

26 april 2024



Memo
voor- en nadelen
varianten ontwerpkeuze
inrichting centrumring Ridderkerk



Inhoud

1. Inleiding.....	4
2. Variant éénrichtingsverkeer oostelijke deel centrumring	5
2.1. Beschrijving.....	5
2.2. Verkeersveiligheid	5
2.2.1. Voordelen.....	5
2.2.2. Nadelen.....	6
2.3. Doorstroming	6
2.3.1. Voordelen.....	6
2.3.2. Nadelen.....	7
2.4. Bereikbaarheid	7
2.4.1. Voordelen.....	7
2.4.2. Nadelen.....	7
2.5. Leefbaarheid.....	7
2.5.1. Voordelen.....	7
2.5.2. Nadelen.....	8
2.6. Ruimtelijke kwaliteit	8
2.6.1. Voordelen.....	8
2.6.2. Nadelen.....	8
3. Variant tweerichtingsverkeer gehele centrumring.....	9
3.1. Beschrijving.....	9
3.2. Verkeersveiligheid	9
3.2.1. Voordelen.....	9
3.2.2. Nadelen.....	9
3.3. Doorstroming	10
3.3.1. Voordelen.....	10
3.3.2. Nadelen.....	10
3.4. Bereikbaarheid	11
3.4.1. Voordelen.....	11



3.4.2. Nadelen.....	11
3.5 Leefbaarheid.....	11
3.5.1. Voordelen.....	11
3.6.1. Voordelen.....	12
4. Samenvatting: overeenkomsten en verschillen tussen varianten	13

1. Inleiding

Onderzoeksbureau Exante heeft van de gemeente Ridderkerk de opdracht gekregen onderzoek te doen naar twee varianten voor de herinrichting van de centrumring.

De centrumring bestaat uit de volgende wegen:

Oostelijk deel

Klaas Katerstraat, Willem Dreesstraat, Koningsplein, Schoutstraat, Verlengde Kerkweg en de Ridderstraat.

Westelijk deel

Geerlaan, Frans Halsstraat en de Jonkheer van Karnebeekweg.



Bij beide varianten krijgen de wegen in de nieuwe situatie de wegcategorisering gebiedsontsluitingsweg (GOW) 30 km per uur.

In deze memo leest u in hoofdstuk 2 een beschrijving van de variant met éénrichtingsverkeer. Per beoordelingscriteria zijn de voordelen en nadelen omschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de variant met verkeer in tweerichtingen, de voordelen en nadelen van de variant. In hoofdstuk 4 vindt u een tabel met de overeenkomsten en verschillen tussen de twee varianten.

2. Variant éénrichtingsverkeer oostelijke deel centrumring

2.1. Beschrijving

Op het oostelijke deel van de centrumring wordt voor het gemotoriseerde verkeer éénrichtingsverkeer ingesteld. De rijrichting is komend vanaf de Klaas Katerstraat richting de Ridderstraat. Het éénrichtingsverkeer begint ter hoogte van de bocht Klaas Katerstraat – Willem Dreesstraat, zodat de parkeergarage Koningsplein en de aangrenzende woonwijk in vanuit tweerichtingen bereikbaar zijn.

Door het instellen van éénrichtingsverkeer moet één van de bushaltes op de Schoutstraat verplaatst worden naar een nader te bepalen locatie. Hierover worden gesprekken gevoerd met de RET.

Op dit deel van de centrumring wordt een vrij liggend tweerichtingen fietspad aangelegd, welke onderdeel is van de Metropolitane Fietsroute Rotterdam-Dordrecht.

Het westelijke deel van de centrumring blijft voor het gemotoriseerde verkeer in tweerichtingen berijdbaar. Het vrij liggende tweerichtingen fietspad kan niet veilig aangesloten worden op de rotonde Geerlaan – Burgemeester Gaaij Formanstraat – Frans Halsstraat. Om deze reden worden er op de Frans Halsstraat en Jonkheer van Karnebeekweg, fietsstroken grenzend aan de rijbaan aangelegd. Deze fietsstroken worden verhoogd aangelegd, zodat deze in hoogte gescheiden zijn van de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer.

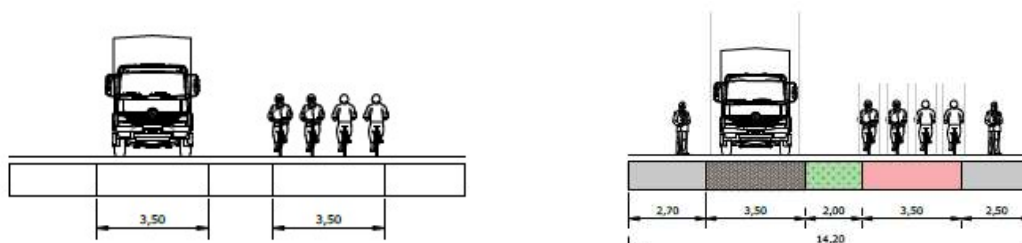
Op de parallel baan van de Geerlaan wordt een fietsstraat aangelegd. Fietsers en het gemotoriseerde verkeer maken hier gebruik van dezelfde rijbaan waarbij de auto te gast is. Het vrij liggende fietspad aan de zijde van Plaisier verdwijnt.

2.2. Verkeersveiligheid

2.2.1. Voordelen

Voetgangers

De oversteeklengte voor voetgangers wordt op het oostelijke deel kleiner dan in de huidige situatie. Tussen het fietspad en de rijbaan is een middenberm van ca. 2 meter. Voetgangers kunnen hierdoor gefaseerd oversteken en kunnen de middenberm gebruiken om even te wachten. Hierdoor wordt het voor voetgangers makkelijker en veiliger om over te steken. Bij het oversteken hoeven zij voor het gemotoriseerde verkeer alleen rekening te houden met verkeer komend van rechts.



Fietsers

Het vrij liggende fietspad en de verhoogde fietsstroken zorgen ervoor dat fietsers gescheiden worden van het gemotoriseerde verkeer. Het vrij liggende fietspad ligt niet aan de zijde van de parkeergarages, zodat er geen conflicten ontstaan tussen de fietsers en auto's die gebruik maken van de parkeergarage.

Bij de zijstraten is er voldoende ruimte tussen het fietspad en de rijbaan waar voertuigen zich op kunnen stellen, zonder dat zij hierbij het fietspad blokkeren. Voertuigen vanuit de zijstraten hoeven hierdoor niet in één keer het fietspad over te steken en de rijbaan op te rijden, maar kunnen dit gefaseerd doen. Tussen het fietspad en de rijbaan is een middenberm van ca. 2 meter. Fietsers die de centrumring over willen steken kunnen zich hier veilig opstellen voordat zij de rijbaan oversteken.



2.2.2. Nadelen

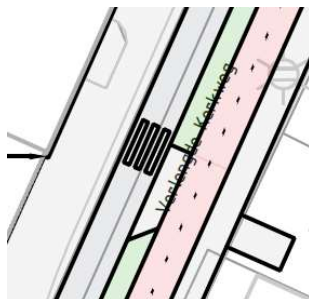
Het gemotoriseerde verkeer hoeft op het oostelijke deel geen rekening te houden met tegemoet komend verkeer. Hierdoor kunnen de gereden snelheden hoger zijn dan gewenst.

2.3. Doorstroming

2.3.1. Voordelen

Fietsers

Fietsers hebben voorrang op verkeer dat komt uit de zijstraten. Ook hebben ze voorrang op de voetgangers die de rijbaan oversteken. De markering van het zebrapad loopt niet door over het fietspad. Voetgangers moeten op de middenberm tussen de rijbaan en het voetpad wachten voordat zij het fietspad oversteken.



Fietsers die, op het oostelijke deel, de centrumring over willen steken, kunnen gebruik maken van de middenberm van ca. 2 meter tussen het fietspad en de rijbaan. Hierdoor belemmeren zij niet de doorgang van de overige fietsers op het fietspad.

2.3.2. Nadelen

Auto's

De uitvoegstroken ter hoogte van de parkeergarages komen te vervallen. Voertuigen die moeten wachten voor het inrijden van de garages staan hierdoor op de rijbaan en belemmeren de doorstroming van het overige verkeer.

Bij de inrichting van een GOW 30 is het uitgangspunt dat bussen halteren op de rijbaan. Het overige gemotoriseerde verkeer moet achter de halterende bus wachten.

2.4. Bereikbaarheid

2.4.1. Voordelen

Langzaam verkeer

Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de centrumring en het aanleggen van een vrij liggende – verhoogde fietsstructuur verbetert de bereikbaarheid van het centrum voor het langzame verkeer en de actieve vormen van mobiliteit. Hierdoor kunnen meer mensen op eigen gelegenheid naar het centrum komen. Dit geeft een positieve impuls aan onze inwoners en is goed voor de gezondheid.

2.4.2. Nadelen

Openbaar vervoer

Door het instellen van éénrichtingsverkeer komt één bushalte op de Schoutstraat te vervallen. Hierdoor liggen de bushaltes in het centrum niet meer bij elkaar.

Gemotoriseerde verkeer

Het gemotoriseerde verkeer moet in sommige gevallen kiezen voor een andere rijroute naar het centrum. Zij moeten hieraan wennen. Door het instellen van éénrichtingsverkeer zijn de parkeergarages Jorishof/ Hema, Baljuwstraat en Ridderhof/ Jumbo nog maar vanaf één zijde te bereiken. Voor het bereiken van de garages moet het gemotoriseerde verkeer in sommige gevallen omrijden. De maximale omrij -tijd is 3 min. Zie rapportage bijlage 8.

2.5. Leefbaarheid

2.5.1. Voordelen

Op de gehele centrumring wordt de toegestane snelheid verlaagd naar 30 km per uur en wordt er gesloten verharding aangelegd.

Op het oostelijke deel van de centrumring komt minder verkeer te rijden. Dit heeft een positief effect op de geluidsbelasting. Het geluid neemt hier af met 2 tot 3 decibel. Zie rapportage blz. 22.

Het toevoegen van meer kwalitatief groen zorgt voor verkoeling, het vasthouden van water, ecologische waarden en zorgt voor sfeer. Groen levert een belangrijke bijdrage aan een gezonde leefomgeving.

2.5.2. Nadelen

Op het westelijke deel van de centrumring komt meer verkeer te rijden. Dit heeft een negatief effect op de geluidsbelasting. Het geluid neemt toe met 1,5 tot 2,5 decibel. Door het verlagen van de toegestane snelheid van 50 km naar 30 km per uur en het toepassen van gesloten verharding wordt dit negatieve effect teniet gedaan. Zie rapportage blz. 22 en 24.

2.6. Ruimtelijke kwaliteit

2.6.1. Voordelen

Door het instellen van éénrichtingsverkeer ontstaat er ruimte voor het realiseren van een kwalitatief en samenhangend groenplan. Hiermee krijgen het Entreeplein Sint Jorisstraat en Entreeplein Lagendijk meer verblijfskwaliteit en worden deze entrees van het winkelgebied groener en uitnodigender. Een deel van de bomen die ergens anders langs het tracé moeten worden gekapt kunnen gecompenseerd en mogelijk herplant worden.

Er ontstaat ruimte voor een goede aansluiting van de plint van de gebouwen op de openbare ruimte. Hierdoor kunnen de laad- en losplaatsen en de entrees van de parkeergarages beter architectonisch of groen worden ingepast. Dit geeft de weg een uitnodigend karakter en verbetert de uitstraling en de beleving van de openbare ruimte.

De betere oversteekbaarheid van maar één rijbaan zorgt voor een betere, uitnodigende verbinding tussen de historische kern en het winkelgebied. Goede oversteekplekken zijn verbinders en belangrijke schakels in het netwerk van routes en rondjes voor voetgangers en fietsers. Ze dragen bij aan het beoogde veelzijdige en samenhangende karakter binnen het hele centrumgebied.

Minder autoverkeer en bussen over het Koningsplein komt de verblijfskwaliteit op dit horeca- en cultuurplein ten goede.

Bovenstaande voordelen van eenrichtingsverkeer zorgen ervoor dat er langs de centrumring een prettig woon- en leefklimaat kan ontstaan. Een aantrekkelijke en geschikte omgeving voor de bouw van nieuwe woningen, door transformatie of door het optoppen van gebouwen. Hiermee kunnen we bijdragen aan de grote woningbouwopgave die Ridderkerk heeft.

Met meer woningen komen er ook meer mensen in het centrum die er hun boodschappen doen, wat gaan drinken / eten of een ommetje maken. Dit zorgt voor levendigheid en creëert draagvlak voor het voorzieningenaanbod.

2.6.2. Nadelen

Er zijn geen nadelen te noemen bij dit afwegingscriteria.

3. Variant tweerichtingsverkeer gehele centrumring

3.1. Beschrijving

Op de gehele centrumring rijdt het gemotoriseerde verkeer in twee richtingen.

Op het oostelijke deel wordt een vrij liggend tweerichtingen fietspad aangelegd, welke onderdeel is van de Metropolitane Fietsroute Rotterdam-Dordrecht.

Het vrij liggende tweerichtingen fietspad kan niet veilig aangesloten worden op de rotonde Geerlaan – Burgemeester Gaaij Formanstraat – Frans Halsstraat. Om deze reden worden er op de Frans Halsstraat en Jonkheer van Karnebeekweg fietssuggestiestroken grenzend aan de rijbaan aangelegd. Deze fietssuggestiestroken worden verhoogd aangelegd, zodat deze in hoogte gescheiden zijn van de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer.

Op de parallel baan van de Geerlaan wordt een fietsstraat aangelegd. Fietsers en het gemotoriseerde verkeer maken hier gebruik van dezelfde rijbaan waarbij de auto te gast is. Het vrij liggende fietspad aan de zijde van Plaisier verdwijnt.

3.2. Verkeersveiligheid

3.2.1. Voordelen

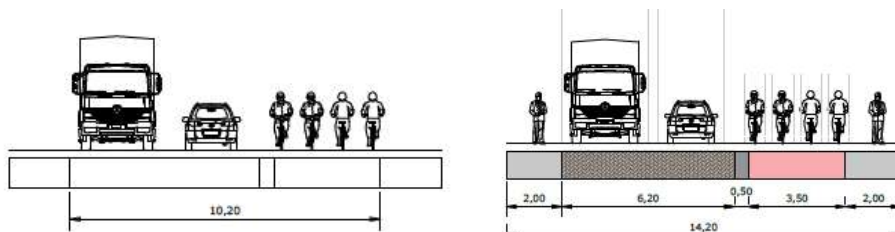
Fietsers

Het vrij liggende fietspad en de verhoogde fietssuggestiestroken zorgen ervoor dat fietsers gescheiden worden van het gemotoriseerde verkeer. Het vrij liggende fietspad ligt niet aan de zijde van de parkeergarages, zodat er geen conflicten ontstaan tussen de fietsers en auto's die gebruik maken van de parkeergarages.

3.2.2. Nadelen

Voetgangers

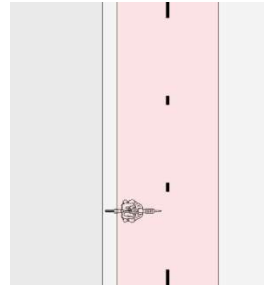
De oversteek lengte voor voetgangers wordt groter dan in de huidige situatie. Voetgangers moeten in één keer het twee richtingen fietspad en de twee rijbanen voor gemotoriseerde verkeer oversteken.



Fietsers

Ter hoogte van de kruising Klaas Katerstraat – Willem Dreesstraat is er voor gemotoriseerde voertuigen onvoldoende opstelruimte tussen de rijbaan en het fietspad. Gemotoriseerd verkeer moet in één keer het twee richtingen fietspad oversteken en de rijbaan op rijden of blokkeert voor een deel het fietspad.

Tussen het fietspad en de rijbaan is een midden berm van 0,5 meter. Wanneer fietsers de centrumring over willen steken hebben zij onvoldoende ruimte om zich veilig op te stellen tussen het fietspad en de rijbaan.



Grote voertuigen

Grote voertuigen kunnen elkaar in de bocht Verlengde Kerkweg – Ridderstraat niet gelijktijdig passeren. Er wordt een verkeersspiegel opgehangen zodat voertuigen elkaar aan zien komen. Wanneer de chauffeurs onvoldoende gebruik maken van de verkeersspiegel dan treffen ze elkaar in de bocht. Eén van de grote voertuigen zal dan achteruit moeten rijden waardoor er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

Openbaar vervoer

De bussen halteren op de rijbaan. Het overige verkeer moet achter de halterende bus wachten. Het passeren van een halterende bus is niet wenselijk, maar in deze variant fysiek wel mogelijk. (Het passeren van de bus kan voor onveilige verkeerssituaties zorgen.)

3.3. Doorstroming

3.3.1. Voordelen

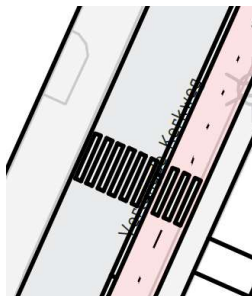
Fietsers

Fietsers op het vrij liggende fietspad hebben voorrang op verkeer komend uit de zijstraten.

3.3.2. Nadelen

Fietsers

Ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen loopt de zebra-markering door over het fietspad, omdat voetgangers onvoldoende ruimte hebben om zich veilig op te stellen tussen het fietspad en de rijbaan. De fietsers moeten voorrang verlenen aan de overstekende voetganger.



Gemotoriseerd verkeer

De uitvoegstroken ter hoogte van de parkeergarages komen te vervallen. Voertuigen die moeten

wachten voor het inrijden van de garages staan hierdoor op de rijbaan en belemmeren de doorstroming van het overige verkeer.

Openbaar vervoer

Bij de inrichting van een GOW 30 is het uitgangspunt dat bussen halteren op de rijbaan. Op de Schoutstraat is er fysiek geen ruimte voor het realiseren van halte kommen voor de bussen. Hierdoor halteren de bussen op de rijbaan en blokkeren zij de doorstroming van het overige verkeer. In deze variant heeft het overige verkeer de mogelijkheid om de halterende bus in te halen. Dit is echter niet wenselijk met het oog op de verkeersveiligheid.

Grote voertuigen

Grote voertuigen kunnen elkaar in de bocht Verlengde Kerkweg – Ridderstraat niet gelijktijdig passeren. Zij moeten op elkaar wachten en blokkeren zo de doorstroming van het overige verkeer.

3.4. Bereikbaarheid

3.4.1. Voordelen

Fiets

Het aanleggen van een vrij liggende – verhoogde fietsstructuur verbetert de bereikbaarheid van het centrum voor de fietsers.

Gemotoriseerde verkeer

Voor het gemotoriseerde verkeer verandert er niets in de verkeersstructuur.

Openbaar vervoer

De bushaltes in het centrum blijven op dezelfde locatie.

3.4.2. Nadelen

Voetgangers

De bereikbaarheid van het centrum voor voetgangers verslechterd, doordat de oversteeklengte langer wordt en de rijbanen en het fietspad de barrière werking vergroten.

3.5 Leefbaarheid

3.5.1. Voordelen

Op de gehele centrumring wordt de toegestane snelheid verlaagd naar 30 km per uur en wordt er gesloten verharding aangelegd.

3.5.2. Nadelen

Er is geen ruimte voor het realiseren van kwalitatief groen, waardoor deze variant niet bijdraagt aan een gezonde leefomgeving als het gaat om het tegengaan van hittestress.



3.6 Ruimtelijke kwaliteit

3.6.1. Voordelen

Er zijn geen voordelen te noemen bij dit afwegingscriteria.

3.6.2. Nadelen

Voor de realisatie van deze variant moet er een groot aantal bomen gekapt worden. Hierdoor is er minder schaduw – hittestress.

Bij tweerichtingsverkeer is er beperkt ruimte om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. In het profiel is er geen ruimte voor het toevoegen van kwalitatief groen, een goede aansluiting van de plint van gebouwen op de openbare ruimte, de inpassing van laad- en losplaatsen en de entrees van de parkeergarages.

Het auto- en busverkeer over het Koningsplein neemt niet af. Verkeersdrukke en -geluid hebben een negatieve impact op de verblijfskwaliteit van dit horeca- en cultuurplein, die daardoor niet verbetert.

De oversteekbaarheid van de weg verbeter niet of nauwelijks. Daardoor vormt de weg en het fietspad nog steeds een barrière tussen de historische kern en het winkel gebied.

4. Samenvatting: overeenkomsten en verschillen tussen varianten

Variant éénrichtingsverkeer	Variant tweerichtingsverkeer
Op het oostelijke deel van de centrumring rijdt het gemotoriseerde verkeer in één richting.	Op de gehele centrumring rijdt het gemotoriseerde verkeer in twee richtingen.
Op het oostelijke deel van de centrumring wordt een vrij liggend twee richtingen fietspad aangelegd.	Op het oostelijke deel van de centrumring wordt een vrij liggend twee richtingen fietspad aangelegd.
Op het westelijke deel van de centrumring worden er grenzend aan de rijbaan aan weerszijde verhoogde fietssuggestiestroken aangebracht.	Op het westelijke deel van de centrumring worden er grenzend aan de rijbaan aan weerszijde verhoogde fietssuggestiestroken aangebracht.
Tussen de rijbaan en het fietspad is er ruimte voor een middenberm van ca. 2 meter. Voetgangers en fietsers kunnen zich hier veilig op stellen om gefaseerd over te steken. Daarnaast biedt de ruimte de mogelijkheid tot vergroening.	Tussen de rijbaan en het fietspad is er ruimte voor een middenberm van 0,5 meter Dit is onvoldoende voor fietsers en voetgangers om zich veilig op te stellen om gefaseerd over te steken.
Klaas Katerstraat, de beschikbare rest ruimte, die ontstaat door het verwijderen van de uitvoegstrook ter hoogte van de parkeergarage, wordt toegevoegd aan de functie groen.	Klaas Katerstraat, de beschikbare rest ruimte, die ontstaat door het verwijderen van de uitvoegstrook ter hoogte van de parkeergarage, wordt toegevoegd aan de functie groen.
Bocht Klaas Katerstraat – Willem Dreesstraat het fietspad buigt ca. 5 meter uit, waardoor een personen auto voldoende opstelruimte heeft waardoor deze het fietspad niet blokkeert.	Bocht Klaas Katerstraat – Willem Dreesstraat het fietspad buigt 3,85 tot 5 meter uit. Op het smalste gedeelte is er onvoldoende opstelruimte waardoor een personen auto het fietspad blokkeert.
Willem Dreesstraat, laden en lossen aan oostzijde komt te vervallen.	Willem Dreesstraat, laden en lossen aan oostzijde komt te vervallen.
Koningsplein. Zebrapad markering loopt niet door over het fietspad.	Koningsplein. Zebrapad markering loopt door over het fietspad, omdat voetgangers tussen het fietspad en de rijbaan onvoldoende ruimte hebben om zich veilig op te stellen.
Eén van de bushaltes op de Schoutstraat moet verplaats worden naar een nader te bepalen locatie.	Beide bushalte blijven gesitueerd in de Schoutstraat.

Halteren op de rijbaan is een ontwerpkeuze.	Halteren op de rijbaan is noodzakelijk, omdat er onvoldoende ruimte is voor het realiseren van halte kommen.
Ter hoogte van de bushalte komt er een nieuw zebrapad.	Ter hoogte van de bushalte komt er een nieuw zebrapad.
Op het oostelijke deel is de oversteeklengte twee keer 3,5 meter. De voetgangers steekt eerst het fietspad van 3,5 meter over. Komt op de midden berm van 2 meter om vervolgens de rijbaan van 3.5 over te steken.	Op het oostelijke deel is de oversteeklengte voor voetgangers 10,2 meter. Deze lengte moet de voetganger in één keer oversteken, omdat de middenberm van 0,5 meter onvoldoende ruimte biedt om veilig te wachten.
Parkeergarages Baljuwstraat – Jorishof (Hema) – Ridderhof (Jumbo) zijn vanuit het noorden bereikbaar.	Parkeergarages Baljuwstraat – Jorishof (Hema) – Ridderhof (Jumbo) blijven vanuit twee richtingen bereikbaar.
Er zijn geen uitvoegstroken ter hoogte van de parkeergarages.	Er zijn geen uitvoegstroken ter hoogte van de parkeergarages.
Ter hoogte van de Sint Jorisstraat buigt het fietspad 5 meter uit, waardoor een personen auto voldoende opstelruimte heeft om het fietspad niet te blokkeren.	Ter hoogte van de Sint Jorisstraat buigt het fietspad 5 meter uit, waardoor een personen auto voldoende opstelruimte heeft om het fietspad niet te blokkeren.
Verlengde Kerkweg, door het instellen van éénrichtingsverkeer ontstaat er ruimte. Hierdoor is er de mogelijkheid om nieuwe groen voorzieningen in te passen.	Verlengde Kerkweg, door het behouden van verkeer twee richtingen en het toevoegen van een vrij liggend fietspad is er geen ruimte om groen toe te voegen.
Het zebrapad in de bocht Verlengde Kerkweg – Ridderstraat wordt verplaatst zodat deze niet meer in de bocht ligt. In totaal komen hier 3 zebrapaden. De zebramarkering loopt niet door over het fietspad.	Het zebrapad in de bocht Verlengde Kerkweg – Ridderstraat wordt verplaatst zodat deze niet meer in de bocht ligt. In totaal komen hier 3 zebrapaden. De zebramarkering loopt door over het fietspad.
In de Ridderstraat is geen aanpassing aan de bestaande parkeerplaats nodig.	In de Ridderstraat moet de bestaande parkeerplaats aangepast worden. Er moeten 15 parkeerplaatsen verwijderd worden.
De bocht Verlengde Kerkweg – Ridderstraat is ruim genoeg voor grote voertuigen in één richting.	De bocht Verlengde Kerkweg – Ridderstraat is te krap voor grote voertuigen in twee richtingen. Een aanpassing van de bestaande luifel is noodzakelijk. Ook na de aanpassing van de luifel kunnen grote voertuigen elkaar niet gelijktijdig passeren.

	Het plaatsen van een verkeersspiegel zorgt ervoor dat voertuigen elkaar aan zien komen.
In de Geerlaan gaat het vrij liggende fietspad over in een fietsstraat.	In de Geerlaan gaat het vrij liggende fietspad over in een fietsstraat.
In de Geerlaan verdwijnen 5 parkeerplaatsen.	In de Geerlaan verdwijnen 5 parkeerplaatsen.
In de bocht Frans Halsstraat – Jonkheer van Karnebeekweg wordt opstelruimte voor fietsers gecreëerd. Hierdoor verdwijnen er twee parkeerplaatsen.	In de bocht Frans Halsstraat – Jonkheer van Karnebeekweg wordt opstelruimte voor fietsers gecreëerd. Hierdoor verdwijnen er twee parkeerplaatsen.
Voor de realisatie van deze variant moeten er 19 bomen kappen – verplanten worden.	Voor de realisatie van deze variant moeten er 32 bomen kappen – verplanten.
De kosten bedragen € 5.785.679,- Plus € 225.000,- voor de aanleg van een parkeerroute informatie systeem. Voor de aanleg van de MFR kunnen we 70% subsidie aanvragen bij de MRDH. Op dit moment is het subsidie bedrag nog niet bekend.	De kosten bedragen € 6.248.789,- Voor de aanleg van de MFR kunnen we 70% subsidie aanvragen bij de MRDH. Op dit moment is het subsidie bedrag nog niet bekend.