



Rotterdam, 14 maart 2005

### **Reactie bewoners Brandingdijk op het rapport van DS+V met betrekking tot mogelijke aanpassing Brandingdijk**

Deze schriftelijke reactie is opgesteld ten behoeve de klankbordgroep Nesselande. In het onderstaande wordt per paragraaf van het rapport van DS+V de schriftelijke reactie van de bewoners weergegeven. Tenslotte wordt de door bewoners voorgestelde variant kort toegelicht. Deze reactie is mondeling op 3 maart met deelgemeente en DS+V besproken.

#### **Aanleiding**

In de aanleiding wordt gerefereerd aan brieven van bewoners die aandacht vragen voor de situatie bij het in- en uitrijden van de garages van de woningen van de Brandingdijk. In een brief namens alle bewoners is daar inderdaad in augustus 2004 (toen de Brandingdijk nog geen doorgaande weg was) al aandacht voor gevraagd. Bewoners ervaren op dit moment (nu de weg open is) ook in praktijk dat de situatie bij het in- en uitrijden inderdaad gevaarlijk situaties oplevert.

Na het opstellen van de brandingdijk is het echter duidelijk geworden dat de oorspronkelijke aanleiding lang niet meer de enige reden voor de onveiligheid is.

De belangrijkste bezwaren zijn:

- er wordt veel te hard gereden (snelheden tot 90 km/u zijn gemeten door politie), ook door bussen en bouwverkeer.
- er is sprake van asociaal weggedrag en agressiviteit ten opzichte van bewoners die hun oprit in –of uitrijden .
- er wordt regelmatig ingehaald of over de stoep gepasseerd.
- voetgangers moeten regelmatig de weg oversteken om parkeerhavens of vuilcontainers te bereiken (naar schatting zo'n 200 keer per dag), wat zeer gevaarlijk is op een weg waar minstens 50 km/h wordt gereden. Er zijn geen zebrapaden.
- parkeerhavens liggen dicht aan de weg (en soms vlak na een bocht) waardoor in- en uitstappen zeer risicovol is.
- het trottoir ligt direct aan de weg , wat zeer onveilig is voor kinderen (denk aan aanzuigende werking van passerend vrachtverkeer en bussen).
- De Brandingdijk ligt zeer dicht bij de huizen, waardoor er sprake is van geluidsoverlast en trillingen in de huizen.

Alle bovenstaande bezwaren zijn door bewoners gemeld in commissievergaderingen, bewonersavonden en aanvullende brieven, maar zijn niet in het rapport meegenomen.

#### **Probleemstelling**

In de probleemstelling wordt de manoeuvreerruimte tussen de muurtjes van de woningen centraal gesteld. De bewoners zijn van mening dat hiermee wordt gesuggereerd dat de woningen het probleem zijn, terwijl de verkeersweg het werkelijke probleem is.

Een betere probleemstelling zou ons inziens zijn:

Er is een zeer drukke weg aangelegd die te dicht op huizen is gebouwd.

Op de Brandingdijk wordt geprobeerd een woonstraat (waar mensen oversteken, kinderen spelen en auto's de garage uitrijden) te combineren met een drukke wijkontsluitingsweg (die tevens functioneert als doorgaande weg voor sluijverkeer). In de praktijk blijkt deze combinatie niet mogelijk. De genoemde problemen blijken nu al overduidelijk terwijl de verkeersintensiteit in de toekomst alleen nog maar zal toenemen

In de probleemstelling wordt uitsluitend gesproken over de bewoners die wegrijden of willen inrijden en niet over de overige problemen. Naar onze mening leidt dit tot uiteindelijk de verkeerde conclusies in het rapport.

### **Beoordeling**

De bewoners onderschrijven de conclusie dat de huidige situatie vanuit verkeerskundig oogpunt 'niet wenselijk' is. Tevens is, ook voor overige bewoners in de wijk, van belang dat de doorstroming van verkeer niet wordt belemmerd.

### **Vastgestelde wegontwerp**

Er wordt aangegeven dat het grootste deel van het vastgestelde wegontwerp reeds is aangelegd. In de door de bewoners voorgestelde variant hoeft aan het reeds aangelegde deel bijna niets te worden aangepast, met uitzondering van de aansluiting op de rotonde. Bij aanleg van de rotonde (november 2004) is door OBR en deelgemeente reeds aangegeven dat eventuele wijzigingen mogelijk blijven.

### **Alternatief 1**

De volgende bezwaren zijn te noemen:

- Wanneer je de inrit oprijdt en afrijdt dan doe je dit altijd rustig. Probleem van langzaamrijdend verkeer dat invoegt op de drukke weg zal blijven.
- Het gebruik van de stoep is niet mogelijk omdat er straatkolken liggen, hiermee rijdt je dus met 1 wiel vanaf of erop. Dit is bij veel auto's niet mogelijk en kan beschadigingen veroorzaken.
- Wanneer je het betonnen muurtje weghaalt, dan zal je de bestrating ook moeten aanpassen om deze gelijkvloers te krijgen.
- Het verwijderen van de muurtjes helpt alleen bij in- en uitdraaien vanuit één richting.
- Er zijn bouwkundige bezwaren verbonden aan het afbreken van de muurtjes.

Alternatief 1 zou de problemen maar voor een klein deel oplossen. Wel en in en uitrijden (dus lakschade), maar niet de gevaren op de weg wegnemen en de doorstroming.

### **Alternatief 2**

Een van de belangrijkste redenen om het ontwerp aan te passen is dat de risico's ontstaan door alle door elkaar heen lopende verkeersstromen. Met dit ontwerp wordt dit niet opgelost.

De oplossing is gelijk aan ontwerp 1, maar zal voor de bewoners iets meer rust geven. Er zijn nog wel degelijk belangrijke nadelen.

- Het geheel profiel zal in dit alternatief moeten worden opgeschoven, met alle technische problemen van dien
- parkeren en uitstappen (aan de overzijde van de weg) blijft gevaarlijk
- risico van het inhalen blijft gelijk en risico op inhalen/ uitwijken via de stoep wordt vergroot
- doorstroming wordt iets verbeterd doordat het in- en uitstappen van passagiers op de stoep kan plaatsvinden. Daarentegen is veel autoverkeer op de stoep ook niet wenselijk.

### **Alternatief 3**

Een veel beter voorstel om het ontstaan van gevaar te verminderen.. Een zijde heeft nu geen hinder van het in en uitparkeren. Daarnaast is het duidelijk dat er niet meer gepasseerd kan worden.

De volgende bezwaren zijn te noemen:

- een zijde van de weg zal nog steeds gehinderd worden bij het in en uitrijden van de inritten, waardoor problemen met doorstroming blijven.
- het in en uitstappen zal nog steeds half op de weg moeten plaatsvinden.
- Het trottoir blijft direct aan de weg en ook risico's met betrekking tot de parkeerhavens blijven (gezien beperkte breedte van de weg).

#### **Alternatief 4**

Het voorstel komt ruwweg overeen met de oplossing die in augustus 2004 door bewoners is voorgesteld. Deze variant lost bezwaren met betrekking tot in- en uitrijden, voetgangersverkeer en parkeerhavens op.

De door DS+V genoemde bezwaren bij uitvoering worden veroorzaakt doordat wordt uitgegaan van een 7-meter brede ventweg met tweede fietspad.

De bewoners stellen daarom de volgende variant op alternatief 4 voor:

- Maak van de huidige parkeerhavens een groenstrook, en realiseer op het huidige asfalt de parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaat 1.80 meter extra groen.
- Laat het fietspad vervallen op de ventweg. Hierdoor is de ventweg niet meer 'relatief breed'. Tevens ontstaat hierdoor ruimte om direct naast het fietspad een looppad te maken.
- De aansluiting van de ventweg minder sterk wegbuigen waardoor de aansluiting van de appartementen beter kan plaatsvinden.
- Voor het keren bij het begin aan de Brandingdijk kan bij het aanleggen van de kruising richting de waterwijk nog rekening worden gehouden met de nieuwe situatie. Daarvoor is voldoende ruimte (veel meer dan op de Groenewegkruising).
- In deze variant is de vent weg 1.80 meter smaller, waardoor er voldoende ruimte ontstaat om de aansluiting aan de zijde van de brug van wind en water te realiseren
- In deze variant blijft de helling van het talud gelijk aan de situatie op dit moment. |In de praktijk blijkt dat de huidige honden uitrenstrook voldoet.

#### **Conclusie van bewoners**

De door ons voorgestelde variant heeft de volgende voordelen:

- het aanzien van de wijk wordt verbeterd door de tweede bomenrij. De hoeveelheid groen die wordt opgegeven ten opzichte van het vastgestelde wegontwerp is beperkt.
- De doorstroming van verkeer wordt verbeterd voor de gehele wijk.
- De veiligheid voor alle gebruikers van de Brandingdijk wordt verbeterd.
- De overlast voor de bewoners van de Brandingdijk wordt verminderd.

#### **De bewonerscommissie**

Priska van der Heijden  
Karen Klootwijk  
Jeanette Veen  
Remco Brand  
John van der Gaag  
Cees van der Spek  
Johan van Oudenaarden  
Roy van Zijp