



Aan : Jaap van den Berg
Van : Planteam IP Siciliëboulevard
Datum : 29 januari 2020
Betreft : Voorstel voor aanpassingen in IP
Siciliëboulevard + Brandingdijk-west

Van: ██████████

1 Inleiding

In 2006 zijn er Inrichtingsplannen (IP) voor de Siciliëboulevardboulevard van Nesselande en de Brandingdijk-west vastgesteld. Vanwege bouwwerkzaamheden is de aanleg van deze inrichtingsplannen gefaseerd aangepakt. Op dit moment ligt er nog een bouwweg, die waarschijnlijk over ± 1 jaar kan worden weggehaald. Daarna zou de definitieve aanleg conform IP kunnen plaatsvinden. Het Wijkcomité Nesselande heeft Stadsontwikkeling via de Wijkagenda verzocht om de vastgestelde inrichtingsplannen Siciliëboulevard en Brandingdijk-west tegen het licht te houden en te beoordelen of er wijzigingen doorgevoerd moeten worden, mede op basis van de ervaringen die er de afgelopen jaren zijn opgedaan. Hiertoe is in het eerste kwartaal van 2019 een projectteam IP Siciliëboulevard en Brandingdijk-West gestart met een inventarisatie van punten die gewijzigd dienen te worden.

Om de omgeving te informeren en de gelegenheid te geven mee te denken in dit proces is er een bewonersavond georganiseerd. Om de omgeving te informeren was er een notitie gemaakt met een beschrijving van het ontwerp en het proces, waarbij ook is aangegeven welke aanpassingen de gemeente in ieder geval wil doorvoeren (bijlage 1).

Omdat er tijdens en rond de inloopavond een aantal vragen en wijzigingsvoorstellen van bewoners naar voren kwamen, die om een uitgebreidere bespreking vroegen, heeft het Planteam besloten om hiervoor een tijdelijke klankbordgroep (bijlage 2) in te stellen.

Na 3 vergaderingen van de Klankbordgroep en veel intern onderzoek en besprekingen is het Planteam van mening dat er voldoende duidelijkheid is om een besluit te nemen over de aanpassingen in het IP.

2 Voorstel aanpassing IP Siciliëboulevard en Brandingdijk-west

Het planteam moet concluderen dat er na 3 bijeenkomsten geen overeenstemming is bereikt met de klankbordgroep. Onderstaand eerst de punten waarover wel overeenstemming is bereikt.

1. Aanpassen van de huidige drempels en meer drempels aanleggen

Het voorkomen van ongewenst verkeersgedrag is een belangrijk onderdeel van de discussie in de klankbordgroep geweest. Doordat er geen bus meer gaat rijden over de Siciliëboulevard en Brandingdijk-west kunnen bestaande drempels worden aangepast en er kunnen meer en hogere drempels worden aangelegd. Zowel de Siciliëboulevard als de



Brandingdijk-west worden ingericht als 30km gebied. Bijkomend voordeel is dat de weg hierdoor ook onaantrekkelijker wordt voor vrachtverkeer.

2. Middenberm parkeren schrappen uit het inrichtingsplan

In de besprekingen is door diverse mensen naar voren gebracht dat het parkeren op de groene middenberm een aantasting geeft van het beeld van de boulevard. Daarnaast wordt meer in z'n algemeenheid gezegd dat het aanbieden van veel parkeerruimte slecht is voor het milieu, zowel voor Nesselande als in het algemeen. Er zou meer aan moeten worden gedaan om mensen met de fiets of het openbaar vervoer te laten komen.

Anderzijds zijn er ook mensen die erop wijzen dat er -met name door de bouw van het project Noorderstrand- op topdagen een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Naar aanleiding van deze besprekingen hebben wij intern de vraag gesteld of het wenselijk is om het oorspronkelijke aantal parkeerplaatsen dat bedoeld was voor recreatie (± 1000) aan te leggen of dat het vanwege beleidswijziging aan de orde is om dit aantal aan te passen. Het laatste blijkt nadrukkelijk voorkeur te hebben. Ook de wethouder Mobiliteit onderschrijft deze voorkeur.

Voorgesteld wordt om de mogelijkheid om op hoogtijdagen te parkeren op de groene middenberm van de Siciliëboulevard (172 x) uit het plan te schrappen en dus in te stemmen met de wens van de bewoners.

3. Bushaltes opheffen en vervangen door (1) Kiss&Ride-strook nabij Kretalaan en (2) op de andere plekken: parkeerplaatsen.

In de Klankbordgroep kwam naar voren dat een grote kwaliteit van de parkeerruimte op de Kretalaan in de afgelopen jaren was dat gezinnen vlakbij het strand konden parkeren. Om het mogelijk te houden dat recreanten met de auto relatief dichtbij het strand kunnen komen om stoelen, parasols, koelboxen en kinderen uit te kunnen laden is voorgesteld om een Kiss&Ride-voorziening aan te leggen aan de kop van de Kretalaan. Deze voorziening is nu ingetekend.

4. Laad- en loszone toevoegen ter hoogte van Lookies

Al eerder is geconstateerd dat er een concrete behoefte is aan een laad- en loszone ter hoogte van Lookies om onnodige stagnatie te voorkomen. Deze is toegevoegd door ter plaatse parkeerplaatsen te schrappen.

5. Aangeven parkeerplaats voor motoren

Er is in de huidige situatie regelmatig overlast van motoren die op dit moment geen plek hebben om hun motor veilig te parkeren, wat tot gevolg heeft dat deze veelal op de stoep worden geparkeerd ter hoogte van het Maltaplein. Er is onderzocht of het mogelijk is om de aan te leggen laad- en loszone hiervoor te gebruiken (met het idee dat laden en lossen vooral op werkdagen gebeurt en de motoren vooral in het weekend komen), maar dit blijkt niet goed mogelijk. Er zal een aanduiding voor motoren op de middenberm worden aangebracht.

6. Onnodige verharding vervangen door groen

Zoals al bij de start van deze discussie is aangegeven zien wij aanleiding om op een aantal plekken de hoeveelheid verharding te verminderen ten gunste van groen. Over het



gehele IP gaat het om circa 5,000 m² verharding dat wordt omgezet naar groen (met name langs noordzijde Rietveldpark en bij een aantal oversteken).

7. Parkeren op andere locaties

Het evenemententerrein wordt gezien als optie voor topdagen, maar dat zal (rekening houdend met andere activiteiten op dit terrein) apart moeten worden georganiseerd en staat los van dit IP.

Na overleg met de leden van het Warm Weerprotocol (Directie Veilig, Toezicht & Handhaving, Strandwacht, Winkeliersvereniging) is naar voren gekomen dat het gebruik van de evenementenlocatie geen toekomstbestendige oplossing is. De verwachting is dat dit terrein in de toekomst vaker zal worden gebruikt voor evenementen. Er moet rekening gehouden worden met een periode van minimaal 2 weken per evenement waarbij het terrein niet gebruikt kan worden (opbouw, afbouw en grasherstel). Aankomende zomer staan er 2 evenementen gepland wat wil zeggen dat het terrein in ieder geval 4 weken niet te gebruiken zal zijn. Ook de klankbordgroep begrijpt dat dit geen toekomstbestendige oplossing is.

Hierna volgen de punten waarover helaas geen overeenstemming kon worden bereikt, daarbij beargumenteert het Planteam haar keuzes.

1. Profiel

Er is een flink aantal bewoners dat heeft voorgesteld om een ander basisprofiel te kiezen. Zowel voor de Siciliëboulevard als voor Brandingdijk-west wordt ervoor gepleit om de basis van het huidige profiel (met een "doorgaande" rijbaan in twee richtingen en een parallelbaan aan de woningzijde in één richting) te handhaven, zoals dat destijds ook voor de Brandingdijk-oost is besloten.

Achtergrond van dit voorstel is dat dit minder hinder voor de bewoners zou geven, veiliger is en de doorstroming zou bevorderen (zie voor de volledige tekst het bewonersvoorstel, bijlage 3). De petitie is ondertekend door 91 bewoners.

In de Klankbordgroep is uitgebreid gesproken over deze en diverse andere varianten. In de laatste fase is een tweetal werkbare varianten uitgetekend: de bovengenoemde bewonersvariant en een variant waarbij het vastgestelde profiel voor de boulevard wordt doorgezet op de Brandingdijk-west (bijlage 4a en 4b). Vervolgens zijn deze qua voor- en nadelen vergeleken met de basisvariant en in een schema gezet (zie bijlage 5).

In de laatste vergadering van de Klankbordgroep is helaas geconstateerd dat er geen unaniem standpunt is over het te kiezen profiel.

Het merendeel van de bewonersvertegenwoordigers is van mening dat het wenselijk is om de huidige, relatief stille parallelweg te handhaven en het doorgaande verkeer af te handelen via een rijbaan in twee richtingen, die verder van de woningen af ligt. De achtergrond van deze keuze is vooral ingegeven door veiligheid (voor kinderen op het trottoir voor de woningen), geluidsoverlast en luchtkwaliteit (hoe groter de afstand tussen auto's en woningen, des te minder de overlast) en doorstroming (het vastgestelde IP kent smalle rijbanen in 1 richting; iedere belemmering geeft een opstopping).

Het Planteam onderschrijft dat het handhaven van het basisprofiel prettiger kan zijn voor de aanwonenden, maar is van mening dat de gevolgen van deze keuze in een bredere afweging ongewenst zijn. De redenen hiervan zijn dat (1) in vergelijking met variant 1 de



hoeveelheid verharding fors toeneemt (qua profiel 2,5m extra verharding) hetgeen het gewenste stedenbouwkundige en landschappelijke beeld sterk aantast, (2) de oversteekbaarheid van de boulevard slechter is en (3) het risico op harder rijden toeneemt. Het Planteam wil er daarnaast op wijzen dat de vermeende extra overlast welke door het aanleggen van het vastgestelde ontwerp zou ontstaan minimaal is en dat het geluidsniveau en de luchtkwaliteit ook in deze variant ruim binnen de normen valt (voor nadere info: zie bijgevoegde rapportage van DCMR, bijlage 6).

Een vergelijking met de situatie op het oostelijk deel van de Brandingdijk is niet op z'n plaats is. Het oostelijk deel van de Brandingdijk maakt deel uit van de hoofdontsluiting van Nesselande, waar een 50 km-regime geldt en sprake is van een veel hogere verkeersintensiteit. Het dagelijks bestuur van de deelgemeente heeft destijds -na een uitvoerige inspraakprocedure en uitgebreid onderzoek- een besluit genomen over dit profiel en daarbij nadrukkelijk aangegeven dat dit profiel alleen voor het oostelijk deel zou gelden en dat er geen aanleiding was om ook het profiel van het westelijk deel aan te passen.

Gezien het bovenstaande stelt het Planteam voor om het bestuurlijk vastgestelde profiel van de Siciliëboulevard aan te houden. Echter, mede naar aanleiding van de bespreking in de Klankbordgroep constateert het Planteam dat de situatie op de Brandingdijk ter hoogte van de Cypruslaan en het Korfoepad verbetering behoeft. Het is gewenst om op deze plekken een midden eiland in de rijbaan te leggen, om de oversteekbaarheid aldaar te verbeteren. Omdat hiervoor een forse aanpassing nodig is, is de stap naar variant 2 met een doorlopende middenberm, dan niet zo groot meer. Deze variant heeft daarbij het voordeel dat de weg dan over de gehele lengte van de Brandingdijk (zowel voor het oog als verkeerskundig) een rustig beeld geeft, dat aansluit bij het beeld van de boulevard. De extra kosten van deze variant kunnen vanuit de grondexploitatie Nesselande gefinancierd worden.

Bijkomend voordeel van de voorkeursvariant is nog dat er relatief gemakkelijk geëxperimenteerd zou kunnen worden met het minder aantrekkelijk maken van de Cypruslaan voor doorgaand verkeer. In het verleden is er door bewoners van de Cypruslaan op gewezen dat er (te) veel doorgaand verkeer (tussen Brandingdijk-west en winkelcentrum) door de Cypruslaan ging en dat de vrees bestond dat dit erger zou worden wanneer de boulevard in zijn definitieve vorm zou worden aangelegd. Als deze vrees na de definitieve aanleg van de boulevard bewaarheid wordt, zou overwogen kunnen worden "het gat" in de aan te leggen middenberm op de Brandingdijk-west ter hoogte van de Cypruslaan te sluiten, zodat links afslaan van de dijk naar de laan onmogelijk wordt.

2. Rotonde Siciliëboulevard en Brandingdijk-West

Bijkomend nadeel van de bewonersvariant is dat een rotonde op de hoek van de Siciliëboulevard en de Brandingdijk-West niet gemaakt kan worden. Een merendeel van de bewoners vindt het verdwijnen van de rotonde eerder een voordeel dan een nadeel. Zij vinden dat de rotonde -ook in de andere varianten ongewenst en overbodig is. Zij denken dat de situatie zonder rotonde voldoende veilig gemaakt kan worden en wijzen erop dat de rotonde ongewenst (hard) heen en weer rijden op de boulevard stimuleert omdat men met een rotonde gemakkelijk kan keren om de boulevard nogmaals te rijden. Bovendien is de aanleg duur; het geld zou beter besteed kunnen worden.



Het Planteam is van mening dat de rotonde wel een meerwaarde heeft voor de verkeersveiligheid en de doorstroming op deze locatie en dat het niet realiseren van de rotonde een suboptimale oplossing is. De aansluiting op de Pleun v.d. Zijde kan ook zonder rotonde worden gemaakt (zie bijgevoegde schets, bijlage 7), maar er ontstaat dan een situatie die verkeerskundig ongewenst is omdat men nog steeds op deze plaats kan keren, maar dan in een bocht met ander kruisend verkeer. Zeker op drukkere dagen zullen zich naar verwachting problemen gaan voordoen.

3. Verwijzen recreatief verkeer naar parkeerterrein Kosboulevard

Door bewoners is voorgesteld om de druk op de parkeerruimte op de boulevard te verlichten door parkeerders allereerst naar de Kosboulevard te verwijzen en op hoogtijdagen het evenemententerrein in het Oeverpark te gebruiken. Alhoewel deze opties buiten de plangrenzen van dit IP vallen willen wij hier toch op ingaan omdat het een directe relatie heeft met de wens/noodzaak om meer of minder parkeerplaatsen op de boulevard te leggen.

Het verwijzen van parkeerders naar de Kosboulevard zou wellicht kunnen middels bebording, maar voor een goed resultaat lijkt het nodig om verkeersregelaars in te zetten. Wij zien geen aanleiding om -als er parkeerruimte vrij is- mensen eerst naar de Kosboulevard te verwijzen. Als de, voor recreatief gebruik bedoelde, parkeerplaatsen langs de Siciliëboulevard in gebruik zijn, zal men vanzelf naar de Kosboulevard uitwijken. Wij gaan er vooralsnog vanuit dat er geen aanleiding is om maatregelen te nemen om het parkeren door recreanten in deelplan 2 + 4 (Dunenburg en Centrum) tegen te gaan, maar als die noodzaak er wel is kan overwogen worden bebording te plaatsen zonder consequenties voor dit IP.

Tenslotte zijn nog de onderstaande punten in de klankbordgroep besproken.

1. Toevoegen extra parkeerplaatsen op de Brandingdijk-West

Enkele bewoners hebben verzoek gedaan om meer parkeerplaatsen aan te leggen op de Brandingdijk nabij het Rietveldpark vanwege een vermeend tekort aldaar. Aangezien uit recente tellingen is gebleken dat er geen tekort is stellen we voor om het plan op dit punt niet aan te passen (bijlage 8).

2. Weren van vrachtverkeer door instellen verbod of fysiek onmogelijk maken

Bewoners stellen voor om vrachtverkeer van het noordelijk deel van de boulevard en het westelijk deel van de Brandingdijk te weren en te verwijzen naar de route Laan van Avant-Garde/ Laan van Dada, zodat zij minder last hebben van het vrachtverkeer en de kans op belemmering van de doorstroming kleiner is. Wij onderschrijven dat de route via de Lanen logischer is, omdat er dan meer gebruik wordt gemaakt van 50 km-wegen. In het gewijzigde inrichtingsplan worden andere verkeersdrempels voorgesteld. Het planteam verwacht dat de kans groot is dat vrachtwagens deze route vanzelf kiezen vanwege deze maatregel, maar vinden het ongewenst en ook niet nodig om een verbod in te stellen voor vrachtverkeer op de boulevard en het westelijk deel van de Brandingdijk waar een 30km regime geldt. Het instellen van een verbod is onwenselijk en niet handhaafbaar. Het fysiek



onmogelijk maken is zeer onwenselijk omdat vrachtverkeer daar ook moet kunnen komen bijv. in het geval van een verhuizing of bezorging van grote goederen.

Kort samengevat stelt het Planteam voor om het IP op de volgende punten aan te passen:

- Ook op de Brandingdijk het basisprofiel van de boulevard toepassen met een middenberm (met een breedte van 6 m in plaats van 10 m)
- De mogelijkheid om te parkeren op de middenberm van de Siciliëboulevard laten vervallen
- Drempels toevoegen/anders vormgeven
- Bushaltes opheffen en vervangen door (1) Kiss&Ride-strook nabij Kretalaan en (2) op de andere plekken: parkeerplaatsen
- Laad- en loszone toevoegen ter hoogte van Lookies
- Aangeven parkeerplaats voor motoren
- Onnodige verharding vervangen door groen

E.e.a. is verwerkt op het bijgevoegde gewijzigde concept-IP (bijlage 9).

Als bijlage is bijgevoegd een samenvattend overzicht van alle reacties die rond de inloopavond zijn ingediend met een reactie van het PT (bijlage 10) en de verslagen van de Klankbordgroep bijeenkomsten (bijlage 11a, 11b en 11c).

3 Verdere procedure

- Alvorens het IP vast te stellen dient het om advies te worden voorgelegd aan het Wijkcomité Nesselande.
- Als het Wijkcomité dit voorstel overneemt kan het besluit genomen worden door de Gebiedsaccountmanager.
- Als het Wijkcomité dit voorstel niet overneemt zal het voorstel aan het College van B&W moeten worden voorgelegd.

4 Communicatie

De leden van de Klankbordgroep en de Werkgroep Beheerplan Badplaats zijn op de hoogte gesteld van deze rapportage.

De bewoners die destijds zijn uitgenodigd voor de bewonersavond van 9 mei zullen een dezer dagen middels een huis-aan-huis brief van op de hoogte worden gesteld van deze rapportage en de verdere gang van zaken. Bij de brief ontvangen zij een uitnodiging voor een inloopavond in de eerste week van maart 2020.

5 Bijlagen

1. Startnotitie dd. 29/4/2019
2. Startnotitie Klankbordgroep dd. 19/6/2019
3. Voorstel alternatief profiel Rombouts cs
4. Uitwerkingen varianten
5. Laatste versie van de Vergelijkingsmatrix
6. Rapportage DCMR over Geluidsniveau en Luchtkwaliteit
7. Alternatieve uitwerking bocht Siciliëboulevard - Brandingdijk-West



8. Notitie resultaten parkeertellingen en snelheids- en intensiteitsmetingen
9. Aangepast IP dat volgens dit voorstel vastgesteld zou moeten worden
10. Overige Inbreng van bewoners rond inloopavond
11. Verslagen van 3 vergaderingen van de Klankbordgroep