



## Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

### Algemene informatie

- Vragensteller: J van Neuren partij 18PLUS
- Onderwerp/vergaderstuk: Overleg Onderzoek Verkeersstructuur Centrumring
- Vergaderdatum: 10 juni 2021
- Portefeuillehouder: dhr P Meij
- Datum indiening vraag: 9 juni
- Datum ontvangst antwoord: 10 juni

### Vragen en antwoorden

#### Vraag 1

Op Pagina 30 zien we de 'Kruising Koninginneweg/ Klaas Katerstraat'. Deze kruising is een gevaarlijke samenkomst van auto, fietsers, voetgangers en een afwijkende voorrang situatie.

In de nieuwe tekening zien wij geen aanpassing om hier verandering in te brengen. Waarom is dit niet meegenomen?

#### Antwoord 1:

Het rapport bevat enkele inrichtingsvoorstellen op hoofdlijnen. In de latere ontwerpfasen gaan we hier dieper op in. Hierin zullen we expliciet aandacht hebben voor de verkeersveiligheid op dit kruispunt.

#### Vraag 2:

In het voortraject, maar ook tijdens de vorige bijeenkomst, is een bushalte aan de Karnebeekweg geopperd. Op deze manier zouden de bushaltes bij elkaar blijven, en het centrum via een simpel & kort pad langs het gemeentehuis te bereiken zijn. Behoort dit tot de mogelijkheden om nader uit te zoeken?

#### Antwoord 2:

Ja. In de verdere ontwerpfasen zal onderzocht worden wat de beste locatie is voor de bushalte(s). Deze optie nemen we daar in mee.

**Vraag 3:**

De BIZ centrum heeft ook een scenario ingebracht. Deze zien wij niet terug in het plan, en is ook niet toegevoegd voor de volledigheid van het document. Waarom is dit niet toegevoegd?

**Antwoord 4**

Wij vinden het zeer waardevol dat de BIZ op een zorgvuldige wijze heeft meegedacht en een eigen scenario heeft ingediend. Dit scenario is niet in het conceptrapport toegevoegd, omdat dit voor een erg groot deel overeenkomt met scenario 2 en 4. Het scenario van de BIZ is daarom niet afzonderlijk beoordeeld.

Hieronder ziet u het scenario van de BIZ en de toelichting waarom dit scenario niet verder is onderzocht.

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. Dit is een belangrijk speerpunt vanuit de visie uit het Mobiliteitsplan Ridderkerk en het Ontwikkelperspectief Centrum. Om deze reden is op voorhand al bepaald dat dit scenario slechter scoort in het behalen van de ambities dan de nu onderzochte scenario's.

**Vraag 4:**

Partij 18PLUS heeft zijn zorgen kenbaar gemaakt betreft het fietspad onderaan de St Jorisstraat. Door de snelheid van veel (elektrische) fietsen, kan dit een gevaarlijke kruising worden tussen de auto en de fiets. (denk hierbij o.a. aan de rotonde op de vlietlaan)

Partij 18PLUS hoort van snelheidsmaatregelen op fietspaden om de snelheid omlaag te brengen, en zo een veiliger evenwicht te brengen. In hoeverre is het college hiervan op de hoogte of de onderzoekers. En zou dit iets kunnen zijn voor deze kruising van auto en fiets?

**Antwoord 4**

Bedankt voor deze suggestie. Deze zullen wij meenemen in de ontwerpfase voor de kruispunt.

**Vraag 5:**

In hoeverre zijn ondernemers buiten het centrum/ centrumring meegenomen in dit plan? Waarom eventueel niet? Bedrijven aan de Havenstraat/ Ringdijk/ Geerlaan/ Koninginneweg/ Frans Halsstraat worden wel degelijk beïnvloed door alle scenario's.

**Antwoord 5**

Alle ondernemers die betrokken zijn bij het opstellen van het Ontwikkelperspectief Centrum zijn uitgenodigd om mee te denken tijdens dit onderzoek. Veel van de ondernemers (juist in het door u aangegeven gebied) hebben geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid.

**Vraag 6:**

In hoeverre worden de ondernemers buiten het centrum/ centrumring meegenomen in het vervolg van dit (participatie)traject; en in is er dan nog inspraak mogelijk of kunnen zij alleen nog meepraten over de soort bomen?

**Antwoord 6:**

In de volgende ontwerpfasen worden alle direct belanghebbenden (zoals bewoners en ondernemers) en stakeholders (o.a. RET, hulpdiensten etc.) betrokken. Zij kunnen meepraten over de herinrichting van de straten en openbare ruimte. Deze voorliggende structuurkeuze geldt dan wel als uitgangspunt.