



## Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

### Algemene informatie

- Vragensteller: Anton Rottier
- Onderwerp/vergaderstuk: Onderzoek Verkeersstructuur Centrumring
- Vergaderdatum: 10 juni 2021
- Portefeuillehouder: dhr. P. Meij
- Datum indiening vraag: 9 juni 2021
- Datum ontvangst antwoord: 10 juni 2021

### Vragen en antwoorden

#### Vraag 1

Alle gekozen scenario's hebben eenrichtingsverkeer met de klok mee. Waarom is niet gekozen om ook een scenario tegen de klok in te onderzoeken? Wat zijn de argumenten voor/tegen eenrichtingsverkeer tegen de klok in?

#### Antwoord 1

Er is gekozen voor de richting met het verkeer mee, zodat auto's die de parkeergarage in willen het andere verkeer niet hoeven te kruisen. Dit versterkt de verkeersveiligheid en waarborgt de doorstroming van het autoverkeer.

#### Vraag 2

Scenario 1 heeft als nadeel dat de brandweer tegen het eenrichtingsverkeer in zou moeten rijden. Bij het scenario 4 met tweerichtingsverkeer voor bussen is gekozen om scenario 1 als basis te nemen met daarbij toegevoegd het tweerichtingsverkeer voor bussen. Daarmee heeft scenario 4 hetzelfde onoverkomelijke probleem als scenario 1. Is het niet logisch om voor tweerichtings busverkeer een variatie op scenario 2 te nemen, waarbij dit nadeel niet aanwezig is, maar wel leidt tot betere OV bereikbaarheid? Tot welke andere conclusies leidt dit voor een aangepast scenario 2 met tweerichtingsverkeer voor bussen? Het nadeel van het huidige voorkeursscenario 2 is dat de OV bereikbaarheid tot verwarring leidt waar opgestapt kan worden voor welke richting en feitelijk een achteruitgang is voor OV bereikbaarheid.

#### Antwoord 2

Er zijn veel verschillende scenario's mogelijk die we hadden kunnen onderzoeken.

We hebben samen met de stakeholders voor de meest realistische scenario's gekozen die op het meeste draagvlak konden rekenen. Wanneer we in scenario 2 de bus in twee richtingen laten rijden behalen we te weinig ruimtewinst voor het verbeteren van de openbare ruimte en ruimte voor fietsers en voetgangers. Dat verbetert ook de verkeersveiligheid.

Na de invoering van het hoogwaardige openbaar vervoer zal alleen nog buslijn 144 door het centrum rijden. Deze lijn zorgt ervoor dat Ridderkerkers vanuit de wijken makkelijk naar het centrum kunnen reizen. Op dit moment rijdt de bus in twee richtingen over de Schoutstraat, waar de bushaltes zijn. In het voorgestelde scenario wordt de buslijn gesplitst. Daarbij wordt er gedacht aan het realiseren van een halte aan de Frans Halsstraat. De exacte haltelocatie wordt verder onderzocht in de hierop volgende ontwerpfasen en wellicht komt er tijdens deze vervolgfase in overleg met stakeholders en belanghebbenden een andere locatie voor de bushalte in beeld. Het splitsen van de buslijn hoeft geen probleem te zijn. De Ridderkerkers kennen de weg in en rond het centrum en zullen daarom snel gewend zijn aan de gesplitste buslijnen.

### **Vraag 3**

Het grootste knelpunt voor fietsers-wandelaars zit momenteel op het stuk van de ring vanaf Klaas Katerstraat tot aan het laadpunt van de Jumbo. Wel is momenteel op het grootste gedeelte van dit traject voldoende breedte om meer ruimte te geven aan fietsers en minder aan de auto, zonder daarbij het tweerichtingverkeer voor auto's-bussen te hinderen.

Ook heeft het traject vanaf de Geerlaan tot aan het laadpunt van de Jumbo momenteel al gescheiden fietspaden. Toch wordt ook voor dit stuk vanaf de Geerlaan gekozen voor eenrichtingverkeer.

Kan in de aankomende studie worden onderzocht of een ruimtelijke inrichting mogelijk is die meer ruimte geeft aan fietsers voor het traject Klaas/Katerstraat tot aan het laadpunt van de Jumbo zonder het tweerichtingverkeer op de centrumring los te laten? Dit zou een alternatief kunnen zijn waarbij er wel tweerichtingverkeer blijft op de centrumring, maar de fietsers/voetgangers toch voldoende worden gefaciliteerd en de nadelen voor hen worden opgelost.

### **Antwoord 3**

In het huidige profiel, bij tweerichtingsverkeer, is er te weinig ruimte om de kwaliteit van het groen en voor de fietsers en voetgangers aanzienlijk te verbeteren. De kosten voor de herinrichting zullen hoog zijn en de effecten marginaal.

### **Vraag 4**

Er zijn 20 inwoners die de enquête hebben ingevuld. Betekent dit dat de vele indrukwekkende scorediagrammen van diverse straten in par. 3.3. slechts gebaseerd zijn op de input van 20 inwoners? Zo ja, in hoeverre is er dan reden om aan te nemen dat deze uitkomsten representatief zijn voor de mening van de inwoners van Ridderkerk als geheel?

#### **Antwoord 4**

De scorediagrammen bevatten de scores van de inwoners die de enquête hebben ingevuld. Deze scores zijn vervolgens voorgelegd aan de interne projectgroep en de externe klankbordgroep. Gezamenlijk hebben we de resultaten verder geïnterpreteerd zodat er naar verwachting een herkenbaar beeld is ontstaan.

#### **Vraag 5**

Bij de beoordeling van de scenario's in par 4.8 is gekozen voor een aantal criteria die anders zijn dan de criteria in de scorediagrammen uit par 3.3. Hoe zien de scorediagrammen voor de diverse wegen eruit voor voorkeursscenario 2 wanneer de tabel uit par 4.8 vertaald wordt naar de scorediagrammen uit par. 3.3? Zodat zichtbaar wordt tot welke vooruitgang en achteruitgang scenario 2 leidt voor de diverse weggedeelten ten opzichte van de beoordeling van de huidige situatie.

#### **Antwoord 5**

De scorediagrammen zijn gebaseerd op een methodiek die gebruikt wordt voor het beoordelen van een huidige situatie. Deze methodiek kan niet zomaar toegepast worden op een toekomstige situatie, omdat men een toekomstige situatie nog niet fysiek als zodanig kan ervaren en beoordelen. De criteria die zijn gebruikt voor de beoordeling van de verschillende scenario's zijn opgesteld in het verlengde van het doel van deze herinrichting, de missie en visie uit het Mobiliteitsplan Ridderkerk en de pijlers en kernwaarden uit het ontwikkelperspectief centrum. Deze criteria zijn opgesteld in samenspraak met de interne projectgroep en externe klankbordgroep. We zullen na gaan hoe we beter in het rapport kunnen laten zien wat de effecten van de verschillende scenario's zijn op basis van de beoordeling uit 3.3.

#### **Vraag 6**

In het voorkeursscenario worden de buslijnen gesplitst in twee aparte routes per rijrichting. Volgens par. 4.1.5 zal uitgezocht worden hoe busreizigers daarbij het beste gefaciliteerd kunnen worden. "Hier zijn verschillende opties voor" volgens de uitgangspuntenstudie. Welke opties?

#### **Antwoord 6**

Hierbij kan gedacht worden aan goede bewegwijzering van de bushalte naar het centrum en vice versa. Maar wellicht zijn er ook mogelijkheden in het ontwerp van de openbare ruimte om de

herkenbaarheid en vindbaarheid van de bushaltes optimaal te maken. Dit onderzoeken we in de volgende ontwerpfasen.

### **Vraag 7**

Wat gaat het aanpassen van de centrumring bij voorkeursscenario 2 bij benadering kosten? We hebben begrip dat er mogelijk nog geen gedetailleerde kostenbegroting is, omdat het ontwerp nog dient plaats te vinden. Maar een globale inschatting zouden we graag ontvangen, zodat er bij het beoordelen van het plan ook de financiële kant meegewogen kan worden.

### **Antwoord 7**

Op dit moment hebben we de kosten nog niet in beeld. De te maken kosten is sterk afhankelijk van onder andere de materiaal keuzes, aanwezigheid van kabels en leidingen en dergelijke. Er is 3 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de herinrichting van de centrumring.

### **Vraag 8**

Kan een toelichting gegeven worden hoe de resultaten van het verkeersmodel door een raadslid kunnen worden gelezen? Een volledige legenda ontbreekt (wat betekent de blauwe lijn bijvoorbeeld?). Ook zou het logisch zijn om de intensiteiten 5000 motorvoertuigen/etmaal en 10.000 motorvoertuigen/etmaal twee verschillende kleuren te geven, die nu volgens de legenda dezelfde kleur hebben. Wat is het verschil tussen de set figuren met 'verschil in percentage t.o.v. referentie' en de set figuren 'verschil in intensiteit t.o.v. de referentie'? Een stuk toelichtende tekst bij deze figuren zou helpen om de figuren te betrekken bij het beoordelen van de gevolgen van de scenario's.

### **Antwoord 8**

Bedankt voor uw suggestie. Er zal een toelichting op het verkeersmodel inclusief legenda worden toegevoegd aan het rapport om hier meer duidelijkheid over te geven

### **Vraag 9**

Kunnen ook conclusies in tekst worden vermeld in bijlage 1 met de resultaten van het verkeersmodel voor het antwoord op de vraag wat de aanpassing van de centrumring voor gevolgen heeft voor het verkeer op de 'dorpsring', d.w.z. de grotere ring waarvan de Burgemeester de Zeeuwstraat, Vondellaan etc. deel van uitmaken.

### **Antwoord 9**

Bedankt voor uw suggestie. We zullen nagaan in hoeverre we dit toe kunnen voegen aan het rapport.

### **Vraag 10**

Volgens par. 4.5. zal bij (o.a.) voorkeursscenario 2 in een apart traject onderzoek worden gedaan naar de herinrichting van de Sint Jorisstraat. Gaat dit onderzoek parallel in de tijd lopen naast het huidige onderzoek van de centrumring? Zo nee, wanneer dan? Welke scenario's zullen worden onderzocht voor de Sint Jorisstraat? Hoe worden de inwoners hierbij betrokken?

### **Antwoord 10**

Het is de bedoeling dat deze trajecten parallel gaan lopen en het werk met elkaar gecombineerd kan worden. Er worden geen scenario's onderzocht voor de Sint Jorisstraat. 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.