

Aan: Klankbordgroep IP Siciliëboulevard/Brandingdijk-west

Van: ██████████ namens Planteam IP Siciliëboulevard

Datum: 14 november 2019

Betreft: parkeertellingen, intensiteits- en snelheidsmetingen Siciliëboulevard + Brandingdijk-west

Naar aanleiding van de bijgevoegde uitslagen van de tellingen en metingen willen wij het volgende opmerken.

Parkeertellingen

De parkeerdruk op de Siciliëboulevard & Brandingdijk + omliggende wijken is op vier dagen gemeten, waarbij steeds zowel overdag (12u – 16u) als 's avonds (19u – 21u) een meting heeft plaatsgevonden. Om een representatief beeld te krijgen van de gemiddelde parkeerbezetting in het gebied zijn zowel weekenddagen als doordeweekse dagen gekozen. Bij het beoordelen van de cijfers hanteert de gemeente een bovengrens van 85% als acceptabele parkeerbezetting. Bij een parkeerbezetting die hierboven ligt, treedt zoekgedrag op, moet men verder lopen etc. Bij een parkeerbezetting tussen de 95% en 100% kan men bijna geen parkeerplek vinden op de plaats van bestemming, Bij een parkeerbezetting van 100% of hoger wordt foutgeparkeerd etc.

Uit de tellingen kan het volgende worden opgemaakt:

- De parkeerdruk was op bijna alle meetmomenten zeer acceptabel, met een gemiddelde parkeerbezetting die onder de 60% lag voor de gehele wijk
- Enkele straten zijn gemiddeld wel wat drukker, dat geldt met name voor de omgeving van het Maltaplein, het Usticahof en in mindere mate het Rhodoshof en het Santorinihof
- Van alle acht telmomenten springt er één duidelijk boven de anderen uit, namelijk zaterdagmiddag 24 augustus, waarbij de parkeerdruk langs de hele boulevard en omgeving Maltaplein hoog was, evenals de Kosboulevard. Ook valt op dat de concentratie zodanig is dat de buurten aan de zijde van het strand overbezet raken. De buurten die wat verder van het strand liggen, ten noorden van het Maltaplein laten nauwelijks een verschuiving zien.

Uit de meetresultaten kan worden geconcludeerd dat de huidige parkeercapaciteit in het gebied ruim voldoende is voor de parkeerbehoefte van de bewoners en het dagelijks gebruik van de voorzieningen. Tijdens zomerse piekdagen treedt echter een overbezetting op langs de gehele Siciliëboulevard, de omgeving van het Maltaplein en de Kosboulevard. De capaciteit van het gebied als geheel is nog wel voldoende om net onder de 85% te blijven, maar de parkeerdruk wordt niet evenwichtig over de wijk verdeeld, waardoor overlast ontstaat.

Het wordt afgeraden om extra parkeerplaatsen aan te leggen, die 90% van de tijd geen nut lijken te hebben en bovenstaande bevindingen vormen ook niet direct aanleiding tot het creëren van extra capaciteit. Er moet echter wel rekening worden gehouden met het verdwijnen van 100 parkeerplaatsen door de realisatie van bouwplannen en daarmee gepaard gaande opheffing van tijdelijke parkeerterreinen. Daarbij kan het gemeten piekmoment in verhouding tot de rest van het seizoen nog relatief rustig zijn geweest. De kans dat de parkeerdruk op piekdagen boven de 100% uit kan komen is daarmee reëel, wat met name

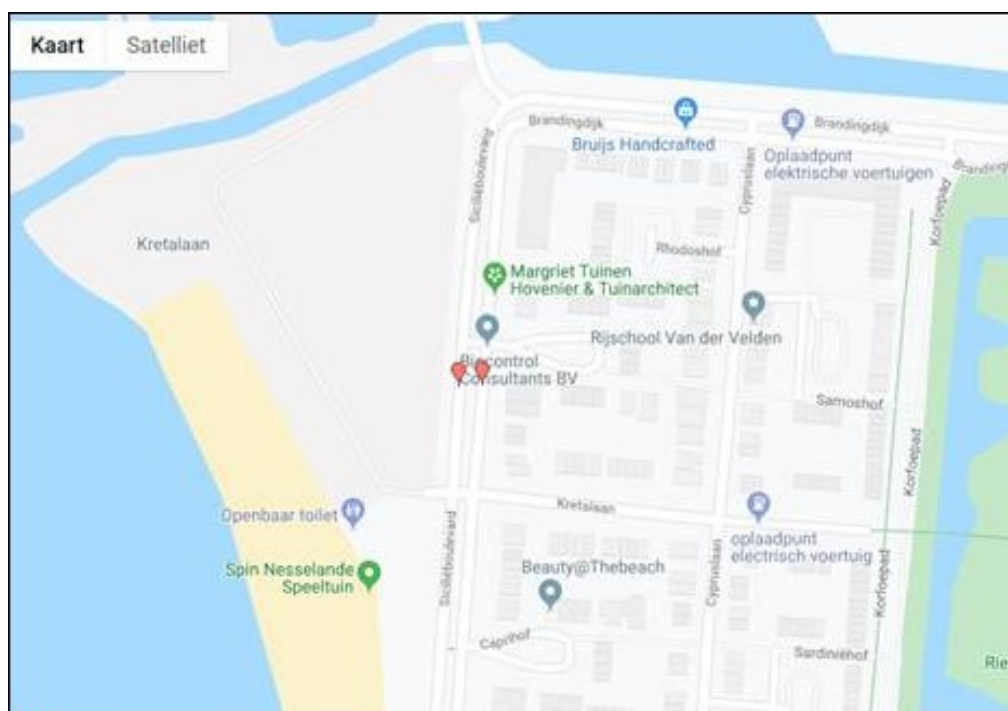
langs de Siciliëboulevard, het Maltaplein, de Kosboulevard en de nabijgelegen woonbuurten tot een toename van (parkeer)overlast zal leiden.

Daarom wordt geadviseerd te zoeken naar flexibel inzetbare parkeeroplossingen, die de parkeerdruk tijdens piekdagen geheel of gedeeltelijk kunnen opvangen. Het evenemententerrein zou een optie kunnen zijn, maar is niet het hele zomerseizoen beschikbaar. Daarnaast biedt de in het IP voorgestelde oplossing voor middenberm parkeren nog steeds een alternatief.

Aanvullend kan het inzetten van verkeersregelaars helpen om tijdig een dreiging van overlast gevende parkeerdruk af te vangen.

Intensiteitsmetingen

Vanwege de recreatieve functie die het strand en de boulevard bieden, hebben de Siciliëboulevard en Brandingdijk een functie voor een grotere groep mensen dan alleen voor de bewoners zelf. Zomerse (weekend- en vakantie)dagen trekken dan logischerwijs meer verkeer aan dan werkdagen buiten het zomerseizoen, maar hoe deze aantallen in verhouding tot elkaar liggen was tot op heden onbekend. Omdat er geen recente gegevens bekend waren, zijn de intensiteiten van het verkeer dat de route Brandingdijk – Siciliëboulevard rijdt gedurende enkele weken op zowel de ‘bouwweg’ als de parallelstructuur gemeten. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen personenauto’s en zwaarder verkeer en zijn ook de gereden snelheden opgenomen. De meetapparatuur heeft enkele weken gegevens verzameld van alle gemotoriseerde verkeer dat over de Sicilië boulevard reed.



Bouwweg

Uit de metingen kan worden opgemaakt dat er op een gewone dag 1000 a 1500 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal) in één richting over de boulevard rijden. Gemiddeld rijden er dus ongeveer 2500 mvt/etm over de boulevard. Tijdens de zomerperiode stijgt dit aantal tot \pm 2000 mvt/etm per richting en kan de gemiddelde etmaalintensiteit uitkomen tussen de 4000 á 4500 mvt/etm.

Ongeveer 2% van het verkeer valt in de categorie zwaar verkeer (bussen, vrachtverkeer).

Parallelweg

De intensiteiten op de parallelweg liggen beduidend lager dan die op de bouwweg, gemiddeld tussen de 40 en 100 mvt/etm. Op topdagen stijgt, net als op de bouwweg, dit aantal wel, maar blijft zeer beperkt.

Het aandeel zwaar verkeer ligt lager dan op de bouwweg, met minder dan 1% van het totale verkeer.

Richtlijnen

Bovenstaande aantallen passen bij de functie die de Siciliëboulevard & Brandingdijk hebben voor zowel het lokale wijkverkeer als voor het recreatieve verkeer (Ter vergelijking: het zuidelijke deel van de Koningslaan in het Lage Land kent ongeveer dezelfde intensiteiten).

In overleg met de winkeliers en door slim toepassen van snelheidsremmende maatregelen en verkeersregelaars, moet worden gestreefd naar het beperken van overlast door vertrekkend vracht- en strandverkeer.

Snelheidsmetingen

Bij snelheidsmetingen wordt meestal de V85 (V85 is de snelheid waar 85 procent van het verkeer onder blijft) als maatstaf genomen om te bepalen of de weginrichting voldoet aan de beoogde maximumsnelheid. Uit de snelheidsmetingen blijkt dat weggebruikers zich op de bouwweg over het algemeen goed houden aan de max snelheid van 50 km/u. Op de parallelstructuur is het beeld iets anders en kan worden geconstateerd dat hierin een weinig consistent beeld uit naar voren komt. Er wordt regelmatig te hard gereden, maar een duidelijk patroon is niet echt te herkennen,

Hieruit kan worden geconcludeerd dat het regelmatig herhalen van snelheidsremmende maatregelen bij de herinrichting meer aandacht zal moeten krijgen dan in de huidige inrichting is voorzien.