



Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

Algemene informatie

- Vragensteller: Jeroen Rijdsdijk, PvdA Ridderkerk
- Onderwerp/vergaderstuk: Overleg onderzoek verkeersstructuur centrumring
- Vergaderdatum: 10 juni 2021
- Portefeuillehouder: P. Meij
- Datum indiening vraag: 7 juni 2021
- Datum ontvangst antwoord: 9 juni 2021

Vragen en antwoorden

Vraag 1

U geeft in de RIB aan graag met de commissie in overleg te willen over het onderzoeksrapport. De commissie krijgt daarbij de gelegenheid om vragen te stellen en input te geven. Op het einde van de RIB geeft u echter aan dat u aan de raad een voorstel zult voorleggen om in te stemmen met het voorkeursscenario. Betekent dit dat het voorkeurscenario al vaststaat? Zo ja, welke ruimte heeft de commissie om bij te sturen? Zo nee, wordt er niet te veel op de uitkomst gestuurd?

Antwoord 1

In de afgelopen maanden is er samen met stakeholders vanuit het centrumgebied uitvoerig onderzoek gedaan naar verschillende scenario's over de verkeersstructuur op de centrumring. Op basis van het onderzoek is er een voorkeurscenario ontstaan waarin alle belangen zijn meegenomen en afgewogen. Door u op dit moment het rapport aan te bieden en met u in gesprek te gaan geven we u inzicht in de gemaakte keuzes en overwegingen en laten we u op een transparante wijze zien tot welk advies dit heeft leidt.

Vraag 2

Heeft het voorkeursscenario de instemming van de volledige externe klankbordgroep? Zo nee, op welke punten niet?

Antwoord 2

De aanwezige van de klankbordgroep kunnen zich allen vinden in het voorkeursscenario. Wel hebben zij aandacht gevraagd voor:

- Een goede bereikbaarheid van het centrum met de auto;
- Een goede bereikbaarheid van het centrum voor het OV als de buslijn gesplitst wordt;
- Het halteren van de bus op de Schoutstraat (in een haltekom of op de rijbaan)
- De geluidsbelasting op de Frans Halsstraat

Vraag 3

U geeft in het onderzoek aan dat de uitgezette enquête door slechts 20 inwoners is ingevuld. Dit komt volgens u door het abstractieniveau van het onderzoek, waarbij u de verwachting uitspreekt dat er meer inwoners zullen meedenken bij de ontwerpfase waarin het gaat over concrete aanpassingen. Hoeveel invloed kunnen inwoners en ondernemers nog uitoefenen op het moment dat de raad met het voorkeursscenario instemt en in hoeverre kan er in de ontwerpfase worden teruggekomen op uitgangspunten van het voorkeursscenario?

Antwoord 3

Als de raad in het najaar instemt met het voorkeursscenario ligt de structuurkeuze voor de centrumring vast. Op basis van deze structuurkeuze wordt de gehele centrumring opnieuw ontworpen via de ontwerpfasen (schetsontwerp-voorlopig ontwerp-definitief ontwerp). Hierbij zullen alle belanghebbende nauw betrokken worden. Hier gaat het namelijk om de inrichtingskeuzes in de directe leefomgeving. Aanpassingen op de structuurkeuze worden alleen doorgevoerd wanneer dit de achterliggende ambitie niet aantast: bereikbaarheid voor iedereen, maar meer ruimte en aandacht voor fietsers, voetgangers, beleving van het centrum en de groene openbare ruimte.

Uitgangspunt bij deze structuurkeuze is:

- Dat alle adressen in het centrum bereikbaar blijven;
- Hulpdiensten hun werk kunnen blijven doen;
- Dat de openbare ruimte kwalitatief beter ingericht kan worden.

Vraag 4

Op p. 27 van het onderzoek worden de vier onderzochte scenario's per onderdeel, zoals oversteekbaarheid voor voetgangers/fietsers, kwaliteit buspassagiers, logische routes voor auto's en ruimte voor groen, voorzien van een score. Aan de hand van deze weging heeft u een voorkeursscenario aangewezen, scenario 2. Kunt u aangeven hoe alle onderdelen ten opzichte van elkaar zijn gewogen in de totaalscore? Anders gezegd: wegen alle onderdelen even zwaar of zijn er onderdelen die zwaarder/lichter wegen? Zo ja, welke onderdelen zijn dit?

Antwoord 4

De scores zijn ongewogen. Alle criteria wegen even zwaar. De scores zijn bedoeld om het verschil tussen de scenario's zuiver in beeld te brengen.

Vraag 5

De betrokken ondernemers van de BIZ hebben een eigen scenario opgesteld. Scenario 4 komt het dichtst bij dit scenario in de buurt, maar is niet het zuivere BIZ-scenario. Waarom is het zuivere BIZ-scenario dit meegenomen in het onderzoek en kunt u dit scenario alsnog meenemen in het onderzoek en per onderdeel voorzien van een score?

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 dan de nu onderzochte scenario's.

Vraag 6

In het voorkeursscenario krijgen de fietser en de voetganger ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer veel meer ruimte. Met de komst van de Lidl zijn er straks drie grote supermarkten in het winkelcentrum gevestigd. De meeste mensen halen hun grote boodschappen bij een supermarkt en met de auto. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar en zijn de uitgangspunten van het voorkeursscenario in dit licht wel de meest logische?

Antwoord 6

Er zijn ook veel mensen die geen wekelijkse boodschappen halen, maar een dagelijkse boodschap in de supermarkten. Voor dit laatste wordt veelal de fiets gebruikt. In het Ontwikkelperspectief Centrum wordt veelvuldig geschreven over het aantrekkelijker maken van het centrum door het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit lukt niet wanneer we de auto centraal blijven stellen. Om zowel bezoekers voor wekelijkse boodschappen als bezoekers voor dagelijkse boodschappen te faciliteren in een aantrekkelijk winkelcentrum bieden we meer ruimte aan de fietsers en voetgangers dan nu het geval is, maar blijven we ervoor zorgen dat het centrum goed bereikbaar blijft met de auto. Deze structuurkeuze draagt dan ook bij aan een rustiger verkeersbeeld en in en rond het centrum. Daarnaast hangt de keuze voor een winkelcentrum niet alleen af van de bereikbaarheid, maar ook van het winkelaanbod en aantrekkelijkheid van het centrum.

Vraag 7

Mensen van buiten Ridderkerk die het winkelcentrum bezoeken zullen doorgaans met de auto of het openbaar vervoer komen. Kunt u aangeven op welke punten u verwacht dat het

voorkeursscenario eraan bijdraagt dat mensen van buiten Ridderkerk vaker voor een bezoek aan ons winkelcentrum zullen kiezen zodat dit weer iets van zijn regiofunctie terugkrijgt?

Antwoord 7

De gekozen voorkeursstructuur zorgt er voor dat er meer ruimte ontstaat voor het aantrekkelijker inrichten van de openbare ruimte (bijv. meer groenvoorzieningen), zodat men er prettig kan verblijven, fietsen en wandelen. Door de belevingskwaliteit en het voorzieningenaanbod van het centrum te versterken zal de aantrekkingskracht verbeteren. Uiteraard hoort daar een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen bij.

Vraag 8

In het voorkeursscenario wordt op de gehele centrumring een verkeerssnelheid van 30 km/u ingesteld. Bent u voornemens om de wegen dan ook zo in te richten dat hierop kan worden gehandhaafd? Graag uw antwoord toelichten.

Antwoord 8

Het is de bedoeling om de centrumring in te richten als goed functionerende 30 km per uur zone waarop gehandhaafd kan worden. Het is dan ook belangrijk dat politie in de komende ontwerpfasen van de centrumring nauw betrokken wordt, zodat ook de mate van handhaving in relatie tot het ontwerp meteen een punt van aandacht is.

Vraag 9

U geeft aan dat in het voorkeursscenario de bus op de weg zal moeten stoppen om passagiers te laten in- en uitstappen. Dit betekent dat het overige verkeer zal moeten wachten totdat de bus weer weggrijdt. Hoe zit dit met het laden en lossen bij de winkels en het inrijden van de parkeergarages, met name als hiervoor moet worden gewacht? Gebeurt dit ook (deels) op de weg of wordt dit anders geregeld zodat het overige verkeer niet hoeft te wachten?

Antwoord 9

Deze vraag kan nu nog niet worden beantwoord, maar is wel een aandachtspunt bij de komende ontwerpfasen. Dit punt is overigens ook door de klankbordgroep ter sprake gebracht, waarbij is aangegeven dat dit een nadere uitwerking vraagt in het uiteindelijke ontwerp.

Vraag 10

Over het aantrekkelijker en beter toegankelijk maken van de Sint Jorisstraat wordt al vele jaren gesproken. In de Omgevingsvisie wordt op p. 37 en 55 over de Sint Jorisstraat expliciet opgemerkt dat deze straat als verblijfsgebied wordt ingericht en dat deze niet langer meer een functie voor het doorgaande autoverkeer zal hebben. U heeft in een commissiebijeenkomst aangegeven dat het uitgangspunt is dat de Sint Jorisstraat van twee kanten toegankelijk blijft voor het autoverkeer. In dit onderzoek staat dat in een apart traject onderzoek wordt gedaan naar de mogelijke

herinrichting van de Sint Jorisstraat. Kunt u aangeven wat daarvoor het tijdpad is en of en zo ja, waarom u op dit punt afwijkt van de Omgevingsvisie? Wordt bij dit onderzoek ook het laden en lossen bij Dirk van den Broek betrokken waarvan omwonenden overlast ervaren?

Antwoord 10

In het college is afgesproken dat deze straat in twee richtingen bereikbaar blijft. We gaan nu 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. De kruising met de West Molendijk is daarin een heel belangrijk aandachtspunt in het kader van verkeersveiligheid en het laden en lossen.