



Participatieverslag Ontwerpkeuze inrichting centrumring Ridderkerk

Datum: 26 april 2024

RIDDERKERK



Inhoudsopgave

Participatieverslag Ontwerpkeuze inrichting centrumring Ridderkerk	1
1. Inleiding	3
2. Initiatieffase	3
3. Informatiefase	3
3.2 Bewonersbrief	4
3.3 Ontvangen reacties	5
3.4 Raadsinformatiebrief	8
4. Opiniefase	8
4.1 Bewonersbrief uitnodiging stakeholders bijeenkomst	9
4.2 Overige communicatie	9
4.3 Stakeholderbijeenkomst 10 oktober 2023	9
4.4 Overleggen externe stakeholders	36

1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Ridderkerk werkt Exante aan de uitwerkingsopgave centrumring. Hierbij doen zij onderzoek naar het aanpassen van de verkeersstructuur op de centrumring. Er worden twee varianten onderzocht:

- Twee richtingsverkeer op de gehele centrumring, met als uitgangspunt een vrij liggend fietspad;
- Eenrichtingsverkeer op het oostelijke deel van de centrumring met als uitgangspunt een vrij liggend fietspad.

In dit verslag is te lezen wanneer er met wie, met welk doel en waarover er is gecommuniceerd / geparticipeerd. Daarbij geldt onderstaande alinea als uitgangspunt:

In zijn algemeenheid geldt: participatie betekent niet dat iedereen zijn zin krijgt, wel dat men gehoord wordt en dat alle belangen die naar voren worden gebracht zorgvuldig worden gewogen. Participatie heeft niet als eerste doel om absoluut draagvlak te realiseren, of bezwaar en beroep te voorkomen. Goede participatie benut de kennis uit de samenleving en maakt (tegenstrijdige) maatschappelijke en particuliere belangen inzichtelijk. Dit inzicht maakt het mogelijk om tot een weloverwogen en gemotiveerd besluit te komen.

Het onderzoek is verdeeld in verschillende fases:

- Initiatiefase;
- Informatiefase;
- Opiniefase;
- Adviesfase.

In elke fase speelt interne en / of externe participatie een rol.

2. Initiatiefase

In deze fase is er kennis gemaakt met de interne projectgroep, het plan van aanpak is toegelicht en er zijn gegevens geïnventariseerd om de opdracht aan Exante goed in beeld te krijgen.

3. Informatiefase

In deze fase stond het verzamelen van informatie centraal. Zo zijn er verkeersberekeningen en milieuberekeningen gedaan. Zijn er diverse gesprekken gevoerd met medewerkers van verschillende vakdisciplines binnen de gemeente. In deze fase is de externe communicatie / participatie gestart.

Op de website van de gemeente is informatie geplaatst over de aanleiding van het onderzoek, de inhoud van het onderzoek, een terug blik naar het vorige onderzoek, een omschrijving van de eerder opgehaalde aandachtspunten en de mogelijkheid geboden om nieuwe aandachtspunten aan te dragen.

3.1 Website gemeente Ridderkerk

Half maart 2023 is er informatie over dit project geplaatst op de website van de gemeente Ridderkerk: [Overzicht projecten centrum - Gemeente Ridderkerk](#)

3.2 Bewonersbrief

Bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden hebben op 6 april 2023 onderstaande brief ontvangen. (zie lijst participanten voor de geadresseerden)

Betreft: Centrumring, hebben we alles in beeld?

Geachte heer en / of mevrouw,

Eerder bent u betrokken geweest bij de ontwikkeling van de visie voor het centrum (Ontwikkelperspectief Centrum) en heeft u meegedacht in het verkeersonderzoek. Een deel van de uitwerking van de visie voor het centrum is het goed regelen van de verkeersstromen van en naar het centrum. Vorig jaar hebben we gekeken naar gedeeltelijk eenrichtingsverkeer. Daar was toen onvoldoende draagvlak voor. Op verzoek van belanghebbenden laten we nu zowel een variant met eenrichtingsverkeer als tweerichtingsverkeer onderzoeken. Uitgangspunt hierbij is een vrijliggend fietspad.

Hierbij nemen we mee wat u en anderen al hebben aangegeven als aandachtspunten bij het maken van een plan voor het verkeer op de ring. Onze vraag aan u is: hebben we alles in beeld? Of zijn er nog zaken waar we op moeten letten en die niet eerder boven tafel zijn gekomen?

De aandachtspunten die we eerder hebben opgehaald zijn:

- te hoog gereden snelheden op voornamelijk het Koningsplein, Schoutstraat en de Verlengde Kerkweg;
- toenemende verkeersintensiteit op de Frans Halsstraat;
- door het instellen van eenrichtingsverkeer wordt de bushalte op de Schoutstraat gesplitst. Hierdoor moet er aan de andere kant van het centrum een nieuwe bushalte gemaakt worden die op grotere loopafstand van de winkels ligt;
- goede vindbaarheid van de parkeerplaatsen. Er is een wens geuit voor het invoeren van een dynamisch parkeerverwijssysteem;
- economische gevolgen van het instellen van eenrichtingsverkeer voor de winkeliers;
- overlast van trillingen op de Frans Halsstraat door grote voertuigen.

Indien u hier nog iets in mist horen we dat graag van u. U kunt dit mailen naar mijn collega Marleen Bellaart-Schelling. Haar e-mailadres is m.bellaart@ridderkerk.nl en haar telefoonnummer is

0180-451449. Zij werkt op maandag, dinsdag, woensdag en donderdagmorgen. Uiterlijke reactie datum is 21 april 2023.

Vervolg

Op een later moment nodigen we u graag uit voor een bijeenkomst waarin:

- we een toelichting geven over de aanleiding van dit onderzoek;
- een toelichting wordt gegeven op het ruimtelijke kwaliteitskader centrumring;
- we op tekening uitgewerkte varianten presenteren;
- de beoordelingscriteria worden benoemd aan de hand waarvan de varianten beoordeeld worden;
- u kunt meedenken over de beoordeling van de varianten.

Achtergrondinformatie over het onderzoek

Het verbeteren van de verkeersstromen op de centrumring is een uitwerking van de Omgevingsvisie, het Ontwikkelperspectief Centrum en het Mobiliteitsplan Ridderkerk. De aanpassing van de verkeersstructuur op de centrumring heeft als doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid op en oversteekbaarheid van de centrumring en een fijnere

openbare ruimte met meer plaats voor groen. Resultaat van het eerdere onderzoek was een voorkeursscenario met eenrichtingverkeer op het oostelijke deel van de centrumring. Door onvoldoende draagvlak onder belanghebbenden onderzoeken we nu op hun verzoek een variant met zowel eenrichtings- als tweerichtingsverkeer.

3.3 Ontvangen reacties

		Reactie
1.	Particulier / toegankelijkheidscommissie	<p>Even kijken hoe staat het met de toegankelijkheid met het centrum van Ridderkerk</p> <p>Te hard rijden Koningsplein, Frans Halsstraat en Verlengde Kerkweg</p> <p>Een paar stoplichten zet je achter elkaar. Rijdt je te hard moet je stoppen, rijdt je netjes dan kan je gewoon door rijden.</p> <p>Een richting verkeer in het centrum? (nee)</p> <p>Bus halte splitsen in de Schoutstraat?</p> <p>Nieuwe bushalte aan de andere kant van het centrum.</p> <p>(heel toegankelijk voor mensen met een beperking hier telt het VN verdrag niet?)</p> <p>Wat hebben de bushaltes met elkaar te maken? (is dat om over te stappen?)</p> <p>Een vrij fietspad in de Schoutstraat</p> <p>Houdt rekening met oudere in de gemeente Ridderkerk veel oudere mensen fietsen niet meer.</p> <p>Ze vinden de fiets paden zeer gevaarlijk met die sneller fietsen en andere snellere voertuigen tegenwoordig.</p> <p>En zo zijn er nog meer problemen met de uitvoering van het centrum.</p> <p>Fietsen snorfietsen en steppen scootmobiel rollators boodschappen wagentjes</p> <p>Waar kan de voetvangers nog veilig lopen?</p> <p>Fietsen snorfietsen steppen en voetgangers hebben</p> <p>Weinig ervaring met verkeerd regels.</p> <p>Fietsen snorfietsen steppen en voetgangers hebben geen rijbewijs dus auto's krijgen er een taak bij.</p> <p>Het is jammer dat mensen zonder beperking de wet en regels niet uitvoeren volgens het VN verdrag.</p>
2.	Particulier	<p>Uw brief van 6 april verbaast mij enigszins, omdat u stelt dat u eenrichtingsverkeer op de Schoutstraat, wenselijk is.</p> <p>Daar ben ik het niet mee eens! Wel met de parkeerplaatsen op en rondom het Sint Jorisplein, dat is nu een echte crime!</p> <p>U stelt dat ik eerder betrokken ben geweest bij de ontwikkeling van de visie voor het centrum. Ik hoor daar nu pas iets over!</p>
3.	Particulier	<p>Hetgeen ik mis in het plan is het probleem voor de bus.</p> <p>Dat we een wethouder hebben die liever geen auto's in het centrum ziet, oké! Waar echter aan voorbij gegaan wordt is dat het opsplitsen van het huidige bushaltes naar twee verschillende plaatsen dit het overstappen zeer bemoeilijkt, aansluiting gemist gaan worden en dat voor de oudere uit Rijsoord en West de toegenomen afstand waarschijnlijk er voor zal zorgen dat ze geen gebruik meer kunnen maken van de buurtbus en aangewezen raken op vervoer op maat . Splitsing van de stromen zoals voorgesteld zal dus zowel nadelig zijn voor het openbaar vervoer, de zelfstandigheid van de Rijsoordse oudere en die uit West.</p>
4.	Particulier	<p>Als enige aanvulling voor de centrumringplannen heb ik nog de plaatsing van de glasbak en kledingbak.</p> <p>Die staan voor onze wekelijkse rijtoer zo dat we eerst het glas kunnen afstorten. En dan dezelfde bak weer vullen met koopwaar.</p> <p>Wellicht zijn er meer mensen die op deze manier hun glas en kleding laten her verwerken, zonder er afzonderlijk voor in de auto of op de fiets te moeten stappen.</p>
5.	Ondernemer	<p>Ik wil hierbij wel wat toevoegen</p> <p>We missen in de toekomst visie of korte termijn planning "elektrische laden" voor de EV's.</p> <p>Van veel klanten horen we dat er geen laadpalen te vinden zijn vooral niet in de parkeer garage, laadpalen buiten die er paar zijn die zijn meestal stuk of bezet. Er wordt steeds meer gebruik gemaakt van EV's en we hebben vermoeden dat aan deze belangrijke onderdeel geen aandacht (of te weinig aandacht) besteed wordt.</p>
6.	Particulier	<p>Graag zou ik willen weten of er rekening</p>

		Reactie
		<p>Wordt gehouden met de bewoners Van de Jan Steenstraat in verband met parkeren Er zijn meerdere mensen zonder parkeergarage. Waaronder ik zelf. Parkeer nu altijd op onbetaald parkeren. Hopelijk blijft dit behouden. Ook dat stukje achter de begraafplaats Waar je vrijdag dan kan parkeren</p>
7.	Particulier	Naar aanleiding van het schrijven van de gemeente Ridderkerk inzake de centrumring zou ik u - als bewoner langs de Frans Halsstraat - nog willen meegeven dat ook daar sprake is van (veel) te hoge snelheden. Dat geldt vooral de avonden in het weekend.
8.	Particulier	Klopt het dat de Frans Halsstraat ook op de lijst staat van straten waar de gereden snelheid te hoog is? Indien dit niet het geval is zou ik de Frans Halsstraat graag willen toevoegen als aandachtspunt.
9.	Particulier	<p>het zal je niet verbazen dat ik tegen eenrichtingsverkeer ben. Nog afgezien van het omrijden betekent het, dat er meer CO2 uitstoot met zich mee gaat brengen om dit te bereiken met name de Baljuwgarage. Opvallend is dat nu ineens het milieu geen rol meer speelt.</p> <p>Verder vind ik het onverantwoord dat ouderen gedwongen worden bij een andere op- dan wel uitstap plaats van de bus gebruik te maken. Temeer daar alle sneldiensten deze ouderen al zijn ontnomen!</p> <p>Zijdelings zal ik zeker jouw mening politiek meenemen en uitdragen. Het is wel erg opvallend dat terwijl het eenrichtingsverkeer door de meerderheid werd afgewezen men toch probeert via een andere wijze het door te voeren. Wordt vervolgd.</p>
10.	RET	<p>We zouden nu graag de volgende aandachtspunten willen meegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Te beschouwen gevolgen voor OV zijn nu beperkt tot realisatie van een extra halte en extra loopafstand. Dit is breder; hier zouden duidelijkheid van het netwerk, reizigersverlies (= opbrengstderving) en extra rijtijd (= extra exploitatiekosten) aan toegevoegd moeten worden. Als negatieve effecten voor exploitatie en/of reizigers dreigen te ontstaan, dan is afstemming nodig hoe dit gemitigeerd/gecompenseerd kan worden. - Als alternatief missen wij eenrichtingsverkeer op de Schoutstraat met uitzondering voor de bus. Levert weliswaar geen fysieke ruimte op voor de fietser, maar wel lagere verkeersdruk en daarmee verbetering van de leefbaarheid.
11.	Particulier	<p>De overlast door motoren is niet meegenomen in deze brief Maak van het stuk Koningsplein, Schoutstraat en Verlengde Kerkweg een busluis alleen voor bus en vrachtwagen (lossen Koningsplein) en verder geen motoren of auto's Meer handhaving/politie die handhaven op de regels hier</p>
12.	Particulier	<p>Ik lees alleen de nadelen die men dan ziet t.a.v. de aanpassingen, maar niet de overlast die men onder andere momenteel op de Verlengde Kerkweg ervaart. En de wensen waarom het anders zou moeten hier. Samen de last dragen...? Teveel zwaar en veel te hard rijdend verkeer. Een ander type bus door het centrum zou de perfecte oplossing zijn... in de tijd dat ik nu deze mail zit te typen al weer verschillende bussen voorbij gekomen, die te hard rijden, en ik zit te schudden op de bank, en de glazen staan te rinkelen in de kast. De vrachtwagens die moeten lossen bij de Hema achter denderen ook 2x voorbij.. de vrachtwagens die lossen bij de Action idem dito.. die draaien bij de Jumbo ff een rondje.. levensgevaarlijk.. de Jumbo wagens rijden achteruit de 'losplaats' op.. ouders gooien hun kids nog steeds ook daar hun kids uit de auto.. en die moeten dan oversteken naar de Rehobothschool. De schans entree voor winkelcentrum komt men (elektrisch) fietsend in- en uit.. over de stoep...</p>

		Reactie
		<p>Omdat hier minder mensen wonen wil niet zeggen dat men geen last heeft van het zware verkeer.. ondertussen worden de scheuren in ons pand alleen maar groter. Als de weginrichting niet spoedig aangepast kan worden loopt ons ruim 100 jaar oude huis nog meer schade op. De schoolmeester woning is verzakt doordat deze van de paal is afgeschoven, en een paalbreuk. Ons pand staat op 'staal' een techniek die prima paste destijds.. toen het nog een karrenpad was aan landerijen...</p> <p>men komt naar winkels als ze aantrekkelijk aanbod hebben.. en uit gewoonte.. parkeren moet 'goedkoop', velen, ook slechter ter been, parkeren op de PC Hoofdstraat.. omdat dit gratis is. Of rennen de Lidl of Jumbo in voor de wekelijkse boodschappen, en kunnen dan gratis parkeren in de Q-park..</p> <p>Bijgesloten een foto van toen.. hoe ons huis er toen bij stond.. volgens mij heeft iedere inwoner van Ridderkerk recht op een prettige leef- en woonomgeving.</p> <p>Trelleborg gaat definitief dicht.. en begreep dat het pad dan fiets- looppad zou gaan worden.... (Is ook Verlengde Kerkweg.. nr15, ligt 200 meter naar achter, bijna aan de Molendijk.)</p> <p>Het huis op de eerste foto meest links is ons huis.. voor het pand wat er haaks aangebouwd is en was.. (1908 is ons huis gebouwd, pand er haaks op 1928) er lag een watergang waar nu de parkeergarage en de Jumbo staan. Op de 2de foto zie je iemand de heg snoeien voor het huis.. en de 3de foto is het zicht vanaf nu de Kerkweg naar de Verlengde Kerkweg. Op de laatste foto bij de groene pijl ons huis rond 1910, hoe de omgeving ooit was..</p> <p>Voor ons is het naast bovenstaande wel belangrijk dat we onze opritten kunnen blijven gebruiken. En dat er geen drempels komen. Want dan kunnen we de boel beter gelijk afbreken..</p> <p>Omdat er in een andere straat meer mensen wonen, zou niet mogen betekenen dat ze meer rechten hebben als een straat waar minder huizen staan.. en winkeliers gunnen we alles.. maar niet ten koste van alles..</p> <p>binnenkort start de ontmanteling van Trelleborg, en de ontwikkeling van het terrein, en de bouw van een nieuwe wijk.. ook daar zullen we genoeg overlast van hebben..</p> <p>Een mooi centrum, en een mooie entree trekt sowieso publiek... en Ridderkerk is meer als winkels... er is echt wel een prettige omgeving van te maken.. waar men trots op kan zijn...</p>
13.	Ondernemer	Zoals al eerder aangegeven graag geen éénrichting maken van de weg op de Geerlaan (tussen rotonde Frans Halsstraat en Ridderhof). Dit in verband met onze laad en losplaats magazijn (Geerlaan 40).
14.	Particulier	<p>Bij het punt van de toenemende verkeersintensiteit op de Frans Halsstraat, wil ik graag aanvullen dat dit in mijn beleving ook geldt voor de Jonkheer van Karnebeekweg. Bij het invoeren van een eenrichtingsverkeer situatie rondom het centrum vrezen wij dat deze verkeersintensiteit alleen maar zal gaan toenemen</p> <p>In de brief wordt geschreven over een goede vindbaarheid van parkeerplaatsen en de wens van het invoeren van een dynamisch parkeerverwijssysteem. In aanvulling hierop wil ik er mede namens de VVE van de Dr. Schaepmanstraat 2 t/m 36 op wijzen dat wij in het gebied rondom de brandweer kazerne Dr. Schaepmanstraat en Jonkheer van Karnebeekweg een toenemende parkeerdruk ervaren. Veel mensen bezoekers en werkende in het centrum van Ridderkerk zijn toch opzoek naar een gratis parkeerplaats. Het gevolg hiervan is dat op doordeweekse dagen en op zaterdag er in onze directe omgeving sprake is van een hoge parkeerdruk. Wij zouden er dan ook voor willen</p>

		Reactie
		pleiten om net zoals bij de Coosje Ayalstraat een parkeervergunning systeem in te voeren of het parkeren in het centrum gratis te maken. Bij een onveranderde situatie zal er sprake blijven van een waterbed effect waarvan wij als bewoners ernstig ongemak ondervinden.
15.	VVE	<p>Wat ik niet begrijp is dat als er onvoldoende draagvlak is er toch een vragenlijst komt. Dit is vreemd.</p> <p>Er zou een nader onderzoek plaatst vinden naar de bewegingen. Ik mis in het overzicht de toename van verkeer langs koningsplein. Wat is de status van de toegezegde bewegingen onderzoek. (Uitleg alle bewoners koningshof 1, koningshof 2 (en Joris hof) kunnen alleen maar de privé parkeergarage bereiken door de eenrichting te volgen. Een richting verkeer geeft meer verplichte verkeersbewegingen langs koningsplein.)</p> <p>Parkeergarage baljuwstraat Bij het verlaten van de koningshof 1 parkeergarage aan de Baljuwstraat is het zicht nu al slecht op de weg. Er is een fietsenparkeer plaats op de Baljuwstraat naast d ingang van koningshof 1 parkeergarage. Zowel brommers, scoormobielen en scooters hebben nauwelijks oog voor de parkeergarage in/uitrit.</p> <p>Schouwstraat Ik ben geen verkeerskundige en zeker geen specialist omtrent dit onderwerp, maar wat ik mij wel kan voorstellen is dat een permanent fietspad in de Schouwstraat versmalling van de huidige weg inhoudt met andere risico's tot gevolg. Waar ik wel voorstander van ben is om zoals gezegd; veel veel meer te doen aan snelheid en geluid handhaving in de Schoutstraat bij de bussen en naast het koningsplein. <i>Onze bewoners aan de schoutstraat zullen dit zeker waarderen. En natuurlijk zullen ook de terrasbezoekers dit waarderen.</i></p> <p>Aan veiligheid verbeteren is niets mis. Wat ik wel mis in jullie brief is, wat voegt het toe om één richting verkeer te hanteren. Welk probleem willen jullie oplossen? (tweede vraag; waarom is het een probleem)</p>

3.4 Raadsinformatiebrief

De gemeenteraad is middels een raadsinformatiebrief op 23 juni 2023 geïnformeerd over de uitwerkingsopgave centrumring en het opstellen van de het ruimtelijk kwaliteitskader centrum.

4. Opiniefase

In deze fase staat het verzamelen van externe reacties centraal. Op 10 oktober 2023 is er een stakeholderbijeenkomst geweest over de ontwerpkeuze centrumring en het ruimtelijk kwaliteitskader centrum. Daarvoor waren ondernemers, bewoners, raadsleden en overige betrokkenen / belanghebbenden uitgenodigd.

Tijdens de bijeenkomst is er een film gepresenteerd over het onderzoek, de twee varianten, de verschillen en overeenkomsten tussen de varianten.

Na het zien van de film hebben de aanwezige vanuit hun eigen invalshoek (bewoner, gebruiker, ondernemer) positieve en negatieve punten van de twee varianten genoteerd.

4.1 Bewonersbrief uitnodiging stakeholders bijeenkomst

Betrokkenen zijn middels onderstaande brief uitgenodigd voor de stakeholdersbijeenkomst.

Geachte heer en / of mevrouw,

Met de plannen voor een aantrekkelijk(er) centrum zijn we weer een stap verder. Eerder bent u betrokken geweest bij de ontwikkeling van de visie voor het centrum (Ontwikkelperspectief Centrum) en heeft u kunnen meedenken in het verkeersonderzoek. In het voorjaar vroegen we u of u nog extra aandachtspunten had voor het maken van een plan voor het verkeer op de Centrumring. Intussen heeft een extern onderzoeksbureau twee verkeersvarianten opgesteld en hebben wij het Ruimtelijk Kwaliteitskader Centrumring afgemaakt.

Nu nodigen we u graag uit voor een bijeenkomst om u bij te praten op 10 oktober om 19.00 uur in de Hofzaal in het gemeentehuis. U kunt vanaf 18:45 uur binnenlopen.

Bijeenkomst

Tijdens de bijeenkomst op 10 oktober kunt u het volgende verwachten:

- een toelichting op het Ruimtelijk Kwaliteitskader Centrumring;
- een toelichting over de aanleiding van het onderzoek Ontwerpkeuze Centrumring
- presentatie van de twee uitgewerkte varianten;
- met elkaar doornemen van de voor- en nadelen per variant, gezien vanuit verschillende gebruikers.

We hopen u te zien op 10 oktober om 19:00 in de Hofzaal in het gemeentehuis. Aanmelden kan via de mail bij j.bos@ridderkerk.nl.

4.2 Overige communicatie

In deze fase is er gecommuniceerd via een artikel in de Blauwkai en de website van de gemeente Ridderkerk.

4.3 Stakeholderbijeenkomst 10 oktober 2023

Tijdens de stakeholderbijeenkomst zijn de aanwezige aan verschillende tafels met elkaar in gesprek gegaan over de twee varianten. Daarbij hebben zij gele post its geplakt op de tekeningen. De inhoud van de post its is terug te vinden in onderstaande tabel, met daarbij een beantwoording en aangegeven hoe / of de reactie verwerkt is.

Bewonerstafel over variant 1 richtingsverkeer

Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
rustiger, veiliger, overzichtelijker, inherent veilig, ook bij oversteekbaarheid voetgangers/rolstoelers	Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project. Ook het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn basis uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring.
beter	Ter kennisneming aangenomen.

Vrachtwagens niet meer achteruit op de Verlengde Kerkweg	Vrachtverkeer zal bij beide varianten op de Verlengde Kerkweg achteruit moeten rijden voor het bereiken van het laad- en losstation van de Jumbo. Bij de eenrichtingsvariant is dit minder onveilig, omdat de achteruitrijdende chauffeur alleen rekening hoeft te houden met verkeer uit maar één richting.
Bereikbaarheid Verlengde Kerkweg nr 13 - uitrit	Bereikbaarheid van alle percelen blijft altijd gewaarborgd, zo ook voor Kerkweg 13. Bij de uitwerking van de gekozen variant vormt de bereikbaarheid van Kerkweg 13 een specifieke ontwerpogave.
Snelheid gaat uit auto's Groener Mooier	Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project. Het voorkomen van te hard rijden is hier een onderdeel van. Ook het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn basis uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring. Dit doen we door meer groen toe te voegen en de openbare ruimte aantrekkelijker in te richten.
Mooier, groener, minder hardrijders	Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project. Het voorkomen van te hard rijden is hier een onderdeel van. Ook het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn basis uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring. Dit doen we door meer groen toe te voegen en de openbare ruimte aantrekkelijker in te richten.
Racebaan fatebike/ebike/step/scooter	Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project. Bij de uitwerking van de gekozen variant wordt er goed gekeken naar de maatvoering van het fietspad. Het fietspad moet breed genoeg zijn zodat de verschillende soorten fietsers hier gebruik van kunnen maken. Het vrij liggende fietspad op de centrumring is geen brom/fietspad. Alleen fietsers kunnen hier gebruik van maken. De snellere voertuigen moeten op de rijbaan rijden. Zo vindt er een scheiding plaats tussen verkeersdeelnemers met afwijkende snelheden.
Wachten op de bus - bus moet goede veilige aparte halte in centrum	De Schoutstraat is een 30 km per uur weg. Op dit type weg is het vanuit verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer niet noodzakelijk dat de bus halteert in een halte kom. Door het halteren van de bus op de rijbaan is het niet nodig om een halte kom aan te leggen. De ruimte die hierdoor beschikbaar komt wordt gebruikt om meer groen aan te brengen en / of de openbare ruimte aantrekkelijker te maken.
omrijden in uit van je erf Hoe is de busroute? (centrum)	Bij eenrichtingsverkeer moet men, afhankelijk van waar je met de auto vandaan komt, om rijden. Dit is maximaal 3 minuten. Om niet teveel om te hoeven rijden kan men eerder al een andere route kiezen. Alle functies binnen het centrum blijven bereikbaar voor alle mobiliteitsvormen. De busroute en de locaties van de bushaltes zijn op dit moment nog onduidelijk. De gemeente is hierover in gesprek met de RET. Aandachtspunten daarbij zijn de loopafstanden tot het centrum en de overstap mogelijkheden op andere buslijnen.

<p>Meer verkeer op de Karnebeek/Frans Halsstraat</p> <p>Terugdringen via omleiding vrachtverkeer</p> <p>Drempels of verkeerskanalen</p> <p>alles 30km/h</p>	<p>Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het oostelijke deel van de centrumring komt er meer verkeer op de Frans Halsstraat en Van Karnebeekweg. De toename van het verkeer is berekend aan de hand van het verkeersmodel. Beide wegen hebben voldoende capaciteit voor de toename van het verkeer.</p> <p>De toegestane maximum snelheid op deze wegen wordt verlaagd van 50 km per uur naar 30 km per uur. De wegen krijgen een verkeersveilig inrichting die past bij de (toekomstige) intensiteiten en gebruik (30km/h).</p> <p>We zullen maatregelen treffen om eventuele negatieve gevolgen (bijvoorbeeld geluidsbelasting en trillingen) tegen te gaan. De exacte invulling van het type maatregelen vindt plaats bij de uitwerking van de gekozen variant.</p>
<p>Bewonerstafel over variant 2 richtingsverkeer</p>	
<p>Inspraakreactie</p>	<p>Beantwoording inspraakreactie</p>
<p>Veranderd niks snelheid vracht/bus achteruit geen tussenruimte bij oversteken racebaan fietsers (fatbike) onveilig oversteken, ook/vooral voor mensen in rolstoel</p>	<p>Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project. Ook het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring. De twee varianten worden hierop beoordeeld. Uiteindelijk wordt er een voorkeursvariant gekozen. Deze variant draagt het meest bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.</p>
<p>Opstopping bij moeilijke bochten</p>	<p>Bij tweerichtingsverkeer kunnen grote voertuigen elkaar alleen in de bocht Ridderstraat - Verlengde Kerkweg niet gelijktijdig passeren. Zij moeten op elkaar wachten. Hierdoor moet het verkeer achter de grote voertuigen ook wachten. Dit is een nadeel van het behouden van verkeer in twee richtingen.</p>

<p>Geen groen strook</p> <p>Te onoverzichtelijk door verschillende verkeersdeelnemers door elkaar</p> <p>Er komen toch ook meer bewoners (mert auto's?) bij, dus meer rijden</p>	<p>Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project. Ook het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring.</p> <p>Door het aanleggen van een vrij liggend fietspad op het oostelijke deel van de centrumring wordt een deel van de verkeersdeelnemers van elkaar gescheiden. Hierdoor wordt de situatie overzichtelijker. Het gemotoriseerde verkeer blijft wel in twee richtingen rijden.</p> <p>Het is wenselijk om in de toekomst extra woningen te realiseren (zoals ook in het Ontwikkelperspectief Centrum is omschreven). Hierdoor komen er inderdaad meer auto's. Deze toename van het verkeer is in dit onderzoek meegenomen en berekend aan de hand van het verkeersmodel. Alle wegen van de centrumring hebben voldoende capaciteit voor de toename van het verkeer. De wegen krijgen een verkeersveilige inrichting die past bij de (toekomstige) intensiteiten en gebruik (30km/h). Daarmee blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd. Door het verlagen van de snelheid en het aanpassen van de verharding wordt ook een prettige woonomgeving gerealiseerd en blijft het fijn wonen in het centrum.</p>
<p>Minder mooi/Veel verkeer door elkaar - minder rustig/past dat bij nieuwe/groene inrichting</p>	<p>Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project. Ook het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring. Bij verkeer in twee richtingen is er minder ruimte voor het realiseren van groen en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid van de voetgangers.</p>
<p>Ondernemerstafel over variant 1 richtingsverkeer</p>	
<p>Inspraakreactie</p>	<p>Beantwoording inspraakreactie</p>

<p>Ontmoediging om nogmaals te komen winkelen voor een volgende keer bij moeilijk bereikbaar</p>	<p>Bij eenrichtingsverkeer zal men, afhankelijk van waar het autoverkeer vandaan komt, eerder een andere route moeten kiezen om niet teveel te hoeven rond rijden. In bepaalde gevallen betekent dit dat men maximaal 3 minuten langer in de auto zit. De bereikbaarheid blijft in alle gevallen gewaarborgd.</p> <p>Bij een gewijzigde verkeersstructuur als gevolg van eenrichtingsverkeer, worden maatregelen genomen om de bereikbaarheid / vindbaarheid van de winkel- en parkeervoorzieningen te waarborgen en te verbeteren (dit kan onder andere door het invoeren van een digitaal parkeerverwijssysteem).</p> <p>Een gewijzigde bereikbaarheid heeft niet per definitie negatieve consequenties voor het bezoek aan het centrum. De verbeterde verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsverkeer zorgt er ook voor dat mensen makkelijker naar het centrum komen. In de 'Memo Betere bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers' blijkt dat een betere bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers een positief effect heeft op een winkelgebied.</p>
<p>Bij evenementen is de afsluiting bij eenrichtingsverkeer niet mogelijk</p> <p>Mensen van het zuiden van Ridderkerk moeten omrijden</p>	<p>De bereikbaarheid bij evenementen dient bij alle evenementen afzonderlijk te worden beoordeeld. De bereikbaarheid wordt in alle gevallen gewaarborgd.</p>
<p>Bij de weekmarkt moet je de rotonde Geerlaan al afsluiten</p> <p>Bushalte ontbreekt in centrum</p> <p>Lidl kan niet vanuit het zuiden beladen & lossen, dat kan niet</p>	<p>Op vrijdag is er weekmarkt. Daarvoor wordt het parkeerterrein bij de Ridderhof aan de zijde van de Geerlaan afgesloten. Bij de rotonde wordt het verkeer er op gewezen dat het parkeerterrein bij de Ridderhof is afgesloten en doorgaand verkeer gestremd wordt. Verkeer wat eventueel toch onbedoeld de Geerlaan in rijdt, kan hier veilig keren.</p> <p>De busroute en de locaties van de bushaltes zijn op dit moment nog onduidelijk. De gemeente is hierover in gesprek met de RET. Aandachtspunten daarbij zijn de loopafstanden tot het centrum en de overstap mogelijkheden op andere buslijnen.</p> <p>Bij eenrichtingsverkeer is er, afhankelijk van waar autoverkeer vandaan komt, sprake van een andere route keuze. In bepaalde gevallen kan dit omrijden betekenen. De bereikbaarheid blijft in alle gevallen gewaarborgd, zo ook het laad en losstation van de Lidl.</p>
<p>Parkeren in de buurt - de woonwijken</p> <p>Bereikbaarheid OV is slechter</p>	<p>De bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in het centrum/langs de centrumring blijft gewaarborgd. Maatregelen zoals een parkeerverwijssysteem dragen bij aan het gebruik en vindbaarheid van de parkeervoorzieningen.</p> <p>De gemeente is in gesprek met de RET over de verplaatsing van de bushalte(s). Aandachtspunten daarbij zijn de loopafstanden tot het centrum en de overstap mogelijkheden op andere buslijnen.</p>
<p>De bewoners willen veiligheid, de ondernemers willen bereikbaarheid. Deze twee wensen komen samen in de 2 richtingsvariant die</p>	<p>Ter kennisneming aangenomen.</p>

gepresenteerd is. Dit is een prachtig plan	
Goed bereikbaar voor alle consumenten uit omliggende steden en omgeving Bijkomend voordeel dat vrachtwagens op elkaar wachten, snelheid omlaag Lidl kan wel laden en lossen Winkels van de Geerlaan bereikbaar met weekmarkt-rotonde hoeft niet te worden afgesloten Bereikbaarheid OV beter	Ter kennisneming aangenomen.
Bewonerstafel over variant 1 richtingsverkeer	
Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
Fietsers en voetgangers veilig bij 1 richting	Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project. Door het aanleggen van een vrij liggend fietspad verbetert de verkeersveiligheid van fietsers, omdat deze niet meer mengen met het gemotoriseerde verkeer. Bij eenrichtingsverkeer verbetert de verkeersveiligheid voor voetgangers, omdat de oversteek lengte korter is dan bij verkeer in twee richtingen.
Gaan bezoekers na verloop van tijd andere routes nemen/wennen	Dat is wel de verwachting. Bij verkeer in twee richtingen is het centrum vanaf alle kanten te bereiken. Bij verkeer in één richting niet. Men zal in hun route eerder een andere keuze gaan maken voor het bereiken van het centrum. Dit is afhankelijk van waar men vandaan komt.
Het gaat ook om type winkels en de positie ervan	De aantrekkelijkheid van een centrum hangt inderdaad niet alleen af van de bereikbaarheid, maar zeker ook van het winkel aanbod.
meer groen is beter voor de temperatuur en afvoer regenwater	Ter kennisneming aangenomen.
hoeveelheid minuten omrijden bij 1 richting??	Via google.maps is er gekeken naar de bereikbaarheid van de parkeergarages vanuit de verschillende wijken. Daaruit blijkt dat men er met de auto in het slechtste geval 3 minuten langer over doet.
meer groen een nadeel? Minder mensen IN de winkels	Er lijkt geen objectieve onderbouwing waarom meer groen zorgt voor minder mensen in de winkels.
Bewonerstafel over variant 1 richtingsverkeer	

Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
Alleen maar voordelen	Ter kennisneming aangenomen.
Bushalte naar Koninginneweg, geen uitstoot, geen oponthoud, geen trilling	De gemeente is in gesprek met de RET over de verplaatsing van de bushalte(s). Daarbij is het uitgangspunt dat de loopafstanden tot het centrum niet te lang zijn en er de mogelijkheid blijft om over te stappen op andere buslijnen.
Fietsers komend vanaf het Koningsplein moeten oversteken om bij het fietspad te komen. Eenrichtingsverkeer ook voor bromfietzers	De oversteekbaarheid wijzigt slechts voor fietsverkeer in één rijrichting. Bij de uitwerking van de voorkeursvariant wordt in het ontwerpproces expliciet aandacht besteed aan het creëren van veilige fietsoversteken.
Minder auto's naar horeca = mogelijk meer scooters/brommers. Waar parkeren ze/Geluidsoverlast	Aan de oostzijde van de centrumring, waar eenrichtingsverkeer gepland is, wordt een vrij liggend fietspad aangelegd. Scooters en brommers mogen hiervan geen gebruik maken. Zij maken gebruik van de rijbaan. Daarmee is een verschuiving van de auto naar de scooter / brommer niet te verwachten.
Toename zwaar verkeer Frans Halsstraat (bus en vracht)	Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het oostelijke deel van de centrumring komt er meer (zwaar) verkeer op de Frans Halsstraat. We treffen maatregelen om de negatieve impact (zoals geluidsbelasting en trillingen) tegen te gaan. De exacte invulling van het type maatregelen vindt plaats bij de uitwerking van de gekozen variant.
Ambulances - vertraging/slechte bereikbaarheid stoppen	De gemeente heeft overleg met de veiligheidsregio. Daarin is aangegeven dat hulpdiensten geen hinder ervaren van het verlagen van de toegestane snelheid naar 30 km per uur. Voor de aanrijtijden en rijroutes is het van belang dat de Frans Halsstraat tweerichtingsverkeer blijft.
Vrachtverkeer: laad/losplaatsen, via welke route bereikbaar	Alle laad en losplaatsen blijven bereikbaar. Bij eenrichtingsverkeer zijn de laad en losplaatsen in de Willem Dreesstraat, Schoutstraat, Verlengde Kerkweg en Ridderstraat alleen te bereiken vanuit noordelijke richting.
Eenrichtingsverkeer maakt het niet stiller. Brommers en scooters maken de meeste herrie.	Het instellen van eenrichtingsverkeer verandert niets aan het geluid van individuele voertuigen. Wel aan het geluid van alle voertuigen bij elkaar. Door het verminderen van het aantal voertuigen vermindert ook het geluid van deze voertuigen bij elkaar.
Overlast scooters op sluiproutes en doorsteken	Overlast van scooters zal er in beide varianten zijn. Hier tegen moet handhavend worden opgetreden door de handhavers en / of politie.
Zijn er gemeentes (in de buurt) waar een dergelijke situatie al bestaat? Hoe werkt het in de praktijk? (een zorg hier aan tafel is bijv. het gedrag van bromfietzers)	Niet zover bekend.

ed.) De praktijk is de beste raadgever, overlast voorkomen. Geluid en snelheid registratie invoeren	Ter kennisneming aangenomen.
Fietspaden: worden gebruikt door brommers/scooters = geluidsoverlast/snelheid/veiligheid	Aan de oostzijde van de centrumring, waar eenrichtingverkeer gepland is, wordt een vrij liggend fietspad aangelegd. Scooters en brommers mogen hiervan geen gebruik maken. Zij maken gebruik van de rijbaan. Bij de uitwerking van de gekozen variant wordt er goed gekeken naar de maatvoering van het fietspad. Het fietspad moet breed genoeg zijn zodat de verschillende soorten fietsers hier gebruik van kunnen maken om zo de veiligheid te waarborgen.
Op zich: door groenstrook afgescheiden fietspad is heel aantrekkelijk	Ter kennisneming aangenomen.

Bewonerstafel over variant 2 richtingsverkeer

Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
Laaddokken bereikbaar zonder oponthoud	De laad- en losplekken liggen naast de rijbaan, om zo overlast voor het doorgaande verkeer zo veel mogelijk te beperken.
Meer vrachtverkeer voor Jumbo/Action	In beide varianten krijgt de weg een verkeersveilige inrichting die past bij de (toekomstige) intensiteiten en gebruik (30km/h). Daarmee blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd. We treffen maatregelen om de negatieve impact (zoals geluidsbelasting en trillingen) tegen te gaan.
De praktijk is de beste raadgever, overlast voorkomen. Geluid en snelheid registratie invoeren	In beide varianten krijgt de weg een verkeersveilige inrichting die past bij de (toekomstige) intensiteiten en gebruik (30km/h). Daarmee blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd. We treffen maatregelen om de negatieve impact (zoals geluidsbelasting en trillingen) tegen te gaan. De exacte invulling van het type maatregelen vindt plaats bij de uitwerking van de gekozen variant.
Fietspaden: worden gebruikt door brommers/scooters = geluidsoverlast/snelheid/veiligheid	Aan de oostzijde van de centrumring, waar eenrichtingverkeer gepland is, wordt een vrij liggend fietspad aangelegd. Scooters en brommers mogen hiervan geen gebruik maken. Zij maken gebruik van de rijbaan. Bij de uitwerking van de gekozen variant wordt er goed gekeken naar de maatvoering van het fietspad. Het fietspad moet breed genoeg zijn zodat de verschillende soorten fietsers hier gebruik van kunnen maken om zo de veiligheid te waarborgen.

<p>Rondweg Willem Dreesstraat- Koningsplein=Schoutstraat breed fietspad met auto als gast, dan is de snelheid eruit</p> <p>De huidige 30km-zone is geen 30km zone zoals omschreven in de verkeerswetgeving. Er kan nu gewoon 50 gereden worden zonder proces verbaal. Er wordt ook niet gehandhaafd. Maak een echte 30km zone</p>	<p>Dit heeft alleen effect wanneer er meer fietsers dan auto's rijden. Op de Willem Dreesstraat, Koningsplein en Schoutstraat rijden op dit moment meer auto's dan fietsers. Daarom heeft dit type inrichting geen effect.</p> <p>In beide varianten krijgt de weg een verkeersveilige inrichting die past bij het snelheidsregime van 30 km per uur. Het fysiek afdwingen van deze snelheid blijft lastig, omdat hulpdiensten harder moeten kunnen rijden dan de toegestane 30 km per uur.</p>
<p>Hoe hoog ga je bouwen bij de oude bibliotheek? Wordt ook de Rabobank hoger? Hoe kom je bij de glasbak, of ridderstraat bij 1 richting als je voor de boodschappen naar de jumbo wil</p>	<p>Volgens het principe van de Ridderkerkse Stijl (beschreven in het kwaliteitskader) mogen er bovenop de Jorishof (voormalige bibliotheek) maximaal twee verdiepingen worden gebouwd, waarvan de bovenste terug moet liggen. Op de hoek boven de entree is een hoogteaccent toegestaan, van maximaal drie verdiepingen, waarvan de bovenste ook terug moet liggen. Bovenop de voormalige Rabobank komt nog één bouwlaag. Hiervoor is al een omgevingsvergunning afgegeven. Het aantal nieuwe woningen dat binnen het kwaliteitskader kan worden toegevoegd is opgenomen in de verkeersmodellen.</p> <p>Het instellen van eenrichtingsverkeer dwingt weggebruikers tot het maken van een andere route keuzes. De Jumbo blijft bereikbaar met de auto, alleen via een andere route.</p> <p>Op diverse plekken in de gemeente staan glasbakken. Bij het kiezen voor een andere route naar de Jumbo zullen er ook glasbakken zijn.</p>
<p>Extra groen is een must bij stijging temperatuur</p>	<p>Ter kennisneming aangenomen.</p>
<p>Hoe wordt de afwikkeling van het OV bij een 1 richting? Uitstappen hier, instappen elders?</p> <p>Het is de bedoeling dat het centrum wat verkeersluwer wordt. Wat betekent dit voor een weg als de burgemeester de Zeeuwstraat? Blijft deze straat leefbaar? Stil asfalt bijvoorbeeld</p>	<p>De busroute en de locaties van de bushaltes zijn op dit moment nog onduidelijk. De gemeente is hierover in gesprek met de RET. Aandachtspunten daarbij zijn de loopafstanden tot het centrum en de overstap mogelijkheden op andere buslijnen.</p> <p>De consequenties van het instellen van eenrichtingsverkeer voor andere wegen is in beeld gebracht aan de hand van berekeningen met het verkeersmodel. Op een aantal wegen wordt het verkeer drukker, maar niet zo druk dat de weg het verkeer niet aan kan of er leefbaarheidsproblemen ontstaan.</p> <p>Wegen waar het geluid van het wegverkeer boven de plandrempel ligt worden opgenomen in het actieprogramma lucht en geluid. Daarin staan maatregelen omschreven om het geluid te reduceren zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van geluid reducerend asfalt. Dit is ook het geval bij de Burgemeester de Zeeuwstraat.</p>

<p>Fiets is allang niet meer de traditionele tweewielers. Voldoende ruimte? Zowel bij 1 als bij 2 richting van toepassing</p> <p>In alle gevallen, veiligheid boven alles</p>	<p>Bij de uitwerking van de gekozen variant wordt er goed gekeken naar de maatvoering van het fietspad. Het fietspad moet breed genoeg zijn zodat de verschillende soorten fietsers hier gebruik van kunnen maken om zo de veiligheid te waarborgen.</p> <p>Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project.</p>
<p>Zorg over calamiteiten verkeer 112</p>	<p>De gemeente heeft overleg met de veiligheidsregio. Daarin is aangegeven dat hulpdiensten geen hinder ervaren van het verlagen van de toegestane snelheid naar 30 km per uur. Voor de aanrijtiden en rijroutes is het van belang dat de Frans Halsstraat tweerichtingsverkeer blijft.</p> <p>Bij eenrichtingsverkeer moet men , afhankelijk van waar autoverkeer vandaan komt, eerder kiezen voor een andere route. In bepaalde gevallen kan dit maximaal 3 minuten omrijden betekenen. De bereikbaarheid blijft in alle gevallen gewaarborgd.</p>
<p>Hoe bij de Jumbo tijdens evenementen</p> <p>Handhaven is een politieke keuze - laat gewoon de handhavers observeren</p> <p>Toestroom en afvoer mensen en goederen bij evenementen Koningsplein</p> <p>Verkeersluw centrum is een mooi streven. Verplaatsen van bushaltes kan daar strijdig mee zijn</p> <p>Centrumring lijkt te beperkt als de verschillende toegangswegen (bijv. St. Jorisstraat) niet worden meegenomen</p>	<p>De bereikbaarheid bij evenementen dient bij alle evenementen afzonderlijk te worden beoordeeld. Daarbij wordt er gekeken naar de bereikbaarheid van alle voorzieningen. Zo zal de Jumbo bij evenementen bereikbaar zijn via het Koningsplein of via de Sint Jorisstraat.</p> <p>De inzet van handhaving is niet onderscheidend tussen de varianten en maakt om die reden geen onderdeel uit van de beoordeling/het project. Handhaving is geen bevoegdheid van de gemeente. Daar waar sprake is van knelpunten op het gebied van snelheid, zet de gemeente in de basis daarom zelf eerst in op gedragsbeïnvloeding, bijvoorbeeld door de inzet van een SID, een snelheidsinformatiedisplay (Smileysysteem).</p> <p>De gemeente is in gesprek met de RET over de verplaatsing van de bushalte(s). Aandachtspunten daarbij zijn de loopafstanden tot het centrum en de overstap mogelijkheden op andere buslijnen.</p> <p>Ter kennisneming aangenomen.</p>
<p>Toename verkeersintensiteit Frans Halsstraat vraag om een om-routing doorgaand verkeer van Donkerstraat naar Ridderkerk West</p>	<p>In de huidige situatie is de toegestane snelheid op de Frans Halsstraat 50 km per uur. In de toekomstige situatie wordt de snelheid verlaagd naar 30 km per uur. Dit maakt de route minder aantrekkelijk voor het doorgaande verkeer. Het doorgaande verkeer zal daardoor al eerder een andere route kiezen, bijvoorbeeld de Burgemeester de Zeeuwstraat, Vondellaan of Donkerslootweg.</p>

Route voor doorgaand verkeer Karnebeekweg omleggen buiten centrumring/Zeeuwstraat om. Frans Halsstraat als doorgaande weg is strijdig met rondje dorp.	In de huidige situatie is de toegestane snelheid op de Frans Halsstraat en Jonkheer van Karnebeekweg 50 km per uur. In de toekomstige situatie wordt de snelheid verlaagd naar 30 km per uur. Dit maakt de route minder aantrekkelijk voor het doorgaande verkeer. Het doorgaande verkeer zal daardoor al eerder een andere route kiezen, bijvoorbeeld de Burgemeester de Zeeuwstraat, Vondellaan en Donkerslootweg.
Handhaving 30km --> drempels	Ter kennisneming aangenomen.
Aandacht voor monumenten kruising Frans Halsstraat-Lagendijk	Bij de uitwerking van de gekozen voorkeursvariant is er aandacht voor de monumentale panden op de kruising Frans Halsstraat - Lagendijk. We zullen maatregelen treffen om eventuele negatieve gevolgen (bijvoorbeeld geluidsbelasting en trillingen) tegen te gaan. De exacte invulling van het type maatregelen vindt plaats bij de uitwerking van de gekozen variant.
Trillingen	
In alle gevallen, veiligheid boven alles	Verbetering van verkeersveiligheid is een basisuitgangspunt van het project.
Verkeersluw centrum is een mooi streven. Verplaatsen van bushaltes kan daar strijdig mee zijn	De gemeente is in gesprek met de RET over de verplaatsing van de bushalte(s). Aandachtspunten daarbij zijn de loopafstanden tot het centrum en de overstap mogelijkheden op andere buslijnen.
Toestroom en afvoer mensen en goederen bij evenementen op Koningsplein	De bereikbaarheid bij evenementen dient bij alle evenementen afzonderlijk te worden beoordeeld.
Centrumring lijkt te beperkt als de verschillende toegangswegen (bijv. St. Jorisstraat) niet worden meegenomen	Ter kennisneming aangenomen.
Snelheid is een kwestie van inrichting . Zorg over racebaan s' avonds en in het weekend	In beide varianten krijgt de weg een verkeersveilige inrichting die past bij de toegestane snelheid van 30 km per uur. Daarmee blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd.

Bewoners / belanghebbenden die niet aanwezig konden zijn bij de bijeenkomst hebben de mogelijkheid gehad om via een online webformulier te reageren op de twee varianten. De inhoud van de ingevulde webformulieren is terug te vinden in onderstaande tabel, met daarbij een beantwoording en aangegeven hoe / of de reactie verwerkt is.

Webformulier over variant 1 richtingsverkeer	
Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
Onderdeel Verkeersveiligheid: nadelen / minpunten	
Wordt veel te druk in de Frans Halsstraat en het is er al veel te druk met verkeer	<p>Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het oostelijke deel van de centrumring komt er meer verkeer op de Frans Halsstraat. De toename van het verkeer is berekend aan de hand van het verkeersmodel. De weg heeft voldoende capaciteit voor de toename van het verkeer.</p> <p>De toegestane maximum snelheid op de Frans Halsstraat wordt verlaagd van 50 km per uur naar 30 km per uur. De weg krijgt een verkeersveilig inrichting die past bij de (toekomstige) intensiteiten en gebruik (30km/h).</p> <p>We treffen maatregelen om de negatieve impact (bijvoorbeeld geluidsbelasting en trillingen) tegen te gaan. De exacte invulling van het type maatregelen vindt plaats bij de uitwerking van de gekozen variant.</p>
Onderdeel Doorstroming: voordelen / pluspunten	
Geen voordeel	Ter kennisneming aangenomen.
Onderdeel Doorstroming: nadelen / minpunten	
Juist minder doorstroming	De doorstroming wijzigt maar blijft verkeerskundig acceptabel. De wegen en kruispunten zijn goed in staat om al het verkeer vlot door te laten. Dit zorgt ervoor dat er geen lange rijen auto's ontstaan en dat het verkeer soepel doorrijdt. Fietsers hebben altijd voorrang op het aparte fietspad en dat zorgt voor een vlotte en veilige doorgang.
Onderdeel Bereikbaarheid: voordelen / pluspunten	
Niet	Ter kennisneming aangenomen.
Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
Onderdeel Bereikbaarheid: nadelen / minpunten	
Wordt veel minder	Bij eenrichtingsverkeer moet men, afhankelijk van waar autoverkeer vandaan komt, eerder kiezen voor een andere route naar het centrum. Dit kan 3 minuten omrijden met de auto betekenen. De bereikbaarheid blijft in alle gevallen gewaarborgd.
Onderdeel Ruimtelijke kwaliteit: nadelen / minpunten	

Frans Halsstraat is al veel te druk met verkeer ik heb al een gescheurde muur we zitten heel de dag te schudden door zwaar verkeer dus echt niet nog meer verkeer en de weg is ook van slechte kwaliteit	We treffen maatregelen om de negatieve impact (zoals geluidsbelasting en trillingen) tegen te gaan. De exacte invulling van het type maatregelen vindt plaats bij de uitwerking van de gekozen variant.
Onderdeel Ruimtelijke kwaliteit: nadelen / minpunten	
We hebben een voetbalveld t.o. onze woning die overdag door kinderen wordt gebruikt maar in de avond door oudere jeugd vanuit andere wijken dat geeft ook overlast dus het is hier echt druk genoeg	Ter kennisneming aangenomen.
Over variant met 2 richtingsverkeer	
Onderdeel Verkeersveiligheid: voordelen / pluspunten	
Gewoon zo houden en de ring asfalteren veel minder herrie	Ter kennisneming aangenomen.

Webformulier over variant met 1 richtingsverkeer

Inspraakreactie

Beantwoording inspraakreactie

Onderdeel Verkeersveiligheid: voordelen / pluspunten

Graag wil ik reageren op het voorstel om eenrichtingsverkeer in te stellen op het traject Klaas Katerstraat, Willem Dreesstraat en de Verlengde Kerkweg. Jaarlijks worden er minimaal 3 evenementen georganiseerd waarbij de Willem Dreesstraat wordt afgesloten. In 2 gevallen vindt sluiting plaats tot aan de Baljuwstraat en in 1 situatie tot aan de Sint Jorisstraat. De afsluiting tot aan de Sint Jorisstraat stuit nu al jaarlijks op forse weerstand van de bewoners die gebruik maken van Koningshof parkeergarage. Indien het genoemde traject eenrichtingsverkeer wordt zijn de parkeergarages Koningshof en Jorishof 3 maal per jaar niet te gebruiken en de Ridderhof garage alleen bereikbaar via de Sint Jorisstraat. Verwachting is dat dit op grote weerstand gaat stuiten hetgeen zijn weerslag zal hebben op door de georganiseerde evenementen. Met name de afsluiting ten behoeve van het Radio.nl pleinfest zal problemen opleveren omdat de afsluiting dan van vrijdagmorgen tot zondagmorgen plaatsvindt. Daarom pleit ik er dan ook voor om op het genoemde traject tweerichtingsverkeer te behouden. Op het genoemde traject is de

Bij de uitwerking van de gekozen variant moet dit meegenomen worden in het ontwerpproces. Zo kan er gekeken worden of het qua ontwerp mogelijk is om de parkeergarage bij de Hema in twee richtingen bereikbaar te houden zonder dat dit afbreuk doet aan de verkeersveiligheid e.d..

Ook kan er gekeken worden naar alternatieven zoals bijvoorbeeld de inzet van verkeersregelaars bij evenementen of de bewoners de mogelijkheid bieden om gebruik te maken van de Koningsplein parkeergarage.

snelheid al beperkt tot 30 kilometer hetgeen naar onze mening de veiligheid voor fietsers al voldoende waarborgt.	
Webformulier over variant met 1 richtingsverkeer	
Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
Onderdeel Verkeersveiligheid: voordelen / pluspunten	
Ontmoedigen van te drukke straat te rijden, in de hoop dat bus ook 1 richting wordt, wordt het rustiger en overzichtelijker nabij schoutstraat voor fiets en voetganger	In beide varianten krijgt de weg een verkeersveilige inrichting die past bij de (toekomstige) intensiteiten en gebruik (30km/h). Daarmee blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd.
Onderdeel Verkeersveiligheid: nadelen / minpunten	
1 richting ingang vanaf Koninginnedag waardoor daar drukker wordt met bewoners in deze kant naar parkeergarages, nu nog aanrijden vanaf jorisstraat van de 2 quark garages Jorishof	Bij de uitwerking van de gekozen variant moet dit meegenomen worden in het ontwerpproces. Zo kan er gekeken worden of het qua ontwerp mogelijk is om de parkeergarage bij de Hema in twee richtingen bereikbaar te houden zonder dat dit afbreuk doet aan de verkeersveiligheid e.d. Ook kan er gekeken worden naar alternatieven zoals bijvoorbeeld de inzet van verkeersregelaars bij evenementen of de bewoners de mogelijkheid bieden om gebruik te maken van de Koningsplein parkeergarage.
Onderdeel Doorstroming: voordelen / pluspunten	
Geen geracet meer voor mijn neus, snelheid eruit, minder verkeer, nu staat ons pand al te trillen als er een bus voorbij komt met snelheid meer dan 30km, geld ook voor vrachtverkeer	In beide varianten krijgt de weg een verkeersveilige inrichting die past bij de (toekomstige) intensiteiten en gebruik (30km/h). Daarmee blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd.
Onderdeel Doorstroming: nadelen / minpunten	
Vrachtwagens bij laad en losdok bij jorishof moeten door de wijk heen	Naar onze meningen verandert de route van vrachtverkeer naar de Hema en Jorishof niet. Bij eenrichtingsverkeer zal de bevoorrading van de Hema en Jorishof niet voor meer vrachtverkeer in de wijk zorgen.
Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
Onderdeel Verkeersveiligheid: nadelen / minpunten	
niet	Ter kennisneming aangenomen.

Onderdeel Leefbaarheid: voordelen / pluspunten

Meer overzicht, meer groen, rust rondom bushalte, meer groen

Verbetering van verkeersveiligheid is een basisuitgangspunt van het project. Ook het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring.

Onderdeel Leefbaarheid: nadelen / minpunten

Voor ons meer trillingen in pand aan verlengde kerkweg 1 door vrachtverkeer

We zullen maatregelen treffen om eventuele negatieve gevolgen (bijvoorbeeld geluidsbelasting en trillingen) tegen te gaan. De exacte invulling van het type maatregelen vindt plaats bij de uitwerking van de gekozen variant.

Onderdeel Ruimtelijke kwaliteit: voordelen / pluspunten

Meer groen, verzicht, geen racebaan, schonere lucht, minder verkeer.

Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project. Ook het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring.

Onderdeel Ruimtelijke kwaliteit: nadelen / minpunten

Fietspad geeft zeker meer veiligheid voor fietsverkeer school 3x per dag, Kerkweg afsluiten paaltje weer terug alleen fietspad houden, nu teveel sluipverkeer

Verbetering van verkeersveiligheid is een basisuitgangspunt van het project.

Over variant met 2 richtingsverkeer**Onderdeel Verkeersveiligheid: voordelen / pluspunten**

Verandert niks, verkeer moet ontmoedigd worden op de ring centrum juist, waarom via verlengde kerkweg doorsteken naar Koninginneweg, is te druk onoverzichtelijk door de vele hoeken en uitgaansgelegenheid, bushalte,

Ter kennisneming aangenomen.

Inspraakreactie**Beantwoording inspraakreactie****Onderdeel Verkeersveiligheid: nadelen / minpunten**

Geen verandering

Ter kennisneming aangenomen.

Onderdeel Doorstroming: voordelen / pluspunten

Blijft een racebaan, fietspad ok	Verbetering van verkeersveiligheid is een basisuitgangspunt van het project.
Onderdeel Doorstroming: nadelen / minpunten	
Racebaan, ontmoedigen om hier te racen	In beide varianten krijgt de weg een verkeersveilige inrichting die past bij het snelheidsregime van 30 km per uur. Het fysiek afdwingen van deze snelheid blijft lastig, omdat hulpdiensten harder moeten kunnen rijden dan de toegestane 30 km per uur.
Onderdeel Bereikbaarheid: voordelen / pluspunten	
Betere voor vrachtverkeer laad los ,geen 1 doorgang maar meerdere aanrijroutes	Bij eenrichtingsverkeer is er, afhankelijk van waar autoverkeer vandaan komt, sprake van een andere route keuze. In bepaalde gevallen kan dit omrijden betekenen. De bereikbaarheid blijft in alle gevallen gewaarborgd.
Onderdeel Bereikbaarheid: nadelen / minpunten	
Te druk aan het worden	Het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring.
Onderdeel Leefbaarheid: voordelen / pluspunten	
Niet	Ter kennisneming aangenomen.
Onderdeel Leefbaarheid: voordelen / pluspunten	
Te druk racebaan, onveilig, te druk om normaal over te steken op de zebra's	Verbetering van verkeersveiligheid is een basisuitgangspunt van het project.
Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
Onderdeel Ruimtelijke kwaliteit: voordelen / pluspunten	
Niet	Ter kennisneming aangenomen.
Onderdeel Ruimtelijke kwaliteit: voordelen / pluspunten	
Te druk te veel verkeer, geen ruimtes voor apart fietspad om zo mogelijk stukken	Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunten van het project. Ook het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring.

Na de stakeholderbijeenkomst hebben we nog een aantal reacties via de post en e-mail ontvangen. De inhoud hiervan is terug te vinden in onderstaande tabel, met daarbij een beantwoording en aangegeven hoe / of de reactie verwerkt is.

Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
Veiligheid	
<p>Uiteraard delen wij de mening dat de veiligheid voor alle (verkeers)deelnemers in het traject van belang is. Er wordt door bewoners en gebruikers op diverse plaatsen overlast ervaren. Met name op het gebied van snelheid en geluid. Bij de inrichting moet dit dan ook meegenomen worden.</p>	<p>Verbetering van verkeersveiligheid is een van de basisuitgangspunt van het project. We treffen maatregelen om de negatieve impact (bijvoorbeeld geluidsbelasting en trillingen) tegen te gaan. De exacte invulling van het type maatregelen vindt plaats bij de uitwerking van de gekozen variant.</p>
<p>We noemen de Verlengde Kerkweg. De snelheid geeft daar zeker overlast. Bij de inrichting zou je aan een Franse oplossing kunnen denken. Op plekken waar de snelheid toeneemt, kan een stoplicht de oplossing zijn. Voor wie te hard rijdt, springt het stoplicht op rood. Wie zich aan de snelheid houdt, wordt beloont met een groen stoplicht en mag dus doorrijden. Wie door rood rijdt, krijgt een bekeuring middels een flitspaal. Een vergelijkbare mogelijkheid is toe te passen bij het Koningsplein. Geluidspalen meten het geluid van het passerend voertuig. Te luid is een bekeuring.</p>	<p>Een dergelijke maatregel kan effectief zijn op een weg met een beperkte verkeersintensiteit. Maar zodra er op de weg veel verkeer rijdt, zal deze maatregel alleen maar voor frustratie zorgen. Weggebruikers die zich wel aan de snelheid houden moeten stoppen achter een voertuig dat een rood licht heeft gekregen omdat deze zich niet aan de snelheid hield.</p> <p>Daarnaast zorgt deze maatregel voor meer remmende en optrekkende bewegingen en dit kan een negatief effect hebben op de leefbaarheid.</p>

<p>Tijdens de presentatie op 10 oktober werd het probleem van vrachtwagens aangekaart. In een bocht van de Verlengde Kerkweg / Ridderstraat zouden vrachtwagens elkaar bij een tweerichtingsverkeer niet kunnen passeren. Echter, op tekeningen die in omloop zijn, maar tijdens de presentatie niet werden getoond, blijkt dat er al wel oplossingen zijn bedacht.</p> <p>Op deze tekening blijkt dat er bij de tweerichtingsverkeer variant een extra bocht is gemaakt. Hiervoor moet er wel een aantal parkeerplaatsen vervallen en een stukje voetpad naast het laad/losperron. Echter, dat moet ook bij eenrichtingsverkeer. In de tekening wordt aangegeven dat er een aantal bomen moeten wijken. Maar als je aangeeft dat bij eenrichtingsverkeer er parkeerplaatsen weg moeten, dan moeten ook de bomen wijken. Ook hier geldt dus dat het groen in beide varianten weggehaald moet worden. Je kunt overigens op die plek het groen ook verplaatsen of herplanten.</p> <p>Het is goed om te vermelden dat op meerdere tekeningen blijkt, dat waar rode kruizen staan op plekken met groen, dit niet altijd bomen betreft. Soms gaat het ook om bebossing die makkelijk op alternatieve wijze zijn te vervangen.</p>	<p>De tekening waaraan u refereert laat de inrichting van het wegvak zien. Daarop is de bocht ingetekend. Als onderschrift staat er bij dat bij de variant met verkeer in twee richtingen grote voertuigen elkaar in de bocht niet gelijktijdig kunnen passeren. In het slechtste geval moeten zij achteruit rijden en dit kan een onveilige situatie veroorzaken.</p> <p>De binnenbocht aan de zijde van het winkelcentrum is te krap. Hierdoor kunnen grote voertuigen elkaar niet gelijktijdig passeren. Deze bocht kan niet verruimd worden door de bestaande bebouwing.</p> <p>Uw opmerking over het groen nemen we ter kennisneming aan. Bij de uitwerking van de gekozen variant worden de bomen en het groen opnieuw in beeld gebracht.</p>
--	---

<p>In de presentatie kwam de veiligheid en bereikbaarheid voor fietsers aan bod. Wij denken dat een veilige situatie voor de fietsers, het best verkregen kan worden door in de bestrating, de rijstroken duidelijk herkenbaar te maken. Of dat persé een vrij liggend fietspad moet zijn betwijfelen wij.</p> <p>Uit een, uit 2021 komend onderzoek van I&O Research Randstad Koopstromenonderzoek blijkt, dat de bezoeker de bereikbaarheid met de fiets waardeert met een 8,3. Dit is best hoog te noemen. Men is kennelijk tevreden. Hieronder ziet u de cijfers uit dit koopstromenonderzoek.</p>	<p>Het aanleggen van een vrij liggend fietspad is vanuit het college een hard uitgangspunt voor de herinrichting van de centrumring. Vooral ter hoogte van de Rehobothschool is een vrij liggend fietspad wenselijk.</p> <p>Het koopstromenonderzoek geeft aan dat de bezoeker de bereikbaarheid per fiets goed waardeert. Naar alle waarschijnlijkheid is dit de waardering van de bezoekers die al gebruik maken van de fiets. Er is ook een grote groep bezoekers die geen gebruik maakt van de fiets. Het niet op orde zijn van de fietsinfrastructuur kan daarvan de oorzaak zijn.</p>
<p>Metropolitane fietsroute</p>	
<p>Wij vragen ons af of een Metropolitane fietsroute tussen Dordrecht en Rotterdam van 32 km lang juist door het centrum van Ridderkerk moet lopen. Zo'n route, met name voor woon-/werkverkeer lijkt logischer via Rijksstraatweg en/of langs de A16. Een andere mogelijkheid is via de Vlietlaan, Molensteeg, Beneden Rijweg, Kietvitsweg. Met name de laatste route zou de voorkeur genieten. Het doorgaande fietsverkeer hoeft dan niet via de Sint Jorisstraat en oostelijke centrumring. Dit ontlast de fietsers op de centrumring, terwijl wie toch naar het centrum wil, er wel naar toe kan. Op de centrumring kan dan worden volstaan met dezelfde weginrichting, zoals is voorgesteld op de Frans Halsstraat.</p>	<p>De voorgestelde route is onderzocht bij de variantenstudie. De essentie van de MFR is om woon- en werkgebieden te verbinden door middel van een snelle en aantrekkelijke fietsroute. De Vlietlaan past hier beter bij dan het alternatief over de Rotterdamseweg. Het tracé via de Ringdijk en Benedenrijweg is ook onderzocht. De Ringdijk is te smal voor het inpassen van de MFR en ook op de Benedenrijweg is dit lastig. Inpassing op de Kievitsweg tussen de Randweg en Sportlaan is ook lastig. Om deze reden scoorde deze variant minder goed dan de variant via de Centrumring. Deze variant loopt langs diverse woongebieden, de winkels, scholencomplex Gemini en zwembad de Fakkel en dit sluit goed aan op de essentie van de MFR.</p>
<p>Bij het invoeren van een vrij liggend fietspad aan de buitenzijde van de Centrumring kan het volgende nadelige effect ontstaan: Fietsers die komen uit de Raadhuispassage en de Coosje Ayalstraat moeten op het Koningsplein oversteken naar het vrij liggende fietspad. De kans bestaat dat</p>	<p>De oversteekbaarheid wijzigt slechts voor fietsverkeer in één rijrichting. Bij de uitwerking van de voorkeursvariant wordt in het ontwerpproces expliciet aandacht besteed aan het creëren van veilige fietsoversteken. Verder verbetert het vrij liggende fietspad de doorstroming voor fietsverkeer.</p>

<p>fietsers dit zullen ontwijken en voor de kortste route via het voetgangersgebied in het winkelcentrum kiezen. Om zo naar de Geerlaan te gaan om op het fietspad te komen. Dat zou zeer onwenselijk zijn.</p>	
<p>Inspiraakreactie</p>	<p>Beantwoording inspraakreactie</p>
<p style="text-align: center;">Bereikbaarheid</p>	
<p>Voor het Winkelhart is het van groot belang dat het centrum op alle plekken goed bereikbaar is. Bij een eenrichtingsverkeer is dat minder goed, dan met tweerichtingsverkeer. In het, al eerder aangehaalde onderzoek van I&O Research Randstad Koopstromenonderzoek uit 2021, zien we een ruime keuze voor de auto als vervoersmiddel om naar het centrum te komen. Zie hieronder het staatje uit dit onderzoek. We willen voorkomen dat de bezoeker door een slechtere bereikbaarheid het centrum van Ridderkerk zal gaan mijden.</p>	<p>Bij eenrichtingsverkeer is er, afhankelijk van waar autoverkeer vandaan komt, sprake van een andere route keuze. De omrijtijd in de auto is in de maximaal berekende situatie ca. 3 minuten. Dit zal naar verwachting geen reden zijn om uit te wijken naar een ander winkelcentrum dat al snel op 10 tot 15 minuten rijden van ons winkelcentrum ligt. Het winkelcentrum blijft bereikbaar voor alle vormen van verkeer. Met de auto doet men er iets langer over terwijl de bereikbaarheid per fiets en voet aanzienlijk wordt verbeterd.</p>
<p>De twee parkeergarages Ridderhof en Jorishof zijn voor de bereikbaarheid van essentieel belang. De parkeergarage Ridderhof wordt gebruikt bij het boodschappen doen bij de grote spelers Jumbo, Lidl en Action. Er kunnen diverse redenen zijn waarom bezoekers kiezen voor vervoer met de auto. De zgn weekboodschappen zijn daar één van. Dit is voor consument niet haalbaar op de fiets. Bij een eenrichtingsverkeer moet men, wanneer men uit Drievliet, Ridderkerk-Zuidoost of Rijsoord komt via de Frans Halsstraat. Dit geeft daar een verhoogde verkeersintensiteit.</p>	<p>Bij eenrichtingsverkeer moet men, afhankelijk van waar autoverkeer vandaan komt, eerder een andere route kiezen. De omrijtijd in de auto is in de maximaal berekende situatie ca. 3 minuten. Dit is berekend vanaf verschillende plekken in de gemeente naar de drie parkeergarages in het centrum.</p>

<p>Een ander punt is dat bij een eenrichtingsverkeer het niet meer mogelijk is om de weg af te sluiten bij een (opbouw van een) evenement op het Koningsplein. (o.a. Pinkstermarkt, Veteranendag, Radio NL feest, Schaatsbaan ect). De garage Jorishof, bewonersgarage Koningshof en garage Ridderhof zijn dan onbereikbaar. Dit zou onaanvaardbaar zijn.</p>	<p>Bij de uitwerking van de gekozen variant moet dit meegenomen worden in het ontwerpproces. Zo kan er gekeken worden of het qua ontwerp mogelijk is om de parkeergarage bij de Hema in twee richtingen bereikbaar te houden zonder dat dit afbreuk doet aan de verkeersveiligheid e.d.</p> <p>Ook kan er gekeken worden naar alternatieven zoals bijvoorbeeld de inzet van verkeersregelaars bij evenementen of de bewoners de mogelijkheid bieden om gebruik te maken van de Koningsplein parkeergarage.</p> <p>In de huidige situatie zijn de parkeergarages bij één van de evenementen ook niet bereikbaar. Afgelopen jaar hebben bewoners gebruik kunnen maken van de Koningsplein parkeergarage.</p>
<p>Voor wat betreft het Openbaar Vervoer zijn wij van mening dat bushaltes v.v. bij elkaar dienen te blijven. Anders ontstaat er een onduidelijkheid en ergernis bij de gebruikers van het OV en kan dit leiden tot het mijden van het centrum.</p>	<p>De gemeente is in gesprek met de RET over de verplaatsing van de bushalte(s). Aandachtspunten daarbij zijn de loopafstanden tot het centrum en de overstap mogelijkheden op andere buslijnen.</p>
<p>Waar naar ons inzien onvoldoende naar is gekeken, zijn de toekomstige ontwikkelingen ten oosten van het centrum. Uit de startnotitie Transformatie Centrum-Oost blijkt dat dit gebied omgevormd gaat worden van bedrijventerrein naar woningen/bedrijven. De bewoners zullen dan kiezen voor de kortste route via de Havenstraat en Sint Jorisstraat!! Hetzelfde geldt voor de bewoners van de wijk 't Zand. Ook die zullen kiezen voor deze route. (zie plattegrond Situatie Centrum). Daarnaast gaat ook het terrein Trelleborg ontwikkeld worden samen met de PC Hoofstraat. Hoe gaan die gebieden richting het centrum ontsloten worden? Krijgen deze ook een ontsluiting op de Verlengde Kerkweg?</p> <p>Dit betekent een toename van het verkeer op de Centrumring, waar nog geen rekening mee is gehouden. Daarbij betekent</p>	<p>Met de genoemde ontwikkelingen is er in dit onderzoek wel degelijk rekening gehouden. Deze ontwikkelingen zijn meegenomen in de verkeers- en milieuberekeningen. Uit de verkeersberekening blijkt dat alle wegen de toename van het verkeer aan kunnen. De wegen en kruispunten zijn goed in staat om al het verkeer vlot door te laten.</p> <p>Zoals er wordt geschreven is de oostelijke route op dit moment een facilitaire route naar de parkeergarages. Door de genoemde ontwikkelingen komt daar in de toekomst verandering in. Dit maakt het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers juist op het oostelijke deel belangrijker.</p> <p>Volgens de gebiedsvisie PC Hoofstraat en omgeving worden de centraal in het gebied gelegen functies (woningen) primair ontsloten vanaf de Vondellaan (dorpsring) en de Jan Luykenstraat en niet vanaf de Verlengde Kerkweg (centrumring). De huidige inrit van Trelleborg geldt slechts als een secundaire ontsluiting, eventueel voor een gering aantal woningen. Hoe de ontsluiting van het gebied er precies uit komt te zien is nog niet bekend. De planvorming voor de herontwikkeling door Trelleborg wordt binnenkort gestart.</p>

<p>woningbouw in het gebied PC Hoofdstraat dat het parkeerterrein daar komt te vervallen. De daar geparkeerde auto's zullen dan een plek zoeken binnen de Centrumring en een extra belasting geven op de ring en parkeerplekken. Is in alle genoemde situaties daar rekening mee gehouden in de huidige verkeerscijfers en kunnen we daarover beschikken?</p>	
<p>Dan speelt de verplaatste markt een rol. Deze zal op vrijdag de bereikbaarheid via de Geerlaan onmogelijk maken. Het verkeer moet daar dan draaien en dat kan leiden tot gevaarlijke situaties.</p>	<p>Op vrijdag is er weekmarkt. Daarvoor wordt het parkeerterrein bij de Ridderhof aan de zijde van de Geerlaan afgesloten. Bij de rotonde wordt het verkeer er op gewezen dat het parkeerterrein bij de Ridderhof is afgesloten en doorgaand verkeer gestremd wordt. Verkeer wat eventueel toch onbedoeld de Geerlaan in rijdt, kan hier veilig keren.</p>
<p>Een goede bereikbaarheid is tevens van belang voor de economie in het centrum en de daarbij behorende werkgelegenheid. De winkels zijn nog steeds niet volledig hersteld van de moeilijke periode in het Coronatijdperk en de energiecrisis. We hebben nog steeds leegstand en er staan met name in de modesector diverse bedrijven op omvallen. Ook de internetverkopen blijven een bedreiging voor de stenen winkels.</p>	<p>Het is ons bekend dat ondernemers nog steeds last hebben van de moeilijke periode de afgelopen jaren. (zoals Corona, energiecrisis).</p>
<p>Het laatste, maar niet onbelangrijke punt, is het bezoek vanuit de regio. En dat moeten we niet onderschatten. Uit het al eerder genoemde koopstromenonderzoek blijkt dat ruim 35% van onze omzet gegeneerd wordt door bezoekers uit andere gemeentes. Daar ligt ook de groei voor de toekomst. Wanneer de bereikbaarheid te ingewikkeld wordt, haakt deze groep na één keer af en zal kiezen voor andere winkelcentra in de regio. Willen we het Winkelhart van Ridderkerk weer gezond maken, dan moeten we geen barrières opbouwen.</p>	<p>Voor bezoek uit de regio blijft het goed mogelijk om het centrum van Ridderkerk per auto te bereiken. De maximale omrijtijd is 3 minuten. Dit is sterk afhankelijk van waar men vandaan komt en waar men naar toe wilt. De verkeersstructuur blijft helder en een dynamisch parkeerverwijssystem zorgt voor een goede vindbaarheid van de parkeerplaatsen.</p>

Inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
Groen	
<p>De presentatie bleek ons dat groen een belangrijke wens is. Uiteraard is groen voor de leefbaarheid een belangrijke factor. Bij genoeg ruimte zou dat wat ons betreft ook meer mogen zijn. Maar er moet een afweging gemaakt worden. Het centrum is op vele plekken in ontwikkeling. De aanpak van het gebied binnen de Centrumring met het Sint Jorisplein, Koningshof en Koningsplein krijgen met de (groen)plannen die voor deze gebieden zijn gemaakt een duidelijk opwaardering. Dat zal ook zeker bij de winkeliers en bezoekers in goede aarde vallen.</p> <p>Echter, het oostelijk deel van de Centrumring is vooral een facilitaire route waarbij de meeste bezoekers direct de parkeergarages in gaan en in het binnen gebied weer boven komen. Ook de fietsers komende uit diverse richtingen, gaan bij de eerste gelegenheid het winkelgebied binnen. De Verlengde Kerkweg en Schoutstraat zijn geen wandelboulevards en zullen dat ook niet worden. Vanuit dit perspectief bekeken, kun je in deze route ook volstaan met eenvoudige en innovatieve oplossingen op het gebied van groen. Dit hoeven niet altijd bomen te zijn.</p> <p>Wat ons bij de presentatie opviel, was dat bij een tweerichtingsverkeer er geen ruimte meer zou zijn voor groen. Dat is ons iets te zwart/ wit gesteld. Op onderstaande foto ziet u de bestaande situatie, waarbij door ons wel groen is toegepast. Deze toepassing is te zien op het Beursplein in Rotterdam en werkt perfect zonder dat het veel ruimte inneemt.</p>	<p>Het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn uitgangspunten bij de herinrichting van de centrumring.</p> <p>Er wordt geschreven dat het oostelijke deel van de centrumring nu vooral een facilitaire route naar het centrum is. Maar op dit deel van de centrumring wonen ook bewoners. Zij hebben net als alle inwoners van Ridderkerk recht op een prettige en veilige leefomgeving. De Verlengde Kerkweg in de huidige vorm voldoet daar niet aan.</p> <p>In de huidige situatie kan het oostelijke deel van de centrumring gezien worden als een facilitaire route. Met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen (toevoegen woningen boven winkels, Centrum Oost, PC Hoofgebied) komt hier verandering in.</p> <p>De opmerking over groen en het voorbeeld van Rotterdam nemen we mee in de uitwerking van de voorkeursvariant.</p>

Reactie	Antwoord
is de toename van de nieuwe woningen in de bieb en rabobank en daarmee de parkeerdruk meegenomen in het onderzoek?	Alle tot nu toe bekend zijnde ruimtelijke ontwikkelingen met relatie tot de centrumring zijn in dit onderzoek opgenomen.
is de laad en lossituatie Jan Steenplein afgestemd met de ondernemers/winkeliers?	Ja.
bewoner Kerkweg/ burgerraadslid graag een gesprek (namens de buurt) over de herinrichting van de Kerkweg als fietsstraat	De afdeling verkeer neemt hierover contact op met de bewoner.
bewoner Koningshof Is er wel goed rekening is gehouden met de bereikbaarheid en veiligheid van de bewonersgarage van de VVE Koningshof (in de Baljuwstraat)	Ja, hier is goed rekening mee gehouden. Bij enkele evenementen is de parkeergarage niet bereikbaar. Dat is in de huidige situatie ook het geval. Afgelopen jaar hebben bewoners gebruik kunnen maken van de Koningsplein parkeergarage.
bewoner Koningshof 89 maakt zich zorgen over trend elektrisch tweewielers en het gedrag van de bestuurders daarvan. Met stepjes, fatbikes, bakfietsen wordt het drukker/voller op de smalle fietspaden. ADVIES: als er aparte fietspaden komen bemeet die niet te smal. Verzin iets voor dat als maar sneller, voller en krachtiger wordende tweewielers peloton. raadpleeg SWOV	In beide varianten krijgt de weg een verkeersveilige inrichting die past bij de (toekomstige) intensiteiten en gebruik (30km/h). Daarmee blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd. Bij de uitwerking van de gekozen variant wordt er goed gekeken naar de maatvoering van het fietspad. Het fietspad moet breed genoeg zijn zodat de verschillende soorten fietsers hier gebruik van kunnen maken.
is er rekening gehouden met OV?: als een bus stop t kan het overige verkeer niet verder en moet wachten. Met huidige hoeveelheid bussen RET en de buurtbus zal doorstroming hier erg moeilijk worden. Dit gaat ten kosten van de veiligheid.	In beide varianten krijgt de weg een verkeersveilige inrichting die past bij de (toekomstige) intensiteiten en gebruik (30km/h). Daarmee blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd. De doorstroming bij eenrichtingsverkeer wijzigt omdat bij een halterende bus het overige verkeer niet kan passeren. Binnen een 30km/h zone is dit qua verkeersveiligheid en doorstroming geen beperking.

Reactie	Antwoord
<p>Bewoner Westmolendijk Wat betekent de planmakerij voor de centrumring voor de verkeersafwikkeling in de Sint Jorisstraat?</p> <p>Hoe hangt het plan samenhangt met de visie en ontwerpkeuze PC Hoofgebied? Wat betekent de komst van de MFR door de Sint Jorisstraat voor het autoverkeer en de straatinrichting?</p> <p>Plaatje rondje drop laat alleen autoverkeer zien vanuit de Sint Jorisstraat maar niet van de centrumring de Sint Jorisstraat in. Klopt dit? Blijft de halte koningsplein in beide richtingen, zo niet, hoe gaat het OV er dan uit zien? Hoe worden de overstapmogelijkheden geborgd / verbeterd? Hoe worden de loopafstanden tussen de haltes in het centrum beperkt?</p>	<p>De relatie met de St. Jorisstraat maakt geen onderdeel van het onderzoek.</p> <p>Volgens de gebiedsvisie PC Hoofstraat en omgeving worden de centraal in het gebied gelegen functies (woningen) primair ontsloten vanaf de Vondellaan (dorpsring) en de Jan Luykenstraat en niet vanaf de Verlengde Kerkweg (centrumring). De huidige inrit van Trelleborg geldt slechts als een secundaire ontsluiting, eventueel voor een gering aantal woningen. Hoe de ontsluiting van het gebied er precies uit komt te zien is nog niet bekend. De planvorming voor de herontwikkeling door Trelleborg wordt binnenkort gestart.</p> <p>De routing van de bus en de locaties van de bushaltes zijn op dit moment nog onduidelijk. De gemeente is in gesprek met de RET over de verplaatsing van de bushalte(s). Aandachtspunten daarbij zijn de loopafstanden tot het centrum en de overstap mogelijkheden op andere buslijnen.</p>
<p>Bewoner Sint Jorisstraat aan- en afvoerroute centrumring?; is de sint Jorisstraat onderdeel van de vernieuwing?; overlast op allerlei gebied, waaronder: trillingen monumentaal pand.</p>	<p>De relatie met de St. Jorisstraat maakt geen onderdeel uit van het onderzoek</p>
<p>Brandweer eenrichting en 30km hebben consequenties voor bereikbaarheid brandweerkazerne: vrijwilligers die snel naar de kazerne moeten kunnen komen; aanrijtijden</p>	<p>Bij eenrichtingsverkeer is er, afhankelijk van waar autoverkeer vandaan komt, sprake van een andere route keuze. In bepaalde gevallen kan dit omrijden betekenen. De bereikbaarheid blijft in alle gevallen gewaarborgd. Afstemming met de hulpdiensten is vereist.</p>
<p>Bewoner Verlengde Kerkweg</p> <p>Dat er een Lidl is gekomen is de redding van het WC... en het ziet er weer mooier uit.. verder is het de ondernemersgeest die een succes van iets kan maken. Ongeacht de hoe men er moet komen... liefst gratis</p>	<p>Ter kennisneming aangenomen.</p>

Reactie	Antwoord
<p>parkeren natuurlijk... zie velen vanaf PC Hoofdstraat aankomen... ook dien minder makkelijk lopen... dat verdwijnt binnenkort... daar zou men zich drukker over moeten maken.</p>	
<p>Er zijn meerdere wegen die op de centrumring aansluiten. Ontstaat hier geen file wanneer de doorstroming van het verkeer op de centrumring minder goed wordt?</p> <p>Er moet integraal gekeken worden naar de aangrenzende gebiedsontwikkelingen zoals Sint Jorisstraat, Havenstraat, Ringdijk, Westmolendijk en Trelleborg. Trelleborg biedt de mogelijkheid van een alternatieve ontsluiting, waarbij de st Jorisstraat autoluw kan worden, wat weer past bij de fietsroute ontwikkeling</p>	<p>Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de gewijzigde verkeersstructuur en stromen niet leiden tot problemen op het gebied van doorstroming.</p>
<p>Door het instellen van eenrichtingsverkeer kunnen klanten de winkel minder snel bereiken. Dit kan klanten kosten.</p> <p>Door het instellen van eenrichtingsverkeer wordt het rustiger op de centrumring, maar drukken in de rest van Ridderkerk</p>	<p>Bij eenrichtingsverkeer is er, afhankelijk van waar autoverkeer vandaan komt, sprake van een andere route keuze. In bepaalde gevallen kan dit omrijden betekenen. De bereikbaarheid blijft in alle gevallen gewaarborgd.</p>

4.4 Overleggen externe stakeholders

Overleg RET

We hebben overleg met de RET over de bushaltes en busroutes in het centrum. De RET werkt een aantal varianten uit waarbij we zo min mogelijk reizigers verliezen.

Overleg Veiligheidsregio

Er is telefonisch contact geweest met de veiligheidsregio. Voor de aanrijroutes is het van belang dat de Frans Halsstraat in twee richtingen te berijden blijft.