



Aan het Dagelijks Bestuur van de Deelgemeente Prins Alexander
Postbus 84205
3009 CE ROTTERDAM

Rotterdam, 1 november 2005

Kenmerk:

Betreft: Besluit "Herprofilering Brandingdijk tussen Laan van Avant-Garde en Reinier Rondhorstdijk"

Geacht Bestuur,

Middels deze brief reageert de werkgroep Verkeer van de Wijkorganisatie Nesselande (WONIO) op uw besluit Herprofilering Brandingdijk.

De bewoners van de Brandingdijk hebben zich gericht tot de deelgemeente met een probleem bij het in- en uitrijden van de garage onder hun huizen. Tijdens onderling overleg van enkele bewoners van de Brandingdijk met de deelgemeente zijn aanvullende problemen m.b.t. de weg ter tafel gekomen. Hierdoor volstond een beperkte bouwkundige aanpassing, de door dS+V in de notitie d.d. 25 januari 2005 aanbevolen variant 1 (deels verwijderen tussenmuurtjes), niet meer. In de aanvullende notitie van dS+V d.d. 8 juni 2005 wordt vervolgens een nader overleg over de varianten 2 (verbreden trottoir tot 5 meter) en 6 (toevoegen ventweg) aanbevolen.

De werkgroep Verkeer vindt gezien het bovenstaande zowel de inhoud van het besluit als het moment van besluitvorming teleurstellend. Dit oordeel is gebaseerd op de volgende punten:

1. Meningen in de wijk verdeeld

WONIO en de werkgroep Verkeer vinden dat de voorgestelde wijzigingen voor een wijkontsluitingsweg alle bewoners van Nesselande aangaan, en hebben daarom op bewonersavonden in april en oktober 2005, en via de huis-aan-huis nieuwsbrief 'Nesselanders' en de website 'Nesseweb' bewoners op de hoogte gebracht van alle beschikbare informatie over dit onderwerp.

Met het (concept-)besluit van het Dagelijks Bestuur is een gedeelte van de bewoners van de Brandingdijk verheugd. Op de bewonersavonden en via diverse e-mailberichten van wijkbewoners, hebben wij ook andere signalen uit de wijk ontvangen, die wij u niet willen onthouden:

- het huidige profiel van de Brandingdijk wordt niet als onveilig ervaren;
- de oplossing gaat gepaard met de besteding van middelen voor het project Nesselande zonder dat prioriteiten tussen veiligheidsknelpunten in de wijk zijn gesteld. De verkeerssituatie bij kindcluster I en het toekomstige kindcluster II wordt door velen voor meer kinderen veel onveiliger gevonden en verdient hierom prioriteit;
- de aanwezigheid van een ontsluitingsroute en daarmee gepaarde verkeersintensiteit voor de bewoners van de Brandingdijk bij de koop van hun huis een gegeven was en met de herprofilering veel gemeenschapsgeld gemoeid is.

2. Snelheid

In het advies van dS+V d.d. 8 juni 2005 zijn de resultaten van de snelheidsmetingen opgenomen. De resultaten van deze metingen geven geen aanleiding om te veronderstellen dat op deze weg structureel

te hard reden wordt, incidenten natuurlijk daar gelaten. Immers meer dan 95% van de voertuigen rijdt minder dan 60 km/h en zelfs 50% van de voertuigen rijdt 50 km/h of minder. Meldingen dat er veel te hard gereden wordt, is meer een beleving dan dat dit onderbouwd wordt met cijfers.

3. Aantallen motorvoertuigen

In hetzelfde advies van dS+V zijn ook de resultaten van de verkeerstellingen opgenomen. Geconcludeerd wordt dat op dit moment ca 8500 mvt/etm over de Brandingdijk gaat. Hiervan is een deel bouwverkeer. Verwacht wordt dat de verkeersdruk af zal nemen door de openstelling van de volledige Laan van Avant-Garde (met viaduct over A20 naar de Hoofdweg) en de komst van de metro. Ook het knippen van de Wollefoffenweg, waardoor er minder (sluip)verkeer uit Zevenkamp en Ommoord wordt verwacht, zal deze verkeersdruk doen verminderen.

Overigens blijven daarmee de verkeersaantallen beneden de geprognoseerde aantallen (10.000 mvt/etm). In de overwegingen om tot het besluit te komen staat echter vermeld dat de huidige verkeerssituatie niet overeenkomt met de verwachtingen ten tijde van de vaststelling van het IP en dat de verkeerssituatie naar verwachting niet wezenlijk zal veranderen. De herkomst van deze overwegingen is geheel niet duidelijk, daar deze overwegingen niet overeen komen met vermelde conclusies uit het dS+V advies. Het lijkt de werkgroep dan ook niet opportuun om in deze fase, te weten een tijdelijke situatie die krap een jaar in functie is, een besluit te nemen met betrekking tot een definitieve situatie. Te meer daar dS+V aangeeft dat de verkeersbewegingen via een monitoringsprogramma worden gevolgd, en dat daaruit een eventuele noodzaak tot aanpassing logischerwijs zou moeten volgen.

4. Scheiding bouwverkeer, woonverkeer en bestemmingsverkeer

Om tijdens de opbouwfase van de wijk een veilige verkeerssituatie te creëren, is het (deel)gemeentelijk beleid om het bouwverkeer zoveel mogelijk van het woonverkeer te scheiden, wat een ieder toejuicht. Met de gekozen oplossing, te weten variant 6, wordt dit principe verlaten en daarbij de komende jaren de situatie onveiliger voor alle bewoners in de wijk. In het advies van dS+V wordt zelfs gesproken dat hoge eisen gesteld moeten worden aan de inrichting om een minimaal veilige situatie te creëren.

Bovendien wordt door de keuze van variant 6 op de doorgaande ontsluitingsweg een situatie gecreëerd die uitnodigt tot hard rijden en tot extra inhaalacties van bouwverkeer leidt. Hierdoor wordt voor met name langzaam-verkeer-gebruikers (bestemmings- en recreatieverkeer) een extra onveilige situatie geïntroduceerd.

De werkgroep heeft diverse reacties ontvangen waarin gevreesd wordt voor toenemende onveiligheid op de Brandingdijk door vermenging van bouw- en woon-werkverkeer, hetgeen o.a. het oversteken van deze weg extra gevaarlijk maakt.

5. Ruimtelijke onderbouwing

Het (concept-)besluit geeft aan dat het advies van dS+V d.d. 8 juni 2005 als ruimtelijke onderbouwing kan worden beschouwd. De keuze voor variant 6 is echter niet gemaakt in dit advies, sterker nog hierin wordt de keuze t.a.v. van variant 2 en 6 opengelaten. Daarmee is onduidelijk welke inhoudelijke gronden het Dagelijks Bestuur tot dit besluit heeft doen komen.

Conclusie

De argumentatie van het Dagelijks Bestuur voor variant 6 is ons niet bekend. Wel duidelijk is dat deze variant wellicht meer problemen oproept dan oplost. Niet in de laatste plaats heeft geen prioriteitenstelling plaats gevonden met andere veiligheidsknelpunten in de wijk. Het (concept-)besluit voor variant 6 is hierom prematuur. Een overhaast besluit leidt waarschijnlijk tot veel (en kostbare) nazorg. Wij vragen u dan ook om nadere onderbouwing van uw keuze voor variant 6 en het afwijzen van variant 2, alvorens ook maar een spa de grond in gaat.

Met vriendelijke groet,
namens Wijkorganisatie Nesselande (WONIO) / werkgroep Verkeer

Anne Kirsten Hoefnagels-Meijer