

Inrichtingsplan Siciliëboulevard/Brandingdijk West: de visie van de bewoners

Inleiding

In mei 2019 heeft de gemeente Rotterdam aangekondigd dat de definitieve inrichting van de Siciliëboulevard en de Brandingdijk West na de bouwactiviteiten (derde toren, Noorderstrand) zal plaatsvinden conform het in 1998 ontworpen en daarna niet meer gewijzigde inrichtingsplan. Dat inrichtingsplan is steeds als onderdeel van een groter geheel vastgesteld. In feite is dat impliciet gebeurd, omdat het inrichtingsplan nog lang niet echt aan de orde was.

Het in mei 2019 gepresenteerde inrichtingsplan houdt in dat er op de Siciliëboulevard en de Brandingdijk West twee keer één rijbaan komt. In de huidige, al sinds de bouw van de van de woningen bestaande situatie, is er een weg met twee rijstroken in beide richtingen en een parallelweg, langs de woningen, voor lokaal en bestemmingsverkeer. Een gescheiden ontsluiting voor lokaal verkeer ontbreekt dus in het inrichtingsplan. En dit heeft vèrgaande consequenties voor de verkeersveiligheid en voor de bewoners. Dit zal verderop in deze nota puntsgewijs nader worden toegelicht.

Klankbordgroep

De gemeente heeft naar aanleiding van kritiek van bewoners een klankbordgroep ingesteld. Daarbij is gesteld dat als de klankbordgroep tot een unanieme uitspraak komt, dat de gemeente deze uitspraak zal volgen. Pas aan het eind van het traject van de klankbordgroep is gebleken dat de gemeente onder klankbordgroep het (gemeentelijk) planteam plus de afvaardiging van de bewoners verstond, terwijl bij de bewoners de indruk bestond dat de groep bewoners het klankbord vormde. De bewoners van de Siciliëboulevard en de Brandingdijk West hebben unaniem voor de zogenaamde bewonersvariant gekozen. Het planteam stelt echter niet overtuigd te zijn van de argumenten van de bewoners en handhaaft het oorspronkelijke plan.

Ondertussen was door een aantal bewoners een systematisch en degelijk bewonersonderzoek opgezet onder alle woningen aan de Siciliëboulevard vanaf het winkelcentrum (Menorcaaan) tot en met de woningen aan de Brandingdijk West tot aan de Cypruslaan. Per adres, 121 in totaal, kon maar één mening worden gegeven.

De teleurstelling onder de bewoners was groot dat in de drie vergaderingen van de gemeente met de bewoners geen enkele beweging zat in de standpunten van het planteam en dat inhoudelijke bezwaren en ook het resultaat van het bewonersonderzoek als niet relevant ter zijde werden gelegd. Daarbij komt dat de eindrapportage van het Planteam IP Siciliëboulevard (Voorstel voor aanpassingen in IP Siciliëboulevard + Brandingdijk-west d.d. 29 januari 2020) niet vooraf is voorgelegd geweest aan de bewoners in de klankbordgroep, terwijl van te voren de indruk werd gewekt dat dit wel zou gebeuren.

Er wordt geconstateerd dat de inbreng van de bewoners in dit eindrapport er helaas bekaaid vanaf komt. Dit gaat zelfs zover, dat (als voorbeeld) een nadeel van het gemeentelijke inrichtingsplan (de noodzaak van een rotonde in nota bene een 30 km zone) bij deze eindrapportage wordt gepresenteerd als een nadeel van de bewonersvariant (waar zo'n rotonde helemaal niet nodig is).

Vandaar dat wij, namens de bewoners aan de Siciliëboulevard, de Brandingdijk West en de Aelbert van Spanjekade, met deze nota de visie van die bewoners duidelijk naar voren willen brengen als tegenhanger van het officiële gemeentelijk eindrapport.

Eindrapportage van de gemeente

In de eindrapportage wordt door het Planteam een beschrijving gegeven van de punten waar in de klankbordvergaderingen overeenstemming over is bereikt. In deze beschrijving kunnen wij ons vinden, met uitzondering van het punt 6, waarin wordt gesteld dat er overeenstemming zou zijn om 5.000 m² verharding om te zetten in groen.

Er is in de klankbordbespreking (ook in de bewonersvariant!) bij een aantal oversteken het onnodig brede tegelpad te versmallen en om ter hoogte van het Rietveldpark meer groen aan te brengen ten koste van verharding. Het getal van 5.000 m² (die ook verderop in de eindrapportage wordt genoemd) is niet in de klankbordgroep aan de orde geweest. De suggestie die in de eindrapportage wordt gewekt dat vergroening een unieke eigenschap is van het gemeentelijk plan, is derhalve onjuist. Trouwens ook het groen dat wordt opgeofferd voor de rotonde in het gemeentelijk plan wordt niet vermeld in de eindrapportage.

Ten aanzien van punt 2 in de lijst van punten van overeenstemming kan worden opgemerkt dat in het bewonersonderzoek (zie ook verder) de bereidheid bij de bewoners is gebleken om in het strandseizoen bij zonnige dagen het middenbermparkeren tot 20.00 uur toe te staan. Dit als tegemoetkoming aan de gemeente die in eerste instantie dit wenste. De overeenstemming is dus dat de toezegging van de bewoners niet meer nodig is omdat de gemeente het middenbermparkeren niet meer wenst in te voeren.

De punten waarover geen overeenstemming kon worden bereikt tussen bewoners en planteam betreffen het profiel, de rotonde en het verwijzen voor parkeren van recreatief verkeer. Om met het laatste punt te beginnen: de bewoners stelden voor met borden dat verkeer in goede banen te leiden; het planteam is van mening dat dat niet met borden kan maar dat daarvoor verkeersregelaars nodig zijn. Met verbazing werd geconstateerd dat een eenvoudige en goedkope oplossing zo van de hand werd gewezen, terwijl bij verschillende evenementen zulke borden wel zijn toegepast. Dit is een ondergeschikt punt en niet van invloed op de keuze van de indeling. En wij beschouwen het dan ook niet passend en niet ter zake doend in de eindrapportage.

Het profiel en de rotonde zijn geen twee onafhankelijke punten om de eenvoudige reden dat bij het voorstel van het planteam een rotonde nodig is en bij de bewonersvariant deze noodzaak totaal niet aanwezig is. Verderop in deze notitie zal dit punt verder worden uitgewerkt.

De drie redenen die de gemeente in de eindrapportage aangeeft om het oorspronkelijke inrichtingsplan te kiezen en niet de variant van de bewoners (handhaven van het huidige basisprofiel) zijn: (1) de hoeveelheid verharding is groter, (2) de oversteekbaarheid is slechter en (3) het risico op hardrijden neemt toe. Deze punten komen in het volgende aan de orde bij het behandelen van de aandachtspunten die de gemeente hanteert bij de vergelijkingen van de varianten.

Overlast omgeving – Geluid/luchtkwaliteit

De DCMR geeft aan dat bij het gemeentelijk plan het geluidsniveau door het verkeer bij de woningen 1 à 2 dB (trouwens 2 dB is een factor 1,7) hoger is dan in de huidige situatie. Echter het ziet er naar uit dat de DCMR geen rekening mee heeft gehouden dat in het gemeentelijk plan de rijbaan voor noord naar zuid verkeer aan de strandzijde door de versmalling 2,5 meter dichter bij de woningen komt te liggen. Met die correctie komt de toename van de overlast qua geluid op circa 3 dB, hetgeen overeenkomst met een verdubbeling.

Het voorgaande geldt ook voor de luchtverontreiniging, waarbij de DCMR tevens stelt dat die nu laag is (trouwens een van de redenen waarom velen hier willen wonen). Hoe laag die ook mag zijn, de luchtverontreiniging bij de woningen ten gevolge van het verkeer wordt bij het gemeentelijk plan wel met een factor twee groter.

Er wordt op gewezen dat geluidsoverlast vooral te maken heeft met het toerental van de voertuigen. Bij het nemen van drempels zal die hoger zijn dan in de huidige situatie waar in een hogere versnelling kan worden gereden. Voor de luchtverontreiniging geldt in feite hetzelfde. Een lagere snelheid leidt dus niet vanzelfsprekend tot minder geluid en tot minder luchtverontreiniging.

Opmerkelijk is dat het Planteam stelt dat bij hun plan de overlast binnen de normen blijft, echter de DCMR stelt schriftelijk dat die normen er niet zijn in een 30 km zone. Het is bovendien onbegrijpelijk dat het projectteam volhoudt dat het gemeentelijk inrichtingsprofiel niet meer overlast zal geven, met de helft van de verkeersstroom vlak langs de bebouwing. Het Planteam zegt, niet onderbouwd, dat er bij de bewonersvariant meer verkeer zal komen: hoe kan het dat in een 30 km gebied met afgedwongen handhaving door o.a. het ruim toepassen van drempels bij de bewonersvariant de route meer aantrekkelijk zal worden dan bij het plan van het Planteam?

Niet door de gemeente wordt genoemd dat door het aanbrengen van de rotonde in het gemeentelijk plan meer verkeer zal worden aangetrokken, namelijk het doelloos en hinderlijke rondjes rijden over de boulevard met onder andere motoren, grote geluidsoverlast veroorzakend, wat wordt gefaciliteerd door die rotonde.

In zekere zin onderschrijft het planteam onze conclusies ten aanzien van de overlast (geluid en luchtverontreiniging), maar geeft (de hiervoor genoemde) drie redenen aan die als belangrijker worden beschouwd. In deze notities worden die drie argumenten ontkracht.

Verkeersveiligheid – Siciliëboulevard / Brandingdijk West

Het criterium verkeersveiligheid heeft verscheidene aspecten, waarvan de meeste niet benoemd worden in het gemeentelijk plan. Desondanks beweert de gemeente dat hun plan veiliger is. In het volgende zal aangetoond worden dat dat bepaald niet het geval is.

Gebagatelliseerd wordt dat het een veiligheidsrisico is dat in het gemeentelijk plan alle verkeer van zuid naar noord langs een trottoir gaat waar kinderen spelen (kinderen in de eengezinswoningen spelen na school 's middags aan de zonzijde (westen), dus dat wordt dan vlakbij die verkeersstroom). Nu, en bij de bewonersvariant, zijn ze veilig langs de weg waar alleen direct bestemmingsverkeer komt. Er zijn twee factoren die de verkeersveiligheid in het gemeentelijk plan negatief beïnvloeden,

namelijk dat het trottoir minder veilig zal worden door gebruik door fietsers en door het gebruik door uitwijkend verkeer bij een blokkering van de weg door bijvoorbeeld pakketbezorger.

Namelijk fietsers, die bijvoorbeeld van een woning aan de Siciliëboulevard naar het winkelcentrum gaan, rijden nu vaak over de parallelweg, hetgeen ook is toegestaan (30 km zone naast een 50 km weg). Doordat aan de woningzijde geen fietspad is geprojecteerd, zouden zij dus in het gemeentelijk plan, als ze tegen de rijrichting in gaan, tweemaal moeten oversteken om het fietspad aan de overkant te nemen. Dat gaat dus in de praktijk niet gebeuren: men gaat óf tegen het verkeer in óf over het trottoir.

In de bewonersvariant is er twee richting verkeer op de weg aan de strandzijde, waarbij de mogelijkheid bestaat om een belemmering van de parallelweg te passeren. Dat wordt door de gemeente ineens als een nadeel opgevoerd omdat er dan hogere snelheid zou ontstaan. Bij blokkeren van een weg in het gemeentelijke plan komt het verkeer tot stilstand en zal (een deel van) het verkeer over het trottoir of grasstrook gaan – dat is pas een verkeersonveilige situatie!

Een belangrijk aspect dat gemakkelijk over het hoofd kan worden gezien is dat de indeling volgens het gemeentelijk plan niet voorkomt in de het huidige wegenplan in Nesselande. Overal waar twee gescheiden rijbanen zijn (met elk éénrichting verkeer), ligt er aan beide zijden een fietspad, dat in twee richtingen kan worden gebruikt. Daardoor rijdt het wegverkeer op een veel grotere afstand van het trottoir, dan bij het plan van de gemeente voor de Siciliëboulevard/Brandingdijk West.

Een van de drie redenen van de gemeente om de bewonersvariant af te wijzen is dat er een risico op harder rijden ontstaat door de tweerichting weg (argument 3 van de gemeente). Er worden echter verkeersdrempels gelegd, zoals die bijvoorbeeld ook op de Corsicalaan zijn aangebracht. Hardrijden is daar vrijwel onmogelijk. Ook de zebapaden hebben een dempend effect op de snelheid. Waarom een eenrichting profiel (in het gemeentelijk plan) dan niet tot te hoge snelheden zou leiden, is niet duidelijk: zie de ervaringen met de Laan van Avant Garde (geen 30 km zone), waar vaak te hard wordt gereden.

Verkeersveiligheid ter hoogte van het winkelcentrum

Het gemeentelijk plan heeft grote gevolgen voor de situatie bij het winkelcentrum Maltaplan/Siciliëboulevard. De parallelweg voor het winkelplein en de terrassen wordt nu uitsluitend gebruikt door verkeer dat op het winkelcentrum moet zijn en daar gaat parkeren. Ook (pakket)bezorging voor enkele winkels komt daar – in beide indelingsplannen is een laad- en loszone ter hoogte van Lookies voorzien. Doordat de bestuurders naar een parkeerplaats zoeken of wegrijden uit een parkeerplaats is de snelheid op de parallelweg erg laag.

In het gemeentelijk plan wordt deze “parkeerweg” een doorgaande weg. Al het verkeer van zuid naar noord over de Siciliëboulevard komt dan daar tussen de geparkeerde auto’s door. In- en uitparkeren moet dus plaatsvinden aan een doorgaande weg met hogere snelheden dan in de bewonersvariant, hetgeen onveilige situaties gaat leveren.

Het doorgaande verkeer rijdt bovendien dan dus ook veel dichterbij de terrassen, waar de uitbaters veel geld voor betalen. Die terrassen worden daardoor minder aantrekkelijk. Bij de bewonersvariant blijft de huidige situatie onveranderd en wordt die op dezelfde manier voortgezet voor de derde toren.

Er kan niet anders worden geconcludeerd, de hiervoor genoemde punten in deze paragraaf bij elkaar nemende, dat de bewonersvariant in totaal aanzienlijk beter scoort dan het gemeentelijk plan op het aspect verkeersveiligheid.

Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid van de bewonersvariant (argument 2 van de gemeente) is in ieder geval beter dan de huidige situatie waar inmiddels veel ervaring (zonder ongelukken) mee is. Naar onze indruk is de oversteekbaarheid nooit een probleem geweest. En het wordt beter doordat de 50 km weg een 30 km zone wordt (afgedwongen door drempels) en er komen zebrapaden die nu voorbij het winkelcentrum volledig ontbreken (alleen al bij het winkelcentrum zijn er drie).

Bij deze constatering kan worden gevoegd dat in het gemeentelijk plan fietsers gedwongen worden twee keer over te steken om een stukje verderop te komen of naar het winkelcentrum te gaan (zie Verkeersveiligheid). Ondanks dat het een speerpunt van de gemeente is om fietsen aantrekkelijker te maken, wordt dat in het gemeentelijk plan juist bemoeilijkt.

Ter hoogte van het winkelcentrum wordt de (veilige) oversteekbaarheid in het gemeentelijke plan bijzonder slecht. Want de parallelweg die in de bewonersvariant gehandhaafd wordt in feite als ontsluiting van de parkeervakken voor het winkelend publiek wordt in het gemeentelijk plan de enige doorgaande rijweg voor al het verkeer van zuid naar noord, dus tussen de twee rijen geparkeerde auto's door. Het publiek loopt tussen de auto's door naar en van het winkelcentrum, maar moet in het gemeentelijk plan rekening houden met doorgaand verkeer in plaats van stapvoets rijdend naar parkeerplaats zoekend of net vertrekkende auto's in de bewonersvariant.

Bij de veel slechter wordende oversteekbaarheid van het gemeentelijk plan ter hoogte van het winkelcentrum moet ook in aanmerking worden genomen dat het winkelend publiek (gezien de demografische samenstelling van Nesselande) veelal vergezeld zal zijn van kleine kinderen.

De conclusie van het aspect oversteekbaarheid is dat, in tegenstelling wat de gemeente in de eindrapportage stelt, de oversteekbaarheid van het gemeentelijk plan aantoonbaar slechter is dan die van de bewonersvariant.

Ruimtelijk beeld – Verharding/Vergroening

De bewonersvariant bevat meer verharding (argument 1 van de gemeente) dan het oorspronkelijk inrichtingsplan, maar minder dan de huidige situatie. Door de gemeente wordt gevreesd voor de aantasting van het stedenbouwkundige en landschappelijke beeld. Niemand zal nu zeggen dat de Siciliëboulevard en Brandingdijk West een beroerd en onaanvaardbaar stedenbouwkundig en landschappelijk beeld vertoont. Beide stroken verharding zijn voor het grootste deel aan beide zijden ingebed in ruime groenstroken, en ook in de bewonersvariant wordt op verscheidene plaatsen de thans aanwezige verharding omgezet in groen. Opgemerkt wordt dat op de hoek van de Siciliëboulevard met de Brandingdijk in het gemeentelijk plan aanzienlijk meer verharding wordt aangebracht dan in de huidige situatie aanwezig is door het aanbrengen van een rotonde.

Het planteam legt de nadruk op vergroening door minder verharding. Het gemeentelijk beleid (Gezonde Stad) noemt expliciet bescherming tegen gezondheids- en veiligheidsrisico's in de fysieke

leefomgeving alsmede het gemakkelijker maken van fietsen. In deze notitie wordt aangetoond dat de bewonersvariant veiliger is dan het gemeentelijk plan. Bovendien maakt de bewonersvariant het voor fietsers aantrekkelijker en, doordat het verkeer verder van de woningen blijft dan in het gemeentelijk plan wordt de huidige fysieke leefomgeving (qua veiligheid, geluidsoverlast en luchtverontreiniging) niet aangetast.

Het lijkt erop dat de gemeente meer waarde hecht aan het “scoren” van m² op een vergroening van aanwezige verharding, met bovendien het noemen van een getal dat nooit eerder aan de orde is geweest. Wat ontbreekt in de rapportage van de gemeente is dat vergroening ook plaatsvindt in de bewonersvariant (door in de middenberm tegelpaden aanzienlijk smaller te maken) en dat door het niet nodig zijn van een rotonde een grote hoeveelheid m² verharding niet hoeft te worden aangelegd. Vreemd is dat dit laatste aspect helemaal niet aan de orde komt.

Het is dan ook uiterst discutabel dat de gemeente stelt dat door het procentueel beperkte hoeveelheid extra verharding bij de bewonersvariant “het gewenste stedenbouwkundige en landschappelijke beeld sterk aantast”.

Doorstroming

Over het aspect doorstroming zijn het Planteam en de bewoners het over eens: de bewonersvariant is beter. Pakket- en maaltijdbezorgers, vuilniswagens, verhuizers, bedrijfsauto's voor “even” in- en uitladen van materialen, voertuigen van onkruidverdelging e.d. blokkeren regelmatig volledig de ventweg. Nu is dat geen probleem, want er is een mogelijkheid om er omheen te rijden. Dat kan niet bij het plan van het Planteam, waarbij de consequentie van een belemmering is dat er een file van auto's en vrachtwagens gaat ontstaan (die kunnen geen kant op) – een vuilniswagen als voorbeeld is enkele minuten bezig en daar wacht een deel van het verkeer echt niet op. Dus die gaat over het trottoir of over de grasstrook. Afgezien van het zeer ongewenst zijn en de veroorzaakte schade is dit ook erg onveilig.

De gemeente heeft mondeling al aangegeven dat de geweldige groei van de pakketbezorging niet is voorzien en dat dit in de bestaande wegen in Nesselande al tot ongewenste situaties leidt. In de Laan van Avant Garde (twee éénrichting rijbanen met aan beide zijden een fietspad in twee richtingen) parkeren pakketbezorgers standaard hun voertuig op het fietspad, gezien de moeilijkheden die ontstaan als ze de rijbaan blokkeren. De marges bij pakketbezorgers zijn zo klein dat zij zich niet kunnen permitteren hun voertuig een eind verderop te zetten en een grotere afstand te lopen naar het bezorgadres. Tijdelijk parkeren dor pakketbezorgers op het fietspad kan niet bij het gemeentelijk plan, om de simpele reden dat dit fietspad er niet is. Dus wordt het parkeren op het trottoir

Aansluiting Siciliëboulevard – Pleun van der Zijdedijk – Brandingdijk West

Bij het aspect verkeersafwikkeling wordt door de gemeente aangegeven dat het een nadeel is dat bij de bewonersvariant geen rotonde op de aansluiting Siciliëboulevard / Pleun van der Zijdedijk / Brandingdijk West mogelijk is. Dit is een buitengewoon oneigenlijk argument, want de feiten liggen precies andersom! Alleen bij het gemeentelijke inrichtingsplan is een feitelijke ongewenste rotonde nodig om het verkeer bij de afslag Pleun van der Zijdedijk te kunnen afwikkelen. Opstellend linksafslaand verkeer vanaf de Pleun van der Zijdedijk zou bij het gemeentelijk plan, indien geen

rotonde zou worden aangelegd, leiden tot blokkeren van het verkeer vanaf de Brandingdijk. Bij de bewonersvariant is die rotonde niet mogelijk èn, waar het om draait en wat het belangrijkste is, helemaal niet nodig omdat de huidige aansluiting wordt gehandhaafd. Deze aansluiting heeft nooit enig probleem gegeven.

De overzichtelijkheid van de aansluiting van de Pleun van der Zijdedijk is ongebruikelijk groot: zowel de Brandingdijk als de Siciliëboulevard liggen in een hoek van 135 graden ten opzichte van de Pleun van der Zijdedijk. Dit levert een veel betere overzichtelijkheid op dan een normale T-aansluiting waar de aansluitende tak een hoek van 90 graden maakt met de andere weg. Een rotonde zou deze overzichtelijk alleen maar slechter maken: er komt een extra verkeersstroom bij, namelijk het kerend verkeer (waaronder de show-rijdende motorrijders...).

Het blijft trouwens erg merkwaardig om voor een rotonde te pleiten “op verkeerstechnische gronden” in **een 30 km zone!** Als het nou zou gaan om aanzien en speels karakter, dan is het een kwestie van smaak. De verkeerstechnische redenen voor een rotonde zijn aantoonbaar uiterst discutabel: “Binnen een 30km/uur-gebied heeft verkeer van rechts voorrang; er zijn in beginsel geen voorrangswegen of -kruispunten.” (letterlijk citaat uit de website van SWOV Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid).

Mondeling gaf de gemeente aan uitzonderingen op deze bepaling te willen gaan maken, door de voorrang bij de rotonde in strijd met de 30 km zone richtlijnen in te gaan richten. Ons lijkt dit buitengewoon ongewenst om direct al bij het ontwerp naar zulke uitzonderingen te moeten grijpen, terwijl een goed/beter alternatief voorhanden is.

Een onderbelicht aspect: kosten

In de bewonersvariant is geen rotonde nodig, hetgeen veel geld spaart. Doordat de indeling van het profiel van de gehele Siciliëboulevard hetzelfde blijft, kan er veel van de in de ondergrondse infrastructuur in stand blijven – dat moet een aanzienlijke besparing opleveren. Opmerkelijk is dat dit aspect, ten gunste van de bewonersvariant, niet terugkomt in de eindrapportage, terwijl dat wel in de klankbordgroep regelmatig is genoemd.

Bewonersonderzoek alle adressen Siciliëboulevard/Brandingdijk West

Er is in juni 2019 een bewonersonderzoek uitgevoerd over het al of niet het handhaven van het huidige profiel. De vraag aan de bewoners is helder en duidelijk geformuleerd en komt overeen met wat in de klankbordgroep de bewonersvariant wordt genoemd. Er is met deze vraag een systematisch en zorgvuldig onderzoek uitgevoerd onder direct belanghebbenden, namelijk alle adressen aan de Siciliëboulevard, van de hoek met de Brandingdijk tot aan het winkelcentrum plus de adressen van de Brandingdijk van dezelfde hoek tot aan de Cypruslaan, totaal 121 adressen.

Op de 121 verzonden formulieren zijn binnen 24 uur (!) 52 positieve reacties ontvangen (een reactie van meer personen op hetzelfde adres telt voor één). Een dag later is bij degenen die nog niet hadden gereageerd aangebeld: dit leverde nog 29 positieve reacties op. Derhalve binnen twee dagen 81 positieve reacties. Inmiddels (na een tweede rappel in februari 2020) zijn er totaal 110 reacties ontvangen. De response is met 90% derhalve bijzonder hoog.

Van de 110 reacties waren 101 positief over het bewonersvoorstel (92%), op 3 adressen kon men leven met het gemeentelijk plan en de anderen wilden niet op papier reageren. Opgemerkt wordt dat de ondertekende formulieren van de bewoners van de onderzochte adressen allen beschikbaar zijn voor een eventuele controle.

De mening van deze direct betrokkenen kan niet terzijde worden gelegd en het resultaat van dit onderzoek verdient een grotere rol in het eindrapport dan het karige “De petitie is ondertekend door 91 bewoners”. Het is een feit dat de ervaringsdeskundigen, de bewoners, een heel duidelijke mening hebben.

Conclusie

Op alle door de gemeente in de vergelijkingen genoemde aspecten (wellicht met discussie over het aspect verharding), blijkt de bewonersvariant op objectieve criteria duidelijk de voorkeur te verdienen ten opzichte van het gemeentelijk plan.

Verantwoording

Deze notitie is tot stand gekomen in een samenwerking van de ondergetekenden. De auteurs staan in nauw contact met de direct betrokken bewoners, op basis waarvan deze notitie is samengesteld. Alle auteurs hebben aan de beraadslagingen van de klankbordgroep deelgenomen.

Gesteld kan worden dat deze notitie aantoonbaar de steun heeft van ruim 90% van alle bewoners van de Siciliëboulevard (vanaf de Menorcalaan), de Brandingdijk West (de woningen tot de Cypruslaan zijn benaderd) en die van de Aelbert van Spanjekade.

Rotterdam, 12 maart 2020

Bert Rombouts, Marcel Mulder, Ton Bothoff, Adri Hemelaar