



# Programma van Eisen Eeuwigelaan

## In opdracht van:

Naam : Gemeente Bergen  
Postadres : Postbus 175  
Postcode + plaats : 1860 AD Bergen  
Contactpersoon : Simon van Dam  
Telefoonnummer : 072-8880000

Projectnummer : 15HB0594  
Datum : 17-01-2017  
Opgesteld door : ir. M.G. Vos  
Landschapsarchitect

## HB Adviesbureau

Postadres : Postbus 9230  
1800 GE Alkmaar

Bezoekadres : Comeniusstraat 7  
Plaats : Alkmaar

Telefoonnummer : 088 - 4720600  
E-mail : info@hbadvies.nl  
Internet : www.hbadvies.nl  
NEN-EN-ISO 9001 : certificaatnummer NCK.2010.700.ISO



| INHOUDSOPGAVE                          | PAGINA    |
|--|-----------|
| <u>1. INLEIDING</u>                    | <u>1</u>  |
| <u>2. HUIDIGE SITUATIE</u>             | <u>3</u>  |
| <u>3. WENSEN</u>                       | <u>5</u>  |
| 3.1. Wensen bewoners                   | 5         |
| 3.2. Wensen gebruikers Oude Hof        | 8         |
| 3.3. Wensen cultuurhistorie            | 8         |
| 3.4. Wensen landschap                  | 12        |
| 3.5. Wensen verkeer                    | 14        |
| 3.6. Wensen civiele techniek           | 16        |
| <u>4. OVERWEGINGEN ONTWERP</u>         | <u>17</u> |
| 4.1. Opties optimaliseren fietsverkeer | 17        |
| 4.2. Visie op bomen                    | 19        |
| <u>5. PROGRAMMA VAN EISEN</u>          | <u>23</u> |
| <u>6. BIJLAGES</u>                     | <u>26</u> |



## 1. INLEIDING

---

**laan** (*de; v(m)*; meervoud: *lanen*)

**1**

weg aan beide zijden met bomen beplant: *iem. de laan uit sturen* (oneervol) ontslaan (Van Dale woordenboek [www.vandale.nl](http://www.vandale.nl))

weg aan beide zijden met een of meer rijen bomen beplant (Van Dale woordenboek 12<sup>e</sup> herziene druk)

**2**

*Let op: Spelling (deels) uit 1864: wandelplaats met twee of meer rijen bomen* (digitale bibliotheek voor Nederlandse letteren [www.dbnl.nl](http://www.dbnl.nl))

**3**

Een laan is een weg die aan beide zijden geflankeerd wordt door bomen, of een middenberm heeft waarop bomen geplant zijn ([www.wikipedia.nl](http://www.wikipedia.nl))

*De laan als structurelement bestaat uit een samenspel van bomen. De locatie van individuele bomen ten opzichte van elkaar is daarbij van belang. Deze staan op een regelmatige afstand en zijn oorspronkelijk van dezelfde soort en grootte. Vaak is een laan tweezijdig, maar er komen ook dubbele lanen voor. Het doel van de laan is het begeleiden en aankleden van de weg. Oorspronkelijk ook aangelegd om schaduw te bieden en te imponeren. Traditioneel bestaat de laan uit één soort. Bij uitval wordt het samenspel van gelijkwaardige bomen doorbroken. Het verjongen of versterken van een laan vraagt dan ook een visie op langere termijn. Naast de uitstraling van een eenduidige laan die van belang is spelen er ook technische problemen zoals lichttoetreding, doorwortelbaarheid en ziektegevoeligheid een rol.*

De gemeente Bergen heeft in een startnotitie (zie bijlage 1) de aanleiding en doelstelling van het project 'Toekomst Eeuwigelaan' omschreven. In deze startnotitie staat een beknopte omschrijving van de huidige situatie en de geschiedenis van de Eeuwigelaan die als basis dient voor dit Programma van Eisen (PvE). Om dit PvE goed te kunnen lezen is de startnotitie uitgangspunt. In de startnotitie staan aanleiding en doelstelling omschreven. De oorspronkelijke vraag die de basis vormt voor het PvE is dat het fietspad te smal is:

*Gezien de groeiende stroom fietsers, is een goede fietsvoorziening zowel vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid als vanuit toeristisch oogpunt gewenst. De gemeenteraad heeft in een motie van 1-11-2012 de wens uitgesproken om het fietspad aan te passen. In de motie draagt de raad het college op:*

- *'te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om een voldoende breed fietspad te maken vanaf het centrum van Bergen tot aan de Franschman;*
- *bij dit onderzoek een variant te betrekken waarbij een gescheiden fietspad aan weerszijden van de Eeuwigelaan wordt gerealiseerd;'*

Daarnaast is de rijweg te smal en is de conditie van een aantal bomen matig, waardoor nagedacht moet worden over de toekomst van de Eeuwigelaan, waar bomen het karakter van de laan bepalen, dit vraagt om een bredere scope dan alleen het onderzoek naar fietsverkeer.



De geformuleerde doelstelling luidt:

*Het doel is om samen met alle betrokken partijen te onderzoeken hoe de Eeuwigelaan (verkeers)veilig gemaakt kan worden voor auto- fiets- en wandelverkeer zonder de beeldkwaliteit, laanstructuur en de natuur- en cultuurhistorische waarde uit het oog te verliezen.*

Het doel van de gemeente Bergen is dus niet om alleen verkeerskundig de oplossing voor de fietsverbinding te beschouwen, maar vooral ook de cultuurhistorische waarde in stand te houden. Bij een levend element zoals een laan zijn begrippen als 'eindbeeld' niet toereikend. Een bomenlaan, en vooral een laan die zo divers is als de Eeuwigelaan kan niet in een blauwdruk gegoten worden. De situatie bij 'aanleg', de huidige situatie en de toekomst zien er allemaal anders uit. Bomen vallen uit, groeiomstandigheden veranderen en het verkeer is in de loop der jaren ook veranderd. Om nu goede ingrepen te doen moeten we kijken naar de toekomst, met de omstandigheden zoals die nu zijn.

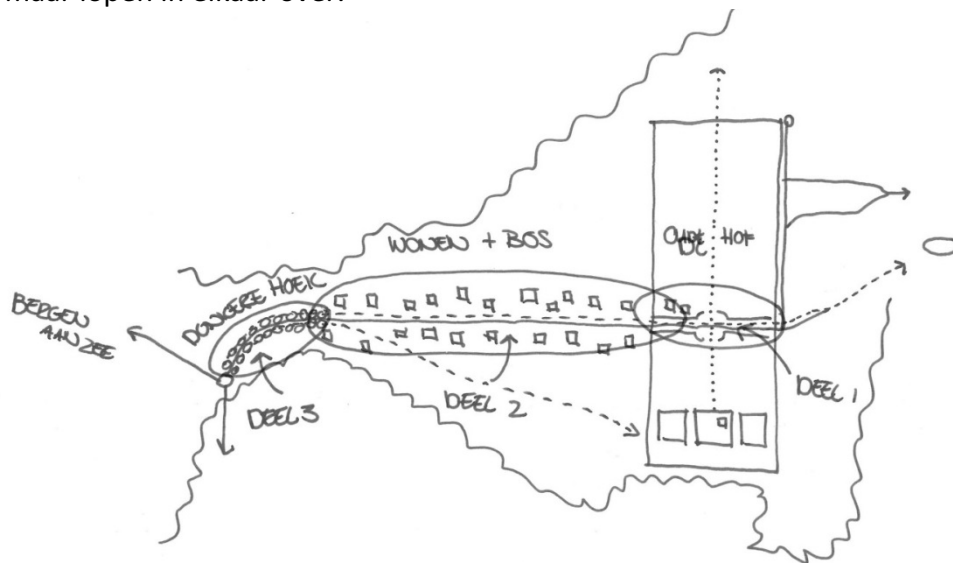
Om de doelstelling te kunnen behandelen zijn diverse onderzoeken nodig (o.a. verkeerstellingen, bomenonderzoek, flora en faunaonderzoek etc.). Deze onderzoeken dienen als professionele basis voor het ontwerp. Daarnaast is in een aantal klankbordgroep-bijeenkomsten gediscussieerd over mogelijkheden en wensen. Vooruitlopend hier op heeft de Belangenvereniging Eeuwigelaan e.o. een document opgesteld met wensen en aanbevelingen (zie bijlage 14 Behoudsplan Woonwijk Eeuwigelaan). Deze wensen zijn tijdens de klankbordgroep behandeld. Deze bijeenkomsten hebben gediend als input voor het Programma van Eisen. Daarbij is zo veel mogelijk getracht om de wensen van bewoners en belanghebbenden te verwerken, of toe te lichten waarom bepaalde wensen niet uitvoerbaar zijn. Eventueel is naar aanleiding van deze bijeenkomsten extra onderzoek gedaan.

## 2. HUIDIGE SITUATIE

Om naar de toekomst te kunnen kijken is een beeld van de huidige situatie belangrijk. Deze is ontstaan door keuzes in het verleden en is op delen nog leesbaar.

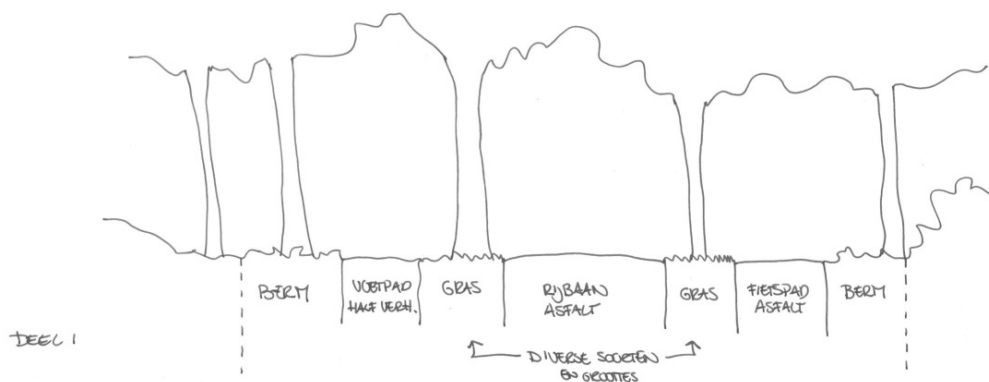
De Eeuwigelaan is een prominente laan in Bergen. In eerste opzicht heeft het een symmetrisch profiel die bestaat uit een rijweg, met aan beide zijden een pad (fiets en voet), gescheiden door een groenstrook met hierin bomen. Nadere beschouwing laat echter zien dat er binnen dit symmetrische profiel meerdere verschijningsvormen zijn.

Grofweg is de Eeuwigelaan in drieën te verdelen. Deel 1 is ter plaatse van het Oude Hof, deel 2 is het gedeelte waar voornamelijk woningen staan, en deel 3 is het gedeelte wat in het bos ligt en bekend staat als de Donkere Hoek. De drie onderdelen zijn niet hard van elkaar te scheiden, maar lopen in elkaar over.



### Deel 1 Oude Hof

Het profiel ter plaatse van het Oude Hof wordt gevormd door een rijbaan van asphalt, met aan de ene zijde een voetpad en aan de andere zijde een fietspad. De binnenbermen zijn grasbermen met daarin diverse soorten en groottes bomen. De buitenste bermen zijn onderdeel van de bosrand.

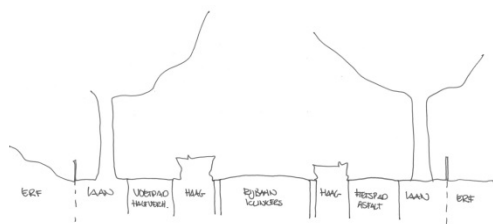


## Deel 2 Wonen en bos

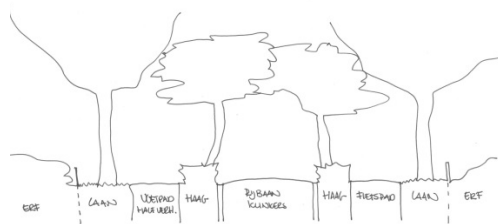
Vanaf dit deel bestaat de rijweg uit klinkers, ook hier aan de ene zijde voet- en andere fietspad. De binnenbermen zijn hier voorzien van een haag. De berm tussen de erven en het fietspad bestaat uit een robuuste laan.

In de binnenberm zijn ooit naaldbomen aangeplant. Voor een deel is de laan verwijderd of vervangen door andere soorten.

Er is binnen dit gedeelte nog een tweedeling te zien. Vanaf ongeveer het jachtpad is er aan de zuidzijde geen sprake van een laan en is in de binnenberm een duidelijkere laanvorm. Om deze reden beschouwen we de twee gedeeltes, oost en west in dit document steeds apart.



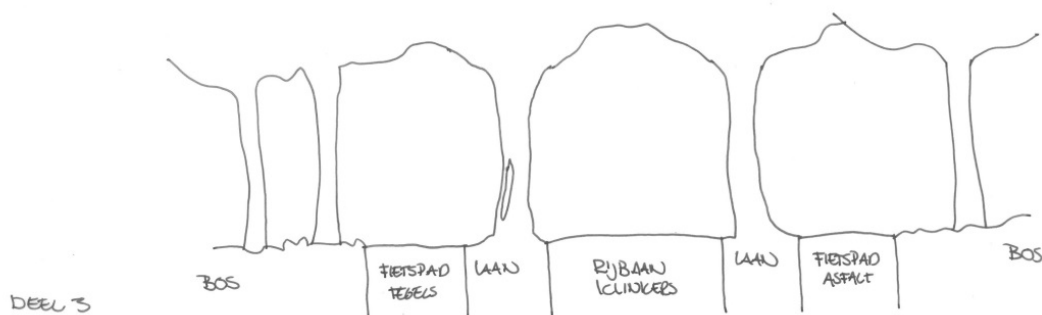
woongedeelte oost



woongedeelte west

## Deel 3 De donkere hoek

Dit gedeelte van de Eeuwigelaan is symmetrisch van opzet, met aan beide zijden een fietspad. Meest prominent voor dit gedeelte zijn de grote beuken in de binnenberm. De bomen in de buitenste bermen zijn hieraan ondergeschikt en vormen geen laan, maar zijn onderdeel van de bosrand.





### 3. WENSEN

---

Vooruitlopend op het Programma van eisen zijn er vanuit verschillende invalshoeken wensen geuit. Een deel daarvan komt overeen, maar er zijn ook strijdige belangen. In dit hoofdstuk worden de wensen vanuit de diverse invalshoeken beschreven, met daarbij de overwegingen en reacties vanuit andere disciplines.

#### 3.1. Wensen bewoners

---

(Zie bijlage 14 Behoudsplan woonwijk Eeuwigelaan – Belangenvereniging Eeuwigelaan e.o. en de verslagen van de klankbordgroepbijeenkomsten)

##### *Hekwerken met reflectoren in Donkere Hoek*

Om de bomen in de Donkere Hoek te beschermen tegen aanrijdingen is voorgesteld om de bomen te beschermen door middel van een hekwerk. Dit is één van de mogelijkheden tot bescherming. In een nader onderzoek van Terra Nostra zijn alle mogelijkheden ter bescherming uitgezocht (zie bijlage 2: Boombeschermingsmaatregelen – Terra Nostra). De conclusie uit dit onderzoek is:

*Het plaatsen van een geleiderail is vanuit boomtechnisch oogpunt de minst schadelijke oplossing, als wordt gekozen voor een voldoende grote overspanning tussen staanders. De vraag is of dit resulteert in een verkeersveilige situatie. Nu maken auto's gebruik van ruimte tussen bomen als uitwijkplaats omdat passeren niet mogelijk is.*

*Bij handhaving van tweerichtingsverkeer zijn geen structurele maatregelen te treffen voor boombescherming. Gedeeltelijk eenrichtingsverkeer en herinrichting van wegprofiel vormen structurele maatregelen, alle overige opties missen doel.*

Het advies van Terra Nostra is:

*Effectieve maatregelen voor boombescherming van huidige bomen dienen gezocht te worden in verkeerstechnische oplossingen. De toepasbaarheid ervan is afhankelijk van de investeringsbereidheid en verkeerskundige overwegingen. In deze situatie is het aanleggen van passeerhavens de meest geschikte oplossing.*

##### *Goede fietsoversteek bij rotonde voor fietsers (richting Buerweg)*

De huidige oversteek bij de rotonde bij de Franschman is niet zeer vriendelijk voor fietsers. Omdat de oversteek buiten de bebouwde kom ligt hebben fietsers geen voorrang. Fietsers die de oversteek maken om verder te rijden via de Buerweg moeten voorrang verlenen aan auto's. De gemeente deelt de wens om deze oversteek comfortabeler te maken. De rotonde is echter in beheer en eigendom bij de provincie. Dit maakt het lastiger om de situatie aan te pakken, maar de gemeente gaat de wens neerleggen bij de provincie.

##### *Witte streep op rijweg voor beter visuele scheiding rijrichtingen*

Een witte belijning in het midden van de rijweg geeft beter aan of je op je eigen weghelft zit. Bij de situatie Eeuwigelaan is de rijbaan echter smal. Wanneer de witte middenlijn als referentiekader wordt gekozen, kan het voorkomen dat juist de bomen in de berm beschadigd worden. Belijning aan de buitenkant is dan wenselijker, dit geeft de weg echter wel een meer verkeerskundige uitstraling.



### *Drempels en zebra bij de 4 wandelpaden*

De vier wandelpaden zijn mooi verdeeld over de Eeuwigelaan en dus een goede aanleiding om iets met de snelheid te doen. (Meer) drempels zijn echter vanwege aanrijtiden van brandweer en ambulance niet wenselijk op deze route.

Het toepassen van een zebra gaat met deze wandelintensiteiten mogelijk averechts werken voor de veiligheid van de voetganger. Doordat er vrij weinig wordt overgestoken, zijn automobilisten niet meer alert bij de zebra. Als verkeersremmer kan een zebra niet gebruikt worden. Zebra's worden bij voorkeur toegepast ter plaatse van drukke oversteken. In de huidige situatie is alleen ter plaatse van de Kijklaan/Sparrenlaan een oversteek waar veel voetgangers gebruik van maken. Hier zou eventueel een zebra toegepast kunnen worden.

### *Ter plaatse van een aantal inritten uitwijkstroken maken*

Vanwege de beperkte breedte van de Eeuwigelaan is het volgens de bewoners een oplossing om op bepaalde plekken uitwijkstroken te maken voor auto's en vrachtwagens. In de huidige situatie liggen ook een aantal van deze stroken en daar wordt veel gebruik van gemaakt.

Wanneer de weg niet verbreed kan worden is dit volgens de verkeerskundigen van de gemeente ook de beste oplossing.

### *Hagen ter plaatse van gedeelte 'Oude Hof' aanbrengen*

Hagen zijn in de jaren '90 aangebracht voor een betere bescherming van de fietser. Voor dit doel werkt deze ingreep goed. Ook op punten waar geen bomen staan draagt de haag bij aan een duidelijke structuur. Het is cultuurhistorisch gezien echter geen Bergens fenomeen. Het Bergens profiel (bomen in een grasberm) past cultuurhistorisch gezien beter bij Bergen.

### *Veiligheid voor kwetsbare gebruikers van fiets- en voetpad*

De bewoners van de Eeuwigelaan willen graag dat er voldoende veiligheid is voor met name jonge schoolgaande kinderen en senioren, wonende aan de Eeuwigelaan. Dit is juist de reden dat de gemeente het fietspad wil verbreden. De kwetsbare gebruiker (jonge kinderen en ouderen) gebruiken meer breedte. Jonge kinderen fietsen het prettigst naast de bescherming van een volwassene. Nu is passeren van een tegenligger nauwelijks mogelijk.

Volgens de bewoners zorgen snelle fietsers en wielrenners voor gevaarlijke situaties. Hoge snelheidsverschillen zijn onwenselijk. De gemeente vindt dit ook onwenselijk. Landelijk is men bezig met onderzoeken van de mogelijkheden van het instellen van een maximumsnelheid, de gemeente wacht deze mogelijkheden met interesse af. De wens van bewoners om een inhaalverbod voor fietsers in te stellen is verkeerskundig niet wenselijk en niet haalbaar. Wel is het mogelijk om de wens om attentie-markeringen bij de Komlaan aan te brengen uitvoerbaar.

### *Te snel rijden tegen gaan, bij voorkeur snelheid verlagen naar 30 km/uur*

Wanneer de wegbreedte niet wordt aangepast zal de snelheid niet omhoog gaan. De huidige maximale snelheid is 50 km/u. Deze snelheid zal blijven. In de huidige situatie houdt men zich redelijk goed aan deze snelheid (zie bijlage 3: Verkeersgegevens 2014 Eeuwigelaan).

De snelheid van 50 km/u heeft ook een functionele functie. De Eeuwigelaan is een gebiedsontsluitingsweg. Daarbij is een goede doorstroming van belang, om te voorkomen dat sluiproutes worden genomen én om frustraties te voorkomen door te veel remmende maatregelen. Tevens is de Eeuwigelaan een calamiteitenroute. Bergen aan Zee moet goed





bereikbaar zijn bij calamiteiten. Het aanbrengen van extra drempels zorgt voor oponthoud. Daar komt bij dat er richtlijnen zijn voor de maximale snelheid waarbij een brandweerwagen mag rijden. Deze ligt op 20 km/u boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid. Het terugbrengen van de maximumsnelheid heeft dus gevolgen voor de aanrijtijd van calamiteitenverkeer.

#### *Terugdringen van hoeveelheid vrachtverkeer*

Gezien de breedte van rijbaan met name een probleem is bij het passeren van vrachtverkeer lijkt het een oplossing om vrachtverkeer te weren. Het weren van vrachtverkeer zorgt voor een aantal praktische problemen. Verkeer moet de mogelijkheid hebben om ergens te keren, dat zal met de huidige situatie voor problemen zorgen. Controle op bestemmingsverkeer is lastig te handhaven. De Eeuwigelaan is onderdeel van de doorgaande route naar Bergen aan Zee. Vrachtverkeer naar Bergen aan Zee zal om moeten rijden, wat weer voor hinder zorgt in andere kernen.

#### *Laanbeplanting in binnenberm herstellen*

Tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten is door de bewoners uitgesproken dat ze het op prijs stellen wanneer de beplanting in de binnenberm teruggebracht wordt. De bomen die ongeveer 20 jaar geleden zijn aangeplant doen het echter nog niet erg goed. Er is dus gekeken naar de mogelijkheden voor beplanting in de binnenberm. (Bijlage 4 Analyse groeiplaatsomstandigheden binnenberm – Terra Nostra) Uit deze analyse is gebleken dat de groeiplaatsomstandigheden in de huidige situatie onvoldoende zijn om bomen te laten groeien. Er zullen dus extra maatregelen genomen moeten worden om de omstandigheden ondergronds en bovengronds te optimaliseren. Deze maatregelen houden in dat ter plaatse van nieuw te planten bomen in de binnenberm er twee volwassen bomen in de buitenberm verwijderd moet worden. Daarnaast moeten de ondergrondse omstandigheden sterk verbeterd worden. Dit zou gedaan kunnen worden door middel van een technische oplossing met een ondergronds raamwerk. Dit zorgt voor drukverdeling van de verharding en betere doorwortelbare ruimte. Dit houdt echter wel in dat er meer gegraven moet worden op plekken waar naar alle waarschijnlijkheid al heel veel boomwortels aanwezig zijn. Dit is lastig te realiseren over de gehele lengte van het fietspad en zal extra kosten met zich mee brengen. Bovendien wordt de bestaande laan die gevormd wordt door de bomen in de buitenberm verstoord.

#### *Eeuwigelaan is een icoon voor Bergen en kan gezien worden als toeristische trekker*

Hier is iedereen het over eens, en dit is ook de reden dat het karakter van de Eeuwigelaan niet wezenlijk mag veranderen. Wel is dit één van de redenen dat er veel fietsers gebruik maken van het fietspad langs de Eeuwigelaan, ondanks alternatieven.

#### *Gescheiden voetpad (aan zuidzijde) handhaven*

Tijdens de klankbordgroep bijeenkomsten werd met name door de bewoners van de Eeuwigelaan gepleit voor een apart voetpad. Overige leden van de klankbordgroep laten hun oordeel afhangen van de intensiteiten van het voetgangersverkeer. Daarom is er een aanvullend onderzoek gedaan naar de voetgangersintensiteiten (zie Bijlage 11: Verkeerstellingen voetgangers). Uit dit onderzoek kan een aantal zaken geconcludeerd worden. Wat opvalt is dat er tijdens de momenten dat er werd geteld er geen (8 mei) of weinig (17 april) mensen met wandelwagen of rollator over het voetpad hebben gelopen. De



intensiteit op de meeste richtingen is meestal een enkele voetganger per uur, met een aantal uitzonderingen waarbij er 6 tot 9 voetgangers per uur over één richting liepen. Vanuit verkeerskundig opzicht zijn dit zeer lage intensiteiten, vooral in vergelijking met de fietsintensiteiten. Verder valt op dat de categorie 'overig' een behoorlijk aandeel heeft, vooral op de richting: Mosselenbuurt – Eeuwigelaan. Het gaat hierbij bijna altijd om fietsers.

### 3.2. Wensen gebruikers Oude Hof

---

#### *Veiligere verbinding voor fietsers vanaf het Oude Hof*

Fietsers komende vanaf de Roodeweg moeten de Eeuwigelaan op een lastig punt oversteken. Er is geen oversteekvoorziening dus fietsers rijden door de berm en de oversteek ligt vlak bij de bocht. Een andere optie is aan de zuidkant van de weg blijven, maar dan gaan de fietsers over het voetpad.

De gemeente en fietsersbond sluiten zich hier bij aan. De gemeente wil het gebruik van de fiets zo veel mogelijk stimuleren. Op het Oude Hof zijn in de huidige situatie vaak te weinig parkeerplaatsen voor auto's. Een betere verbinding met het centrum voor fietsers is dan belangrijk.

#### *Herstellen van Rondeel*

De gebruikers van het Oude Hof zouden het waarderen wanneer het Rondeel weer in oude luister wordt hersteld. Dit versterkt de uitstraling van het Hof als een van de weinige landgoederen in Hollands Classicistische stijl. Het draagt bij aan de herkenbaarheid van het landschap en het Hof als basis van de ontwikkeling van de Eeuwigelaan.

### 3.3. Wensen cultuurhistorie

---

(zie bijlage 5 Cultuurhistorie en landschap – gemeente Bergen )

#### *De Eeuwigelaan als laan beleefbaar houden*

Met de aanleg van het Hof te Bergen (1643) werd ook de basis voor de huidige Eeuwigelaan gelegd. Het is een symmetrie-as die Bergen verbond met de doorgaande Hereweg/Heerweg. Het draagt bij aan de beleving van de geschiedenis van Bergen en moet daarom als laan beleefbaar blijven.



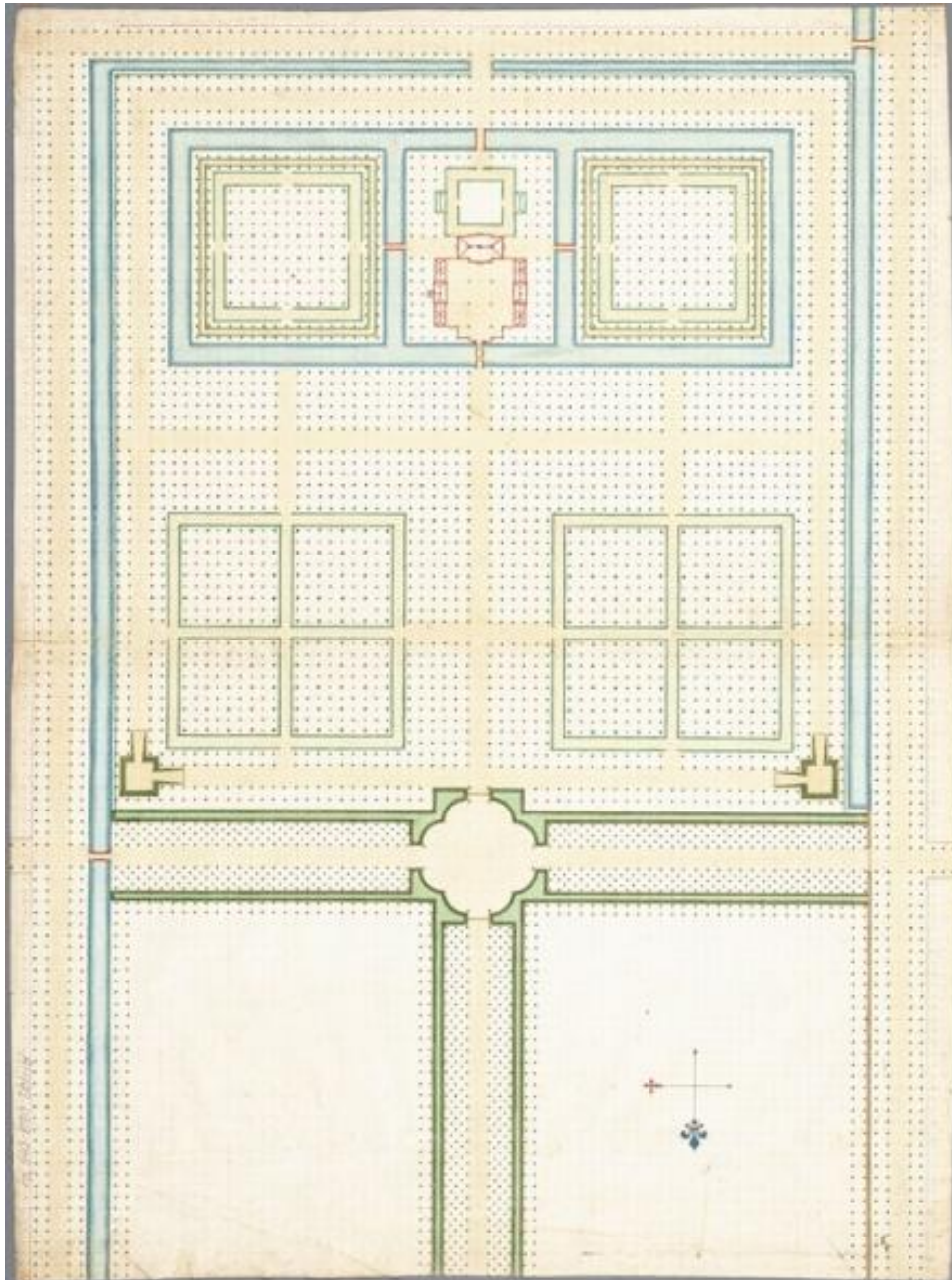
(kaart J.Dou ca. 1660)

### *Het rondel op de kruising Eeuwigelaan/Kijklaan benadrukken*

Het rondel is bij de aanleg van het Hof aangelegd als verbijzondering van het kruispunt van de twee assen. De wallen zijn nog zichtbaar, maar verder verwijst er vanaf de Eeuwigelaan niks naar de aanwezigheid van het landgoed. Het herkenbaarder weergeven van het rondel zorgt voor een betere ervaring van het Hof. In het renovatieplan Oude Hof wordt ook voorgesteld om het rondel terug te brengen.

### *De wallen ter hoogte van het Oude Hof in stand houden*

De wallen liggen parallel aan de Eeuwigelaan. Vroeger waren deze onbeplant. Samen met het rondel benadrukken ze de Eeuwigelaan.



Tekening van Oude Hof uit 1652 – ongesigneerd  
Het rondeel en de wallen zijn hierop goed zichtbaar

### *De Roggeveenbanken en de Westerwoldse bank behouden*

Langs de Eeuwigelaan staan op een aantal plekken banken, 9 Roggeveen banken en 1 Westerwoldse bank. De Roggeveenbanken zijn in 1924 op initiatief van de VVV geplaatst en ontworpen door Jan Roggeveen. De banken zijn ontworpen in Amsterdamse school stijl. Aan de Eeuwigelaan 10 staat het gemeentelijk monument Huize Westerwolde. De bank aan de straatzijde, op de hoek met de Mosselenbuurt is de Westerwoldse bank. In 2009 zijn de banken gerenoveerd. De banken worden als beeldmerk van Bergen gezien.





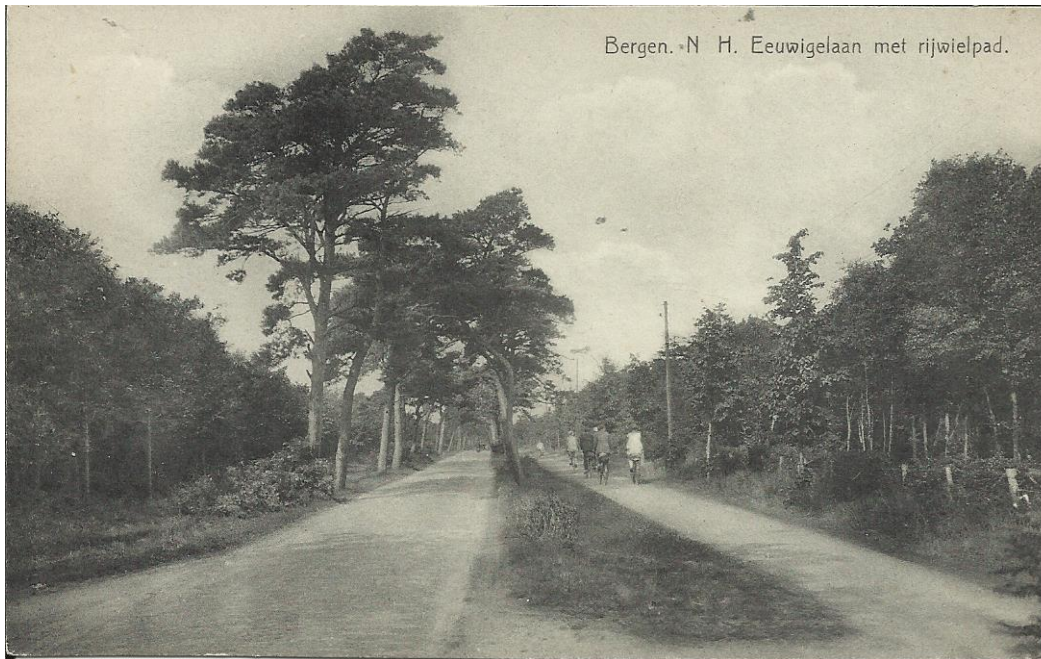
Roggeveenbank



Westerwoldsebank

### *Handhaven van Bergens profiel*

Het Bergens profiel bestaat uit een rijweg, met aan beide zijden een grasberm met een bomenlaan. Dit komt op veel plekken in Bergen voor. De hagen langs de Eeuwigelaan dateren uit de jaren negentig van de vorige eeuw en hebben vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen meerwaarde en hoeven vanuit cultuurhistorisch profiel niet gehandhaafd blijven. Ze voorkomen echter wel dat de bermen worden stuk gereden en dat er geparkeerd wordt.



Ansichtkaart Eeuwigelaan (oudeansichtkaartenwinkel.nl)

De verschijningsvorm van de (Eeuwig)laan is geen statisch beeld, Bergens profiel

### 3.4. Wensen landschap

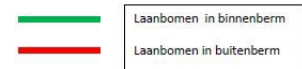
(zie bijlage 5 Cultuurhistorie en landschap – gemeente Bergen )

#### *De Eeuwigelaan als laan beleefbaar houden*

De Eeuwigelaan is samen met het Hof te Bergen vanaf ongeveer 1643 aangelegd. In deze periode werd in de tuinarchitectuur ook de architectuurstijl die Hollands classicisme wordt genoemd toegepast. Hierbij speelden klassieke ideeën over symmetrie en evenwichtige verhoudingen een rol. De ontwerpen uit die periode hadden tot doel om de door God beschikbaar gestelde producten uit de natuur te cultiveren. De onderliggende geomorfologie was van minder belang en hier werd niet op gereageerd. Toch is de laan onderdeel van het landschap en vanaf de laan wordt, in de randen het landschap beleefd.



Aanduiding van bomen die in de huidige situatie de laan vormen



*Laanbeplanting in stand houden op plekken waar een laan gevormd wordt (zie kaart)*

Over de lengte van de Eeuwigelaan wordt de laan verschillend beleefd:

#### 1. Oude Hof

Ter plaatse van het Oude Hof wordt de laan gevormd door de bomen in de binnenberm, de buitenberm is bos en vormt wel een bladerdak, maar is geen onderdeel van het laankarakter. De laan bestaat uit verschillende soorten, leeftijden en groottes. De levensverwachting van de bomen in de binnenberm variëren ook, maar in het zuidelijk deel zal naar verwachting een aanzienlijk deel uitvallen. Bij herplant moet er een visie zijn over welke soort herplant gaat worden.





## 2. Woongedeelte oost

Het woongedeelte kan globaal nog in tweeën gesplitst worden. Woongedeelte oost loopt vanaf de Mosselenbuurt tot zone tussen Jachtpad/Slotrampweg. De laan wordt in dit gedeelte gevormd door de grote lindes in de buitenberm (jaar van aanplant 1959). De bomen in de binnenberm zijn voor een groot deel reeds uitgevallen en van een echte laan, met bomen op regelmatige afstand is nauwelijks sprake. Bomen die in de jaren '90 zijn aangeplant zijn nog niet goed uitgegroeid en vormen in de huidige situatie geen bijdrage aan de laan. De klankbordgroep vindt het wenselijk om de bomen in de binnenberm weer aan te vullen zodat deze weer een laan vormt, zoals dit ook in de jaren '30 het geval was. Onderzoek naar de groeiomstandigheden in de binnenberm wijst uit dat dit lastig te realiseren is (zie bijlage 4).



Woongedeelte 1 (ri. westen)



Woongedeelte 2 (ri. oosten)

## 3. Woongedeelte west

Dit is het gedeelte tussen Jachtpad/Slotrampweg en de Donkere Hoek. Hier is de buitenlaan aan de zuidzijde niet (meer) aanwezig. Aan de noordzijde lopen de lindes nog door, dit zijn jongere exemplaren (ongeveer aangeplant in 1980). De binnenberm vormt hier ook een laan. Aan de zuidkant is het geen regelmatige beplanting, maar de bomen vormen samen met de bermen in de noordelijke binnenberm wel een gesloten bladerdek. De leeftijd van de bomen in de binnenberm is variabel.

## 4. Donkere Hoek

Het profiel van de Donkere Hoek is hetzelfde als het Oude Hof, met bomen in de binnenberm. De bomen zijn echter veel groter en allemaal van dezelfde soort: beuk. Deze oudste bomen zijn in 1939 aangeplant. De buitenberm is boslandschap. Deze bomen ondervinden veel overlast van een te kort aan groeiruimte en worden vaak aangereken. De levensverwachting van een groot deel van de bomen is matig tot slecht. Verondersteld



wordt dat na 15 jaar ongeveer 2/3 van de bomen niet meer in leven is (zie bijlage 6 en 7). Indien er grote gaten vallen in de beukenlaan zullen er maatregelen genomen moeten worden om lichtinval op de stam van de goede bomen zo veel mogelijk te voorkomen, daar ondervinden beuken te veel hinder van.



### 3.5. Wensen verkeer

#### *Plaatselijk verbreden van Eeuwigelaan*

De Eeuwigelaan is in de huidige situatie aan de smalle kant, waardoor auto's en vrachtwagens elkaar niet goed kunnen passeren. Vanuit de raad is aangegeven dat er geen grootschalige ingrepen gedaan mogen worden aan de Eeuwigelaan. Een totale verbreding van de rijbaan is dus niet mogelijk. Het aanbrengen van passeerstroken waar mogelijk kan bijdragen aan een betere doorstroming van het verkeer. In de huidige situatie zijn op een aantal plekken passeerstroken aangebracht.



#### *Grilligheid in wegprofiel oplossen*

De breedte van de rijbaan varieert behoorlijk door de aanwezigheid van diverse bomen. Hierdoor ontstaat een onduidelijk beeld van de beschikbare breedte. Door de aanwezigheid van schuinstaande bomen is de situatie verraderlijk. De daadwerkelijke beschikbare breedte is veelal minder dan het lijkt, omdat de focus van de bestuurder meer naar voren ligt dan naar boven. De meeste bomen die hinder veroorzaken zijn verwijderd. De grillige vorm van



de bomen is ontstaan als gevolg van een tekort aan lichtinval. Daardoor groeien de bomen in de binnenberm naar het licht (en over de rijweg). Wanneer er bomen in de binnenberm worden aangeplant, moet er rekening mee worden gehouden dat deze na verloop van tijd, bij te weinig licht, weer over de weg kunnen gaan groeien.

#### *Verbeteren van de fietsverbinding over de Eeuwigelaan*

Het in twee richtingen bereden fietspad is te smal om de hoeveelheid fietsers goed en veilig af te wikkelen. Vooral in het toeristische seizoen is het erg druk. Het huidige fietspad is ongeveer 2,40 m. breed. De wens is om het fietspad minimaal naar 3 meter te verbreden, maar bij voorkeur naar 3,50 of 4 meter.

Door het toenemende gebruik van de elektrische fiets maken meer oudere mensen gebruik van het fietspad. Deze mensen gebruiken vaak meer breedte dan jongere fietsers. Oudere mensen hebben, net als erg jonge kinderen (en tieners met een telefoon) een bredere vetergang. In de huidige situatie is het niet mogelijk voor een ouder om naast een kind te fietsen en tevens een tegenligger fatsoenlijk te passeren.



Vanuit verkeer worden twee opties voor het verbeteren van de fietsverbinding voorgesteld:

1. Fietspad aan noordzijde verbreden naar minimaal 3,00 m of,
2. Aanleggen van fietspad aan zuidzijde van minimaal 2,50 m

In het volgende hoofdstuk worden beide opties met consequenties besproken.



### 3.6. Wensen civiele techniek

---

De rijweg is op delen vrij onregelmatig. Dit komt door verzakkingen die veroorzaakt zijn doordat de weg op zand ligt en niet op een goede fundering. Het vervangen van de fundering zal echter veel invloed hebben op de wortels die nu onder de rijweg liggen. Aangezien het riool niet vervangen hoeft te worden is het niet noodzakelijk om de rijweg te herstraten.

Bij het gedeelte Oude Hof ligt nu asfalt. Voor het karakter van de Eeuwigelaan is het wenselijk dat dit gedeelte ook uitgevoerd wordt in klinkers, hoewel asfalt beter past bij de functie als gebiedsontsluitingsweg. Eventueel zou er zelfs voor gekozen kunnen worden om het fietspad op dit gedeelte ook uit te voeren in klinkers, waardoor de ligging aan het Oude Hof benadrukt wordt.

Wanneer er een fietspad aan de zuidzijde komt, zal dit uitgevoerd moeten worden in een vlakke verharding van bijvoorbeeld asfalt of beton.

Wanneer het voetpad komt te vervallen is het te overwegen om in plaats van rood asfalt te kiezen voor grijs asfalt, zodat de nadruk niet alleen op het gebruik van de fietser komt te liggen, maar ook op de voetganger.

Het (opnieuw) aan leggen van een fietspad vormt een behoorlijke investering. Daarom is het van belang om op een locatie als deze maatregelen te nemen om te voorkomen dat door wortelopdruk het asfalt beschadigd wordt.



## 4. OVERWEGINGEN ONTWERP

---

Het ontwerp voor de Eeuwigelaan heeft twee hoofdthema's; het optimaliseren van fietsverkeer en het bedenken van een visie voor de toekomst van de bomen. Deze overwegingen resulteren in twee opties voor het fietsverkeer. De visie op de bomen volgt uit de analyse van de huidige vitaliteit en de keuze die voor het fietspad gemaakt wordt.

### 4.1. Opties optimaliseren fietsverkeer

---

In basis zijn er twee gewenste opties om de fietsverbinding over de Eeuwigelaan te verbeteren;

1. Fietspad aan noordzijde verbreden naar minimaal 3,00 m of,
2. Aanleggen van fietspad aan zuidzijde van minimaal 2,50 m

De verschillende opties worden voor de drie gedeeltes van de Eeuwigelaan, samen met de consequenties omschreven.

#### *Optie 1 Fietspad noordzijde verbreden*

##### Oude Hof

Ter plaatse van het Oude Hof is het vrij eenvoudig om het fietspad richting noordzijde te verbreden naar een breedte van 3 meter. Er staan op korte afstand van het fietspad geen bomen of beschermde beplanting.

Op dit gedeelte wordt de laan gevormd door de bomen in de binnenberm. Deze moet in stand gehouden worden, bij uitval moet teruggeplaatst worden. De bomen in de bosrand moeten niet overheersen, waardoor de bomen in de binnenberm niet kunnen groeien. Deze moeten eventueel gesnoeid worden.

##### Woongedeelte

##### Deel oost

De laan wordt in de huidige situatie gevormd door bomen in de buitenberm. Dit is een volwassen laan bestaande uit lindes. De binnenberm vormt op dit gedeelte geen aansluitende laan.

Het verbreden van het fietspad in noordelijke richting is op dit gedeelte geen optie omdat de lindes zeer dicht op het fietspad staan. Wanneer het fietspad op dit gedeelte verbreed moet worden zal dit richting de binnenberm moeten. Deze berm is ongeveer 2 meter breed en zal dan dus versmald moeten worden naar ongeveer 1,50 m. Een deel van de bomen staat dan te dichtbij, of op locatie van het fietspad. De bomen die verder van het fietspad afliggen, staan vaak wel weer erg dicht op de rijweg. Door de leefruimte van de bomen met ongeveer een kwart te verkleinen zal de boom hier hinder aan ondervinden. Mogelijk moeten er onder het fietspad technische maatregelen genomen worden die de doorwortelbare ruimte verbetert.

Op dit gedeelte staan ongeveer 27 bomen in de binnenberm. De meeste bomen zijn redelijk tot goed, 5 hiervan zijn oude dennen. Er staan ongeveer 15 bomen te dicht op het fietspad om te kunnen blijven staan wanneer deze verbreed wordt naar 3,00 meter.

##### Deel west

Vanaf de zone tussen het Jachtpad en de Slotrampweg verandert het karakter van de Eeuwigelaan weer. De bomen in de binnenberm vormen hier een boog over de rijweg. De

zuidkant is wat grillig beplant, met op sommige plekken bomen die in groepjes bij elkaar staan. Aan de zuidkant is geen laanbeplanting in de buitenberm. Aan de noordkant lopen de lindes door, maar deze zijn iets kleiner en staan iets minder dicht op het fietspad. Er staan ongeveer 24 bomen in de binnenberm waarvan de helft redelijk tot goed is, 4 hiervan zijn oude dennen. In dit traject staan ongeveer 6 bomen te dicht op het fietspad.

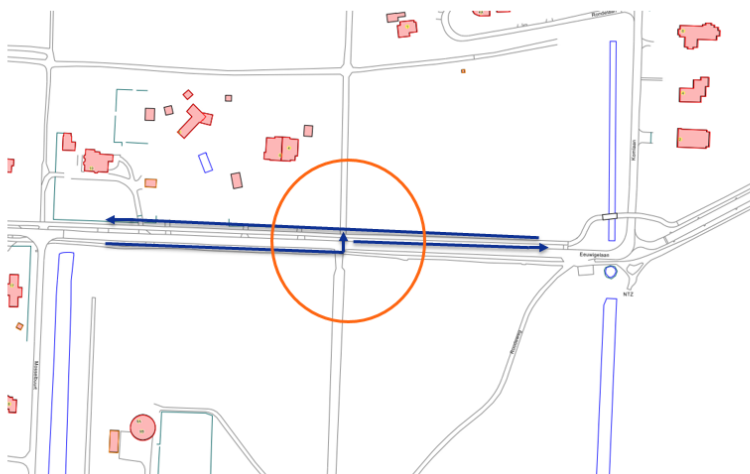
#### Donkere hoek

De laan wordt hier gevormd door grote beuken in de binnenberm. Deze nemen ongeveer de hele binnenberm in beslag en de wortels zullen naar alle waarschijnlijkheid geen ruimte laten om te verbreden. Aan de noordkant wordt het fietspad begrensd door bos. Het kappen van een aantal bomen uit dit bos heeft geen invloed op de uitstraling van de laan. Toch staan er ongeveer 19 bomen naar alle waarschijnlijkheid te dicht op het fietspad om te blijven staan wanneer het fietspad naar het noorden verbreed wordt. De kwaliteit van deze bomen is in de beoordeling niet meegenomen, maar ze zien er in eerste opzicht goed uit.

#### *Optie 2: Aanleggen van fietspad aan zuidzijde*

##### Oude Hof

Wanneer over het voetpad ter plaatse van het Oude Hof een fietspad wordt aangelegd is er een aantal bomen waar rekening mee gehouden moeten worden. Over dit traject zijn er 6 bomen die vrij dicht op het voetpad staan. Het is aannemelijk dat deze onder het voetpad wortelen en dus mogelijk voor problemen bij aanleg van een fietspad kunnen zorgen. Het voordeel van een fietspad op dit gedeelte is dat er een beter ontsluiting mogelijk is voor fietsers naar het Oude Hof. Knelpunt hierbij is nog wel de aansluiting op de Hoflaan. De breedte van het voetpad wordt beperkt door het ronde waterelement. De haag en het voetpad zijn op dit punt al vrij smal waardoor het fietspad vrij dicht tegen de rijweg aan komt te liggen. Tevens moet nagedacht worden over de aansluiting op de Komlaan en hoe de fietsers op de Hoflaan verder gaan. Er zijn een aantal knelpunten die nader onderzocht moeten worden. Eén van de opties is dat fietsers al oversteken naar de noordzijde ter plaatse van het Rondeel en dat het wordt fietspad aan de noordzijde vanaf dit punt wordt verbreed (zie afbeelding).



 = mogelijke locatie oversteekplaats voor fietsers ter hoogte van Rondeel



Als alternatief voor het voetpad kan het pad achter de wal, parallel aan de Eeuwigelaan genomen worden. Ook hiervoor geldt dat er goed naar de aansluiting op de Hoflaan gekeken moet worden. Een andere optie is snoeien in het gedeelte tot aan de wal waardoor de wal meer in het zicht komt te liggen en er een smal schelpenpad neergelegd kan worden. Passend bij het Oude Hof zou dit een recht pad moeten zijn, maar dit is met alle bomen die er staan waarschijnlijk lastig.

#### Woongedeelte

Het vervangen van het voetpad voor een fietspad zal op het gedeelte waar gewoond wordt mogelijk overlast veroorzaken voor wandelaars en mensen die hun hond uitlaten. Als alternatief kan het voormalige Bello-tracé ten noorden van de Eeuwigelaan gebruikt worden, maar mensen die aan de Eeuwigelaan wonen zullen altijd over een stukje fietspad moeten lopen om daar te komen. Een alternatief is om een smal slingerend pad achter de bomen langs te leggen. Dit is echter niet overal mogelijk. Op sommige plekken vanwege grote hoogteverschillen en op andere plekken wegens te weinig ruimte. Tevens staan op een aantal plekken banken die een doorgaand voetpad onmogelijk maken. Op een aantal plekken staat vrij veel daslook. Dit is een beschermde plant waarvoor maatregelen genomen moeten worden bij verstoring (zie bijlage 10 Quickscan Flora en Fauna).

Het voetpad is in de huidige situatie ongeveer 2,10 – 2,30 m. breed. Een verbreding naar 2,50 m. zal bij een aantal bomen mogelijk voor problemen met de wortels zorgen (ongeveer 10). Ook is het niet helemaal te overzien of het fietspad, net als aan de noordzijde recht gelegd kan worden, of dat het fietspad meer zal gaan slingeren.

#### Donkere hoek

In de huidige situatie is het fietspad bij de Donkere Hoek ongeveer 2,40 m. breed. Dit zal zo blijven bij uitvoering van optie 2. Wanneer de route aan zuidzijde doorgetrokken wordt tot de Hoflaan zijn er meer oversteken bij de rotonde. Hierdoor wordt het belangrijker om deze oversteek nader te bekijken. Daarvoor is overleg met de provincie nodig.

## 4.2. Visie op bomen

---

Een onderdeel van de doelstelling van de startnotitie Toekomst Eeuwigelaan is dat de laanstructuur van de prominente laan 'niet uit het oog moet worden verloren'. In tegenstelling tot civieltechnische ingrepen, hebben ingrepen op bomen, en met name op lanen, behoefte aan een toekomstbestendige visie. Van het in één keer compleet vervangen van de laanstructuur kan bij een gevoelige locatie als de Eeuwigelaan geen sprake zijn. Wel kunnen we, op basis van de analyse van de vitaliteit van de bomen (zie bijlage 6, 7 en 9) een inschatting maken van hoe de laan er over een aantal jaar uit ziet. Waar vallen gaten en welke bomen houden nog langere tijd de laanstructuur overeind?

Naast deze haast individuele analyse van de bestaande situatie moet er ook worden nagedacht over de verschijningsvorm van de laan in de toekomst. Daarbij is voor de gemeente Bergen de belangrijkste vraag: 'Door welke bomen wordt de laan gevormd'. Alvorens op deze vraag een antwoord te kunnen geven, moet eerst worden nagedacht of de Eeuwigelaan gevormd wordt door een enkele laan of dat een dubbele laan het karakter bepaalt. Om deze tweede vraag te kunnen beantwoorden is als achtergrondinformatie het onderzoek van Terra Nostra naar de groeiplaats van bomen in de Eeuwigelaan van belang (bijlage 4).



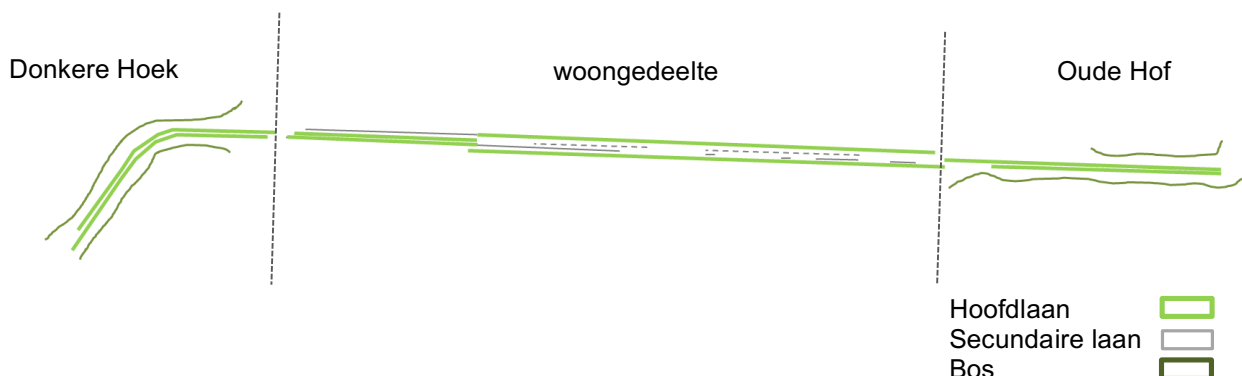
De globale conclusie uit dit rapport is dat:

1. bovengronds is sprake van beperkte groeiruimte. De bomen aan de buitenberm groeien naar elkaar toe en beperken lichttoetreding voor bomen in de binnenberm. Bomen die hier wel aangeplant worden groeien richting de as van de weg (naar het licht).
2. Ondergronds onvoldoende ruimte in de binnenberm is om bomen goed te kunnen laten groeien en dat in de huidige situatie de verharding onder het fietspad dermate verdicht is dat nieuwe bomen hier niet kunnen wortelen.
3. Op bepaalde delen is de berm dermate smal dat het aanplanten van nieuwe bomen in de toekomst weer voor problemen gaat zorgen omdat de stamvoet van de boom groter wordt dan de berm (gedeelte van de zuidkant en Donkere Hoek).

Met deze kennis als achtergrondinformatie heeft de gemeente Bergen uit praktische overwegingen de voorkeur om geen dubbele laan meer aan te planten, maar om te kiezen voor een enkele laan, bij voorkeur in de buitenberm. Op een groot deel van de Eeuwigelaan wordt de laan gevormd door de bomen in de binnenberm. Op deze locaties moet een visie worden neergelegd om deze laan in de toekomst in stand te houden. Dit houdt in dat bepaald moet worden door welke bomen de laan gedefinieerd wordt (door de bomen in de binnenberm of door de bomen in de buitenberm). Wanneer de laan wordt gevormd door de bomen in de binnenberm (en de buitenberm dus geen laan is) moet bij uitval een vervangingsplan opgesteld worden. Globaal zal dit inhouden dat wanneer een aantal bomen naast elkaar uitgevallen zijn en een gat vormen, dat ter plaatse van dit gat de bodem verbeterd wordt en dat er technische maatregelen worden genomen onder het fietspad om wortelgroei onder het fietspad mogelijk te maken (bijvoorbeeld door kratten of bomengranulaat, zie voorbeeld uitwerking in bijlage 13). Het kan betekenen dat wanneer bomenhinder veroorzaken op de hoofdlaan, hier in gesnoeid kan worden. Bijvoorbeeld in de bomen die het bos vormen bij het Oude Hof om meer licht te geven aan bomen in de binnenlaan.

Het heeft de voorkeur dat de berm ter plaatse minstens 1,5 meter breed is, bij voorkeur breder.

Vanuit de klankbordgroep is de wens uitgesproken om ook op plekken waar een duidelijke buitenberm is, toch ook weer bomen aan te planten in de binnenberm. Dus ook op plekken waar nu geen bomen meer staan. Nader onderzoek moet uitwijzen wat de specifieke consequenties zijn voor de bestaande gezonde bomen in de buitenlaan, welke technische maatregelen genomen moeten worden, wat de financiële consequenties zijn en welke boomsoort hier zou kunnen staan.





## Maatregelen

### Oude Hof

Laan in binnenberm bij uitval versterken. Boomsoorten nader bepalen. Onder de grond zullen maatregelen genomen moeten worden. In de huidige situatie is de vitaliteit van de bomen redelijk, een aantal bomen hebben een matige kwaliteit en zouden op een termijn van ongeveer 15 jaar weg kunnen vallen, met name aan de binnenberm aan de zuidkant is dan geen sprake meer van een aaneengesloten laan.

### Woongedeelte

#### Deel oost

In het rapport van Terra Nostra wordt omschreven dat het voor de bomen in de binnenberm lastig is om uit te kunnen groeien. Het rigouze snoeien of kappen van de laan in de buitenberm, om nieuwe bomen in de binnenberm een kans te geven past niet bij het bestendige beheer wat de gemeente voor ogen heeft. Daar komt bij dat een deel van de zuidberm smaller is dan 1,5 meter, waardoor er in de toekomst te weinig fysieke ruimte is voor de stamvoet. Om de wens van de klankbordgroep, bomen in de binnenberm aanplanten, uit te kunnen voeren moet in een volgende fase nader worden gekeken naar de mogelijkheden.

#### Deel west

De laan wordt hier hoofdzakelijk gevormd door de bomen in de binnenberm. Het is wenselijk om dit voor dit gedeelte in stand te houden en bij uitval van bomen terug te planten, zodat de laan zichtbaar blijft. De toe te passen boomsoort moet nader worden bepaald. Ongeveer de helft van de bomen in de binnenberm heeft een matige conditie. Dit kan betekenen dat er binnen 15 jaar gaten gaan vallen in de laan. Onder de grond zullen bij aanplant van nieuwe bomen maatregelen genomen moeten worden (zie bijlage 13). Om te voorkomen dat door deze maatregelen een lappendekken in het asfalt ontstaat en dat er te veel wortels van bestaande bomen aangetast worden, heeft het de voorkeur om deze maatregel voor een cluster van bomen toe te passen. Hoe groot dit cluster kan zijn is afhankelijk van de grootte van het gat.

#### Donkere hoek

Door de leeftijd en de locatie van de bomen (verdichtte ondergrond en aanrijshade) is de conditie van de meeste bomen in dit gedeelte matig of redelijk. Daarbij geldt voor tweederde van de bomen een levensverwachting die korter is dan 15 jaar (zie bijlage 7). Verkeerskundige gezien heeft het de voorkeur om deze bomen (op termijn) te verwijderen, zodat aanrijshade in de toekomst verkleind kan worden. Ook boomtechnisch heeft het de voorkeur om geen bomen van deze grootte op een dergelijke, relatief smalle, locatie aan te planten, waardoor het probleem in de toekomst weer op gaat spelen. De gemeente Bergen overweegt, met de startnotitie van de raad als aanknopingspunt, om toch de voorkeur te geven voor de uitstraling van de Donkere Hoek zoals deze nu is, en deze dus voor de toekomst in stand te houden door herstel van uitvallende bomen.

Wanneer er passeerstroken worden aangebracht wordt de kans op aanrijshade beperkt. Dit is een verkeerskundig compromis.



Onder de grond zullen, bij herplant, maatregelen genomen moeten worden, ook hier geldt dat het de voorkeur heeft om hier bomen per cluster te vervangen, waardoor de bodem voor een groter oppervlak verbeterd kan worden.





## 5. PROGRAMMA VAN EISEN

---

Het programma van eisen is het resultaat van de overwegingen die hebben plaatsgevonden in de initiatieffase. Dit vormt de basis voor verder inrichting van de Eeuwigelaan. Het is geen uitgewerkt ontwerp, maar een programma waar nader invulling aan gegeven moet worden. Per deel wordt het PvE besproken omdat elk gedeelte een andere probleemstelling heeft.

### **Algemeen**

#### *Rijweg*

Passeerstroken aanbrengen indien mogelijk

#### *Fietspad*

Aan twee zijden van de weg éénrichtingsfietspad

Voetgangers maken gebruik van fietspad

Bij de kruising van het fietspad met de Komlaan attentiemarkering aanbrengen

#### *Voetpad*

Waar mogelijk smal pad van schelpen (+/- 80 cm) tussen bomenrij en erfgrens aanbrengen??

#### *Berm*

Zo veel mogelijk Bergens profiel handhaven

Ter plaatse van het woongedeelte haag handhaven of, daar waar mogelijk, aanbrengen

#### *Bomen*

Laankarakter in stand houden

#### *Cultuurhistorie*

Rondeel herstellen

Westerwoldsebank en Roggeveenbanken laten staan

#### *Verlichting*

De huidige verlichting is aan vervanging toe, bij de werkzaamheden aan de Eeuwigelaan wordt een nieuw verlichtingsplan opgesteld.

### **1. Oude Hof**

#### *Rijweg*

Asfalt vervangen (materiaal nader te bepalen)

#### *Fietspad*

Fietspad aan noordzijde: huidige breedte aanhouden (2,40)

Voetpad aan zuidzijde: vervangen door fietspad van 2,50 m

Materiaal:

Gesloten verharding

Aansluiting op Komlaan en Hoflaan voor doorgaand fietsverkeer nader uitwerken. Indien het rondeel als oversteekpunt wordt gebruikt, dan mogelijk gedeelte tussen Komlaan en rondeel verbreden



### *Berm*

Grasberm handhaven

### *Bomen*

Bij uitval van bomen in de binnenberm, nieuwe bomen aanplanten, soort en type boom nader te bepalen.

Ondergrondse groeiomstandigheden per cluster bomen herstellen. In bos dunnen en snoeien om binnenberm meer kans te geven.

### *Cultuurhistorie*

Rondeel indien mogelijk herstellen  
Wal zichtbaar houden

## **Woongedeelte**

### **2. Deel oost**

#### *Rijweg*

Passeerstroken aanbrengen indien mogelijk

#### *Fietspad*

Fietspad aan noordzijde: huidige breedte aanhouden (2,40)

Voetpad aan zuidzijde: vervangen door fietspad van 2,50 m

Materiaal:

Gesloten verharding

### *Berm*

Haag handhaven

### *Bomen*

Nader onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden van aanplant van bomen in de binnenberm, en de consequenties hiervan op beleid voor bomen in de buitenberm.

### *Cultuurhistorie*

Bankjes handhaven

### **3. Deel west**

#### *Rijweg*

Passeerstroken aanbrengen indien mogelijk

#### *Fietspad*

Fietspad aan noordzijde: huidige breedte aanhouden (2,40)

Voetpad aan zuidzijde: vervangen door fietspad van 2,50 m

Materiaal:

Gesloten verharding

### *Berm*

Haag handhaven en indien mogelijk aanplanten.



### *Bomen*

Bij uitval van bomen in de binnenberm per keer bekijken of er bijgeplant kan worden en welk soort dit moet zijn. Bij voorkeur een cluster van meerdere bomen in één keer aanplanten

In buitenberm dunnen en snoeien om binnenberm meer kans te geven

### *Ondergronds*

Groeiomstandigheden verbeteren bij aanplant van cluster bomen

### *Cultuurhistorie*

Bankjes handhaven

## **4. Donkere Hoek**

### *Rijweg*

Passeerstroken aanbrengen indien mogelijk

### *Fietspad*

Fietspad aan noordzijde: huidige breedte aanhouden (2,40)

Fietspad aan zuidzijde: tegels vervangen door asfalt (2,50)

Materiaal:

Gesloten verharding

### *Berm*

Gras/mosberm handhaven

### *Bomen*

Bij uitval van cluster bij elkaar staande bomen in de binnenberm nieuw beuken aanplanten.

Bij grote gaten stam van bestaande bomen beschermen tegen zonnebrand.



## 6. BIJLAGES

---

1. Startnotitie Toekomst Eeuwigelaan – Gemeente Bergen
2. Boombeschermingsmaatregelen – Terra Nostra
3. Verkeersgegevens 2014 Eeuwigelaan
4. Analyse groeiplaatsomstandigheden binnenberm – Terra Nostra
5. Cultuurhistorie en landschap – Gemeente Bergen
6. a. Themakaart conditie bomen Donkere Hoek  
b. Themakaart conditie bomen Eeuwigelaan (overig)
7. Themakaart levensverwachting bomen Donkere Hoek
8. a. Intensiteiten fietsers Eeuwigelaan 2015 – Gemeente Bergen  
b. Analyse fietstellingen  
c. Fietsrouten netwerk  
d. Functionele eisen fietsnetwerk gemeente Bergen
9. Boomveiligheidscontrole – Terra Nostra
10. Quickscan Flora en Fauna – Van der Goes en Groot
11. Verkeerstellingen voetgangers
12. Plattegrond Eeuwigelaan
13. Principeoplossing ondergrondse maatregelen bomen
14. Behoudsplan Woonwijk Eeuwigelaan
15. Verslagen klankbordgroep

De Bijlages van dit rapport zijn onderzoeken en bevatten een grote hoeveelheid informatie, die dient als input voor dit rapport. Denk aan het milieu en print deze bijlages alleen indien het noodzakelijk is.