



Raadsvoorstel

Onderwerp: Ontwerpkeuze centrumring	College van burgemeester en wethouders 7 mei 2024	Zaaknummer 2024-033627
Portefeuillehouder P. Meij	Commissie Samen wonen 30 mei 2024	Openbaar
E-mailadres opsteller: m.bellaart@ridderkerk.nl	Gemeenteraad 13 juni 2024	

Geadviseerd besluit

1. Kennis te nemen van de memo voor- en nadelen varianten Ontwerpkeuze inrichting centrumring Ridderkerk.
 2. Kennis te nemen van de rapportage Ontwerpkeuze inrichting centrumring Ridderkerk.
 3. Het college opdracht te geven de voorkeursvariant met
 - op het oostelijke deel van de centrumring eenrichtingsverkeer voor het gemotoriseerde verkeer en een vrijliggend fietspad;
 - op het westelijke deel van de centrumring tweerichtingsverkeer voor het gemotoriseerde verkeer en verhoogde fietsstroken langs de rijbaan;
 - op de gehele centrumring een wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30 km per uur; verder voor te bereiden en uitvoeren.
 4. Voor het parkeerroute-informatiesysteem de kosten voor de palen en de plaatsing ervan (€ 75.000,-) af te schrijven in 20 jaar. De kosten voor de borden en de aansluitingskosten parkeermanagementsysteem (€ 125.000,-) af te schrijven in 15 jaar en daarmee af te wijken van het activabeleid.
 5. Het bestaande investeringsbudget voor de centrumring en alle bestaande investeringsbudgetten voor de deelgebieden in het centrum samen te voegen tot één investeringsbudget.
 6. De benodigde kosten voor het voorliggende voorstel uit het samengevoegde investeringsbudget te onttrekken.
 7. De financiële gevolgen van dit voorstel te verwerken in de P&C documenten.
-

Raadsvoorstel

Inleiding

Het centrum is het kloppende hart van de gemeente. Een plek waar bewoners en bezoekers het fijn vinden om te verblijven en er ruimte is om elkaar te ontmoeten. Waar iedereen op een veilige manier kan komen en zich op een veilige manier kan verplaatsen. Er meer aandacht en ruimte is voor fietsers en voetgangers. Zowel vanuit hun beleving van het centrum, als vanuit veiligheid en gezondheid. Het winkelcentrum en het historische centrum zijn met elkaar verbonden. Evenals de verschillende woonwijken. Dat is het toekomst beeld van het centrum dat omschreven staat in de diverse vastgestelde beleidsplannen.

De huidige centrumring (de wegen rondom het centrum) is voornamelijk gericht op de automobilist en reiziger met het openbaar vervoer. Het ontbreekt aan veilige en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers. Ook is er weinig ruimte voor verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, omdat een groot deel van de ruimte gebruikt wordt voor verkeer.

Om het gewenste toekomst beeld te realiseren is een herinrichting van de centrumring nodig.

Onderzoeksbureau Exante heeft hiervoor in opdracht van de gemeente twee varianten onderzocht:

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

De voorkeur van het college gaat uit naar de variant waarbij er op het oostelijke deel van de centrumring, voor het gemotoriseerde verkeer, eenrichtingsverkeer wordt ingesteld. Het eenrichtingsverkeer begint ter hoogte van de bocht Klaas Katerstraat – Willem Dreesstraat en eindigt in de bocht ter hoogte van de Ridderstraat – Geerlaan. De rijrichting is van de Klaas Katerstraat richting de Geerlaan. Op het oostelijke wordt een vrijliggend fietspad aangelegd waarvan een gedeelte onderdeel is van de Metropolitane Fietsroute Rotterdam – Dordrecht. Op het westelijke deel worden verhoogde fietsstroken aangelegd om het gemotoriseerde verkeer en langzame verkeer van elkaar te scheiden. De gehele centrumring krijgt de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30 km per uur.

Deze variant maakt het mogelijk om de ambities uit het ruimtelijke kwaliteitskader te realiseren. Er komt ruimte beschikbaar voor het toevoegen van kwalitatief groen en de aansluiting en inpassing van de gebouwen.

Beoogd effect

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor voetgangers, fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers;
- meer ruimte voor de fietsers en voetgangers, zodat er een betere balans ontstaat tussen het langzame en gemotoriseerde verkeer;
- het bevorderen van de inclusiviteit van de samenleving door te zorgen voor en ruimte te bieden aan de kwetsbare verkeersdeelnemers;
- ervoor zorgen dat de fiets een aantrekkelijk alternatief wordt, waardoor korte ritten niet meer met de auto afgelegd hoeven te worden, er minder CO2 wordt uitgestoten en gezonde en actieve mobiliteit worden gestimuleerd;
- meer ruimte die gebruikt kan worden voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit door het aanbrengen van groen en realiseren van ontmoetingspleinen;
- het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, waardoor de openbare ruimte een fijne plek is om te verblijven en elkaar te ontmoeten.

Relatie met beleidskaders

- Omgevingsvisie Ridderkerk 2035
- Mobiliteitsplan Ridderkerk
- Ontwikkelperspectief centrum
- Collegeprogramma 2022-2026
- Ruimtelijk Kwaliteitskader centrumring
- Metropolitane Fietsroute Rotterdam-Dordrecht

Argumenten

1.1. In de memo zijn de voordelen en nadelen van de twee varianten voor de ontwerpkeuze centrumring samengevat en op belangrijke criteria met elkaar vergeleken.

Er kan door de raad een goede afweging gemaakt worden om in te stemmen met het verder uitwerken en uitvoeren van de voorkeursvariant.

2.1 In de rapportage is het onderzoek naar de twee varianten opgenomen.

Het bureau adviseert de voorkeursvariant verder uit te werken en uit te voeren.

3.1 Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid op de centrumring.

De variant met eenrichtingsverkeer heeft vanuit verkeersveiligheid vijf voordelen.

- De toegestane snelheid wordt op de gehele centrumring verlaagd naar 30 km per uur. Fietsers krijgen een eigen plek met een vrij liggend fietspad of aanliggende verhoogde fietsstroken. Onveilige verkeerssituaties tussen vrachtauto's en bussen op de centrumring, auto's die de parkeergarages in- en uitrijden en fietsers zijn verleden tijd.
- Fietsers en voetgangers in het centrumgebied kunnen veiliger oversteken, omdat er tussen de rijbaan en fietspad met een middenberm van 2,50 meter voldoende opstelruimte is. De oversteeklengte voor voetgangers wordt met twee fases van 3,5 meter korter dan in de huidige situatie en beduidend korter dan de 10,2 meter bij de variant met verkeer in tweerichtingen. De ruime middenberm tussen de rijbaan en fietspad draagt bij aan een verhoogde beleving van verkeersveiligheid, fietsers en voetgangers hebben een eigen ruimte en afstand tot het autoverkeer.
- Op alle kruispunten is er voor het autoverkeer voldoende opstelruimte tussen de rijbaan en het fietspad, waardoor de auto's het fietspad niet blokkeren en niet in één keer het fietspad over moeten steken en de rijbaan op moeten rijden.
- Het inhalen van een halterende bus is fysiek niet mogelijk.
- Vrachtwagens hebben geen tegenliggers in de bochten die te krap zijn voor verkeer in twee richtingen.

3.2 Hierdoor verbetert de doorstroming van de fiets op de centrumring.

Het vrijliggende fietspad op het oostelijke deel van de centrumring is voor een gedeelte onderdeel van de Metropolitane fietsroute Rotterdam-Dordrecht. De essentie van de route is woon- en werkgebieden aan elkaar te verbinden door een snelle en aantrekkelijke fietsroute. De brede middenberm zorgt voor een vlotte doorstroming van het verkeer op het fietspad, omdat afslaande fietsers zich op de middenberm kunnen opstellen zonder hierbij de overige fietsers te hinderen.

3.3. Hierdoor is het centrum voor alle vormen van mobiliteit goed bereikbaar.

Door het aanpassen van de verkeersstructuur ontstaat er meer ruimte voor de fietsers en voetgangers, waardoor er een betere balans is tussen het gemotoriseerde en het langzame verkeer.

3.4. Hierdoor verbetert de leefbaarheid op een deel van de centrumring.

Op het oostelijke deel van de centrumring rijdt er, door het instellen van eenrichtingsverkeer, minder verkeer. Hierdoor neemt de geluidsbelasting af met 2 tot 3 decibel. Daarnaast wordt de klinkerverharding vervangen door asfalt. Hierdoor neemt de geluidsbelasting nog verder af tot maximaal 6 dB. Hierdoor verbetert de leefbaarheid voor bewoners en verblijfskwaliteit voor bezoekers (onder andere op het Koningsplein).

3.5 Hierdoor wordt actieve mobiliteit gestimuleerd.

Het verbeteren van de fietsinfrastructuur stimuleert het fietsen. Hierdoor worden de korte auto ritten en daarmee de CO₂ uitstoot terug gedrongen. Fietsen draagt bij aan een inclusieve samenleving. Fietsen is laagdrempelig, voordelig en een praktisch vervoersmiddel dat mensen helpt om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij. Daarnaast is fietsen goed voor de gezondheid en het tegengaan van overgewicht.

3.6 Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit.

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het oostelijke deel van de centrumring ontstaat er ruimte

in het wegprofiel voor het realiseren van meer groen. Groen heeft een positief effect op de beleving van de openbare ruimte en is klimaat adaptief. Hiermee voorkomen we hittestress. Ook ontstaat er meer ruimte voor ontmoeten en het inrichten van een levendig centrum. Een beweegvriendelijke centrum nodigt uit tot lopen en fietsen. Wat je faciliteert groeit.

3.7 Hiermee kunnen we het centrum een economische impuls geven.

Op dit moment komt 59% van de bezoekers van het centrum met de auto (koopstromenonderzoek 2024). Uit een onderzoek van de Erasmus Universiteit in Rotterdam blijkt dat de automobilist minder vaak komt, maar per keer meer uit geeft. De fietsers en voetgangers komen vaker, blijven langer en geven per persoon en dus per saldo meer uit. Door het verbeteren van de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers trekken we meer consumenten die langer verblijven en meer uitgeven wat kan zorgen voor een economische impuls aan het centrum.

4.1 Hiermee af te wijken van het activabeleid.

In de nota activabeleid 2021 zijn afschrijvingstermijnen opgenomen die variëren van 10 tot 20 jaar. De materialen behorend bij het parkeerroute informatiesysteem zijn niet opgenomen in de nota. Om deze reden wijken we af van de nota en worden er afschrijvingstermijnen gehanteerd die zijn bepaald op advies van een extern bureau.

5.1 Hierdoor hoeft er niet geschoven te worden met budgetten.

De centrumring loopt door de verschillende deelgebieden. Bij het bepalen van de investeringsbudgetten voor de deelgebieden 3, 4 en 5 is een deel van deze budgetten bestemd voor de herinrichting van de centrumring. Door deze budgetten samen te voegen tot één investeringsbudget kunnen we beter inspelen op veranderingen in de fasering van realisatie van de deelgebieden.

5.2 Hierdoor maken we eerst gebruik van de reeds beschikbare budgetten.

Alle ontwikkelingen in het centrumring grijpen op elkaar in. De centrumring zou gefaseerd heringericht worden, waarbij de herinrichting gekoppeld was aan de fasering van de herinrichting van de deelgebieden. Er is gekozen om eerst de centrumring her in te richten los van de herinrichting van de deelgebieden. Hierdoor is een verschuiving van de budgetten noodzakelijk.

6.1 Hierdoor is het volledig benodigde budget beschikbaar.

Overleg gevoerd met

Externe stakeholders waaronder bewoner, winkeliers, RET, veiligheidsregio e.d..

Kanttekeningen

3.1 Op het westelijke deel van de centrumring rijdt er meer verkeer.

Hierdoor neemt de geluidsbelasting toe met 1,5 tot 2,5 decibel. Deze toename wordt echter weggenomen door het verlagen van de toegestane snelheid van 50 km per uur naar 30 km per uur en het toepassen van gesloten verharding.

3.2 Er rijdt geen busverkeer meer in twee richtingen op een gedeelte van de centrumring.

Hierdoor zijn er geen twee bushaltes meer op de Schoutstraat / Koningsplein. In overleg met de RET worden de bushaltes en –routes bekeken.

3.3 De bus gaat in één richting over de Frans Halsstraat rijden dat voor trillingen kan zorgen rondom de monumentale panden.

Bewoners hebben hierover hun zorg uitgesproken. Op de Frans Halsstraat, ter hoogte van de monumentale panden, wordt er onderzoek gedaan naar de overlast van trillingen. Daar waar nodig worden er maatregelen uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van een ondergronds anti trilling scherm.

3.4 Het auto verkeer vanuit de wijken Oost en Drievliet / 't Zand moet om rijden om de parkeergarage van de Jumbo en / of Hema te bereiken.

Het gaat hier over een omrijtijd van 1 tot maximaal 3 minuten. Dit is acceptabel gezien de positieve voordelen van de aanpassing van de verkeersstructuur op onder andere de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum.

3.5 Op een aantal locaties verwachten we bodemverontreiniging.

Dit geldt voor beide varianten. Aanvullend onderzoek moet aantonen om welke locaties het gaat en welk budget er nodig is om de bodem te saneren.

3.6 Er is geen volledig maatschappelijk draagvlak voor de voorkeursvariant.

Dit is naar voren gekomen tijdens het participatietraject. Maar participatie heeft niet als doel absoluut draagvlak te realiseren. Goede 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 benut de kennis uit de samenleving en maakt (tegenstrijdige) maatschappelijke en particuliere belangen inzichtelijk.

Uitvoering/vervolgstappen

De voorkeursvariant wordt verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Hierbij zullen de verschillende stakeholders betrokken worden. Op basis van het definitieve ontwerp zal er een aanbestedingstraject volgen om de uitvoerende werkzaamheden aan een partij te gunnen. De daadwerkelijke uitvoering van de herinrichting van de centrumring zal gefaseerd plaatsvinden, zodat het centrum ten allen tijden bereikbaar blijft voor de bewoners, bezoekers, bevoorrading en hulpdiensten.

Evaluatie/monitoring

Niet van toepassing.

Financiën

Kostendekking

De herinrichting van de centrumring is geraamd op € 5.800.000,-. In de begroting is een investeringsbudget 'Verbeteren verkeersstructuur Centrum' van € 3.000.000,- opgenomen voor de herinrichting van de centrumring vanaf 2024. De centrumring doorkruist de deelgebieden 3, 4 en 5 in het centrum. Voor deze en de overige deelgebieden zijn in de huidige begroting ook al investeringsbudgetten opgenomen.

De parkeerplaatsen in de centrumring moeten goed bereikbaar en vindbaar zijn. Daarom wordt er een parkeerroute informatiesysteem aangelegd. De totale kosten voor aanschaf en plaatsing van het systeem in 2026 bedragen € 200.000,-. In de nota activabeleid 2021 zijn afschrijvingstermijnen opgenomen die variëren van 10 tot 20 jaar. De materialen behorend bij het parkeerroute informatiesysteem zijn niet opgenomen in de nota. Om deze reden wijken we af van de nota en worden er afschrijvingstermijnen gehanteerd die zijn bepaald op advies van een extern bureau. Van de investering van € 200.000,- zullen de kosten voor de palen en de plaatsing ervan (€ 75.000,-) in 20 jaar worden afgeschreven. De kosten voor de borden inclusief de aansluitingskosten van het parkeermanagementsysteem van de parkeergarages, de aansluiting op het energienet e.d. (€ 125.000,-) zullen in 15 jaar worden afgeschreven.

Het voorstel is om het investeringsbudget voor de centrumring en de investeringsbudgetten voor alle deelgebieden in het centrum samen te voegen tot één investeringsbudget. Vanuit dit samengevoegde investeringsbudget zal een bedrag van € 6.000.000,- worden ingezet om de centrumring en het parkeerroute-informatiesysteem te realiseren. Vervolgens zullen met het resterende budget de overige deelgebieden worden voltooid.

Beheerkosten

De investeringen in dit voorstel zijn voor de bovengrondse aanpassingen. Ondergrondse wijzigingen zijn niet meegenomen in de raming. De kosten voor ondergrondse aanpassingen zullen bij beide varianten nagenoeg aan elkaar gelijk zijn. In de vervolgfase moet blijken welke kosten er voor de ondergrondse wijzigingen nodig zijn en welke consequenties dit heeft voor de beheerkosten.

De jaarlijkse exploitatielasten voor het parkeerroute-informatiesysteem bedragen € 25.000,- vanaf 2027.

Bodemsanering

Er moet nog bodemonderzoek worden uitgevoerd. Hieruit moet blijken of en waar er bodemverontreiniging aanwezig is en welk budget er nodig is om de bodem te saneren. De kosten voor een eventuele sanering zijn incidentele kosten waarop niet kan worden afgeschreven.

Metropolitane Fietsroute Rotterdam-Dordrecht

Voor de aanleg van de MFR kan 70% subsidie worden aangevraagd bij de MRDH. Op dit moment is het subsidiebedrag nog niet bekend.

Juridische zaken

Voor het instellen van éénrichtingsverkeer op het oostelijke deel van de centrumring en het verlagen van de toegestane snelheid van 50 km per uur naar 30 km per uur op het westelijke deel van de centrumring moeten verkeersbesluiten genomen worden. Deze verkeersbesluiten worden gepubliceerd in de Staatscourant en de Blauwkai. Vanaf dat moment start de bezwaren termijn van 6 weken. Na het verstrijken van de bezwaren termijn kunnen de verkeersbesluit, bij geen bezwaar, uitgevoerd worden. De verkeersbesluiten worden uitgevoerd na afronding van de herinrichtingswerkzaamheden.

Duurzaamheid en Ecologie

De herinrichting van de centrumring verbetert de bereikbaarheid en verkeerveiligheid voor voetgangers en fietsers. Hierdoor wordt gezonde mobiliteit gestimuleerd, worden de korte autoritten ontmoedigd en CO2 uitstoot verminderd.

Bij de herinrichting van de centrumring wordt de snelheid verlaagd naar 30 km per uur en wordt er gesloten verharding toegepast. Dit heeft een positief effect op de geluidsbelasting en daarmee de leefbaarheid. Daarnaast ontstaat er ruimte voor het aanleggen van kwalitatief groen waarmee het centrum klimaatbestendig wordt.

Inclusiviteitstoets

De verkeersveiligheid wordt verbeterd en kwetsbare verkeersdeelnemers krijgen de ruimte om deel te nemen aan het verkeer en daarmee de samenleving. In overleg met de toegankelijkheidscommissie wordt gekeken waar faciliteerde gidslijnen en invalidenopritjes aangelegd moeten worden, zodat de centrumring voor iedereen toegankelijk is en door iedereen goed te gebruiken is.

Communicatie/participatie na besluitvorming

De voorkeursvariant wordt verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Hierbij zullen direct belanghebbenden zoals bewoners, winkeliers, RET, hulpdiensten en overige stakeholders betrokken worden.

Burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris,

de burgemeester,

mw. M. Kitselar

dhr. C.A. Oosterwijk

Bijlagen

1. Memo voordelen en nadelen varianten.pdf
2. Rapportage Ontwerpkeuze inrichting centrumring Ridderkerk.pdf
3. Overzicht Ruimtelijke ontwikkelingen centrumring
4. Rapport DGMR centrumring Ridderkerk lucht en geluid.pdf
5. Ontwerp variant eenrichtingsverkeer.pdf

6. Ontwerp variant tweerichtingsverkeer.pdf
7. Participatieverslag centrumring.pdf
8. Overzicht rijtijden variant eenrichtingsverkeer

CONCEPT RAADSBESLUIT

Onderwerp: Ontwerpkeuze centrumring	Gemeenteraad: 13 juni 2024	Zaaknummer:
	Commissie samen wonen 30 mei 2024	

De raad van de gemeente Ridderkerk,
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders op 7 mei 2024,

BESLUIT:

1. Kennis te nemen van de memo voor- en nadelen varianten Ontwerpkeuze inrichting centrumring Ridderkerk.
 2. Kennis te nemen van de rapportage Ontwerpkeuze inrichting centrumring Ridderkerk.
 3. Het college opdracht te geven de voorkeursvariant met
 - op het oostelijke deel van de centrumring eenrichtingsverkeer voor het gemotoriseerde verkeer en een vrijliggend fietspad;
 - op het westelijke deel van de centrumring tweerichtingsverkeer voor het gemotoriseerde verkeer en verhoogde fietsstroken langs de rijbaan;
 - op de gehele centrumring een wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30 km per uur; verder voor te bereiden en uitvoeren.
 4. Voor het parkeerroute-informatiesysteem de kosten voor de palen en de plaatsing ervan (€ 75.000,-) af te schrijven in 20 jaar. De kosten voor de borden en de aansluitingskosten parkeermanagementsysteem (€ 125.000,-) af te schrijven in 15 jaar en daarmee af te wijken van het activabeleid.
 5. Het bestaande investeringsbudget voor de centrumring en alle bestaande investeringsbudgetten voor de deelgebieden in het centrum samen te voegen tot één investeringsbudget.
 6. De benodigde kosten voor het voorliggende voorstel uit het samengevoegde investeringsbudget te onttrekken.
 7. De financiële gevolgen van dit voorstel te verwerken in de P&C documenten.
-