

Beknopt verslag van de vergadering van de Klankbordgroep IP Siciliboulevard/Brandingdijk-west op 2 juli 2019

Aanwezige bewoners: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Namens de gemeente: [REDACTED]
[REDACTED]

N.a.v. de verspreide stukken blijkt dat er geen verschil van mening bestaat over de volgende punten:

- aanwijzing van de wegvakken als 30km-gebied
- aanleg in klinkers, géén asfalt

T.a.v. de toegang voor vrachtverkeer pleit [REDACTED] ervoor om dit via de Laan van Avant-Garde en Laan van Dada af te wikkelen. Dit is immers een hoofdontsluitingsweg (50 km zone) in tegenstelling tot de Brandingdijk West en de Siciliboulevard (30 km zone). In het verstrekte bestemmingsplan staat expliciet vermeld dat de boulevard alleen door bestemmingsverkeer wordt gebruikt. Dit onderstreept volgens hem de gedachte om het vrachtverkeer via de hoofdontsluitingsweg te leiden. De gemeente gaf aan dat erg lastig is om het vrachtverkeer te verbieden en dat er ook geen noodzaak voor is; er kan wel worden onderzocht of het mogelijk is om de bewegwijzering aan te passen. Vanuit de bewoners wordt gevraagd of er een inrijverbod kan worden ingesteld vanaf de zijde van de Brandingdijk West. De Brandingdijk West en Siciliboulevard is dan wel vanaf de andere zijde voor vrachtverkeer (verhuiswagens, vuilniswagens etc.) bereikbaar, maar het vrachtverkeer voor het winkelcentrum wordt dan omgeleid via de Laan van Avant-Garde en Laan van Dada).

T.a.v. de rotonde op de hoek van de boulevard en Brandingdijk wordt door bewoners opgemerkt dat er in de huidige situatie al sprake is van auto's en motoren die continue "show" rondjes rijden op de boulevard hetgeen (geluids)overlast veroorzaakt. Door het toevoegen van een rotonde op deze locatie zal dit verder toenemen aangezien auto's en motoren dan nog gemakkelijker kunnen keren om nog een "show" rondje over de boulevard te rijden. Niet handig dus om dit te faciliteren.

Over de wenselijkheid van de rotonde bestaat dus een verschil van mening.

Binnen de gemeente is inmiddels afgesproken dat er in de komende weken parkeertellingen, intensiteitstellingen en snelheidsmetingen in het onderzoeksgebied worden gehouden om meer zicht te krijgen op de huidige situatie. Over het doen van geluidsmetingen beraadt de gemeente zich nog.

De discussie spitst zich vooral toe op de volgende onderwerpen.

Parkeercapaciteit

De gemeente gaat er van uit dat er \pm 1000 parkeerplaatsen worden aangelegd voor openbaar gebruik, vooral voor het strand.

[REDACTED] geeft aan dat dit aantal niet is gebaseerd op een bepaalde norm (zoals dat wel het geval is voor parkeren bij woningen, winkels of kantoren). Er is destijds een inschatting gemaakt van een gewenste capaciteit, waarbij niet wordt uitgegaan van topdagen, omdat er in dat geval een

flink aantal parkeerplaatsen zou moeten worden aangelegd die slechts weinig gebruikt zouden worden.

Een aantal bewoners vraagt zich af of het niet logischer zou zijn om minder plekken aan te leggen, zodat recreanten meer worden gestimuleerd om per fiets of OV te komen; hoe meer P je aanlegt, des te aantrekkelijker de locatie.

De gemeente wijst erop dat de locatie een bovenwijkse voorziening is. Daarnaast bestaat er enige vrees dat als het aantal parkeerplaatsen zou worden beperkt, er meer parkeerdruk in de woonbuurten gaat ontstaan. Afgesproken wordt dat de gemeente aangeeft welke mogelijkheden er zijn om dit tegen te gaan (vergunningstelsel, blauwe zone, betaald parkeren).

Opgemerkt wordt dat het aantal van 1000 parkeerplaatsen flink afwijkt van hetgeen in het bestemmingsplan Nesselande wordt genoemd: 460 tot 600 parkeerplaatsen. ■ merkt op dat er ten tijde van het maken van het bestemmingsplan nog niet veel bekend was over de omvang van de badplaats en het te realiseren programma. Dat is later ingevuld.

■ wil graag inzicht in de milieuconsequenties van de extra verkeersbewegingen als gevolg van de aanleg van extra parkeerplaatsen ten opzichte van het getal dat in het bestemmingsplan is genoemd (geluid, fijnstof, stikstof, etc.). Past de aanleg van de extra parkeerplaatsen binnen het vigerende bestemmingsplan of moet hiervoor een separate (MER)-procedure worden doorlopen?

Locatie van parkeerplaatsen

Een deel van de aanwezigen pleit ervoor om minder parkeerplaatsen op de boulevard te maken, maar andere plekken aan te wijzen, zoals het evenemententerrein en common green (eventueel eerst als pilot). En om mensen allereerst te verwijzen naar de Kosboulevard.

De gemeente zet deze mogelijkheden op een rij.

Gesteld wordt dat het (tijdelijk) parkeren op het evenemententerrein en de common green locatie als voordeel heeft dat er een betere beheersbaarheid komt door clustering van de parkeerplaatsen met de naastgelegen parkeervoorziening op de Kosboulevard.

Door bewoners wordt gevraagd om, als er door de gemeente een pilot moeten worden uitgevoerd, deze pilot kan plaatsvinden op het evenemententerrein en de common green-locatie. Gelet op de weerstand tegen het parkeren op de middenberm vinden zij het niet zinvol om voor deze locatie nu een pilot uit te voeren. De gemeente komt hierop terug en zal tijdig een terugkoppeling geven.

Middenbermparkeren

Veel bewoners vinden het parkeren op de middenberm een ongewenste aantasting van het groene beeld van de boulevard en vrezende chaotische taferelen, overlast en onveilige situaties. In de huidige situatie is er reeds sprake van forse overlast vanuit auto's op parkeerplaatsen waaronder drugs dealen, prostitutie, lachgas en alcoholgebruik, geluidsoverlast van radio's en hard rijden. De verwachting is dat deze overlast zal toenemen door het toevoegen van extra parkeerplaatsen voor de woningen op de Siciliëboulevard.

De gemeente wijst erop dat deze wijze van parkeren al lang geleden in het plan is vastgelegd en wil de pilot deze zomer gebruiken om te kijken of het naar wens functioneert.

Gevraagd wordt om het besluit, om de pilot deze zomer te houden, te herzien.

Er worden alternatieven genoemd, zoals diagonaal parkeren in de westelijke zijberm.

De gemeente is vooralsnog geen voorstander van een dergelijke oplossing maar kijkt nogmaals naar de voor en tegens.

Doorgaand verkeer of bestemmingsverkeer

Bewoners vragen of er cijfers uit het verleden zijn over de te verwachten verkeersintensiteit op de Siliciëboulevard en Brandingdijk. ██████ probeert deze cijfers te achterhalen.

Bewoners hebben het idee dat de boulevard de afgelopen jaren veel drukker is geworden en ook gebruikt wordt als hoofdontsluiting terwijl in het bestemmingsplan de boulevard alleen is aangewezen voor bestemmingsverkeer.

Erik merkt op dat dit er in dit geval sprake is van doorgaand verkeer op buurtniveau; de boulevard is een weg die als ontsluiting dient voor het gebied tussen boulevard, Brandingdijk, Rietveldpark en Corsicalaan en voor Oeverpark en Haag en Park. Echt doorgaand verkeer komt hier niet; dat gaat via de Laan van Avant-Garde.

██████ zegt dat er in het verstrekte bestemmingsplan wordt gesproken over maximaal 4.000 mtv/etmaal via de noordelijke ontsluiting van de boulevard. Bij de zuidelijke ontsluiting zou de intensiteit ter hoogte van de kruising met de metro 8.000 mtv/etmaal bedragen. Hoeveel bedraagt de verkeersintensiteit aan de noord- en zuidzijde in juli 2019? Hoe gaat de gemeente zorgen dat deze maximale intensiteit niet wordt overschreden ?

Basisprofiel

Het handhaven van het huidige basisprofiel met een ventweg in 1 richting en een hoofdrijbaan in twee richtingen heeft de voorkeur van veel aanwezigen + achterban, met name omdat het (zo nodig met vernauwingen) veiliger zou zijn, minder overlast geeft en voor een betere doorstroming zorgt.

De gemeente heeft twijfels bij de door bewoners geschetste voordelen van een dergelijk profiel en ziet duidelijke nadelen zoals meer verharding, minder groen en moeilijke oversteekbaarheid.

De vrees van bewoners dat 1 smalle rijbaan in 1 richting de doorstroming belemmert, wordt door de gemeente niet als groot probleem gezien.

De gemeente tekent ook de variant op basis van het huidige profiel uit en probeert de voor en tegens van de beide varianten zo goed mogelijk te beschrijven.

Betrokkenheid Wijkcomite

De bewoners zouden het zeer waarderen als het Wijkcomite aanschuift in de KBG om de discussie van nabij mee te maken, zodat zij te zijner tijd een goede basis hebben om een advies te formuleren. ██████ geeft dit door aan de leden van het Wijkcomite.

Nog een paar losse afspraken:

- Gemeente geeft aan welk soort bomen er worden toegevoegd op de Brandingdijk
- Gemeente beraadt zich nog over de ruimte die fietsers krijgen in de nieuwe situatie
- ██████ meldt dat ██████ (bewoner Brandingdijk-west) ook graag wil deelnemen in deze KBG. Geen bezwaar, zij wordt toegevoegd aan de verzendlijst
- De aanwezigen hebben er geen bezwaar tegen als hun emailadressen zichtbaar zijn in de verdere communicatie.

Volgende vergadering: 17 september 19.30 u