



Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

Algemene informatie

- Vragensteller: Robert Kooijman
- Onderwerp/vergaderstuk: Overleg onderzoek verkeersstructuur centrumring
- Vergaderdatum: 10-06-2021
- Portefeuillehouder: Peter Meij
- Datum indiening vraag: 9 juni
- Datum ontvangst antwoord: 10 juni 2021

Vragen en antwoorden

Vraag 1

In de inleiding van de RIB biedt u ons de mogelijkheid om vragen te stellen én om input te leveren voor het onderzoeksrapport. Wordt met dit rapport het rapport 'uitgangspuntenstudie' bedoeld van Mobycon? Dat rapport is dus nog niet af? Welke onderdelen moeten hierin in de fase voor besluitvorming in september nog verder worden uitgewerkt?

Antwoord 1

Ja, hiermee bedoelen we het conceptrapport 'uitgangspuntenstudie' van Mobycon. Dit conceptrapport is opgesteld in samenwerking met een interne projectgroep en externe klankbordgroep. Met deze partijen hebben we alle fasen van het onderzoek doorlopen en is het rapport opgesteld dat aan u is toegezonden. Via deze commissievergadering kunt u als commissieleden nog aandachtspunten meegeven op dit conceptrapport. Uw aandachtspunten worden afgewogen bij het aanpassen naar het definitieve rapport.

Vraag 2

Is het in scenario 2 nog mogelijk om vanaf de Sint Jorisstraat de Jorishof garage in te komen? Of moet je dan het hele 'centrumrondje' rijden? Als dit laatste nu het ontwerpuitgangspunt is, is het nog te overwegen om voor dit stukje een uitzondering te maken? Waarom wel/niet?

Antwoord 2

Dat lijkt ons een onwenselijk voorstel. We maken een duidelijke structuur keuze als routing rond het centrum. Als we daarvan afwijken heeft dit tot gevolg dat:

- Er minder ruimte komt voor groen, fietsers en voetgangers op deze locatie;
- Er geen heldere verkeersstructuur ontstaat doordat een beperkt gedeelte in het éénrichtingsdeel alsnog tweerichtingsverkeer wordt. Er zullen bijvoorbeeld veel verkeersborden en maatregelen nodig zijn om dit naar de weggebruikers te communiceren.

Daarnaast heeft het instellen van tweerichtingsverkeer naar de Jorishof garage als gevolg dat er meer verkeer door de Sint Jorisstraat zal gaan rijden dan bij de gekozen verkeersstructuur. Dit komt de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Sint Jorisstraat niet ten goede.

Vraag 3

In scenario 4 is het dwarsprofiel voor de Verlengde Kerkweg ingetekend met 'fietslopers' op de rijbaan. Bij de Schoutstraat zijn het aparte fietsspaden, achter de bushaltes langs. Zou er bij het toepassen van fietslopers op de Schoutstraat niet meer ruimte overblijven voor voetgangers?

Antwoord 3

Dat is heel goed mogelijk, maar dit hebben we nog niet verder onderzocht. Dit zijn voorbeelden van hoe de weg ingericht zou kunnen worden. In de ontwerpfase gaan we samen met belanghebbenden en stakeholders hier dieper op in en onderzoeken we welke inrichting het best past bij de structuurkeuze en de ambitie om fietsers en voetgangers meer ruimte te bieden.

Vraag 4

Er wordt bij diverse scenario's aangegeven dat, nadat de Sint Jorisstraat minder verkeer krijgt, deze straat mogelijk heringericht kan worden. Wel staat vast dat twee richtingen autoverkeer mogelijk moet blijven. Welke mogelijkheden ziet u om dan verbeteringen aan te brengen? De beschikbare ruimte blijft namelijk heel beperkt. En waarom zouden die verbeteringen niet nu al uitgevoerd kunnen worden? Een ruimtelijke herinrichting (met als randvoorwaarde 2 richtingen autoverkeer) is toch niet zo afhankelijk van de verkeersdruk?

Antwoord 4

De verbetering van de Sint Jorisstraat is inderdaad niet afhankelijk van de herinrichting van de centrumring. Al zou het wel mooi zijn als we het werk met elkaar kunnen combineren. Op dit moment zijn we met de bewoners en ondernemers in gesprek over hoe we de Sint Jorisstraat in kunnen richten zodat er verkeer in twee richtingen kan blijven rijden, maar de straat toch meer een verblijfsfunctie krijgt. Ontwerpmogelijkheden zijn bijvoorbeeld een fietsstraat of shared space.

Vraag 5

In het rapport wordt beperkt / indirect gesproken over de variant die de BIZ heeft ingebracht. Kunt u het ingediende voorstel van de BIZ aan ons aanleveren? En waarom is dit plan niet apart als een van de scenario's meegenomen en beoordeeld?

Antwoord 5



Het scenario van de BIZ toont weinig verschil met de huidige verkeersstructuur op de centrumring. Het enige verschil is dat de oostzijde van het centrum eenrichtingsverkeer wordt uitgezonderd de bus. De bus blijft in twee richtingen rijden. Hierdoor is er nagenoeg geen ruimtewinst te behalen in verhouding tot de huidige situatie om fietsers en voetgangers die ruimte te bieden. Om deze reden kan op voorhand al bedacht worden dat dit scenario slechter scoort in het behalen van de ambities dan de nu onderzochte scenario's.

Vraag 6

In de commissiebijeenkomst is al gesproken over het halteren van bussen op de rijbaan. Begrijpelijk worden zorgen geuit over eventuele opstoppingen die daardoor kunnen ontstaan. Wat zou de ruimtelijke consequentie zijn wanneer er toch voor aparte haltekommen gekozen zou worden? En zou het mogelijk zijn om haltekommen later alsnog in te passen, mocht het toch tot problemen leiden?

Antwoord 6

Deze keuze wordt gemaakt tijdens de ontwerpfase. Het halteren van de bus in haltekommen is een goede suggestie om zo de doorstroming van het verkeer en het goed bereikbaar houden van het centrum met de auto te waarborgen. De ruimte die er nodig is voor het aanleggen van haltekommen gaat dan wel ten kosten van de beschikbare ruimte voor het aanbrengen van bijvoorbeeld groenvoorzieningen.

Vraag 7

Door het eenrichting busverkeer wordt de opstaphalte voor bezoekers aan ons centrum anders dan de uitstaphalte. Dat zou verwarrend kunnen zijn. Welke mogelijkheden zijn er om deze verwarring tot een minimum te beperken of zelfs teniet te doen? En hoe denkt de RET hier over? Wordt er nog onderzocht of een bushalte nabij de kruising Koninginneweg – Jonkheer van Karnebeekweg een geschikt alternatief is?

Antwoord 7

Ja, dat wordt zeker onderzocht en is een goede suggestie. Gesprekken met de RET moeten hierover in de volgende ontwerpfase nog gevoerd worden. Voor welk alternatief we ook kiezen: goede bewegwijzering van de bushalte naar het centrum en vice versa is van groot belang. Maar wellicht zijn er ook mogelijkheden in het ontwerp van de openbare ruimte om de herkenbaarheid en vindbaarheid van de bushaltes optimaal te maken. Ook dit onderzoeken we in de volgende ontwerpfasen.

Vraag 8

Een gevaarlijk punt op de centrumring is nu de kruising Frans Halsstraat – Jonkheer van Karnebeekweg – Troelstrastraat. Welke mogelijkheden zijn er in scenario 2 om deze kruising veiliger te maken?

Antwoord 8

Deze kruising heeft expliciet onze aandacht, omdat deze ook naar voren komt in de Prikker op de Kaart. In het ontwerpproces worden de inrichtingsmogelijkheden onderzocht om dit kruispunt verkeersveiliger en duidelijker kunnen maken voor alle weggebruikers.

Vraag 9

In het uitvoeringsprogramma staat dat Q1 2023 de snelheidslimiet op de Frans Halsstraat wordt verlaagd naar 30 km/uur, en daar de bushalte wordt gerealiseerd. Echter in 2024 staat pas de reconstructie van de Frans Halsstraat op de planning. Hoe zorgt u ervoor dat weggebruikers de 30km/uur ook echt respecteren in de tussenliggende periode?

Antwoord 9

U heeft hier een goed punt. Het verlagen van de snelheid kan alleen als hier ook de bijbehorende herinrichting heeft plaatsgevonden. We gaan hierop het uitvoeringsprogramma in het rapport aanpassen.

Vraag 10

Er zijn inmiddels al door omwonenden van de Frans Halsstraat zorgen geuit over de extra busbewegingen op de Frans Halsstraat. In het bijzonder rond de Lagendijk, waar enkele monumentale panden staan. Hoe wordt schade aan deze woningen voorkomen? De ervaringen met de busomleiding vanwege de werkzaamheden aan de Klaas Katerstraat geven hierin namelijk echt wel reden tot zorg.

Antwoord 10

De Frans Halsstraat heeft nu open verharding (klinkers). Deze klinkers produceren meer geluid dan gesloten verharding (asfalt). Bij de herinrichting van de Frans Halsstraat kunnen we

bijvoorbeeld asfalt, eventueel met streetprint, toepassen. Ook onderzoeken we de mogelijkheden om een ondergronds scherm te plaatsen die trillingen tegenhoud.

In de toekomstige situatie zullen er overigens veel minder bussen rijden dan tijdens de werkzaamheden aan de Klaas Katerstraat.