



Verslag van de vergadering van de klankbordgroep Mooi Bergen 2.0 op 11 februari 2016 in Galerie Jonk te Bergen.

Aanwezig:

Dhr. J. Steenis	Koninklijke Horeca Nederland afdeling Bergen
Dhr. Ir. P. Hoogcarspel	Stichting Mr. Frits Zeiler
Dhr. C.J. Keijzer	Stichting Mr. Frits Zeiler
Dhr. H.W. Hubers	Groen Platform
Mw. K. van der Wissel	Bewonersvereniging Bergen Centrum
Dhr. J. Apotheker	Bewonersvereniging Bergen Centrum
Dhr. J. Grondhout	Bewonersvereniging Bergen Centrum
Dhr. T. Pedroli	Vereniging Ondernemend Bergen
Dhr. L. Koene	VvE appartementen De Rustende Jager
Mw. M. Quatfass	VvE appartementen Dreefzicht
Dhr. W. Smit	Fietsersbond
Dhr. C. Bakker	Veilig Verkeer Nederland
Mw. K. Visscher	Adviesraad Sociaal Domein
Mw. L. van der Zee	Adviesraad Sociaal Domein
Mw. O. Rasch	Wethouder gemeente Bergen
Dhr. R. Zeeman	Wethouder gemeente Bergen
Dhr. R. van der Meer	Beleidsmedewerker verkeer en vervoer gemeente Bergen
Dhr. E. van Hout	projectleider gemeente Bergen (verslaglegging)

Genodigden:

Dhr. H. Hommel	Verkeersdeskundige bureau Rho
Dhr. M. Monincx	Bedrijfsleider Deen supermarkt
Dhr. Y. Hendrikse	Aldi Vastgoed

Afwezig zonder afbericht

Vertegenwoordiging namens VvE appartementen Hartje Bergen

1. Opening

Wethouder Rasch opent de vergadering en heet een ieder welkom. Ze is verheugd over de grote opkomst. Dat is belangrijk gelet op de onderwerpen op de agenda.

2. Plandeel Dorpsplein

Op 4 februari jl. is de intentieovereenkomst getekend met Bot Bouw Initiatief. Deze ontwikkelaar gaat de komende maanden de haalbaarheid onderzoeken van het plandeel Dorpsplein. De heer Van Hout toont het plangebied. Mw. Rasch licht toe dat, mocht er sprake zijn van een haalbaar plan, het de bedoeling is dat er in de volgende fase, meerdere architecten een uitwerking van een schetsontwerp gaan maken. Het idee hierbij is dat er wat te kiezen valt. Hoe dat proces er exact uit ziet is op dit moment nog niet helder. De klankbordgroep wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek en het vervolgtraject.

3. Onderzoek haalbaarheid shared space in de openbare ruimte

Mw. Rasch licht toe dat er inmiddels 3 vergaderingen zijn geweest van de zgn. “meeteken en meedenk” groep. Er zijn twee modellen die verder worden uitgewerkt. Het was de bedoeling dat begin maart de 4^e en laatst avond werd gehouden. Echter, dat blijkt niet haalbaar. De discussie over de verkeersveiligheid van dit verkeersprincipe neemt meer tijd in beslag. Dat is op zich niet erg aangezien er geen deadlines zijn met dit onderdeel. Daarbij geldt: verkeersveiligheid is een cruciaal aspect, dus dat dient goed uitgekristalliseerd te worden. De verwachting is dat de 4^e avond medio april/mei zal plaatsvinden.

Dhr. Zeeman vraagt de leden van de klankbordgroep wat hun ervaringen zijn met dit proces van meetekenen en meedenken. De heren Smit, Steenis en Apotheker reageren

dat het proces als positief wordt ervaren. Het idee dat niet alles vooraf wordt bedacht en opgelegd maar dat een ieder wordt gevraagd actief mee te denken over voorstellen en dat de leden over en weer luisteren en open staan voor argumenten draagt zonder meer bij aan de acceptatie van een uiteindelijk resultaat. De overige leden van de klankbordgroep beamen dit.

De ontstane ruimte in de planning wordt benut voor het inschakelen van de kunstcommissie. Mw. Rasch heeft deze commissie de vraag voorgelegd of en zo ja hoe het onderwerp kunst kan worden toegepast bij de herinrichting van de openbare ruimte in van het centrum van Bergen. Immers, Bergen staat bekend als kunstenaarsdorp. De herinrichting van het centrum van dit dorp is bij uitstek een uitgelezen mogelijkheid om dit gegeven tot uiting te laten omen. De in de “meeteken en meedenk groep” gedane voorstellen en suggesties worden in dit kader meegenomen.

Ook denkt het college nog na over het betrekken van de jeugd bij de herinrichting. Het idee is om een ontwerp op een later moment voor te leggen aan zowel kinderen op een basisschool (bijvoorbeeld groep 8 van de Van Rheenschool) als voor een groep van middelbaar onderwijs (bijv. de BSG). Dit wordt vervolgd.

4. Het parkeer- en verkeersrapport Bergen Centrum van Rho

De heer H. Hommel van het bureau Rho geeft aan de hand van een powerpointpresentatie een toelichting op het eerder toegestuurde parkeer- en verkeersrapport. De presentatie is als bijlage bij dit verslag gevoegd. Belangrijkste conclusies zijn:

- Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er nauwelijks restcapaciteit in de omgeving is.
- De parkeerdruk is in grote delen van het centrum hoog, maar met regulering/handhaving kan het parkeren beter over de beschikbare terreinen verdeeld worden.
- Rondom Mooi Bergen 2.0 zijn nog maximaal 7 pp op het maatgevende moment beschikbaar (uitgaande van 85%). Als het parkeerterrein aan de Smallepad (achter Nero) wordt meegerekend, zijn dat 10 pp.
- Op basis van een parkeerbalans kan inzichtelijk worden gemaakt op welk moment hoeveel parkeerplaatsen noodzakelijk zijn en hoe zich dit verhoudt tot de parkeerdruk op de verschillende gemeten dagen.
- Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersafwikkeling goed is. Soms treedt stagnatie op, wat gebruikelijk is in centrumgebieden.
- De verkeersveiligheid vormt een aandachtspunt, vanwege de hoge verkeersintensiteit. Dat is echter gebruikelijk in een centrumgebied. De oversteekbaarheid verdient daarbij extra aandachtspunt. Verder is de hoge snelheid een punt van aandacht.

- De parkeergarage kan ontsloten worden via de doorsteek. De hoeveelheid fietsverkeer vormt hier wel een aandachtspunt bij de inrichting. (Extra) ontsluiting van de parkeergarage naar het Plein is niet noodzakelijk en heeft verkeerskundig geen toegevoegde waarde.
- Bevoorrading kan via Plein, maar men moet achteruit rijden. Verkeerskundig is de route via de Karel de Grotelaan mogelijk, waardoor achteruit rijden niet noodzakelijk is.

Op verzoek van de heer Zeeman geeft een ieder zijn of haar reactie.

Mw. van der Zee vraagt of er ook onderzoek is gedaan naar invalideparkeerplaatsen. Dit wordt door dhr. Hommel bevestigd. De intensiteit van het gebruik van de plaatsen vóór bijvoorbeeld de Deen is onderzocht.

Dhr. Smit stelt dat leefbaarheid de basis van de nieuwe inrichting moet zijn. Liefst uiteraard minder auto's in het centrum. Wat de Doorsteek betreft, dient benadrukt te worden dat het fietsgebruik belangrijk is.

Dhr. Keijzer ziet een discrepantie tussen grote vrachtwagens en het fietsgebruik in de Doorsteek als dit de route wordt voor het laden- en lossen. Een andere route voor de auto richting Bergen aan Zee is niet mogelijk. Dat betekent dat er wat moet gebeuren met de snelheid.

Dhr. Apotheker stelt dat de BBC een ferm tegenstander is van bevoorrading via de Karel de Grotelaan. Het straatje kan dit niet aan en er wordt over eigendommen van particulieren gereden. Verder doet hij de suggestie van P+R plekken buiten het centrum, dus bijvoorbeeld bij de Franschman of aan de andere kant van het dorp. De BBC wil een goede mix tussen wonen en winkels. Er is namelijk een bovengrens aan wat het dorp redelijkerwijs aan kan aan autoverkeer en vraag naar parkeren. Wat de parkeergarage betreft merkt dhr Apotheker op dat als de in- en uitgang niet alleen in de Doorsteek wordt geprojecteerd, maar deze ook houdt op de huidige plek op het Plein, dat de druk in het straatje minder wordt.

Het bevreemdt dhr. Grondhout dat in het eerder toegestuurde onderzoek een tekening van de bestaande situatie voor de rijcurves is gebruikt en dat daaruit blijkt dat de rijcurves 2x over een bestaand groenperkje gaan en dat de rijcurve naar de bevoorradingssteeg bij Deen niet is ingetekend. Hij constateert dat tijdens de presentatie wel een correcte tekening van de beoogde situatie is gebruikt en daaruit blijkt dat de rijcurve naar de bevoorradingssteeg bij Deen over particulier terrein loopt. Dhr. Grondhout stelt dat daarvoor toestemming van de eigenaar ontbreekt en dat hij er dan ook van uit gaat dat deze rijcurve er in zijn perceptie niet komt. Dhr. Van Hout geeft als reactie dat de betreffende tekening is besproken met de belangenbehartiger van de betreffende eigenaar dus dat de eigenaar hier wel degelijk van op de hoogte is. De eigenaar heeft aangegeven nadere voorstellen omtrent het gebruik van de grond af te wachten.

Dhr. Bakker is van mening dat bevoorrading via de Karel de Grotelaan een slecht alternatief is. De Karel de Grotelaan is namelijk ook een belangrijke fietsverbinding naar Bergen aan Zee.

Dhr. Hendrikse geeft aan dat de rijrichting voor Aldi niet uit maakt. Het gaat om de verkeersveiligheid. Die moet worden gewaarborgd. Aldi rijdt met vrachtwagens van 16,5 meter. Het gaat om 1 bevoorrading per dag, dus 7 vrachtwagens in de week. Daarnaast rijden de bakker en het bedrijf met diepvriesspullen met kleine vrachtwagens. Aldi heeft liever geen venstertijden in verband met de logistiek naar andere plaatsen. Als het moet, dan is Aldi bereid daar rekening mee te houden. Dit kan goed worden afgestemd met Deen. Dat doet men nu ook al in Purmerend.

Dhr. Monincx stelt dat Deen 5 a 6 trailers per dag heeft. Dat varieert van kleine tot grote vrachtwagens. Hij bevestigt dat dit goed kan worden afgestemd op de bevoorrading bij Aldi.

Dhr. Grondhout voegt hier aan toe dat ook de bevoorrading ten behoeve van restaurant Loetje en het ophalen van de lege flessen e.d. als verkeersbewegingen hierbij moeten worden opgeteld.

Dhr. Koene stelt dat het in de huidige situatie ook voorkomt dat er twee vrachtwagens tegelijk zijn. Dat kan onoverzichtelijke situaties opleveren. De heer Monincx geeft aan dat dit in principe niet de bedoeling is.

Dhr. Steenis geeft als reactie dat het al dan niet laden en lossen via de Karel de Grotelaan geen onderwerp is waarover zijn achterban een mening heeft. Wat zijn achterban wel belangrijk vindt is dat het verkeer door het centrum op een veilige manier doorstroomt. Met name wat betreft de geplande terrassen op het Dorpsplein.

Dhr. Keijzer is van mening dat transferia aan de randen van het dorp een goed idee is en geeft het college in overweging hierop beleid te maken. Dit wordt door de heer Hubers onderschreven. Ook innovatieve nieuwe ideeën ten aanzien van elektrisch vervoer moeten worden onderzocht. Dat kan mogelijk veel geld kosten maar het gegeven dat het om de leefbaarheid van het centrum gaat, rechtvaardigt dat.

Dhr. Apotheker sluit zich hier graag bij aan. Wat betreft de BBC moet het met de drukte in het centrum een keer klaar zijn. Rigoureuze maatregelen moeten niet geschuwd worden. Dhr. Keijzer wijst in dat verband naar Amsterdam waar in sommige gebieden bepaalde auto's niet meer zijn toegestaan. Bergen moet de kip met de gouden eieren niet slachten.

Dhr. Apotheker benadrukt dat er voldoende ruimte voor fiets parkeerplekken moet worden geboden. Bij de nieuwe Aldi moet dat goed geregeld worden. Bijvoorbeeld bij de Zusters in de Breelaan is het momenteel niet goed geregeld. Daarvan moet worden geleerd.

Dhr. Pedrolí vreest dat te veel verkeersremmingen op de Dreef leidt tot verkeersopstoppen. Parkeren buiten het dorp is wat hem betreft de oplossing. Wel met aanvullende voorzieningen. Ook hij ziet meerwaarde in elektrische voertuigen of eventueel gratis parkeren.

Dhr. Zeeman vraagt of een ondernemer hiertoe al eens businessplan heeft gemaakt of bereid is dat te doen. Dit kan dhr. Pedrolí niet bevestigen.

Dhr. Hendrikse geeft aan dat transferia niet werken voor vrachtwagens. Dhr. Hommel voegt hier aan toe dat ervaringen in het land leren dat mensen zo dicht mogelijk bij de winkels willen parkeren voor de boodschappen.

Wat het 'shared space principe' betreft stelt dhr. Grondhout dat dit geen garantie voor veilige situaties is. Hij heeft hierover diverse artikelen gelezen. We moeten het dan ook niet als een toverformule zien. Dhr. Hommel bevestigt dat het toepassen van shared space op zich niet afdoende is. Essentieel is dat de snelheid vanaf de Dreef goed en tijdig wordt verminderd.

Wat de discussie over de mogelijke laad- en losroute via de Karel de Grotelaan betreft stelt dhr. Koene als ervaringsdeskundige vanuit het appartementencomplex de Rustende Jager dat het achteruit rijden van de vrachtwagens op zich geen probleem is. Wat wel moet worden opgelost is dat fietsers de mogelijkheid hebben om via het officiële straatje naar de Karel de Grotelaan er tussen door te schieten. Dat levert gevaarlijke situaties op. Als dat straatje wordt dicht gezet voorziet hij geen enkel probleem met het voortzetten van de huidige praktijk met het laden en lossen via het Plein. Ook niet als daar 1x per dag een vrachtwagen voor de Aldi bij zou komen. Wat hem betreft vervalt de 'Karel de Grotelaan variant'. Wel is het zo dat de bedrijven dit logistiek op elkaar moeten afstemmen. Het is ongewenst als er een vrachtwagen staat te wachten op de parkeerplaatsen voor de Deen die eigenlijk zijn bedoeld voor invalide parkeerplaatsen. Dat moet dus worden voorkomen.

Dhr. Zeeman vraagt de leden van de klankbordgroep wat men van deze constatering en stelling vindt. De hele klankbordgroep onderschrijft dit. Niemand ziet echt een probleem met het achteruit rijden van de vrachtwagens.

Dhr. Monincx is blij dit te horen. Het liefst ziet hij daar ook een hek of iets dergelijks geplaatst worden zodat er geen fietsers doorheen kunnen. Hij neemt dit op met de eigenaar van het complex.

Dhr. Grondhout vraagt of er ook een belevingsonderzoek komt. Dhr. Hommel geeft aan dat dit wel is geadviseerd. Dhr. Van der Meer geeft aan dat dit op een later moment, als het ontwerptraject is afgerond, zal worden overwogen.

Dhr. Zeeman concludeert dat er een goede discussie heeft plaatsgevonden waarbij een ieder met respect voor elkaar ook goed naar elkaar geluisterd heeft. Hij vindt dit zeer waardevol. Het gegeven dat de klankbordgroep in feite unaniem is over het stoppen met nader onderzoek naar de laad- en losroute via de Karel de Grotelaan, wordt meegenomen in de besluitvorming. Het finale oordeel daar over ligt uiteindelijk bij de gemeenteraad.

Ook de suggesties over alternatieve parkeervoorzieningen aan de randen van het dorp worden door het college op waarde geschat. Hij concludeert dat een ieder zich realiseert dat de verkeersstroom door het dorp naar Bergen aan Zee een feitelijk gegeven is. Dat betekent evenwel niet dat we ons daar klakkeloos bij neer moeten leggen. Alles zal in balans met elkaar moeten zijn. Dat betekent dat de auto te gast is in het centrumgebied. Het signaal van de BBC dat het er toch een soort van bovengrens is wat een centrum van een dorp qua verkeersbewegingen aankan, is duidelijk.

Dhr. Zeeman concludeert dat de klankbordgroep, behoudens de onderzoeksuggestie voor het laden en lossen via de Karel de Grotelaan van mening is dat het parkeer- en verkeersonderzoek van Rho gedegen en goed onderbouwd is en dat het daardoor kan dienen als bouwsteen voor de toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen. Dhr. Zeeman resumeert dat de resultaten van het onderzoek goed aansluiten bij zijn eigen ervaringen als inwoner van het dorp. Dit wordt door de leden van de klankbordgroep bevestigd.

5. Keren van de bus

Dhr. van Hout doet verslag van het gesprek dat heeft plaatsgevonden met vertegenwoordiging van Connexxion en de provincie Noord-Holland. Men heeft met belangstelling kennis genomen van de gedachten van een shared space inrichting van het centrum. Dit is primair aan de gemeente als wegbeheerder. Wel heeft men er op gewezen dat alles gaat om de verkeersveiligheid. In dat verband is wel nadrukkelijk de aandacht gevraagd voor het keren van de bus op het plein in combinatie met het oversteken van voetgangers en fietsers. Dit behoeft in een shared space inrichting veel aandacht. Wat het keren van de bus betreft heeft Connexxion tijdens het gesprek geopperd om het keermoment wat meer oostelijk op de Dreef te laten plaatsvinden. Dhr. Van Hout toont een situatietekening waarin dit schematisch is geduid. Deze tekening is als bijlage bij dit verslag gevoegd.

In dat mogelijke alternatief is de keerlus van de bus en de bushalte geprojecteerd in een groengebiedje naast Dreef 12. Uit een eerste analyse blijkt dat de bocht in ruimtelijk fysieke zin te maken is. Langs de Karel de Grotelaan staat een rij behoudenswaardige oude eiken. In het gebied tussen Karel de Grotelaan en de Dreef is gemengde beplanting met eik, prunus, esdoorn en wilg.

Het projecteren van een bushalte op deze plek heeft voor- en nadelen.

Voordelen:

- Geen mogelijk confrontatiemoment tussen een kerende bus en overstekende voetgangers en fietsers in het centrum;
- Bij het ontwerp van het entreeplein in Mooi Bergen 2.0 (voor de bibliotheek) hoeft geen rekening te worden gehouden met het keren van de bus waardoor dit plein echt groen en informeel kan worden ingericht;
- Deze bushalte kan dienen als beginpunt voor het aanbrengen van voorzieningen in de weg voor het verlagen van de snelheid van 50 km p/u naar 30 km p/u.

Nadelen:

- Het gaat ten koste van groen langs de Dreef;
- Bewoners aan de Karel de Grotelaan en Dreef kunnen het hier niet mee eens zijn;
- Een bushalte op deze plek is mogelijk te excentrisch van het centrum.

Voorgesteld wordt de haalbaarheid van deze variant nader te onderzoeken en dus uit te tekenen. De heer van Hoogcarspel ziet hier op voorhand bezwaar in. Zijn argument is dat de consumenten/gebruikers van de bus een bushalte op deze plek te ver van het centrum zullen vinden.

De overige leden van de klankbordgroep zijn akkoord dat dit alternatief nader wordt onderzocht en wachten de uitwerkingen af voordat een definitief standpunt wordt ingenomen.

6. Sluiten van de avond

Wethouders Zeeman en Rasch danken een ieder voor de constructieve bijdragen en de goede discussie en sluiten de vergadering.