MOBYCON

CONCEPTRAPPORT

In opdracht van:
Gemeente Ridderkerk

Rapportnummer:
6967-CR-C

Datum:
6 mei 2021

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Uitgangspuntenstudie Herinrichting Centrumring Ridderkerk

1. INLEIDING 3
1.1 Aanleiding en doel 3
1.2 Proces 3
1.3 Leeswijzer 4
2. BELEIDSINVENTARISATIE 6
2.1 Omgevingsvisie 6
2.2 Ontwikkelperspectief Centrum 7
2.3 Mobiliteitsplan 8
3. PROBLEEMANALYSE 9
3.1 Huidig ontwerp 9
3.2 Analysemethode 13
3.3 Resultaten 13
3.4 Conclusies 18
4. OPGESTELDE SCENARIOS 19
4.1 Randvoorwaarden 19
4.2 Evaluatiecriteria 20
4.3 Verkeersstructuren 20
4.4 Scenario 1: Uitwerking 23
4.5 Scenario 2: Uitwerking 24
4.6 Scenario 3: Uitwerking 25
4.7 Scenario 4: Uitwerking 26
4.8 Evaluatie 27
5. VOORKEURSSCENARIO 29
5.1 Kruising Koninginneweg/Klaas Katerstraat 30
5.2 Frans Halsstraat (bushalte) 31
5.3 Kruising Verlengde Kerkweg/Sint Jorisstraat 32
5.4 Kruising Ridderstraat 33
6. UITVOERINGSPROGRAMMA 36
7. AANBEVELINGEN 38
BIJLAGE 1: RESULTATEN VERKEERSMODEL 39

Colofon:

Opgesteld door:
Lennart Nout
Eveline de Jong
Babet Hendriks
Ryan Jacobson

Mei 2021

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

1. INLEIDING

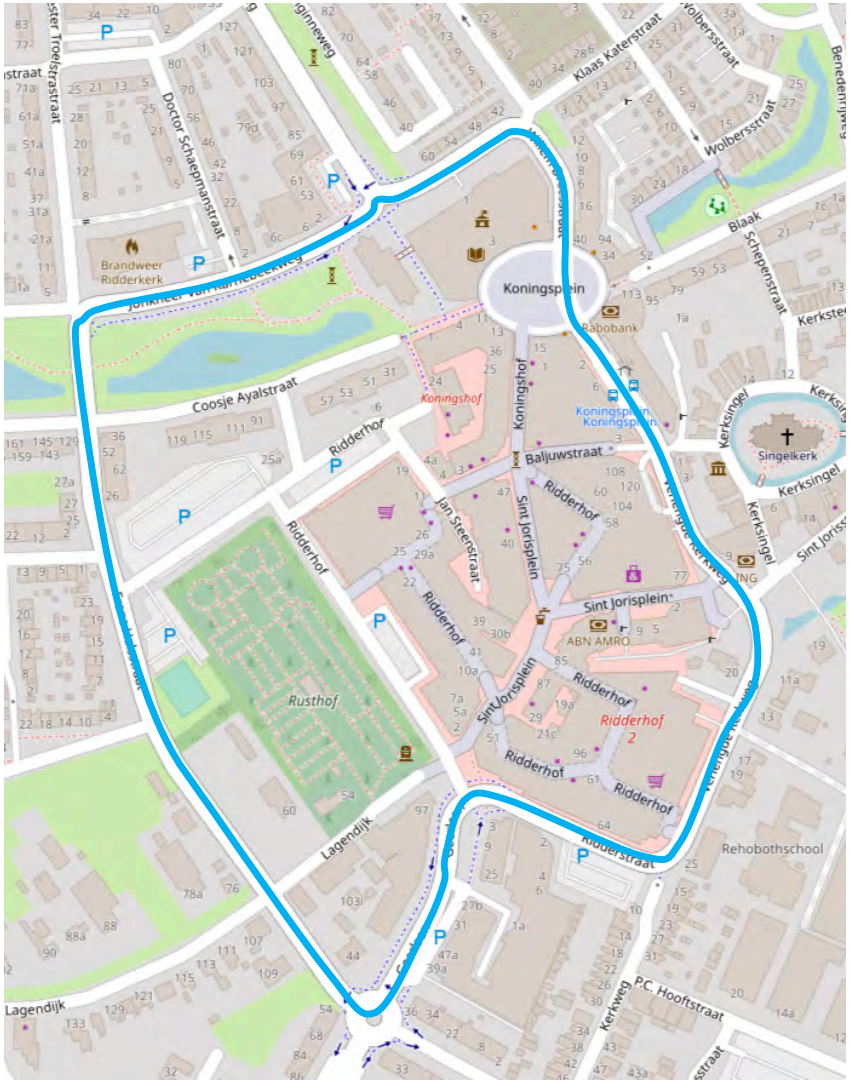
1.1 Aanleiding en doel

De centrumring van Ridderkerk voldoet niet meer aan de maatstaven van tegenwoordig. Het straatontwerp is gedateerd en voelt onveilig en niet uitnodigend voor fietsers en voetgangers. Ook is er weinig groen en is de weg moeilijk om over te steken. De gemeente Ridderkerk heeft daarom in verschillende beleidsdocumenten ingezet op de herinrichting van de centrumring. Om de centrumring opnieuw in te richten en daarbij voldoende ruimte te maken voor fiets, voetganger en groen is het van belang de verkeersstructuur te onderzoeken. Zonder aanpassingen aan de structuur komt er naar verwachting onvoldoende ruimte vrij voor andere functies. Mobycon is gevraagd om te onderzoeken welke verkeersstructuur het beste past bij een centrumring voor de 21ste eeuw. Een centrumring die rechtdoet aan de doelstellingen van de omgevingsvisie, het mobiliteitsplan én het ontwikkelperspectief centrum, maar die het centrum ook goed bereikbaar houdt voor bezoekers die per auto of bus wensen te reizen.

Het doel van dit rapport is de uiteenzetting van de ervaren problematiek en de analyse van vier opgestelde scenario's die bij kunnen dragen aan een verbeterde verkeersstructuur. Het uiteindelijke voorkeursscenario dient als uitgangspunt genomen te worden voor het hierop volgende ontwerpproces.

1.2 Proces

In figuur 2 zijn de verschillende processtappen weergegeven. In de inventarisatiefase hebben we breed gecommuniceerd over het onderzoek en de bewoners uitgenodigd om de huidige centrumring te beoordelen in een enquête om zoveel mogelijk reactie te ontvangen vanuit Ridderkerk. Uiteindelijk zijn er slechts 20 enquêtes ingevuld geretourneerd. Dit heeft naar verwachting te maken met de voorzichtigheid rondom de toen geldende coronamaatregelen.



Figuur 1: De centrumring (in blauw)

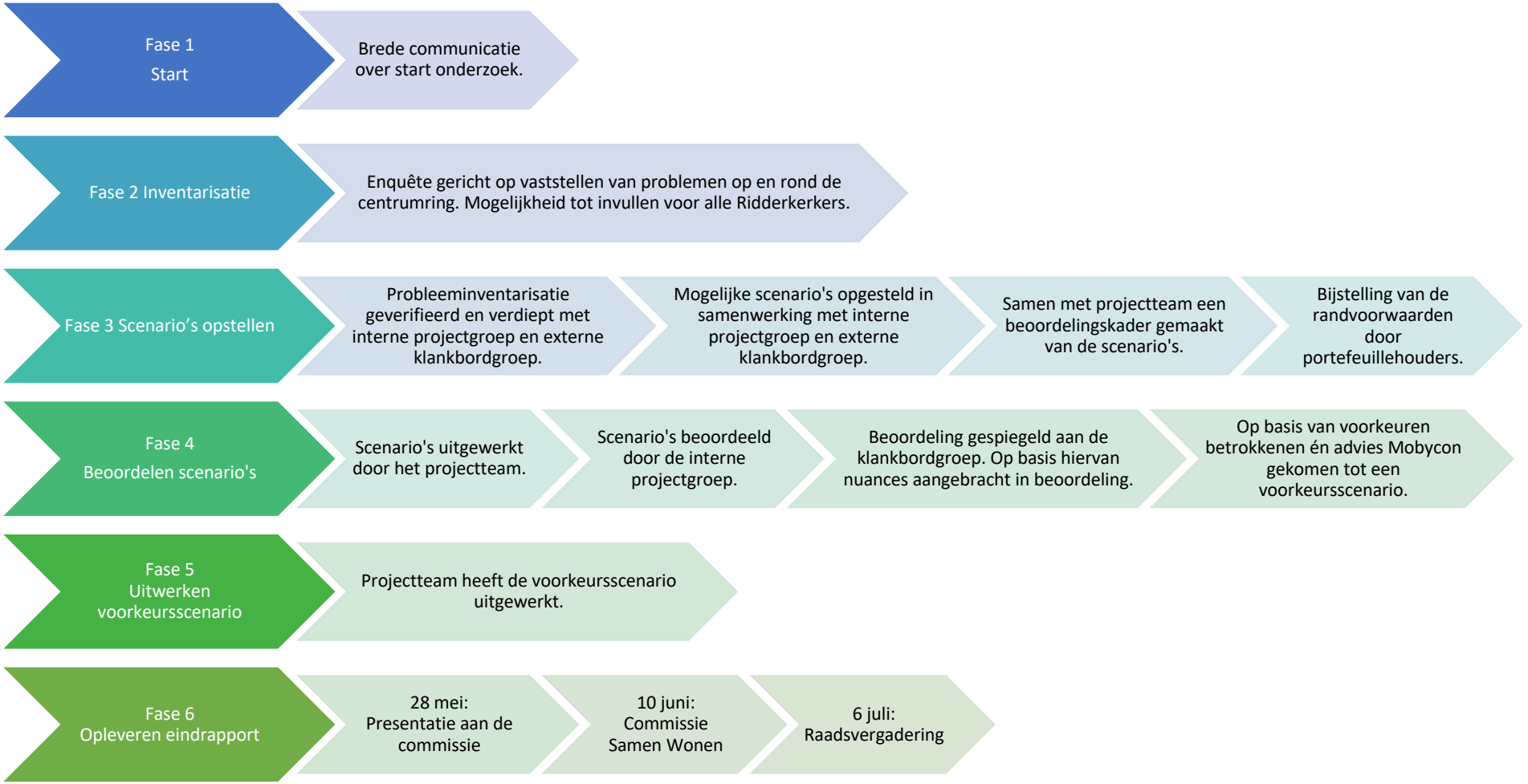
Gedurende het project werkten we met een interne projectgroep en externe klankbordgroep. In de interne projectgroep waren alle afdelingen van de gemeente Ridderkerk vertegenwoordigd die invloed hebben op de herinrichting van de centrumring. Denk aan economie, milieu, openbare ruimte, mobiliteit, gebiedsontwikkeling en wegbeheer. De interne projectgroep werkte mee aan de totstandkoming van de scenario's en de beoordeling ervan. Op deze manier is geborgd dat alle perspectieven op de centrumring zijn meegenomen.

Daarnaast is er een externe klankbordgroep opgericht. Hiermee zijn de ervaren problematiek en wensen voor de toekomst van de dagelijkse gebruiker goed verweven in het onderzoek. We hebben bewoners woonachtig aan de centrumring of in het centrum, ondernemers uit het centrum en geïnteresseerden vanuit het Ontwikkelperspectief Centrum aangeschreven. Veertien mensen hebben hierop gereageerd en wilden betrokken zijn. In twee klankbordgroep bijeenkomsten zijn we in gesprek gegaan met de deelnemers. Met behulp van tekeningen en plattegronden hebben we de scenario's zo inzichtelijk mogelijk gemaakt. Met behulp van de lokale expertise hebben zij een waardevolle bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de scenario's en de beoordeling hiervan.

We zien dat de participatie paradox geldt in dit onderzoek. In deze fase hebben betrokkenen relatief veel invloed op de uitkomst van het onderzoek maar door het abstractieniveau is de drempel hoog om mee te doen. Het gaat in dit onderzoek om de verkeersstructuur en nog geen concrete aanpassingen. We verwachten daarom een hogere betrokkenheid in de volgende stap van het ontwerpproces. Met perspectief op wat er daadwerkelijk gaat veranderen, is het makkelijker om te reageren.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport volgt globaal de opzet van de studie. In hoofdstuk twee staat een korte beleidsinventarisatie. Hoofdstuk drie gaat per straatvak in op de huidige inrichting en de ervaren problematiek. Hoofdstuk vier bespreekt de geëvalueerde scenario's inclusief een weergave van een concept dwarsdoorsnede voor de verschillende wegvakken. Dit geeft een goed overzicht van de verschillende verkeersstructuren. Hoofdstuk vijf gaat verder in op het conceptontwerp van het voorkeursscenario om te analyseren hoe een aantal knelpunten aangepakt zou kunnen worden. Hoofdstuk zes zet in het uitvoeringsprogramma uiteen welke vervolgstappen ondernomen moeten worden. Ten slotte worden er in hoofdstuk zeven aanbevelingen gedaan voor het vervolgonderzoek en ontwerp.



Figuur 2: Overzicht van het doorlopen proces

2. BELEIDSINVENTARISATIE

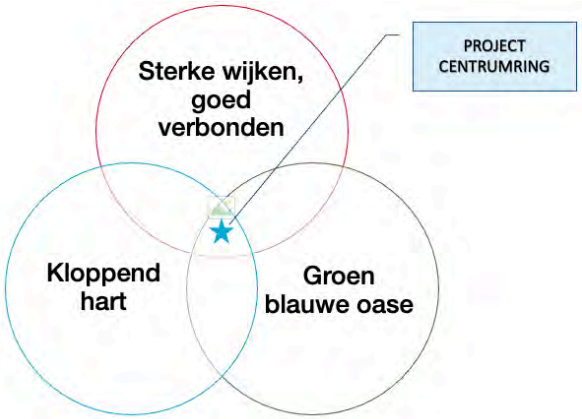
De aanleiding van dit project wordt ingegeven door verschillende beleidsstukken. Zo is er de in 2017 vastgestelde Omgevingsvisie 2035. Ook zijn het Ontwikkelperspectief Centrum en het Mobiliteitsplan in 2020 vastgesteld. In dit hoofdstuk wordt de relevantie van deze beleidsstukken toegelicht.

2.1 Omgevingsvisie

De in 2017 vastgestelde omgevingsvisie heeft drie kernwaarden als uitgangspunt:

1. Sterke wijken goed verbonden
2. Groenblauwe oase
3. Kloppend hart

Deze waarden moeten bijdragen aan een gezonder en leefbaarder Ridderkerk, maar ook aan een duurzamere gemeente. Het aanpakken van de centrumring valt onder alle drie deze waarden.



Figuur 3: De waarden van de omgevingsvisie

2.1.1 Sterke wijken goed verbonden

Het centrum is nu matig bereikbaar voor mensen die niet per auto reizen. De centrumring vormt een barrière voor fietsers en voetgangers. Daarnaast is gebleken dat mensen de centrumring vermijden als ze bijvoorbeeld met kinderen fietsen. Daardoor vormt de centrumring ook een barrière voor reizen tussen de wijken aan weerszijde van het centrum. Het aanpakken van de centrumring draagt dan ook bij aan de verbondenheid van de wijken onderling, en de wijken met het centrum.

2.1.2 Groenblauwe oase

In Ridderkerk wordt er veel waarde gehecht aan de groene omgeving. Dat blijkt niet alleen uit de kernwaarde “Groenblauwe oase”, maar ook uit de in 2020 aangenomen groenvisie. Met de kernwaarde groenblauwe oase stelt Ridderkerk zichzelf ten doel om niet alleen de grotere groengebieden met elkaar te verbinden, maar ook de hele gemeente te “dooraderen” met groenblauwe zones. Het huidige straatontwerp op de

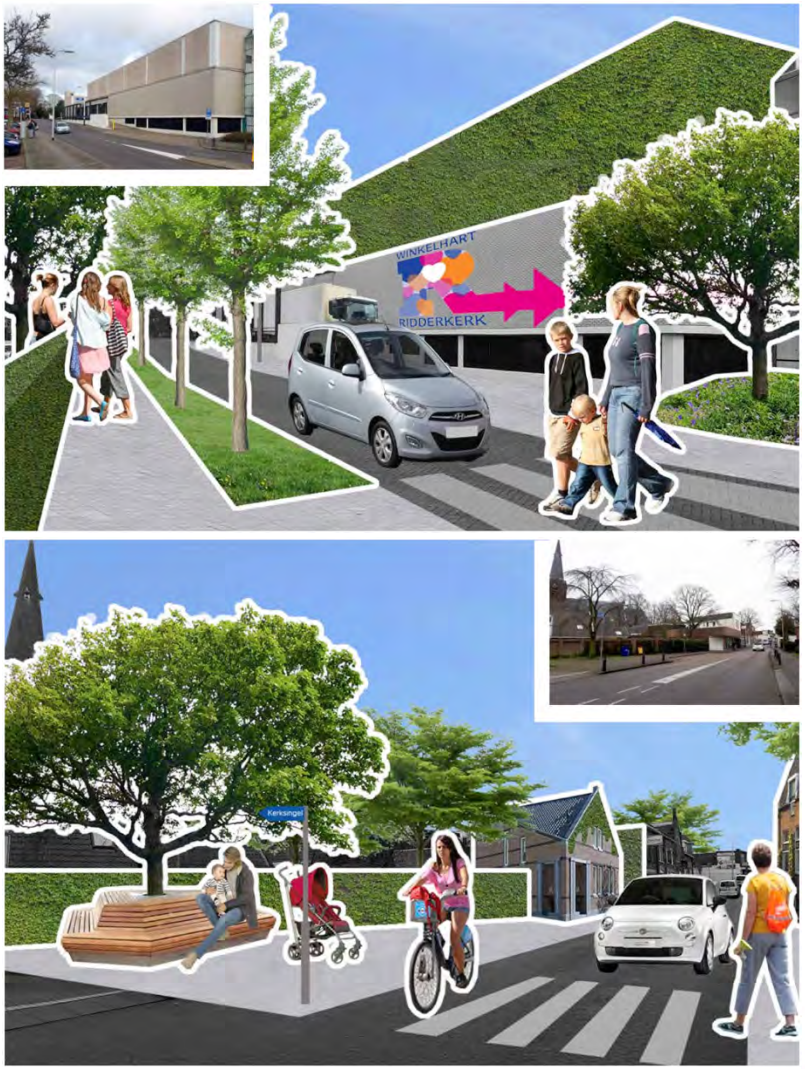
centrumring is relatief versteend, vooral aan de zijde van het Koningsplein en de Schoutstraat. Het herinrichten van de centrumring zal dan ook bij moeten dragen aan het dooraderen van het centrum met extra groen. Dat kan alleen als er ingrepen worden gedaan in de verkeersstructuur.

2.1.3 Kloppend hart

De kernwaarde kloppend hart refereert aan de diversiteit aan bedrijvigheid in en rond Ridderkerk. Daarbij gaat het om industriegebied Donkersloot, maar ook expliciet om het centrumgebied. De kwaliteit van de openbare ruimte in het centrum moet verbeterd worden om de aantrekkelijkheid en vindbaarheid van het centrum te verhogen en zo het winkel- en voorzieningenaanbod te garanderen. Hiervoor is het van belang om zeker aan de centrumzijde van de centrumring te investeren in een verbeterde openbare ruimte en een betere oversteekbaarheid van de centrumring.

2.2 Ontwikkelperspectief Centrum

Het ontwikkelperspectief centrum benoemt de problematiek op de centrumring op gevatte wijze. Waar Ridderkerk historisch groeide langs een sterstructuur van wegen is er in de afgelopen decennia geïnvesteerd in een ringstructuur. Deze (op de auto gerichte) ringstructuur hecht intrinsiek meer waarde aan bereikbaarheid en doorstroming dan de bestemming en vormt in die hoedanigheid een barrière tussen het centrum en de rest van het dorp. Het ontwikkelperspectief stelt dan ook voor om de ringstructuur te herdefiniëren en zo het centrum toegankelijker en uitnodigender te maken. Het ontwikkelperspectief doet ook specifieke aanbevelingen over het verminderen van de verkeersruimte, het verbeteren van het parkeerverwijssysteem en het verbreden van fiets- en voetpaden. Ook in de ondersteunende beelden biedt het ontwikkelperspectief aanknopingspunten voor de herinrichting van de centrumring, met veel aandacht voor groen en oversteekbaarheid, en een sterk verminderde verkeersruimte.



Figuur 4: bron: Ontwikkelperspectief Centrum

2.3 Mobiliteitsplan

Het in 2020 aangenomen mobiliteitsplan borduurt verder op de waarden van de omgevingsvisie. Onder de drie thema's "actief verbinden, duurzaam vergroenen en efficiënt vervoeren" worden verschillende projecten voorgesteld die het mobiliteitssysteem in Ridderkerk veiliger, aantrekkelijker en duurzamer moeten maken. In het mobiliteitsplan wordt expliciet gekozen voor het prioriteren van de bereikbaarheid voor voetganger en fiets boven de auto. Eén van de projecten die is opgenomen in het mobiliteitsplan is het verminderen van de barrièrewerking van de auto. Dit speelt met name op de centrumring, maar ook op overige plekken in Ridderkerk. In het plan wordt ook de volledige centrumring aangemerkt als 30 km/u zone, wat nu nog niet het geval is. Als laatste wordt er in het mobiliteitsplan de wens geuit de openbare ruimte groener in te richten, wat ook van belang is voor de herinrichting van de centrumring.

Figuur 5: Quote uit het mobiliteitsplan (bron foto: Google Maps)

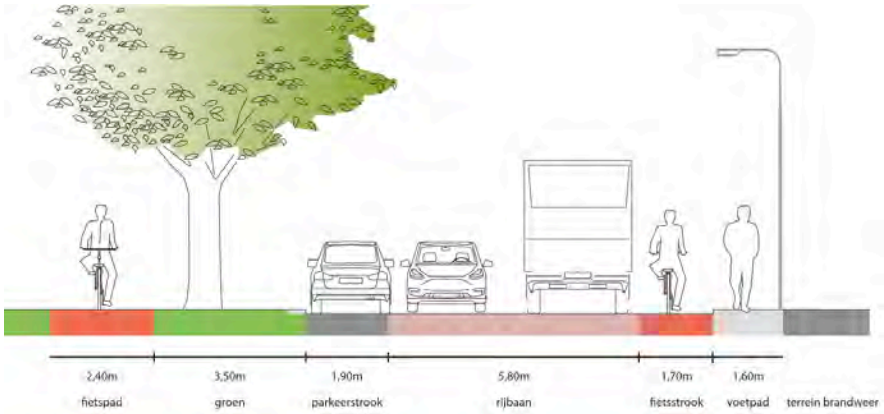
3. PROBLEEMANALYSE

In de analysefase is de problematiek per straat geïnventariseerd. Dit gebeurde aan de hand van een inventarisatie van het huidige ontwerp en een ruimtelijke evaluatiemethode, ontwikkeld door Mobycon. In deze methode wordt zowel gekeken naar de sociale en ruimtelijke functies van de openbare ruimte (de plaatswaarde) als naar de vervoersfunctie van de straat (de vervoerswaarde).

3.1 Huidig ontwerp

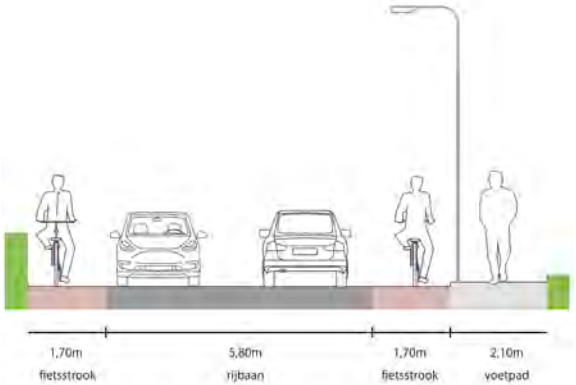
In de volgende paragrafen wordt kort de huidige inrichting per straat besproken en wordt de dwarsdoorsnede grafisch in kaart gebracht. De straten worden tegen de klok in besproken beginnend bij de Jonkheer van Karnebeekweg.

3.1.1 Jonkheer van Karnebeekweg



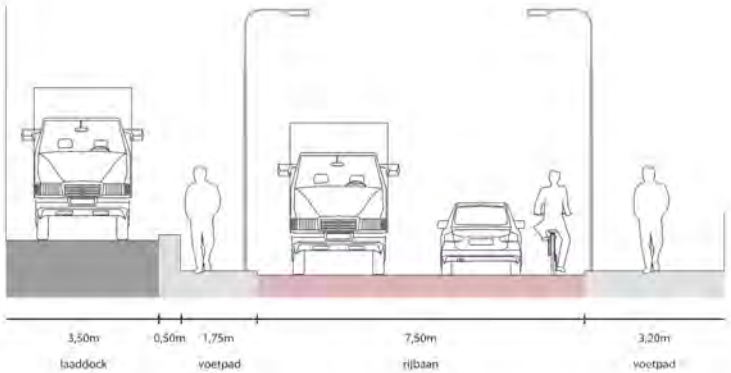
Deze straat bestaat uit een brede rijbaan van 5,8 m breed (uitgevoerd in klinkers) met een aanliggende fietssuggestiestrook in westelijke richting. In oostelijke richting is er een vrijliggend fietspad van 2,4 m breed. Het voetpad is met 1,6 m te smal. Er is een parkeerstrook voor een aantal parkeerplaatsen (ter hoogte van de brandweerkazerne). De snelheidslimiet ter plaatse is 50 km/u.

3.1.2 Frans Halsstraat



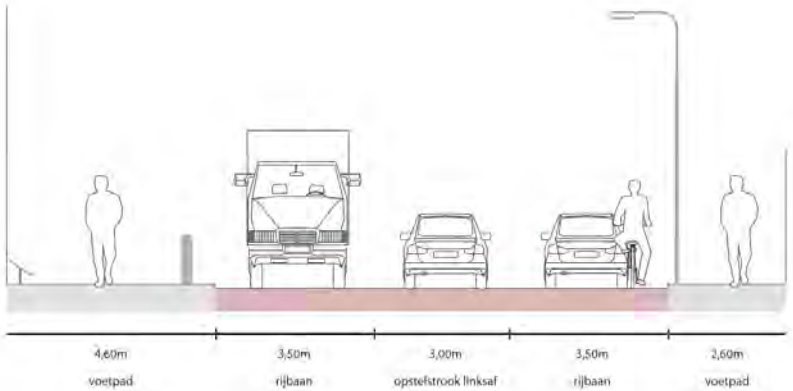
De Frans Halsstraat (ter hoogte van de Albert Cuypstraat) is vormgegeven als een 5,8 m brede rijstrook (uitgevoerd in klinkers). Aan weerszijden is een fietsstrook van 1,7 m breed aangebracht (tevens in klinkers). Aan de westzijde is een voetpad van 2,1 m breed. Aan de oostzijde bevindt zich groen en geen voetpad. De snelheidslimiet ter plaatse is 50 km/u.

3.1.3 Ridderstraat



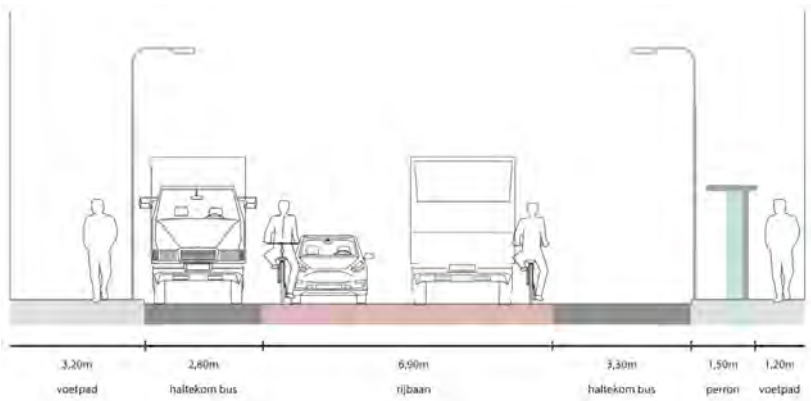
De Ridderstraat (ter hoogte van het laadplatform) bestaat uit een 7,5 m brede rijbaan met gemengd profiel (geen fietsvoorzieningen), uitgevoerd in klinkers. Aan weerszijden van de weg is een voetpad van respectievelijk 1,75 en ~3,2 meter breed. De snelheidslimiet ter plaatse is 30 km/u.

3.1.4 Verlengde Kerkweg



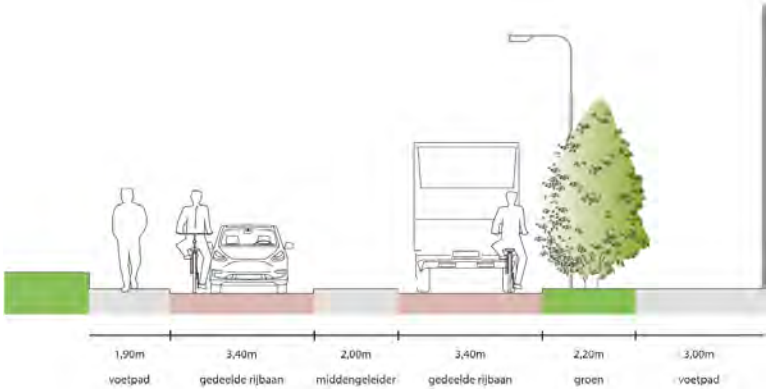
De Verlengde Kerkweg ter hoogte van Trelleborg heeft twee rijstroken van ieder 3,5 m breed (uitgevoerd in klinkers). Daartussen ligt een aparte linksaf strook voor de laad/losplaats van de supermarkt. Er zijn geen fietsvoorzieningen. Aan de westzijde ligt een 4,6 m breed voetpad, aan de oostzijde is het voetpad 2,6 m breed. De snelheidslimiet ter plaatse is 30 km/u.

3.1.5 Schoutstraat



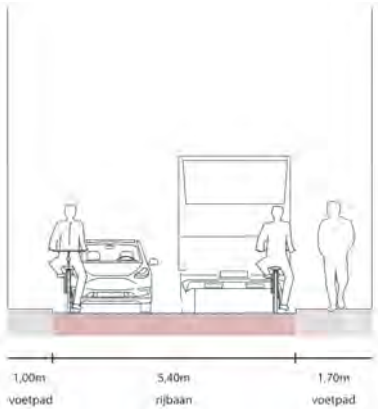
De Schoutstraat ter hoogte van de bushaltes is uitgevoerd als een 6,9 m brede rijstrook, uitgevoerd in klinkers en gemengd profiel. Aan weerszijden ligt een haltekom voor de bus van ongeveer 2,8 – 3,3 m breed. Daarnaast liggen de voetpaden van respectievelijk 3,2 m en 2,7 m breed, inclusief bushalte (voor de bus in noordelijke richting). Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen. De snelheidslimiet ter plaatse is 30 km/u.

3.1.6 Klaas Katerstraat



De Klaas Katerstraat heeft twee rijstroken (uitgevoerd in klinkers) van 3,4 m breed. Daartussen ligt een middengeleider danwel linksafstrook voor verkeer richting de parkeergarage. Tussen de rijbaan en het voetpad aan de noordzijde ligt een groenstrook van 2,2 m. De voetpaden zijn respectievelijk 1,9 en 3,0 m breed. Er loopt nog een extra voetpad aan de zuidzijde langs de gevels. Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen, de maximumsnelheid is 30 km/u.

3.1.7 Sint Jorisstraat



De Sint Jorisstraat is een erg smalle straat, uitgevoerd in klinkers met een rijbaanbreedte van 5,4 m. Daarnaast is aan weerszijden een voetpad met een variabele breedte tussen de 1,0 en 1,7 m. Er zijn geen fietsvoorzieningen. Er zijn drempels aangebracht en een versmalling. De maximumsnelheid op deze straat is 30 km/u.

3.2 Analysemethode

In de methode is iedere straat gescoord op vier plaatsgebonden kenmerken:

1. Comfort & Uitstraling
   Voelt u zich hier veilig? Is de ruimte aantrekkelijk?
2. Toegang & Verbinding
   Kunt u gemakkelijk de weg vinden? Zijn bestemmingen makkelijk te bereiken?
3. Gebruik & Activiteit
   Is er een passende mix van functies? Hoe druk voelt het hier?
4. Sociaal gebruik
   Bent u trots op deze plek? Is dit een fijne plek voor kinderen en ouderen?

Daarnaast brengen we de vervoerswaarde van de straat in kaart door de volgende vier vragen te beantwoorden:

5. Hoe goed is het hier om te wandelen?
6. Hoe goed is het hier om te fietsen?
7. Hoe goed is het om hier auto te rijden?
8. Hoe goed is het om hier met de bus te reizen?

De vragen zijn bewust simpel geformuleerd en worden allemaal gescoord op een schaal van 1 tot 5. Dit om de evaluatie toegankelijk te maken en het voor zoveel mogelijk mensen mogelijk te maken om mee te doen in het proces.

De evaluatie is opengesteld voor alle belangstellenden. Deze boodschap is via de sociale mediakanalen van de gemeente verspreid onder de inwoners. De resultaten van de evaluatie worden in de volgende paragraaf uiteengezet.

3.3 Resultaten

De scores wat betreft de huidige situatie zijn uitgezet op spinnenwebdiagrammen zoals in figuur 7 weergegeven. Per wegvak zijn in de volgende paragrafen de resultaten te lezen. Deze resultaten zijn in twee aparte bijeenkomsten voor de interne projectgroep en de externe klankbordgroep geverifieerd en verdiept. De wegvakken zijn gedefinieerd zoals hiernaast te zien is en worden in deze volgorde behandeld.

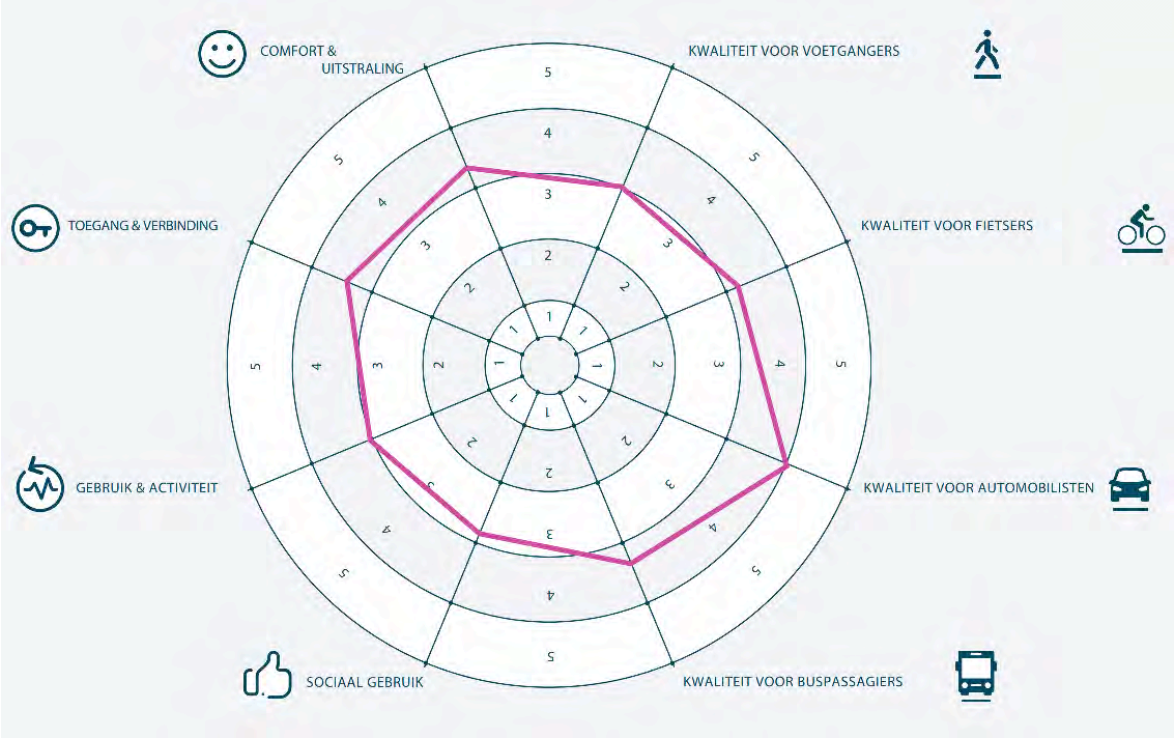
Figuur 6: Geëvalueerde wegvakken

3.3.1 Frans Halsstraat

De scores voor de Frans Halsstraat/Jonkheer van Karnebeekweg (Geerlaan tot Koninginneweg) zijn acceptabel. De straat scoort vrij goed (hoger dan een 3 uit 5), behalve op het onderdeel sociaal gebruik. Wel maakt het spinnenwebdiagram duidelijk dat de kwaliteit voor automobilisten hoger is dan voor de overige modaliteiten en de voetganger en fiets dus nog niet op 1 staan.

Uit de discussie en opmerkingen blijkt wel dat geluidsoverlast hier een zorg is, vanwege de inrichting in klinkers en een snelheidslimiet van 50 km/u. Ook zijn er zorgen over de oversteekbaarheid, de kruising met de Troelstrastraat en het gebrek aan voetpaden aan weerszijden van de straat.

De wens is uitgesproken om deze straat beter toegankelijk te maken voor fiets en voetganger, wat enigszins ten koste mag gaan van de kwaliteit voor de automobilist.



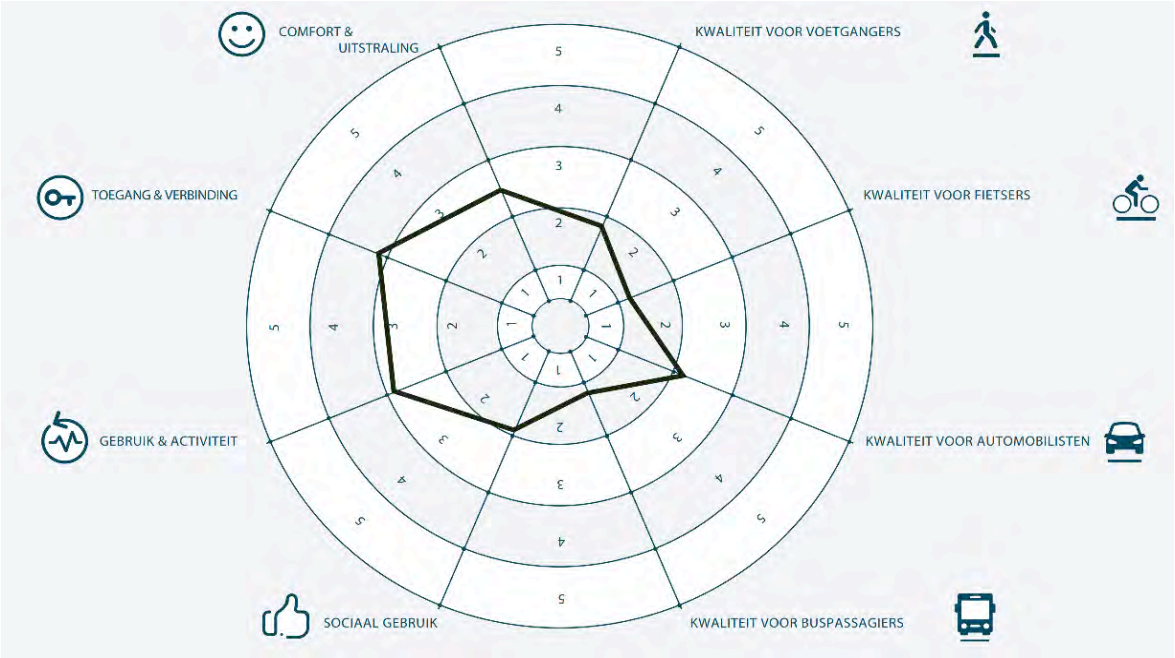
Figuur 7: Score Frans Halsstraat

3.3.2 Sint Jorisstraat

De Sint Jorisstraat is in de huidige vorm erg smal voor de grote groep gebruikers. Dit heeft zijn weerslag in de scores voor deze straat. De straat scoort slecht voor alle modaliteiten, en scoort daarnaast ook nog eens vrij laag op plaatswaarde, behalve op toegang en verbinding. Dat is een teken dat de straat goed verbonden is maar momenteel niet tot haar recht komt door de grote ruimteclaim van de verkeersfunctie.

Uit de discussie is gebleken dat voor fietsers vooral de aansluiting met de Molensteeg en Kerksingel van belang is, omdat veel fietsers de Sint Jorisstraat actief vermijden vanwege de ervaren verkeersonveiligheid. In deze straat wordt ook geluidsoverlast ervaren, mede vanwege de gelimiteerde breedte van de straat en daardoor korte afstand tussen weg en bebouwing.

De wens is uitgesproken om de straat minder uitnodigend te maken voor (doorgaand) autoverkeer en de kwaliteit voor voetgangers en fietsers te verbeteren.



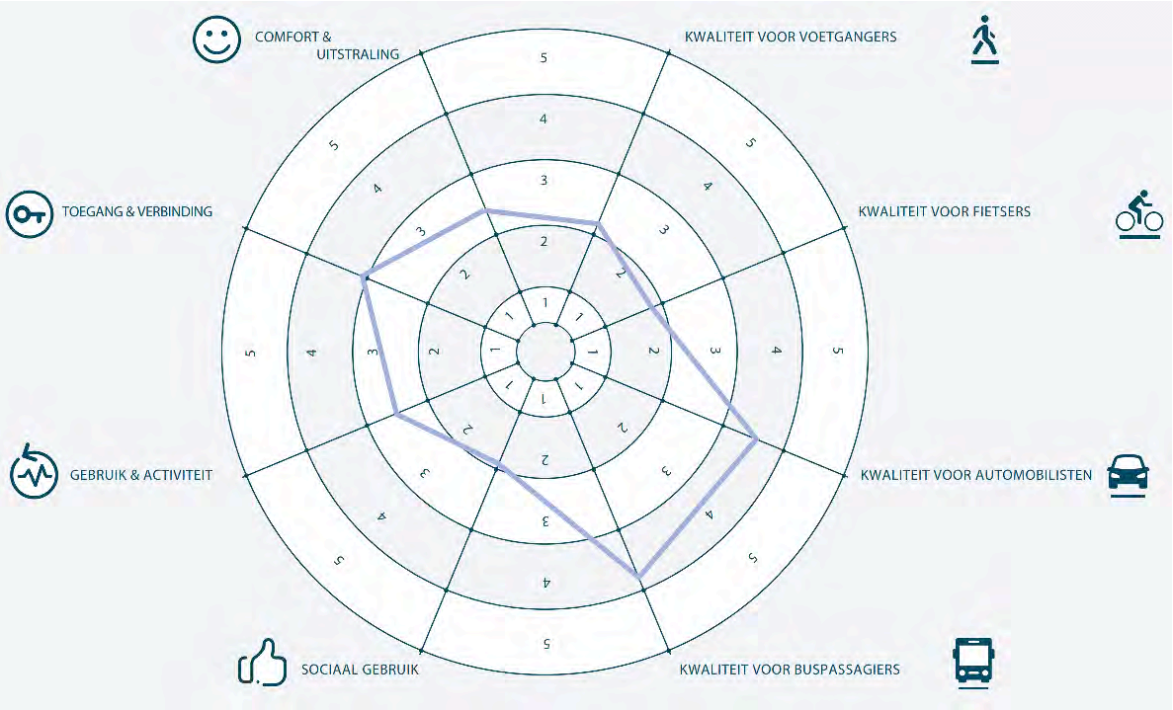
Figuur 8: Score Sint Jorisstraat

3.3.3 Verlengde Kerkweg

Het gedeelte van de centrumring tussen de rotonde Geerlaan en de Sint Jorisstraat heeft drie verschillende namen: Verlengde Kerkweg, Ridderstraat en Geerlaan. De scores op dit gedeelte van de centrumring zijn relatief laag. Vooral voor fietsers, maar ook voor voetgangers, voor sociaal gebruik en voor comfort & uitstraling worden hier lage scores (minder dan een 3) gegeven. Dit is te verklaren doordat op dit stuk van de centrumring veel achterkanten van de winkels grenzen aan de straat. Ook is hier het laadplatform voor het winkelcentrum en de Jumbo supermarkt. Aan de oostzijde van de straat is echter ook de Rehobothschool en Trelleborg te vinden. Een complexe mix van functies.

In de discussie is de wens geuit om op dit stuk van de centrumring voornamelijk te focussen op het verbeteren van de kwaliteit voor de fietsers. De combinatie van de school en de manoeuvrerende vrachtwagens kan tot gevaarlijke situaties leiden. Ook voor voetgangers moet de situatie verbeterd worden en moet er ruimte komen voor meer sociaal gebruik, alhoewel de kansen hiervoor misschien relatief laag zijn. Dit mag (ruimtelijk) ten koste gaan van de kwaliteit voor de automobilist, die in de huidige situatie (te) ruim baan krijgt.

Specifieke aandachtspunten (naast de school) zijn het mogelijk houden van bevoorrading, ook na de verbouwing van het winkelcentrum. Daarnaast moet de bereikbaarheid van de winkels op dit punt verbeterd worden om mensen uit te nodigen het centrum in te lopen.



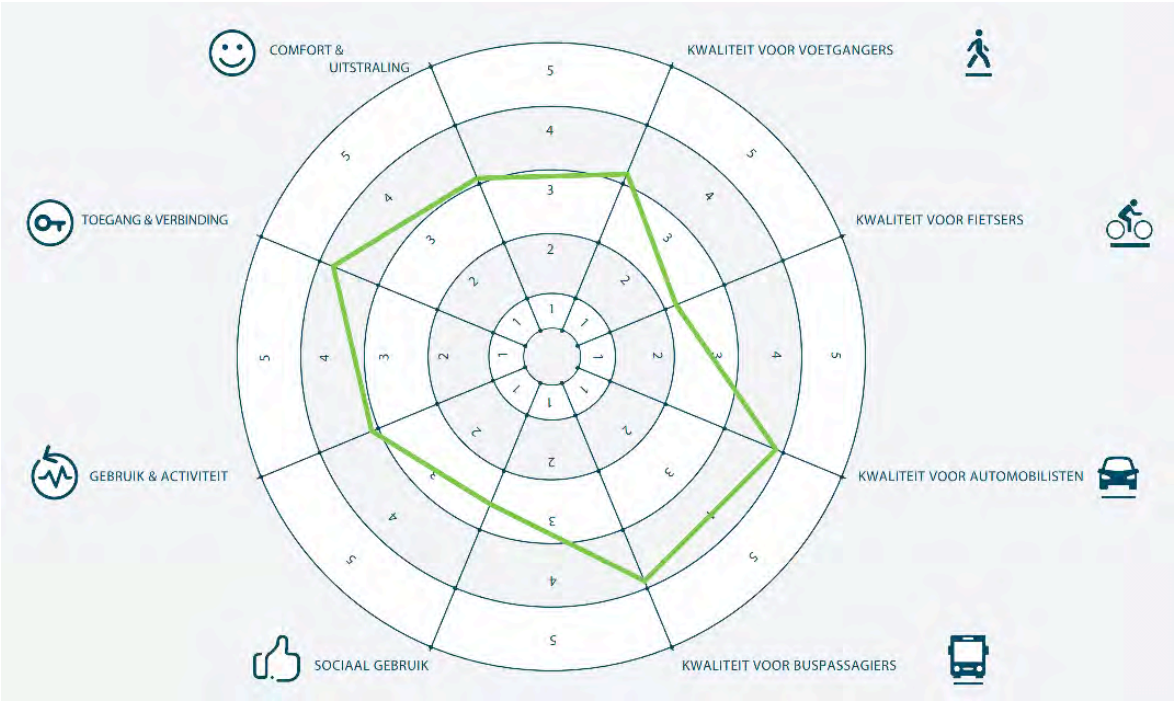
Figuur 9: Score Verlengde Kerkweg

3.3.4 Willem Dreesstraat/Koningsplein

Het gedeelte van de centrumring tussen de Sint Jorisstraat en de Koninginneweg staat bekend als de Verlengde Kerkweg, Schoutstraat, Koningsplein, Willem Dreesstraat en Klaas Katerstraat. De scores voor dit gedeelte van de centrumring zijn relatief goed, behalve voor sociaal gebruik en kwaliteit voor fietsers. Aangezien dit gedeelte van de centrumring ook het Koningsplein behelst is het sociaal gebruik een belangrijke factor die meegenomen moet worden in de verdere analyse.

In de discussie werd genoemd dat het voor dit gedeelte van belang is dat de parkeergarages bereikbaar blijven, inclusief de parkeergarage voor de bewoners van het Ridderhof. Ook ligt op dit gedeelte de oversteek tussen de Kerksingel en de Baljuwsingel, die van belang is voor het verbinden van het winkelcentrum met het historisch centrum.

Specifieke aandachtspunten zijn de levendigheid van het Koningsplein. Dat mag nu na sluitingstijd van de winkels geen doodse ruimte worden. Ook moet dit gedeelte afsluitbaar zijn voor evenementen en is de Klaas Katerstraat belangrijk voor de ontsluiting van de wijk ten noorden van het centrum.



Figuur 10: Score Willem Dreesstraat/Koningsplein

3.4 Conclusies

Uit de ruimtelijke analyse blijkt dat de problematiek vrij sterk verschilt tussen de verschillende stukken van de centrumring. Waar de ruimte op de Frans Halsstraat relatief goed wordt beoordeeld, wordt de Sint Jorisstraat op alle vlakken slecht beoordeeld. Ook het straatvak rondom de Verlengde Kerkweg kampt met problemen.

Vooral voor de fietsers is de evaluatie veelal slecht. Dat strookt met de inrichting, waar vooral aan de centrumzijde (tussen de Ridderstraat en de Klaas Katerstraat) veilige fietsvoorzieningen ontbreken. Volgens de voorschriften van een 30 km/uur-straat is het veilig om geen fietsvoorzieningen te hebben als het volume autoverkeer laag is. In de praktijk zien we dat het volume autoverkeer hoger is dan volgens richtlijnen passend is voor het comfortabel mengen van fietsers. Ook sluit de inrichting van de weg niet aan bij een 30 km/uur-straat, waardoor de snelheid in de praktijk hoger ligt dan veilig is voor het mengen met fietsers.

Als we kijken naar de ruimtewaarde van de straten dan valt op dat het Koningsplein en omgeving relatief goed beoordeeld worden, maar ook erg belangrijk worden gevonden en dus verbeterd moeten worden. Op sociaal gebruik scoren alle straten slecht. Dat wijst erop dat de centrumring momenteel geen fijne plek is voor ouderen en kinderen, en een plek waar Ridderkerkers niet trots op zijn. De aanpak voor het aanpassen van de verkeersstructuur zoals voorgesteld in deze rapportage zal daar verandering in moeten brengen.

4. OPGESTELDE SCENARIOS

4.1 Randvoorwaarden

4.1.1 Geluidsbelasting

In figuur 11 is de geluidsbelastingskaart van het centrum van Ridderkerk te zien. Vanwege de hogere snelheid en klinkerbestrating van de Frans Halsstraat en Jonkheer van Karnebeekweg is de geluidsbelasting op deze straten hoog. In alle scenario's wordt daarom voorgesteld de maximumsnelheid op deze straten te verlagen naar 30 km/u en de straat hierop in te richten.

4.1.2 Bereikbaarheid parkeergarages

Alle parkeergarages (en parkeerplaatsen) moeten bereikbaar blijven. Indien mogelijk moet er een logische parkeerroute ontstaan waardoor bezoekers aan het centrum eenvoudig hun weg kunnen vinden naar een parkeergarage. Dit helpt zoekverkeer voorkomen. In alle scenario's wordt daarom ook aangeraden een digitaal parkeerverwijssysteem te gebruiken vanaf de Dorpsring (Rotterdamseweg – Donkerslootweg – Vondellaan – Burgemeester De Zeeuwlaan – Populierenlaan). Hiermee kan dynamisch worden gestuurd en voorkomt men zoekverkeer of frustraties.

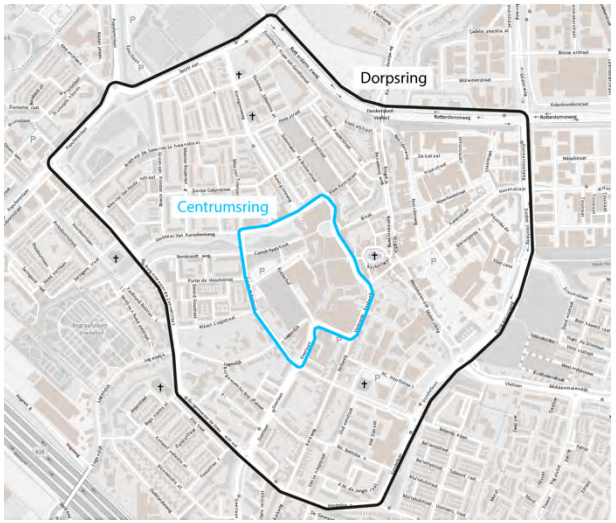
4.1.3 Bereikbaarheid logistiek

De bereikbaarheid van het centrum voor leveranciers is van groot belang. Zeker waar het gaat om supermarkten of andere winkels/bedrijven met een hoge logistieke belasting is het belangrijk om vrachtwagens veilig en op logische wijze toegang te verlenen tot het centrum. Het voorkomen van conflicten tussen fietsers en voetgangers en vrachtwagens is daarbij een extra uitdaging.

4.1.4 Nood- en hulpdiensten

Het centrum moet goed bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten. Extra aandacht gaat hierbij uit naar de brandweer die een kazerne heeft aan de Jonkheer van

Figuur 11: Geluidsbelastingskaart Centrum Ridderkerk



Figuur 12: Dorpsring en Centrumring Ridderkerk

Karnebeekweg. De wens is geuit om uit te kunnen blijven rukken in zuidelijke richting via de Frans Halsstraat en in noordelijke richting via de Jonkheer van Karnebeekweg/ Koninginneweg. Dat moet gefaciliteerd worden in ontwerp of verkeersstructuur.

4.1.5 Busroutes

Voor een deel van de inwoners van Ridderkerk is de bus van groot belang voor de bereikbaarheid van het centrum. Daarom is het uitgangspunt om de bus zo goed mogelijk te faciliteren. Vanwege het relatief grote ruimtebeslag van de bus wordt de buslijn in drie van de vier scenario's toch gesplitst. Dit is zorgt voor iets langere loopafstanden voor buspassagiers en een onduidelijker netwerk maar creëert significant veel ruimte in het centrum van Ridderkerk. De vervolgstudie moet uitwijzen hoe de buspassagiers het beste gefaciliteerd kunnen worden. Hier zijn verschillende opties voor.

4.2 Evaluatiecriteria

De opgestelde scenario's beoordelen we kwalitatief op dertien criteria, onderverdeeld in de categorieën voetgangers, fietsers, bereikbaarheid en veiligheid. De criteria zijn gebaseerd op het beleid van de gemeente Ridderkerk en de visie op de centrumring en zijn opgesteld in samenwerking met het projectteam en de klankbordgroep. Hoe de scenario's beoordeeld worden op deze kenmerken wordt verder uiteengezet in paragraaf 4.8.
Verkeersafwikkeling nemen we niet kwalitatief mee maar wordt kwantitatief beoordeeld aan de hand van het verkeersmodel van de MRDH.

Voetgangers	Fietsers	Bereikbaarheid	Veiligheid
Oversteekbaarheid voetganger	Oversteekbaarheid fietser	Bereikbaarheid koeriersdiensten	Objectieve verkeersveiligheid
Kwaliteit buspassagiers	Kwaliteit fietsvoorzieningen	Logische routes voor auto's	Subjectieve verkeersveiligheid
Ruimte voor ontmoeten			Sociale veiligheid
Ruimte voor groen			

Figuur 13: Evaluatiemodel

4.3 Verkeersstructuren

Bij het opstellen van de scenario's is gekeken naar de verschillende mogelijke verkeersstructuren voor de centrumring. Het doel was hierbij om het centrum bereikbaar te houden voor (auto)verkeer, maar minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. De scenario's breken de ringstructuur rondom het centrum (de centrumring) op in delen van een- en tweerichtingsverkeer. Hiermee gaan we (deels) terug naar de oorspronkelijke sterstructuur van Ridderkerk.

Scenario 1
In scenario 1 is er overal sprake van eenrichtingsverkeer met de klok mee, met uitzondering van de Jonkheer van Karnebeekweg in verband met toegang tot de brandweerkazerne. Op de gehele centrumring stellen we een snelheidsregime in van 30 km/uur, passend bij het nieuwe karakter van de straten.

Door het instellen van eenrichtingsverkeer worden de buslijnen van noord en zuid van elkaar gescheiden. De buslijnen richting het zuiden blijft over de oostzijde van de centrumring lopen, de buslijnen richting het noorden lopen over de Frans Halsstraat. Bezoekers en leveranciers komen via de noordzijde aanrijden. De drie parkeergarages liggen achter elkaar op de parkeerroute. De wijk ten noordoosten van de Klaas Katerstraat is alleen uit te rijden door de gehele centrumring af te rijden. Voor de wijk ten westen van de Frans Halsstraat geldt hetzelfde, die is enkel via een omweg aan te rijden.

Figuur 14: Scenario 1 schematisch weergegeven

Scenario 2
In scenario 2 is het eenrichtingsverkeer met de klok mee beperkt tot de oostzijde van de centrumring. Op de Jonkheer van Karnebeekweg, Klaas Katerstraat, Frans Halsstraat en Burgemeester de Gaay Fortmanstraat blijft het tweerichtingsverkeer behouden. Op de gehele centrumring stellen we een snelheidsregime in van 30 km/uur, passend bij het nieuwe karakter van de straten.

Door het instellen van eenrichtingsverkeer worden de buslijnen van noord en zuid van elkaar gescheiden. De buslijnen richting het zuiden blijft over de oostzijde van de centrumring lopen, de buslijnen richting het noorden lopen over de Frans Halsstraat. Bezoekers en leveranciers komen via de noordzijde aanrijden. De drie parkeergarages liggen achter elkaar op de parkeerroute. Maar parkeergarage Koningsplein is ook richting het noorden uit te rijden. De wijken rondom het centrum blijven goed bereikbaar omdat er op de Frans Halsstraat en Klaas Katerstraat tweerichtingsverkeer wordt behouden.

Figuur 15: Scenario 2 schematisch weergegeven

Scenario 3

Door een dynamische afsluiting ten zuiden van de Sint Jorisstraat wordt het voor autoverkeer in scenario 3 niet meer mogelijk om de gehele centrumring af te rijden. Enkel op de Schoutstraat en een deel van de Verlengde Kerkweg wordt eenrichtingsverkeer ingesteld, op de andere delen van de centrumring wordt het tweerichtingverkeer behouden. Op de gehele centrumring stellen we een snelheidsregime in van 30 km/uur, passend bij het nieuwe karakter van de straten.

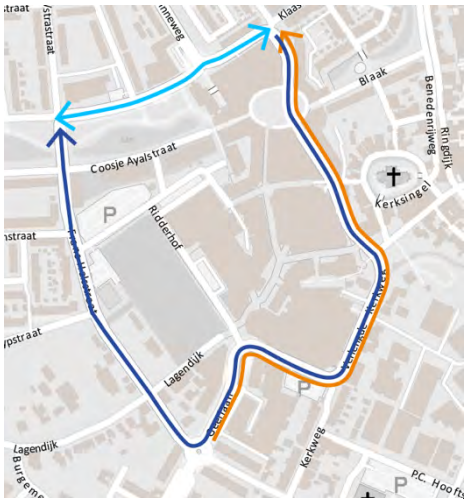
Doordat er deels sprake is van eenrichtingsverkeer worden de busrichtingen van elkaar gescheiden. De buslijn richting het zuiden blijft over de oostzijde van de centrumring lopen, de buslijn richting het noorden loopt over de Frans Halsstraat. Bezoekers en leveranciers kunnen via twee kanten aanrijden. De parkeergarages Koningsplein en Jorishof liggen achter elkaar op de parkeerroute vanuit het noorden. Eventueel kan voor de parkeergarage Jorishof een uitzondering worden gemaakt op het eenrichtingsverkeer zodat deze is aan te rijden vanuit de Sint Jorisstraat. De parkeergarage Ridderhof is vanuit het zuiden aan te rijden. De wijken rondom het centrum blijven goed bereikbaar omdat er op de Frans Halsstraat en Klaas Katerstraat tweerichtingsverkeer wordt behouden. Voor bewoners rondom de Benedenrijweg wordt het moeilijker om aan de zuidzijde van het centrum te komen.

Figuur 16: Scenario 3 schematisch weergegeven

Scenario 4

In scenario 4 is er overal sprake van eenrichtingsverkeer met de klok mee, met uitzondering van de Jonkheer van Karnebeekweg en de Klaas Katerstraat. Op de gehele centrumring stellen we een snelheidsregime in van 30 km/uur, passend bij het nieuwe karakter van de straten.

We kiezen er in dit scenario voor om de buslijnen te behouden aan de oostzijde van het centrum. Bezoekers en leveranciers komen via de noordzijde aanrijden. Bezoekers en leveranciers komen via de noordzijde aanrijden. De drie parkeergarages liggen achter elkaar op de parkeerroute. Maar parkeergarage Koningsplein is ook richting het noorden uit te rijden. De wijk ten westen van de Frans Halsstraat is vanuit het noorden enkel via een omweg aan te rijden.



Figuur 17: Scenario 4 schematisch weergegeven

4.4 Scenario 1: Uitwerking

In scenario 1 komt er aanzienlijk meer ruimte voor groen op grote delen van de centrumring. Deze ruimte ontstaat doordat we op bijna de hele centrumring eenrichtingsverkeer instellen, met uitzondering van de Jonkheer van Karnebeekstraat. Door de herinrichting ontstaat er een fietslint aan de buitenzijde rondom het centrum. Zo is er veel ruimte voor fietsers en hebben fietsers geen last van vrachtverkeer en verkeer dat de parkeergarages in- en uitrijdt. Het wordt hierdoor prettiger fietsen. Bovendien wordt het makkelijker oversteken voor fietsers en voetgangers doordat er overal sprake is van eenrichtingsverkeer.

De Frans Halsstraat krijgt in dit scenario busverkeer. Hiervoor stellen we voor een bushalte te realiseren ter hoogte van de Ridderhof, waar er voor voetgangers de verbinding naar het centrum wordt verbeterd en er voldoende ruimte is om een prettige bushalte te realiseren. Eenrichtingsverkeer op de Frans Halsstraat roept wel een barrière op voor de brandweer. De brandweer zou eventueel gebruik kunnen maken van het vrijliggende fietspad.

Door de afname van het verkeer zou de Sint Jorisstraat anders ingericht kunnen worden. In een apart traject wordt er onderzoek gedaan naar mogelijke herinrichting van de Sint Jorisstraat.

Figuur 18: Scenario 1, inclusief dwarsdoorsneden

4.5 Scenario 2: Uitwerking

Scenario 2 legt de nadruk op verblijven, groen en fietsen vooral aan de oostkant van de centrumring door daar eenrichtingsverkeer in te stellen. Op de Klaas Katerstraat, Frans Halsstraat en Jonkheer van Karnebeekweg de verbeteren we de situatie van de fietsers en voetgangers, maar behouden we het tweerichtingsverkeer. Ook in dit scenario ontstaat er als het ware een “fietslint” aan de oostzijde het centrum. Doordat auto’s en bussen minder ruimte nodig hebben met eenrichtingsverkeer, is het makkelijker om over te steken.

De wijken rondom het centrum blijven goed bereikbaar voor de hulpdiensten. De Frans Halsstraat krijgt in dit scenario busverkeer. Hiervoor stellen we voor een bushalte te realiseren ter hoogte van de Ridderhof, waar er voor voetgangers de verbinding naar het centrum wordt verbeterd en er voldoende ruimte is om een prettige bushalte te realiseren.

Door de afname van het verkeer zou de Sint Jorisstraat anders ingericht kunnen worden. In een apart traject wordt er onderzoek gedaan naar mogelijke herinrichting van de Sint Jorisstraat.

Figuur 19: Scenario 2, inclusief dwarsdoorsneden

4.6 Scenario 3: Uitwerking

In dit scenario is er eenrichtingsverkeer op de Schoutstraat tot aan de kruising met de Sint Jorisstraat. De andere straten behouden het tweerichtingsverkeer. Ten zuiden van deze kruising komt een dynamische afsluiting voor autoverkeer doormiddel van een paaltje dat kan bewegen.

De wijken rondom het centrum blijven goed bereikbaar voor de hulpdiensten. De Frans Halsstraat krijgt in dit scenario busverkeer. Hiervoor stellen we voor een bushalte te realiseren ter hoogte van de Ridderhof, waar er voor voetgangers de verbinding naar het centrum wordt verbeterd en er voldoende ruimte is om een prettige bushalte te realiseren.

Dit scenario geeft vooral veel ruimte voor fietsers rondom de Schoutstraat en de Sint Jorisstraat. Op de andere straten blijven fietsers de weg delen met auto's en vrachtverkeer.

Door de afname van het verkeer zou de Sint Jorisstraat anders ingericht kunnen worden. In een apart traject wordt er onderzoek gedaan naar mogelijke herinrichting van de Sint Jorisstraat.

Figuur 20: Scenario 3, inclusief dwarsdoorsneden

4.7 Scenario 4: Uitwerking

Aan de noord- en westzijde van de centrumring is ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Aan de oost- en zuidzijde is het door het busverkeer niet mogelijk om vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren, fietsers delen de rijbaan met auto-, bus- en vrachtverkeer.

De bushaltes op de Schouwstraat worden heringericht zodat er ruimte is voor vrijliggende fietspaden. Hierdoor kunnen fietsers langs de halterende bussen. Eenrichtingsverkeer op de Frans Halsstraat roept wel een barrière op voor de brandweer.
De brandweer zou eventueel gebruik kunnen maken van het vrijliggende fietspad. Dit scenario is behalve eenrichtingsverkeer op de Frans Halsstraat identiek aan het scenario zoals gepresenteerd door de BIZ.

Door de afname van het verkeer zou de Sint Jorisstraat anders ingericht kunnen worden. In een apart traject wordt er onderzoek gedaan naar mogelijke herinrichting van de Sint Jorisstraat.

Figuur 21: Scenario 4, inclusief dwarsdoorsneden

4.8 Evaluatie

Ieder scenario is geëvalueerd aan de hand van een vaste set criteria. Deze evaluatie is gedaan aan de hand van de geschetste verkeersstructuur en de concept dwarsdoorsneden. De criteria zijn beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie. De minimum score is --- (drie keer min), de maximum score is +++ (drie keer plus). De scores zijn expliciet ongewogen en bedoeld om de verschillen tussen de vier scenario's aan te tonen.

- Oversteekbaarheid voetganger:

Scoort hoger als er minder fietspaden en rijbanen overgestoken moeten worden door voetgangers die het centrum willen bereiken.

- Kwaliteit buspassagiers:

Scoort hoger als de routes gebundeld blijven (in twee richtingen gebruikmakend van dezelfde straat) en als er ruimte is voor een hoge kwaliteit bushalte.

- Ruimte voor ontmoeten:

Scoort hoger als er substantieel meer ruimte is binnen de dwarsdoorsnede voor de voetganger. Daarbij gaat het om meer dan voetpad ruimte.

- Ruimte voor groen:

Scoort hoger als de dwarsdoorsnede significant meer ruimte overlaat waar groen geplant zou kunnen worden.

- Oversteekbaarheid fietser:

Scoort hoger als de fietsers minder/smallere rijstroken hoeven over te steken.

- Kwaliteit fietsvoorzieningen:

Vrijliggende fietspaden scoren hoger dan fietsstroken. Fietsstroken scoren bij hogere verkeersvolumes weer hoger dan gemengd verkeer.

- Bereikbaarheid koeriersdiensten:

Is het voor pakketbezorgers/koeriersdiensten nog mogelijk efficiënte en logische routes te maken door het centrum of levert dat veel extra kilometers op?

- Logische routes voor auto's:

Scoort hoger als het een eenvoudige verkeersstructuur is waar men snel aan kan wennen. Kleine stukken eenrichtingsverkeer scoren lager.

Criterium	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Oversteekbaarheid voetgangers	+	++	++	-
Kwaliteit buspassagiers	--	--	-	+
Ruimte voor ontmoeten	+	++	++	0
Ruimte voor groen	++	+	++	--
Oversteekbaarheid fietser	++	+	+	0
Kwaliteit fietsvoorzieningen	+++	++	+	+
Bereikbaarheid koeriersdiensten	--	-	-	-
Logische routes voor auto's	--	-	---	--
Objectieve verkeersveiligheid	+++	++	+	+
Subjectieve verkeersveiligheid	+++	++	+	0
Sociale veiligheid	-	-	-	+
Verkeersafwikkeling	+	++	+++	+

- Objectieve verkeersveiligheid:

Dit is niet eenvoudig vast te stellen op basis van dwarsdoorsneden. Voornamelijk gelieerd aan de kwaliteit van de fietsvoorzieningen.

- Subjectieve verkeersveiligheid:

Ook hier zijn veilige fietsvoorzieningen een belangrijke factor. Maar ook het mengen met zwaar verkeer telt hierbij mee.

- Sociale veiligheid:

Blijft er genoeg verkeer in de straat zodat men zich niet sociaal onveilig gaat voelen. Staat in relatie tot eerdere studie naar verkeersvrij maken van het Koningsplein.

- Verkeersafwikkeling:

Hoeveel verkeer wordt er van de centrumring teruggeleid naar de Dorpsring? Berekend door middel van het MRDH verkeersmodel (zie bijlage).

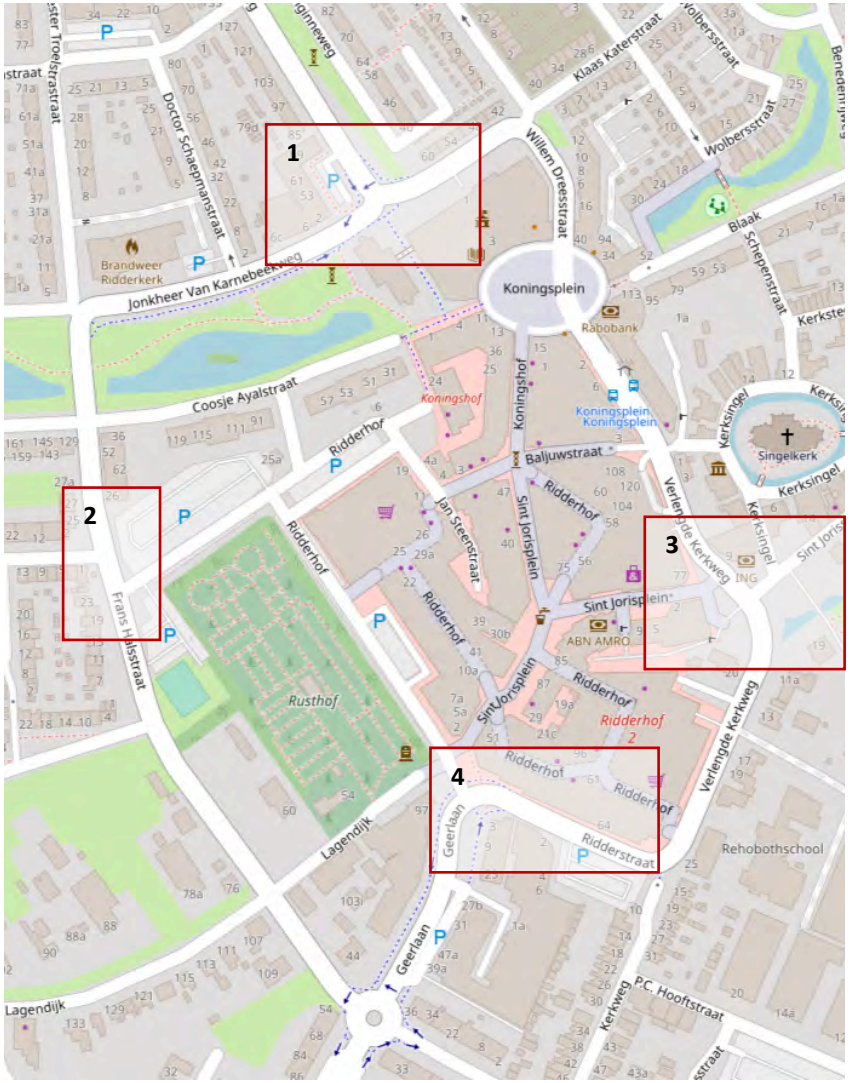
5. VOORKEURSSCENARIO

Uit de evaluatie blijkt dat scenario 1 en 2 beiden de beste score halen. Aan de hand van de probleemanalyse en de randvoorwaarden kan echter gesteld worden dat scenario 2 een effectiever antwoord geeft op de gestelde problematiek. Het herinrichtingen van de Frans Halsstraat als 1-richtingsstraat levert dusdanig veel extra problemen op qua ontsluiting van woonwijken en toegang voor de brandweer, dat dit niet in verhouding staat tot de te winnen ruimte en de te maken kosten. Hierdoor is scenario 2 hier als voorkeursscenario aangewezen.

Om een beter beeld te kunnen schetsen hoe scenario 2 er in de praktijk uit kan komen te zien zijn vier locaties verder uitgewerkt in een bovenaanzicht. In de volgende paragrafen worden deze ontwerpen verder toegelicht. Let op: dit zijn conceptontwerpen ter illustratie en zijn geenszins vastgesteld. De vervolgstudie zal moeten uitwijzen of deze uitwerkingen haalbaar en wenselijk zijn.

De ontworpen locaties zijn overgangspunten en locaties met een nieuwe inpassing in het ontwerp van de centrumring.

1. Kruising Koninginneweg/Klaas Katerstraat
   Overgangspunt van twee-richtingsfietspad naar éénrichtingsfietspad.
2. Bushalte Frans Halsstraat/Pieter de Hoochstraat
   Inpassing van bushalte.
3. Kruising Sint Jorisstraat/Verlengde Kerkweg
   Overgang van ontwerp voor Sint Jorisstraat naar ontwerp voor Verl. Kerkweg
4. Kruising Ridderstraat/Ridderhof
   Combinatie laadplatform en overgang naar éénrichtingsfietspad op Geerlaan.



Figuur 22: Locaties ontwerpstudies

5.1 Kruising Koninginneweg/Klaas Katerstraat

Op de kruising van de Koninginneweg/Klaas Katerstraat vindt de overgang plaats van een tweerichtingenfietspad aan de Klaas Katerstraat naar eenrichtingsfietspaden op de Jonkheer van Karnebeekweg en de Koninginneweg. Omdat dit een relatief complexe manoeuvre is, is deze geschetst in figuur 24. De Klaas Katerstraat sluit op de straat aan met een uitritconstructie. De kruisende fietsers en voetgangers krijgen hier voorrang van het verkeer dat de uitritconstructie gebruikt. Het fietspad sluit vervolgens aan op het fietspad richting Koningsplein.

De dominante verplaatsing voor de auto blijft gelijk. De 30 km/u zone begint bij de overgang van de Koninginneweg naar Jonkheer van Karnebeekweg zodat de volledige centrumring een 30 km/u zone is. Uitdaging blijft om dat goed vorm te geven in het straatprofiel. Hierbij kan nog gedacht worden aan een andere kleur klinkers.

Het voetpad aan de zuidzijde van de Klaas Katerstraat komt te vervallen omdat dit geen effectief nut heeft en een relatief onaantrekkelijke oversteek heeft bij de entree van de parkeergarage.

Figuur 23: Kruising Koninginneweg/Klaas Katerstraat

5.2 Frans Halsstraat (bushalte)

Op de Frans Halsstraat deelt de fietser de rijbaan met het autoverkeer door middel van brede fietssuggestiestroken gescheiden door een klinkerstrook. Om dit veilig en comfortabel voor de fietser te maken wordt de maximale snelheid op de weg naar 30 km/uur teruggebracht, is de weg versmald en is er voor de fietsers een asfalt rijloper. Autoverkeer blijft grotendeels achter de fietsers of rijd op het midden van de weg op de klinkers rijden. Ter hoogte van het kruispunt met de Ridderhof en de potentiele nieuwe bushalte verandert het profiel naar een smallere middengeleider ter attentie van het autoverkeer dat ze hier moeten opletten.

De bus halteert op de rijbaan, er is hier extra veel ruimte voor de voetganger om te wachten. Verkeer vanuit de zijstraten moeten voorrang verlenen aan het verkeer op de weg en de voetgangers op de stoep. Er wordt een extra zebra toegevoegd om overstekende buspassagiers prioriteit te geven.

Figuur 24: Frans Halsstraat (ter hoogte van Pieter de Hoochstraat)

5.3 Kruising Verlengde Kerkweg/Sint Jorisstraat

Het kruispunt van de Verlengde Kerkweg en de Sint Jorisstraat kan in de nieuwe verkeersstructuur getransformeerd worden tot een fietsvriendelijk kruispunt. De Verlengde Kerkweg heeft alleen autoverkeer in zuidelijke richting. Hierdoor blijft er voldoende ruimte over voor een riant vrijliggend tweerichtingenfietspad. In een apart traject wordt er onderzoek gedaan naar mogelijke herinrichting van de Sint Jorisstraat.

De kruising met de Sint Jorisstraat is uitgevoerd als uitritconstructie om verkeer uit de Sint Jorisstraat te weren en om absolute prioriteit te bieden aan de actieve mobiliteit. Een breed zebrapad is toegevoegd om de verbinding tussen het centrum en de Sint Jorisstraat te verbeteren voor de voetganger. Om de belangrijke voetgangersverbinding tussen de Sint Jorisstraat en het centrum te benadrukken kiezen we ervoor om het zebrapad door te trekken over het fietspad. Hierbij wijken we af van het standaard uitgangspunt van de gemeente dat er enkel zebrapaden over fietspaden worden getrokken als er niet voldoende ruimte is om je als voetganger op te stellen. We wijken af van dit uitgangspunten omdat dit één van de belangrijkste looproutes is tussen het winkelcentrum en het historisch centrum en het fietspad met 4 meter erg breed is.

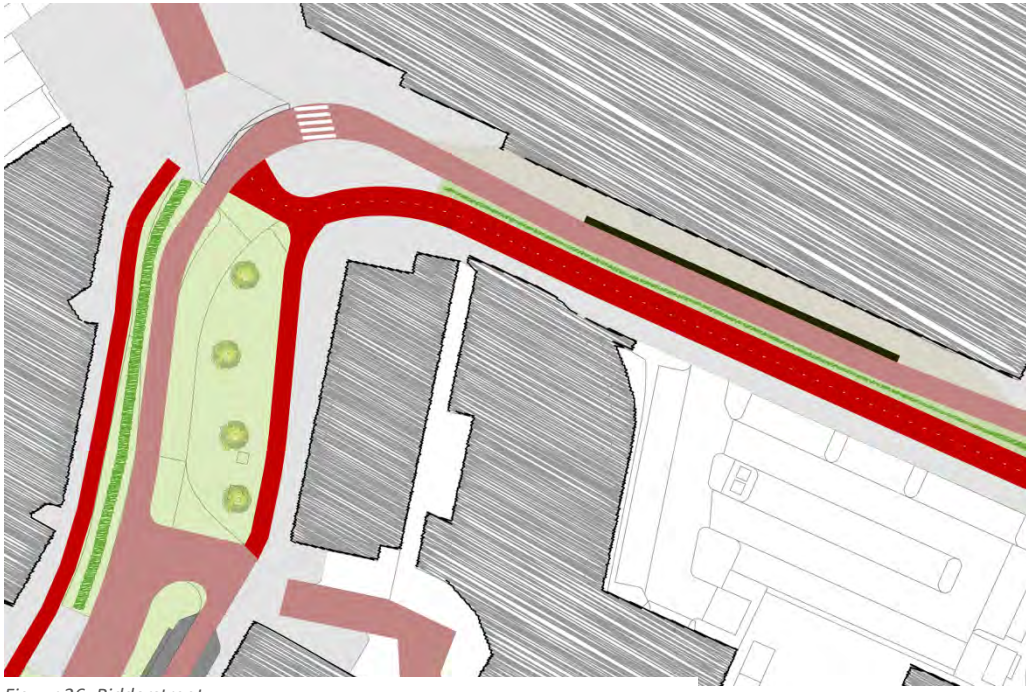
Tussen het fietspad en de rijbaan op de Verlengde Kerkweg is een groenstrook ingetekend. Toegang tot de bestaande parkeerplaatsen blijft gegarandeerd.

Figuur 25: Kruising Sint Jorisstraat/Verlengde Kerkweg

5.4 Kruising Ridderstraat

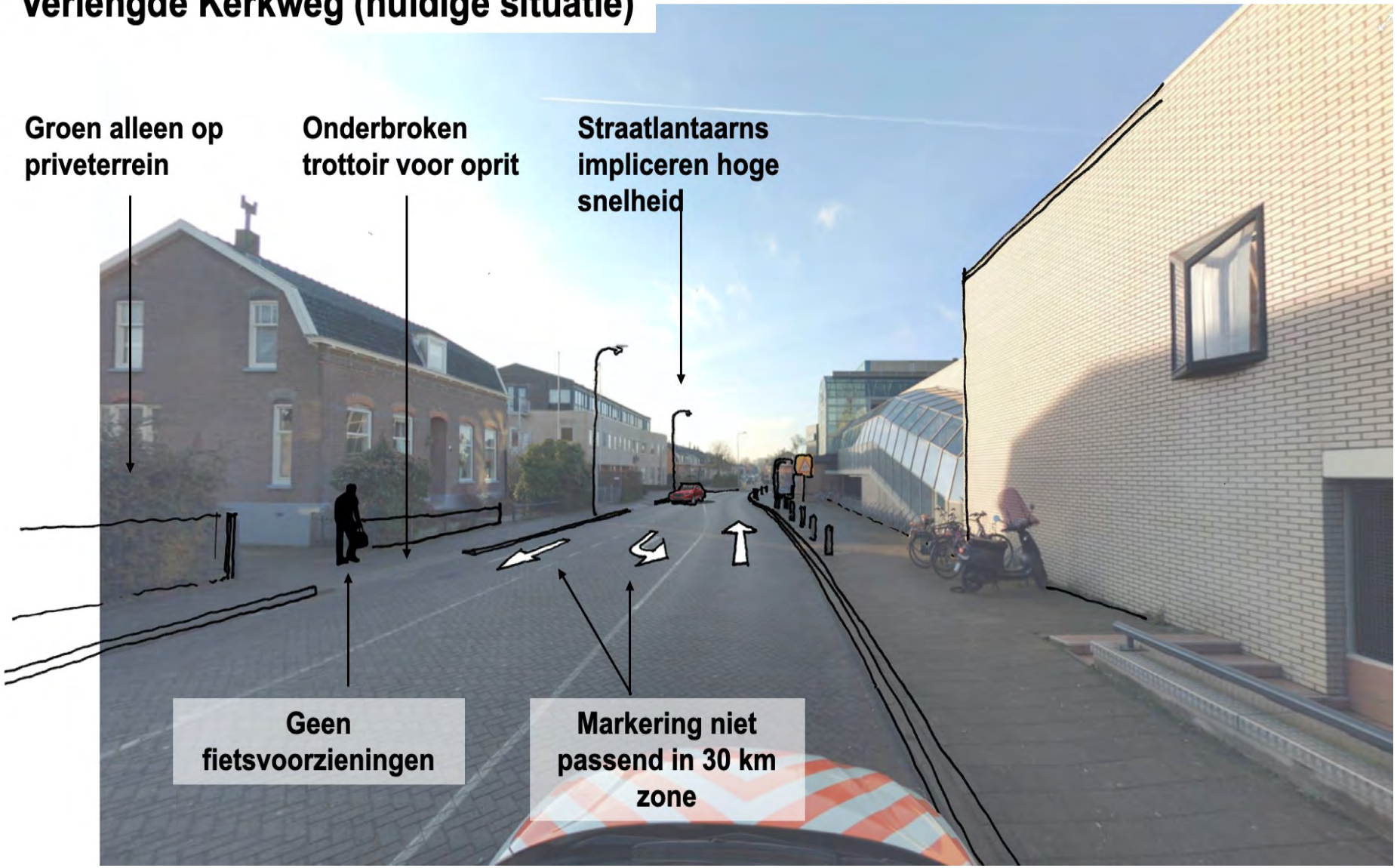
Ter hoogte van het laad/losplatform van het winkelcentrum is ook een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde ingetekend. Dit voorkomt conflicten tussen vrachtwagens en fietsers en vereenvoudigt het manoeuvreren voor chauffeurs. Het laaddock is iets verlengd om laden en lossen mogelijk te maken voor beide magazijnen in het winkelcentrum. Er is een smalle rijstrook in klinkers uitgevoerd en een tweerichtingen fietsoversteek voor toegang tot de Ridderhof (straat). Ook voetgangers hebben prioriteit door middel van de zebra over de rijbaan.

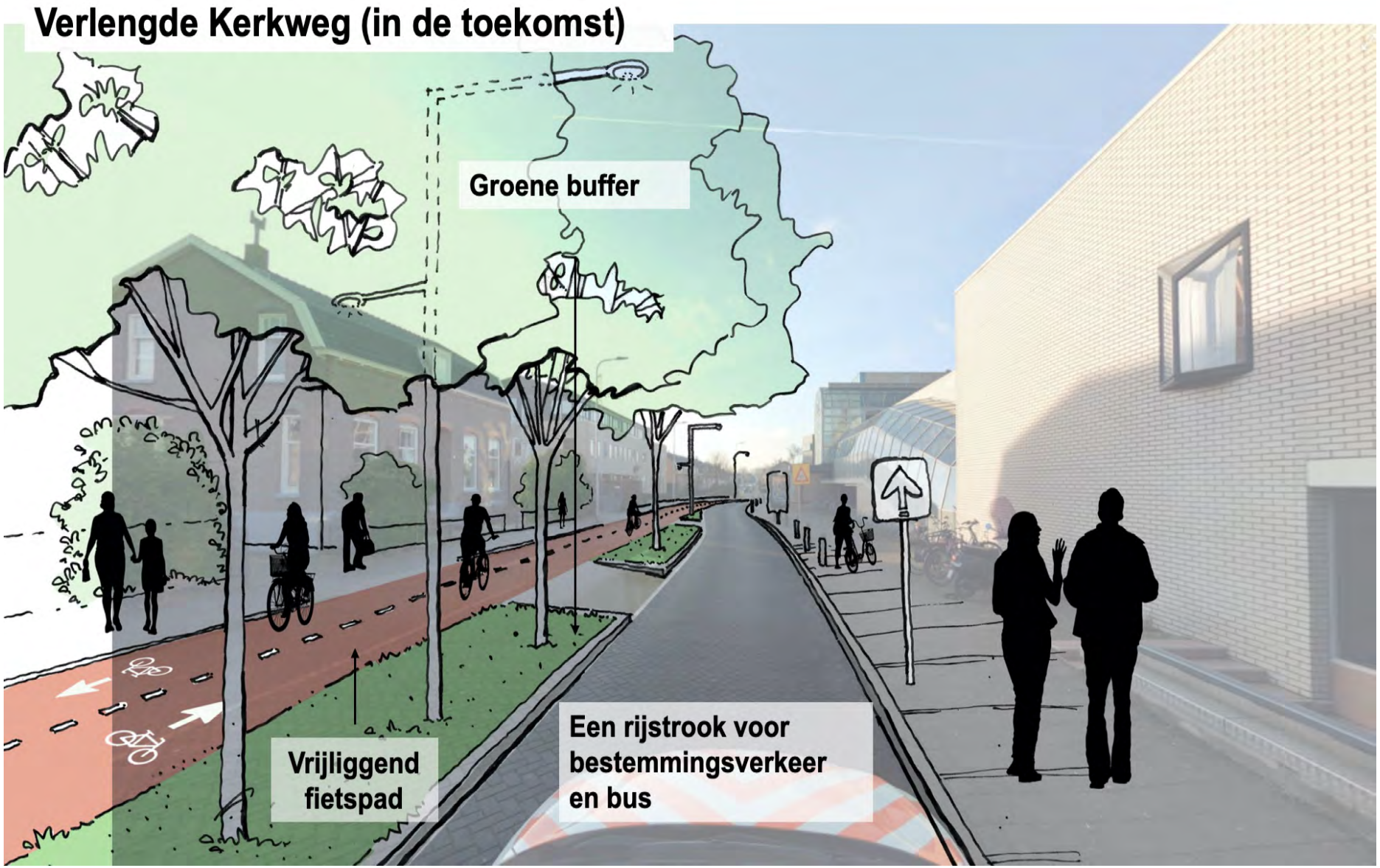
Op dit kruispunt vindt de overgang plaats van het tweerichtingenfietspad naar de eenrichtingspaden op de Geerlaan richting de rotonde. Het eenrichtingsverkeer voor auto's stopt bij de zijstraat naar het hofje aan de Geerlaan om de parkeerplaatsen bereikbaar te houden. De bestaande fietspaden aan de Geerlaan blijven gehandhaafd. Er komt veel extra groen terug in plaats van de voormalige noordwaartse rijstrook.



Figuur 26: Ridderstraat

Verlengde Kerkweg (huidige situatie)




Verlengde Kerkweg (in de toekomst)
Groene buffer
Vrijliggend fietspad
Een rijstrook voor bestemmingsverkeer en bus

6. UITVOERINGSPROGRAMMA

Het voorkeursscenario kan uitgevoerd worden in verschillende fasen. Hieronder is schematisch aangegeven in welke volgorde de uitvoering plaats kan vinden en welke aandachtspunten van belang zijn voor de planning en uitvoering.

Stap	Start	Toelichting	Deelgebied
Schetsontwerp gehele centrumring + participatie	**Q3 – 2021**	De eerste stap omvat het volledig uitschetsen van de gehele centrumring. In deze stap zal er brede participatie moeten plaatsvinden om ervoor te zorgen dat er een breed gedragen ontwerp ligt. Speciale aandacht hierbij gaat naar de busroutes- en haltes. Optioneel is het mogelijk om hierbij ook een microsimulatiemodel te maken om de verkeersafwikkeling beter in beeld te krijgen.	
Voorlopig Ontwerp/ Definitief Ontwerp Fase 1: Klaas Katerstraat tot Geerlaan	**Q2 - 2022**	In de tweede stap wordt er een voorlopig en definitief ontwerp gemaakt van de centrumring (oostzijde). Aanbevolen wordt om dit gedeelte in één keer te ontwerpen. Hierbij wordt het schetsontwerp omgezet in een detail ontwerp inclusief aandacht voor kabels en leidingen en een specifiek beplantingsplan voor het groen.	
Aanleg Nieuwe Bushalte Frans Halsstraat (of elders)	**Q1 - 2023**	De derde stap is een voorbereidende stap op de aanleg van de centrumring oostzijde. In deze stap worden er maatregelen getroffen om de bus te faciliteren op de Frans Halsstraat. De snelheidslimiet wordt verlaagd naar 30 km/u en de nieuwe bushalte zal ingericht moeten worden.	

Aanleg eerste gedeelte Fase 1: Klaas Katerstraat – Sint Jorisstraat **Aanleg tweede gedeelte Fase 1:** Verlengde Kerkweg - Geerlaan	**Q2 - 2023**	De vierde stap omvat de aanleg van de oostzijde van de centrumring. Vanwege het feit dat hier éénrichtingsverkeer wordt aangelegd wordt aangeraden dit in twee kort opeenvolgende stappen te doen. In het eerste gedeelte wordt de Klaas Katerstraat/Koningsplein tot aan de Sint Jorisstraat heringericht. In het tweede gedeelte wordt de Verlengde Kerkweg tot aan de Geerlaan heringericht. Vanaf het begin van fase 1 zal er een éénrichtingsregime ingesteld moeten worden om overlast van vrachtverkeer door de Sint Jorisstraat te vermijden. Ook wordt in deze stap het dynamisch parkeerverwijsssyteem aangelegd.	
Voorlopig ontwerp/Definitief ontwerp Fase 2: Frans Halsstraat, Jonkheer van Karnebeekweg	**Q2 - 2023**	De vijfde stap kan parallel aan de vierde stap lopen en omvat het voorlopig en definitief ontwerp van de westzijde van de ring (Frans Halsstraat en Jonkheer van Karnebeekweg). Aandachtspunt hierbij is de koppeling met de ontwikkelingen op deelgebied 1 (parkeerplaats bij de supermarkt) en de bus routering. Ook van belang is een gepaste oplossing te vinden voor de geluidshinder op de Frans Halsstraat. Een combinatie van asfalt fietsstroken met een klinkerstrook voor auto's en een 30 km/u regime zou voldoende moeten bijdragen aan een reductie van het geluid.	
Aanleg Fase 2	**Q1 - 2024**	In de laatste stap wordt de westzijde van de ring heringericht. Hierbij is het aandachtspunt dat de weg ook in de toekomst in twee richtingen bereikbaar blijft. Voor de aanleg is het daarom van belang om de bouw goed te faseren zodat ook de uitruktijden van de brandweer niet in het geding komen. Eventueel kan deze stap ook later plaatsvinden.	

7. AANBEVELINGEN

Uit de voorgaande rapportage kan geconcludeerd worden dat er een grote uitdaging ligt wat betreft de herinrichting van de centrumring van Ridderkerk. De inrichting voldoet niet aan de eisen van tegenwoordig. Het voelt voornamelijk voor fietsers en voetgangers als een onveilige en oncomfortabele plek en er is weinig groen. Er liggen daarnaast ook veel kansen om een grote verbeterslag te slaan, vooral aan de centrumzijde van de ring.

Na inventarisatie van de problematiek en het schetsen van de scenario's is geconcludeerd dat scenario 2 het meest kansrijke en effectieve scenario is. In dit scenario wordt aan alle randvoorwaarden voldaan maar wordt er ook veel ruimte gecreëerd tussen de Klaas Katerstraat en de Ridderstraat. Hierdoor krijgt het centrum een nieuwe kans zich te ontwikkelen als een plek waar Ridderkerkers trots op kunnen zijn. Een groenere plek, met meer ruimte voor ontmoeting, maar ook zeker een plek waar jongeren en ouderen zich veilig te voet of te fiets kunnen verplaatsen.

De gemeente wordt aanbevolen om scenario 2 als uitgangspunt aan te nemen voor een vervolg (ontwerp)studie naar de precieze uitvoering en inpassing. In de vervolgstappen zal verder moeten worden gekeken naar de kosten, de implicaties voor het verkeer (door middel van een microscopisch verkeersmodel) en naar de extra kansen om meer groen en ontmoetingsplekken te creëren.

In het vervolgtraject zal er ook een uitgebreid participatietraject opgestart moeten worden om het draagvlak te vergroten en ervoor te zorgen dat het ontwerp aansluit bij de wensen van zoveel mogelijk inwoners, ondernemers en bezoekers van het centrum. In het ontwerptraject zal nadrukkelijk aandacht besteed moeten worden aan de optimale oplossing voor de busroutes en haltes, de veiligheid van het tweerichtingsfietspad en de inpassing van de manoeuvreerruimte voor vrachtwagens rond de laad- en losplaatsen. Ook zal in deze fase de aanleg van het parkeerverwijssysteem vanaf de dorpsring een plaats moeten vinden.

BIJLAGE 1: RESULTATEN VERKEERSMODEL

Referentie 2030 (mvt/etm)

Scenario 1: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg). De buslijn wordt gesplitst

Scenario 2: Eenrichtingsverkeer met de klok mee van Klaas Katerstraat tot rotonde Burg. Gaaijfortmanstraat. De buslijn wordt gesplitst

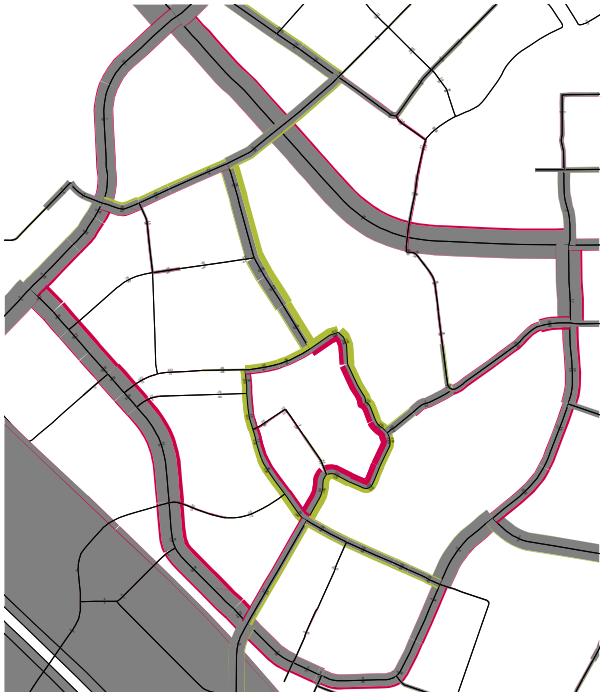
Verkeersintensiteiten (mvt/etm)

- 4.000 - 5.000 mvt (gemengd verkeer of fietsstroken)
- Meer dan 5.000 mvt/etm (gemengd verkeer of fietsstroken) of meer dan 10.000 mvt/etm (fietspad)

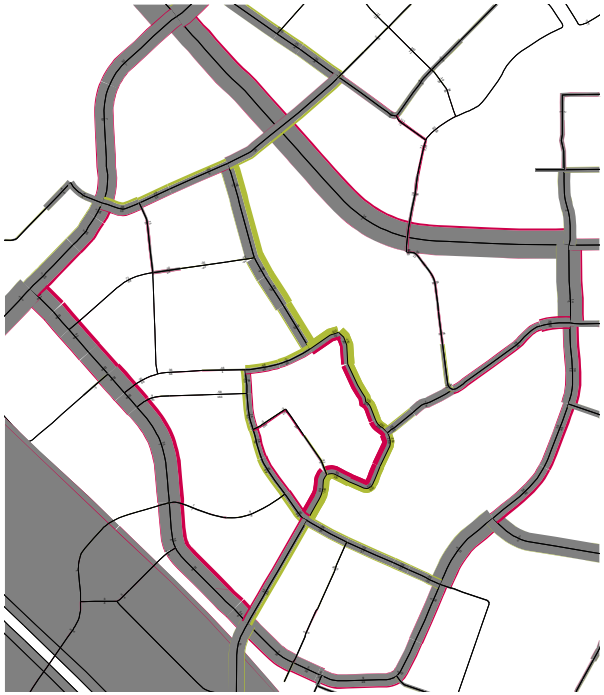
Scenario 3: Knip ten zuiden van de kruising Sint Jorisstraat en Verlengde Kerkweg, eenrichtingsverkeer met klok mee van Klaas Katerstraat tot knip. De buslijn wordt gesplitst

Scenario 4: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg en Klaas Katerstraat). De buslijn blijft behouden

Referentie 2030 (mvt/etm)

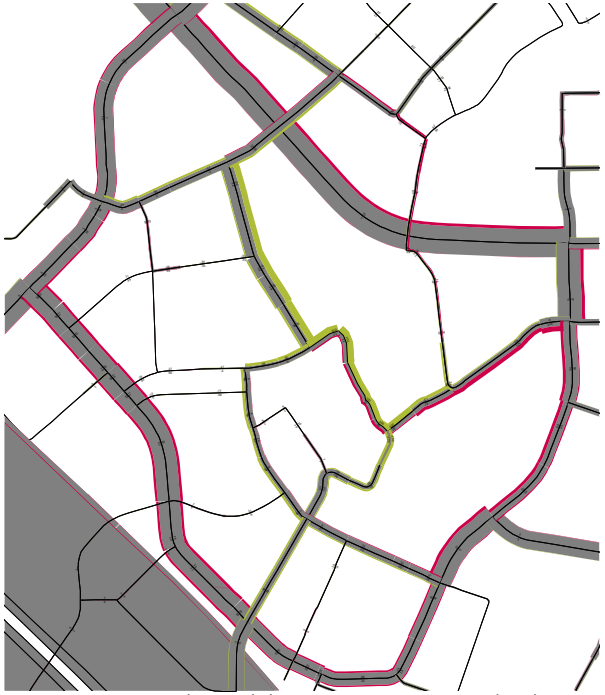


Scenario 1: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg). De buslijn wordt gesplitst

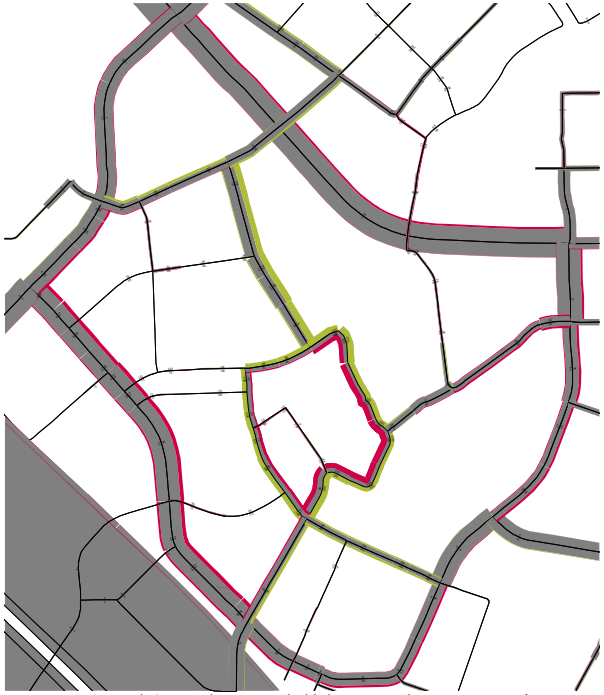


Scenario 2: Eenrichtingsverkeer met de klok mee van Klaas Katerstraat tot rotonde Burg. Gaaijfortmanstraat. De buslijn wordt gesplitst

Verschil in percentage t.o.v. referentie (etmaalcijfers)

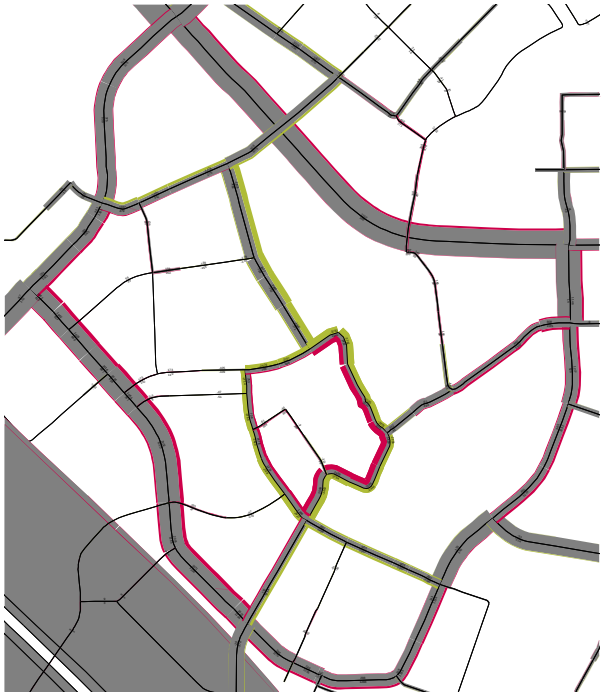


Scenario 3: Knip ten zuiden van de kruising Sint Jorisstraat en Verlengde Kerkweg, eenrichtingsverkeer met klok mee van Klaas Katerstraat tot knip. De buslijn wordt gesplitst

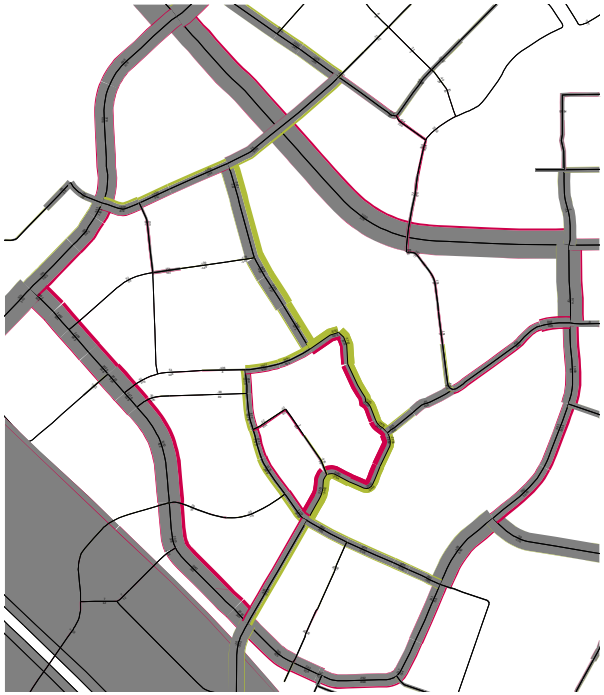


Scenario 4: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg en Klaas Katerstraat). De buslijn blijft behouden

Referentie 2030 (mvt/etm)

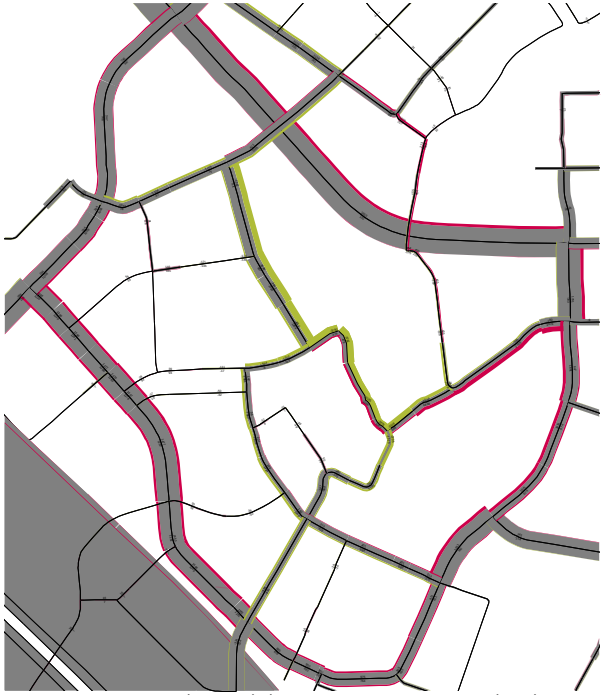


Scenario 1: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg). De buslijn wordt gesplitst

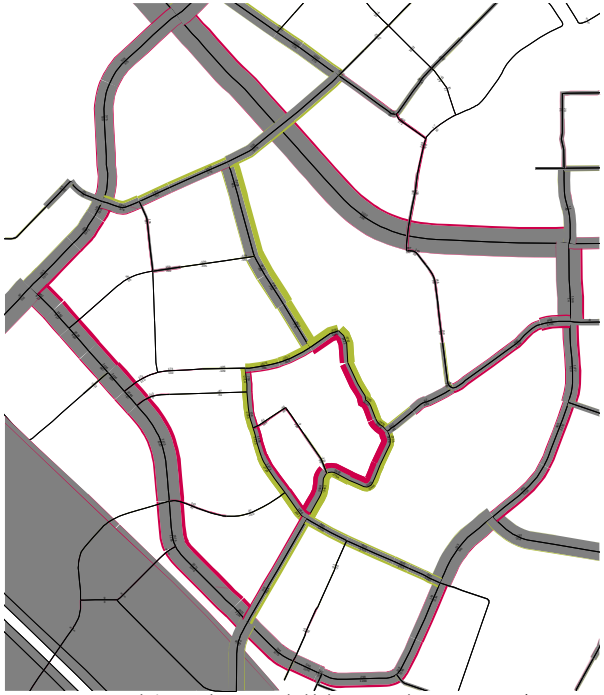


Scenario 2: Eenrichtingsverkeer met de klok mee van Klaas Katerstraat tot rotonde Burg. Gaaijfortmanstraat. De buslijn wordt gesplitst

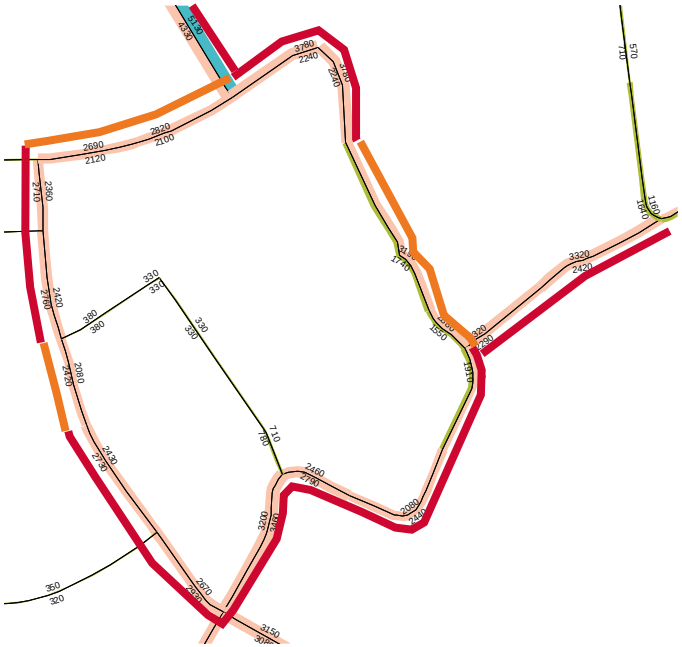
Verschil in intensiteit t.o.v. referentie (etmaalcijfers)



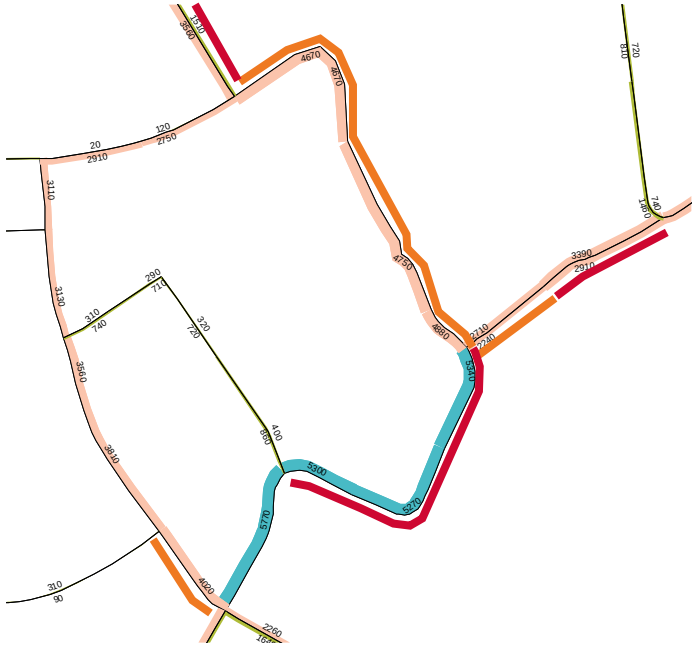
Scenario 3: Knip ten zuiden van de kruising Sint Jorisstraat en Verlengde Kerkweg, eenrichtingsverkeer met klok mee van Klaas Katerstraat tot knip. De buslijn wordt gesplitst



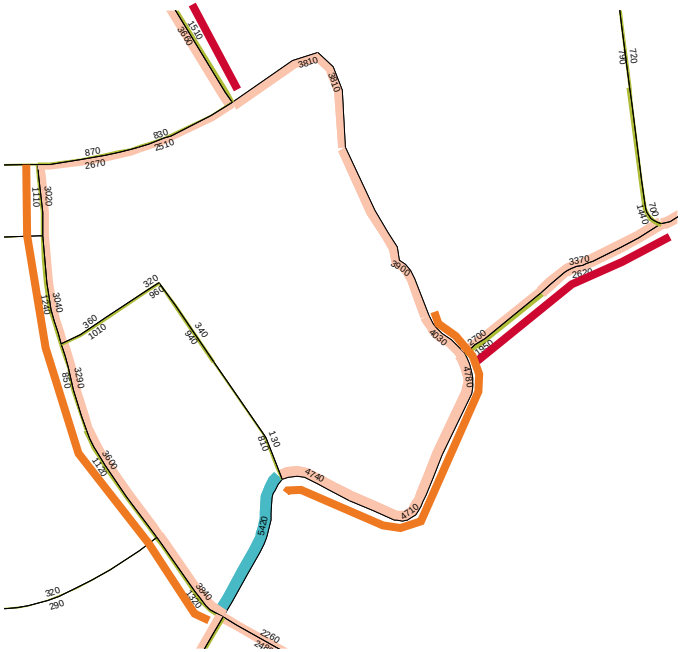
Scenario 4: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg en Klaas Katerstraat). De buslijn blijft behouden



Referentie 2030 (mvt/etm)



Scenario 1: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg). De buslijn wordt gesplitst

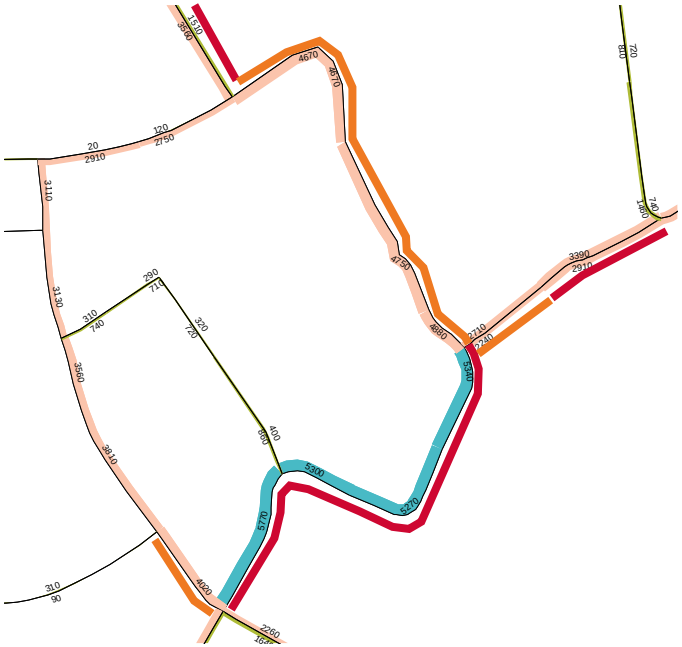


Scenario 2: Eenrichtingsverkeer met de klok mee van Klaas Katerstraat tot rotonde Burg. Gaaijfortmanstraat. De buslijn wordt gesplitst

Verkeersintensiteiten (mvt/etm)

- 4.000 - 5.000 mvt (gemengd verkeer of fietsstroken)
- Meer dan 5.000 mvt/etm (gemengd verkeer of fietsstroken) of meer dan 10.000 mvt/etm (fietspad)

Scenario 3: Knip ten zuiden van de kruising Sint Jorisstraat en Verlengde Kerkweg, eenrichtingsverkeer met klok mee van Klaas Katerstraat tot knip. De buslijn wordt gesplitst



Scenario 4: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg en Klaas Katerstraat). De buslijn blijft behouden

Referentie 2030 (mvt/etm)

Scenario 1: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg). De buslijn wordt gesplitst

Scenario 2: Eenrichtingsverkeer met de klok mee van Klaas Katerstraat tot rotonde Burg. Gaaijfortmanstraat. De buslijn wordt gesplitst

Verschil in percentage t.o.v. referentie (etmaalcijfers)

Scenario 3: Knip ten zuiden van de kruising Sint Jorisstraat en Verlengde Kerkweg, eenrichtingsverkeer met klok mee van Klaas Katerstraat tot knip. De buslijn wordt gesplitst

Scenario 4: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg en Klaas Katerstraat). De buslijn blijft behouden

Referentie 2030 (mvt/etm)

Scenario 1: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg). De buslijn wordt gesplitst

Scenario 2: Eenrichtingsverkeer met de klok mee van Klaas Katerstraat tot rotonde Burg. Gaaijfortmanstraat. De buslijn wordt gesplitst

Verschil in intensiteit t.o.v. referentie (etmaalcijfers)

Scenario 3: Knip ten zuiden van de kruising Sint Jorisstraat en Verlengde Kerkweg, eenrichtingsverkeer met klok mee van Klaas Katerstraat tot knip. De buslijn wordt gesplitst

Scenario 4: Eenrichtingsverkeer met de klok mee op de centrumring (uitgezonderd Jonkh. van Karnebeekweg en Klaas Katerstraat). De buslijn blijft behouden

Conclusies

- Alle scenario's leiden tot minder verkeer op de Centrumring. Een gedeelte van dat verkeer verplaatst naar de Dorpsring (Rotterdamseweg – Donkerslootweg – Vondellaan – Burgemeester De Zeeuwlaan – Populierenlaan).
- Alle scenario's verminderen verkeer op de Sint Jorisstraat:
    - scenario 3 (knip) ~48%
    - scenario 2 ~13%
    - scenario 1 en 4 ~2%
- Scenario 1 en 4 (met eenrichtingsverkeer op de Frans Halsstraat leiden tot hogere aantallen verkeer op de Ridderstraat, Verlengde Kerkweg en Schoutstraat).
- Grootste afname van verkeer op de centrumring bij scenario 3 (knip).

Inrichting en hoeveelheid verkeer:

- In scenario 1 is de verwachte hoeveelheid auto’s op de Verlengde Kerkweg hoger dan 5.000 mvt/etmaal. Fietsers worden daarom gescheiden van het autoverkeer.
- In scenario 2 is de verwachte hoeveelheid nergens op de centrumring hoger dan 5.000 mvt/etmaal, vrijliggende fietsvoorzieningen zijn niet noodzakelijk.
- In scenario 3 is de verwachte hoeveelheid nergens op de centrumring hoger dan 5.000 mvt/etmaal, vrijliggende fietsvoorzieningen zijn niet noodzakelijk.
- In scenario 4 is de verwachte hoeveelheid auto’s op de Verlengde Kerkweg hoger dan 5.000 mvt/etmaal. Fietsers worden hier gemengd met het autoverkeer, dit vormt daarom een aandachtspunt in het ontwerp.

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA • DURHAM

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • Nederland • +31 (0)15 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl