

## Verkeersontsluiting Bergen-Oost

Gezamenlijk plan van de bewoners Kerkedijk en Oudtburghweg

Bergen, 17 september 2020

Als bewoners van de Kerkedijk en de Oudtburghweg komen wij met een gezamenlijke oplossing voor de verkeerontsluiting van Bergen-Oost. Dit plan voorziet in een duurzame oplossing voor de verkeerscirculatie én het behoud van cultuurhistorische, maatschappelijke en recreatieve waarde van het gebied alsmede instandhouding van de biodiversiteit.

In ons plan fungeert het Molenweidjtje als hoofdontsluitingsas, niet alleen voor de bestemmingen op en rondom het Molenweidjtje, maar ook voor de gebieden ten noord-oosten daarvan, met name het BSV-terrein, en in een latere fase de aanwending voor de ijsbaan en de Mytyschool.

Vooraleer wij onze oplossing presenteren, brengen wij het volgende naar voren:

- In 1992 heeft Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een verklaring van geen bezwaar afgegeven voor de bouw van de Beeck op voorwaarde dat er een knip zou komen in het Molenweidjtje zodat het verkeer van en naar het sportcentrum niet over Kerkedijk zou gaan. De gemeentewerf zou wel voor verkeer van en naar de Kerkedijk bereikbaar blijven. De gemeente zei aan deze eis tegemoet te komen maar dat de herinrichting van het Molenweidjtje enige tijd zou vergen. Bij de herinrichting van de gemeentewerf in 1995 stelt de provincie dat alle door de gemeente voorgestelde akoestische voorzieningen voor de gemeentewerf moeten worden getroffen. Onder toezegging door de gemeente dat deze voorzieningen zullen worden getroffen, gaat de wijk akkoord met het laten vervallen van de eerdergenoemde knip ten behoeve van de Beeck. Zelfs in 2006 heeft de gemeente nog gesteld dat een nieuwe vergunning van slechts drie jaar nodig was met het oog op verplaatsing naar een centrale gemeentewerf voor de gehele gemeente. De verkeersdruk van de gemeentewerf is in de praktijk echter veel groter dan de prognose van de gemeente omdat veel onderaannemers dagelijks actief zijn de op gemeentewerf en afvalstort met alle geluids- en stofoverlast vandien. Bovendien is de bomensingel die in 1995 nog aan de zuidzijde stond en die moest voorzien in een deel van de geluidsisolatie, grotendeels gekapt wegens de uitbreiding van de gemeentewerf.
- De gemeente stelt in haar verkeersstudie dat het verkeer van de Beeck niet als toename van de verkeersdruk op de Kerkedijk geteld mag worden, omdat dat verkeer er in het verleden er ook al was. Door zo de toename van de Beeck niet mee te nemen wordt er misleid, juist ook vanwege het voorgaande punt: de voorwaarde (van Geputeerde Staten) was dat het verkeer van de Beeck helemaal niet over de Kerkedijk zou gaan. Verder gaat de gemeente voorbij aan het feit dat de Kerkedijk geen separaat fietspad heeft en dat door de komst van de Rekervlotbrug de Kerkedijk een belangrijke fietsverkeersader is geworden in het oost-west verkeer richting de duinen en zee. Daarmee is de verkeersveiligheid op de Kerkedijk verder onder druk komen te staan. De herbouw van de Beek en woningbouw op het BSV terrein en het (weer) toevoegen van dat verkeer aan de Kerkedijk zetten de verkeersveiligheid verder onder druk, maar ook de groeiomstandigheden van de typerende lindebomen van de Kerkedijk.
- In de afwegingen van de ontsluiting van het plangebied kan en mag niet alleen gekeken worden naar de verkeerstechnische afwikkeling. Voor de Kerkedijk telt elke (vracht)auto letterlijk en figuurlijk zwaarder uit hoofde van de cultuurhistorische waarde, de bomenstructuur en biodiversiteitswaarde (belang voor insecten, vogels en vleermuizen) en de verkeersveiligheid. Wij verwijzen in dit verband ook naar het Bomenbeleidsplan uit 2016 waarin de gemeente Bergen in niet mis te verstane woorden het belang van bomen en bomenlanen onderschrijft.



Het beeld dat uit bovenstaande naar voren komt, is er een van een gemeente die haar toezeggingen niet nakomt, en haar eigen (bomen)beleid niet naleeft, én een gemeente die - kennelijk – de overlast en verkeersdruk van de gemeentewerf als een voldongen feit voor de Kerkedijk beschouwt. Het verkeer van de Beeck dat door het achterwege blijven van de knip de Kerkedijk wel degelijk belast, ziet de gemeente feitelijk als een nieuw startpunt die de buurt maar voor lief moet nemen.

Mede door bovenstaande gaan wij niet akkoord met het meetellen van het verkeer van de Beeck als startpunt voor de verkeersbelasting. Daarboven geldt dat de voorziene (verkeers)druk van het bouwverkeer van de Beeck en straks het BSV-terrein, het noodzakelijk maakt om nu reeds het belangrijkste deel van de finale verkeersstructuur te realiseren. Uitstel of andere oplossingen, zoals ontsluiting van het BSV-terrein via de Kerkedijk zoals gepresenteerd in het laatste voorstel van de gemeente, zullen de Kerkedijk te zwaar belasten, zowel verkeertechnisch, uit oogpunt van het behoud van de bomen, als ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Ons plan behelst in de kern het volgende. Daarna werken wij de elementen verder uit.

- Maak van het Molenweidjtje de centrale ontsluitingsas voor Bergen-Oost.
- Maak met directe ingang het Molenweidjtje tweerichtingsverkeer vanaf de Churchillllaan en leid het (bouw)verkeer van en naar de Beeck vanaf de Churchillllaan en Molenweidjtje via de bestaande parkeerlus rondom de halfpipe.
- Realiseer op de gemeentelijke grondstort tegenover de Europese school een parkeerterrein ten behoeve van de Europese school. Verwijder de parkeerstroken op de Churchillllaan. Verleg de Churchillllaan zodanig dat er ruimte komt aan de kant van de Nessen voor een breed fiets- en wandelpad.
- Maak een doorsteek (tweerichtingsverkeer) vanaf de parkeerlus Molenweidjtje naar het BSV-terrein voor de ontwikkeling en woningbouw aldaar.
- Realiseer bij de overgang van de Churchillllaan en de Landweg een ovale rotonde die de Churchillllaan, Landweg en Lindelaan verbindt met het benzinestation.

Verdere uitwerking:

- De gemeentewerf en de Beeck blijven toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Kerkedijk (voor één richting) maar vertrekt via de parkeerlus richting de Churchillllaan. De wegingdeling of de terugweg (slagboom) dient zodanig vormgegeven te worden dat het niet mogelijk is om terug te rijden naar de Kerkedijk, iets wat toen de oude Beeck er nog stond veelvuldig gebeurde (en nu nog vanuit de gemeentewerf). Afdwingen van het verbod door handhaving is in de praktijk niet haalbaar.
- Maak de Kerkedijk vanaf de verkeerslus wel in beide richtingen toegankelijk voor fietsers en wandelaars.
- Ontsluit het BSV-terrein via het Molenweidjtje ter hoogte van het einde van de berkenlaan. Dit kan met behoud van het boomrijke karakter van de laan. Maak van deze weg een verkeersarme weg waar – zoals dat tegenwoordig heet – de auto te gast is. Dit tast het karakter van de laan niet aan.
- Door verwijdering van de parkeerstroken aan de Churchillllaan komt voldoende ruimte vrij voor een fietspad wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Daartoe moet de Churchillllaan iets verlegd worden, zonder aantasting van de bestaande infrastructuur. In anticipatie op de later te realiseren verlengde Lindenlaan, kan de Churchillllaan circa 5 meter naar het Zuid-Oosten verlegd worden (van de Nessen af). Dit is een betrekkelijk eenvoudige en goedkope oplossing.
- Realiseer een rotonde of ovatonde op de kruising van de Churchillllaan en de Landweg. Dit komt ook de verkeersveiligheid op de Landweg ten goede omdat dit de (vaak te hoge) snelheid op de Landweg drukt.
- Mocht bij de ontwikkeling van het BSV-terrein de tennisvereniging nog niet op korte termijn verplaatst kunnen worden naar de ijsbaan, realiseer dan toch de toekomstige ontsluiting intern via het BSV-terrein en niet later via de Oudtburghweg. Als die ontsluiting via de Oudtburghweg namelijk

ook voor de andere bewoners van het BSV-terrein toegankelijk wordt (gemaakt), eventueel afgedwongen als de wijk bewoond is, is het paard achter de wagen gespannen en gaat iedereen via die ontsluiting en de Kerkedijk naar het dorp in plaats van via het Molenweidje (omdat dat dan een omweg is).

- Maak de Zuidlaan echt autovrij door plaatsing van een fietspaaltje ter hoogte van het begin bij Elzenhoeve en aan het eind bij de Schapenlaan. Dit voorkomt sluipverkeer van en naar de Europese School, Oudtburgh en straks de Beeck en het BSV-terrein.

Ons plan is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- De historische dijken en wegen moeten door toekomstige woningbouw niet extra worden belast, noch direct door de Oudtburghweg als ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer te gebruiken, noch indirect door sluipverkeer te faciliteren. Dit om de cultuurhistorische en recreatieve waarde van deze dijken en wegen te behouden, maar ook voor de verkeerveiligheid van fietsers en voetgangers.
- De Oudtburghweg vormt een natuurlijke afsluiting en overgang van het dorp naar de polder, en biedt met name een recreatieve waarde voor de (toekomstige) bewoners en bezoekers van het gebied. De toegang via de Oudtburghweg dient net als de daaronder gelegen Westergang, voor de achterliggende bebouwing, vanuit het BSV-terrein en andere aangelegen gebieden beperkt te blijven tot voetgangers en fietsers.
- Voor het behoud van de bomen op de Kerkedijk mag deze dijk tijdens de bouw van de Beeck en het BSV-terrein niet worden belast met bouwverkeer. Ook daarna dient het woonverkeer via het Molenweidje en de Churchilllaan geleid te worden. Wij vragen daarom ook om een onafhankelijk onderzoek naar de belasting van de bomen op de Kerkedijk.
- De verkeersvoorzieningen rondom het Molenweidje dienen direct bij aanvang gerealiseerd te worden omdat ze anders nooit meer tot stand komen, zo leert de ervaring.
- Er wordt terecht veel belang gehecht aan de maatschappelijke inpassing van de nieuwbouw. Daarin past minder ruimte voor de auto. In ons voorstel worden toekomstige bewoners van het BSV-terrein gestimuleerd om de fiets richting het centrum te nemen (via de Kerkedijk) omdat die route korter en sneller is. Dit draagt ook bij het aan het autoluw maken van het centrum.

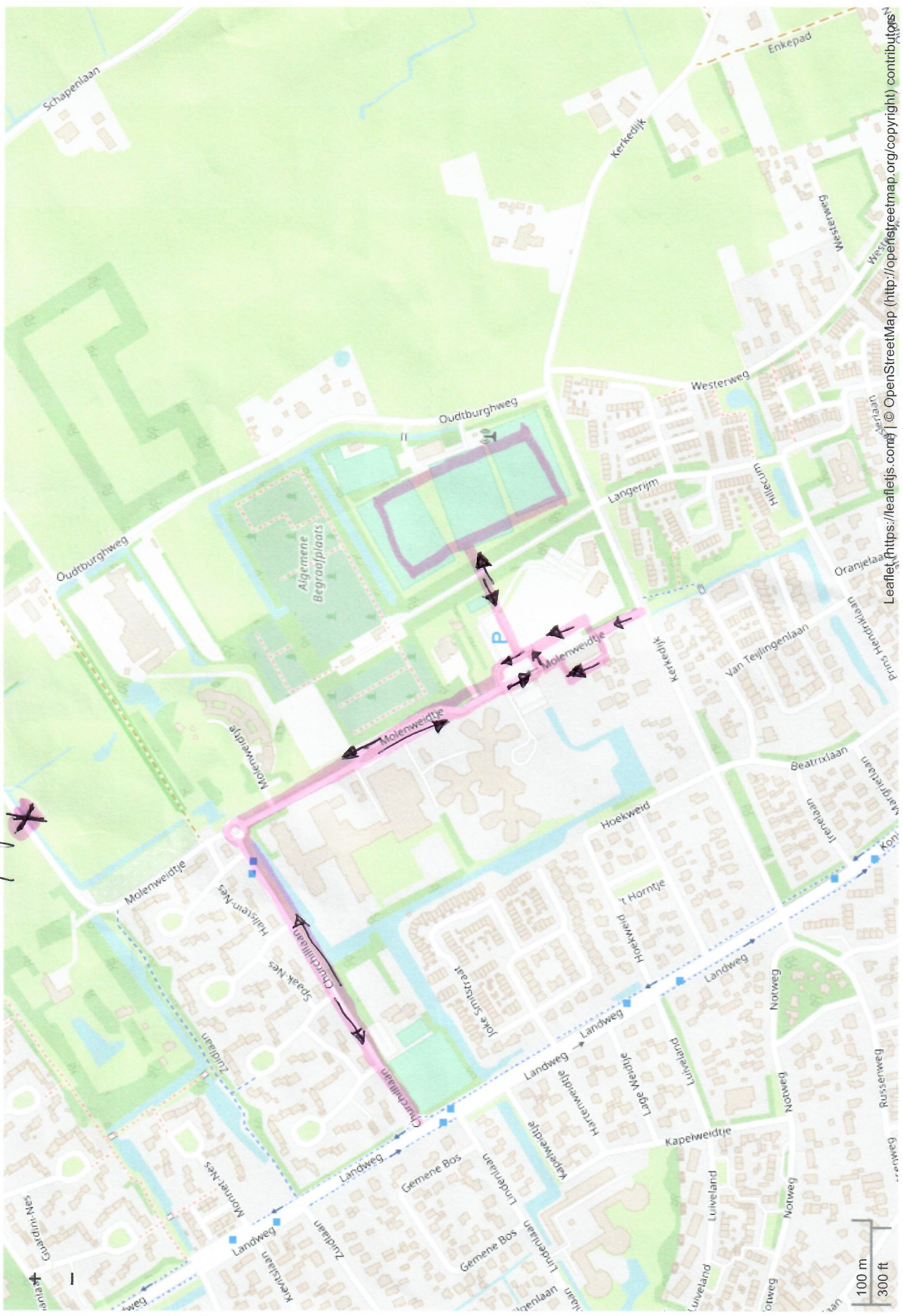
Uitgaande van in omvang bescheiden nieuwbouw menen wij dat met bovenstaand plan een goede oplossing geboden wordt voor de verkeerscirculatie van Bergen-Oost. De finale oplossing komt zodra de gemeente een nieuwe ontsluiting kan realiseren van het gebied via de verlengde Lindelaan. Autoverkeer zal op de Kerkedijk blijven (o.a. verkeer voor de daaronder gelegen wijk) maar zal niet verder toenemen wat niet alleen de recreatieve functie en verkeersveiligheid ten goede komt maar ook het behoud van de bomen waarborgt. Door aanpassing van de Churchilllaan kan de toename van het verkeer aldaar met zo min mogelijk overlast en op een veilige manier gefaciliteerd worden vooruitlopend op een definitieve oplossing bij vertrek van de Europese School.

Namens de Kerkedijk en de Oudtburghweg

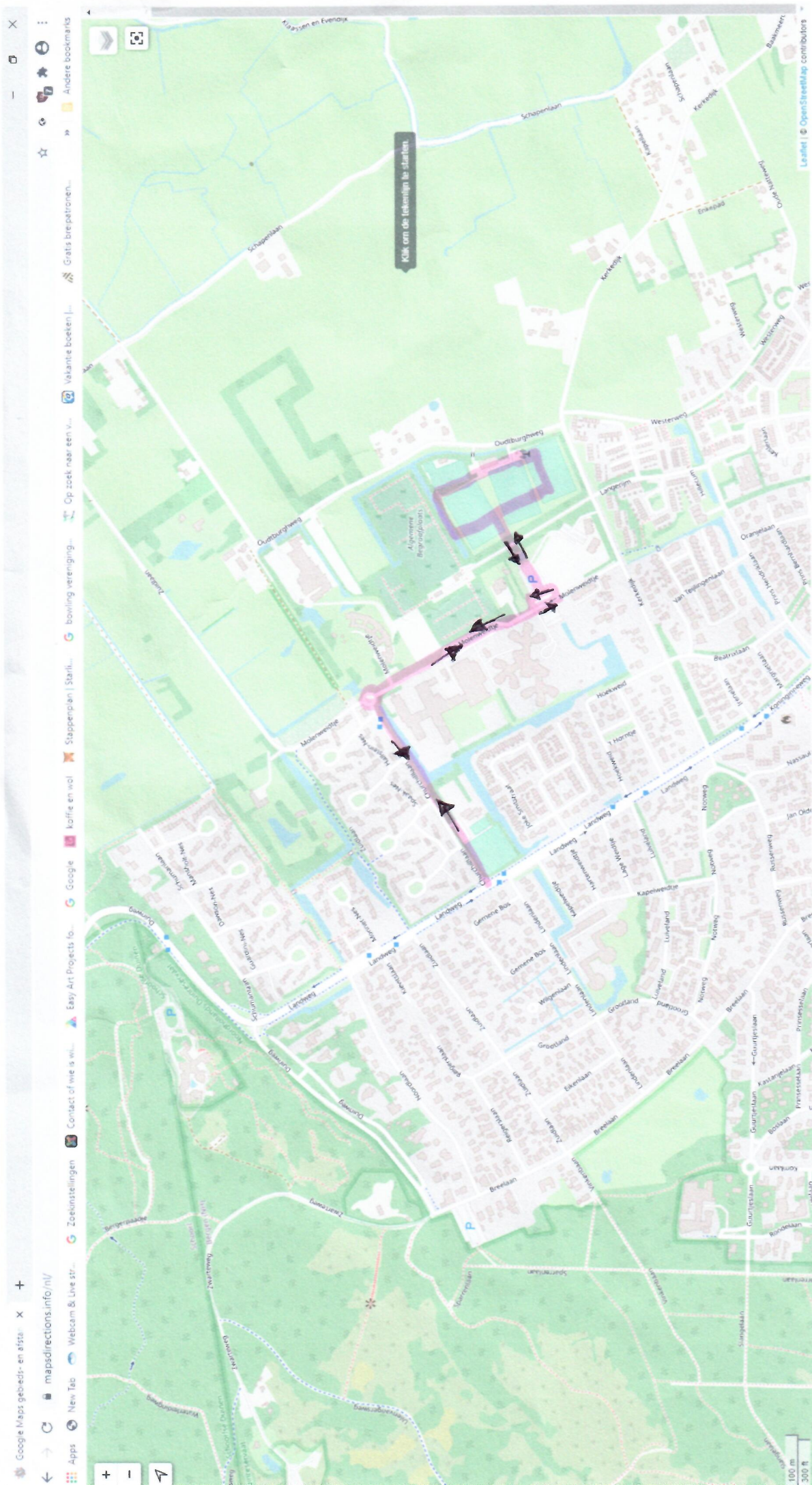
PS: schetstekeningen zijn reeds aan Han Eshuijs en Jochem Huijsmans ter hand gesteld.



autoverkeer bewoningsfase de Beek & BSV







bouwverkeer tijdens bouw fase de Baek & BSV