



Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

Algemene informatie

- Vragensteller: Melindy Dirks en Björn Ros, GroenLinks Ridderkerk
- Onderwerp/vergaderstuk: Overleg onderzoek verkeersstructuur centrumring
- Vergaderdatum: 10 juni 2021
- Portefeuillehouder: P. Meij
- Datum indiening vraag: 8 juni 2021
- Datum ontvangst antwoord: 10 juni 2021

Vragen en antwoorden

De Frans Halsstraat is een drukke weg en is de verbinding naar de markt en de winkels. In scenario 2 staat uitgewerkt dat bij de Frans Halsstraat de autoweg 2.5 meter, de fietspaden 2.0 meter en de voetpaden 2.7 meter breed worden.

Vraag 1

Is het qua doorstroming haalbaar om deze weg zoals in scenario 2 in te richten, zeker met oog op de aanliggende straten vanuit de wijk en de bus die bij de halte op het fietspad zal moeten stoppen?

Antwoord 1

In het rapport zijn inrichtingsvoorstellen opgenomen. In de ontwerpfase, die volgt na de structuurkeuze, wordt verder onderzocht hoe we de Frans Halsstraat het beste kunnen inrichten om de doorstroming van het autoverkeer te waarborgen en de ruimte voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk uitgangspunt.

Als mogelijkheid is er nu een bushalte ingetekend op de Frans Halsstraat. Uit de ontwerpfase moet blijken of de Frans Halsstraat hier de geschikte locatie voor is of dat we voor een ander alternatief kiezen bij bijvoorbeeld de Koninginneweg / Jonkheer van Karnebeekweg.

Vraag 2

Waarom worden de voetpaden in scenario 2 bij de Frans Halsstraat zo breed en wordt de ruimte niet beter benut om de doorstroming van fietsers en auto's te verbeteren?

Antwoord 2

Het rapport bevat inrichtingsvoorstellen. Tijdens de ontwerpfase wordt er een definitieve keuze gemaakt voor het ideale profiel passend bij de verkeersintensiteit van de verschillende modaliteiten. De ambitie (ook vanuit het overkoepelende mobiliteitsplan Ridderkerk en Ontwikkelperspectief Centrum) is om meer ruimte en kwaliteit te geven aan fietsers en voetgangers. De autobereikbaarheid moet daarbij wel gewaarborgd blijven.

Vraag 3

Waarom wordt de Sint Jorisstraat (door veel Ridderkerkers als gevaarlijk punt gezien) niet meegenomen in de uitwerking van scenario 2? Is er een ontwerp van deze straat net zoals de andere straten die uitgewerkt worden in scenario 2?

Antwoord 3

De Sint Jorisstraat is geen onderdeel van de centrumring. Daarom wordt deze straat niet meegenomen in de uitwerking van scenario 2.

Scenario 2 heeft wel als gevolg dat er minder verkeer door de Sint Jorisstraat zal gaan rijden. Op dit moment zijn we in gesprek met de bewoners en ondernemers 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.

Vraag 4

Waarom is er geen scenario uitgewerkt met een auto-vrij centrum?

Antwoord 4

Er is geen scenario uitgewerkt met een auto-vrij centrum. Dit heeft onvoldoende draagvlak bij inwoners en ondernemers. Daarnaast is het de vraag of het stedelijk schaalniveau van Ridderkerk zich leent voor een volledig autovrij centrum. We hebben er voor gekozen om de meest realistisch scenario's te onderzoeken waarbij het centrum 'goed' bereikbaar blijft voor alle modaliteiten. De keuze voor een duidelijke structuur op de centrumring die meer kwaliteit geeft aan fietsers en voetgangers en binnen de centrumring een voetgangersgebied te hebben sluit aan op de schaalgrootte van Ridderkerk op het gebied van bereikbaarheid.