worden nog zwaarder belast. Er lijkt één nieuw knelpunt te ontstaan door extra gebruik van de Parallelweg. Het kruispunt Ouverture – A15 functioneert iets beter door verschuivingen in verkeersstromen, maar blijft gevoelig voor verstoringen. De komst van Sliedrecht-Noord, zonder STOMP-maatregelen vergroot de druk op het netwerk. Dit heeft niet alleen invloed op de verkeersafwikkeling, maar brengt ook risico's mee op het gebied van verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.



5. Toekomstige situatie: Plan 2040-STOMP

Volledige ontwikkeling Sliedrecht-Noord met
STOMP-maatregelen



5. Toekomstige situatie: Plan 2040 STOMP

Ontwikkeling Sliedrecht-Noord: inzetten op mobiliteitstransitie

Hoge ambities verhogen haalbaarheid plan

Uit voorgaande analyses blijkt dat het huidige verkeersnetwerk al onder druk staat. De autonome- en ruimtelijke ontwikkelingen (exclusief Sliedrecht-Noord) verergeren de huidige knelpunten, en zorgen zelfs voor nieuwe knelpunten, op het regionale verkeersnetwerk (zoals is toegelicht in hoofdstuk 3). Hierdoor is er in de toekomst onvoldoende capaciteit beschikbaar op het verkeersnetwerk rondom Sliedrecht-Noord om de groei aan mobiliteit door de ontwikkeling volgens het huidige mobiliteitsgedrag te accommoderen. Daar komt bij dat de beste maatregel om deze knelpunten te verhelpen (verbreding A15) voorlopig geen doorgang zal vinden. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de bereikbaarheid van Sliedrecht-Noord, maar ook voor de omliggende regio.

Met de realisatie van de ontwikkeling aan Sliedrecht-Noord neemt de druk op deze (regionale) knelpunten verder toe. Om deze groeiende druk te beperken en daarmee de haalbaarheid van Sliedrecht-Noord te vergroten, is gewerkt aan een scenario met hoge ambities om mobiliteitsgedrag in Sliedrecht-Noord te beïnvloeden (lees: inzet op de mobiliteitstransitie).

De vereiste mobiliteitstransitie moet erop gericht zijn zoveel mogelijk gebruik te maken van duurzame vormen van mobiliteit, passend bij de Sliedrechtse context. De mobiliteitstransitie is hiermee geen doel op zich, maar een middel en randvoorwaarde om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

Vaststellen ambities en STOMP-maatregelen

Om invulling te geven aan de benodigde hoge ambities voor Sliedrecht-Noord is het van belang om te kijken naar verdergaande maatregelen om het autoverkeer actiever te verminderen dan in hoofdstuk 4 is doorgerekend. Deze vergaande maatregelen zijn opgesteld aan de hand van vastgestelde ambities. In een ambitiesessie met de gemeente Sliedrecht en de samenwerkende ontwikkelende partijen, is dit gedaan aan de hand van de vijf thema's van het slimme mobiliteitswiel. Het slimme mobiliteitswiel is verder toegelicht op pagina 33. Met de maatregelen is invulling gegeven aan de tweede onderzoeksvraag: *“Wat kunnen maatregelen in lijn met het STOMP-inrichtingsprincipe bijdragen aan het verminderen/voorkomen van knelpunten?”*

Vanaf moment 1 duurzame mobiliteit aanwezig

Sliedrecht-Noord wordt niet in 1 dag gebouwd. In de fasering zal in stappen worden ontwikkeld richting het eindbeeld. De ambities en bijbehorende eisen, wensen en randvoorwaarden zijn uitgewerkt voor het eindbeeld. Voor de eerste stappen in de fasering is het belangrijk dat de inhoudelijke ambities al vanaf het eerste moment zoveel mogelijk een plek krijgen in de uitwerking van gebiedsontwikkeling. Met duurzame mobiliteit moet je namelijk vroeg beginnen als je echt een gedragsverandering wilt realiseren in de gewoontes van inwoners. Het moment dat inwoners zich ergens nieuw gaan vestigen is namelijk momentum om nieuwe gewoontes aan te leren. Om duurzaam mobiliteitsgedrag onderdeel te maken van deze gewoontes, dient het duurzame mobiliteitssysteem al te functioneren voordat de eerste woningen worden opgeleverd. In elke vorm van communicatie met toekomstige bewoners is het raadzaam de duurzame insteek van de ontwikkeling te benadrukken.

Rode draad mobiliteitsonderzoek

Om de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord mogelijk te maken moet sterk worden ingezet op de mobiliteitstransitie. Voor korte verplaatsingen worden lopen en fietsen de voorkeursmodaliteiten. Voor de regionale verplaatsingen speelt het OV een belangrijke rol. Hierdoor wordt minder autoverkeer gegenereerd, en wordt de druk op het omliggende wegennet geminimaliseerd. Wel moet er rekening gehouden worden met de Sliedrechtse context. Het is zoeken naar een ambitieniveau dat realistisch blijft.



5. Toekomstige situatie: Plan 2040 STOMP

Uitwerking mobiliteitsonderzoek

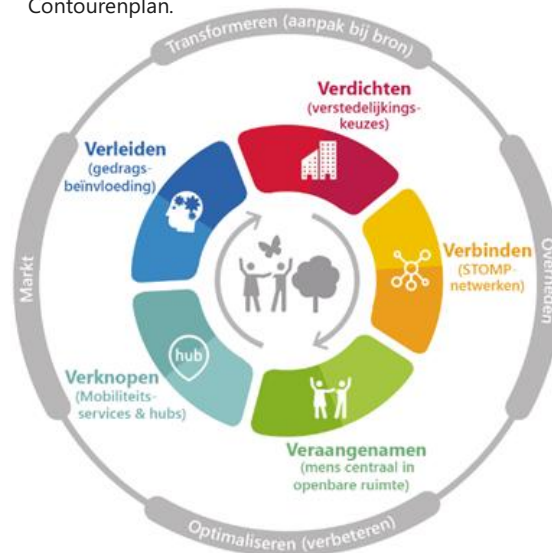
Slimme Mobiliteitswiel als kapstok

De maatregelen die nodig zijn om een mobiliteitstransitie te realiseren, zijn opgesteld aan de hand van de ambities. Deze ambities zijn tijdens de ambitiesessie met de gemeente Sliedrecht en de samenwerkende ontwikkelende partijen vastgesteld. Deze ambities zijn gebaseerd op vijf thema's van het slimme mobiliteitswiel, zie figuur 5.1. In het wiel komen verkeerskundige én ruimtelijke aspecten in samenhang tot hun recht. De thema's van het slimme mobiliteitswiel zijn op de volgende pagina verder toegelicht. Hieronder volgt een korte beschrijving:

1. Verstedelijkingskeuzes (**verdichten**): afstemming mobiliteit met ruimtelijke verdichting en functiemenging
3. STOMP-netwerken (**verbinden**): goede aansluitingen op omliggende mobiliteitsnetwerken
4. Mens centraal in de openbare ruimte (**veraangenamen**): aantrekkelijke omgeving
5. Mobiliteits-services & hubs (**verknopen**): aanbieden van deelmobiliteit en aanvullende voorzieningen
6. Gedragsbeïnvloeding (**verleiden**): o.a. met passende parkeernormen

Op elk van de vijf thema's zijn maatregelen nodig om het gewenste mobiliteitsgedrag te bewerkstelligen. Door op alle thema's maatregelen te nemen versterken deze elkaar.

Het slimme mobiliteitswiel zorgt voor een integrale benadering. Het wiel komt uit de standaard aanpak die Goudappel hanteert voor het opstellen van een 'Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE)'. Binnen de MRA en MRU is een MPvE een voorgeschreven methodiek om de mobiliteitstransitie te stimuleren binnen gebiedsontwikkelingen. De aanpak van dit mobiliteitsonderzoek lijkt sterk op een MPvE en voorziet in informatie die nodig is voor het Contourenplan.



Figuur 5.1: Het 'Slimme Mobiliteitswiel'

STOMP-principe

Om de mobiliteitstransitie binnen Sliedrecht te realiseren, en daarmee ruimte te maken voor Sliedrecht-Noord, wil de gemeente de dominante positie van gemotoriseerd verkeer terugdringen. Daarom wordt bij de vergaande maatregelen ingezet op STOMP (zie figuur 5.2). Dit is een sturingsprincipe waarbij meer nadruk wordt gelegd op een goede inpassing van duurzame mobiliteitsvormen. Het STOMP-principe begint met de S van Stappen, om lopen meer prioriteit te geven. Daarna komt de T van Trappen om veilige en aantrekkelijke fietsroutes te creëren. Als laatste wordt pas gekeken naar maatregelen voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 5.2: STOMP-principe

5. Toekomstige situatie: Plan 2040 STOMP

Verdieping: Het Slimme Mobiliteitswiel

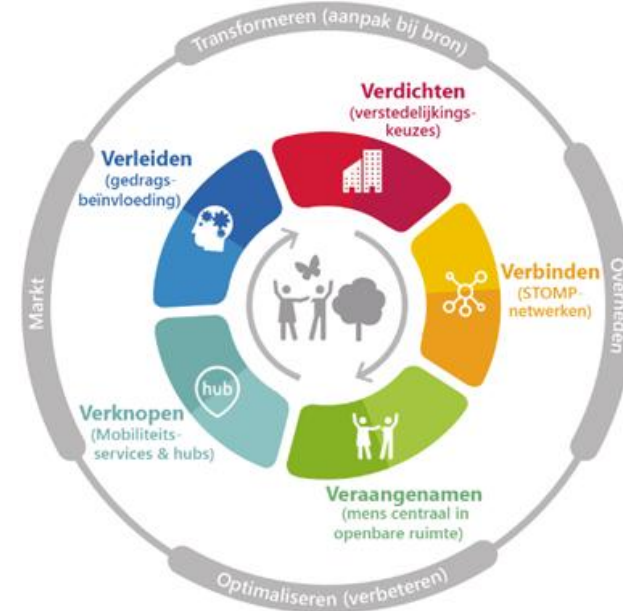
De vier hogere kwadranten van het mobiliteitssysteem

Het 'Slimme Mobiliteitswiel' geeft een overzicht van de integrale visie op mobiliteit, welke is opgebouwd uit vijf thema's die zijn verdeeld over twee assen, zie figuur 5.3.

De verticale as start bovenin bij de bron van mobiliteit en eindigt onderin bij het verbeteren van mobiliteit. De horizontale as start rechts bij het beleidsdomein (wat regelen overheden) en eindigt links bij de markt-zijde, oftewel bij welke aspecten hebben marktpartijen ook een grote rol.

De vijf thema's in perspectief van de reiziger

Te beginnen bij 'Verdichten', waar vestigt een reiziger zich en welke verplaatsing maakt hij dagelijks naar werk en/of voorzieningen? Vervolgens naar 'Verbinden' waar de reiziger verplaatsingen maakt gebruikmakend van het 'STOMP-netwerk'. De inrichting van de openbare ruimte beïnvloedt de belevingswaarde en veiligheid tijdens de verplaatsing op het netwerk. Op dat netwerk kan de reiziger gebruik maken van mobiliteitsdiensten op locaties als hubs door te 'Verknopen'. Tot slot naar 'Verleiden', welk mobiliteitsgedrag vertoont de reiziger en welke triggers spelen daar een rol?



Figuur 5.3: Het 'Slimme Mobiliteitswiel'



5. Toekomstige situatie: Plan 2040 STOMP

Mobiliteitsambities

Mobiliteitsambities per thema

In de ambitiesessie zijn voor de 5 thema's van het slimme mobiliteitswiel ambities opgesteld op basis van de beleidsanalyse (bijlage 4). Deze ambities zijn vervolgens (voor zover mogelijk) vertaald naar vergaande maatregelen die een mobiliteitstransitie te weeg moeten brengen. Hieronder zijn de ambities per thema toegelicht:

1 Verdichten

- 1. Autoluwe wijk**
In Sliedrecht-Noord wordt ingezet op een autoluwe wijk, zonder doorgaande structuren. De auto is niet dominant in het straatbeeld. Vanuit Sliedrecht-Noord is het vaak sneller om te lopen en fietsen dan om met de auto te gaan.
- 2. Goed voorzieningenniveau**
Wonen, leren en werken worden gemengd zodat de afstand van verplaatsingen kort kan blijven en daarmee aantrekkelijk voor lopen/fietsen
- 3. Centraal OV-knooppunt**
Hoge dichtheid bij het station en bijliggende bushalte, zodat voor en natransport van OV heel kort is en al snel te voet kan

2 Verbinden

- 1. Nieuwe bushaltes met aansluiting op het loop- en fietsnetwerk**
Het realiseren van drie nieuwe bushaltes: 1) voor lijnen 75 en 388 ter hoogte van de rotonde N482 – Kweldamseweg, 2) voor lijn 388 op de Parallelweg, ter hoogte van de loop- en fietstunnel Tolsteeg en 3) voor bestelBuzz 701 in Sliedrecht-Noord. Daarnaast sluit het loop- en fietsnetwerk goed aan op deze bushaltes

- 2. Kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen**
Het realiseren van voldoende kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen voor verschillende type fietsen bij station, bushaltes en voorzieningen.
- 3. Aantrekkelijker OV-knooppunt**
Het OV-knooppunt station Sliedrecht wordt aantrekkelijker gemaakt, door onder andere fietsparkeervoorzieningen en verbeteren wachtijdbeleving (denk aan: zitgelegenheid, reistijdinformatie, wachtruimtes, etc.)
- 4. Aantrekkelijk fietsnetwerk**
Het realiseren van een volwaardige(re) noord-zuid fietsverbinding ter hoogte van station Sliedrecht en een fietsverbinding tussen de west- en oostkant van Sliedrecht-Noord, nabij het spoorviaduct N482. Daarnaast krijgen fietsers voorrang bij de enkelstrooksrotonde N482.
- 5. Geen doorgaand verkeer door wijk**
De verkeersstructuur voor gemotoriseerd verkeer is erop gericht om doorgaand verkeer door de wijk te voorkomen.
- 6. Fijnmazig voetgangersnetwerk**
Het realiseren van een veilig, comfortabel en (rolstoel)toegankelijk voetgangersnetwerk. Daarnaast worden nieuwe verbindingen gerealiseerd: 1) noord-zuid voetgangersverbinding ter hoogte van station Sliedrecht, 2) voetgangersverbinding tussen de west- en oostkant van Sliedrecht-Noord, nabij het spoorviaduct N482 en 3) het inrichten van het bestaande viaduct N482, ook voor voetgangers.
- 7. Verleggen komgrens**
- De komgrens wordt verlegd naar ten noorden van rotonde N482 – Kweldamseweg. Hierbij wordt de N482 deels GOW50

3 Veraangenamen

- 1. Parkeren binnen Sliedrecht-Noord**
Het realiseren van parkeren op afstand en uit het zicht (aantrekkelijke woonomgeving en prioriteit aan lopen en fietsen)
Het mogelijk maken om dichtbij de woning te parkeren voor speciale doelgroepen (servicelogistiek, senioren en mindervaliden)
- 2. Voetganger op 1 in openbare ruimte**
Bij de inrichting van de openbare ruimte staat de voetganger op 1, om aan te sluiten bij het STOMP-principe.
- 3. Comfortabele fietspaden**
Het uitvoeren van fietspaden in asphalt of beton. Het ontwerpen van veilige en comfortabele fietspaden in Sliedrecht-Noord.

4 Verknopen

- 1. Mobiliteitshubs**
Het aanbieden van deelauto's voor bewoners realiseren op strategisch gekozen locaties in de wijk, zoals nabij het voorzieningencluster, ov-haltes of bij grotere parkeerlocaties.
- 2. Deelmobiliteit**
Bij het invoeren van gereguleerd parkeren is inzet van deelmobiliteit een kans. Binnen Sliedrecht-Noord liggen er kansen voor deelauto's voor bewoners om het tweede autobezit te beperken en deelfietsen bij ov-knooppunten voor bezoekers voor de last mile.



5. Toekomstige situatie: Plan 2040 STOMP

Mobiliteitsambities

5 Verleiden

1. Gereguleerd parkeren

Invoeren van gereguleerd parkeren om te sturen op autobezit, met vergunningensysteem voor bewoners. Gevolgen: 1) betaald parkeren voor bezoekers en 2) rekening houden met waterbedefferd naar omliggende gebieden.

2. Inzetten op sturende parkeernormen

Het inzetten op sturende parkeernormen om overmatige parkeer ruimte te voorkomen en dit in te zetten voor een aantrekkelijke openbare ruimte.

3. Openbare laadpalen voor elektrische auto's

Het realiseren van openbare laadpalen voor het opladen van elektrische auto's in Sliedrecht-Noord.

4. Nieuwe bewoners

- Bij verkoop of verhuur van woningen wordt het gebied niet verkocht als 'autolocatie'
- Het aangrijpen van verhuizingen om nieuw mobiliteitsgedrag te stimuleren: tijdelijk gratis/korting op gebruik OV en/of deelmobiliteit

5. Fietsparkeren

- Het realiseren van fietsparkeren op maaiveld met de optie voor een centrale fietsstalling

Uitgangspunten - modelscenario

De vastgestelde ambities zijn vertaald naar modelinvoer voor de modelberekening van het STOMP scenario. Het model heeft echter een beperkt aantal knoppen waaraan gedraaid kan worden, waardoor niet alle ambities hierin zijn opgenomen.

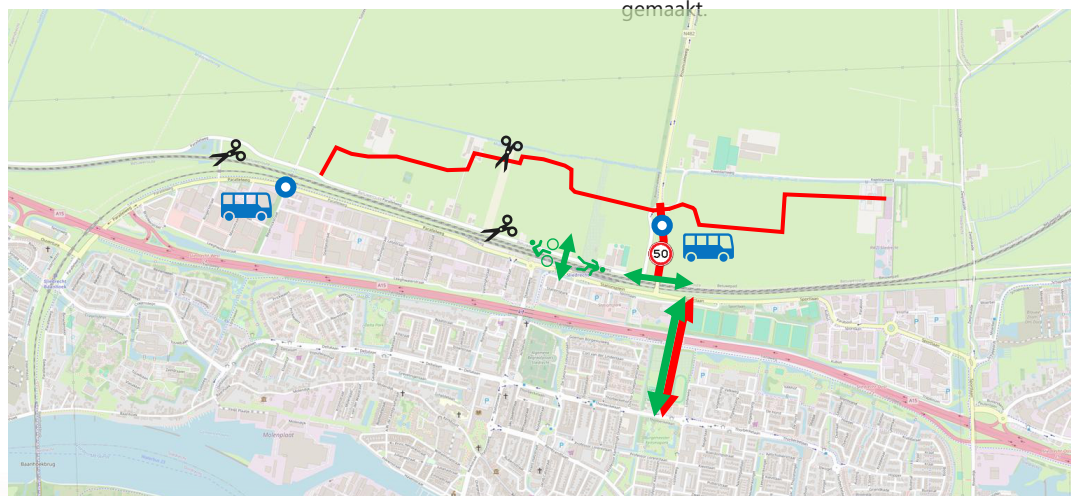
De ambities die wel in het model zijn meegenomen, zijn vertaald naar STOMP-maatregelen die een mobiliteitstransitie binnen Sliedrecht-Noord teweeg kunnen brengen. Vervolgens is aan de hand van een modelberekening de impact van deze maatregelen op het verkeer vastgesteld.

Het modelscenario Plan 2040 met STOMP gebruikt het netwerk, zoals gehanteerd bij Plan 2040 zonder STOMP (pagina 25), als basis. **Plan 2040 met STOMP is verder aangevuld met de STOMP-maatregelen.** Voor de mobiliteitsmaatregelen gaat het om de volgende maatregelen (zie figuur 5.4):

- Extra bushalte gerealiseerd op de Parallelweg voor buslijn 388 (ambitie 1, verbinden)
- Knips gerealiseerd op de Parallelweg, Ringersstraat en binnen Sliedrecht-Noord (ambitie 5, verbinden)
- Er zijn nieuwe fietsverbindingen gerealiseerd: langs het spoor onder de N482 en over het spoor ter hoogte van het station (ambitie 4, verbinden)
- De overstapweerstand op het station is met 40% verlaagd door aantrekkelijkere (fietsen)stallingen (ambitie 3, verbinden)

- Er is betaald parkeren (1 euro per uur) ingesteld binnen Sliedrecht-Noord en het autobezit wordt beperkt met bijv. een vergunningensysteem, zoals verder toegelicht in bijlage 5 (ambitie 1, verleiden)
- Aan de westkant van Sliedrecht-Noord wordt de autostructuur aangepakt, zonder doorgaande wegen. De wijk ontsluit zich in 2 delen: 1) richting rotonde Kweldamseweg. 2) richting de Parallelweg aan de zuidwestkant. (ambitie 5, verbinden)
- Aan de oostkant van Sliedrecht-Noord wordt de autostructuur aangepakt, zonder doorgaande wegen. De wijk ontsluit zich alleen richting rotonde N482 – Kweldamseweg. (ambitie 5, verbinden)

Door deze uitgangspunten toe te passen in het modelscenario Plan 2040 met STOMP is de impact van de verkeersmaatregelen op de gewenste mobiliteitstransitie binnen Sliedrecht inzichtelijk gemaakt.



Figuur 5.4: Mobiliteitsmaatregelen



5. Toekomstige situatie: Plan 2040 STOMP

Verkeersgeneratie

Resultaten – verkeersgeneratie en modal split

Sliedrecht-Noord (exclusief Sliedrecht Buiten) genereert per etmaal circa 19.500 ritten, zoals weergegeven in tabellen 5.1. Deze ritten zijn uitgesplitst naar modaliteit: auto, fiets en openbaar vervoer (trein en bus).

Van de circa 19.500 dagelijkse ritten in Sliedrecht-Noord betreft ongeveer 10.500 ritten per auto. Deze autoritten worden verdeeld over het omliggende wegennet. Deze volgen een vergelijkbaar patroon als in de variant Plan 2040 (zie volgende pagina).

Van de gegenereerde ritten bestaat nog steeds meer dan de helft (53,7%) uit autoritten. 41% wordt afgelegd per fiets en 5,3% met het openbaar vervoer. Dit is een duidelijke verschuiving ten opzichte van de modal split bij Plan 2040 zonder STOMP. Dit is ook weergegeven in figuur 5.6.

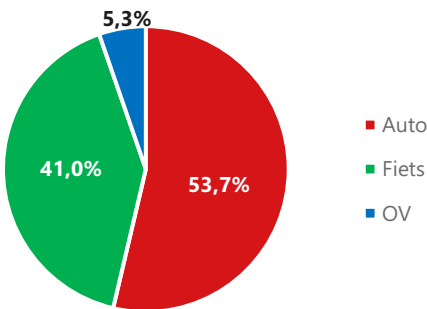
Door de toepassing van de STOMP-maatregelen, zoals toegelicht op pagina 36, neemt het aandeel autoritten af van 67% naar 53,7%. Dat komt in absolute zin neer op een kwart minder autoritten dan in Plan 2040. Het aandeel fietsritten per dag neemt juist toe van 29% naar 41%. Ook het aandeel ritten met het openbaar vervoer neemt toe van 3,6% naar 5,3%. Door de invoering van STOMP-maatregelen is een duidelijke modal shift zichtbaar voor Sliedrecht-Noord (zie figuur 5.6). De grootste impact voor deze modal shift komt vermoedelijk door de afname in autobezit binnen Sliedrecht-Noord die we als hard uitgangspunt hebben gehanteerd specifiek voor deze variant (bijlage 5).

Aandachtspunt – *

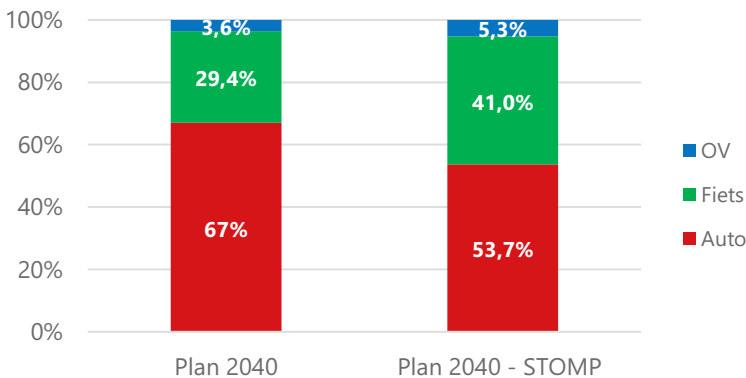
Aantal ritten wordt doorgaans afgerond op 100-tallen, passend bij het detailniveau van het model. Om toch een indicatie te geven van het aantal OV-ritten is de afronding hiervoor bijgesteld naar 10-tallen. Dit betreft het aantal in- en uitstappers van station Sliedrecht en Sliedrecht-Baanhoek met een herkomst of bestemming in Sliedrecht-Noord

Plan 2040 STOMP	Absoluut aantal ritten				Relatief aantal ritten		
	Auto	Fiets	Trein*	Bus*	Auto	Fiets	OV
Ochtendspits	1.700	1.400	120	80	50,7%	43,5%	5,9%
Avondspits	1.800	1.400	140	80	52,6%	41,3%	6,2%
Etmaal	10.500	8.000	660	380	53,7%	41,0%	5,3%

Tabel 5.1: Aantal ritten per etmaal, ochtendspits en avondspits



Figuur 5.5: Modal split (etmaal)



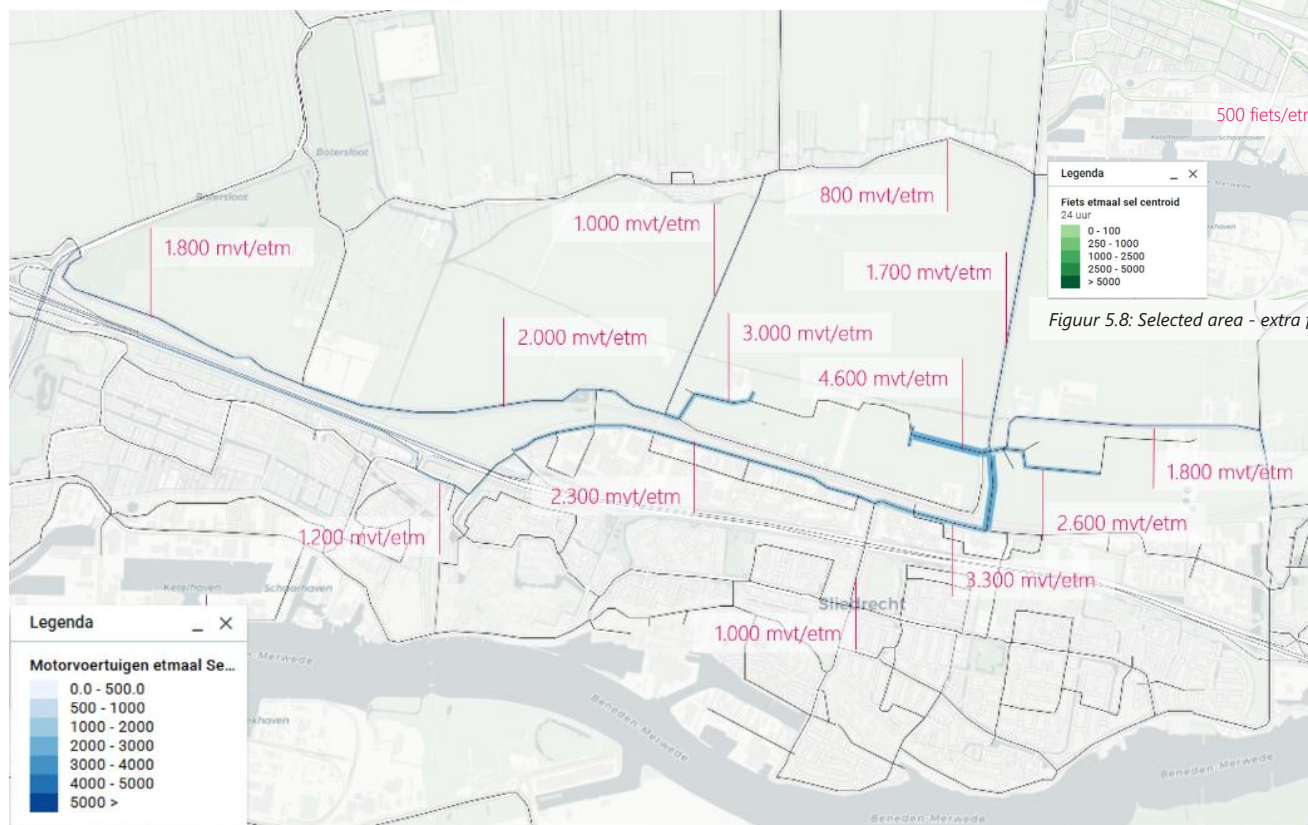
Figuur 5.6: Modal shift in Sliedrecht-Noord bij de introductie van STOMP-maatregelen

5. Toekomstige situatie: Plan 2040 STOMP

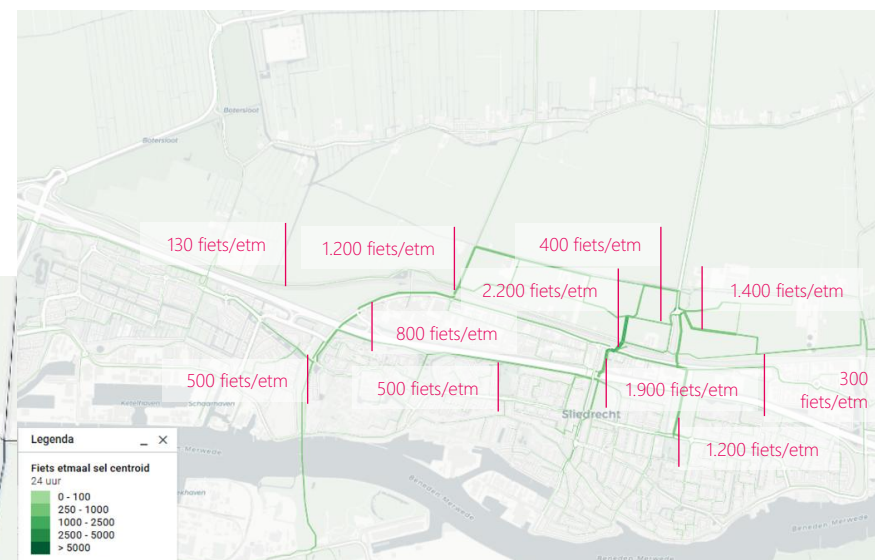
Verdeling van verkeer op het netwerk

Resultaten – selected area

Met behulp van een zogenaamde selected area-analyse is het extra gemotoriseerd (auto)verkeer en fietsverkeer van en naar Sliedrecht-Noord inzichtelijk gemaakt. De resultaten hiervan zijn weergegeven in figuren 5.7 en 5.8.



Figuur 5.7: Selected area - extra gemotoriseerd (auto)verkeer van/naar Sliedrecht-Noord met STOMP-maatregelen



Figuur 5.8: Selected area - extra fietsverkeer van/naar Sliedrecht-Noord met STOMP-maatregelen



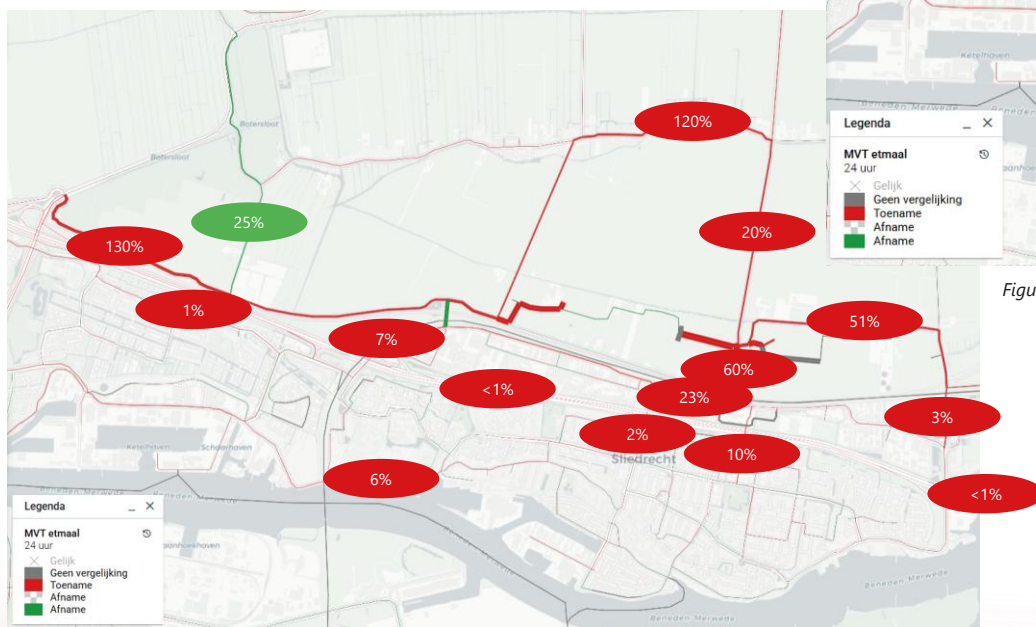
5. Toekomstige situatie: Plan 2040 STOMP

Relatieve toenames van verkeer en verschuivingen door knips

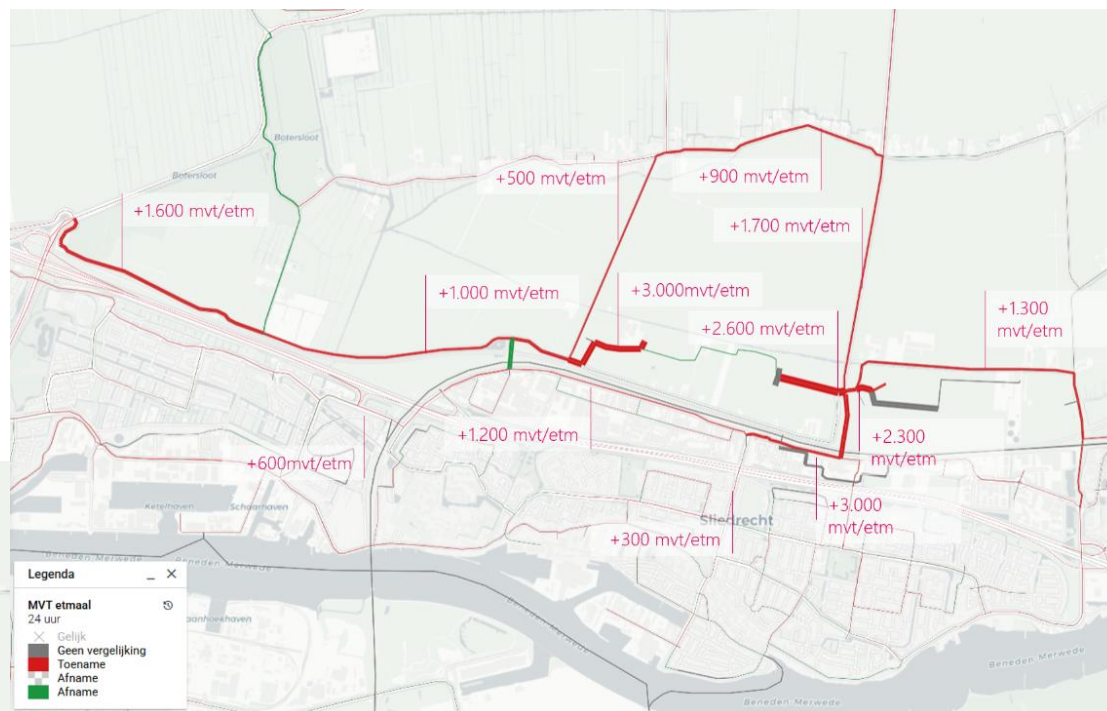
Resultaten – verkeersintensiteiten

Uit de plots met toe- en afnames van de gemotoriseerd verkeerintensiteiten in Plan 2040 met STOMP ten opzichte van Referentie 2040 blijkt dat sprake is van verkeerstoenames op wegen direct nabij het plangebied, zie figuren 5.9 en 5.10. Deze groei is zichtbaar op de N482, Kweldamseweg en Parallelweg. De beperktere verkeerstoenames zijn zichtbaar op wegen net iets verder van het plangebied, richting A15 en het centrum van Sliedrecht. De toename op de A15 is <1%.

Wel is deze toename lager dan in het scenario Plan 2040 zonder STOMP (pagina 28). Dit laat duidelijk zien dat de ambities en STOMP-maatregelen impact hebben op het mobiliteitsbeeld in Sliedrecht.



Figuur 5.10: Procentuele toe-/afname intensiteiten gemotoriseerd verkeer 2040 Plan met STOMP t.o.v. 2040 Referentie



Figuur 5.9 Absolute toe-/afname intensiteiten gemotoriseerd verkeer 2040 Plan met STOMP t.o.v. 2040 Referentie

Verkeerscirculatie

De knips in het autonetwerk in dit scenario leiden tot een aantal wijzigingen in de routing voor autoverkeer t.o.v. Plan 2040:

- Doorgaand verkeer door Sliedrecht-Noord is niet meer mogelijk
- Er is een toename verkeer door Wijngaarden als enige route richting Sliedrecht vanuit meest westelijke deel Sliedrecht-Noord (+900 mvt/etm). Dit is een aandachtspunt voor de bereikbaarheid.
- Verkeer vanuit westelijk deel Sliedrecht-Noord naar A15 en v.v. wordt grotendeels afgewenteld op aansluiting N3-A15 in Papendrecht
- Verkeer uit Sliedrecht kan niet meer 'sluipen' via Parallelweg ri. N3/N214 (ca. -1.000 mvt/etm). Resultaat: weinig verschil bij op- en afritten A15 West

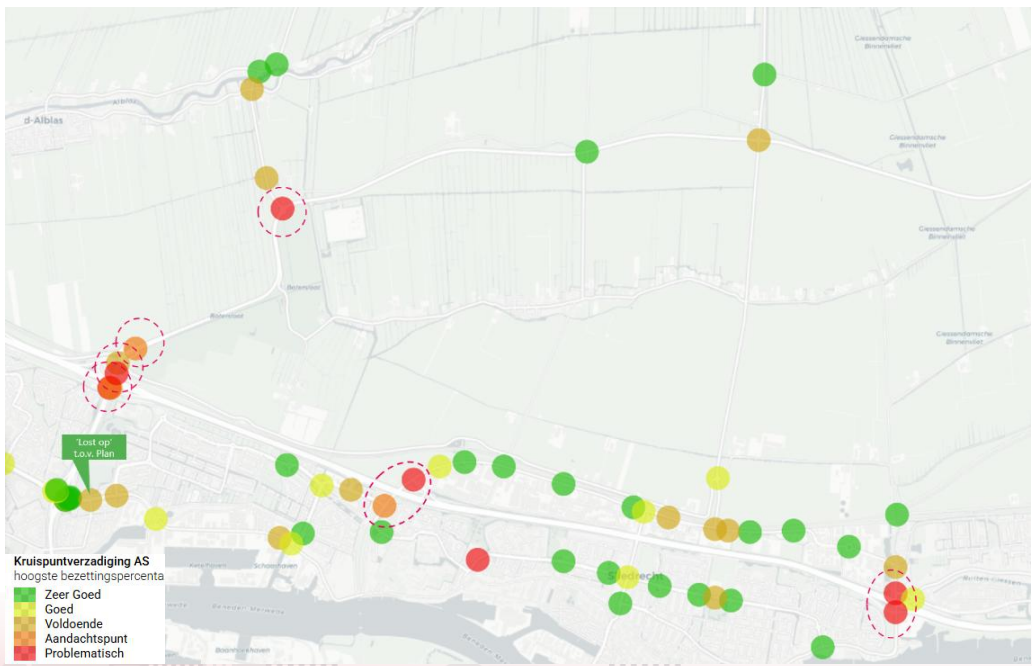


5. Toekomstige situatie: Plan 2040 STOMP

Verkeersafwikkeling

Resultaten – verkeersafwikkeling

In figuur 5.11 zijn de verzadigingsgraden op kruispuntniveau weergegeven voor avondspits. Voor de ochtendspits, zie Bijlage 2. Deze plot toont de situatie in Plan 2040 met STOMP. Uit de analyse blijkt dat de realisatie van (vergaande) STOMP-maatregelen nauwelijks invloed hebben op de verzadigingsgraad bij kruispunten. De STOMP-maatregelen zijn een ‘druppel op een gloeiende plaat’, gezien de verzadigingsgraad in de referentiesituatie op verschillende kruispunten ook al problematisch is.



Figuur 5.11: Kruispuntverzadigingsgraden avondspits 2040 Plan

Kleur	Label
30-50	Zeet goed
50-70	Goed
71-85	Voldoende
86-89%	Aandachtspunt
>90%	Problematisch

Tabel 5.2: Beoordeling kruispuntverzadigingsgraden

Kruispunt	Referentie 2040	Plan 2040	Plan 2040 STOMP
N214 – N481 (Ronde)	110	109	108
Parallelweg – A15 (VRI)	108	109	107
N3 – A15 (VRI)	100	100	102
A15 – Rivierdijk (VRI)	99	100	102
Rivierdijk – Peulenlaan (VRI)	92	97	96
Ouverture – A15 (VRI)	92	85	85
Parallelweg – Ouverture (VRI)	88	90	89
Parallelweg – N214 (VRI)	88	91	89
A15 – N3 (VRI)	87	88	89
Burg. Keizerweg-P. Zeemanlaan (VRI)	86	86	85
A15 – N214 (VRI)	85	92	92
Sportlaan – N482 (VRI)	85	85	85
Sportlaan – NZ verbinding (VRI)	85	85	85
NZ verbinding – Thorbeckelaan (VRI)	85	85	85
N214 – A15 (VRI)	85	85	85
N214 – N482 (Ronde)	77	76	78
Sportlaan – Zwijnskade (Ronde)	74	73	76
Peulenlaan – Buitendams (Ronde)	59	61	60

Tabel 5.3: Kruispuntverzadigingsgraden avondspits 2040 Referentie, 2040 Plan en 2040 Plan met STOMP



5. Conclusie

Volledige ontwikkeling Sliedrecht-Noord met STOMP-maatregelen

Conclusies – Plan 2040 met STOMP

De doorgerekende STOMP-maatregelen stimuleren een sterke modal shift van auto naar fiets en (in beperkte mate) naar openbaar vervoer. Op basis van ervaringen uit vergelijkbare modelstudies ligt de belangrijkste oorzaak van de modal shift vermoedelijk in het reduceren van autobezit door gereguleerd parkeren en de inzet op een goede fietsverbinding naar de bestaande kern.

De reductie van het autoverkeer leidt nauwelijks tot verlichting van de kruispuntbelasting. Dit kan worden gezien als een 'druppel op een gloeiende plaat', aangezien deze in de huidige situatie al problematisch zijn. Toch hebben de STOMP-maatregelen wel degelijk positieve effecten. Zo neemt het risico op wegdukeffecten en sluipverkeer af ten opzichte van Plan 2040, wat gunstig is voor de leefbaar- en verkeersveiligheid op kruispunten en wegvakken in Sliedrecht.

Daarnaast kunnen maatregelen gericht op het uitbreiden van kruispuntcapaciteit eerder effect hebben, omdat de hoeveelheid verkeer dat dan van alternatieve routes 'terugkomt' (door wegdukeffecten van Sliedrecht-Noord) minder groot is. Ook de bestaande kern van Sliedrecht profiteert van fijnmazige verbindingen voor langzaam verkeer, wat de bereikbaarheid van inwoners, banen en voorzieningen in Sliedrecht-Noord verbetert.

De combinatie van knips in het autonetwerk leidt echter tot grote omrijdbewegingen voor het westelijke deel van Sliedrecht-Noord.



6. Conclusies en aanbevelingen



6. Conclusies en aanbevelingen

Onderzoek naar de verkeerseffecten van de ontwikkeling Sliedrecht-Noord bij inzet op STOMP-maatregelen

Conclusies

Op deze pagina zijn de belangrijkste conclusies van het mobiliteitsonderzoek opgenomen:

Huidige situatie en Referentie 2040

Het hoofdwegennet in en rond Sliedrecht kampt met capaciteitsproblemen, die richting 2040 verder toenemen door autonome verkeersgroei. Dit zet de bereikbaarheid van het bestaande dorp Sliedrecht onder druk. Ook het onderliggende wegennet kent knelpunten, met name op de kruispunten nabij de op- en afritten van de A15. Deze problemen verergeren eveneens door de autonome groei.

Als gevolg hiervan kiest verkeer steeds vaker voor alternatieve, parallelle routes door de dorpen, wat leidt tot sluipverkeer. De combinatie van overbelaste kruispunten en toenemend sluipverkeer brengt risico's met zich mee voor de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van voetgangers en fietsers, vooral op kruispunten binnen de bebouwde kom.

Plan 2040

Het autoverkeer van en naar Sliedrecht-Noord wordt grotendeels afgewikkeld via de reeds overbelaste kruispunten. Deze problematiek wordt daardoor groter. Er ontstaan nauwelijks nieuwe knelpunten door de komst van Sliedrecht-Noord, al raken de VRI's bij A15 – N214 en A15 – Ouverture aanvullend verzadigd in de spitsen ten opzichte van de Referentie 2040. Sliedrecht-Noord zorgt altijd voor extra verkeer op de A15, maar de groei is beperkt tot circa 1% en daarmee gering in verhouding tot de autonome groei van circa 20% tussen 2022 en 2040.

Het extra verkeer leidt wel tot een andere routekeuze van bestaand verkeer, bijvoorbeeld via de Parallelweg en Baanhoek. Deze verzwaring van reeds overbelaste kruispunten en het toenemende sluipverkeer vergroten het risico op verkeersonveiligheid en verminderen de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.

Plan 2040-STOMP

De doorgerekende STOMP-maatregelen stimuleren een sterke modal shift van auto naar fiets en (in beperkte mate) naar openbaar vervoer. Op basis van ervaringen uit vergelijkbare modelstudies ligt de belangrijkste oorzaak van de modal shift vermoedelijk in het reduceren van autobezit door gereguleerd parkeren en de inzet op een goede fietsverbinding naar de bestaande kern.

Hoewel de reductie van het autoverkeer nauwelijks leidt tot verlichting van de kruispuntbelastingen ten opzichte van de Plan 2040, hebben STOMP-maatregelen wel degelijk positieve effecten. Zo neemt het risico op wegdrukeffecten en sluipverkeer af ten opzichte van Plan 2040, wat gunstig is voor de leefbaar- en verkeersveiligheid op kruispunten en wegvakken in Sliedrecht.

Daarnaast kunnen maatregelen gericht op het uitbreiden van kruispuntcapaciteit eerder effect hebben, omdat de hoeveelheid verkeer dat dan van alternatieve routes 'terugkomt' (door wegdrukeffecten van Sliedrecht-Noord) minder groot is. Ook de bestaande kern van Sliedrecht profiteert van fijnmazige verbindingen voor langzaam verkeer, wat de bereikbaarheid van inwoners, banen en voorzieningen in Sliedrecht-Noord verbetert.

De combinatie van knips in het autonetwerk leidt echter tot grote omrijdbewegingen voor het westelijke deel van Sliedrecht-Noord.



6. Conclusies en aanbevelingen

Onderzoek naar de verkeerseffecten van de ontwikkeling Sliedrecht-Noord bij inzet op STOMP-maatregelen

Aandachtspunten en aanbevelingen

Op deze en de volgende pagina zijn onze acht aanbevelingen voor het vervolg(onderzoek) opgenomen. In sommige gevallen is een aanbeveling tegelijkertijd een kanttekening:

1. Het **toepassen van STOMP-maatregelen** is aan te bevelen omdat dit de impact van Sliedrecht-Noord op het wegennet aantoonbaar beperkt, bijv. in de omvang van sluipbewegingen.
2. De **verkeerskundige effecten van de knips** uit de Plan STOMP-variant vragen om een heroverweging van de ontsluiting van het gebied. Een andere vormgeving van de ontsluiting dan is doorgerekend in de STOMP-variant, kunnen bijdragen aan een betere bereikbaarheid van Sliedrecht-Noord en kunnen ongewenste omrijdbewegingen worden voorkomen.

In dit kader is het aan te bevelen om een **tweezijdige ontsluiting** van Sliedrecht-Noord te realiseren. Zo ontstaat er een robuuste bereikbaarheid van het plangebied vanaf de N482 én Parallelweg/Ringersstraat. Veel autoverkeer uit het plangebied is tenslotte gericht op de A15 van/naar het westen. Met een tweezijdige ontsluiting is de route naar de A15 directer en wordt het Stationsplein (waar ambities liggen voor langzaam verkeer) zo veel mogelijk ontzien. Nadeel van deze directere autoverbinding met de A15 is dat dit de

concurrentiepositie van de fiets en het openbaar vervoer wat kan verslechteren ten opzichte van een situatie met één ontsluiting op de N482.

3. Het autonetwerk is overbelast waardoor het wegennet gevoelig is voor andere routeringen van autoverkeer in spitsperiodes. De **omvang van de wegdrukeffecten** is moeilijk te simuleren.
4. Zonder verbreding van A15 kunnen doorstromingsmaatregelen in het onderliggend wegennet extra verkeer van de A15 aftrekken, wat een deel van het **effect van de capaciteitsuitbreiding** teniet kan doen.
5. De kruispuntverzadigingsgraden (H3 t/m H5) zijn een grove indicatie voor de verkeersafwikkeling op een kruispunt. Het is raadzaam om nader **onderzoek te doen op kruispuntniveau** naar de knelpunten en optimalisatie-mogelijkheden. Dit kan ook inzicht bieden in het risico op **terugslag van wachtrijen** voor kruispunten op het hoofdwegennet.

6. Een hoge kruispuntbelasting raakt niet alleen aan de bereikbaarheid van autoverkeer, maar kan ook negatief van invloed zijn op de **verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers**. Als door de toename van verkeer de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid sterk achteruit gaat, kan dit de effecten van de STOMP-benadering dempen. Dit geldt niet alleen voor de nieuwe inwoners, maar ook voor de bestaande Sliedrechtse. Bij het optimaliseren van kruispunten is het daarom raadzaam om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers nadrukkelijk mee te nemen in de beoordeling van maatregelen: het eerst goed regelen voor actieve vormen van mobiliteit en daarna pas het autoknelpunt oplossen. Dit sluit aan bij het STOMP-principe.



6. Conclusies en aanbevelingen

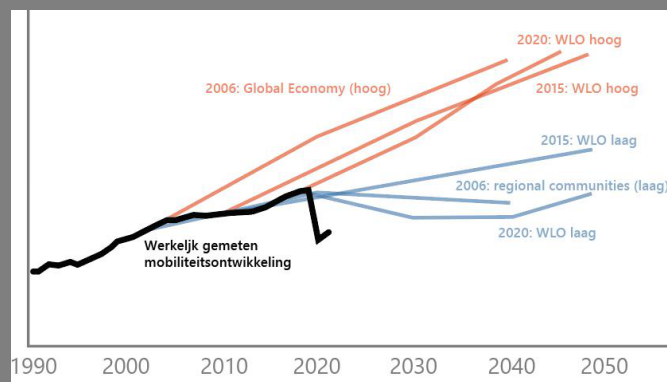
Onderzoek naar de verkeerseffecten van de ontwikkeling Sliedrecht-Noord bij inzet op STOMP-maatregelen

Aanbevelingen

- WLO-Scenario 2040Hoog vormt het uitgangspunt van deze studie. Dit vormt een **worst-case benadering**, zie onderstaand kader en figuur 6.1. Door dit uitgangspunt kan niet geconcludeerd worden dat de ontwikkeling van Sliedrecht-Noord nauwelijks effect heeft op de mobiliteit en knelpunten in het studiegebied. Bij een ander omgevingsscenario, bijvoorbeeld WLO-Scenario 2040Laag, met een veel minder sterke autonome groei van het autoverkeer kan het wel of niet realiseren van nieuwe woningen juist een grotere invloed hebben op de ontwikkeling van knelpunten.

Historische analyse WLO toekomstscenario's

Historische analyse toont dat het werkelijk aantal voertuigkilometers in Nederland zich in de praktijk telkens eerder ontwikkelt volgens de lage dan de hoge WLO-toekomstscenario's, zie figuur 6.1 (bron: Van Eck e.a. 'Hoe combineren we de klimaattransitie in de mobiliteit met een bruikbare bandbreedte', CVS-paper, 13 oktober 2022)



Figuur 6.1: Ontwikkeling voertuigkilometers (bron: Van Eck e.a., 2022)



B. Bijlagen



Bijlage 1. Uitgangspunten modelscenario's

Referentie 2040: zonder ontwikkeling Sliedrecht-Noord

Referentie 2040	Ontwikkelprogramma		Modelinvoer		
Ontwikkeling	Woningen	Voorzieningen/bedrijven	arbeidsplaatsen	Leerlingplaatsen	Vaste verkeersgeneratie
Sliedrecht-Noord	-	-	-	-	-
't Oog	2.000 (1/3 sociaal, 1/3 betaalbaar, 1/3 vrije sector)	2.000 m ² basisschool 2.000 m ² buurt supermarkt 2.000 m ² overige bedrijvigheid Sportvoorzieningen Bedrijven	20 400 200 1270	240	300 ritten
Middenwetering	230 (1/3 sociaal, 1/3 betaalbaar, 1/3 vrije sector)	-			
Sliedrecht-Buiten*		4.25 ha sportvelden (inclusief zwembad) 481 m ² kantine 994 m ² tribune 812 m ² overige ruimte			1.400 ritten
Stationspark III**		6.5 ha gemengd bedrijventerrein	650		

*Bij Sliedrecht Buiten wordt een sport- en recreatiecomplex gerealiseerd, met een ontsluiting op de Kweldamweg, vlakbij de rotonde met de N482.

**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, met ontsluitingen op de Sportlaan. Deze ontwikkelingen genereren ook verkeer en hebben daarmee invloed op het verkeersnetwerk binnen Sliedrecht. Binnen dit onderzoek is op dit vlak rekening gehouden met deze ontwikkelingen.



Bijlage 1. Uitgangspunten modelscenario's

Plan 2040: volledige ontwikkeling Sliedrecht-Noord zonder STOMP-maatregelen

Plan 2040	Ontwikkelprogramma		Modelinvoer		
Ontwikkeling	Woningen	Voorzieningen/bedrijven	arbeidsplaatsen	Leerlingplaatsen	Vaste verkeersgeneratie
Sliedrecht-Noord	1.880 (21,3% sociaal, 78,7% is betaalbaar/vrije sector)	6.000 m² basisschool 1.500 m² supermarkt 900 m² gezondheidscentrum 900 m² wijkcentrum 1.000 m² gymzaal	60 300 90 90 -	360	
't Oog	2.000 (1/3 sociaal, 1/3 betaalbaar, 1/3 vrije sector)	2.000 m² basisschool 2.000 m² buurt supermarkt 2.000 m² overige bedrijvigheid Sportvoorzieningen Bedrijven	20 400 200 1270	240	300 ritten
Middenwetering	230 (1/3 sociaal, 1/3 betaalbaar, 1/3 vrije sector)	-			
Sliedrecht-Buiten		4.25 ha sportvelden (inclusief zwembad) 481 m² kantine 994 m² tribune 812 m² overige ruimte			1.400 ritten
Stationspark III		6.5ha gemengd bedrijventerrein	650		



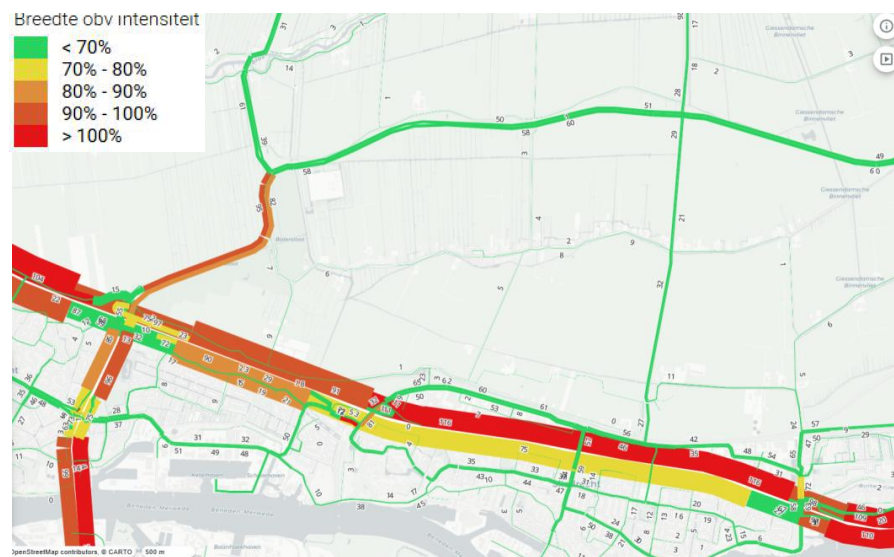
Bijlage 1. Uitgangspunten modelscenario's

Plan 2040-STOMP: volledige ontwikkeling Sliedrecht-Noord met STOMP-maatregelen

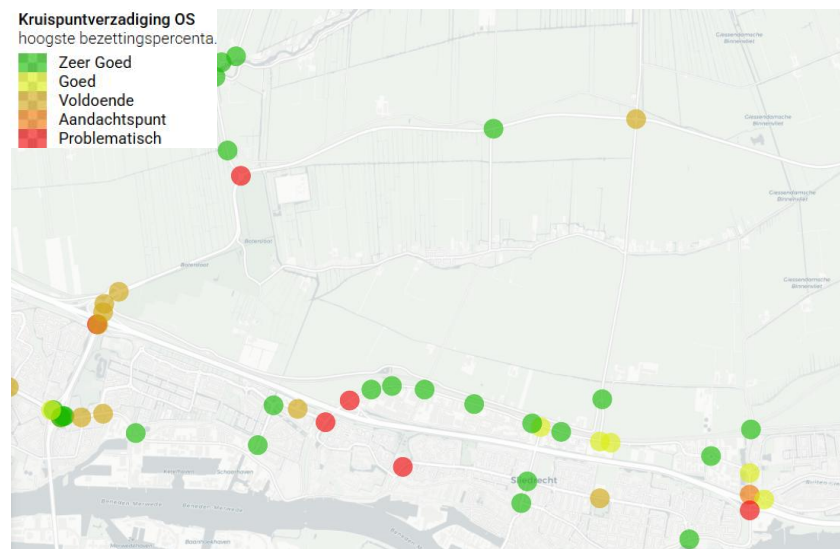
Plan 2040-STOMP	Ontwikkelprogramma		Modelinvoer		
Ontwikkeling	Woningen	Voorzieningen/bedrijven	arbeidsplaatsen	Leerlingplaatsen	Vaste verkeersgeneratie
Sliedrecht-Noord	1.880 (21,3% sociaal, 78,7% is betaalbaar/vrije sector)	6.000 m² basisschool 1.500 m² supermarkt 900 m² gezondheidscentrum 900 m² wijkcentrum 1.000 m² gymzaal	60 300 90 90 -	360	
't Oog	2.000 (1/3 sociaal, 1/3 betaalbaar, 1/3 vrije sector)	2.000 m² basisschool 2.000 m² buurt supermarkt 2.000 m² overige bedrijvigheid Sportvoorzieningen Bedrijven	20 400 200 1270	240	300 ritten
Middenwetering	230 (1/3 sociaal, 1/3 betaalbaar, 1/3 vrije sector)	-			
Sliedrecht-Buiten		4.25 ha sportvelden (inclusief zwembad) 481 m² kantine 994 m² tribune 812 m² overige ruimte			1.400 ritten
Stationspark III		6.5ha gemengd bedrijventerrein	650		



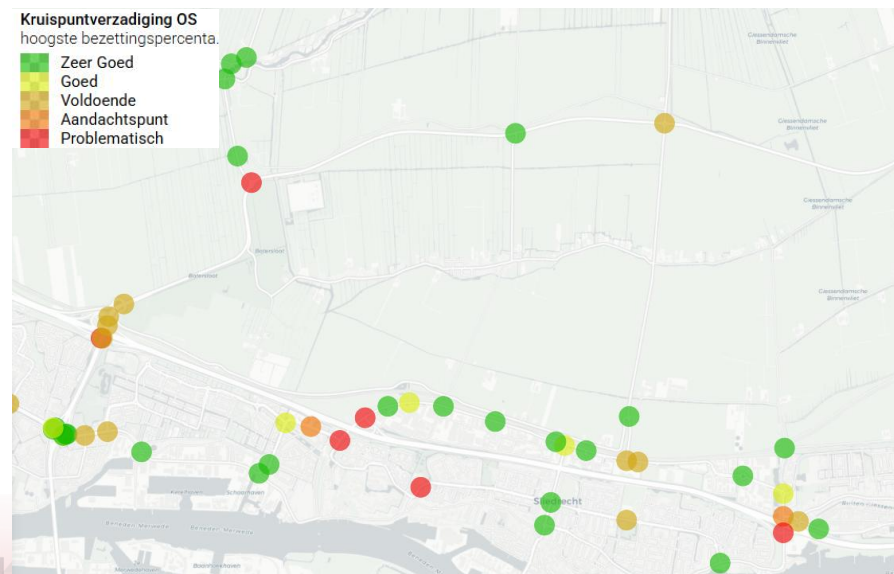
Bijlage 2. Resultaten modelscenario's



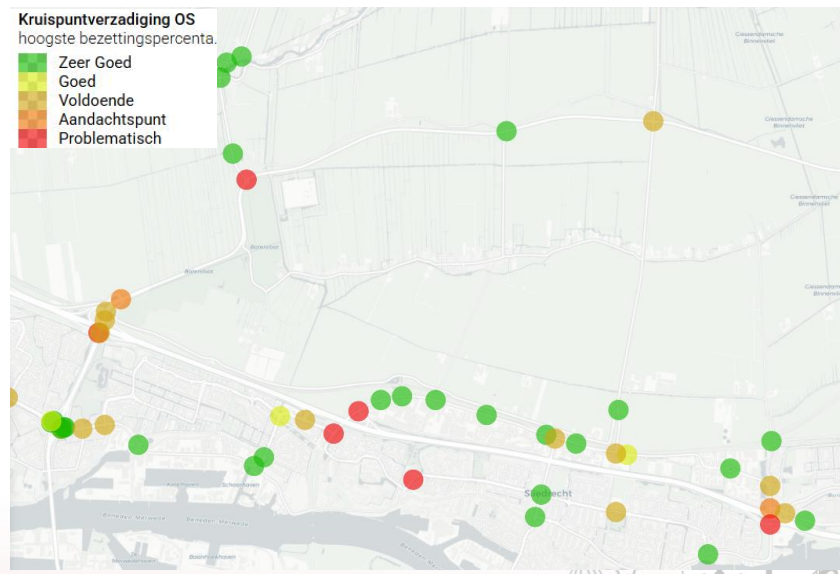
Figuur B2.1: Intensiteit-Capaciteitsverhoudingen ochtendspits 2040 Referentie



Figuur B2.2: Kruispuntverzadigingsgraden ochtendspits 2040 Referentie



Figuur B2.3 Kruispuntverzadigingsgraden ochtendspits 2040 Plan



Figuur B2.4: Kruispuntverzadigingsgraden ochtendspits 2040 Plan - STOMP

Bijlage 3. Mobiliteitsgedrag doelgroepen

Jongeren

Deze groep heeft vaak een beperkt inkomen en zal zich daarom met name op sociale en goedkope huurwoningen richten. Jongeren zijn veelal niet in het bezit van een auto. Dat is logisch gezien jongeren vaak weinig te besteden hebben en als student vaak beschikken over een studentenreisproduct. Onder jongeren zal het **gebruik van fiets en OV hoog** zijn. Voor jongeren is de bereikbaarheid te voet of per fiets van opstappunten voor het openbaar vervoer en voorzieningen belangrijk.

Starters

Deze doelgroep zoekt woningen in het sociale- en middensegment in koop en huur. Dit is afhankelijk van de burgerlijke staat, gezinssamenstelling en het niveau van welvaart. Jonge alleenstaande starters richten zich op goedkope huurappartementen. Jonge stellen zoeken eerder een koopwoning in het betaalbare of middeldure segment. Beide groepen zijn veelal **niet in het bezit van een auto** en zijn gebaat bij een **goede OV bereikbaarheid**. Ook kent deze groep een **hoog fietsgebruik** en heeft profijt van voorzieningen op korte afstand. Voor alleenstaande starters is het stedelijk woonmilieu aantrekkelijk en voor jonge stellen kan het dorpse woonmilieu ook aantrekkelijk zijn, met oog op toekomstige gezinsuitbreiding.

(Jonge) gezinnen

Jonge gezinnen (met kinderen) zijn redelijk vergelijkbaar met starters. Ze richten zich op het sociale huursegment of het midden- en vrije sectorsegment in huur en koop, afhankelijk van het niveau van welvaart. Het autobezit is vaak met **één of twee auto's** per huishouden hoger dan bij starters, afhankelijk van de autobereikbaarheid en beschikbare parkeervoorzieningen. Door het gebruik van alternatieven, bijvoorbeeld de bakfiets, te stimuleren kan worden gestuurd op maximaal één auto per huishouden. Jonge gezinnen zijn gebaat bij de nabijheid van parkjes, pleintjes en groen.

Empty nesters

Deze doelgroep zoekt voornamelijk kleinere woningen, mogelijk zelfs een appartement in de middeldure huur of koop, afhankelijk van het niveau van welvaart. Welvarende empty nesters kennen een hoog autobezit. Vaak is deze doelgroep in het **bezit van twee auto's** per huishouden. Hier ligt een kans om te sturen op het verminderen van het bezit van een tweede auto. Door het hoge niveau van welvaart hebben financiële prikkels beperkt effect in de sturing van mobiliteitsgedrag. Het gebruik van het OV vormt een aandachtspunt bij deze doelgroep en is naar verwachting laag. Deze doelgroep kent een hoog aandeel verplaatsingen naar groen in de omgeving en kent ook een relatief hoog aandeel verplaatsingen van en naar culturele voorzieningen, zoals theaters en musea.

Ouderen

In Sliedrecht-Noord is ook ruimte voor ouderen. Deze doelgroep zoekt vaak een flat of appartement al dan niet met een zorgfunctie. Dit kan zowel in het sociale huur, middeldure huur of koop segment zijn. Dit is wederom afhankelijk van de welvaart van de ouderen. Ouderen kennen vaak een **lager autobezit** en hebben over het algemeen één of geen auto. Voor deze doelgroep is het belangrijk om toegang te hebben tot **vervoer op maat** om vervoersarmoede tegen te gaan.



Bijlage 4. Beleidsanalyse

Om de mogelijkheden in het kader van mobiliteitsambities vanuit verschillende beleidsdocumenten en het Inputdocument Concept Masterplan Sliedrecht-Noord te bepalen zijn de volgende documenten bestudeerd:

- A) Scenariostudie woningbouwlocaties Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam (Goudappel, 2025)
- B) Verkeers- en mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 (Gemeente Sliedrecht, 2024)
- C) Inputdocument Concept Masterplan Sliedrecht-Noord (Gemeente Sliedrecht en ontwikkelaars, 2024)
- D) Nota Parkeernormen Sliedrecht 2025 (Gemeente Sliedrecht, 2025)
- E) Omgevingsverordening Provincie Zuid-Holland (Provincie Zuid-Holland, 2025)



Aandachtspunt – verwijlsdocument C

Het 'Inputdocument Concept Masterplan Sliedrecht-Noord' (Gemeente Sliedrecht en ontwikkelaars, 2024) is een verzameldocument van de concept plannen voor Sliedrecht-Noord opgesteld door de gemeente Sliedrecht en de ontwikkelaars. Dit document is gebruikt als input voor voorliggend onderzoek, maar betreft geen planologisch titeldocument.

Voor Sliedrecht-Noord relevante beleidsdocumenten zijn aan de hand van de vijf thema's van het Slimme Mobiliteitswiel (zie hoofdstuk 1) puntsgewijs verzameld. De letters A t/m E corresponderen met de verschillende documenten:

Verdichten

- Station Sliedrecht en het busstation vormen samen het centrale OV-knooppunt (B, C)
- Sliedrecht-Noord wordt een autoluwe wijk, waarin de auto als laatste in STOMP wordt meegenomen (B, C)
- Als ontwikkelingen plaatsvinden worden nieuwe mobiliteitsknooppunten voorkomen (B)
- Geluidsoverlast wordt geminimaliseerd (B)
- Parkeerdruk wordt gemonitord, om parkeeroverlast te voorkomen (B)

Verbinden

- Openbare ruimte en voetpaden worden zodanig vormgegeven dat ze veilig, comfortabel en (rolstoel)toegankelijk zijn (B, C)
- Bij toepassing van erven worden geen afzonderlijke voetpaden toegepast (C)
- Er komt een passerelle over het spoor nabij het station die ook geschikt is voor voetgangers (C)
- Er komt een nieuwe passerelle die hoofd fietsroutes aan weerszijden van het spoor verbindt (C)
- Passerelle maakt overstap tussen modaliteiten eenvoudiger en directer (C)

- Er wordt onderzocht om twee nieuwe bushaltes te realiseren (A, B, C)
- Er wordt gestreefd naar een noordelijke entree van het station (A, B, C)
- Fietspaden worden soms ook gebruikt als calamiteitenontsluiting voor nood- en hulpdiensten (voldoende breed) (B, C)
- Fietspaden worden aangesloten op bestaande langzaam-verkeersroutes en zijn geschikt voor tweerichtingsverkeer (B, C)
- Er komen minstens vier noord-zuid fietsverbindingen met eventueel aansluiting op de F15 (A, B, C)
- Parallelweg wordt afgesloten ter hoogte van de manege (B, C)
- Aanleg NoordZuid-verbinding (B)
- Woongebieden sluiten aan op recreatieve netwerken van de regio (B)

Veraangenamen

- De voorrangsstructuren en netwerken worden afgestemd op snel en direct lopen door het gebied (B, C)
- Indirecte en doodlopende wegen zorgen dat wandelen aantrekkelijker is (B, C)
- Autovrije zones worden mogelijk ingesteld om lopen te stimuleren (B, C)
- Er komt een fijnmazig fietsnetwerk van noord-zuidverbindingen, dat ook aansluit op het regionale fietsnetwerk (A, B, C)



Bijlage 4. Beleidsanalyse

- Fietspaden worden veilig en comfortabel (in asfalt of beton) ontworpen (A, B, C)
- Geen doorgaande wegenstructuur door het plangebied (B, C)
- Indirecte ontsluiting met doodlopende woonstraten of woonerven (max. 30 km/u) (B, C)
- Parkeren wordt uit het zicht gerealiseerd, op eigen terrein of in parkeerkoffers (B, C)
- Voor doelgroepen zoals senioren en minder-validen wordt parkeren dichtbij woning mogelijk (B, C)
- Genoeg verlichting op de wandel- en fietsroutes zorgt voor een veilige sfeer (B)
- Wegnemen barrièrewerking N482 (B)
- Kwaliteitsimpuls fietsvoorzieningen bij OV-locaties en voorzieningen (B)

Verknopen

- Deelmobiliteit bestaat uit elektrische deelauto's, deelscooters en buurtbakfietsen (B, C)
- Voor iedere 30 tot 60 woningen wordt 1 deelauto geïntroduceerd (uit te breiden bij succes) (B, C)
- Er komen 15 mobiliteitshubs met 2-6 deelauto's per hub, verspreid over de wijk (B, C)
- Mobiliteitshubs zijn voorzien van laadpalen, afvalinzameling, pakketpunten (B, C)
- Mobiliteitshubs combineren verschillende modaliteiten (B, C)

- Gebruik van deelmobiliteit draagt bij aan lagere parkeernorm en beperkt tweede-autobezit (B, C)
- Digitale platforms (MaaS-apps) zorgen voor eenvoudig toegang tot alle modaliteiten (B, C)

Verleiden

- Er worden oplaadpunten voor e-bikes bij voorzieningen gerealiseerd (B, C)
- Fietsparkeren wordt op maaiveld gerealiseerd met optie voor centrale fietsenstalling (B, C)
- De OV-bereikbaarheid van het voorzieningencentrum en station wordt verbeterd (B, C)
- OV wordt optimaal verbonden met lopen/fietsen en mobiliteitshubs (B, C)
- Zwaar verkeer maakt gebruik van de daarvoor geschikte wegen (B)

- Woningen vrije sector parkeernorm maximaal 1,3 per woning inclusief een bezoekersnorm van 0,3 per woning (E)
- Er komt vooralsnog geen betaald parkeren en vergunninghouders parkeren binnen de gemeente (D)
- Woningen in stationsomgevingen en sociale huurwoningen hebben een parkeernorm van maximaal 0,7 per woning inclusief een bezoekersnorm van 0,3 per woning (E)
- De uitleglocatie Sliedrecht-Noord wordt als apart gebied benoemd met een progressieve opzet van het parkeren. Toepassing sturende parkeernormen met normcorrecties, zie onderstaand (D, bijlage 10)

	Normcorrectie OV	Normcorrectie fiets ²	Deelmobiliteit en MaaS ³
Zone A	20%	10%	10%
Zone B	10%	10%	10%
Zone C	n.v.t.	10%	10%

	Kencijfers verwacht autobezit	Parkeernorm (2016)
Woningen (grondgebonden)		
• Vrijstaand	2,0	1,9
• Twee-onder-een-kap	1,8	1,8
• Tussen / hoek, groot > 120m ²	1,6	1,7
• Tussen / hoek, klein ≤ 120m ²	1,4	1,5
Woningen (appartementen)		
• Etage, groot (> 120m ²)	1,4	1,7
• Etage, gemiddeld (65-120m ²)	1,1	1,4
• Etage, klein (<65m ²)	0,8	1,2
• Sociale huur	0,5	niet benoemd



Bijlage 5. Gereguleerd parkeren in Sliedrecht-Noord

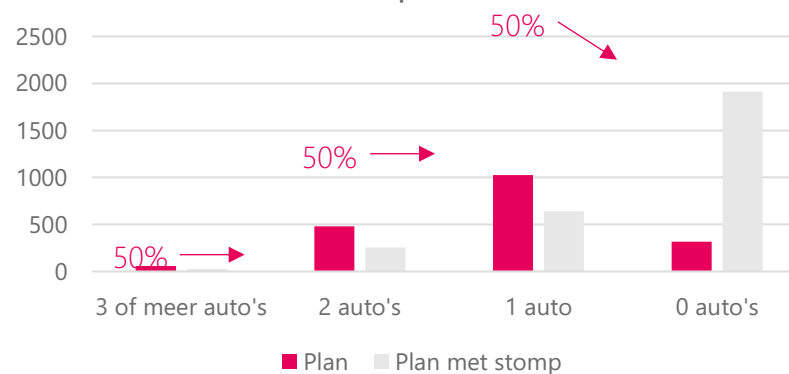
In de STOMP-variant is gereguleerd parkeren opgenomen in de modelinvoer. De precieze modelinvoer is hieronder in meer detail toegelicht.

Het gemiddelde autobezit per huishouden in Sliedrecht-Noord is in beide planvarianten (Plan 2040 en Plan 2040 STOMP) gebaseerd op het autobezit van Baanhoek-West in Sliedrecht. Sociale huurwoningen vormen hierop een uitzondering. Voor de sociale huurwoningen is het autobezit gebaseerd op diverse wijken in de Drechtsteden waar voornamelijk sociale huur aanwezig is, en dus een lager autobezit.

Voor de STOMP-variant is het effect van gereguleerd parkeren ingeschat op basis van de aanname dat niet elke woning recht heeft op een parkeervergunning. In dit geval betekent dit dat 50% van de huishoudens met 3 of meer auto's nog maar 2 auto's hebben. Vervolgens heeft 50% van de huishoudens met 2 auto's nog maar 1 auto, et cetera. Dit is weergegeven in de grafiek hiernaast.

Daarnaast geldt het gereguleerd parkeren ook voor bezoekers. De kosten voor bezoekersparkeren zijn in de STOMP-variant op €1,00 ingevoerd.

Aantal auto's per huishouden



Gemiddeld autobezit per hh	Aantal huishoudens	Totaal autobezit
1,15 auto's	1.880 huishoudens	2.160 auto's (100%)
0,66 auto's	1.880 huishoudens	1.230 auto's (65%)



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Mobiliteitsonderzoek ontwikkeling Sliedrecht-Noord

Integrale advisering:	Maatschappelijke Adviesgroep (MAG)
Onderwerp:	Contourenplan Sliedrecht (80% versie) – 9 september 2025
Project:	Sliedrecht Noord
Datum:	6 oktober 2025
Portefeuillehouder(s):	

Inleiding:

De Maatschappelijke Adviesgroep (MAG) is gevraagd om advies uit te brengen over het contourenplan Sliedrecht Noord. Met het contourenplan worden de contouren van de nieuwe wijk vastgesteld. De MAG erkent dat er belangrijke stappen zijn gezet en beschouwt het contourenplan als een waardevolle basis met heldere uitgangspunten. Hierbij zien we ook dat veel van onze adviezen zijn verwerkt.

Tegelijkertijd wil de MAG het belang onderstrepen van brede participatie, zodat alle betrokkenen zich herkennen in de keuzes die worden gemaakt. Ook impliciete beleidskeuzes hebben namelijk grote gevolgen voor de toekomstige bewoners van Sliedrecht Noord en Sliedrecht als geheel. De MAG houdt vanuit haar rol als onafhankelijk adviesorgaan gedurende het gehele traject toezicht op thema's, zoals de identiteit van Sliedrecht en Sliedrecht Noord, de gewenste dorpse schaal, de meerwaarde van de nieuwe wijk en de invulling van het 'Oost-West' park. De MAG vindt het belangrijk dat Sliedrecht Noord ook een bestemming wordt voor inwoners van het bestaande dorp. Ook vraagt de MAG aandacht voor het behoud van regie over het proces en de stakeholders, het vasthouden aan de vastgestelde ambities en de beheersing van risico's en bijbehorende alternatieve scenario's.

De MAG hecht groot belang aan het zetten van stappen voorwaarts in de realisatie van Sliedrecht Noord, gezien het belang voor Sliedrecht en alle woningzoekenden die in onze gemeente willen wonen. Daarom is actief meegewerkt aan een versneld adviestraject (met kortere termijnen dan gebruikelijk)¹, zodat de documenten tijdig met uw raad besproken kunnen worden. De MAG heeft meegewerkt aan een versneld advies vanuit de overtuiging dat het van groot belang is om stappen te zetten richting realisatie.

Hoofdadvies:

1. Realiseer Sliedrecht Noord als een wijk die verbindt en een duidelijke meerwaarde heeft voor heel Sliedrecht.
2. Besteed bijzondere aandacht aan de ruimtelijke inrichting en uitwerking van Sliedrecht Noord, zodat de toename van het aantal woningen en de woningdichtheid niet ten koste gaat van de leefbaarheid, dorpse schaal en ruimtelijke kwaliteit.
3. Realiseer een toegankelijke en toekomstbestendige wijkontsluiting (met oog voor de effecten voor Sliedrecht als geheel) en integreer het STOMP-principe stapsgewijs en op een haalbare manier.

Nadere uitwerking adviezen

Advies 1. (Ver)binding

De MAG ziet kansen om de (ver)binding en identiteit van Sliedrecht Noord sterker te verankeren in relatie tot het bestaande dorp. Hierbij moeten de identiteit van bestaand Sliedrecht en de meerwaarde van Sliedrecht Noord voor het bestaande Sliedrecht samenkomen. De nieuwe wijk kan naast extra woonruimte ook meerwaarde bieden in functies, zoals sport, recreatie (in het 'Oost-West' park),

¹ Met betrekking tot het onderwerp mobiliteit betekent dit dat de resultaten van het Goudappel-onderzoek nog niet beschikbaar waren toen wij ons advies opstelden. Mochten daar onverwachts relevante zaken uitkomen, dan hebben die dus geen doorwerking kunnen vinden in ons advies. Op dit punt moeten we dan ook een voorbehoud maken.

detailhandel en andere kwaliteiten of voorzieningen die voor andere dorpsbewoners aantrekkelijk zijn. Door de sterke focus op verdichting en het STOMP-principe lijken andere uitgangspunten, zoals de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (met voldoende effectieve ruimte voor het 'Oost-West' park) en een betere doorstroming voor heel Sliedrecht nu onderbelicht te blijven.

- 1.1 Blijf de meerwaarde van Sliedrecht Noord voor Sliedrecht als geheel duidelijk benoemen en communiceren.
- 1.2 Zorg ervoor dat in de verdere uitwerking de relatie en wederzijdse versterking tussen Sliedrecht Noord en Sliedrecht als geheel wordt beschreven.
- 1.3 Stimuleer voorzieningen in Sliedrecht Noord, zoals sporten, recreëren, detailhandel, diensten en kleinschalige evenementen om de wijk ook aantrekkelijk te maken voor de rest van Sliedrecht.
- 1.4 Wees extra alert op de effectieve ruimte voor het park en groeimogelijkheden voor Sliedrecht Buiten, gezien het tekort aan groen in Sliedrecht.
- 1.5 Zorg dat de ruimtelijke kansen die ontstaan door de ontwikkeling van Sliedrecht Noord zich vertalen naar concrete verbeteringen in de openbare ruimte en leefomgeving binnen het bestaande dorp.

Advies 2. Dorpse schaal en karakter

Door het inperken van het plangebied en de geplande toename van het aantal woningen neemt de woningdichtheid toe. Dit heeft gevolgen voor de dorpsse schaal, ruimtelijkheid en kwaliteit die Sliedrecht Noord moet bieden. De toename van de woningdichtheid en de overweging van betaald parkeren zijn sprekende voorbeelden, waarbij de ambitie van de dorpsse schaal lijkt te verdwijnen. Om aan de vastgestelde ambities te voldoen, vraagt dit om bijzondere aandacht voor de ruimtelijke inrichting en uitwerking van de wijk.

- 2.1 Zorg dat de groei van het aantal woningen en de toename van de woningdichtheid in balans blijft met de eerder vastgestelde ambities op het gebied van dorpsse schaal, ruimtelijkheid en kwaliteit.
- 2.2 Stimuleer doorstroming en zelfbewoning en onderzoek welk gemeentelijke instrumentarium daarvoor het meest passend is.
- 2.3 Houd bij de plannen rekening met mogelijke druk tot plotoptimalisatie, en stel duidelijke kaders die ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid waarborgen.

Advies 3. Mobiliteit

De nieuwe wijk lijkt te worden ontsloten via slechts één rotonde, daarnaast wordt sterk gepland met het STOMP-principe en parkeernormen. Het contourenplan zet in op een directe en onomkeerbare autoluwe inrichting van de wijk. Deze keuze getuigt van een toekomstgerichte ambitie, maar het blijft de vraag of dit nu of in de toekomst realistisch en uitvoerbaar is. De praktijkvoorbeelden laten zien er hooguit in te slagen om het autogebruik terug te dringen, terwijl het autobezit en de parkeerdruk gelijk blijft. Er bestaat daarnaast een sterk contrast tussen de STOMP-georiënteerde inrichting van Sliedrecht Noord en de inrichting en ontsluiting met de rest van het dorp, geïllustreerd door de keuze voor een fietsonvriendelijke passerelle over het spoor in plaats van de aanvankelijk voorgestelde fietsvriendelijke tunnel.

- 3.1 Onderzoek, voorafgaand, de haalbaarheid van het STOMP-principe, mede op basis van praktijkvoorbeelden en passend bij de Sliedrechtse situatie en dorpsse schaal. Bepaal kritische succesfactoren met betrekking tot het aanbod, kwaliteit en gebruik van de randvoorwaarden, zoals openbaar vervoer, fietsgebruik en MaaS. Zorg dat eerst voldaan wordt aan de kritische succesfactoren, voordat onomkeerbare besluiten worden genomen met betrekking tot de inrichting en realisatie.
- 3.2 Realiseer een fietsvriendelijker oversteek over het spoor. Met een passerelle over het spoor wordt Sliedrecht Noord ontsloten en dat is een waardevolle stap in bereikbaarheid. Door deze verbinding ook fietsvriendelijk te maken, wordt de oversteek niet alleen functioneler, maar draagt

dit ook bij aan een fietsvriendelijker netwerk. Daarmee sluit het nog beter aan bij het STOMP-principe.

- 3.3 Zorg voor een sterk en gevarieerd OV-aanbod, met extra busverbindingen en opties voor een dubbel spoor richting Dordrecht. Een goede bereikbaarheid, ook tijdens de wijkontwikkeling en buiten kantorenuren, is essentieel voor het slagen van het STOMP-principe. Stem dit tijdig en duurzaam af met de provincie als opdrachtgever, vervoerder en ProRail.
- 3.4 Ontsluit de wijk (en Sliedrecht Buiten) met meer dan één rotonde om te voorkomen dat de bereikbaarheid uitermate kwetsbaar wordt en wederom een geïsoleerde wijk kan ontstaan, zoals De Grienden en Baanhoek-West.
- 3.5 In het contourenplan wordt gesuggereerd dat Parallelweg-Noord wordt afgesloten, terwijl de doorgaande route via deze weg in praktijk veel wordt gebruikt. Met de komst van de nieuwe wijk zal het aantal verkeersbewegingen toenemen, daarom is het van belang om het functioneren van de wijk te zien in de context van geheel Sliedrecht en het totale mobiliteitsplan. Een mogelijkheid hiervoor kan bijvoorbeeld kentekenherkenning zijn, gebonden aan woon- en werkplaats. De veiligheidsdiensten moeten in ieder geval meerdere toegangswegen kunnen gebruiken.

Collegereactie op het MAG-Advies

Aan: De Maatschappelijk Adviesgroep (MAG)

Van: Het College van Burgemeester en Wethouders (B&W)

Datum: 22 oktober 2025

Betreft: Collegereactie op het MAG-advies van 6 oktober 2025 over het Contourenplan Sliedrecht Noord

Geachte leden van de Maatschappelijke Adviesgroep,

Wij danken u hartelijk voor uw waardevolle bijdrage en constructieve betrokkenheid bij het Contourenplan voor de ontwikkeling van Sliedrecht Noord. Wij waarderen in het bijzonder uw medewerking aan het versnelde adviestraject, waarmee we vanuit het belang van de woningzoekenden maximaal inzetten op realisatie.

Strategische doelen en noodzakelijke keuzes

Het college heeft hoge ambities voor de toekomst van Sliedrecht. Wij zien de gebiedsontwikkeling Sliedrecht Noord als een middel om brede, strategische doelen te realiseren: het versterken van de lokale economie, het vergroten van de leefbaarheid voor alle inwoners, het verbeteren van de verbindingen en het bieden van een thuis aan starters en (seniore) doorstromers.

Uw advies benadrukt terecht het belang van de identiteit, de dorpse schaal en de meerwaarde voor het bestaande dorp. Dit zijn voor ons de immateriële waarden die de kwaliteit van de wijk bepalen.

Tegelijkertijd constateren wij dat, binnen de randvoorwaarden van de provinciale dichtheidseisen en de huidige marktomstandigheden, niet alle ambities onbeperkt betaalbaar en realiseerbaar zijn. Dit spanningsveld tussen een maximaal ambitieniveau en de financiële haalbaarheid vraagt om zorgvuldige, en soms lastige, keuzes. Het college wil deze keuzes graag samen met de MAG en onze inwoners bespreken en maken.

Wij delen uw overtuiging dat brede participatie cruciaal is om draagvlak te creëren. Juist omdat bepaalde beleidskeuzes grote gevolgen hebben voor de leefbaarheid, willen wij in de volgende fase intensief inzetten op dialoog.

Ons voorstel is om in het eerste kwartaal van 2026 tijdens een MAG-vergadering informatie te delen. Deze informatie betreft de woningbehoefte voor de regio en de vertaling hiervan naar een concreet woningaanbod voor Sliedrecht Noord (welk product, voor welke doelgroep). Dit biedt inzicht in wat nodig en wat mogelijk is. Aansluitend ontvangen wij graag, mede door het voeren van een gesprek, uw advies over de te volgen participatiestrategie: Hoe ziet de MAG een optimale, brede participatie voor zich, met welke stakeholders (inwoners, verenigingen, ondernemers) kunnen wij het beste de dialoog aangaan, en met welke concrete ideeën kunnen

we de plannen voor Sliedrecht Noord verrijken? Uw inzicht als vertegenwoordiger van de inwoners is hierin van grote waarde.

Hieronder lichten wij de collegestandpunten toe op de drie hoofdadviezen van de MAG.

Advies 1: Realiseer Sliedrecht Noord als een wijk die verbindt en een duidelijke meerwaarde heeft voor heel Sliedrecht.

Wij delen de ambitie om van Sliedrecht Noord een wijk te maken die verbindt en een duidelijke meerwaarde biedt voor heel Sliedrecht en de regio. Ons uitgangspunt is de realisatie van één dorp, waarbij we maximaal inzetten op fysieke en sociale netwerkverbindingen om de identiteit van het bestaande Sliedrecht mee te nemen naar de nieuwe wijk.

- **Voorzieningen en dubbelgebruik:** Wij delen uw visie op het gebruik van de parkzone voor sport en recreatie. Dit is ook essentieel voor het herhuisvesten van gezonde, bestaande verenigingen, waarbij we borgen dat het bestaande sociale netwerk en de identiteit meegenomen worden naar Sliedrecht Noord. Naast sport en recreatie maakt de opzet en inrichting van de openbare ruimte in Sliedrecht Noord het straks ook mogelijk om (tijdelijke) voorzieningen en activiteiten te organiseren zoals een weekmarkt, feestweek en andere kleinschalige activiteiten. In de volgende fase zullen we de kansen op dubbelgebruik en de inbedding van sportvoorzieningen in Sliedrecht Buiten nader uitwerken.
- **Commerciële invulling:** Het is noodzakelijk dat commerciële voorzieningen zowel kwantitatief als kwalitatief aansluiten bij de behoeften, met respect voor het bestaande aanbod. Hiervoor zal nader onderzoek plaatsvinden, waarna de invulling en het concept in afstemming met de omgeving (betrokken stakeholders via participatie) worden uitgewerkt.
- **Groen en ontmoeting:** Het adagium voor Sliedrecht is 'Polder en Rivier weer met elkaar te verbinden'. Ons streven is om optimaal invulling te geven aan het groen/blauwe netwerk (conform Groenbeleid) om het bestaande Sliedrecht met Sliedrecht Noord te verbinden. Het uitgangspunt is de realisatie van een kwalitatief goede openbare ruimte die ontmoeting faciliteert en aansluit bij het landschap: 'Wonen in de Polder'. Het park aan de zuidzijde, parallel langs het spoor, is een belangrijk onderdeel. Het park vervult een ecologische functie en biedt ruimte aan sport, recreatie en ontmoeting. In het Contourenplan wordt een aanvulling opgenomen die op hoofdlijnen de ambities voor dit park toelicht.

Advies 2: Besteed bijzondere aandacht aan de ruimtelijke inrichting en uitwerking van Sliedrecht Noord, zodat de toename van het aantal woningen en de woningdichtheid niet ten koste gaat van de leefbaarheid, dorpse schaal en ruimtelijke kwaliteit.

Wij begrijpen de zorgen over de ruimtelijkheid en kwaliteit als gevolg van de verkleining van het plangebied en de toename van het woningenaantal.

- **Dichtheid en FSI:** Het beeld van een significant hogere dichtheid is nuanceerbaar. De FSI (Floor Space Index - percentage bebouwing) neemt niet toe. Het hogere woningaantal wordt mogelijk door de realisatie van meer betaalbare woningen (twee derde conform landelijk beleid), die door hun kleinere oppervlak met dezelfde dichtheid op een hectare gerealiseerd kunnen worden.
- **Provinciale eis en dorps karakter:** De provincie stelt een harde eis van een minimale gemiddelde dichtheid van 35 woningen per hectare bij uitbreiding buiten het bestaande dorp. Binnen deze eis is het onze ambitie om de gemiddelde dichtheid te realiseren met voldoende openbare ruimte voor alle noodzakelijke voorzieningen (zoals groen, parkeren, water, kabels en leidingen), en daarbij het dorpse karakter als uitgangspunt te behouden. In de vervolgfase naar een Masterplan zal in afstemming met de omgeving nadere uitwerking worden gegeven ten aanzien van 'het verhaal' en kernwaarden, en daarmee het beeld en sfeer van de wijk.
- **Participatie in uitwerking:** De ambitie voor ruimtelijkheid en kwaliteit blijft het uitgangspunt. In de nadere uitwerking naar het Masterplan wordt in participatie met huidige en toekomstige bewoners de ruimte geboden om mee te denken over de invulling en het beeld van de openbare ruimte.
- **Schaalniveau contourenplan:** Het Contourenplan Sliedrecht Noord omvat de hoofdlijnen van de ontwikkeling en geeft voor de centrale thema's (water & bodem, mobiliteit en programma) inzicht in de gemaakte keuzes voor Sliedrecht Noord. Het Contourenplan beschrijft 'wat' we gaan doen. Op basis hiervan zal in de volgende fase het Masterplan nader ingaan op het 'hoe', binnen de kaders van geldend beleid (waaronder het Ambitiedocument en Programmaplan) en wet- en regelgeving. Uw advies over het vertalen van ruimtelijke kansen naar verbeteringen in de openbare ruimte van het bestaande dorp valt buiten de scope van dit Contourenplan. De optimalisatie van het bestaande dorp is een onderdeel van het project BHS.

Advies 3: Realiseer een toegankelijke en toekomstbestendige wijkontsluiting (met oog voor de effecten voor Sliedrecht als geheel) en integreer het STOMP-principe stapsgewijs en op een haalbare manier.

Wij onderkennen de toenemende verkeersproblematiek en delen de noodzaak voor een robuust verkeerssysteem. Het college streeft naar goede bereikbaarheid van het bestaande OV (trein en bus) en zet in op de realisatie van een extra bushalte om Sliedrecht Noord optimaal aan te sluiten op het openbaarvervoersnetwerk. Wij erkennen dat de wens voor meer openbaar vervoer in het bestaande Sliedrecht hiermee niet is opgelost; andere gemeentelijke onderdelen werken aan deze bredere aanpak. Het college zet in op het STOMP-principe in nauwe afstemming met belangrijke stakeholders als Rijkswaterstaat (A15) en de Provincie Zuid-Holland (N-wegen).

- **STOMP en parkeren:** Wij kiezen voor een autoluwe inzet in Noord, onder andere door de toepassing van de recent door de raad vastgestelde nieuwe, verlaagde parkeernorm voor Sliedrecht Noord. Het invoeren van een parkeerregime (betaald parkeren) wordt in de huidige planvorming niet ingezet. Wij zien dit als een mogelijke toekomstige maatregel, gezien vanuit een verkeersvisie voor Sliedrecht in haar geheel.

- **Langzaam Verkeer en Noord-Zuidverbinding:** De realisatie van de Noord-Zuidverbinding optimaliseert verkeersstromen in het bestaande dorp én verbindt Sliedrecht Noord, waarbij de nadruk ligt op een optimaal langzaamverkeersnetwerk (fiets en voetganger). Er ontstaat een veilige verbinding voor wandelaar, fiets en auto.
- **Fietsvriendelijke Oversteek:** Wij onderkennen de kans en de waardevolle toevoeging van een noord-zuidroute voor langzaam verkeer nabij het station. De eerder voorgestelde passerelle faciliteert een voetgangersverbinding. De vervolgvragen richten zich op de vraag hoe deze locatie tevens op een goede manier invulling kan geven aan de fietser, conform de STOMP-ambitie.
- **Mobiliteitsketen:** Binnen de gemeente zijn we reeds actief bezig met de aanpak en optimalisatie van de VRI's nabij de A15-op- en afrit waardoor we ons richten op het verbeteren van de veiligheid voor langzaam verkeer en de kwaliteit van Sliedrecht als geheel. De gevraagde robuustheid in het verkeerssysteem moet borgen dat er, na doorrekeningen in het verkeersmodel, geen nieuwe knelpunten ontstaan, met meerdere toegangswegen voor nood- en hulpdiensten als onderdeel van Sliedrecht Noord. Tegelijkertijd moet de structuur van de wijk zo worden ingericht dat deze het optimaal gebruik van het STOMP-principe faciliteert. Binnen dit kader bepalen we de hoofdstructuur van de toekomstige wijk.

Wij waarderen de constructieve samenwerking met de MAG en blijven graag in gesprek over de verdere uitwerking en realisatie van de ontwikkeling van Sliedrecht Noord.

Met vriendelijke groet,

Het College van Burgemeester en Wethouders, Gemeente Sliedrecht