

Aan Inbrengers zienswijzen op concept-VO Boulevard Paulus Loot
Datum 18 november 2020
Onderwerp Beantwoording ingebrachte zienswijzen op concept-VO Boulevard Paulus Loot
Van W.A.W. Vroom

In onderstaande tabel staan de ingebrachte zienswijzen weergegeven, onder vermelding van de inbrenger, met de beantwoording namens het college

Volgnr	Inbrenger	Zienswijze	Beantwoording
1	A.1	Pleit voor een toevoersysteem waarmee toevoer van auto's wordt geblokkeerd door middel van bijvoorbeeld een slagboom wanneer de parkeercapaciteit is bereikt, met het doel om zoekverkeer naar een parkeerplaats op de Boulevard te beperken.	Dit valt buiten de scope van de herinrichting van de Boulevard Paulus Loot. De suggestie wordt meegenomen bij het parkeerbeleid. Het beperken van zoekverkeer op specifiek de Boulevard Paulus Loot kan met name bereikt worden door een andere routing elders. Op de Boulevard Paulus Loot wordt hierop nog gestuurd door verkeer natuurlijker richting de Prins Mauritsstraat en P De Zuid te geleiden.
2	A.2	Dit systeem kan ook via nummerbordherkenning dienen om betaald parkeren toe te passen zonder de noodzaak om parkeermeters te plaatsen.	De suggestie wordt meegenomen bij het parkeerbeleid.
3	B.1	Voorgesteld wordt om, in plaats van 90% helmgras en 10% overige duineigen beplanting, te kiezen voor 50% duineigen beplanting met toevoeging van soorten als de teunisbloem en de koningskaars. Dit vergroot de het duineigen karakter en verbetert de biodiversiteit.	De zienswijze wordt gedeeltelijk overgenomen. Meer variatie zorgt voor meer biodiversiteit. Tegelijkertijd is helmgras van nature de dominante beplanting in jonge duinen, vanwege de sterke wind en het zout. Op deze specifieke locatie bestaat bovendien het risico dat bepaalde soorten op termijn andere soorten overwoekeren. Om tegemoet te komen aan het belang van diversiteit is het aantal andere soorten dan helmgras uitgebreid met



			<p>bloemrijkere duinplanten en zijn deze andere soorten dan helmgras meer geconcentreerd op locaties bij de kruisingen. Hierdoor kan bovendien goed een verhouding van 80% helmgras en 20% andere soorten worden aangehouden. Het risico op overwoekeren wordt niet groter door meer diversiteit en concentratie. Tegelijkertijd blijft helmgras de dominante soort, zoals de ook het geval is in de zeereep.</p>
4	B.2	<p>Voorgesteld wordt om een grotere fietsenstalling te overdekken met zonnepanelen ten behoeve van oplaadpunten voor elektrische fietsen en de verlichting onder de overkapping. Zonnepanelen kunnen ook worden toegepast voor de strandpaviljoens en de verlichting.</p>	<p>De belangrijkste kwaliteit van de Boulevard is de ruimtelijkheid. Een overkapte fietsenstalling met zonnepanelen zou die kwaliteit aantasten. Het opladen van elektrische fietsen is lastig te reguleren zodanig dat er voor een elektrische fiets steeds een stopcontact beschikbaar is en deze plek niet wordt bezet door een normale fiets. De combinatie van een overkapping met zonnepanelen en oplaadpunten zou beter passen bij een bewaakte fietsenstalling op een andere locatie zoals P De Zuid. Strandpaviljoens kunnen al zonnepanelen op hun dak plaatsen ten behoeve van hun eigen stroomvoorzieningen. De stroom voor de straatverlichting koopt de gemeente 100% groen en duurzaam in. Stroom van zonnepanelen voor directe voeding van straatverlichting heeft alleen nut in combinatie met een accu.</p>
5	B.3	<p>Minder felle of een andere kleur verlichting levert minder overlast op voor dieren.</p>	<p>We gaan in de nieuwe situatie uit van 'spots' verlichting i.p.v. alzijdige bol zoals nu het geval is. Hiermee kunnen we de verlichting goed richten en beperken we sterk de aanwezige lichtvervuiling. We moeten wel voldoen aan de landelijke richtlijnen voor veiligheid die een sterkte en spreiding van licht voorschrijven.</p>
6	B.4	<p>Meer aandacht moet worden besteed aan verkeersveiligheid ter hoogte van de aansluiting van het Dennispad op de</p>	<p>De verkeersveiligheid op dit punt wordt verbeterd door de mogelijkheid te maken voor voetgangers om langs de andere</p>



		Brederodestraat nu het uitkijkpunt daar meer belangstelling zal trekken.	zijde het elektriciteitshuisje te passeren en door een duidelijke uitritconstructie aan te brengen bij de aansluiting van het fietspad op de Brederodestraat. Het uitzichtpunt vervalt in het Voorlopig Ontwerp.
7	C.1	De fietsenstalling aan het begin van het Dennispad zal op drukke dagen leiden tot veel gestalde fietsen en afbreuk aan het aanzicht.	De zienswijze wordt overgenomen. De fietsenstalling is verwijderd in het aangepaste ontwerp.
8	C.2	Door aan het begin van het Dennispad muurtjes te maken waarop men kan zitten, zal hier zwerfvuil ontstaan en geluidshinder.	De zienswijze wordt overgenomen. De zitranden zijn vervangen door een houten hekwerkje ter begeleiding van routing en beperking van overlast
9	C.3	Het uitkijkpunt bij het Dennispad en de andere faciliteiten leiden tot afstappende en opstappende fietsers waardoor de doorstroming wordt belemmerd en de veiligheid niet toeneemt. Bovendien leidt dit tot geluidshinder.	De zienswijze wordt overgenomen. Het uitkijkpunt en pleintje zijn vervangen door een groenzone met paadje en beschermende maatregelen. Echter is doorstroming niet het uitgangspunt. Aangezien men hier straks op een uitritconstructie komt uitgereden ter hoogte van de Brederodestraat is het juist de bedoeling om fietsers hier zoveel mogelijk te laten afremmen en door de lagere snelheid en een overzichtelijke voorrangssituatie de veiligheid te verbeteren.
10	C.4	Geadviseerd wordt om verkeersspiegels te plaatsen bij het Dennispad om het overzicht te verbeteren.	Uit onderzoek blijkt dat toepassing van verkeersspiegels eerder leiden tot onveilige situaties doordat men het verkeer gespiegeld ziet naderen en daardoor de situatie soms niet goed kan inschatten. Een duidelijkere voorrangssituatie en de beperking van de snelheid door de uitritconstructie leiden tot meer overzicht.
11	C.5	Op dit moment wordt regelmatig achter het elektriciteitshuisje geürineerd. Door een betere toegankelijkheid zal dit op rustige momenten vaker voorkomen.	De zienswijze wordt overgenomen. Middels een houten lattenhekwerk wordt het duin beschermd en urineren voorkomen.
12	C.6	Het uitkijkpunt, een betere toegankelijkheid en de mogelijkheid om scooters te stallen bij het Dennispad,	De zienswijze wordt overgenomen. In het aangepaste voorstel is het ontwerp beperkt tot een sterk groene uitstraling zonder



		kunnen ertoe leiden dat hier, uit het zicht, een hangplek voor de jeugd komt. Dit leidt tot meer overlast voor de omwonenden.	uitkijkpunt en zitgelegenheid.
13	D.1	Het ontwerp leidt tot een hoogwaardige inrichting van de Boulevard en geeft een grote kwaliteitsimpuls	Vriendelijk dank voor het compliment.
14	D.2	Verzocht wordt om geen ingrepen te doen die het vrije zicht van bewoners belemmeren. Noodzakelijk straatmeubilair moet zodanig worden geplaatst dat ze niet recht voor het raam van bewoners staan.	Het onbelemmerde zicht, zowel van bewoners als bezoekers, is een belangrijke kwaliteit van de Boulevard Paulus Loot en de belangrijkste reden om de parkeerplaatsen aan de zeezijde te verwijderen. Waar 'verticaal' straatmeubilair wordt geplaatst, zal hier zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden. Er dient echter ook rekening te worden gehouden met andere eisen, waaronder de hoeveelheid en gelijkmatigheid van de straatverlichting, de nabijheid van een vuilnisbak of parkeermeter etc.
15	D.3	Voor huisnummer 89 lijken nu twee objecten direct in het zicht te worden geplaatst. Gevraagd wordt om deze objecten zo te positioneren dat er geen afbreuk wordt gedaan aan het vrije uitzicht.	Hier staan op dit moment inderdaad een lichtmast en een parkeermeter ingetekend. De locatie van de lichtmast is schetsmatig en nog niet definitief. Er moeten nog lichtberekeningen worden gemaakt waaruit de onderlinge afstand tussen de lichtmasten wordt bepaald en vervolgens moeten de lichtmasten worden gepositioneerd in verband met andere belemmeringen zoals parkeervakken en uitritten. De parkeermeter is ook op dit moment al aanwezig en wordt op ongeveer dezelfde locatie teruggeplaatst. De wenselijke onderlinge loopafstand tussen parkeermeters is zodanig dat die regelmatig geplaatst moeten worden dan enkel bij de zijstraten.
16	D.4	Kunstwerken dienen alleen te worden geplaatst op de aantakingsplekken zoals aangegeven op pagina 101 en in goed overleg met bewoners.	Uitgangspunt voor het ontwerp is dat kunst geplaatst kan worden op plekken waar deze zichtbaar zijn en bijdragen aan beeld, herkenbaarheid en oriëntatie, zonder belemmering van zicht. Vandaar de voorgestelde locaties bij de zijstraten. Het



			daadwerkelijk plaatsen van kunst vindt uiteindelijk plaats buiten de scope van dit project.
17	D.5	Er zit verschil tussen de locaties van fietsparkeervoorzieningen op p. 18 (schetsontwerp) en op p. 29 (voorlopig ontwerp). Verzocht wordt te kiezen voor de locaties zoals weergegeven op p. 29.	Er wordt in het voorlopig ontwerp inderdaad gekozen voor een beperkter aantal grotere fietsparkeervoorzieningen. De locaties zoals weergegeven op p. 29 zijn voorgesteld.
18	D.6	Genoemd wordt dat het de voorkeur heeft om ambulante handel te huisvesten in vaste hoogwaardige kiosken. Voor de bestaande standplaats is dat voorstelbaar. Tegen nieuwe locaties bestaan echter grote bezwaren. Alleen op de bijzondere plekken zou dit eventueel bespreekbaar zijn.	Binnen de herinrichting van de Boulevard Paulus Loot zullen hieraan geen aanpassingen worden gedaan. Gemeentebreed zal de wenselijkheid worden onderzocht om bestaande standplaatsen om te bouwen tot vaste kiosken. Nieuwe locaties zijn niet in onderzoek en behoren niet tot de scope van dit project.
19	D.7	Welke maatregelen zijn genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de snelheid van racefietsers af te remmen?	De straat wordt visueel versmald door de parkeervakken op het trottoir te leggen en de margestroken aan te leggen. Hierdoor zal de snelheid afnemen. Door de aanleg van margestroken langs de straat, zullen fietsers meer naar het midden van de weg gaan rijden. De langzaamste weggebruikers zullen daarmee het tempo op straat bepalen, zowel voor auto's als voor snellere fietsers. De margestroken zullen ook ervoor zorgen dat fietsers meer afstand houden van de trottoirband. Daarnaast worden de parkeervakken iets verder op het trottoir aangelegd waardoor ruimte ontstaat tussen de geparkeerde auto's en de trottoirband. Door die combinatie ontstaat er beter zicht op fietsers voor auto's die uit parkeerplaatsen of uit opritten de straat opdraaien. Bij de belangrijke oversteekplaatsen worden drempels gemaakt, voorzien van minder comfortabele klinkers dan de rest van de rijbaan. Bij kleinere oversteekplaatsen worden geen drempels gemaakt maar worden wel onderbrekingen met minder comfortabele klinkers aangelegd. Tenslotte wordt ter hoogte



			van het Dennispad een uitritconstructie gemaakt en een vertragende strook met keitjes om te verduidelijken dat snelle fietsers vanaf dat punt de snelheid moeten aanpassen.
20	D.8	Het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen is positief maar er moeten maatregelen worden genomen om het zoekverkeer terug te dringen en het gebruik van het parkeerterrein aantrekkelijker te maken.	Deze maatregelen vallen grotendeels buiten de scope van dit project omdat verkeer dan eerder vanaf de Hogeweg richting het parkeerterrein moet worden geleid. Binnen dit project wordt het vanzelfsprekender gemaakt om vanaf de Boulevard Paulus Loot direct naar P De Zuid te rijden en niet eerst de hele Boulevard af te rijden.
21	D.9	Is het vooruit in- en uitrijden van bevoorradend verkeer voor de strandpaviljoens een wensbeeld of is dit een concrete onderdeel van het ontwerp? Dit is vanuit verkeersveiligheid een verbetering, maar gaat dit niet ten koste van de duinreep? Wanneer wordt hierover besloten?	Dit is concreet onderdeel van het ontwerp en wordt zodanig vormgegeven dat de strandafgangen op zich niet hoeven te worden aangepast. Wel zal hiervoor op sommige plekken onderaan de strandafgang extra verharding nodig zijn om te kunnen keren. Bovenop de Boulevard kan de draaicirkel van grotere vrachtwagens ertoe leiden dat er ruimte moet worden gemaakt op het trottoir. In de duinreep zijn hiervoor geen aanpassingen nodig.
22	D.10	De gebruikte natuurlijke inrichtingsmaterialen worden zeer positief ontvangen. Voor de lantaarnpalen is een andere keuze gemaakt. Het blauw steekt te veel af bij de omgeving en doet afbreuk daaraan. Er is een sterke voorkeur voor een zilvergrijze kleur die wegvalt tegen de lucht en bijdraagt aan de allure.	Er is bewust gekozen voor een balans van rustige uitstraling aan de zeereep (beige tegels, natuurlijk hout, beige afvalbakken) en een wat kleurrijkere lichtmast (meer aan de gevelzijde) die wat pit brengt in de nieuwe situatie. De exacte kleur is lastig op papier aan te geven. Het wordt een blauw-grijze kleur om daarmee de Boulevard een eigen onderscheidend karakter te geven. In het VO is een nieuwe poging gedaan om de kleur beter over het voetlicht te brengen.
23	E.1	De bankjes ter hoogte van de Prins Mauritsstraat kijken richting de straat. Die zouden op de zee moeten worden gericht, waarvoor de meeste mensen willen komen.	De zienswijze wordt overgenomen. De balkons worden groter gemaakt en zo ingericht dat er meer zitgelegenheid is waarvan men uitkijkt op zee, zo ook bij het balkon Prins Mauritsstraat.
24	E.2	Goed om te kiezen voor zandkleurige tegels en geen grijze.	Dank voor de waardering.



25	E.3	Ik mis snelheidsremmende maatregelen voor wielrenners aan het einde van het Dennispad. Het slingerhek werkt nu goed maar lijkt verwijderd zonder alternatieve remming van de snelheid.	Het probleem in de huidige situatie is de gelijke aansluiting tussen het Dennispad en de rijbaan. Hier wordt nu een heldere voorrangssituatie (Brederodestraat heeft voorrang) gemaakt met een uitritconstructie. Men moet dus een drempel over. Daarnaast wordt er een vertragende keienstrook in het ontwerp opgenomen ter hoogte van het elektrahuisje.
26	F.1	Met eenrichtings autoverkeer en tweerichtings fietsverkeer op dezelfde baan vrees ik voor gevaarlijke situaties waardoor de fietsers zullen uitwijken naar het wandelpad zoals nu ook het geval is	Op dit moment is fietsen in noordelijke richting niet toegestaan. Aangezien veel fietsers dit wel willen doen, kiezen ze ervoor om over het wandelpad te fietsen wat tot gevaarlijke situaties leidt. Door fietsen in noordelijke richting toe te staan en door duinplantsoenen te maken tussen de straat en het wandelpad is de verwachting dat er veel minder fietsers over het wandelpad zullen fietsen en ze beter zichtbaar worden voor automobilisten. Het toestaan van fietsverkeer in tegenrichting bij eenrichtingsverkeer wordt in richtlijnen van het CROW aangeraden.
27	F.2	Zorg voor eenheid in de hele gemeente voor wat betreft de bewegwijzering. Nu wordt er bij de Zuidkop weer een informatiebord in afwijkende stijl voorgesteld. Door het dorp is een wirwar van borden	De informatieborden bij het Dennispad zijn vervallen in het ontwerp. De gekozen elementen bij de strandafgangen, zullen ook voor de andere delen van de Boulevard worden doorgezet in het vervolg.
28	F.3	De materialisatie van de plek bij de Thorbeckestraat is niet wenselijk in huidige kleurstelling. Er ontstaan enorme vetvlekken op de locatie van de viskarren. Een neutrale materiaalsoort, goed reinigbaar ligt meer voor de hand.	Om vetvlekken op de standplaats in de toekomst te voorkomen is er gekozen voor een hard materiaal (natuursteen keien) met een kleurvariatie. Zo kan vuil niet in de stenen trekken, is dit goed schoon te maken en door de variatie in kleur vallen evt. vlekken minder op.
29	F.4	De tribune ter hoogte van de Thorbeckestraat nodigt uit tot eetbaar en zal snel vervuilen. Mede omdat de picknick tafels zijn verdwenen.	Het is juist de bedoeling dat, waar men een visje kan kopen, ook goed kan zitten en het vuil op die plek weg kan gooien. Zo gaat niet iedereen aan de loop met eten waardoor dit juist verspreidt. Vlekken zullen we helaas niet volledig voorkomen, ook niet op een gewone bank.



30	F.5	In het ontwerp is nergens duidelijk aangegeven waar geparkeerd kan worden door fietsen, scooters en fietsen met een megabak ervoor. Staat natuurlijk niet leuk op een ontwerpplaatje maar wel essentieel bij een van de vele ergernissen in het hoogseizoen. Flaneren is dan meestal onmogelijk.	Er is een aantal grotere fietsparkeerplekken aangegeven, die in totaal voldoende zijn voor ruim 500 fietsen. Op deze plekken worden op de koppen enkele fietsbeugels geplaatst waar men de fiets tegen aan kan leunen en vast kan maken. Tussen deze beugels is een grote vrije ruimte waar men vrij de fiets, scooter, bakfiets e.d. op de standaard kan plaatsen. Dit geeft ruimte voor elke gebruiker en voorkomt tevens zwerffietsen.
31	F.6	Ik zie in het ontwerp wel enkele tappunten voor water maar nergens aftappunten. Dit is DE kans om een deugdelijke toiletvoorzieningen aan te bieden op de markante posities: Entree Dennispad samen met balkon Zuidkop; Mauritsstraat en Thorbeckestraat.	Toiletvoorzieningen zijn zeer groot van maat en hebben in verband met kwaliteit en vrij zicht geen ruimte op de boulevard. Er zou bijv. wel nagedacht kunnen worden over een plek op P-De Zuid met een goede bewegwijzering. Daarnaast bieden alle strandpaviljoens toiletruimte aan.
32	F.7	Er zijn te weinig afvalbakken en de bakken die er staan, staan midden op het trottoir.	De zienswijze wordt overgenomen. Er worden meer afvalbakken opgenomen in het ontwerp waardoor de capaciteit van de afvalbakken ten opzichte van de huidige situatie toeneemt met een factor 2 tot 3. Om zwerfvuil te bestrijden is het belangrijk dat afvalbakken goed vindbaar zijn. Ze zijn geplaatst bij zitplekken en nabij strandafgangen aan de randen van de wandelboulevard.
33	G.1	Ik ben blij om te zien dat de boulevard wordt verfraaid	Bedankt voor de waardering.
34	G.2	We hebben het over het feit dat auto's te gast zijn maar de wegen worden steeds smaller waardoor fietsen steeds gevaarlijker wordt. Met name voor jonge kinderen en senioren. Bij het stationsplein was het weg laten van een zebepad ook al geen succes en nog steeds niet. Op drukke dagen moet een verkeersregelaar ingezet worden. Daarnaast gaan er weer parkeerplekken verdwijnen en de nieuwe parkeerplekken zijn op de stoep. Juist voor jonge kinderen en visueel beperkte mensen zal dit vreselijk zijn. Overgang stoep en parkeerplek is weg en dat kan gevaarlijke situaties	Een bredere rijbaan zal leiden tot meer snelheid en daardoor mogelijk meer gevaarlijke situatie. De breedte van de straat is gebaseerd op de breedte van een fietsstraat volgens de richtlijnen van het CROW. De zebra bij de stationsentree kruiste de veel drukker Burg. Engelbertsstraat en is vervangen door een doorgetrokken voetpad dat voorrang voor voetgangers suggereert maar niet formeel regelt. De Boulevard Paulus Loot is veel minder druk en oversteken vindt minder geconcentreerd plaats waardoor zebra's niet noodzakelijk of wenselijk zijn. Het parkeren op het niveau van het trottoir levert op straat minder



		<p>opleveren. Hoop dat jullie goed kijken hoe juist alle verkeersstromen gescheiden kunnen worden ipv hand in hand samen te gaan. Ik woon zelf op de Kostverlorenstraat en doordat de weg relatief smal is en de auto's de scherpe bocht als onderdeel van het circuit zien fietsen een hoop fietsers bepaalde stukken op de stoep. Er zijn gewoon een hoop automobilisten die zich hoe dan ook asociaal blijven opstellen.</p>	<p>onveilige situaties op doordat geparkeerde auto's de straat altijd vrijlaten. Het resterende trottoir is dusdanig breed dat dit voor iedereen toegankelijk blijft.</p>
35	H.1	<p>De KNRM kan alleen gebruik maken van de strandafgang bij de Seinpostweg. Regelmatig is de route vanaf het boothuis naar de strandafgang geblokkeerd met fietsen, scooters, auto's, busjes en vrachtwagens. Wij zouden graag zien dat de route van de KNRM duidelijk wordt gemarkeerd om blokkades zoveel mogelijk te voorkomen. Ook dient de route niet te worden onderbroken door stoepranden, taluds of hekwerken.</p>	<p>De zienswijze wordt overgenomen. Er wordt een markering aangegeven op de boulevard en objectloos vormgegeven. De huidige strandopgang blijft behouden. Het is wel goed om blokkades aan te geven bij handhaving.</p>
36	I.1	<p>Allereerst willen wij u complimenteren met het voorliggende plan. En u danken voor de uitstekende samenwerking en uw toelichtingen op vragen van het BLK over het concept.</p>	<p>Bedankt voor de waardering</p>
37	I.2	<p><Belanghebbende I> ziet een potentieel probleem ontstaan in het aantal fietsparkeervoorzieningen. Bezoekers willen hun vervoermiddel zo dicht mogelijk bij het te bezoeken strandpaviljoen plaatsen. En doen dit ook, waarbij zij niet zullen schromen hun fietsen - zoals nu ook al gebeurt -, bij of tegen de afscheiding tussen wandeldeel en zeereep te plaatsen. Bovendien is het niet verboden een fiets op het trottoir te plaatsen. Tenzij er een duidelijk verbod aangegeven wordt waarop ook gehandhaafd kan worden. Het BLK is daarom voorstander van het plaatsen van verbodsborden, gekoppeld aan een bewaakte fietsenstalling</p>	<p>Het verbod om fietsen te parkeren buiten de aangegeven plaatsen zal worden besproken met de handhavingsafdeling. De suggestie is goed, maar onbekend is of een dergelijk verbod ook is te handhaven.</p> <p>De goede suggestie om een bewaakte fietsenstalling toe te voegen aan P De Zuid wordt meegenomen bij het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid.</p>



		<p>op P-Zuid. Dit is voor onze bezoekers (met in toenemende mate duurdere, vaak elektrische fietsen) een veilig en daardoor acceptabel alternatief. Waarbij het wel nodig is deze mogelijkheid goed kenbaar te maken.</p>	
38	I.3	<p>Bij het ontwerp wordt uitgegaan van heldere, rustige zichtlijnen.</p> <p>Dit ligt aan de basis van de plaatsing van de zitbanken op de wandelboulevard. De banken worden in dit concept geplaatst in de plantsoenen die als afscheiding dienen tussen fiets- en wandelgedeelte. Op de vraag van het BLK waarom op deze locatie werd geantwoord dat onderzoek aantoonde dat banken waar mensen achterlangs lopen, door degenen die op de banken zitten als onprettig ervaren worden.</p> <p>De banken zoals getekend op pagina 78 voldoen aan alle wensen: fraai met een natuurlijke uitstraling.</p> <p>De bestaande witte, tegen de zeereep geplaatste banken zitten vaak bomvol met 'zeegenieters'.</p> <p>Het BLK krijgt niet de indruk dat deze zich ongemakkelijk voelen doordat er wandelaars achter hen langs lopen. De 'bankzitters' genieten juist van het zicht op strand en zee, en de rustgevende werking hiervan.</p> <p>In de voorgestelde situatie lopen er veel passanten voorlangs de banken, en maken daarmee het beeld voor de zeegenieters zeer onrustig.</p> <p>Wij bevelen aan om de banken naar voren te plaatsen aan de zeezijde van de wandelboulevard. Bij voorkeur in de zeereep, waarbij de afscheiding tussen wandelboulevard en zeereep op die plekken een stukje in de zeereep geplaatst worden.</p> <p>Een soort 'terrasbalkon aan zee'. Voorbeelden hiervan zijn al te vinden op de Noord-boulevard. Volgens het BLK gaat dit</p>	<p>De zienswijze wordt gedeeltelijk overgenomen. Voor het ontwerp zijn aan het begin twee belangrijke streefpunten meegegeven: ruimte en zicht op zee zonder obstakels (ook voor de wandelaars) en het opruimen van alle objecten (verrommeling). Door alle banken aan de zeezijde te zetten staan alsnog alle objecten in het beeld.</p> <p>Veruit de meeste banken zijn gericht op de zee en bieden zicht op zee.</p> <p>Het vrije zicht op zee, zonder verstoring door voorbijlopende wandelaars, is begrijpelijk belangrijk. In het aangepaste ontwerp worden de balkons groter gemaakt en wordt er meer zitgelegenheid toegepast op deze plekken met zeezicht. Zo is er (bij de entreeplekken) meer zitgelegenheid zonder verstoring door voorbijgangers. Nagenoeg alle andere banken hebben ook zeezicht maar bevinden zich aan de zijde van de plantsoenen.</p>



		niet ten nadele van de zichtlijnen, en komt het ten goede aan een rustiger beleving en het ongestoord genieten voor hen die hier zitten.	
39	I.4	<p>In het ontwerp wordt gestreefd naar een chique en eenduidig beeld. Een boulevard van internationale allure. Een van de uitgangspunten hierbij is, dat er bij elke strandafgang (enkel of dubbel) één gebundelde locatie te vinden is met informatie over het strand, de paviljoens, eventueel menu's, een watertappunt en een attentiepaal met nummering'.</p> <p>Uit het concept blijkt tevens dat deze attentiepalen ca 450 cm hoog zijn en bestemd zijn voor de nummers van het betreffende paviljoen. Dit om de herkenbaarheid van het paviljoen te verhogen. In deze opzet komen de vlaggen van de paviljoens te vervallen.</p> <p><Belanghebbende I> juicht deze wijze van eenvormigheid toe. Dit komt het beeld van de boulevard zeker ten goede. Waar <belanghebbende I> geen voorstander van is, zijn de 'nummerpalen' van 450 cm hoog. Zie de voorbeelden in het concept op pagina 36 en 58. Wij vinden deze veel te hoog, te grof, te veel in het oog springend en daardoor beeld verstorend. Bovendien kent het overgrote deel van de bezoekers hun paviljoen van keuze bij naam, niet bij nummer. De 'zoekende bezoeker' vraagt ook altijd naar een paviljoen door dit bij naam te noemen. Deze namen en het beeldmerk zijn uitstekend te zien met de huidige vlaggen van de paviljoenhouders. Deze vervangen door een kolossale nummerpaal van 450 cm met een paviljoennummer, doet hier sterk afbreuk aan en schiet het doel voorbij.</p> <p><Belanghebbende I> ziet deze kolossen liever verdwijnen uit</p>	De zienswijze wordt overgenomen. De hoge houten palen worden niet opgenomen in het VO. In plaats daarvan blijft per strandafgang / paviljoen 1 vlaggenmast gehandhaafd. De lage houten palen met uniform informatiebord blijft wel gehandhaafd in het ontwerp



		dit beeld en de bestaande vlaggen gecontinueerd. Ook dat is eenvormig.	
40	I.5	<p>De hele boulevard wordt opnieuw bestraat. Uitgevoerd in fraaie materialen, ondersteunend aan een boulevard met de gewenste allure. Bij het huidige gebruik van de boulevard en de daarop aangebrachte materialen vallen echter twee zaken op.</p> <ol style="list-style-type: none">1. De bestaande wandelboulevard heeft op veel plekken beschadigde tegels en kent over vrijwel de hele lengte spoorvorming.1. De breuk wordt veelal veroorzaakt door het zware vrachtverkeer dat hier overheen rijdt bij de bevoorrading van de strandpaviljoens, het afvoeren van het vuilnis, en bij de rotonde door de rupswielen van de KNRM. Alle drie noodzakelijk. Het BLK is dan ook verheugd dat door de materiaalkeuze zoals voorgesteld, deze breuk niet of in veel mindere mate zal voorkomen.2. De spoorvorming ontstaat doordat vuilophaalwagens en veegwagens voor onderhoud over het wandelgedeelte van de boulevard rijden. Uit de gesprekken met het projectteam komt naar voren dat ook hierbij deze verzakkingen veel minder zullen zijn vanwege de gekozen materialen.3. De bestaande rijweg toont over vrijwel het hele traject ernstige verzakkingen en kuilen. <p>Zoals een fietser onlangs aangaf: "Wanneer ik hier gefietst heb, zijn de vullingen uit mijn kiezen gerammeld". Deze verzakkingen worden veroorzaakt</p>	<p>Bedankt voor de waardering voor de gekozen materialen. De straat is al sinds jaren niet meer opgeknapt en het is logisch dat er bij het benoemde gebruik na een tijd oneffenheden ontstaan. De Boulevard Paulus Loot ligt, zoals het grootste deel van Zandvoort op een zeer zanderige ondergrond. Zand leidt van nature tot minder verzakking dan klei of veen. De tegels op de trottoirs worden volgens het ontwerp 12 cm dik, waar nu 4,5 of 8 cm dikte aanwezig is.</p> <p>De suggestie om zwaar verkeer te weren van de Boulevard Paulus Loot zal worden meegenomen bij nieuw mobiliteitsbeleid binnen de gemeente. Gezien de gekozen inrichting is er voor de Paulus Loot echter niet een aanvullende noodzaak ten opzichte van andere straten in het dorp die opnieuw worden ingericht.</p>



		<p>door hetzelfde zware verkeer.</p> <p>Hoewel <Belanghebbende I> de materiaalkeuze toejuicht, is het niet volledig gerust op de uitspraken dat deze verschijnselen hierdoor aanmerkelijk minder zullen worden. Zand blijft nu eenmaal bewegen, en zwaar verkeer zal er altijd zijn. Dat is jammer, zeker omdat er veel geld, moeite en creativiteit geïnvesteerd wordt om hier een prachtige boulevard neer te leggen.</p> <p>Hoewel...</p> <p>De herinrichting van de boulevards is, samen met de wens tot verduurzaming (omgevingsvisie) in de ogen van <Belanghebbende I> een uitgelezen moment om hier nader naar te kijken. Alternatieven om de investeringen zeker te stellen zijn bijvoorbeeld om van de boulevard een gebied te maken voor vrachtverkeer met een maximaal gewicht. Dit kan kenbaar gemaakt worden middels verkeersborden. <Belanghebbende I> begrijpt dat dit uitstijgt boven de opdracht van het bureau. Maar verzoekt het college in een ander overleg te kijken hoe dit vorm gegeven kan worden. Zodat de investeringen die nu op het programma staan, een langer leven beschoren moge zijn. En er mogelijk minder geld nodig is voor permanent onderhoud.</p>	
41	I.6	<p>Er is, binnen dit ontwerp, gekozen voor uitnodigende materialen en ontwerpen. Dit materialiseert zich onder meer in de gekozen, fraai ontworpen, aantrekkelijke rustplekken (pagina's 37, 44, 53, 55, 57). Plekken om 'te chillen'. Banken die uitnodigen tot liggen, zullen bezoekers verleiden tot overnachten c.q. hangplekgedrag. Dit is ongewenst.</p>	<p>Aantrekkelijk ontworpen plekken, kunnen er ook toe leiden dat ze gebruikt worden door mensen die overlast voor de omgeving veroorzaken. Overnachting zal praktisch mogelijk zijn op zowel het element ter hoogte van de Thorbeckestraat als op andere zitelementen langs de boulevard. In essentie zal handhaving nodig zijn om mensen aan te spreken op onwettelijk of onwettig gedrag.</p>



		<p>Een aantrekkelijke inrichting heeft ook aantrekkingskracht op activiteiten die minder wenselijk kunnen zijn voor omwonenden. De ontwerpen zullen, door het uitnodigend karakter, leiden tot overnachtingen op deze 'chill plekken'. Er bestaat ook nu overlast voor omwonenden van de hoek Thorbeckestraat / Boulevard. De betonnen bank daar wordt veelvuldig gebruikt als 'nazit' na sluitingstijd van de horeca. Met geluidsoverlast en achterlating van veel rommel. Uitbreiding van deze locaties zoals in het schetsontwerp kan en zal deze overlast doen toenemen.</p> <p>Dat is heel jammer, want de ontwerpen zijn vaak fraai en in lijn met de doelstelling bij het herinrichten. Wij verzoeken u om hier rekening mee te houden en te kiezen voor ontwerpen waar zitten mogelijk is, maar liggen vermeden wordt. Dit ter voorkoming van overlast en mogelijk zwerfvuil door langer verblijf.</p> <p>Het is in elk geval wenselijk een handhavingsplan op te stellen om in geval van overlast corrigerend op te treden. Uiteindelijk zal in de praktijk ongeoorloofd gebruik moeten worden bestreden door handhaving.</p>	<p>De bestaande en niet meer terugkomende picknicktafel op deze locatie is zeer geschikt om met een clubje mensen na het uitgaan nog 'na te praten'. Men kan hier tegenover elkaar zitten met een drankje op tafel. Op het ontworpen tribune-element kan men echter niet tegenover elkaar zitten en is het minder goed mogelijk om een drankje neer te zetten. Bovendien wordt er voorzien in een grote goed zichtbare vuilnisbak.</p> <p>Naast handhaving zou het kunnen helpen om een alternatieve plek voor deze groep te creëren waar de overlast minder is. Binnen de scope van de Boulevard Paulus Loot is een alternatieve locatie echter niet voorhanden. Juist ter hoogte van de Thorbeckestraat, bevinden de woningen zich het verste van de zitelementen.</p>
42	I.7	<p>In het schetsontwerp is nog geen afscheiding opgenomen tussen de wandelboulevard en de zeereep. Bij ontbreken van een dergelijke afscheiding kunnen en zullen bezoekers via de zeereep het strand oplopen. Dit is zeer schadelijk voor de begroeiing en de beschermende functie van de zeereep.</p> <p>Dit onderwerp is uitgebreid aan bod gekomen in de gesprekken tussen het Projectteam en <Belanghebbende I>. Het projectteam is zich hiervan bewust en geeft aan dat naar een afscheiding tussen</p>	<p>De zienswijze wordt overgenomen. Er is in het VO een laag transparant hekje opgenomen langs de wandelboulevard dat zodanig wordt vormgegeven dat het plaatsen van fietsen niet mogelijk wordt.</p>



		<p>wandelboulevard en zeereep nog gekeken wordt. En het belang hiervan onderkend wordt.</p> <p>Tegelijkertijd kijk het projectteam ook naar de wenselijkheid de rust in het omgevingsbeeld te behouden en te voorkomen dat hier fietsen geplaatst worden. Het BLK denkt dat dit mogelijk is door de afscheiding tussen wandelboulevard en zeereep uit te voeren overeenkomstig het model zoals weergegeven op pagina 61. Fraai, 'transparant' en degelijk. De hoogte kan aangepast worden naar bijvoorbeeld 40 cm, zodat het lastig wordt deze te gebruiken als fietsstalling. <Belanghebbende I> heeft deze mogelijkheid ook besproken met het Projectteam. Men heeft toegezegd deze optie te onderzoeken.</p>	
43	I.8	<p>Deze zijn vaak onleesbaar bij sterke zonneschijn. Zorg dat de parkeermeters zodanig geplaatst worden dat ze goed afleesbaar zijn. Bijvoorbeeld met het scherm naar het noordwesten.</p>	<p>Dit zal bij de technische uitwerking worden meegenomen. Bedankt voor de suggestie.</p>
44	I.9	<p>Er is, zeker in de nieuwe situatie, behoefte aan een ruimer budget voor een betere handhaving. Momenteel is er vrijwel geen sprake van enige handhaving. Dit ziet men o.a. terug in overnachtingen aan de boulevard in geparkeerde auto's en campers. Met de daaruit voortvloeiende sanitaire overlast in de zeereep en vaak achterlaten van zwerfvuil. <Belanghebbende I> zal, mede op advies van het Projectteam, zelf ook nog contact opnemen met handhaving.</p>	<p>Deze suggestie zal worden meegenomen door de Handhavingsorganisatie.</p>
45	I.10	<p>De bestaande zendmast ter hoogte van de ZRB vormt een ontsierend beeld, zeker na de herinrichting van de boulevard. Is de gemeente voornemens</p>	<p>De zendmast bevindt zich buiten het scopegebied voor de Boulevard Paulus Loot en is van een exploitant voor mobiele telefonie. De exploitant heeft hiervoor een vergunning. De mast</p>



		deze te verplaatsen, zodanig dat de uitgangspunten van de herinrichting gevolgd worden? Minder of niet zichtbaar, niet beeldbepalend?	is nodig om de kwaliteit van het mobiele telefoonverkeer te garanderen. De gemeente kan de mast niet zelfstandig verwijderen of verplaatsen. In het verleden heeft overleg plaatsgevonden met de exploitant over verplaatsing. Er ligt echter geen alternatieve locatie voor de hand die voldoet aan de technisch benodigde dekking en capaciteit én past binnen het gemeentelijke GSM-beleid.
46	J.1	<Belanghebbende J> staat achter deze kwaliteitsimpuls en staat dan ook positief tegenover de nieuwe sfeer en uitstraling die door Bosch & Slabbers is vormgegeven.	Bedankt voor de waardering.
47	J.2	Er zijn nog ontzettend veel vragen en opmerkingen vanuit de achterban met betrekking tot de aanpak van de strandafgangen, bevoorrading paviljoens en het verplaatsen van de paviljoens zelf. Er is afgesproken dat het verleggen van de strandopgangen is op dit moment buiten het ontwerp gelaten. De impact van dit onderdeel op de strandpaviljoenshouders is enorm en willen daarom graag nauw betrokken worden bij alle volgende stappen die hierin worden genomen en dient het op geen enkele manier onderdeel uit te maken binnen het huidige ontwerp.	De strandafgangen blijven in dit ontwerp behouden conform de huidige inrichting. Zoals besproken is de enige aanpassing dat het mogelijk wordt voor bevoorradend verkeer om zowel naar beneden als naar boven vooruit te rijden. Hiertoe is onderaan de afgang op sommige plekken meer verharding nodig om te kunnen keren. Op de boulevard zelf is op sommige plekken meer ruimte nodig voor de draaicirkel van bevoorradend verkeer.
48	J.3	We gaan er vanuit dat de visie/ schetsontwerp gehele boulevard (4-2019) volledig buiten beschouwing wordt gelaten in dit traject, gezien het alleen de boulevard Paulus Loot betreft. Echter lezen we bij 1.1 van het concept ontwerp; “De Boulevard Paulus Loot en Boulevard Favauge vormen een eerste stap om te komen tot een algehele herinrichting van de boulevards. In dit rapport wordt het voorlopig ontwerp voor de Boulevard Paulus Loot toegelicht. Met doorkijk naar de toekomst zijn tevens enkele punten	Inderdaad heeft in het concept-VO enkel een ontwerp voor de Boulevard Paulus Loot voorgelegd: een uitwerking van dit deel van het in mei 2019 vastgestelde schetsontwerp met de uitgangspunten die daarbij door de gemeenteraad zijn meegegeven. In het vast te stellen Voorlopig Ontwerp zal enkel het scopegebied van de Boulevard Paulus Loot, tot aan de Seinpostweg worden voorgelegd. Een voorlopig ontwerp voor de Boulevard De Favauge zal in een vervolgt traject worden gemaakt, waarbij het schetsontwerp en



		<p>voor de Boulevard Favauge meegenomen.” Eigenlijk heeft heel hoofdstuk 1 betrekking op de gehele boulevard. We vragen ons af waarom deze overkoepelende onderdelen onderdeel uitmaken van het plan wat enkel betrekking zou hebben op de boulevard Paulus Loot. Graag horen we welke specifieke punten uit dit ontwerp betrekking hebben op de gehele boulevard en op welke manier de ondernemers op de desbetreffende boulevard hierbij betrokken worden.</p>	<p>de uitgangspunten van de raad daarbij weer het startpunt zijn. Wel zal er worden gestreefd naar een zekere eenheid in materialisatie en uitstraling tussen de Paulus Loot en De Favauge. Het ligt bijvoorbeeld voor de hand om dezelfde bestratingsmaterialen en straatmeubilair met dezelfde uitstraling toe te passen.</p>
49	J.4	<p>Bij punt 1.4 wordt er een zonering beschreven waarin de boulevard in 5 zones wordt onderverdeeld. In de metropoolvisie komen slechts 3 zones aan bod. We zijn benieuwd op welke manier deze nieuwe zonering tot stand is gekomen bij de gemeente. Aansluitend hierop vragen we ons af of een nieuwe zonering, welke de gehele boulevard beslaat, wel passend is in een ontwerp wat enkel betrekking heeft op de boulevard Paulus Loot.</p>	<p>Deze zonering is overgenomen uit het schetsontwerp (paragraaf 2.5 in het document dat in mei 2019 aan de gemeenteraad is voorgelegd). De Boulevard Paulus Loot is hierin aangegeven als ‘Duinboulevard’. Dit is een belangrijk uitgangspunt geweest bij de uitwerking van het schetsontwerp en het voorlopig ontwerp.</p>
50	J.5	<p>Bij punt 1.5.5 worden de strandafgangen uitvoerig beschreven terwijl er is afgesproken dat het verleggen van de strandopgangen is op dit moment buiten het ontwerp gehouden wordt zodat de mogelijkheid blijft bestaan om op termijn de zeewering te verbeteren. Graag opheldering hierover.</p>	<p>Hoofdstuk 1, waaronder dit speerpunt, is overgenomen uit het schetsontwerp dat is vastgesteld door de gemeenteraad. Dit speerpunt is op dit moment niet uitgewerkt in het voorlopig ontwerp aangezien de kans groot is dat het Hoogheemraadschap op termijn de zeewering wil versterken wat tot aanpassing van de zeereep en dus de strandafgangen zal leiden. In het voorlopig ontwerp worden daarom ook geen wijzigingen van de strandafgangen voorzien.</p>
51	J.6	<p>Bij punt 1.5.6 “goede locatie strandtenten” staat: “Clustering van paviljoens met een royale tussenruimte is wenselijk. Er wordt in gesprek gezocht naar optimalisaties waar mogelijk”. Ook bij punt 1.6 staat “Heldere clustering paviljoens met tussenliggend ruimte en zicht middels herpositionering”. Wat</p>	<p>Hoofdstuk 1, waaronder dit speerpunt, is overgenomen uit het schetsontwerp dat is vastgesteld door de gemeenteraad. Herpositionering van de strandpaviljoens hangt nauw samen met een herinrichting van de afgangen. Vanwege de genoemde reden is dit speerpunt niet uitgewerkt in het voorlopig ontwerp.</p>



		wordt hiermee bedoeld en wanneer is hier met de strandondernemers een gesprek over gevoerd? Dit hoort wat ons betreft thuis in het omgevingsplan en niet in het Ontwerp Boulevard Paulus Loot.	Het ligt voor de hand om uitwerking van dit speerpunt op te pakken zodra Rijnland het voornemen concreet maakt om de zeewering te verstevigen.
52	J.7	Bij punt 1.5.6 “goede locatie strandtenten” staat: “..is wenselijk het laden en lossen via een route onderlangs het duin of over het strand te laten verlopen” en “voor laden en lossen worden heldere venstertijden afgesproken en zijn er vaste routes voor laden en lossen en afval” Ook dit behoort niet in deze fase van het ontwerp. Het is voor de strandondernemers namelijk zeer onwenselijk om bevoorraad te worden via een route over het strand. Hierover dient wat ons betreft pas in een volgende fase het gesprek verder te worden opgepakt met alle stakeholders. Daarnaast horen thema’s zoals afval en venstertijden wat ons betreft thuis in een omgevingsplan en niet in het ontwerp boulevard Paulus Loot.	Hoofdstuk 1, waaronder dit speerpunt, is overgenomen uit het schetsontwerp dat is vastgesteld door de gemeenteraad. Een routing van bevoorradend verkeer via het strand hangt nauw samen met de herinrichting van de strandafgangen. Vanwege de genoemde reden is dit speerpunt niet uitgewerkt in het voorlopig ontwerp. Het ligt voor de hand om uitwerking van dit speerpunt op te pakken zodra Rijnland het voornemen concreet maakt om de zeewering te verstevigen. Venstertijden zijn reeds sinds 2007 opgenomen in de nota ‘Voertuigen op en in de omgeving van het strand’ als basis voor het bestaande ontheffingenstelsel. Actualisatie van die nota ligt op dit moment niet voor.
53	J.8	Bij punt 1.5.7 staat: “Vanuit ruimtelijke kwaliteit is het wenselijk om de ambulante handel te huisvesten in vaste kiosken met een hoogwaardige vormgeving passend bij de boulevard.” Een duidelijke onderbouwing mist hierbij en ook dit punt hoort wat ons betreft niet thuis in dit stuk, maar in het omgevingsplan. Daarnaast zijn we benieuwd welke onderbouwing er naast de ‘ruimtelijke kwaliteit’ bestaat voor omzetten van standplaatshouders naar vaste kiosken.	Hoofdstuk 1, waaronder dit speerpunt, is overgenomen uit het schetsontwerp dat is vastgesteld door de gemeenteraad. De huisvesting van de ambulante handel in vaste kiosken wordt via een separaat traject uitgewerkt, inclusief alle juridische en ruimtelijke afwegingen. Het voorlopig ontwerp is zodanig vorm gegeven dat de standplaats aan de Boulevard Paulus Loot goed kan worden ingevuld, maar dat het op termijn ook mogelijk is om op dezelfde locatie een kiosk op te richten.
54	J.9	Op pag. 16 in het schetsontwerp staat een oude tekening waarin er nieuwe strandafgangen staan ingetekend. Deze	Zowel de tekening op pag 16 als de impressie op pag 98 zijn overgenomen uit het vastgestelde schetsontwerp. Om



		dienen te worden aangepast of verwijderd omdat er is besloten dit onderdeel niet mee te nemen in de huidige fase van het ontwerp. Ook staat op pag. 98 een trap ingetekend, terwijl hierover nog gesprekken moeten worden gevoerd. De trap is bijvoorbeeld ingetekend op de kavels van twee strandpaviljoens. De gesprekken met de betreffende partijen hebben tot op heden nog niet plaatsgevonden en kunnen daarom geen onderdeel uitmaken van dit ontwerp.	genoemde reden maakt de schets van de strandafgangen geen deel uit van het voorliggende concept-VO. De impressie van de trap bevindt zich bovendien aan de Middenboulevard en niet aan de Boulevard Paulus Looft.
55	J.10	Bij 1.5.8 staat: "Een routing onderlangs de duin of over het strand maakt het vanaf de metropoolboulevard aantrekkelijk om ook in de winter een wandeling op het strand te maken." Zover bij ons bekend is een routing onderlangs, de zogeheten 'boardwalk' allang afgeschoten door de raad. In het raadsbesluit van 21/05/2019 is het volgende vastgesteld: "het Schetsontwerp voor boulevard De Favauge als uitgangpunt te nemen voor de participatie van dit plandeel, met uitzondering van de boardwalk." Graag opheldering hierover.	Hoofdstuk 1, waaronder dit speerpunt, is overgenomen uit het schetsontwerp dat is vastgesteld door de gemeenteraad, met uitzondering van de boardwalk in de vorm van betonplaten aan de voorzijde van paviljoens. Op dit moment ligt het concept-VO voor de Boulevard Paulus Looft voor, waarin strandafgangen niet zijn opgenomen. Bovendien was de boardwalk in het SO voorzien ter hoogte van de Boulevard De Favauge. De boardwalk maakt dan ook geen deel uit van het voorliggende concept-VO.
56	J.11	Bij 1.7 zijn wederom de strandafgangen uitvoering beschreven. Zie andere bovenstaande punten die hierop betrekking hebben.	Hoofdstuk 1 is overgenomen uit het schetsontwerp dat is vastgesteld door de gemeenteraad. Zoals geantwoord op zienswijze 50 is aanpassing van de strandafgangen niet opgenomen in het VO.
57	J.12	Uit de informatiebijeenkomsten is de behoefte uitgesproken voor openbare douches en toiletten "Meer animo was er te vinden voor het plaatsen van bijvoorbeeld openbare douches en toiletten" (infobijeenkomst Paulus Looft). Dit is ook een punt waarop al maandenlang wordt aangedrongen door <Belanghebbende J> bij de gemeente. Tot onze spijt zien we het nergens terug in het concept ontwerp.	Op het strand beheren de paviljoens douches en toiletten die openbaar toegankelijk zijn. Douches zijn op het strand veel logischer dan bovenaan de boulevard. Toiletten zijn grote objecten en passen niet in het ruimtelijke beeld dat bovenop de boulevard wenselijk is. De aanwezigheid en het beheer van openbare toiletten zijn onderwerpen van gesprek binnen de overleggen die gaande zijn met de standplaatshouders in verband met hun wens om vaste kiosken in te richten.



			Bij P De Zuid is reeds een openbaar toilet aanwezig. Tappunten waar de voeten kunnen worden gespoeld zijn wel voorzien in het ontwerp van de Boulevard Paulus Loot.
58	J.13	<p>In het ontwerp wordt het merendeel van de parkeerplaatsen verwijderd. Het is nog steeds onduidelijk om hoeveel parkeerplaatsen dit precies gaat en hoe dit wordt gecompenseerd met nieuwe parkeerplaatsen. Goede en ruime parkeervoorzieningen op zeer beperkte loopafstand zijn van zeer groot belang voor zowel ondernemers als bezoekers. Tijdens het overleg van 09/11 werd aangegeven dat er geen concrete uitwerking is van de compensatie. Wij gaan niet akkoord met een drastische vermindering van parkeerplaatsen zonder dat hier een duidelijk compensatie plan voor is. Hier wordt dit punt verder toegelicht. Daarnaast is er in het raadsbesluit van 21/05/2019 het volgende vastgesteld: "Compensatie elders voor de parkeerplaatsen die vervallen, waarbij de raad een aangepast Schetsontwerp wordt aangeboden als het niet lukt om de parkeerplaatsen die vervallen elders te compenseren."</p>	<p>Momenteel bevinden zich aan beide zijden van de Boulevard Paulus Loot parkeerplaatsen. De lengte van de huidige parkeerplaatsen voldoet niet aan de vastgestelde norm waaraan bij herinrichting moet worden voldaan. Door het vervallen van parkeerplaatsen aan de zeezijde vervallen 201 vakken volgens de huidige inrichting of 160 tot 170 plekken die wel aan de huidige norm zouden voldoen. Aan de oostzijde van de straat komen 12 plekken minder terug doordat de nieuwe plekken conform de richtlijn langer moeten worden dan de huidige vakken. In de zijstraten vervallen nog 7 plekken, gedeeltelijk om dezelfde reden en gedeeltelijk omdat de kruising smaller worden gemaakt en parkeren op straathoeken niet is toegestaan. In totaal komen er dus 220 vakken volgens de huidige inrichting te vervallen, waarvan het vervallen van circa 50 vakken onvermijdelijk is doordat de huidige vakken niet aan de norm voldoen. Zoals eerder aan raad is toegezegd zal er compensatie plaatsvinden door een efficiëntere inrichting van P De Zuid en van het Ing. G. Friedhoffplein.</p>
59	J.14	<p>Tijdens de bijeenkomst van 09/11 kwam tot onze grote verbazing naar voren dat de vlaggenmasten niet passen binnen het huidige ontwerp. Er wordt onderschat hoe belangrijk de vlaggen op de boulevard zijn voor bezoekers en ondernemers. De vlag is het herkenningspunt voor zowel bezoekers als leveranciers en mag daarom niet verdwijnen. We staan achter het plaatsen van nieuwe borden (incl. huisnummers) om de eenheid en duidelijkheid te vergroten, maar het verwijderen van de vlaggenmasten is wat ons</p>	<p>De zienswijze wordt overgenomen. Bij elke strandafgang wordt in het VO de combinatie toegepast van een vlaggenmast met een informatiebord dat door de paviljoens zelf kan worden ingevuld. De hoge palen met nummers, zoals opgenomen in het concept, van de strandafgangen komen te vervallen. Wanneer meerdere paviljoens via dezelfde afgang bereikbaar zijn, kunnen meerdere vlaggenmasten met borden worden gecombineerd.</p>



		betreft onbespreekbaar.	
60	J.15	<p>De wens om laadpalen voor elektrische fietsen en auto's te plaatsen is in de bijeenkomsten vaker benoemd. Ook het overkoepelende thema duurzaamheid heeft een belangrijke rol gekregen in de ontwerp. Echter zien we in Voorlopig Ontwerp Boulevard Paulus Loot hierover niets concreets terugkomen. Graag zien we dat dit wordt meegenomen in het ontwerp. Laadpalen voor auto's zien we het liefst terug op P de Zuid en laadpalen voor fietsers op de boulevard.</p>	<p>De suggestie om laadpalen voor auto's toe te voegen aan P De Zuid wordt meegenomen bij de herinrichting van het terrein en het nieuwe parkeerbeleid. De toevoeging van oplaadpunten voor elektrische fietsen aan de boulevard is overwogen maar lastig te realiseren. Het is in de openbare ruimte lastig te handhaven dat specifieke fietsparkeerplaatsen worden vrijgehouden om elektrische fietsen op te laden, met het gevolg dat e-fietsers snel alle plekken waar zich een stopcontact bevindt vol zullen vinden met normale fietsen. Bovendien kennen normale stopcontacten, in tegenstelling tot laadpalen, geen systematiek om a) te betalen naar verbruik en b) ont koppeling van de stekker door anderen te voorkomen. E-fietsers stallen hun fiets ook bij voorkeur bewaakt, zeker wanneer er wordt geladen. De oprichting van een bewaakte fietsenstalling, bijvoorbeeld nabij P De Zuid, voorzien van laadplekken voor elektrische fietsen, ligt daarom meer voor de hand.</p>
61	J.16	<p>Als laatste willen wij benadrukken dat de verbouwing van de Boulevard Paulus Loot op geen enkele manier de op- en afbouw en de exploitatie van de strandpaviljoens mag hinderen. Met name in deze moeilijke tijd waarin de horeca al enorme klappen moet opvangen kunnen de ondernemers geen extra beperkingen verdragen.</p>	<p>Juist vanwege dit belang is ervoor gekozen om de rioolvervangning al dit winterseizoen uit te voeren en de herinrichting volgend winterseizoen uit te voeren. Zo wordt het drukke seizoen voor de strandpaviljoens gemeden en neemt het risico op vertraging tijdens de herinrichting af. De paviljoens moeten voor 1 november zijn verwijderd van het strand en mogen na 1 februari weer worden teruggeplaatst. Deze periode van 3 maanden is te kort voor zowel de complete rioolvervangning als voor de herinrichting. In overleg met de paviljoenhouders zal in de loop van 2021 worden bekeken met welke fasering de herinrichting tussen 1 oktober 2021 en 1 april 2022 kan worden uitgevoerd.</p>



62	K.1	<p>We zijn bijzonder blij dat fietsers voortaan in twee richtingen over de boulevard mogen rijden. Maar constateren en betreuren dat de Boulevard uitgevoerd gaat worden met een verharding van (vormbak)straatbakstenen. Dan verdient de boulevard niet het predicaat fietsstraat want daarvoor is rood asfalt een essentieel vormgevingselement. Zie https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadnotitie-Aanbevelingen-fietsstraten-binn</p> <p>De Boulevard Paulus Loot is dus een 30km erftoegangsweg met een rijbaan voor gemengd verkeer. Bij een maatgevende situatie van eenrichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets hoort hierbij, conform CROW, een rijbaanbreedte van minimaal 3.85m en ideaal 4.40m, zonder rabatstroken.</p>	<p>Een fietsstraat is geen officiële categorie voor een weg zoals een 30km-ETW wel is. In principe is iedere fietsstraat ook een 30km-ETW. Door het CROW wordt rood asfalt inderdaad als een essentieel element van de fietsstraat beschouwd. Vanwege de eis van het Hoogheemraadschap om op de zeewering geen asfalt toe te passen, kon hieraan niet worden voldaan. Alle overige kenmerken van een fietsstraat zijn in stand gehouden, waaronder een rijbaanbreedte van 4.50m, voorzien van 50cm margestroken aan de beide randen. De breedte wijkt daarmee slechts 10cm af van de ideale breedte voor de 30km-ETW en is conform de breedte van een fietsstraat.</p>
63	K.2	<p>De boulevard is een doorfietsroute voor recreanten, vakantie fietsers, e-bikers, hobby fietsers en wielrenners met in het algemeen bovengemiddelde snelheden. Automobilisten rijden van noord naar zuid over de boulevard en parkeren aan landzijde, links van de rijrichting. Dit kan voor fietsers tot onveilige situaties leiden.</p> <ul style="list-style-type: none">• Uitparkerende auto's conflicteren met tegemoetkomende fietsers die van zuid naar noord over de boulevard rijden. Bij een ontwerpsnelheid van 30km/u rijdt een fietser acht meter per seconde. Een uitparkerende auto heeft nominaal drie seconden nodig om zich in het verkeer te voegen. In drie seconden legt een fietser 24 meter af. Zo ver moet de uitparkerende automobilist "om een hoekje" vooruit kijken, hangend over de bijrijdersstoel en tegelijkertijd achteromkijkend naar het	<p>Het parkeren aan de landzijde van de Boulevard Paulus Loot, in combinatie met een rijrichting voor auto's van noord naar zuid en het openstellen van beide rijrichtingen voor fietsers, is vastgesteld door de raad in het schetsontwerp, waarbij als uitgangspunt is meegegeven dat de inrichting verkeersveilig moet zijn.</p> <p>Hieraan is invulling gegeven door:</p> <ul style="list-style-type: none">• de parkeerplaatsen op de hoogte van het trottoir aan te leggen• tussen de rijbaan en de vakken een extra breedte van 50cm aan te houden.• een margestrook van nog eens 50cm in te passen op de rijbaan met minder comfortabele verharding waardoor de fietser verder van het trottoir af gaat rijden• waar mogelijk extra ruimte te reserveren tussen de parkeervakken zodat ook in de lengte extra ruimte



		<p>achteropkomende verkeer. Dit is onveilig en onacceptabel, Russische Roulette met de fietser als inzet</p> <ul style="list-style-type: none">• Het ASVV, “bijbel” voor verkeerskundigen, is hier duidelijk over: Parkeren op ETW’s aan de rechterzijde• In omliggende landen als België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje, Denemarken, Zweden is in dit geval links parkeren wettelijk verboden• Het staat haaks op STV30, risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid door proactief risico’s in het verkeerssysteem aan te pakken. Met het doel het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen• Een vergelijkbare situatie deed zich eerder dit jaar in Haarlem voor. De gemeente wilde op de Wagenweg parkeerplaatsen links van de rijrichting in combinatie met fietsers in tegenrichting. Via een unaniem aangenomen motie “Rechtsparkeren Wagenweg” stemde de gemeenteraad het onveilige collegevoorstel weg. <p><Belanghebbende K> maakt ernstig bezwaar tegen deze voor fietsers verkeersonveilige oplossing. En geven u in overweging de autoparkeerplaatsen te verplaatsen naar de zeezijde van de boulevard, rechts van de rijrichting, of de rijrichting van de auto’s om te draaien.</p>	<p>ontstaat voor zicht op de rijbaan. Bovendien zijn er aan deze zijde van de straat vele opritten waardoor de parkeerstrookjes relatief kort zijn; de voorste auto in deze korte stroken heeft altijd voldoende zicht op de fietsers uit zuidelijke richting.</p> <p>Door deze aanpassingen hebben auto’s meer ruimte om uit het parkeervak te steken en daarmee het zicht op fietsers uit zuidelijke richting te krijgen.</p> <p>Deze inrichting is voorgelegd aan de verkeerskundige van de gemeente, een externe verkeerskundige en de verkeerspolitie. Allen zien deze inrichting als voldoende veilig.</p> <p>Het verplaatsen van de parkeerplaatsen naar de zeezijde is kwalitatief onwenselijk vanwege de ruimtelijkheid die aan die zijde nu wordt vormgegeven. Het omkeren van de rijrichting vormt op dit moment een groot bezwaar onder omwonenden en vereist een studie van de verkeerssituatie in het zuidelijke deel van het dorp.</p> <p>Tenslotte stelt de ASVV op blad 11.2.4 ‘Rijbaan voor gemengd verkeer met parkeren in havens’ geen specifieke eisen aan de locatie van de parkeerhavens (links of rechts van de rijrichting voor auto’s). Parkeerhavens bevinden zich in de principe-tekening aan beide zijden van de straat met eenrichtingsverkeer voor auto’s waarbij het toestaan van fietsen in de tegenrichting wordt aanbevolen, ondanks het omschreven nadeel dat openslaande portieren hier een gevaar kunnen vormen voor fietsers (overigens in beide richtingen).</p> <p>Parkeren aan de zeezijde is landschappelijk onwenselijk. Het</p>
--	--	---	--



			omkeren van de rijrichting is vanwege de omgeving momenteel niet wenselijk en vergt een uitgebreidere herinrichting van de rijroutes in het zuidelijk deel van het dorp. Het ontwerp is wel rijrichtingneutraal, zoals in de raad is besproken.
64	L.1	Met de aanpassingen (het eensgezind maken) van de vlaggenmasten (weghalen) en de borden aan de Boulevard, gaat er naar mijn idee wel aan identiteit verloren voor wat betreft de strandpaviljoens en de keuze voor de gast/toerist voor het paviljoen.	De zienswijze wordt overgenomen. Bij elke strandafgang wordt in het VO de combinatie toegepast van een vlaggenmast met een informatiebord dat door de paviljoens zelf kan worden ingevuld. De hoge palen met nummers, zoals opgenomen in het concept, van de strandafgangen komen te vervallen. Wanneer meerdere paviljoens via dezelfde afgang bereikbaar zijn, kunnen meerdere vlaggenmasten met borden worden gecombineerd.
65	L.2	De parkeerplaatsen worden nu weggehaald, maar waar worden deze weer teruggeplaatst? Het parkeer tekort in Zandvoort is al enorm, naar mijn idee niet wenselijk om nog minder parkeergelegenheid te hebben.	Uit tellingen en studies is gebleken dat er geen structureel parkeertekort is in dit deel van Zandvoort en ook op drukke dagen nog parkeerruimte beschikbaar is op P De Zuid. Compensatie van de verloren parkeerruimte wordt gevonden door een efficiëntere inrichting van P De Zuid en van het Ing. G. Friedhoffplein.
66	L.3	Te weinig rekening gehouden met voorzieningen: denk aan: de prullenbakken (frequentie) / de fietsenrekken (nu al tekort) / EHBO posten / openbare toiletten, etc.	De zienswijze wordt gedeeltelijk overgenomen. Het aantal afvalbakken in het VO is vermeerderd ten opzichte van het concept dat ter inzage is gelegd. Doordat de voorgestelde afvalbakken de inhoud samenpersen, groeit de capaciteit zeer sterk ten opzichte van de bestaande situatie (twee tot drie keer meer capaciteit dan nu het geval is). Het aantal fietsparkeerplekken in het VO is groter dan het huidige aantal. Aangezien er zowel op dit moment als in het ontwerp voor een groot deel niet met fietsensteunen wordt gewerkt is het verschil lastig exact te bepalen. Modelmatig kunnen er in het ontwerp zeker 500 fietsen worden geparkeerd. Op bijna alle dagen zal dit ruim voldoende zijn. Op de drukste



			<p>dagen wordt geadviseerd om enkele parkeerplaatsen op de koppen van zijstraten in te zetten voor uitbreiding van fietsparkeren.</p> <p>EHBO kan worden verleend bij de Reddingsbrigade.</p> <p>Toiletten zijn grote objecten en passen niet in het ruimtelijke beeld dat bovenop de boulevard wenselijk is. De aanwezigheid en het beheer van openbare toiletten zijn onderwerpen van gesprek binnen de overleggen die gaande zijn met de standplaatshouders in verband met hun wens om vaste kiosken in te richten.</p> <p>Bij P De Zuid is reeds een openbaar toilet aanwezig.</p>	
67	L.4	Een "aantrekkelijkere" boulevard, resulteert hopelijk in meer publiek, dan zijn er ook meer voorzieningen nodig	Het aantal fietsparkeerplaatsen en het aantal zitplaatsen neemt toe. Door een slimmere inrichting kunnen meer mensen van de aantrekkelijke ruimte gebruik maken. Op andere dagen dan de topdagen is er voldoende capaciteit om het aantal bezoekers te doen toenemen.	
68	L.5	Indien een gezelligere boulevard in de winter, met pop up en koffietentjes (zorg dat dit wordt gefaciliteerd door de huidige ondernemers op het strand) de jaarrond bedrijven, anders wordt het kleine beetje omzet wat we nu nog hebben in de winter ook nog weggehaald	De aanwezigheid van standplaatsen is geregeld in de nota vent- en standplaatsen. Wanneer deze nota wordt geactualiseerd, zal uw suggestie worden meegenomen.	
69	L.6	Maak kiss en ride plekken (leveranciers, invaliden etc.)	Er is bewust voor gekozen om geen Kiss & Ride plekken te maken. Op drukke dagen leidt dit tot veel extra verkeer dat via de Boulevard naar P De Zuid wil rijden om op de eerste locatie spullen en passagiers af te zetten en op de tweede locatie de auto te parkeren. Dit kan leiden tot lange files op de boulevard waar men wacht op het 'laden en lossen' en daarmee de doorgang blokkeert. Voor mindervaliden zijn vijf gehandicaptenparkeerplaatsen voorzien.	Tenslotte scheidt de aanleg van Kiss & Ride plekken voor



			commerciële voorzieningen een ongewenst precedent. Op dit moment worden Kiss & Ride plekken alleen aangelegd voor publieke voorziening zoals een station of een school.
70	L.7	Geen leveranciers plankiers op het strand voorlangs, daar komen juist de bezoekers, kinderen, honden etc. heel gevaarlijk!	Dit is niet voorzien in het voorliggende VO voor de Paulus Loot.
71	M.1	<Belanghebbende M> is het niet eens met het voornemen om parkeerplaatsen te laten verdwijnen bij de herinrichting van de boulevard. Juist in de dagen dat het weer niet zo mooi is, komen veel mensen naar de zuid boulevard voor een korte kop koffie, lunch of borrel omdat ze op de zuid boulevard gemakkelijk kunnen parkeren. Door het aantal parkeerplaatsen dat gaat verdwijnen in het nieuwe plan zullen de dagen dat dit niet meer mogelijk is aanzienlijk toenemen en zullen de bezoekers op de parkeerplaats de Zuid moeten parkeren. Het parkeren op een parkeerplaats heeft een grotere drempel en is bewerkelijker in de betaling waardoor het een kort bezoek minder aantrekkelijk maakt. Daarnaast is de afstand die de mensen moeten lopen aanzienlijk langer. Ook zijn de paviljoens vanaf de parkeerplaats niet zichtbaar waardoor de paviljoens aan het eind van boulevard hier een nadeel van ondervinden. Naar de parkeersituatie op dagen met gemiddeld mooi weer is geen onderzoek gedaan door de ontwerpers of de projectleiders vanuit de gemeente. Het besluit om parkeerplaatsen te laten verdwijnen, wordt dus ongefundeerd genomen. Er is alleen gekeken naar de 15 dagen waarop het zo druk is dat er nu al onvoldoende parkeergelegenheid is in Zandvoort. Hiervoor is een oplossing gezocht. Voordat er voor een dergelijk ingrijpende verandering gekozen wordt, moet er een goed	In het door de raad vastgestelde SO is als uitgangspunt opgenomen dat er compensatie plaatsvindt van de vervallen parkeerplaatsen op P De Zuid. Als compensatie niet mogelijk blijkt, dient er eerst een nieuw schetsontwerp te worden vastgesteld. Compensatie is mogelijk en wordt voorgesteld door een herinrichting van P De Zuid en het Ing. G. Friedhoffplein. Een aantrekkelijke boulevard voor bezoekers, bewoners en gebruikers, is onder meer een boulevard die minder eenzijdig op het parkeren is ingericht. Door parkeren aan beide zijden van de straat te behouden, is er weinig anders mogelijk dan behoud van het huidige profiel van de straat. En ook in dat geval zullen er circa 50 vakken verdwijnen doordat de huidige lengte van de vakken niet voldoet aan de norm.



		<p>onderzoek komen naar de impact van deze wijziging. De kans bestaat anders dat de mensen uit Heemstede, Amsterdam, Amstelveen, Aalsmeer, Bennebroek, Velzen, etc. ervoor kiezen om naar een andere badplaats te gaan. Deze groep bezoekt van oudsher graag Zandvoort zuid. Het zou doodzonde zijn als we deze groep hierdoor zouden verliezen aan een andere badplaats. Daarom willen we dat er in het plan geen parkeerplaatsen verdwijnen ten opzichte van de huidige situatie.</p>	
72	M.2	<p><Belanghebbende M> is het niet eens met het voornemen om de vlaggenmasten die nu bovenaan de strandafgang staan niet meer toe te staan en deze naar beneden te verplaatsen. De vlaggen hebben een zeer belangrijke functie in de signalering van waar een specifiek paviljoen gesitueerd is. Voor <Belanghebbende M> is dit de oranje vlag. Doordat de vlag al vanaf het begin van de boulevard zichtbaar is, wordt ons paviljoen nu goed gevonden. Tevens kunnen mensen die ons paviljoen niet kennen, al aan het begin van de boulevard zien dat er meer paviljoens zijn dan degene die ze zien liggen. Hierdoor zullen ze sneller er voor kiezen om naar het eind van de boulevard door te lopen. De vlaggen geven ook aan of een paviljoen geopend is. We vrezen ervoor dat we een hoop klandizie zullen mislopen als de vlaggenmasten verdwijnen. Dit kunnen we ons in deze moeilijke periode niet veroorloven.</p> <p>Het voornemen om de vlaggenmasten te verwijderen is ons inziens niet onderbouwd. Het belangrijkste argument is dat het mooier staat. Daarom willen we dat het mogelijk moet blijven voor paviljoenhouders om boven aan de strandafgang een vlaggenmast te plaatsen.</p>	<p>De zienswijze wordt overgenomen. Bij elke strandafgang wordt in het VO de combinatie toegepast van een vlaggenmast met een informatiebord dat door de paviljoens zelf kan worden ingevuld. De hoge palen met nummers, zoals opgenomen in het concept, van de strandafgangen komen te vervallen. Wanneer meerdere paviljoens via dezelfde afgang bereikbaar zijn, kunnen meerdere vlaggenmasten met borden worden gecombineerd.</p>



73	M.3	<p>Positief aan het ontwerp is dat er goed gekeken is naar de routing voor toelevering van de paviljoens. Een betere draaicirkel om de boulevard op te komen en de mogelijkheid om onderaan de strandafgang te keren zijn verbeteringen. Wel moet het mogelijk blijven om de gehele dag de paviljoens te kunnen bereiken. Nu is in het plan opgenomen om een aantal parkeerplaatsen alleen tot 11:00 uur vrij te laten. Deze inperking is gezien de weerbarstige realiteit die leveranciers ondervinden bij het beleveren van de paviljoens onbespreekbaar. Het moet mogelijk blijven om de paviljoens de gehele dag te kunnen bevoorraden.</p>	<p>Venstertijden zijn reeds sinds 2007 opgenomen in de nota 'Voertuigen op en in de omgeving van het strand' als basis voor het bestaande ontheffingenstelsel. Actualisatie van die nota ligt op dit moment niet voor. Wel lag in het gesprek met de strandpachters een mogelijkheid voor om bevoorrading vooruit te laten rijden zowel naar beneden als naar boven. Daartoe is het nodig om beneden op enkele plekken verharding uit te breiden zodat de vrachtwagens kunnen keren. Bovenaan moet er voor vrachtwagens met een lengte van 12m rekening gehouden worden met een draaicirkel wanneer zij in één keer vanaf de strandopgang de straat opdraaien. Op enkele plekken zouden in verband daarmee extra parkeerplaatsen moeten verdwijnen. In het gesprek met de strandpachters is door de gemeente de mogelijkheid geboden om deze parkeerplaatsen niet definitief te verwijderen maar parkeren hier te verbieden tot 11.00u zodat leveranciers met een vrachtwagen van 12m vóór 11.00u in één keer de draai kunnen maken. Doen we dat niet dan vervallen er circa 5 extra parkeerplaatsen of zullen vrachtwagens van 12m ook vóór 11.00u mogelijk een keer moeten steken wanneer ze de boulevard opdraaien. In het VO wordt er nu voor gekozen om op de betreffende parkeerplaatsen geen belemmeringen op te leggen. Op het moment dat een 12m lange vrachtwagen vanaf de strandafgang de weg op wil draaien en de betreffende parkeerplaatsen zijn bezet, dan zal de chauffeur een keer moeten steken om de weg op te rijden. Die situatie is altijd nog veiliger dan achterwaarts de strandafgang af- of oprijden waar voetgangers niet kunnen uitwijken.</p>
74	M.4	<p>We zijn het niet eens met het aantal vuilnisbakken dat gaat verdwijnen. Ondanks dat de capaciteit van nieuwe</p>	<p>De zienswijze wordt overgenomen. Er zijn in het VO ruim meer afvalbakken opgenomen dan in het concept dat ter inzage heeft</p>



		<p>vuilnisbakken aanzienlijk groter is, denken wij dat er meer zwerfvuil zal komen omdat de afstand tussen de vuilnisbakken te groot wordt.</p>	<p>gelegen. De maximale loopafstand naar de dichtstbijzijnde afvalbak wordt 40m. Ten opzichte van de huidige situatie neemt de capaciteit toe met een factor 2 tot 3, doordat de voorziene afvalbakken het afval samenversen. Daarnaast worden de afvalbakken voorzien van een attenderende band in Zandvoortse kleuren om zo de zichtbaarheid te verbeteren.</p>
75	N.1	<p>Wij zijn blij dat in de visie verwoord is als eerste punt op pagina 15: 'Vanuit ruimtelijke kwaliteit is het wenselijk om de ambulante handel te huisvesten in vaste kiosken met een hoogwaardige vormgeving passend bij de boulevard.' Sinds start van dit traject (en eigenlijk al eerder) hebben de standplaatshouders hun wens uitgesproken om te willen verduurzamen (niet meer onnodig te hoeven heen en weer te rijden), een mooiere uitstraling aan de openbare ruimte te willen geven en een het gemis van openbare toiletten op de boulevards van Zandvoort op zich te nemen. Helaas is over het laatste punt niets opgenomen in de visie, welke wij een gemis van deze visie vinden. Maar het opnemen van het woord kiosken heeft al gelijk tot een reactie geleid van bewonersgroep BLK, die het volstrekt oneens is met deze visie, mede omdat ze meer stank verwachten. Alvorens onze wens is uitgewerkt komen zij met een conclusie die kant nog wal raakt. De standplaatshouders hebben nu al een vergunning om het gehele jaar (365 dagen per jaar) te mogen staan en hebben vooraf aangegeven niet groter te willen worden qua oppervlakte voor bedrijfsruimte, behalve voor de toevoeging van openbare toiletten zou met deze extra m2 rekening mee moeten worden gehouden. Wij willen geen terrassen, wij richten ons op passanten. En wat stank betreft, wij kunnen nu niet de mobiele vitrine restaurants volhangen met alle nieuwe technieken want dan worden de wagens te</p>	<p>Het inrichten van kiosken in plaats van standplaatsen maakt geen onderdeel uit van het voorliggende VO. In een separaat traject wordt gestudeerd op de voorwaarden waaronder de situatie met standplaatsen kan worden vormgegeven door de inrichting van kiosken. In het VO is een inrichting voorgesteld die zowel voldoet voor een standplaats als voor een kiosk</p>



		<p>zwaar en hebben we groot rijbewijs nodig, maar bij kiosken kunnen grote filterkasten worden geplaatst die zorgen voor 75% geurreductie. De bewoners hebben dus juist veel te winnen bij kiosken, in plaats van dat zij reageren vanuit angst. In goed overleg de laatste maand gaat het college hierover een apart agendapunt brengen naar de raad en de participatie, maar het constructief overleg waarin wij ons thans bevinden is hoopvol te noemen.</p>	
76	N.2	<p>Het aantal parkeerplaatsen neemt af met 235 stuks: 200 aan de zeezijde en circa 35 aan de landzijde volgens deze tekeningen en gedane tellingen. In een toeristenbadplaats zou men optimaal voor de bezoekers een voorzieningen in stand moeten houden. Er komen veel bezoekers uit het Ruhrgebied en groot Amsterdam, die komen niet op de fiets. Geen verdwijning van parkeerplaatsen. En voor mensen slechter ter been is de afstand vanaf parkeerplaats Zuid naar strandpaviljoen bijv Take Five voor een bruiloft een hele opgave. Een vermindering van 70% van parkeergelegenheid op de zuid boulevard is ondenkbaar.</p>	<p>De Boulevard Paulus Loot is momenteel eenzijdig ingericht op parkeren. Bij een aantrekkelijke inrichting hoort een meer diverse invulling van de ruimte. Er bevinden zich aan beide zijden van de Boulevard Paulus Loot parkeerplaatsen. De lengte van de huidige parkeerplaatsen voldoet niet aan de vastgestelde norm waaraan bij herinrichting moet worden voldaan. Door het vervallen van parkeerplaatsen aan de zeezijde vervallen 201 vakken volgens de huidige inrichting of 160 tot 170 plekken die wel aan de huidige norm zouden voldoen. Aan de oostzijde van de straat komen 12 plekken minder terug doordat de nieuwe plekken conform de richtlijn langer moeten worden dan de huidige vakken. In de zijstraten vervallen nog 7 plekken, gedeeltelijk om dezelfde reden en gedeeltelijk omdat de kruisingen smaller worden gemaakt en parkeren op straathoeken niet is toegestaan. In totaal komen er dus 220 vakken volgens de huidige inrichting te vervallen, waarvan het vervallen van circa 50 vakken onvermijdelijk is doordat de huidige vakken niet aan de norm voldoen. Zoals eerder aan raad is toegezegd zal er compensatie plaatsvinden door een efficiëntere inrichting van P De Zuid en van het Ing. G. Friedhoffplein. Voor mindervaliden komen er 5 gehandicaptenparkeerplaatsen.</p>
77	N.3	<p>Er staan nu vanaf het Holland Casino tot Havana 40 witte</p>	<p>In de huidige situatie zijn er 40 bankjes van ca. 2,50m, dit telt op</p>



		<p>bankjes (sommige beschildert door de Kinderkunstlijn). Hiervoor plaatst u slechts de helft, dus 20 banken terug. Hoeveel mensen een rondje boulevard maken, even gaan zitten om te rusten, deze mensen missen straks hun genot om te kijken en hun rustpunt. De charme van de Zandvoortse boulevard gooit u weg, enkel om duintjes te kunnen aanleggen. Gaat u eens zelf op het bankje zitten en ervaar wat een rijkdom deze bankjes de mensen bieden met nu al zicht op een groenstrook. Ook hier een vermindering van 50%.</p>	<p>tot 100m1 zitlengte. In het ontwerp zijn zitelementen voorzien met verschillende vormen en formaten, in totaal meer dan 20 stuks en alle met een fors grotere lengte dan de huidige banken. De totale zitlengte neemt toe tot 200m1 en wordt dus twee keer zo groot als de bestaande hoeveelheid. Dat de capaciteit met 50% afneemt is dus onjuist: deze neemt met 200% toe.</p>
78	N.4	<p>Nu staan er 37 kliko's, straks 5 (!) pers containers, en dit betekent niet eens één per strandopgang of in de nabijheid van een bankje. En Zandvoort zou ook in de openbare ruimte voorzieningen gaan treffen voor gescheiden afvalinzameling, deze boulevard is het startpunt, helaas is dit niet meegenomen.</p>	<p>De zienswijze wordt overgenomen. Er zijn in het VO ruim meer afvalbakken opgenomen dan in het concept dat ter inzage heeft gelegen. Ten opzichte van de huidige situatie neemt de capaciteit toe met een factor 2 tot 3, doordat de voorziene afvalbakken het afval samenpersen. Om de vindbaarheid te verbeteren worden de afvalbakken voorzien van een attenderende band in Zandvoortse kleuren. Uit onderzoek is gebleken dat gescheiden inzameling van afval op straat slechts zeer beperkt werkt en leidt tot vermenging en dus vervuiling van verschillende afvalstromen.</p>
79	N.5	<p>Al jarenlang wordt door bewoners en ondernemers op het gemis van een dergelijke voorziening gerept op de boulevards, maar in deze visie wordt het niet eens benoemd.</p>	<p>Toiletten zijn grote objecten en passen niet in het ruimtelijke beeld dat bovenop de boulevard wenselijk is. De aanwezigheid en het beheer van openbare toiletten zijn onderwerpen van gesprek binnen de overleggen die gaande zijn met de standplaatshouders in verband met hun wens om vaste kiosken in te richten. Bij P De Zuid is reeds een openbaar toilet aanwezig.</p>
80	N.6	<p>Zandvoort is meer dan zee alleen, was jaren geleden een slogan van VVV Zandvoort. Dat klopt ook, want ook iedere</p>	<p>De duinplantsoenen tussen de straat en de wandelboulevard zijn uitgebreid besproken met Spaarnelanden. Enerzijds zal er</p>



		<p>bezoeker weet inmiddels dat wij omringd worden door kilometers prachtig natuurschoon met zijn vele herten. Maar het opwerpen van een brede groenstrook tussen het voetpad en fietsstrook, zal ontzettend veel beheerkosten voor publieke werken betekenen en wij willen onze zorg uitspreken of publieke werken wel maninzet genoeg heeft om deze extra taak op zich te nemen alsmede de apparatuur hiervoor. Stuifzand zal toenemen, extra gewenst toezicht tegen hondenpoep en zwerfvuil in deze strook willen wij u voor waarschuwen. En over stuifzand gesproken, het hekwerk met zijn mooie verlichting, dat slechts wordt neergezet bij bankjes e.d., ziet er voor het oog natuurlijk prachtig uit, maar hiervoor geldt ook, hoeveel jaarlijks onderhoud budget zal dit vergen. De betonnen keerwanden langs Boulevard de Fauvage en Boulevard Barnaart mag iets minder mooi zijn, maar voor het tegenhouden van stuifzand wel praktischer. En bij Boulevard Paulus Loot kan men zo vanaf het trottoir zo door het helm lopen naar beneden, want er ontbreekt een hekwerk. Men hoeft straks niet eens meer te zoeken naar de afgangen, want die looppaden gaan bezoekers zelf creëren. Zonder hekwerk, betonnen keerwanden of andere afzetting zal alles worden kapotgelopen.</p>	<p>wat zand van deze plantsoenen door wind op straat komen, anderzijds vangen deze plantsoenen juist zand op dat vanaf het strand en de zeereep anders op straat zou zijn gewaaid. Het verwijderen van hondenpoep en zwerfvuil dient momenteel ook te gebeuren op het eerste deel van de zeereep. In het VO schuift de verharding op naar het westen, waardoor de hoeveelheid zwerfvuil en hondenpoep in de zeereep en in de plantsoenen uitwisselbaar is. De beheerkosten worden opnieuw berekend op basis van de hoeveelheid aanwezig areaal. Aangezien het totale verharde oppervlak iets afneemt en groenoppervlak meer beheerkosten heeft dan verhard oppervlak, zullen de beheerkosten iets toenemen. Wanneer de straat en de wandelboulevard direct hadden aangesloten en het groen aan de zeezijde was ingericht (behoud / uitbreiding huidige zeereep) zouden de beheerkosten evenveel stijgen. In het VO is een voorstel toegevoegd voor de afscheiding tussen wandelboulevard.</p>
81	N.7	<p>Het zou wenselijk zijn geweest indien er cijfers waren toegevoegd van het voorjaar en de zomer over verkeersintensiteit van de Boulevard Paulus Loot. Maar het is te druk om de auto in zo'n achterstand positie te zetten in het gebruik, maar ook gevaarlijk voor de fietsers. Ook de vernieuwde Boulevard Paulus Loot zal veel verkeer blijven aanvoeren naar het parkeerterrein in de Zuid waar thans al plek is voor 1750 auto's en dan wordt een belangrijke aanvoerroute via Paulus Loot over een fietsstraat, lijkt ons geen verstandig besluit.</p>	<p>De breedte van de straat, zonder de parkeervakken, neemt iets toe ten opzichte van de huidige situatie. Een betere routing naar P De Zuid die niet via de Boulevard Paulus Loot voert is wenselijk, maar zal buiten de scope van de herinrichting van de boulevard moeten worden opgepakt.</p>



82	N.8	Indien wij waarnemen hoeveel mensen er met de fiets al komen in het voorjaar en zeker in de zomer, dan zijn de plaatsen die u nu heeft bedacht niet genoeg. Maar dan gaat u autoparkeerplaatsen aan de landzijde een dubbel gebruik geven. Hoeveel autoparkeerplaatsen worden ingezet voor dubbel gebruik en denkt u zo een paar honderd fietsen extra kwijt te kunnen. Hopelijk gaat u ook juist fietsparkeren op parkeerplaats Zuid stimuleren, door daar bewaakt fietsparkeren in samenwerking met bijvoorbeeld De Verbeelding in te richten.	Het aantal fietsparkeerplekken in het VO is groter dan het huidige aantal. Aangezien er zowel op dit moment als in het ontwerp voor een groot deel niet met fietsensteunen wordt gewerkt is het verschil lastig exact te bepalen. Modelmatig kunnen er in het ontwerp zeker 500 fietsen worden geparkeerd. Op bijna alle dagen zal dit ruim voldoende zijn. Op drukke dagen bestaat de mogelijkheid om enkele parkeervakken tijdelijk in te richten als fietsparkeerplekken. Op een parkeerplaats kunnen 10 tot 15 fietsen worden geparkeerd. De suggestie om de mogelijkheid voor fietsparkeren toe te voegen aan P De Zuid zal worden meegenomen bij het mobiliteitsbeleid en de herinrichting van P De Zuid.
83	N.9	De Zandvoortse boulevard is een boulevard waar men reuring en levendigheid de boventoon voert. Op de Boulevard De Fauvage zijn wij kiosken gaan plaatsen als Pop Up experiment sinds 2014, omdat wij de bezoekers hun beeld van de bebouwing af wilde houden, maar hier op de nieuwe inrichting van de boulevards gaat u juist de levendigheid en herkenbaarheid van de ondernemers onder het duin verstoppen. Daarnaast hebben de vlaggen nog een belangrijke toegevoegde waarde, net als bij de Koning, je kunt zien wanneer de Koning thuis is, dan hangt zijn vlag uit. Bij de strandpachters is dit hetzelfde, indien de vlag uithangt weet men dat deze open is. Maar indien de vlaggen werkelijk weggaan, dan zouden de standplaatshouders graag een beroep doen op het vrijkomende deel voor het budget van Zandvoort Marketing van afschaffing van de baliefunctie. De standplaatshouders zullen dan de hele dag klanten weg wijs moeten maken waar welke strandpachter zit.	De zienswijze wordt overgenomen. Per afgang / paviljoen blijft een vlaggenmast behouden bovenaan de boulevard in combinatie met een universeel informatiebord dat ondernemers zelf specifiek kunnen invullen. Permanente vlaggen bij standplaatsen zijn en blijven niet toegestaan.
84	N.10	Wij zijn niet bang of angstig voor concurrentie, 1 kraam maakt geen kermis. Echter waar komen deze extra mobiele Kiosken (wat u hieronder verstaat weten wij ook niet) en	De geciteerde tekst is overgenomen uit het schetsontwerp voor de Boulevards Paulus Loot en De Fauvage dat in mei 2019 met enkele kanttekeningen door de raad is vastgesteld. In het



		komen deze mobiele kiosken er zonder vergunning en zonder publicatie zoals u afgelopen jaar ook met de Spar kiosk heeft gedaan volgens een schrijven aan onze vereniging?	voorliggende VO voor de Boulevard Paulus Loot is geen wijziging voorzien met betrekking tot kiosken of standplaatsen ten opzichte van de huidige situatie.
85	O.1	Bezoekers van heinde en ver komen naar onze Zuid-Boulevard die weer in populariteit de laatste 15 jaar is gestegen. Maar u vermindert massaal het aantal parkeerplaatsen op de boulevard om een brede zand/duinstrook neer te leggen.	Zoals reeds besloten bij vaststelling van het SO zal het parkeren aan de zeezijde vervallen met als uitgangspunt dat de vervallen parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Compensatie zal plaatsvinden op P De Zuid en het Ing. G. Friedhoffplein.
86	O.2	Wij begrijpen dat u vanaf Holland Casino tot aan onze mobiele vitrine restaurant (MVR) een wandelstraat wilt creëren, waar alleen nog bestemmingsvoertuigen rijden. Hierna wordt het tot en met Havana een fietsstraat, waar de auto te gast is. In de fietsstraat wordt het twee richtingsverkeer voor fietsers en voor de auto die te gast is, éénrichtingsverkeer- van noord naar zuid. Wij zien al tientallen jaren dat fietsers zich niet laten afhouden om ook uit het wandelgebied te blijven. Het is een utopie dat de fietsers vanuit Zuid, via de Thorbeckestraat naar het noorden zullen fietsen. Verder zult u gaan zien, doordat veel parkeerplaatsen verdwijnen dat veelvuldig auto's midden op de fietsstraat zullen stoppen om hun gezin met strandspullen af te zetten. <Familielid Belanghebbende O> en anderen hebben in het eerdere stadium zich al uitgesproken dat dan echt gedacht moet worden aan enkele "kiss and ride" plekken. Ondanks dat input uit eerdere participatie gebruikt zou worden, lezen wij hier niets over terug.	<p>Het noordelijk deel van de Boulevard Paulus Loot wordt in het VO ingericht als woonerf. Hier is de inrichting vooral bestemd voor verblijfsfuncties in plaats van verkeersfuncties. Door de afbuiging van de straat naar de Thorbeckestraat en sterke sturing hierbij, verwachten wij dat veel fietsers deze route zullen nemen en het noordelijk deel van de Boulevard herkennen als gebied dat in eerste instantie bestemd is voor voetgangers. Fietsen is hier wel toegestaan, tot aan de Seinpostweg. Door de haakse bocht die hiervoor gemaakt moet worden ter hoogte van de Thorbeckestraat, in combinatie met de uitritconstructie, zullen fietsers sterk moeten afremmen om in noordelijke richting het woonerfdeel binnen te rijden.</p> <p>De input tijdens de participatie met betrekking tot de Kiss & Ride plekken is goed bestudeerd en er is bewust voor gekozen om deze niet op te nemen. Op drukke dagen leidt dit tot veel extra verkeer dat via de Boulevard naar P De Zuid wil rijden om op de eerste locatie spullen en passagiers af te zetten en op de tweede locatie de auto te parkeren. Dit kan leiden tot lange files op de boulevard waar men wacht op het 'laden en lossen' en daarmee de doorgang blokkeert. Voor mindervaliden zijn vijf gehandicaptenparkeerplaatsen voorzien.</p> <p>Tenslotte scheidt de aanleg van Kiss & Ride plekken voor</p>



			commerciële voorzieningen een ongewenst precedent. Op dit moment worden Kiss & Ride plekken alleen aangelegd voor publieke voorziening zoals een station of een school.
87	O.3	Vanaf onze MVR tot aan Havana staan er nu 30 zitbankjes. Er komen er op dit stuk straks maar 10 voor terug. Onbegrijpelijk. Bij onze standplaats staat een hele mooie grote zitgelegenheid ingetekend maar ook aan het projectteam heb ik verzocht of deze 10 meter meer naar het noorden zou kunnen worden geplaatst zodat wij met de draaicirkel van de combinatie niet vastlopen. Dit lijkt onze een simpele aanpassing (het mooiste is als wij niet meer hoeven te rijden).	<p>In de huidige situatie zijn er in totaal 40 bankjes van ca. 2,50m, dit telt op tot 100m1 zitlengte. In het ontwerp zijn zitelementen voorzien met verschillende vormen en formaten, in totaal meer dan 20 stuks en alle met een fors grotere lengte dan de huidige banken. De totale zitlengte neemt toe tot 200m1 en wordt dus twee keer zo groot als de bestaande hoeveelheid. Daarnaast wordt er ter hoogte van de standplaatshouder een bijzondere zitgelegenheid voorzien waar mensen een visje kunnen eten met grotere capaciteit dan de huidige picknicktafel.</p> <p>Voor wat betreft de afstand tussen de standplaats en de ingetekende zitgelegenheid is de afstand tussen het gehuurde oppervlak en de zitgelegenheid circa 4 meter. Daarnaast zijn draaicirkels ontworpen voor een kar met een lengte van 12m (maximum op basis van de regelgeving) terwijl de huidige kar een stuk kleiner is.</p>
88	O.4	Waarom staan er volgens de informatie op pag. 84 straks over de gehele Zuid- Boulevard nog maar 5 stuks 120 liter afvalbakken. Weliswaar een perscontainer, maar er staan nu 37 klike's van 240 liter. Wij weten dat de gemeente met een duurzaam afvalplan bezig is waarmee u in de toekomst hoopt op een reductie van restafval van 70%. Is dit de reden dat er zo weinig afvalbakken langs de boulevard komen te staan, vragen wij ons af?	De zienswijze wordt overgenomen. In het VO is een groter aantal afvalbakken opgenomen dan in het concept dat ter inzage heeft gelegen. Reductie van de hoeveelheid afval zou mooi zijn, maar is geen doel van deze herinrichting. Doordat de voorziene afvalbakken het afval samenpersen neemt in het ontwerp de totale afvalcapaciteit toe met een factor 2 tot 3. De maximale loopafstand naar een afvalbak wordt 40m en alle afvalbakken worden voorzien van een attenderende band in Zandvoortse kleuren om de vindbaarheid te verbeteren.
89	O.5	Zeker in deze Corona tijd hebben we kunnen zien dat Zandvoort geen openbare voorziening heeft voor openbare	Toiletten zijn grote objecten en passen niet in het ruimtelijke beeld dat bovenop de boulevard wenselijk is. De aanwezigheid



		toiletten. <Familielid Belanghebbende O> noemde het dat hij graag een Kroon Pis wilde exploiteren, ook dit is niet uit vorige participatie meegenomen.	en het beheer van openbare toiletten zijn onderwerpen van gesprek binnen de overleggen die gaande zijn met de standplaatshouders in verband met hun wens om vaste kiosken in te richten. Bij P De Zuid is reeds een openbaar toilet aanwezig.
90	O.6	De vaste vlaggen van de standplaats komen niet terug. <Familielid Belanghebbende O> heeft hier een verzoek voor gedaan, omdat de provincie ze op de Noord-Boulevard bij de standplaatsen heeft neergezet, mocht hij ze op eigen kosten ook achter onze standplaats door een vlaggen centrale laten plaatsen. Het lijkt ons dat het raar zou zijn als de ene standplaats langs de boulevard, het wel mag en de andere niet.	Volgens de geldende gemeentelijke regelgeving rondom standplaatsen is het niet toegestaan om permanente vlaggenmasten te plaatsen. Indien wenselijk kan hierop worden gehandhaafd op de Noordboulevard. Permanente vlaggen zijn niet toegestaan bij een standplaats vanwege het mobiliteitsprincipe. Losse vlaggen, bijvoorbeeld op parasolvoeten, die na sluiting kunnen worden meegenomen, zijn wel bespreekbaar.
91	O.7	Wij zien heel veel groen ingetekend (wat er nooit zo uit gaat zien als men nu intekent), maar op geen enkel plaatje zie je de hoeveelheid fietsen geprojecteerd die op een droge dag langs de boulevard staan.	Het aantal fietsparkeerplekken in het VO is groter dan het huidige aantal. Aangezien er zowel op dit moment als in het ontwerp voor een groot deel niet met fietsensteunen wordt gewerkt is het verschil lastig exact te bepalen. Modelmatig kunnen er in het ontwerp zeker 500 fietsen worden geparkeerd. Op bijna alle dagen zal dit ruim voldoende zijn. Op de drukste dagen kunnen enkele parkeerplaatsen op de koppen van zijstraten ingezet worden voor uitbreiding fietsparkeren. Gezien de veelzijdigheid van de verschijningsvorm (bakfietsen / scooters) is er binnen de vakken rekening gehouden met enkele fietssteunen, daartussen is ruimte voor alle andere varianten.
92	O.8	Vooralsnog zullen wij de eerste jaren zeker nog met onze MVR naar de boulevard moeten rijden. Wij komen aanrijden vanuit de wandelstraat en zullen deels over de stoep naar onze standplaats moeten rijden. Momenteel zien wij dat op de huidige standplaats de vulranden ontbreken en hierdoor liggen constant alle stoeptegels los en ook kunnen wij de tegels niet schoonsputten, want dan spuit je tussen de nu al	Momenteel liggen er tegels van 4,5 cm en 8 cm dik op de boulevard. Die zijn niet altijd bestand tegen wringend en zwaarder verkeer. In het ontwerp is bestratingmateriaal voorzien dat 12cm dik is. Het wandelgebied wordt tevens opgesloten door brede banden. Bovendien worden op de standplaats natuursteen keitjes aangebracht die weinig vuil



		losliggende tegels al het zand weg. Wij hopen dat het straks wel sterk genoeg is voor onze zware kar en dat er goede dikke vulranden worden gebruikt.	opnemen, goed schoon te maken zijn. We houden rekening met de ondergrond en voegen zodat het risico op verzakken minimaal wordt.
93	O.9	<Familielid Belanghebbende O> is nog augustus vorig jaar met een ambtelijk team op werkbezoek geweest om te laten zien wat standplaatshouders voor ogen hebben, zoals in Katwijk en in Den Haag. Mooie slanke kiosken, net zo groot als nu, maar met een hoogwaardige uitstraling. Het is jammer dat niet is verwerkt in dit voorliggend stuk.	De inrichting van kiosken in plaats van standplaatsen kent, naast de ruimtelijke kwaliteit, nog vele andere aspecten die moeten worden uitgewerkt en afgewogen. Dit gebeurt in een separaat traject. In het VO is rekening gehouden met zowel de huidige situatie als een eventueel toekomstige inrichting met een kiosk.
94	P.1	<p>In het voorlopig ontwerp is een rustpunt voorzien aan het eind/begin van het fietspad door de Waterleidingduinen. Deze locatie geldt als groenvoorziening en is in recente jaren als gevolg van het uitlaten van honden en plassende fietsers c.q. bezoekers aan de zijanten van het pad aangetast geraakt. Het geheel ziet er rommelig en vervuild uit.</p> <p>Uit de geschetste tekening maken wij op dat u deze plek wilt verharderen. Wij maken ons zorgen ten aanzien van de teloorgang van de groenvoorziening en de uitwerking die de nieuwe bestemming zal hebben. Wij merken op dat de voorgenomen verharding van de aangrenzende ruimte bij het Dennispad strijdig is met de omgevingsvisie ten aanzien van vergroening van de duinboulevard en de uitgangspunten van het voorlopig ontwerp zelf.</p> <p>Het Dennispad zoals hier voorgesteld, zal een pleisterplaats worden voor bezoekers met hinder voor de omwonenden. De geplande faciliteiten, zoals fietsparkeren, infobord en muurtjes met zitranden zullen nadrukkelijk tot overlast leiden. Door de fietsbeugels en verharde ondergrond zal deze ruimte op (over)volle dagen veranderen in een grote fiets</p>	<p>De zienswijze wordt overgenomen. Het uitkijkpunt en pleintje is vervangen door een groenzone met paadje en beschermende maatregelen middels hekje. Dit voorkomt aanzuigende werking en overlast bij bewoners en behoudt het groene karakter van de plek.</p> <p>Een zitrand is in het VO enkel opgenomen aan de zijde van de Brederodestraat. Een pad voor wandelaars wordt voorzien langs de oostzijde van het elektriciteitsgebouwtje aangezien de doorgang tussen het gebouwtje en de muur van het appartementencomplex te nauw is voor fietsers en voetgangers. Voor het overige blijft de inrichting groen.</p>



		<p>parkeerplek voor strandbezoekers. Aangrenzende bewoners kijken dan uit op steen en een zee van fietsen in plaats van een duingezicht.</p> <p>Het realiseren van een 'uitkijkpunt' heeft een aanzuigende werking op bezoekers (daar is het tenslotte voor bedoeld) en leidt tot een stroom van af- en opstappende fietsers en rondlopende bezoekers.</p> <p>Dit gaat ten koste van de rust en ruimtebeleving op deze locatie, een belangrijke reden waarom bewoners hier zijn gaan wonen. Bovendien dreigen er, door de onoverzichtelijke hoek nog meer ongelukken te ontstaan dan nu reeds het geval is.</p> <p>Bezoekers zullen de muurtjes met zitranden gebruiken voor een versnapering of uitgebreide lunch. Het afval ervan verdwijnt in de directe omgeving. Een afvalbak zal dit niet geheel ondervangen. Hierdoor wordt het dus niet een simpele uitkijklocatie maar een plek waar mensen langer vertoeven met alle hinder van dien.</p> <p>Dit alles gaat voor ons ten koste van woongenot en leidt tot planschade. Wij verzoeken u dringend om het voorlopig ontwerp te herzien en op deze locatie het duinlandschap te herstellen met een omheining of afbakening zodat bezoekers het duin niet kunnen vertrappen en kunnen vervuilen.</p>	
95	Q.1	Zoals het ontwerp nu voorligt, lijkt het dat door het plaatsen van kunstmatig duin/plantsoenen middenop de boulevard	Bij de nadere invulling zal er rekening mee gehouden worden dat het duinplantsoen op deze locatie niet te hoog wordt



		<p>ons zeezicht, ter hoogte van <adres belanghebbende Q> zal verdwijnen.</p> <p>In tegenstelling tot alle andere huizen en villa's bevindt onze tuin zich op straathoogte.</p> <p>De tuinen en terrassen van alle overige huizen en villa's aan de boulevard lopen op richt de woning. Die bewoners zullen dan ook over de kustmatige duinen/plantsoenen heen kijken en hun zeezicht behouden.</p> <p>Voor ons zou het verdwijnen van ons zeezicht vanuit onze tuin, en per definitie dan ook vanuit de woningen zelf, desastreus zijn en ons woongenot en geluk geheel vernietigen. Dit is dan ook een onaanvaardbare uitkomst voor ons.</p>	<p>gemaakt zodat men er overheen kan blijven kijken. Door het verwijderen van parkeerplaatsen is het risico dat het zicht wordt belemmerd door auto's al kleiner. Tenslotte is de bank op deze plek iets verschoven om rekening te houden met het zicht.</p>
96	Q.2	<p>Het is voor ons zeer belangrijk dat toekomstige lantaarnpalen niet recht voor onze tuinen middenin onze blik worden geplaatst.</p> <p>Dat is in de huidige situatie niet het geval. Wij verzoeken u lantaarnpalen op de scheidingslijnen van woningen te plaatsen.</p> <p>Graag vernemen wij van u of dit zal gebeuren.</p> <p>En zo nee, waarom niet?</p>	<p>De lichtmasten zijn in het VO nog schetsmatig ingetekend. Om de definitieve locaties te bepalen is een verlichtingsplan nodig. Zowel de hoeveelheid licht als de gelijkmatigheid zijn in normen vastgelegd die zullen worden gehanteerd als uitgangspunt. Door de toepassing van spots die zijn te richten, is de locatie van lichtmasten enigszins flexibel. Maar door de aanwezigheid van opritten en parkeerplaatsen wordt die flexibiliteit ingeperkt. Het verlichtingsplan met de nieuwe locaties van de lichtmasten zal nog aan de bewoners voor een reactie worden voorgelegd.</p>
97	R.1	<p>Zoals al meerdere keren aangegeven en ook door meerdere partijen, ben ik het in het plan niet eens met het verwijderen van de strandafgangen met name op de midden boulevard (9t/m18). Ook het naar voren halen van de paviljoens, en een "snelweg" voorlangs kunnen niet plaatsvinden. Dit is allemaal al besproken en ook afgewezen in de voorstellen, maar alsnog zien wij het in het voorstel terug komen. Erg vreemd!</p>	<p>De aangehaalde situatie is overgenomen uit het schetsontwerp dat door de raad in mei 2019 is vastgesteld met uitzondering van de boardwalk in de vorm van betonplaten voor de paviljoens langs. Er ligt momenteel geen nadere uitwerking voor met betrekking tot de Middenboulevard, dit wordt later opnieuw bekeken en besproken met belanghebbenden.</p>
98	S.1	<p>In de schets is de afgang bij Far Out / Corendon zichtbaar met een weg voor de paviljoens langs. De grond tussen deze twee</p>	<p>De aangehaalde situatie is overgenomen uit het schetsontwerp dat door de raad in mei 2019 is vastgesteld met uitzondering</p>



		paviljoens wordt gepacht door beide eigenaren. Wij willen graag weten waarom er zonder overleg grond van onze kavel verdwijnt	van de boardwalk in de vorm van betonplaten voor de paviljoens langs. Er ligt momenteel geen nadere uitwerking voor met betrekking tot de Middenboulevard. Ook de strandafgangen van de Boulevard Paulus Loot maken geen deel uit van het VO.
99	S.2	Is de afgang breed genoeg voor het tweejaarlijkse vervoer van ons paviljoen, met voldoende ruimte voor de draai op het badhuisplein van een dieplader en een telekraan?	De aangehaalde situatie is overgenomen uit het schetsontwerp dat door de raad in mei 2019 is vastgesteld met uitzondering van de boardwalk in de vorm van betonplaten voor de paviljoens langs. Er ligt momenteel geen nadere uitwerking voor met betrekking tot de Middenboulevard. Het Badhuisplein is onderdeel van de Midden boulevard. Ook de strandafgangen van de Boulevard Paulus Loot maken geen deel uit van het VO.
100	S.3	Iedere pachter zal leveren voor 10.00 zeer onrealistisch vinden. Wordt de weg voorlangs vanaf 10.00 afgesloten zodat gasten op het terras of het strand geen gevaar en hinder ondervinden van leveranciers? En hoe gaan de paviljoens dan hun voedsel en drank ontvangen?	Venstertijden zijn reeds sinds 2007 opgenomen in de nota 'Voertuigen op en in de omgeving van het strand' als basis voor het bestaande ontheffingenstelsel. Actualisatie van die nota ligt op dit moment niet voor. Als met de 'weg voorlangs' de boardwalk wordt bedoeld: deze is niet opgenomen in dit VO voor de Boulevard Paulus Loot. De boardwalk in de vorm van betonplaten voor de paviljoens langs is bovendien uitgesloten van goedkeuring bij het schetsontwerp van mei 2019.
101	S.4	Wat als er s' nachts veel wind staat, heeft men dan in de ochtend het pad al weer klaar voor de vroege leveranciers?	Dit heeft betrekking op de boardwalk. Deze is niet opgenomen in dit VO voor de Boulevard Paulus Loot. De boardwalk in de vorm van een betonpad over het strand is bovendien uitgesloten van goedkeuring bij het schetsontwerp van mei 2019.
102	S.5	We zijn heel bang dat op en afbouw meer kosten met zich mee gaat brengen. Wat voor garanties kan men geven dat dit niet zo is ?	Aangezien de strandafgangen in het voorliggende VO niet wijzigen, zien wij hiervoor geen reden.
103	T.1	Het plan ziet er fantastisch uit en zal een verrijking zijn voor Zandvoort	Bedankt voor de waardering.
104	U.1	Denk dat de oplossing voor het verdwijnen van parkeerplaatsen aan de boulevard en het straks	Bedankt voor de suggestie. Deze zal worden meegenomen bij



		verdwijnde parkeerterrein bij de watertoren een grote ondergrondse parkeergarage is onder het parkeerterrein De Zuid.	het nieuwe parkeerbeleid en de herinrichting van P De Zuid.
105	V.1	Als eerste mijn complimenten voor het ontwerp, ik denk dat het prachtig wordt.	Bedankt voor de waardering.
106	V.2	<p>Ik heb een vraag over de rijrichting in de Marisstraat en de aansluiting op Friedhoffplein/Prins Mauritsstraat. Op pagina 16 en 19 van het 'VO concept definitief 4-9' lijkt de rotonde deels te vervallen en vervangen te worden door meer groen. De Marisstraat komt dan alleen nog op het Friedhoffplein uit, en de rijrichting wordt omgekeerd. Ik denk dat dit erg positief kan zijn voor de bewoners van de Marisstraat. Op andere kaarten (zoals op pagina 25) lijkt dit echter niet meer het geval.</p> <p>Mijn vraag is wat de juiste weergave is. Of valt dit buiten dit ontwerp?</p>	Een andere inrichting van de kruising Prins Mauritsstraat – Marisstraat en de wijziging van de rijrichting in de Marisstraat is overgenomen uit het door de raad vastgestelde schetsontwerp. Deze wijziging kwam mede voort uit een eerder voorgestelde wijziging van de verkeerssituatie en rijrichtingen in dit deel van Zandvoort. Gezien de voorkeur om de rijrichting op de Boulevard Paulus Loot momenteel niet aan te passen is deze herinrichting niet in het VO opgenomen. Hiervoor is het nodig eerst de totale verkeerssituatie in dit deel van het dorp te analyseren. Deze kruising bevindt zich bovendien buiten het scopegebied.
107	W.1	<p>Jarenlang naar werk gefietst langs deze weg. Bijzonder gevaarlijke situaties voor de fietsers. Er is nu dubbel zoveel ruimte voor geparkeerd blik dan voor fietsers. Bovendien gaan portieren aan beide zijdes regelmatig open. Dat is meermaals misgegaan. De huidige "auto-first"-situatie is niet meer van deze tijd. Parkeerplaats de Zuid zit om de hoek en is bijna nooit vol, ook hoogzomer niet. Echt meer dan uitstekend plan. Eindeloze rijen geparkeerde auto's zijn de echte horizonvervuiling.</p> <p>Overige opmerkingen: ga zo door; groener, veiliger & vooral fietsvriendelijker!</p>	Bedankt voor de waardering.