



Aan de gemeenteraad van Ridderkerk
P/a de griffie

Uw brief van:
Uw kenmerk:
Bijlage(n): 5

Ons kenmerk: 1103719
Contact: H.P. van den Berge
Doorkiesnummer:
E-mailadres: H.v.d.Berge@ridderkerk.nl
Datum:

01 JULI 2016

Betreft: evaluatie proef eenrichtingverkeer St. Jorisstraat

Geachte raadsleden,

INLEIDING

Hierbij doen wij u een evaluatie toekomen van de proef met eenrichtingverkeer in de St. Jorisstraat, gehouden tussen 20 oktober 2015 en 23 februari 2016.

Teneinde zowel objectief als subjectief een goede indruk te hebben van de gevolgen van de proef, hebben wij op meerdere manieren informatie verzameld:

- Schriftelijke enquête onder ca. 4100 adressen in en rond het centrum, gehouden in de laatste week van de proefperiode;
- Interviews in de St Jorisstraat onder ca. 680 verkeersdeelnemers gedurende twee dagdelen in de laatste week van de proefperiode;
- Verkeerstellingen op 17 locaties, één voor de proef en twee tijdens de proef;
- Nagesprek met de werkgroep die geholpen heeft met de voorbereiding van de proef; in het wijkoverleg Centrum van 11 februari en 21 april 2016 is ook over de proef gesproken.
- Nagesprek op 18 april 2016 met een groep bewoners en ondernemers (in overleg met wijkoverleg en werkgroep), belanghebbend bij de verkeerssituatie in en rondom de St. Jorisstraat.

In oktober 2014 heeft uw raad een motie aangenomen die ten grondslag heeft gelegen aan de gehouden proef. Voor u was daarbij belangrijk om met elkaar vast te stellen of een proef gedurende 6 maanden leidt tot het verminderen van de door omwonenden ervaren verkeersoverlast en bijdraagt aan de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers.

Op advies van de bezwaarschriftencommissie hebben wij besloten om de proef eerder te stoppen dan de bedoeling was.

Daardoor kwam de planning voor de te houden onderzoeken (enquête e.d.) onder druk te staan. Desalniettemin zijn de enquête en straatinterviews nog net voor de daadwerkelijke beëindiging van de proef gehouden.

Er zijn van de 4100 verzonden enquêteformulieren ca. 850 ingevuld teruggestuurd. Er zijn daarnaast in de St. Jorisstraat ca. 680 weggebruikers, voornamelijk fietsers en voetgangers, bevraagd naar de verkeersveiligheid. Gezien deze grote aantallen gaan wij ervan uit dat de resultaten een goed beeld geven van de opgedane ervaringen.



KERNBOODSCHAP

In het algemeen kan gesteld worden dat de proef heeft aangetoond dat er in de St. Jorisstraat en directe omgeving daadwerkelijk minder overlast was en dat de verkeersveiligheid in de St. Jorisstraat als beter werd ervaren. Daarentegen waren er ook negatieve gevolgen: op diverse wegen en straten is de verkeersintensiteit aanzienlijk toegenomen.

Hierna geven wij u een samenvatting van onze bevindingen. Hierbij wordt verwezen naar a. t/m e., zie svp de inleiding van deze brief. Voor een volledig beeld van ons onderzoek verwijzen wij u naar de bijlagen.

Ad.a.: Schriftelijke enquête, ca. 4100 verspreid, 850 retour

Kenmerkende opinies over de gevolgen van de proef met éénrichtingsverkeer:

40% geeft aan te moeten omrijden en vind dat belastend
12% moet omrijden maar vind dat niet belastend
19% hoeft niet om te rijden

46% komt bij dezelfde winkel(s)
33% komt vaak of soms bij een andere winkel

47% ervaart toegenomen omrijverkeer maar heeft er weinig of geen last van
40% ervaart toegenomen omrijverkeer als hinderlijk, gevaarlijk, overlastgevend

22% ervaart minder autoverkeer door de St. Jorisstraat als veiliger voor alle verkeer
22% ervaart minder autoverkeer door de St. Jorisstraat als veiliger voor voetgangers en fietsers
39% ervaart dat het niet veiliger is geworden of ervaart geen verschil

Ad. b.: straatinterviews, ca. 680 contacten, meningen van vooral voetgangers en fietsers

Kenmerkende resultaten:

27% vind de verkeersveiligheid in St. Jorisstraat vóór de proef slecht
Daarvan vind ca. 90% de veiligheid tijdens de proef redelijk tot goed

32% vind de verkeersveiligheid in St. Jorisstraat vóór de proef matig
Daarvan vind ca. 90% de veiligheid tijdens de proef redelijk tot goed

19% vind de verkeersveiligheid in St. Jorisstraat vóór de proef neutraal
Daarvan vind ca. 65% de veiligheid tijdens de proef redelijk tot goed

11% vind de verkeersveiligheid in St. Jorisstraat vóór de proef redelijk
Daarvan vind ca. 57% de veiligheid tijdens de proef redelijk tot goed

11% vind de verkeersveiligheid in St. Jorisstraat vóór de proef goed
Daarvan vind ca. 80% de veiligheid tijdens de proef redelijk tot goed

Ad. c.: verkeerstellingen verricht op 17 locaties

Kenmerkende resultaten, resultaat resp. eerste en tweede telling:



Betreft: evaluatie proef eenrichtingverkeer St. Jorisstraat

Pagina 3 van 4

Afname intensiteit

• St Jorisstraat	-/- 60% resp. -/- 55%
• Havenstraat	-/- 40% resp. -/- 44%
• Ringdijk	-/- 40% resp. -/- 45%
• Noordenweg	-/- 4% resp. -/- 8%
• Koningsplein	-/- 14% resp. -/- 23%
• Geerlaan	-/- 13% resp. -/- 7%

Toename intensiteit

• Burg. De Gaaij Fortmanstraat	+ 26% resp. +28%
• Jan Luijkenstraat	+ 21% resp. +16%
• Vondellaan	+ 24% resp. +18%
• Kievitsweg (nabij Benedenrijweg)	0% resp. 0%

Ad.d/e. Indruk / ervaringen / adviezen belanghebbenden en werkgroepleden

Kenmerkende uitspraken / meningen:

Voor de proef:

Ondernemers Noordenweg en omgeving te laat betrokken bij discussie;
Reden pilot was onveiligheidsgevoel, niet gebaseerd op statistische gegevens;
Essentie van de proef niet begrepen;
Proef er te snel doorheen gejaagd, met meer participatie andere uitkomst.

Tijdens proef:

Aantal overtredingen vrachtverkeer door St. Jorisstraat afgenomen;
Veelvuldige overtredingen van automobilisten om ING-bank te bereiken;
Overtredingen gezien van automobilisten die vanuit Benedenrijweg tegen het verkeer in rijden richting Havenstraat, zelfs enkele overtredingen gezien tegen het verkeer in over gehele lengte St. Jorisstraat;
Rustiger, veiliger gevoel, overzichtelijker;
Gamma: minder klanten bij start proef, kort na proef nog niet op oude peil;
Afname klanten kan ook andere redenen hebben; minder / ander koopgedrag etc.;
Verkeerstechnische verbetering;
Omrijden om thuis te komen, lastig;
Extra verkeer op omrijroutes acceptabel, die kunnen het hebben;
Niet bezwaarlijk om om te rijden.

Na de proef:

Versmalling in de St. Jorisstraat niet altijd veilig;
Fietsers komend uit Benedenrijweg staan ineens voor je auto;
Ondernemers Noordenweg blij met 'oude' situatie;
Politiek heeft proef eerder gestopt, diverse boze reacties naar aanleiding daarvan.

Adviezen:

St. Jorisstraat kan je niet missen als verbindingsweg;
Leg schoolfietsroute over de Ringdijk-Westmolendijk;
Neem St. Jorisstraat mee in nieuwe Verkeercirculatieplan;
Graag de St. Jorisstraat verkeersvrij;
Goedkopere oplossing: vrachtautoverbod, eerder waarschuwen, elektronisch handhaven;
Intensievere handhaving op vrachtauto's;

Wandelpromenade in de St. Jorisstraat leuk idee, maar is geen oplossing;

Er moet een structurele oplossing komen;
Erfgoedbeleid moet even zwaar meewegen bij vinden oplossing;
Afsluiten St. Jorisstraat is ok, maar eerst alternatieve oplossing, is voorwaarde;
St. Jorisstraat is ongeschikt voor verwerking huidige verkeersstroom;
Maak hoogtebeperking voor wagen vrachtauto's;
Maak gebruik van ervaringen van andere gemeenten met wagen vrachtauto's;
Maak verkeersring om het centrum;
Kijk naar Times Square in Londen, is autovrij gemaakt. Het kan dus wel.

CONSEQUENTIES

De proef met eenrichtingverkeer in de St. Jorisstraat heeft veel informatie opgeleverd, zoals:

- . veel mensen ervaren de verkeerssituatie in de St. Jorisstraat met eenrichtingverkeer als rustiger, veiliger, overzichtelijker;
- . het moeten omrijden levert hinder op, maar is niet onoverkomelijk;
- . de invloed op winkelbezoek lijkt merkbaar;
- . diverse adviezen zijn gegeven ten aanzien van een structurele oplossing en handhaving op overtredingen;
- . welke keus van (af te sluiten) rijrichting ook wordt gemaakt, altijd zal een aanzienlijk aantal belanghebbenden (bewoners, winkeliers) zich in meerdere of mindere mate benadeeld voelen.

VERVOLG

Recent is gestart met onderzoek om te komen tot een nieuwe omgevingsvisie (Toekomstvisie) voor de gemeente Ridderkerk, als opvolger van de Structuurvisie uit 2009. In dit proces wordt ook betrokken, het herijken en actualiseren van het verkeerscirculatieplan centrum (2011).

Daarbij wordt gebruik gemaakt van het resultaat van de proef met eenrichtingverkeer in de St. Jorisstraat. Het streven daarbij is te komen tot voorstellen die leiden tot een duurzame verandering van de verkeerssituatie in de St. Jorisstraat.

Bij het tot stand komen ervan zal de huidige werkgroep St. Jorisstraat betrokken worden, aangevuld met de nodige belanghebbenden en experts.

Onze planning is om in het eerste kwartaal 2017 de nieuwe Omgevingsvisie en verkeerscirculatieplan in route voor besluitvorming te brengen.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,
de secretaris,
de burgemeester,



dir. H.W.J. Klaucke



mw. A. Attema

BIJLAGEN

1. De uitgezette enquête, blanco
2. Resultaat schriftelijke enquête (6 bestanden)
3. Resultaat straatinterviews
4. Overzichtskaart telpunten
5. Resultaat verkeerstellingen