

# *Kwaliteitsimpuls* **Koningsplein**

*Verkeersonderzoek  
Koningsplein te Ridderkerk*

*Omdat we ons verplaatsen*



# i

## Inhoudsopgave

Opdrachtgever(s)	Gemeente Ridderkerk
Titel rapport	Verkeersonderzoek Koningsplein Ridderkerk
Kenmerk	004996.20190927.R1.02
Datum publicatie	Februari 2020
Projectleider Goudappel Coffeng	Henk van Zeijl
Projectteam Goudappel Coffeng	Lennert Bonnier, Bas Alferink, Sander Schoorlemmer
Status	Definitief

© Copyright Goudappel Coffeng

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele recht-hebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

<b>1. Inleiding</b>	<b>5</b>
Op zoek naar een andere invulling van het Koningsplein	7
<b>2. Onderzoekopzet</b>	<b>11</b>
Huidige situatie	13
Drie inrichtingsvarianten	15
<b>3. Werkspoor Koningsplein</b>	<b>19</b>
Beoordelingscriteria	20
Voor- en nadelen Inrichtingsvarianten	27
Conclusies werkspoor Koningsplein	33
<b>4. Werkspoor centrumomgeving</b>	<b>35</b>
Berekening verkeersintensiteiten	37
Waar komt het verkeer op het Koningsplein vandaan?	39
Wegenscan	41
Uitkomsten per variant	43
Conclusies werkspoor centrumomgeving	49





## *Inleiding*

*De gemeente Ridderkerk heeft de ambitie om de ruimtelijke kwaliteit van het Koningsplein te verbeteren. Een van de andere kerndoelen is het beperken van het niet-noodzakelijke autoverkeer rondom het centrum van Ridderkerk. De gemeente heeft drie scenario's in beeld om de dominantie van het gemotoriseerde verkeer op het Koningsplein te verminderen en de ruimtelijke kwaliteit te vergroten. In deze rapportage worden de verkeerskundige en ruimtelijke aspecten van deze scenario's beoordeeld.*





# 1

## Op zoek naar een andere invulling van het Koningsplein

### Aanleiding

Momenteel wordt het Mobiliteitsplan Ridderkerk opgesteld, waarbij invulling wordt gegeven aan het mobiliteitsbeleid. Hiermee wordt invulling gegeven aan de Omgevingsvisie Ridderkerk, waarin de fietser centraal wordt gesteld. Een van de inhoudelijke kerndoelen is dan ook het beperken van het niet-noodzakelijke autoverkeer.

Het Koningsplein is een horecaplein gelegen in het centrum van Ridderkerk. Momenteel kent een deel van het plein een doorgaande verkeersfunctie, waarvan zowel auto's, fietsers als openbaar vervoer gebruik maken. Het Koningsplein heeft echter ook een verblijfsfunctie door de aanwezigheid van horeca. De gemeente Ridderkerk werkt met het 'Ontwikkelperspectief Centrum' aan het versterken van de positie van het centrum, waarbij de nadruk wordt gelegd op kernwaarden als beleving, aantrekkelijkheid en kwaliteit in relatie tot de openbare ruimte, diversiteit, omvang winkels/horeca en mobiliteit. De volgende vraag staat centraal in dit onderzoek:

*'Wat zijn de verkeerskundige mogelijkheden om meer verblijfskwaliteit te bieden aan het Koningsplein?'*

*'Hoe kan de verkeersfunctie die nu op het Koningsplein aanwezig is het beste afgewaardeerd worden, en welke inrichting sluit het beste aan om de mogelijkheden voor voetgangers en fietsers te vergroten?'*



## Varianten

Om het Koningsplein in de toekomst goed te laten functioneren, is een evenwicht tussen de verkeerskundige inrichting en de kwaliteit van de openbare ruimte van belang. In alle varianten wordt de verkeersfunctie van het gebied ingeperkt om daarmee ruimte te bieden voor het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit. De volgende varianten zijn daarbij onderscheiden:

- autoluw: het beperken van het doorgaand verkeer;
- autovrij uitgezonderd OV: knip voor autoverkeer, toegankelijk voor openbaar vervoer;
- autovrij: knip voor zowel autoverkeer als openbaar vervoer.

## Onderzoeksopzet

De voorkeursvariant voor het Koningsplein mag niet ten koste gaan van de omliggende buurt. De herinrichting van het Koningsplein is daarom beoordeeld op twee schaalniveaus:

- Schaalniveau 1: het **Koningsplein**. Hierbij gaat het om de balans tussen de verkeerskundige functie en de verblijfskwaliteit.
- Schaalniveau 2: de **Centrumomgeving**, oftewel het gebied rondom het Koningsplein. Een variant kan namelijk effect hebben op de omgeving rondom het Koningsplein.

De schaalniveaus vormen de twee werksporen en zijn visueel weergegeven op de figuur op de volgende pagina.

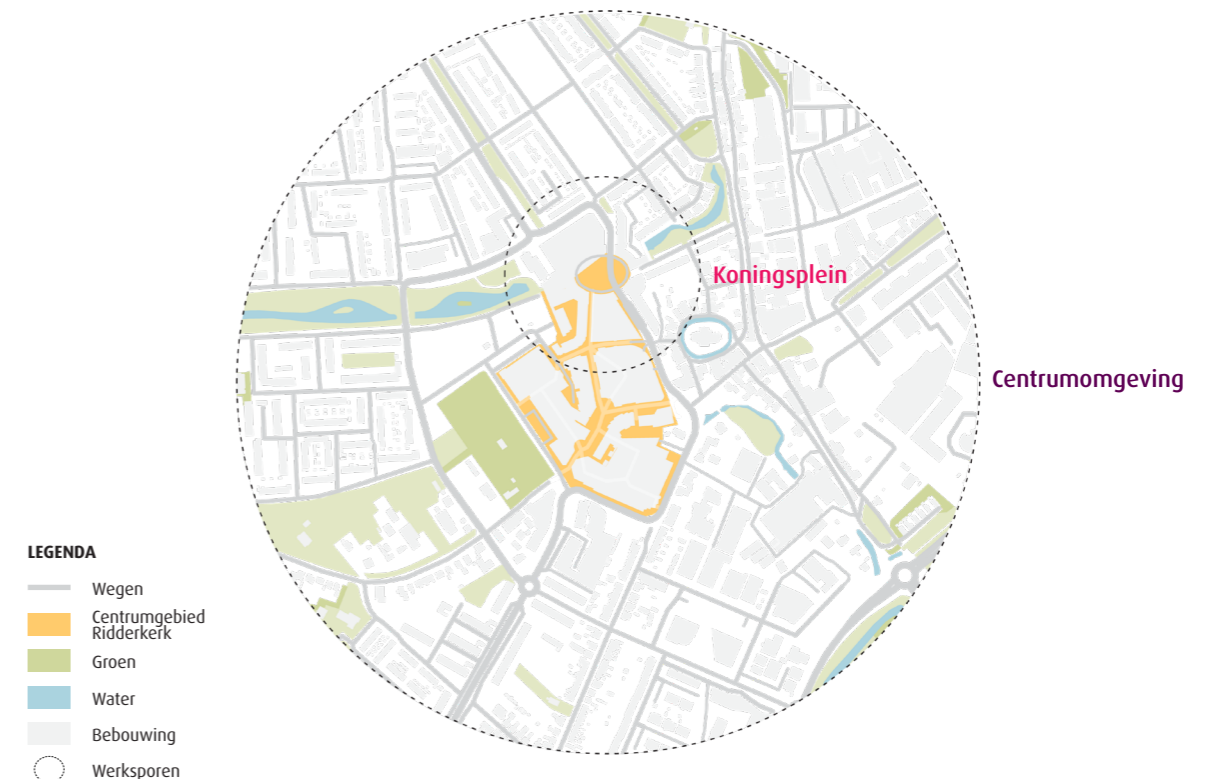
In het werkspoor Koningsplein is gekeken naar de directe omgeving van het Koningsplein. Hierbij is beoordeeld wat de verkeerskundige en ruimtelijke gevolgen zijn van de varianten, en wordt rekening gehouden met het Mobiliteitsplan Ridderkerk. Voor het wKoningsplein is aan de hand van enkele concrete beoordelingscriteria bepaald welke invloed de drie varianten hebben.

In het werkspoor Centrumomgeving is bepaald welke effecten de drie inrichtingsvarianten voor het Koningsplein hebben op de omliggende straten en buurten. Om deze effecten goed in beeld te krijgen, zijn de varianten doorgerekend met het verkeersmodel voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (V-MRDH) met prognosejaar 2030. Door middel van verkeerstellingen zijn de huidige verkeersstromen inzichtelijk, en is het model verfijnd voor de omgeving rond het centrum. Vervolgens is voor een aantal wegvakken bepaald of de aanpassingen aan het Koningsplein voor positieve of negatieve effecten zorgen. Deze effecten zijn bepaald op wegvak- en kruispuntniveau.

## Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze rapportage worden de huidige situatie en de drie verkeerskundige varianten voor het Koningsplein nader beschreven. In hoofdstuk 3 is voor de drie varianten de beoordeling van het werkspoor Koningsplein verder uitgewerkt. In hoofdstuk 4 worden de effecten op

de Centrumomgeving in beeld gebracht. De gevolgen voor de bereikbaarheid en de verkeersstromen voor de wijk en nabijgelegen wegen worden beoordeeld. Tot slot is in hoofdstuk 5 een conclusie gegeven op basis van de verkeerskundige en ruimtelijke beoordeling.







## Onderzoeksopzet

*De gemeente Ridderkerk heeft de ambitie om de verblijfskwaliteit van het Koningsplein te verbeteren. Om dit te bereiken, moet de verkeersfunctie van het gebied veranderen. Hiervoor zijn drie scenario's bedacht, die in dit hoofdstuk nader worden toegelicht.*





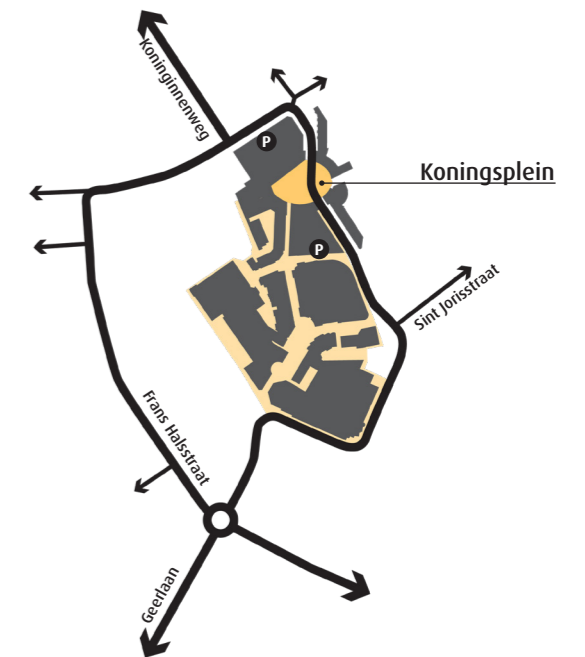
## 2.1 *Huidige situatie*

Het Koningsplein ligt aan de noordoostzijde van het centrum van Ridderkerk. Het Koningsplein maakt samen met de Schoutstraat, Verlengde Kerkweg, Geerlaan, Frans Halsstraat, Jonkheer van Karnebeekweg en de Klaas Katerstraat deel uit van de 'ring' rondom het centrum. De wegen op deze ring zijn belangrijke gebiedsontsluitende wegen voor Ridderkerk.

Op het traject vanaf de Klaas Katerstraat tot de Geerlaan waaronder het Koningsplein valt, geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. De verharding met klinkers en het mengen van fiets- en autoverkeer passen goed bij deze snelheid, de functie van de route (als gebiedsontsluitende weg) echter niet.

Aan het Koningsplein zijn diverse horecagelegenheden gevestigd, variërend van een restaurant tot café. Het plein biedt ruimte om terrassen op te stellen. De gemeente Ridderkerk is tevens gevestigd aan het Koningsplein. Door de aanwezigheid van het gemeentehuis, vinden regelmatig trouwerijen plaats. De ingang van de parkeergarage die onder het gemeentehuis is gesitueerd, bevindt zich aan de noordzijde van het plein ter hoogte van de Klaas Katerstraat.

Parkeren is niet toegestaan op het Koningsplein, met uitzondering van een mindervalidenplek voor maximaal één uur. Wel wordt het Koningsplein gebruikt voor de bevoorrading van de daar gevestigde horeca. Het is van belang dat de toekomstige inrichting van het Koningsplein geen effect heeft op het laden en lossen.





## 2.2 Drie inrichtingsvarianten

### Openbaar vervoer op het Koningsplein

Het Koningsplein is tevens een belangrijke schakel in het OV-netwerk van Ridderkerk. De bussen die het centrum van Ridderkerk bedienen, rijden allemaal over het Koningsplein. Het betreft vijf buslijnen, die gezamenlijk goed zijn voor gemiddeld acht à negen bussen per uur per richting. In de spitsen liggen deze aantallen nog hoger.

Op moment van schrijven wordt nog onderzoek gedaan naar de HOV visie voor Ridderkerk. Daarnaast speelt ook het 'Ontwikkelperspectief Centrum', waar de gemeente mee bezig is. het centrum van Ridderkerk zal in ieder geval bereikbaar blijven voor de ontsluitende buslijnen.

### Verblijfsgebied

De doorgaande verkeersroute over het Koningsplein belemmert de kwaliteit van de openbare ruimte. De rijbaan (waarvan gemotoriseerd verkeer en fietsers gebruik maken) doorsnijdt het plein, waardoor de horecagelegenheden het plein niet optimaal benutten. Daarnaast zorgt dit ervoor dat de oversteekbaarheid tussen de twee pleindelen niet optimaal is.

### Evenementen

Op het Koningsplein vindt jaarlijks een aantal evenementen plaats. Voorbeelden hiervan zijn de Zomertoer (muzikale optredens) en de intocht van Sinterklaas. Tijdens deze evenementen wordt het Koningsplein (soms) afgesloten voor verkeer. Dit verkeer wordt dan omgeleid via de omliggende straten. De verkeerseffecten van deze evenementen zijn in deze rapportage niet opgenomen, aangezien deze per evenement kunnen verschillen en zorgen voor een korte piek van verkeer. De initiatiefnemer dient in dat geval voor deze specifieke situaties mobiliteitsmaatregelen te treffen (en dit bijvoorbeeld vast te leggen in draaiboeken) in nauwe samenspraak met de gemeente Ridderkerk. Bij de beoordeling van de varianten wordt uitgegaan van de reguliere verkeerssituatie.

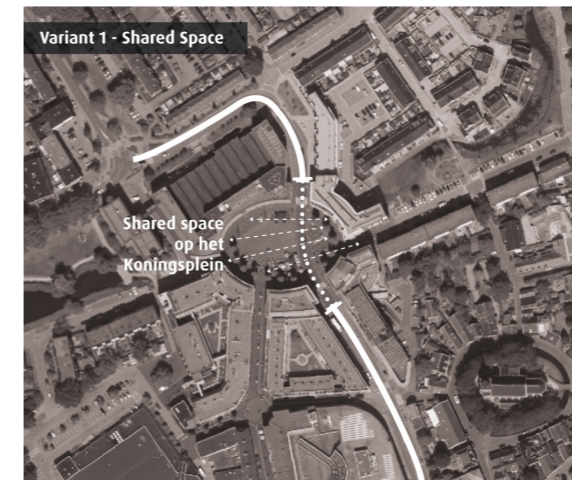
De gemeente Ridderkerk heeft voor het Koningsplein drie inrichtingsvarianten opgesteld. De varianten geven alle een impuls aan de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. In deze paragraaf worden de drie varianten nader toegelicht.

### Variant 1: Autoluw

In de eerste variant wordt het Koningsplein ingericht als shared space. Het kenmerk van shared space is dat alle weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers en automobilisten, dezelfde ruimte met elkaar delen. Er is dus geen apart wegvak voor auto's, of een trottoir voor voetgangers. Bij de inrichting van het Koningsplein als autoluwe omgeving

blijft het voor automobilisten mogelijk om deze route te gebruiken als route voor lokaal verkeer, niet voor doorgaand verkeer. Het doel van deze variant is dan ook om het aandeel doorgaand verkeer tot een minimum te beperken. Ook de bereikbaarheid voor het laden en lossen van de winkels en de horeca levert in deze variant naar verwachting geen problemen op.

Een goed werkend voorbeeld hiervan is de Rijksstraatweg in Haren, waar 7.000 mvt/etm rijden. Door een goede samenhang van de inrichting en de invloed van de omgeving ontstaan hier geen onveilige situaties tussen de weggebruikers.



Voorbeeld shared space inrichting



## Variant 2: Autovrij uitgezonderd OV

In deze variant krijgt het Koningsplein de functie van een verblijfsplein, maar blijft het toegankelijk voor het openbaar vervoer en de bevoorrading van de aan het plein gevestigde horeca. Dit kan bijvoorbeeld door een verzinkbare paal aan beide zijden van het Koningsplein neer te zetten.

Het inrichten van het Koningsplein als verblijfsgebied heeft consequenties voor het autoverkeer. Zo kan het verkeer vanuit de wijk rond de Koninginneweg niet meer via het Koningsplein naar de Sint Jorisstraat. De verwachting is dat dit voor meer verkeer op de westzijde van de 'ring' rondom het centrum zorgt (Jonkheer van Karnebeekweg, Frans Halsstraat, Geerlaan). Hiervoor is onderzocht wat het effect van deze variant is op de omliggende wegen in het centrum.

## Variant 3: Autovrij

In de variant autovrij wordt een knip toegepast rond het Koningsplein. Het Koningsplein is daarmee niet meer toegankelijk voor alle vormen van gemotoriseerd verkeer. Verkeer zal dus, net als in variant 2, een andere route moeten zoeken. Het verschil ten opzichte van variant 2 is dat ook bussen een alternatieve route dienen te kiezen.

De voetganger staat in deze variant op nummer 1. De fietser mag gebruik maken van het plein, maar moet zich schikken aan de voetganger. Dit zorgt ervoor dat het Koningsplein een groot verblijfsgebied wordt. Tevens biedt het kansen om de relatie tussen het Koningsplein en de omliggende functies (zoals het winkelhart van Ridderkerk) te versterken. Wel dient in deze variant rekening te worden gehouden met de mogelijkheid tot bevoorrading van de aan het plein gevestigde horeca. Daarnaast moet het plein voor trouwerijen bereikbaar blijven. Dit kan bijvoorbeeld met een verzinkbare paal.



Voorbeeld verblijfsgebied, toegankelijk voor OV en bevoorrading



Voorbeeld autovrij





## *Werkspoor Koningsplein*

*In dit hoofdstuk is het werkspoor Koningsplein uitgewerkt. In dit werkspoor wordt ingezoomd op de directe omgeving van het Koningsplein en worden de effecten van de verschillende varianten beoordeeld. Hierbij wordt onder andere ingegaan op de aspecten bereikbaarheid, doorstroming, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit.*



# 3.1 Beoordelingscriteria

In het werkspoor Koningsplein wordt gekeken naar de fysieke inrichting van de drie varianten en hoe deze op de kwalitatieve en kwantitatieve aspecten scoren. De beoordeling van de varianten is uitgewerkt aan de

hand van enkele onderscheidende criteria. De volgende beoordelingscriteria zijn gehanteerd voor dit werkspoor en zijn nader toegelicht op de volgende pagina's:



## Functie in het netwerk



## Intensiteit/capaciteit Koningsplein



## Oversteekbaarheid



## Doorstroming auto



## Doorstroming fiets



## Doorstroming OV



## Veiligheid fietser



## Veiligheid voetganger



## Ruimtelijke kwaliteit



## Bereikbaarheid laad- en losplekken



## Bereikbaarheid parkeergarages



## Sociale veiligheid



## Verblijf & rust



## Recreatie & terrassen



## Impact evenementen op verkeer



### Functie in het netwerk

Bij de functie in het netwerk gaat het om de verkeerskundige functie van het Koningsplein in het netwerk. Heeft de weg een verblijfsfunctie of een verkeersfunctie, of een combinatie van beide. Binnen het beleid van de gemeente Ridderkerk worden drie wegcategorieën onderscheiden voor wegen binnen de bebouwde kom:

- gebiedsontsluitingsweg (50 km/h): hoofdontsluitingswegen binnen de gemeente;
- wijkontsluitingsweg (30 of 50 km/h): de belangrijkste ontsluitingsweg van een wijk;
- erftoegangsweg: (< 30 km/h): verblijfsgebied zonder doorgaande functie.

Om de ruimtelijke kwaliteit van het Koningsplein te benutten, is het wenselijk om de verblijfskwaliteit in het gebied te versterken. De voorkeur ligt dan ook bij een functie van de weg die de verblijfskwaliteit versterkt. De omliggende wijken dienen echter ook bereikbaar te blijven.



### Intensiteit/capaciteit Koningsplein

Het aantal motorvoertuigen dat over de weg heen gaat (intensiteit) en het maximale gewenste aantal motorvoertuigen dat hoort bij de verkeerskundige functie van de weg (capaciteit).

De volgende categorieën worden gehanteerd:

- gebiedsontsluitingsweg < 15.000 motorvoertuigen per etmaal;
- wijkontsluitingsweg < 5.000 motorvoertuigen per etmaal;
- verblijfsgebied < 2.000 motorvoertuigen per etmaal.

De intensiteiten zijn met behulp van het verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (zie paragraaf 4.1) bepaald voor de toekomstige situatie in 2030.



### Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid gaat over het gemak voor voetgangers en fietsers om de rijbaan over te steken. De oversteekbaarheid hangt af van de intensiteit op de weg, de snelheid van het autoverkeer, de breedte van de rijbaan en de aanwezigheid van oversteekvoorzieningen, zoals zebra's of een middensteunpunt. De oversteekbaarheid verbetert op het moment dat de autosnelheid en de intensiteit omlaag gaan en de oversteeklengte van de rijbaan wordt verkleind door een smallere rijbaan of de mogelijkheid om in twee fasen over te steken. De oversteekbaarheid is beoordeeld voor het Koningsplein. Hier zijn momenteel al twee zebra's aanwezig. De looproute langs de rijbaan is echter niet optimaal door de verhoogde rand aan beide zijden van de rijbaan.





#### Doorstroming auto

Het gemak voor het autoverkeer om te kunnen doorrijden zonder gehinderd te worden door kruisende fietsers of voetgangers.



#### Doorstroming fiets

Het gemak voor fietsers om te kunnen doorrijden zonder gehinderd te worden door kruisende voetgangers.



#### Doorstroming openbaar vervoer

Het gemak voor het openbaar vervoer om ongehinderd over het koningsplein te kunnen rijden, zonder gehinderd te worden door kruisende fietsers of voetgangers.



#### Veiligheid fiets

De veiligheid van de fietser verbetert op het moment dat deze een eigen fietsvoorziening (fietspad of fietsstrook) heeft, of de snelheid van het autoverkeer lager ligt. Ook bij een lagere intensiteit van het autoverkeer neemt de veiligheid voor de fietsers toe.



#### Veiligheid voetganger

Heeft de voetganger genoeg ruimte aan weerszijden van de rijbaan om te lopen en is er een plek waar de voetganger in de voorrang kan oversteken (verkeerslicht of zebrapad).



#### Ruimtelijke kwaliteit

Bij ruimtelijke kwaliteit wordt gekeken of er ruimte beschikbaar is waar mensen elkaar ongedwongen kunnen ontmoeten (verblijven). Denk hierbij aan een plek voor bankjes, groenvoorzieningen en waterpartijen. Daarnaast gaat om de extra belevingswaarde die toegevoegd kan worden.



#### Bereikbaarheid laad- en losplekken

De horecagelegenheden en bedrijven aan het Koningsplein moeten worden bevoorrad. Bij voorkeur is het daarvoor mogelijk om het bevoorradende voertuig daarvoor zo dicht mogelijk bij het bedrijfspand te plaatsen. Dit aspect wordt beoordeeld op basis van de afstand die moet worden afgelegd vanaf de vrachtwagen naar de bedrijfspanden.



#### Bereikbaarheid parkeergarages

De bereikbaarheid van de omliggende parkeergarages gaat om twee zaken. Het eerste aspect is de loopafstand die moet worden afgelegd vanaf parkeerlocaties naar het Koningsplein en de rest van het centrum. Het tweede aspect is de rijroute naar de parkeerlocaties, deze moet logisch en begrijpelijk zijn voor bezoekers en geen ongewenst zoekverkeer tot gevolg hebben.



#### Sociale veiligheid

Bij sociale veiligheid gaat het om de mate waarin mensen zich prettig en veilig voelen op het Koningsplein. Hoe meer voorbijgangers er zijn hoe hoger de sociale veiligheid is.



#### Verblijf en rust

De mate waarin bezoekers prettig kunnen verblijven op het Koningsplein, zonder overlast te hebben van verkeer (geluid, luchthinder en trillingen).



#### Recreatie & terrassen

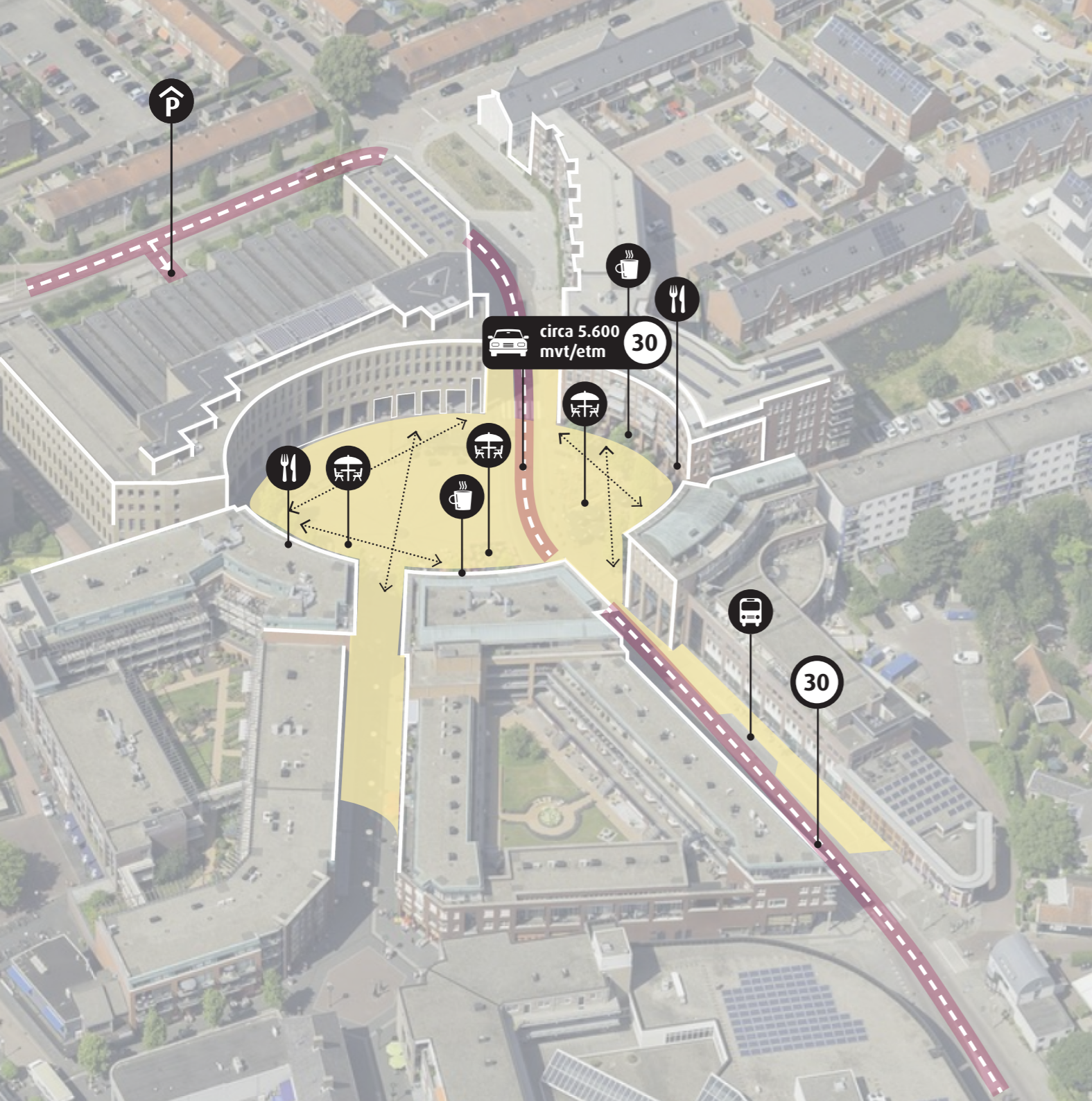
Bij dit aspect wordt gekeken naar de ruimte die benut kan worden voor recreatie, het realiseren van (extra) terrasruimte en ruimte voor het houden van evenementen.



#### Impact evenementen op verkeer

Tijdens evenementen wordt het Koningsplein afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Er wordt hier gekeken naar de mate waarin een evenement ervoor zorgt dat het verkeer een andere route moet gaan rijden.





## Beoordeling Koningsplein

In de tabel hiernaast is de beoordeling van de 2030-situatie met de huidige inrichting van het Koningsplein op basis van de hiervoor genoemde criteria opgenomen. De criteria krijgen een beoordeling op de schaal **goed - voldoende - matig - slecht**. In de volgende paragrafen worden de drie varianten op een vergelijkbare wijze beoordeeld.

Met de huidige inrichting heeft het Koningsplein een functie als wijkontsluitingsweg. In totaal rijden in 2030 circa 5.600 mvt/etm over het Koningsplein. Uit de verkeerstellingen blijkt dat er eind 2019 circa 4.400 motorovertuigen reden.

### Voordelen

In de huidige inrichting scoort het Koningsplein goed op de aspecten doorstroming auto, OV en fiets. Daarnaast is de bereikbaarheid van de drie parkeergarages Jorishof, Ridderhof en Koningsplein goed.

### Nadelen

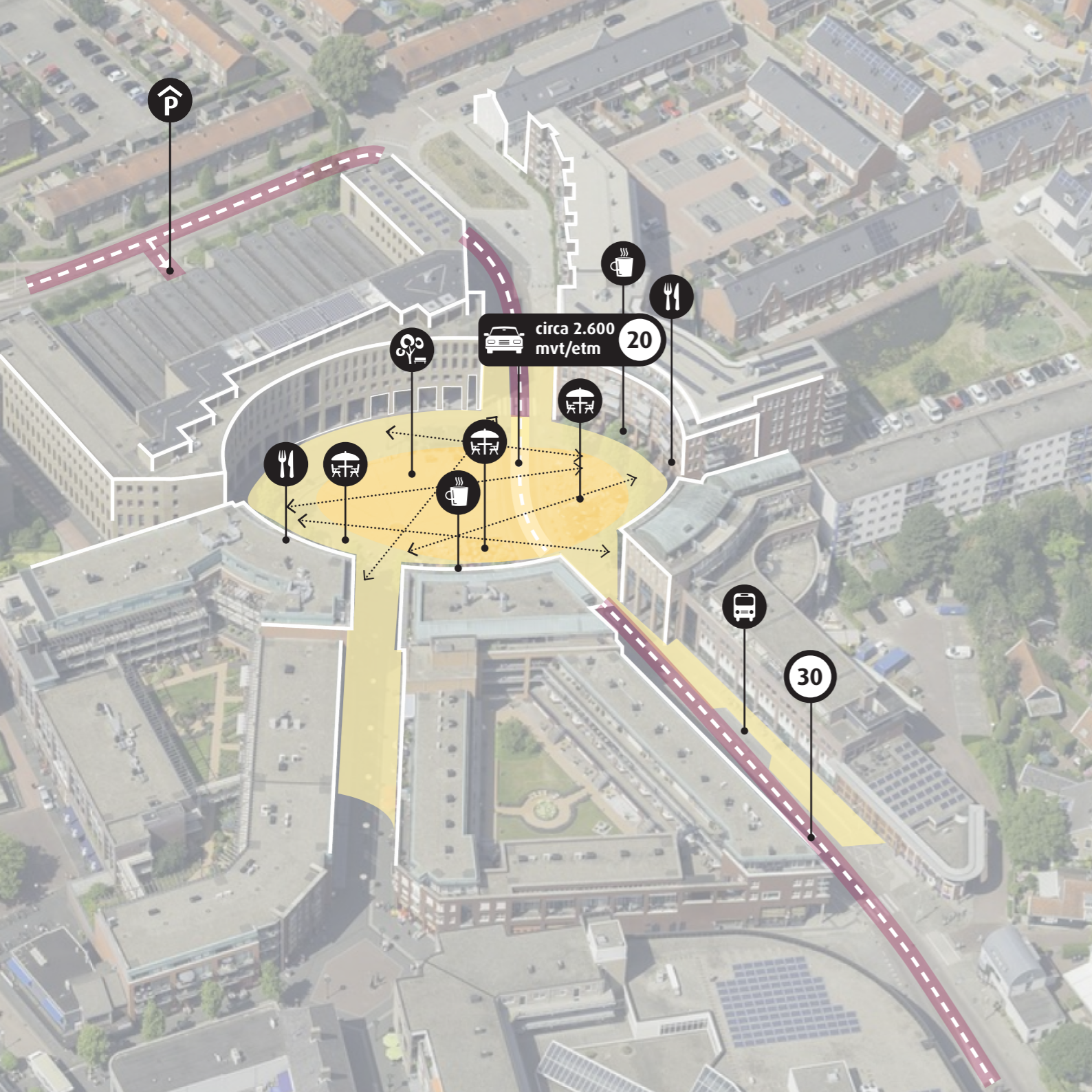
De goede doorstroming en de intensiteit op het Koningsplein zorgen voor een verminderde oversteekbaarheid voor de voetganger. De voetganger moet 6,7 meter rijbaan in één keer overbruggen. Doordat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer niet hoog ligt (30 km/h) en er aan weerszijden zebrapaden liggen, scoort dit nog voldoende.

De intensiteit van het gemotoriseerde verkeer heeft wel een grote impact op het verblijven op het Koningsplein. Rust, ruimtelijke kwaliteit en ruimte voor recreatie en terrassen scoren hierdoor ook matig of slecht.

Beoordelingsaspecten	2030 situatie met huidige inrichting
Functie in het netwerk   Koningsplein	wijkontsluiting
Intensiteit/capaciteit (etmaal) Koningsplein	5.600
Oversteekbaarheid	
Doorstroming auto	
Doorstroming fiets	
Doorstroming OV	
Veiligheid fietser	
Veiligheid voetganger	
Bereikbaarheid laden en lossen	
Bereikbaarheid parkeergarages	
Sociale veiligheid	
Verblijf/rust	
Inmpact evenementen op verkeer	Slecht
Ruimtelijke kwaliteit	
Recreatie/terras/evenementen	

Beoordeling: goed voldoende matig slecht





## 3.2 Voor- en nadelen Inrichtingsvarianten

### Variant 1: Autoluw

In deze variant krijgt het Koningsplein een shared space-achtige inrichting. Dit zorgt ervoor dat het Koningsplein een groot verblijfsgebied wordt. Daarmee worden de relaties met de omliggende functies versterkt. Door het gebied autoluw in te richten, blijft het nog steeds toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Dit zorgt ervoor dat op het Koningsplein nog 2.600 mvt/etm blijven rijden. Ter vergelijking, in de huidige situatie rijden 5.600 mvt/etm over het Koningsplein. De verwachting is dat dit aantal in de praktijk geen knelpunt veroorzaakt.

#### Voordelen

Door de autoluwe inrichting blijven alle direct omliggende gebieden goed bereikbaar voor auto, fiets en laad- en losverkeer, maar wordt het doorgaande verkeer ontmoedigd om hiervan gebruik te maken. De intensiteit wordt sterk verlaagd wat mogelijkheden biedt om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Het plein blijft in gebruik voor verschillende functies, waardoor het niet te stil en leeg wordt. Doordat autoverkeer niet wordt geweerd, blijven ook de nabijgelegen parkeergarages goed toegankelijk.

#### Nadelen

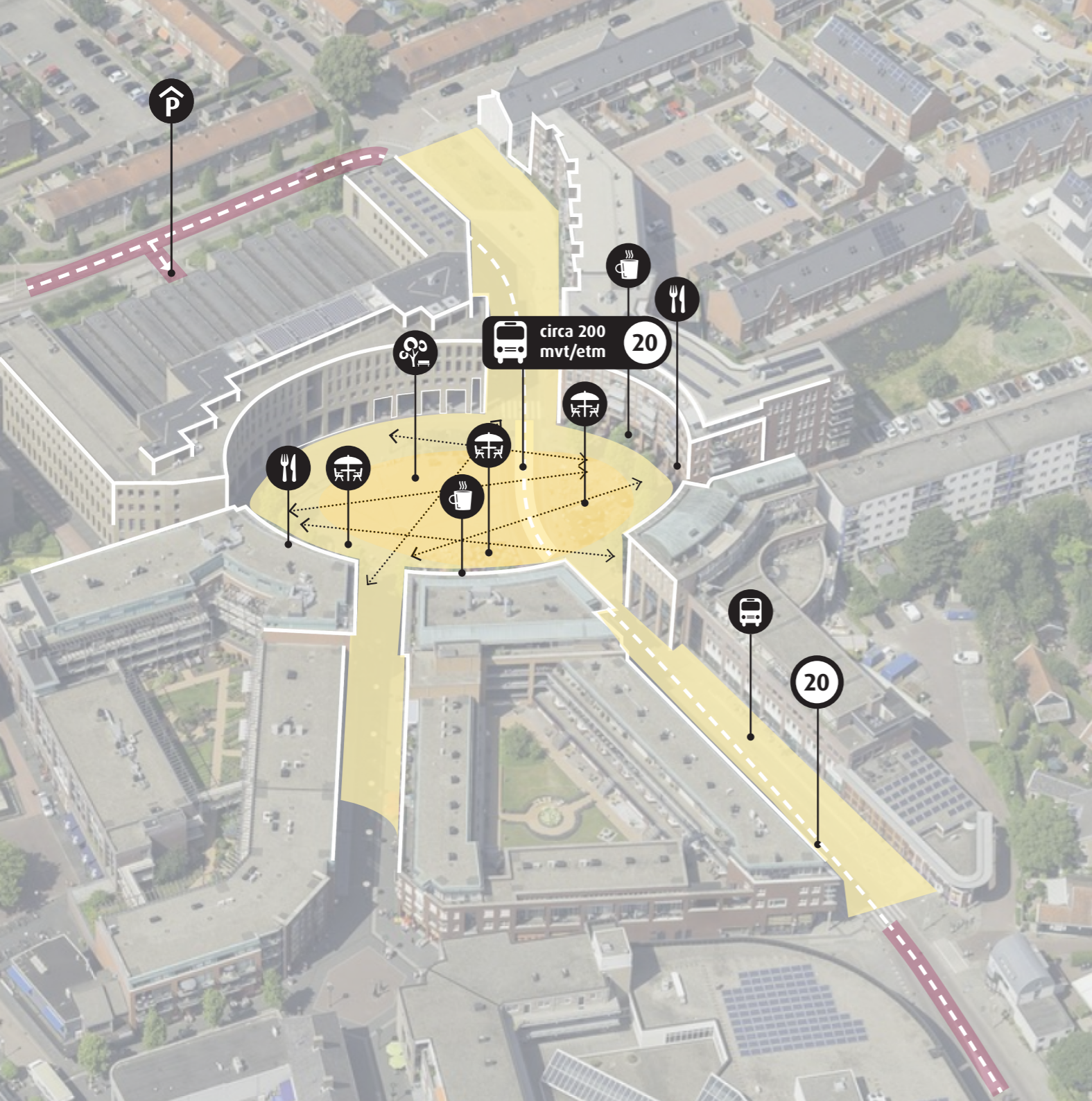
Ondanks dat de objectieve veiligheid wordt vergroot door de autoluwe inrichting, kunnen gebruikers het gevoel hebben dat de veiligheid omlaag gaat. Alle gebruikers delen dezelfde ruimte, er zijn geen aparte voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

Hierdoor neemt de doorstroming van de auto af. Omdat er nog steeds autoverkeer over het plein rijdt, is de oversteekbaarheid nog niet optimaal.

Beoordelingsaspecten	autoluw
Functie in het netwerk   Koningsplein	erftoegangsweg
Intensiteit/capaciteit (etmaal) Koningsplein	2.600
Oversteekbaarheid	
Doorstroming auto	
Doorstroming fiets	
Doorstroming OV	
Veiligheid fietser	
Veiligheid voetganger	
Bereikbaarheid laden en lossen	
Bereikbaarheid parkeergarages	
Sociale veiligheid	
Verblijf/rust	
Impact evenementen op verkeer	Slecht
Ruimtelijke kwaliteit	
Recreatie/terras/evenementen	

Beoordeling: goed voldoende matig slecht





## Variant 2: Autovrij uitgezonderd OV

In deze variant wordt het Koningsplein afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd bussen. Dit zorgt ervoor dat het Koningsplein een groot verblijfsgebied wordt, maar toegankelijk blijft voor het openbaar vervoer en de bevoorrading van de aan het plein gevestigde horeca. Met deze herinrichting gaan nog maar 200 mvt/etm over het Koningsplein, dit zijn namelijk enkel de bussen. Deze intensiteiten passen goed bij de functie van het Koningsplein in deze variant als verblijfsplein.

### Voordelen

Doordat de verkeersintensiteiten op het Koningsplein flink afnemen, verbetert de oversteekbaarheid voor de voetganger. Deze lagere intensiteiten zorgen er tevens voor dat de ruimtelijke kwaliteit een impuls kan krijgen. Hetzelfde geldt voor de mogelijkheid voor recreatie, terras en evenementen. Doordat het OV en de logistiek nog steeds welkom zijn op het Koningsplein, scoren deze aspecten goed.

### Nadelen

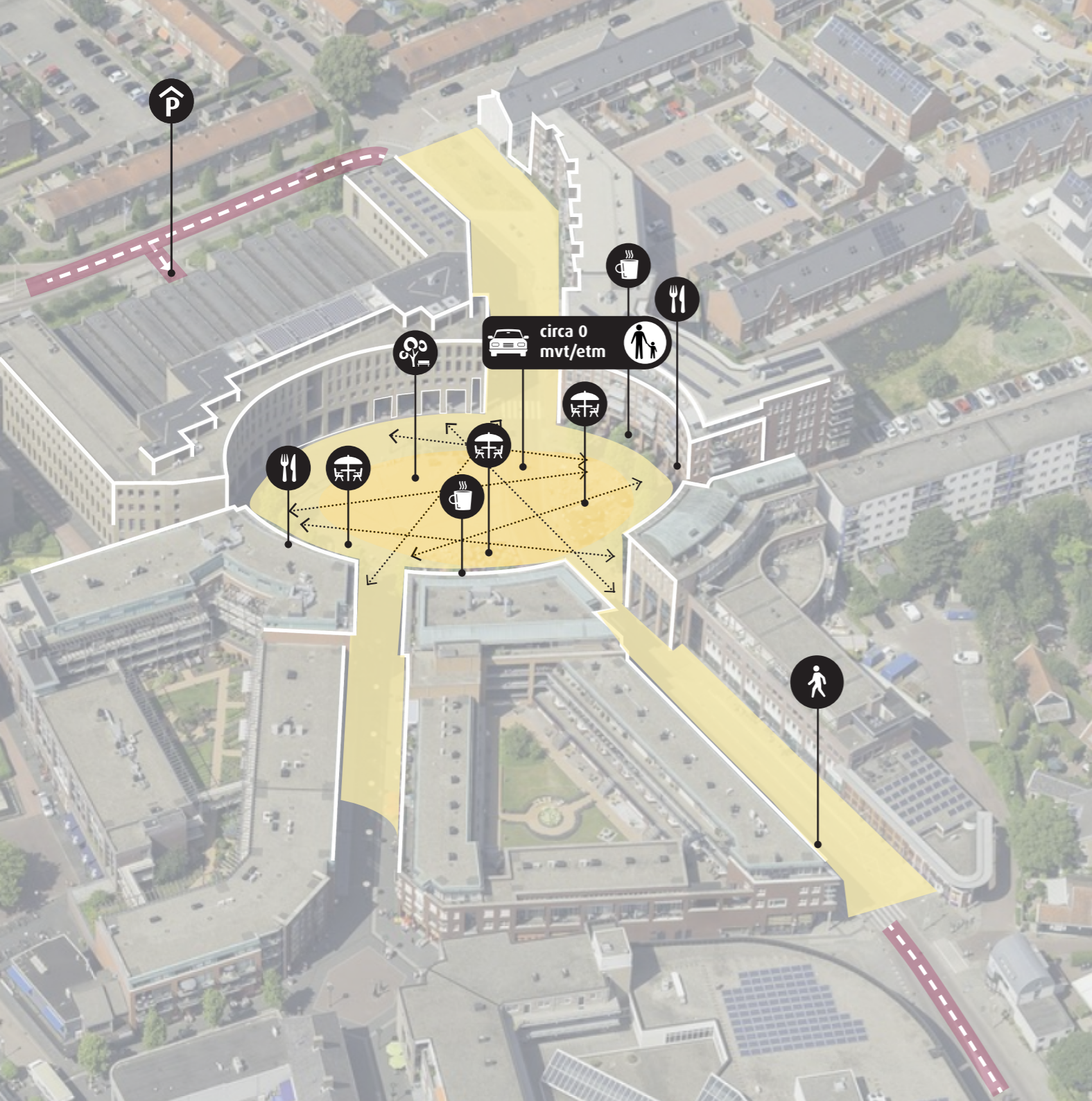
De 'knip' voor het autoverkeer zorgt ervoor dat de nabijgelegen parkeergarages minder goed bereikbaar worden. Tevens valt een verbinding in het verkeerssysteem weg (de 'ring' rond het centrum wordt onderbroken), die door de omliggende wegen moet worden opgevangen. Ook levert dit extra verkeersbewegingen op voor verkeer van en naar de direct omliggende wijk.

Ten slotte neemt de sociale veiligheid op het Koningsplein af. Dit komt doordat er minder verkeer aanwezig is.

Beoordelingsaspecten	autovrij uitgezonderd OV
Functie in het netwerk   Koningsplein	verblijfsgebied
Intensiteit/capaciteit (etmaal) Koningsplein	200
Oversteekbaarheid	
Doorstroming auto	
Doorstroming fiets	
Doorstroming OV	
Veiligheid fietser	
Veiligheid voetganger	
Bereikbaarheid laden en lossen	
Bereikbaarheid parkeergarages	
Sociale veiligheid	
Verblijf/rust	
Impact evenementen op verkeer	Matig
Ruimtelijke kwaliteit	
Recreatie/terras/evenementen	

Beoordeling: goed voldoende matig slecht





### Variante 3: Autovrij (volledige knip)

In de variant autovrij wordt een knip toegepast rond het Koningsplein. Het Koningsplein is daarmee niet meer toegankelijk voor alle vormen van gemotoriseerd verkeer. De voetganger staat in deze variant op nummer 1. De fietser mag gebruik maken van het plein, maar moet zich schikken naar de voetganger. Dit zorgt ervoor dat het Koningsplein een groot verblijfsgebied wordt. Tevens biedt het kansen om de relatie tussen het Koningsplein en de omliggende functies (zoals het winkelhart van Ridderkerk) te versterken. Wel dient er in deze variant rekening te worden gehouden met de mogelijkheid tot bevoorrading van de aan het plein gevestigde horeca.

#### Voordelen

Het Koningsplein inrichten als plein heeft een positief effect op de overstekbaarheid. Voetgangers kunnen overal lopen en hebben geen hinder van kruisend verkeer. Dit heeft ook een positief effect op de veiligheid van de fietsers en voetgangers. De fietser heeft op het plein alle ruimte om zijn weg te zoeken en ondervindt geen hinder van het autoverkeer. Wel moet de fietser zich naar het tempo van de voetganger schikken, waardoor de doorstroming iets achteruit gaat ten opzichte van de autonome situatie.

#### Nadelen

Door het toepassen van de knip moet een alternatieve route worden gezocht voor het openbaar vervoer. De bereikbaarheid van de in de nabijheid gelegen parkeergelegenheden is tevens een aandachtspunt. Er vervalt een verbinding in het verkeerssysteem (de 'ring' rond het centrum wordt onderbroken), die door omliggende wegen moet worden opgevangen.

Ook levert dit extra verkeersbewegingen op voor verkeer van en naar de direct omliggende wijk. Ook het laden en lossen, wat nu voor de bedrijfspanden plaatsvindt, moet op andere locaties gebeuren buiten het plein. Eventueel is het wel mogelijk om middels venstertijden het laad- en losverkeer op het plein toe te staan tijdens rustige ochtenduren.

Beoordelingsaspecten	autovrij
Functie in het netwerk   Koningsplein	verblijfsgebied
Intensiteit/capaciteit (etmaal) Koningsplein	0
Oversteekbaarheid	
Doorstroming auto	
Doorstroming fiets	
Doorstroming OV	
Veiligheid fietser	
Veiligheid voetganger	
Bereikbaarheid laden en lossen	
Bereikbaarheid parkeergelegenheden	
Sociale veiligheid	
Verblijf/rust	
Impact evenementen op verkeer	Goed
Ruimtelijke kwaliteit	
Recreatie/terras/evenementen	

Beoordeling: goed voldoende matig slecht



Beoordelingsaspecten	huidige situatie	autoluw	autovrij uitgezonderd OV	autovrij
Functie in het netwerk   Koningsplein	wijkontsluiting	erftoegangsweg	verblijfsgebied	verblijfsgebied
Intensiteit/capaciteit (etmaal) Koningsplein	5,600	2,600	200	0
Oversteekbaarheid				
Doorstroming auto				
Doorstroming fiets				
Doorstroming OV				
Veiligheid fietser				
Veiligheid voetganger				
Bereikbaarheid laden en lossen				
Bereikbaarheid parkeergarages				
Sociale veiligheid				
Verblijf/rust				
Impact evenementen op verkeer	Slecht	Slecht	Matig	Goed
Ruimtelijke kwaliteit				
Recreatie/terras/evenementen				

## 3.3 Conclusies werkspoor Koningsplein

In de tabel op pagina 32 zijn alle varianten met de beoordeling voor het werkspoor Koningsplein naast elkaar weergegeven.

Het inrichten van het Koningsplein als autoluwe omgeving komt in totaliteit het beste naar voren. Enkel het criterium 'Impact evenementen op verkeer' scoort in deze variant slecht. De positieve effecten ten behoeve van de sociale veiligheid en bereikbaarheid van parkeergarages zijn het grootst ten opzichte van de andere varianten. Ook scoort deze variant goed op de aspecten doorstroming fiets, doorstroming OV, bereikbaarheid van de parkeergarages en de bereikbaarheid van het laden en lossen.

De variant 'Autovrij' scoort qua ruimtelijke kwaliteit, verblijf/rust en recreatie/terras/evenementen het beste, doordat er geen gemotoriseerd verkeer meer aanwezig is op het Koningsplein. De sociale veiligheid daalt echter doordat het gebruik van het plein daalt en er daardoor minder gebruikers zijn. Ook is deze variant het minst gunstig voor de doorstroming van het openbaar vervoer en het laden en lossen.

De variant 'Autovrij uitgezonderd OV' scoort iets minder goed dan de variant 'Autoluw', doordat de bereikbaarheid van de auto vermindert en daarmee ook de bereikbaarheid van de nabijgelegen parkeergarages. Doordat de bus nog wel over het Koningsplein rijdt, is er nog sprake van een bepaalde mate van impact van evenementen op verkeer, en zijn de mogelijkheden voor recreatie/terras/evenementen beperkt.

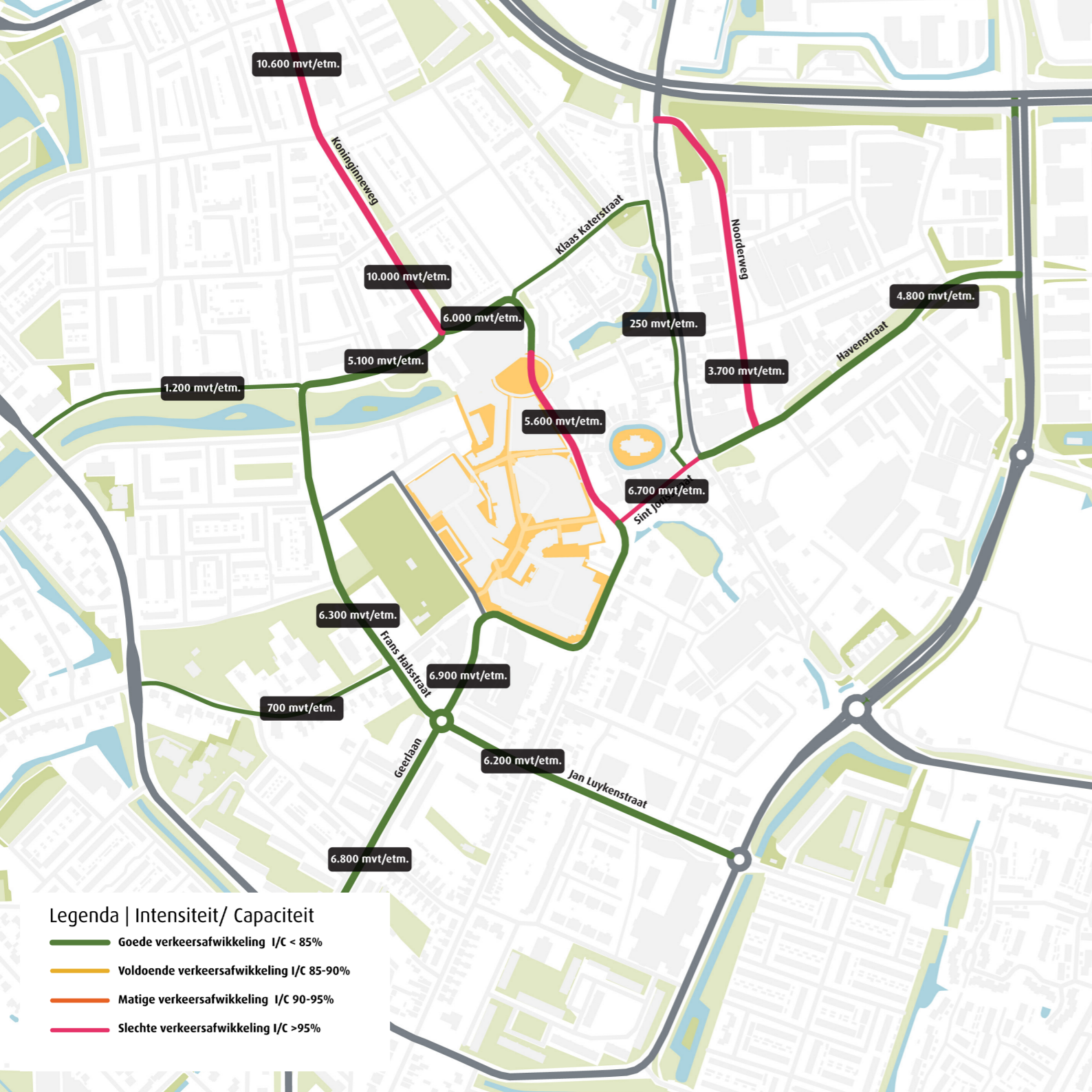




## Werkspoor centrumomgeving

*In dit hoofdstuk wordt uitgezoomd om het effect van de verschillende varianten op de omliggende straten van het Koningsplein in beeld te brengen. Hiervoor is gekeken wat het effect van de varianten is op de verkeersintensiteiten en de bereikbaarheid van de omliggende wijk.*





# 4.1

## Berekening verkeersintensiteiten

### MRDH verkeersmodel

Het basisuitgangspunt van de drie varianten voor de inrichting van het Koningsplein is het aanpassen van de verkeersfunctie van het gebied. Om dit te bereiken, wordt de capaciteit van het Koningsplein verkleind. De weg is alleen toegankelijk gehouden voor openbaar vervoer of de weg is helemaal afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Deze maatregelen hebben gevolgen voor de verkeersstromen in de omgeving van het Koningsplein. Om deze effecten in beeld te krijgen, zijn de drie varianten doorgerekend met het statische verkeersmodel. Hiervoor is het recentelijk vernieuwde verkeersmodel voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag met prognosejaar 2030 gebruikt. Hierin zijn de belangrijkste wegen rondom het studiegebied opgenomen, en zijn de meest recente ruimtelijke ontwikkelingen voor de gehele gemeente opgenomen.

Aan de hand van de uitkomsten uit de modelberekeningen ontstaat een beeld van de verkeersintensiteiten per wegvak per variant. De uitkomsten van de modelberekeningen zijn in bijlage 2 van dit rapport opgenomen. In de vergelijking van de varianten zijn de verkeersintensiteit van de autonome situatie 2030 en de drie varianten opgenomen om het effect van de herinrichting van het Koningsplein te bepalen.

Om te bepalen of de aanpassing aan de verkeersstructuur rond het Koningsplein problemen veroorzaakt op het omliggende wegennet, zijn de gevolgen in beeld gebracht door een vergelijking te maken van de intensiteit (uit het model voor 2030) en de capaciteit. De capaciteit per weg is bepaald door middel van de Wegenscan aan de hand van de inrichtingskenmerken (zie paragraaf 4.3). Deze analyse is uitgevoerd voor de volgende wegen rondom het plangebied:

**Wijkontsluitingswegen:** Klaas Katerstraat, Jonkheer van Karnebeekweg, Jan Luykenstraat, Frans Halsstraat, Geerlaan en Noordenweg.

**Erftoegangswegen/woonstraten:** Sint Jorisstraat<sup>1</sup>, Koningsplein en Benedenrijweg.

Om de betrouwbaarheid van de modelberekeningen te toetsen, is enerzijds een vergelijking gemaakt met recente tellingen van de gemeente Ridderkerk, en is anderzijds nog een aantal extra verkeerstellingen uitgevoerd. De afwijking van de modelwaarde ten opzichte van de tellingen is binnen het studiegebied maximaal 10%. Dit bevestigt dat de modelresultaten voldoende betrouwbaar zijn om conclusies op te baseren.

<sup>1</sup> In het wegencategoriseringsplan van Ridderkerk is de Sint Jorisstraat als wijkontsluitingsweg gecategoriseerd. Deze wordt echter gezien de inrichting van de weg als erftoegangsweg beoordeeld.





## 4.2

### Waar komt het verkeer op het Koningsplein vandaan?

Om te bepalen waar het verkeer op het Koningsplein vandaan komt, is een selected link met het verkeersmodel uitgevoerd. In de figuur hiernaast zijn de resultaten hiervan visueel weergegeven.

Uit de figuur op de pagina hiernaast blijkt dat slechts een beperkt deel van het verkeer dat op het Koningsplein rijdt, doorgaand verkeer is. Dit is te zien door de relatief smalle pijlen richting de Sint Jorisstraat en de Geerlaan.

Het meeste verkeer dat over het Koningsplein rijdt, gaat naar een van de twee parkeergarages bij het winkelgebied, de Jorishof en de Ridderhof.



## 4.3 Wegenscan

Functie	
Wegtype	Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen een stroom-, gebiedsontsluitings- of erftoegangsweg
Sociale interactie van belang	Onderverdeling tussen zeer beperkt, beperkt, gemiddeld, sterk of zeer sterk
Intensiteit autoverkeer	In aantal motorvoertuigen per etmaal
Snelheid	De snelheid in de straat in km/uh
Eenrichtingsverkeer	Of er sprake is van volledig eenrichtingsverkeer, partieel eenrichtingsverkeer of tweerichtingsverkeer
Parkeren op de rijbaan	Of dit aaneengesloten op de rijbaan is, meer dan incidenteel op de rijbaan, incidenteel of helemaal geen mogelijkheid voor parkeren op de rijbaan
Vormgeving	
Rijbaanbreedte	De breedte van de rijbaan in meters
Fietsvoorzieningen	Is er sprake van een fietspad, een fietsstrook, een fietsstraat, een suggestiestrook, of is het fietsen gemengd met het andere verkeer
Voetangersvoorzieningen	Onderscheid tussen een trottoir, voetgangers op het fietspad, een loopstrook, voetgangers op de rijbaan of een woonerf
Parkeervakken zijde	Hierbij wordt een onderverdeling gemaakt tussen langsparkeren, haaks parkeren, schuin parkeren, of geen aanwezigheid van parkeervakken
Oversteek fiets	Dit kan op basis van een VRI, een middengeleider, fietser in de voorrang of er is geen voorziening voor
Oversteek voetganger	Onderscheid tussen een verkeerslicht, zebrapad, middengeleider of geen voorziening
Dichtheid zijstraten	Is er geen sprake van zijwegen, zijn er één tot vier zijwegen per 500 meter, of meer dan vier zijwegen per 500 meter
Rijrichtingscheiding	Onderverdeling tussen middenberm, fysieke scheiding, dubbele markering, enkele markering of geen scheiding
Verharding	Is er sprake van asfalt of klinkers als verharding
Breedte fietsvoorziening	De breedte van de fietsvoorziening in meters

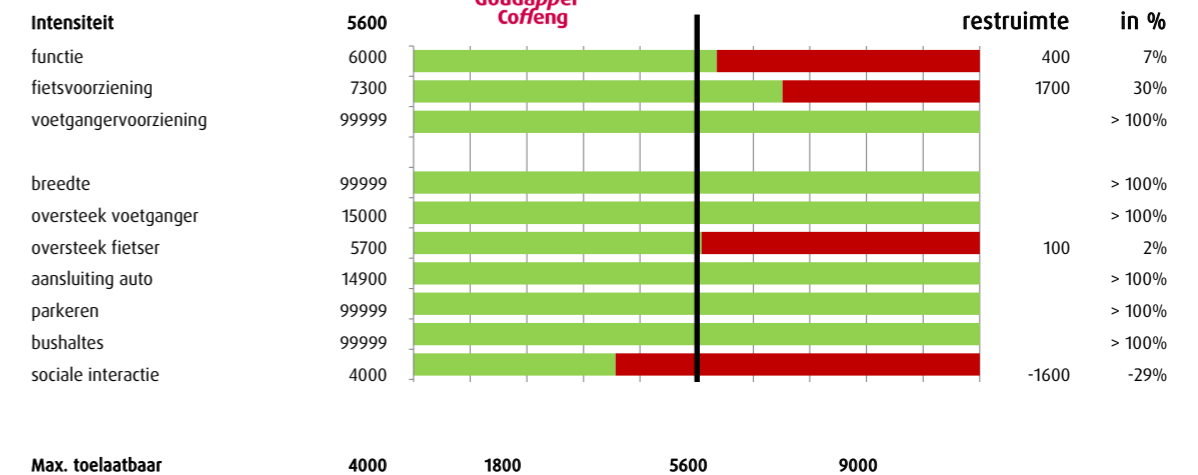
Om te bepalen of veranderingen in de verkeersstromen zorgen voor problemen elders, is voor diverse straten en wegen rondom het Koningsplein bepaald wat de capaciteit van die wegen is. De capaciteit van wegen is sterk afhankelijk van de inrichting. Om zo precies mogelijk de capaciteit van de verschillende wegen te bepalen, is gebruik gemaakt van de Wegenscan. De Wegenscan neemt verschillende inrichtingskenmerken (parkeervoorzieningen,

fietsvoorzieningen, breedte, markeringen etc.) mee om de capaciteit van een weg te bepalen.

De inrichtingskenmerken die beoordeeld zijn om de capaciteit van de straten in de omgeving van het Koningsplein te bepalen, zijn in de tabel op pagina 40 toegelicht.

De uitkomsten van de Wegenscan per straat zijn weergegeven in bijlage 1.

### INTENSITEITSGRENZEN



Voorbeeld uitkomst Wegenscan voor de huidige situatie van het Koningsplein



## 4.4 Uitkomsten per variant

### Variant 1: Autoluw

Bij de eerste variant wordt het shared space principe toegepast bij het Koningsplein te Ridderkerk. Aangezien de snelheid op het Koningsplein naar beneden gaat, gaat een deel van het verkeer een andere route kiezen.

Het verkeer wordt vooral verschoven richting de omliggende wegen op de 'ring' rond het centrum van Ridderkerk, met name op de Frans Halsstraat en de Geerlaan is dit te merken. De Frans Halsstraat krijgt bij variant 1 6% meer verkeer te verduren. De intensiteiten stijgen van circa 6.300 mvt/etm in de huidige situatie naar circa 6.700 mvt/etm in variant 1. Op de Geerlaan (noordelijke deel) is er sprake van 8% meer verkeer. De intensiteiten nemen daarmee toe van circa 6.900 mvt/etm in de referentiesituatie naar circa 7.400 mvt/etm bij de variant 'Autoluw'.

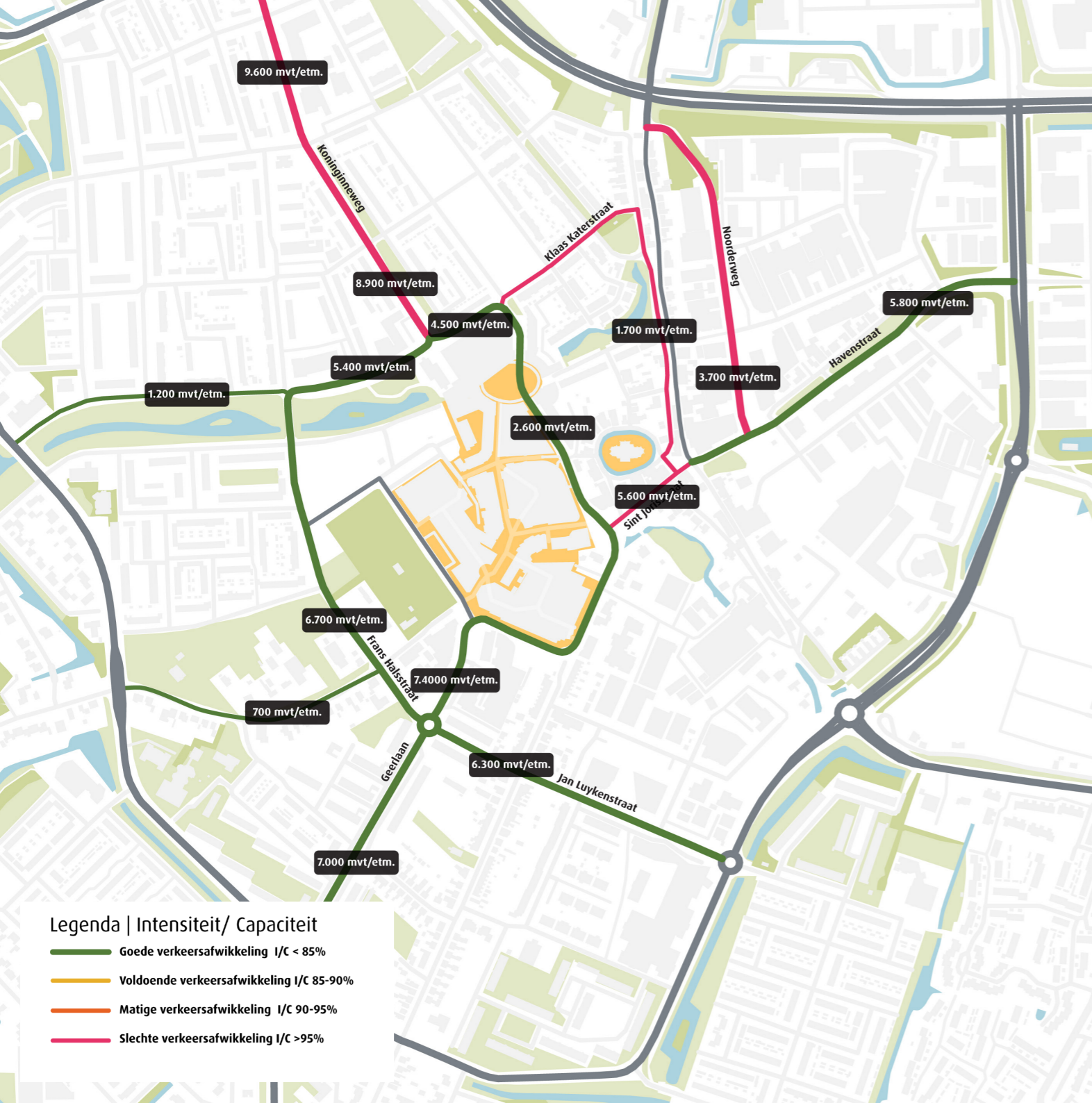
Volgens het verkeersmodel is er een grote toename van het verkeer op de Benedenrijweg. Het valt echter niet te verwachten dat doorgaand verkeer deze route als volwaardig alternatief gaat kiezen bij een herinrichting van het Koningsplein als shared space.

Enkele wegen kennen een afname van de intensiteiten door de voorgestelde maatregel. De grootste afname is te zien op het Koningsplein zelf. Het verkeer neemt door de autoluw inrichting van het plein met 53% af. Dit komt neer op circa 3.000 motorvoertuigen minder dan in de referentiesituatie.

Maar ook het eerste deel van de Klaas Katerstraat en de Sint Jorisstraat worden door deze maatregel rustiger. Het verkeer neemt op deze wegen met respectievelijk 25 en 16% af. Bij de Sint Jorisstraat komt dit doordat in het verkeersmodel een deel van het verkeer via de Benedenrijweg gaat, en daarmee de Sint Jorisstraat omzeild wordt.

Met betrekking tot de intensiteit/capaciteit (I/C)-verhouding valt een aantal wegen op. De Koninginneweg kent een slechte verkeersafwikkeling. Op het zuidelijke deel van deze weg is de I/C-verhouding 112%, op het noordelijk deel 119%. Dit betekent dat de Koninginneweg over de limiet zit van wat maximaal mogelijk is aan motorvoertuigen per etmaal. Ook op de Noordenweg staat de doorstroming onder druk, de I/C-verhouding is in variant 'Autoluw' 133%. Hierbij moet gezegd worden dat de I/C-verhouding op de hiervoor genoemde wegen in de referentiesituatie ook al boven de 100% zit, oftewel de verkeersafwikkeling staat dan ook al onder druk.

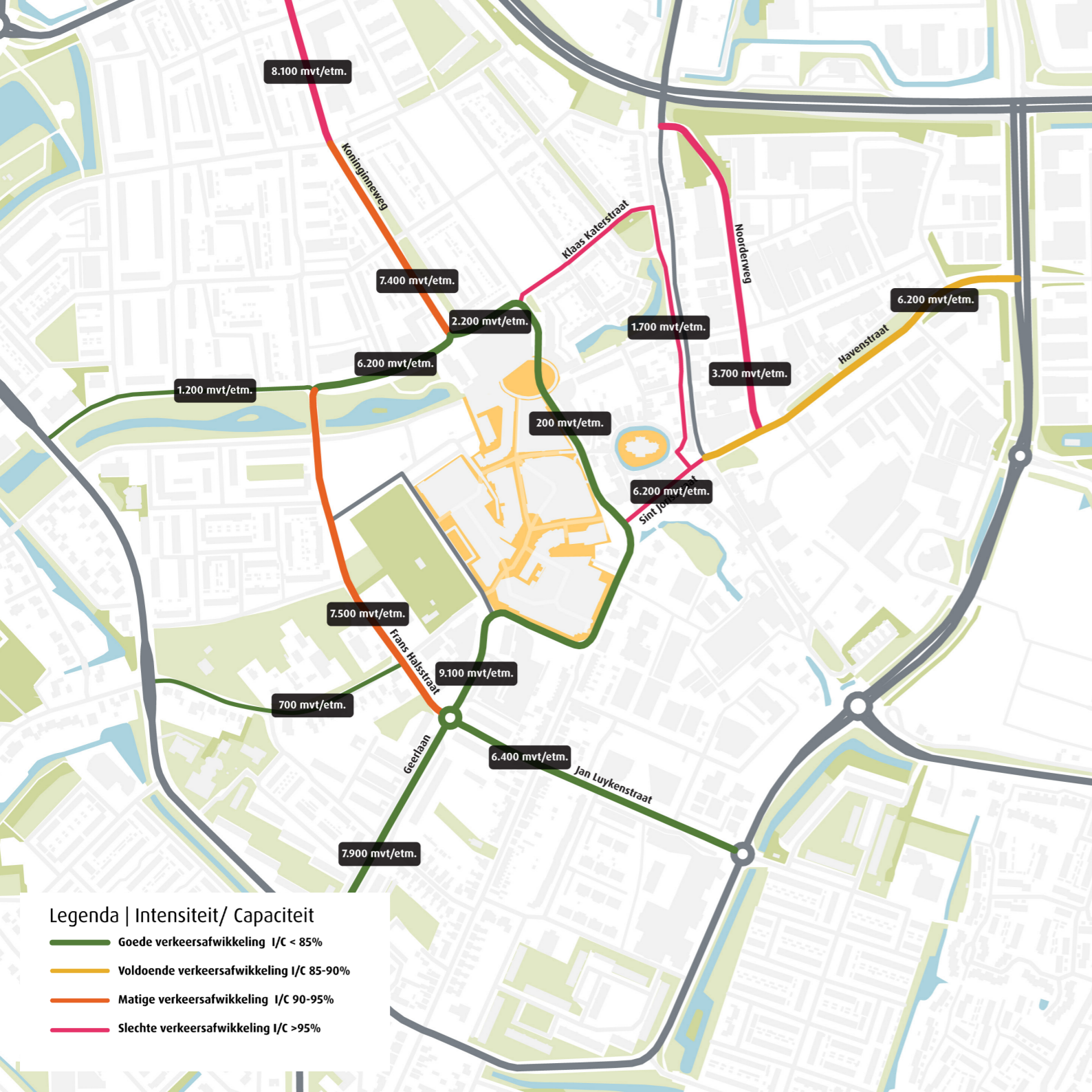
Het herinrichten van het Koningsplein heeft geen negatieve gevolgen voor de wegen op de 'ring' rond het centrum van Ridderkerk. Op al deze wegen blijft de verkeersafwikkeling goed, doordat de I/C-verhouding onder de 85% blijft. Geluid is wel een aandachtspunt wanneer de intensiteiten op andere wegen rond het centrum toenemen.



### Legenda | Intensiteit/ Capaciteit

- Goede verkeersafwikkeling I/C < 85%
- Voldoende verkeersafwikkeling I/C 85-90%
- Matige verkeersafwikkeling I/C 90-95%
- Slechte verkeersafwikkeling I/C > 95%





## Variant 2: Autovrij uitgezonderd OV

In de tweede variant wordt het Koningsplein ingericht als autovrij uitgezonderd OV. De bus mag nog wel over het Koningsplein rijden, maar automobilisten zijn genoodzaakt een andere route te kiezen. In de figuur hiernaast is te zien wat het effect daarvan is op de andere wegen rond het centrum.

Qua verkeersintensiteiten worden met name de Frans Halsstraat en het noordelijke deel van de Geerlaan drukker. Hier nemen de intensiteiten naar verwachting met respectievelijk 20 en 33% toe. Voor de Frans Halsstraat betekent dit dat er circa 7.500 motorvoertuigen gaan rijden, bij een capaciteit van 8.000. De I/C-verhouding komt daarmee op 94%, waarmee de doorstroming onder druk staat. Het noordelijke deel van de Geerlaan heeft een capaciteit van 14.100 motorvoertuigen, en kan de toename van het verkeer prima verwerken.

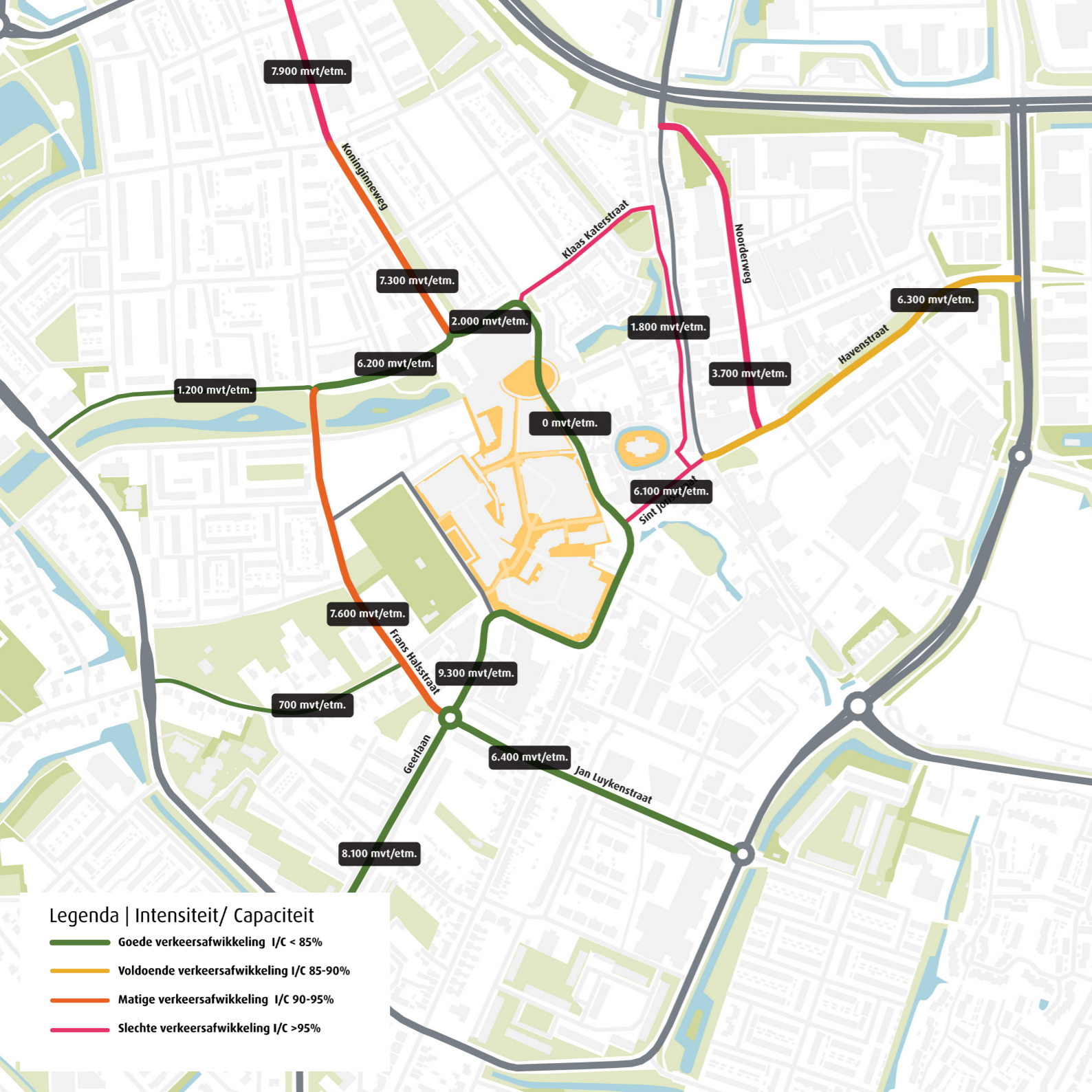
Verder valt op dat de intensiteiten op het zuidelijke deel van de Koninginneweg afnemen ten opzichte van de referentiesituatie. Doordat het Koningsplein niet meer toegankelijk is voor automobilisten, zullen deze moeten omrijden om bijvoorbeeld bij de parkeergarages rondom het winkelcentrum te komen. De verwachting is dat de meeste automobilisten dit via de route Rotterdamseweg -

Donkerslootweg - Havenstraat zullen doen. De intensiteiten op de Havenstraat bevestigen dit, deze nemen met 29% toe tot 6.200 mvt/etm. Doordat de Havenstraat een capaciteit heeft van 7.300 mvt/etm, is de verkeersafwikkeling als voldoende te beoordelen.

In de Sint Jorisstraat nemen de intensiteiten af ten opzichte van de huidige situatie, met respectievelijk 6.700 motorvoertuigen in de referentiesituatie tegenover 6.200 motorvoertuigen in variant 2. Ondanks deze afname liggen de intensiteiten nog wel hoger dan de capaciteit van de Sint Jorisstraat, die is namelijk 5.500 mvt/etm. Dit betekent een I/C-verhouding van 112%. Op het Koningsplein zelf nemen de intensiteiten af tot 200 mvt/etm. Dit zijn enkel nog vervoersbewegingen van de bussen die over het Koningsplein rijden.

Volgens het model is er net als in variant 1 een grote toename van het verkeer op de Benedenrijweg. Het valt echter niet te verwachten dat doorgaand verkeer deze route als volwaardig alternatief gaat kiezen bij een herinrichting van het Koningsplein als autoluwe omgeving. De Benedenrijweg is (zeker vanaf Blaak) namelijk een erg smalle straat.





### Variant 3: Autovrij

In de laatste variant rijdt er helemaal geen gemotoriseerd verkeer meer op het Koningsplein. Ook het OV en logistiek verkeer zullen in deze variant een andere route nemen. De effecten van een autovrij Koningsplein verschillen daarmee weinig met variant 2: autovrij uitgezonderd OV.

De grootste toename van het verkeer is net als in variant 2 (autovrij uitgezonderd OV) terug te zien op de Frans Halsstraat en het noordelijk deel van de Geerlaan. Op beide wegen neemt het verkeer met circa 1.300 motorvoertuigen per etmaal toe. Op de Frans Halsstraat betreft dit een toename van 21%, op de Geerlaan een toename van 35%. Net als bij variant 2 staat daarmee de verkeersafwikkeling op de Frans Halsstraat onder druk, aangezien de intensiteit/capaciteitsverhouding 95% is.

Op een aantal wegen wordt het door de nieuwe verkeerssituatie juist een stuk rustiger. Naast het Koningsplein zelf, waar helemaal geen verkeer meer overheen rijdt, zijn dit bijvoorbeeld de Koninginneweg en de Klaas Katerstraat. Op het noordelijke deel van de Koninginneweg daalt het aantal motorvoertuigen per etmaal met 25% van 10.600 naar 7.900. Dit gedeelte van de Koninginneweg heeft een capaciteit van circa 8.000 motorvoertuigen, daarmee zit het noordelijke deel

van de Koninginneweg aan haar maximale capaciteit. Op de Klaas Katerstraat dalen de verkeersintensiteiten met 67%, van 6.000 naar 2.000 motorvoertuigen per etmaal. De reden voor deze daling is dat het verkeer een andere route kiest om bij haar bestemming te komen. Verkeer uit het noordwesten van Ridderkerk volgt bij variant 3 langer de Rotterdamseweg, om via de Donkerslootweg en de Havenstraat bij de bestemming te komen. Ook de Frans Halsstraat krijgt meer verkeer te verwerken, daardoor komt de verkeersafwikkeling op deze straat onder druk te staan. Dit is terug te zien in de figuur op pagina 46w. De Frans Halsstraat heeft in deze variant een matige verkeersafwikkeling met een intensiteit/capaciteitsverhouding van 95%.

De reden dat de Sint Jorisstraat ondanks de veranderende situatie op het Koningsplein niet drukker wordt, komt doordat volgens het verkeersmodel een groot gedeelte van het verkeer de Benedenrijweg als alternatieve route kiest, en daarmee de Sint Jorisstraat niet aandoet. In de praktijk is het niet de verwachting dat het doorgaande verkeer de Benedenrijweg als alternatieve route zal kiezen. Het merendeel van het verkeer zal naar verwachting de route via de westzijde van de 'ring' rond het centrum en de Sint Jorisstraat kiezen.



locatie	Huidig (2019)	Autonome situatie 2030	Autoluw	Autovrij uitgezonderd OV	Autovrij
Jonkheer van Karnebeekweg	3.800*	5.100	5.400	6.200	6.200
Klaas Katerstraat	5.000	6.000	4.500	2.200	2.000
Frans Halsstraat	5.100	6.300	6.700	7.500	7.600
Sint Jorisstraat	7.000	6.700	5.600	6.200	6.100
Jan Luykenstraat	5.700	6.200	6.300	6.400	6.400
Geerlaan (zuid)	6.400	6.800	7.000	7.900	8.100
Willem Dreesstraat (Koningsplein)	4.400	5.600	2.600	200	0
Geerlaan (noord)	6.600	6.900	7.400	9.100	9.300
Noordenweg	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700
Benedenrijweg	400	200	1.700	1.700	1.700
Havenstraat	6.100*	4.800	5.700	6.200	6.300
Koninginneweg (noord)	8.300*	10.600	9.600	8.100	7.900
Koninginneweg (zuid)	7.600	10.000	8.900	7.400	7.300

## 4.5 Conclusies werkspoor centrumomgeving

### Conclusies

Op 10 december 2019 heeft een werksessie plaatsgevonden, waarin de resultaten van de drie varianten ten opzichte van de huidige inrichting is besproken. Hieruit is naar voren gekomen dat geen van de varianten een aanzienlijke verbetering is ten opzichte van de huidige situatie, zolang het gebruik van het Koningsplein als verblijfsplein niet wezenlijk verandert.

Een aantal aspecten ligt hiervoor ten grondslag:

- Verkeerskundig gezien ligt het probleem met name bij de Sint Jorisstraat. De verkeersfunctie is te zwaar voor de beschikbare openbare ruimte. Met andere woorden: de verkeersintensiteiten komen niet overeen met het profiel van de Sint Jorisstraat. Mede daardoor is er te weinig ruimte voor de voetganger en fietser. Uit verkeerskundig oogpunt zou je de intensiteiten op deze straat naar beneden willen brengen.
- De aanpassingen aan het Koningsplein zorgen naar verwachting niet voor andere (lagere) intensiteiten op de Sint Jorisstraat (ook al is dit volgens het verkeersmodel wel het geval, aangezien een deel van het verkeer daar

via de Benedenrijweg gaat. In de praktijk valt dit niet te verwachten, de Benedenrijweg is door doorgaand verkeer geen interessant alternatief).

- Uit de selected link blijkt dat een groot deel van het verkeer dat over het Koningsplein rijdt, een herkomst of bestemming met het noorden heeft. Merendeel van het verkeer fat het Koningsplein aandoet, gaat naar de nabijgelegen parkeergarages (Jorishof en Ridderhof).
- Een beperkt deel van het verkeer op het Koningsplein is doorgaand verkeer.

Om van het Koningsplein een autoluw verblijfsplein te maken en onderdeel te worden van het centrumgebied, moet de afwaardig in samenhang zijn met andere straten rondom het centrum (zoals de Sint Jorisstraat en de Verlengde Kerkweg).



**Goudappel Coffeng BV, Amsterdam**

De Ruyterkade 143

1011 AC AMSTERDAM

Tel +31(0)20 420 92 17

e-mail: [goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

Postbus 14684

1001 LD AMSTERDAM

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)

Goudappel Coffeng BV is gevestigd in Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden