

Handen af van de Eeuwigelaan

Behoudsplan Woonwijk Eeuwigelaan



**Belangenvereniging Eeuwigelaan e.o.
7 januari 2016**

Belangenvereniging Eeuwigelaan e.o.
Secretariaat:
Eeuwigelaan 27
1861 CL Bergen
eeuwigelaan@gmail.com

Inhoudsopgave

	Pagina
Samenvatting	4
Aanbevelingen	5
1. Woonwijk Eeuwigelaan: veiligheid voor de bewoners en voor passanten	6
2. Bestaande fietspad voldoet ruimschoots aan de eisen	6
3. Intensiteit fietsers Eeuwigelaan 2015	7
4. Voorgesteld extra tweede fietspad aan zuidzijde is meer risico voor veiligheid	8
5. Hoofdfietsnetwerk	8
6. Behoud dorpschoon, Landschap en Leefbaarheid Bergen	9
7. Categorisering gebiedsontsluitingsweg is onjuist	10
8. Infrastructurele inrichting om te snel rijden tegen te gaan	11
9. Handhaving van maximum snelheid	11
10. Terugdringen van vrachtverkeer en grote autobussen	11
11. Eeuwigelaan Beeldbepalend voor Bergen	12
12. Verantwoording en Bronvermelding	13
Figuur 1a, b. Kaart Fietsbeleidsplan	14, 15
Figuur 2a, b. Categoriseringsplan wegen Bergen	16, 17
Figuur 3. Voorbeeld van een hek ter bescherming van de bomen	18
Figuur 4. Verkeersbord model L20	18
Figuur 5. Wandelkaart uit 1934 met duidelijk Rijwielpad en Wandelpad	19
Bijlagen	
Bijlage 1. Evaluatie Startnotitie-Toekomst-Eeuwigelaan	20
Bijlage 2. Evaluatie YouTube filmpje Eeuwigelaan Bergen NH van Gemeente Bergen	25
Bijlage 3. Kanttekening bij een van de uitingen in de media	25
Bijlage 4. Naar een evaluatie van het Rapport boomveiligheidscontrole	25

Samenvatting

De variant van een gescheiden fietspad aan weerszijden van de Eeuwigelaan wordt door onze vereniging afgewezen. Verbreding van het bestaande fietspad aan noordzijde wordt eveneens afgewezen. De categorisering Hoofd fietsnetwerk van zowel de Buerweg als het bestaand fietspad noordzijde Eeuwigelaan dient in stand te blijven (Figuur 1a, b).

De aanleg van een tweede fietspad aan zuidzijde van de Eeuwigelaan, en aldus beide fietspaden aan noordzijde (bestaand) en aan zuidzijde (concept) met eenrichtingsverkeer, zal de snelheid van fietsen en snorfietsen doen toenemen en aldus zal de verkeersveiligheid afnemen. Bovendien is een wandelpad langs deze laan in een woonwijk vereist, het opofferen van het bestaande wandelpad aan zuidzijde is geen optie. Verbreding van het bestaande fietspad zou leiden tot grotere snelheden en dus vermindering van de verkeersveiligheid, dit vooral ook gelet op de 36 uitritten.

In Raadsbesluiten van 1999, 2005 van de gemeente Bergen is ten onrechte de categorisering "gebiedsontsluitingsweg" toegekend aan de Eeuwigelaan en het zuidelijke deel van de Komlaan (tussen Hertenlaan en Hoflaan/Eeuwigelaan)(Figuur 2a, b). Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom hebben geen of een beperkt aantal erfaansluitingen (uitritten).

Echter zowel de Eeuwigelaan als de Komlaan hebben zeer vele, 57, erfaansluitingen en her-categorisering tot categorie "erftoegangsweg" is vereist.

De huidige inrichting van de Eeuwigelaan voldoet ruimschoots aan de categorisering erftoegangsweg voor wat betreft breedte van de autoweg en breedte van het fietspad. Wel is wenselijk dat de maximumsnelheid voor de autoweg verlaagd zal worden dit mede conform de richtlijnen voor erftoegangswegen. Dit zal de reeds bestaande goede veiligheid nog verder verbeteren, dit conform het streven van de gemeente naar meer verkeersveiligheid.

Vanwege de kwetsbaarheid van onze kinderen, de kwetsbaarheid van onze senioren, en vanwege de lastige uitritten, vragen wij omwille van onze veiligheid een onderzoek naar wettelijke mogelijkheid tot invoeren van een maximum snelheid van fietsen en snorfietsen op het bestaande fietspad.

De bomen, al dan niet pal tegen de wegband (zoals in Donkere Hoek), zijn karakteristiek voor de Eeuwigelaan. De bomen zijn gezond, en veilig mits de gemeente zorgdraagt voor regulier onderhoud verwijderen van dode takken. Het schuin over de weg hangen van sommige bomen is waarom de laan "wereldberoemd" is in Nederland. **De bomen zijn meer dan een eeuwlang een feit, het verkeer heeft zich maar aan te passen door langzaam en voorzichtig te rijden.** Dit laatste bevordert ook de veiligheid voor verkeersdeelnemers, veiligheid die de gemeentelijke Startnotitie beoogt na te streven.

Handhaving van de maximumsnelheid is vereist. Dit kan zowel door een of meer displays waar de eigen snelheid van de auto wordt getoond, maar ook met flitspalen die bij te snel rijden leiden tot een fikse boete van Het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB).

Instandhouding is vereist van de huidige veilige wegstructuur, het veilige fietspad, het hoofd fietsnetwerk, het veilige wandelpad en de bestaande bomen van de Eeuwigelaan.

Aanbevelingen

Indien de gemeente de bestaande reeds zeer goede verkeersveiligheid nog verder zou willen verbeteren, dan steunen de bewoners dit van harte. De vereniging van bewoners geeft hier een bijdrage met een aantal suggesties voor verfijningen die zouden kunnen worden aangebracht als volgt:

- beschermend hekwerk met reflectoren langs de bomen aan de buitenbocht (noordzijde) van autoweg in Donkere Hoek; keuze uit diverse types hekwerk is mogelijk (Figuur 3). Naventant ook zinvol aan binnenbocht (zuidzijde).
- betere aanleg van fietsers oversteek plaats bij Ronde Fransman – Donkere Hoek naar fietspad zuidzijde overgaand in Buerweg, opdat fietsers terugkerend uit Bergen aan Zee veiliger en in grotere getale de route hoofdfietsnetwerk via Buerweg zullen nemen, aldus het fietspad aan noordzijde van Eeuwigelaan wat te ontlasten. (De fietsers-oversteekplaatsen aan zuidzijde Komlaan, en aan zuidzijde Elzenlaan, Bergen aan Zee, zijn goede voorbeelden)
- witte streep op het midden van de autoweg voor betere visuele scheiding van rijrichtingen
- zebrapad bij bestaande verkeersdrempels bij Mosselenbuurt en Slotrampweg.
- verkeersdrempels inclusief zebrapaden voor oversteken bij de uitgangen van 4 wandelpaden (Sparrenlaan, Jan Willemlaan, Jachtpad, Slangenlaan) uit bos aan noordzijde (Figuur 5).
- uitritten naar de autoweg functioneren nu reeds als uitwijkstrook bij brede tegenliggers (vrachtwagens); hier en daar zijn reeds de bermen wat verder bestraat zodat uitvoegen makkelijker is; wellicht bij wat meer uitritten wat extra semi-bestrating in de bermen, mits na goed overleg met de betreffende bewoner. Plaatsing van verkeersbord model L20 (Figuur 4) bij zulke wat langere uitwijkstroken.
- planten van lage heggen in bermen van gedeelte van Komlaan tot Mosselenbuurt.

1. Woonwijk Eeuwigelaan: veiligheid voor de bewoners en voor passanten

De Eeuwigelaan is primair een woonwijk van 55 woningen. Er zijn diverse gezinnen met schoolgaande kinderen die veilig naar school willen fietsen. Soms zijn de kinderen nog jong en nog wat wiebelig op hun fietsje, dit is een kwetsbare groep en onze kinderen verdienen dus zorg en veiligheid op het fietspad. Tevens zijn er senioren (65+) die eveneens als kwetsbare groep gezien kunnen worden, dus ook voor hen is een veilig fietspad van belang. Bovendien zijn alle 35 uitritten van alle woningen aan de noordzijde (even huisnummers) zo gelegen dat altijd het fietspad moet worden overgestoken als wandelaar of als automobilist.

Om deze 3 redenen:

1. kwetsbaarheid van onze kinderen;
2. kwetsbaarheid van onze senioren;
3. lastige uitritten;

vragen wij omwille van de veiligheid een onderzoek naar wettelijke mogelijkheid voor een maximum snelheid van fietsen en snorfietsen op het bestaande fietspad.

In elke woonwijk is een wandelpad (trottoir, stoep) een must voor de veiligheid van de bewoners. Vele bewoners maken gebruik van het bestaande wandelpad aan de zuidzijde, en daaronder ook weer kwetsbare kinderen en senioren. Kinderen gaan bij elkaar spelen of huiswerk maken. Ook wordt vaak een ommetje gewandeld al dan niet met hond, waarin het wandelpad langs de Eeuwigelaan onderdeel is van populaire routes via het Hemelrijklaantje, de Mosselenbuurt, Het (Oude) Hof en de Slotrampweg.

Ook passanten maken gebruik van het wandelpad aan de zuidzijde, ook weer als onderdeel van wandelroutes. Diverse georganiseerde wandelingen en excursies vinden het gehele jaar plaats, vooral in de zomer maar zeker ook in lente en herfst inclusief tijdens de Kunsttiendaagse. Tevens is het wandelpad vaak in gebruik door ruiters te paard, dit in aansluiting bij andere routes en ruiterspaden zoals de in de Oude Hof, de Sparrenlaan, en in het bos ten noordzijde van, en parallel aan, de Eeuwigelaan.

2. Bestaande fietspad voldoet ruimschoots aan de eisen

Het bestaande fietspad is 240 cm breed en voldoet aan de wettelijke eisen. Het fietspad fungeert ook als doorgaande route voornamelijk naar Bergen aan Zee. Scholieren uit Bergen aan Zee fietsen dagelijks langs, alsmede senioren en ook de wat kwetsbare (want nogal wiebelige fietsers) vluchtelingen die (tijdelijke) huisvesting hebben in Bergen aan Zee. Gedurende de jaarlijkse The International Holland Music Sessions (TIHMS) in juli-augustus wordt aan vele deelnemers huisvesting geboden in woningen van de Eeuwigelaan en Bergen aan Zee, en zeker ook elders in Bergen en omgeving. De jonge musici fietsen regelmatig langs de Eeuwigelaan vaak met viool of cello, de veelal buitenlandse musici zijn ook wat wiebelig op de geleende fietsen en kwetsbaar.

Daarnaast zijn er in de zomermaanden meer fietsers vanuit een wijde regio heen of terug naar het strand van Bergen aan Zee. Onder deze zomergasten ook weer veel jonge kinderen die nog maar net kunnen fietsen, en buitenlandse gasten die door hun verblijf flink bijdragen aan de economie van Bergen, maar in het algemeen ook wat minder stabiel op een (huur)fiets rijden.

Tevens zijn er recreatieve fietsers, soms alleen, soms in een groepje of grotere groep, die op racefietsen dan wel mountainbikes langskomen als onderdeel van een langere fietstocht door de duinen. In het algemeen rijden deze niet al te hard en gaan ook netjes in 'enkelvoud' fietsen bij tegenliggers. De witte stippellijn midden op het fietspad is

hierbij een doelmatige richtlijn voor fietsers van beide kanten. Niettemin er is ook een klein percentage recreatieve fietsers dat ofwel veel te hard rijdt ofwel weigert in 'enkelvoud' te gaan bij tegenliggers, met andere woorden persistent de witte stippellijn overschrijdt met risico voor verkeersveiligheid van zowel tegenligger(s) als zichzelf. Extra maatregelen om zulk wangedrag in te perken zijn gewenst en lijken ook wel mogelijk in overleg met en advies van de neutrale objectieve Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Vooral onderzoek naar wettelijke mogelijkheid voor een maximum snelheid is zinvol, en zulk maximum dan ook op regelmatige borden en ook op het wegdek van het fietspad aan te geven.

In het duingebied zoals ook langs de Zeeweg zijn in de afgelopen jaren de fietspaden opnieuw en veel breder aangelegd. De ruime betonbanen bieden aan groepen van recreatieve fietsers de mogelijkheid om toch nog relatief veilig Tour de France te spelen en in een twee-fietsen-breed peloton op grote snelheid voort te razen. Dit is de recreatieve fietsers van harte gegund. In de duinen zijn geen woningen en geen uitritten, en tegenliggers kunnen ook nog wel passeren. Echter de Eeuwigelaan is een woonwijk en daar dient men zich te houden aan een veilige snelheid, en bij tegenliggers ook in enkelvoud te fietsen. Dit aansluitend ook bij de gehele woonkern Bergen, waar de nauwe Komlaan en/of Hoflaan ook vereist dat men voorzichtig fietst. Bijvoorbeeld de fietsstroken terzijde van de Komlaan hebben elk een breedte van 110-120 cm, bij de fietsoversteekplaats is het oost-west fietspad lokaal veel breder, maar op het rechte deel van de Hoflaan weer minder 280 cm breed. Dit laatste is 40 cm breder dan de Eeuwigelaan, aldus kan men wat sneller fietsen en dat is verantwoord want in dit deel van de Hoflaan zijn geen uitritten. Ten slotte de uitrit van het Museum Kranenburgh is kennelijk zoveel meer belangrijk dan uitritten van de woonhuizen op de Eeuwigelaan, dat nabij het museum het fietspad is omgeleid via de autoweg met alle gevaar van dien.

Daarnaast maken snorfietsen (inclusief elektrische fietsen) verplicht gebruik van het fietspad. Voor snorfietsen geldt een maximum snelheid van 25 km/uur maar niet allen houden zich aan deze wet. Extra maatregelen zijn gewenst, en lijken ook wel mogelijk in overleg met en advies van SWOV.

3. Intensiteit fietsers Eeuwigelaan 2015

Dit recente rapport van de Gemeente Bergen rapporteert metingen tot en met week 44, de resterende weken 45 tot en met 52 zijn niet opgenomen, er mist dus circa 13% van het jaar. De weken 45-52 in najaar en winter zijn juist zeer rustig, navenant aan week 1-4 (maand januari) met weekdaggemiddelde tussen 194 en 288 fietsers per dag. Het is niet duidelijk of de omissie van 13% juist kalme weken wel of geen effect heeft op de berekende getallen. Bijvoorbeeld "de gemiddelde piekintensiteit over alle dagen van het hele(?) jaar is 81" maar dit zou feitelijk, al dan niet, nog weer lager zijn wanneer die weken 45-52 zouden zijn meegenomen in de berekening. Graag opheldering hierover. Hoe druk is het nu echt op het fietspad van de Eeuwigelaan? Het rapport meldt voor de zomerdagen een "opmerkelijke" ontdekking dat het in de ochtend drukker is naar de kust toe, en in de middag en avond in omgekeerde richting drukker. Dit is net zo "opmerkelijk" als het stoplicht te Almelo dat soms op rood springt en soms op groen, dus net als in Almelo is het ook in Bergen een verkeersdrukke van belang (H. Finkers).

Laten we nu eens aannemen dat op de piekdag 3 augustus met 2300 fietsers, de helft hiervan, dus 1150 fietsers, in de ochtend vanaf 10 uur begint te vertrekken vanaf de Komlaan met de veilige afstand van 8 meter tot de voorliggende fiets, totaal lengteverbruik per fietser is aldus 10 meter. Het fietspad heeft een lengte van circa 1600

meter vanaf de Komlaan tot Rotonde bij De Fransman. Bij een standaard snelheid van 15 km/uur legt men deze afstand af in circa 1/10 van 1 uur ofwel 6 minuten. Dus om 10:06 uur (zes over tien) bevinden zich dan 160 fietsen op het fietspad gelijkmatig verdeeld met tussenafstand van 10 meter. Weer 6 minuten later het volgende cohort van 160 fietsen, enzovoorts, totdat na 42 minuten alle 1150 fietsers De Fransman zijn gepasseerd, dus het fietspad langs de Eeuwigelaan er weer verlaten bijligt. Met andere woorden een piek-capaciteit van 1150 fietsen in 42 minuten, ofwel 1640 fietsen per uur is veilig mogelijk. Uitgaande van het gerapporteerde maximum weekdaggemiddelde van slechts 906 fietsen richting van oost naar west zouden deze fietsen nog een kwartier eerder verdwenen zijn. Het rapport meldt een nog lagere waarde voor de maximum piek intensiteit van 320 fietsers per uur (in beide richtingen). Hoezo drukte op het fietspad?

En hoe stil is het in de overige periodes? In januari (week 1-4) is het weekdaggemiddelde het laagste met circa 237 fietsen per dag in beide richtingen. Als deze alleen overdag fietsen (12 van de 24 uur) dan ziet een stilstaande observator circa 20 fietsen per uur langskomen, dat is 1 fiets per 3 minuten. Dit zijn minder verkeersbewegingen dan bij het stoplicht te Almelo. Het huidige 240 cm brede fietspad is daarvoor meer dan toereikend.

Het rapport meldt als volgt: "Alleen voor het moment met laagste intensiteit voldoet de breedte van het huidige fietspad volgens de richtlijnen voor Verkeer en Vervoer CROW". Echter wat deze richtlijnen dan feitelijk zouden zijn is niet vermeld. Bovendien is in ons rapport aangetoond dat de richtlijnen van CROW niet van toepassing zijn want de Eeuwigelaan is GEEN gebiedsontsluitingsweg.

4. Extra tweede fietspad aan zuidzijde zal extra risico zijn voor veiligheid

De door sommigen voorgestelde optie van een tweede fietspad aan de zuidzijde zou niet alleen ten koste gaan van het huidige wandelpad maar zou vooral ook nadelig zijn voor de verkeersveiligheid op de geprojecteerde twee fietspaden. Immers elk fietspad zou dan slechts een eenrichtingsverkeer kennen, en ongetwijfeld zal dit leiden tot grotere snelheden van fietsen en snorfietzen, met navenant meer risico van ongelukken en letsel voor bewoners en/of passanten. Er zijn 22 uitritten aan de zuidzijde, een extra fietspad zou risico van aanrijding met verkeer (wandelaar, fietser, auto) uit een uitrit verhogen, dus nadelig voor de verkeersveiligheid.

Meer fietspad qua ruimte, lees breedte, is ook helemaal niet nodig, het merendeel van het jaar is het zeer rustig op het huidige fietspad aan de noordzijde. In de zomermaanden kan het wat drukker zijn, waarbij het huidige tweerichtingsverkeer met de bestaande middenstreep bijdraagt aan de verkeersveiligheid zodat ook de kleine minderheid die riskant zou willen fietsen of snorfietzen daartoe minder gelegenheid krijgt.

5. Hoofd fietsnetwerk

Circa 20 jaar geleden is gekozen voor twee trajecten om vanuit de dorpskern Bergen heen en weer naar Bergen aan Zee te kunnen fietsen (Figuur 1a, b). Het heengaande traject (westwaarts) gaat over de smalle fietsstrook (110 cm) westzijde van de Komlaan, langs het brede (240 cm) fietspad aan noordzijde Eeuwigelaan tot aan de Fransman, en vandaar verder naar Bergen aan Zee of desgewenst richting Egmond. Het teruggaande traject (oostwaarts) komt vanaf de Fransman bij een oversteek over de Eeuwigelaan, volgt de zuidzijde van de Donkere Hoek, en daarna de route over de Buerweg, Mosselenbuurt, Sluislaan, Paddenpad en verder naar de Nesdijk naar de Bergerweg richting Alkmaar.

Niettemin is het fietspad ter noordzijde van de Eeuwigelaan tweerichtingsverkeer, dit is nodig voor lokale fietsers, en door het eenrichtingsverkeer en de witte middenstreep noopt dit de fietsers ook om bij af en toe een tegenligger (zelden, behalve op mooie zomerdag) in enkelvoud te fietsen en snelheid te minderen.

Fietsers die oostwaarts fietsen over de Buerweg kunnen aan het einde ook linksaf slaan via ofwel het Nachtegalenlaantje ofwel iets verderop via de Mosselenbuurt. Men komt dan uit bij de Eeuwigelaan. Hier zou een extra zebrapad op de verkeersdrempel tussen Mosselenbuurt en Jan Willemlaan ook voor fietsers de veiligheid verbeteren, waarna men verder oostwaarts kan rijden over fietspad noordzijde Eeuwigelaan, oversteekplaats Komlaan en dan linksaf noordwaarts op de smalle fietsersstrook aan oostzijde Komlaan.

6. Behoud dorpsschoon, Landschap en Leefbaarheid Bergen

De motie in 2012 ingediend door de toenmalige partij Gemeentebelangen vermeld als volgt:

- 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;

In dit rapport Behoudsplan Woonwijk Eeuwigelaan is evident dat ofwel een verbreding van het huidige fietspad aan noordzijde Eeuwigelaan, ofwel een tweede fietspad aan zuidzijde overbodig en ongewenst is want een grove aantasting van de algemeen erkende beeldbepalende waarde van de laan voor geheel Bergen. Immers het vigerende Hoofd fietsnetwerk voorziet reeds in doorgaande routes, zie sectie 5. hierboven en Figuur 1a, b, meer fietsroutes zijn gewoon niet nodig.

Er is ook een opmerkelijk contrast van de Startnotitie met de recente herwaardering en landschappelijke verbetering van de Sparrenlaan. Terwijl enerzijds de Startnotitie niet terugdeinst voor aantasting door aanleg van een tweede fietspad alsmede bedreigingen voor bomen en hagen, is anderzijds in recente jaren met steun van particulieren en organisaties de Sparrenlaan gerenoveerd inclusief het aanplanten van nieuwe bomen.

Gelukkig zijn er diverse verenigingen en stichtingen die zich juist wel inzetten voor behoud van dorpsschoon, landschap en leefbaarheid in Bergen.

De ambities van de Startnotitie ("Niets doen is geen optie") waarin wordt voorzien dat in het tweede kwartaal van jaar 2018 alles op de schop gaat (Startnotitie pagina 11, tabel onder 4.1). Projectfasering) lijken nogal bizar wanneer men, bij wijze van een gedachte-experiment, overal het woord Eeuwigelaan (Bergen) vervangt door Herengracht (Amsterdam). De Herengracht heeft vrijwel geen uitritten en is "dus" juist wel een Gebiedsontsluitingsweg en "dus" moeten er aparte fietspaden komen met CROW voorgeschreven breedte 3,50-4,00 meter en CROW rijbanen voor autoverkeer van minimaal 2,90 meter per rijstrook. De consequentie is evident, alle bomen langs de Herengracht dienen te worden geveld ("Het college is bevoegd gezag"), en de gracht zelf gedempt om ruimte te bieden aan de fietspaden en rijbanen. Zulk plan zou eveneens een enorme aantasting zijn van landschap en cultuurgoed, dus ongetwijfeld eveneens leiden tot een storm van protest in Amsterdam. Echter zulke bestuurlijke dwalingen zijn toch voorgekomen, midden van de 20e eeuw is in Utrecht de Catharijnesingel opgeofferd voor een verkeersader, om juist recent in 2015 weer te zijn hersteld, en meer herstel volgt nog. Het enorme verlies van belastinggelden, eerst bij de demping en nu bij de restauratie van de Catharijnesingel is een evident voorbeeld van hoe het dus niet moet.

7. Categorisering gebiedsontsluitingsweg is onjuist

Het rapport met titel 'De balans opgemaakt, Duurzaam veilig 1998-2007' van de SWOV (2009) geeft de volgende richtlijn:

"Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom hebben meestal een snelheidslimiet van 50 km/uur. Volgens de richtlijnen hebben deze wegen vrij liggende fietspaden en geen of een beperkt aantal erfaansluitingen."

De richtlijnen voor de inrichting van gebiedsontsluitingswegen zijn ook opgenomen in de ASVV 2012 (hoofdstuk 12). In dit hoofdstuk staan richtlijnen voor o.a. wegvakvoorzieningen en kruispuntvoorzieningen. En verder staan in paragraaf 10.2.4.3 de richtlijnen voor een ideale en een minimale inrichting van een GOW-50 bibeko. In de ideale inrichting zijn er geen erfaansluitingen aanwezig op de rijbaan. In de minimale inrichting mogen er wel erfaansluitingen aanwezig zijn, maar met compenserende maatregelen: "Erfaansluitingen moeten attentie verhogend worden vormgegeven, de as markering moet lokaal worden onderbroken."

Vanwege de feitelijk zeer vele, 57 erfaansluitingen (uitritten) is de Eeuwigelaan dus GEEN gebiedsontsluitingsweg. Dit is voor 55 woonhuizen (waarvan 2 met 2 uitritten) en inclusief 1 uitrit van de Oude Hof alwaar 1 woonhuis en enkele andere gebouwen zonder woonfunctie, tezamen met nummers Eeuwigelaan 1 t/m 11.

De categorisering zoals per Raadsbesluit in 1999 van gemeente Bergen, en bekrachtigd in Raadsbesluit in 2005, is dus volstrekt onjuist. Als men zou volharden in deze categorisering, dan zou dit alleen kunnen door aanleg van parallelwegen aan beide zijden van de hoofdweg in het midden. Deze hoofdweg zou dan een gebiedsontsluitingsweg status kunnen krijgen. Maar het is evident dat over de beperkte beschikbare breedte de aanleg van parallelwegen volstrekt onmogelijk is.

De juiste categorisering van de Eeuwigelaan en tevens de Komlaan is de categorie van een erftoegangsweg.

De rijbaan voor autoverkeer kent een huidige maximum snelheid van 50 km/uur. Voor de veiligheid van de woonwijk Eeuwigelaan vragen wij onderzoek naar de wettelijke mogelijkheid tot een verlaging van de maximum snelheid. Een lagere maximum snelheid is ook conform de richtlijnen voor een erftoegangsweg. Dit zou als permanente maatregel reeds kunnen worden toegepast in de Donkere Hoek vanaf Ronde Fransman tot aan de Slotrampweg zodat de fietsersoversteek bij de rotonde alsmede de bomen langs de weg veiliger zullen worden.

Er bestaat een doorgaande autoroute door het dorp Bergen waar het deel vanaf het Plein langs de Hertenkamp en Hertenzaan tot de Komlaan al een maximum snelheid kent van 30 km/uur. Dit is dus al toegekend voor een deel van de door de gemeente gekozen doorgaande autoroute. Aldus zou een lagere maximum snelheid ook veiliger zijn op dezelfde doorgaande autoroute op de Komlaan en de Eeuwigelaan tot de rotonde van de Fransman.

De suggestie van een eventuele verbreding van de autoweg is zinloos. De overigens niet relevante (want geen ontsluitingsweg) richtlijn zou zijn tweemaal minimaal 290 cm dus minimaal 580 cm ten opzichte van heden 500 cm. Wat heeft verbreding voor zin als elders de doorgaande route te smal is en/of een maximum snelheid van 30 km/uur kent,

dat is op de Komlaan (smal, en ook een STOP bij oversteek fietsers); en bij de Hertenkamp, Stationsstraat en Plein (alle drie maximaal 30 km/uur).

8. Infrastructurele inrichting om te snel rijden tegen te gaan

Diverse automobilisten en vooral ook bestuurders van motorfietsen overschrijden regelmatig de huidige maximum snelheid van 50 km/uur. Extra maatregelen van infrastructuur zijn nodig en ook mogelijk om overtreding van de maximum snelheid tegen te gaan. Voorstel is het aanleggen van een extra viertal verkeersdrempels tevens voorzien van zebrapad oversteekplaatsen. Deze te plaatsen bij de uitgangen van wandelpaden uit het bos ter noordzijde van de Eeuwigelaan, namelijk de Sparrenlaan, Jan Willemlaan, Jachtpad en Slangenlaan. De bestaande verkeersdrempels bij Mosselenbuurt en Slotrampweg navenant ook voorzien van een zebrapad.

9. Handhaving van maximum snelheid

Vooraf in de zomermaanden zijn er vaak grove overtredingen van de maximum snelheid. Auto's en vooral ook motoren en bromfietsen draaien na de Komlaan rechtsaf op de Eeuwigelaan en direct daarna wordt de gaspedaal flink ingetrapt, waarbij soms de bestuurders van motorfietsen ook naast elkaar een wedstrijd houden. Navenant is direct na de verkeersdrempel bij de Mosselenbuurt een ander startpunt voor snelheidswegpiraten.

Deze snelheidsovertredingen zijn verreweg het belangrijkste risico voor de verkeersveiligheid.

Dit kan worden tegengegaan door zowel een of meer displays waar de eigen snelheid van de auto of motorfiets wordt getoond (zoals bijvoorbeeld op de Duinweg nabij manege Poelenburgh), maar ook met flitspalen die bij te snel rijden automatisch leiden tot een boete. Navenant handhaving maximum snelheid 25 km/uur voor snorfietsen en 45 km/uur voor bromfietsen.

10. Terugdringen van vrachtverkeer en de grote (Connexxion) bussen

Vrachtverkeer en grote autobussen geven diverse vormen van overlast. De emissie van roet uit dieselmotoren is een risico voor de gezondheid van de omwonenden. Bijvoorbeeld grote steden zoals Utrecht proberen via wetgeving om (oude) dieselveertuigen zoveel mogelijk uit de woonkernen te weren.

Daarnaast zijn deze voertuigen vanwege zowel hun grotere breedte alsmede grotere hoogte wat lastiger voor tegenliggers respectievelijk een risico voor aanrijding van boomkruinen. Gelukkig biedt de Eeuwigelaan met zijn 56 uitritten vele mogelijkheden voor uitwijken zodat een vrachtauto of grote autobus kan passeren. In het algemeen is er goede doorstroming van het auto- en vrachtverkeer. Slechts bij hoge uitzondering is er een korte stilstand, maar dat is verwaarloosbaar in vergelijking met bijvoorbeeld de dagelijkse files en oponthoud op de snelwegen zoals de A9 en de A4, de snelwegen die het gebied Alkmaar-Bergen bedienen.

Daarnaast is algemeen bekend dat zware voertuigen vrijwel geheel en al de oorzaak zijn van geleidelijke verzakking van bestrating als gevolg van de hoge asdruk. Gelukkig is de bestrating van de Eeuwigelaan nog steeds in goede staat, hier en daar is een kleine hobbel alleen maar gunstig om overschrijden van maximum snelheid tegen te gaan. Ook zijn er enkele locaties waar te zijner tijd wellicht een stukje van de bestrating opnieuw gelegd zou kunnen worden.

Terugdringen van grote vrachtauto's en grote autobussen zou zeer wenselijk zijn zowel voor gezondheid van omwonenden als voor meer optimaal verkeer, alsmede voor

bescherming van de boomkruinen en voor langere levensduur van de bestrating. Dit kan bijvoorbeeld door vrachtauto's alleen toe te laten in de ochtenduren tot circa 11 uur, zoals reeds gebruikelijk in veel winkelgebieden in het land, of door alleen kleinere types vrachtauto toe te staan. Een maximumsnelheid van 30 km/uur alleen voor vrachtauto's zou ook al beter zijn.

Diverse vrijwilliger-bestuurders van de buurtbus hebben ons verzekerd dat de Eeuwigeelaan breed genoeg is, en dat in de afgelopen jaren op de Eeuwigeelaan nooit een ongeval heeft plaatsgevonden met een buurtbus. De buurtbussen (8 personen) zijn smal genoeg om zonder enig probleem een tegenligger te passeren, uitwijken van buurtbus dan wel tegenligger is niet nodig.

Gedurende een bepaalde tijd in de zomer rijdt de buurtbus slechts eenmaal per uur. De Connexxion rijdt dan met een extra (strand)bus (Gemeentegids Bergen, pagina 18). Wie deze grote stadsbus langs ziet rijden valt op dat meestal deze grote bus nauwelijks passagiers heeft. Met andere woorden, vaker wel dan niet zou de kleine buurtbus volstaan. Het opheffen van de grote stadsbus in de zomermaanden en vervanging door de buurtbus, zo nodig met extra ritten tijdens piekuren, is aan te bevelen.

11. Eeuwigeelaan Beeldbepalend voor Bergen

De Eeuwigeelaan is in 1907/1908 voorzien van bestrating en destijds zijn ook de percelen bouwgrond verkocht en nu zijn er 55 woonhuizen. In een VVV kaart uit 1934 is duidelijk aangegeven een fietspad aan de noordzijde en wandelpad aan de zuidzijde (Figuur 5). In de afgelopen eeuw is de Eeuwigeelaan een icoon geworden voor Bergen en wordt zo gezien door vele Nederlanders. Vanuit de grotere regio Alkmaar en omgeving komen velen af en toe een dagje op de fiets naar Bergen en Bergen aan Zee en waarderen de prachtige bomen en vele oude huizen langs de laan. Vanuit heel Nederland horen we vaak dat men als kind wel eens op vakantie is geweest in Bergen en Bergen aan Zee, vaak ook door huren van een zomerwoning.

Bergen en Bergen aan Zee zijn relatief goed bewaard gebleven kustgemeentes, de vele vrijstaande huizen door het hele dorp heen, geven een riante uitstraling die aantrekkelijk is voor de midden- en hogere segmenten van de toeristenmarkt. Het is welbekend dat deze segmenten per bezoeker meer besteden in de economie van Bergen. Bijvoorbeeld in de meest recente Kunsttiendaagse oktober 2015 zijn naar voorlopige schatting circa 40.000 bezoekers geweest die eveneens naar schatting gezamenlijk circa 4 miljoen hebben uitgegeven in Bergen, circa 100 Euro per persoon, vrijwel allemaal voor een eendaags bezoek.

Het meer ruimte bieden aan (snel)verkeer is niet alleen desastreus voor de verkeersveiligheid van de eigen bewoners en andere verkeersdeelnemers, maar zal ook het speciale karakter van Bergen aantasten. Aldus zal het toerisme vanuit de midden- en hogere segmenten gaan afnemen, en dat ten koste van de economie van horeca en winkelstand in Bergen en Bergen aan Zee. Met het toenemende winkelen via internet heeft de winkelstand het toch al moeilijk, en extra aantasting van de speciale sfeer van Bergen is niet aan te bevelen.

De ooit welvarende badplaats Scheveningen had zijn 'belle époque' tot de Tweede Wereldoorlog, na de grote bouwkundige schades tijdens de bezetting is de originele sfeer en stijl niet teruggekomen en resteert slechts massa toerisme.

In België kennen we allemaal de gehele Noordzee kust met veel ruime toegangswegen naar vele zeer hoge appartementenflats, die het uitzicht op zee feitelijk benemen. Onze Belgische burens zelf noemen dit de "Atlantik Wall" en gaan liever op vakantie naar de Nederlandse kust. Er is één uitzondering in België, namelijk het dorp De Haan, dat door aanhoudende inzet van de eigen burgerij de druk van gemeentebesturen, wegebouwers en projectontwikkelaars heeft weerstaan, en nog steeds dezelfde sfeer en uitstraling heeft als ons Bergen en Bergen aan Zee.

Tenslotte, bij originele verkoop vanaf de jaren om en nabij 1910 van de bouwpercelen langs de Eeuwigelaan, mede ter financiering van de bestrating van de Eeuwigelaan en de ontwikkeling van de regio tot badplaats, is een situatie aangeboden van een rijwielpad enerzijds en een wandelpad anderzijds (Figuur 5). De toenmalige kopers en bouwers van woningen meenden te kunnen vertrouwen op rechtmatigheid van de verkopende partij (Van Reenen c.s.), de gemeente als rechtsopvolger dient dit vertrouwen te blijven respecteren.

12. Verantwoording en Bronvermelding

ASVV 2012. Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

Aantal pagina's:1208. ISBN:978 90 6628 612 2. CROW Artikelnummer:723

<http://www.crow.nl/publicaties/asvv-2012-aanbevelingen-voor-verkeersvoorzieningen>

CROW rapport: Handboek wegontwerp 2013 Gebiedsontsluitingswegen, 200 pagina,

ISBN: 978 90 6628 628 3 Kostprijs € 89,00.

<http://www.crow.nl/publicaties/handboek-wegontwerp-2013-gebiedsontsluitingswegen>

Eeuwigelaan. Over de geschiedenis van de Eeuwigelaan is zeer veel geschreven ook in context van de ontwikkeling van de heerlijkheid Bergen sinds het begin van de 20e eeuw, en de exacte jaren van aanleg bestrating, bouw van eerste woonhuizen, etcetera. Hier is volstaan met de beknopte vermelding 'om en nabij 1910' om een en ander samen te vatten.

Finkers, H. (1985) „Een stoplicht springt op rood, een ander weer op groen. In Almelo is altijd wat te doen.” Cabaretvoorstelling EHBO is mijn lust en mijn leven, 1985.

Foto Vooromslag februari 2013, winterpracht; foto genomen door een bewoner.

Foto Achteromslag uit Startnotitie (2015), zomerpracht.

Gemeentegids Bergen. <http://bergen.digigids.eu/pages/menu/voorwoord.php>

Informatie en Presentatie bijeenkomst op 3 november 2015. Volledig beeld en geluidsverslag is te vinden op:

<https://www.raadbergen-nh.nl/Vergaderingen/Informatie-en-Presentatie-bijeenkomsten/2015/03-november/19:30>.

Intensiteiten fietsers Eeuwigelaan 2015. Rapport van de Gemeente Bergen, 4 pagina inclusief drie grafieken.

KpVV-CROW (2015) V&VB Bericht informatiebulletin Weg met Bomen, KpVV-CROW, No. 161, oktober 2015. pp 1-2.

Startnotitie Toekomst Eeuwigelaan (2015) Rapport van de Gemeente Bergen. pp 1-14.

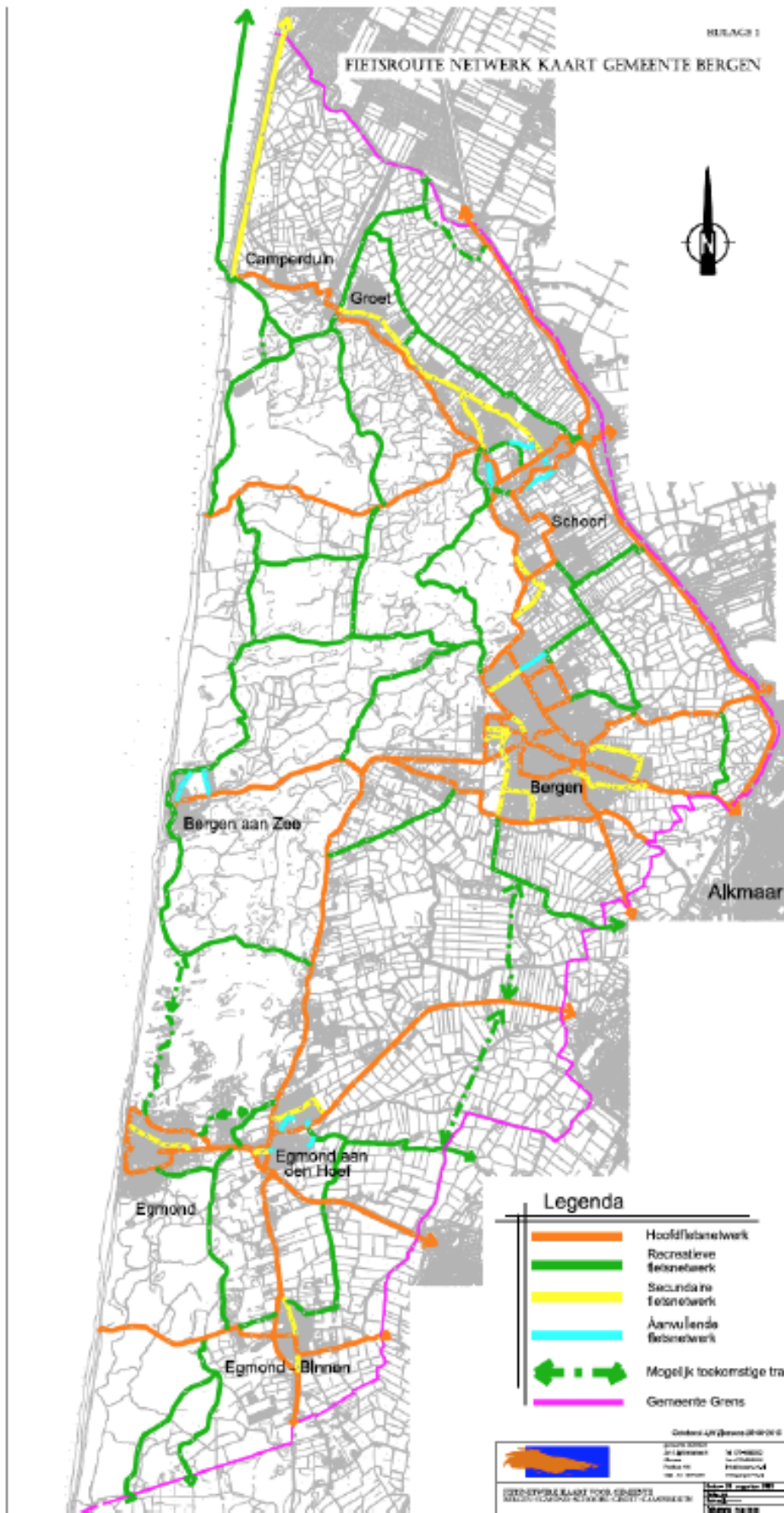
SWOV (2009) De balans opgemaakt, Duurzaam veilig 1998-2007. ISBN/EAN: 978-90-73946-06-4, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, pp. 1-67.

SWOV (2010) SWOV-Factsheet. Fietsvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen, pp 1-6. https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Fietsvoorzieningen.pdf

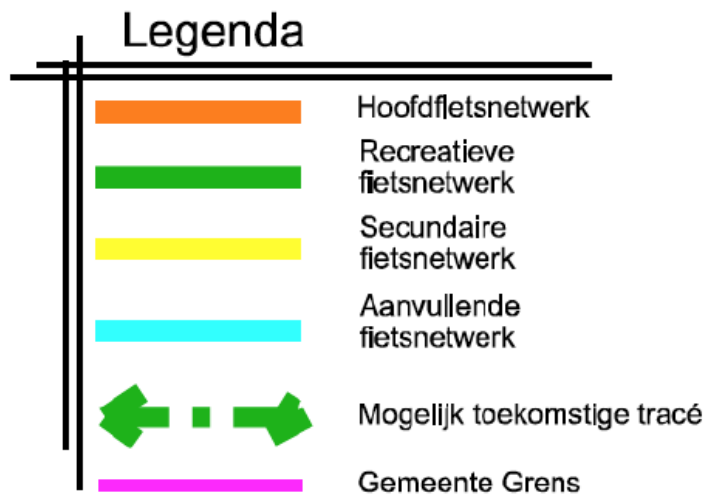
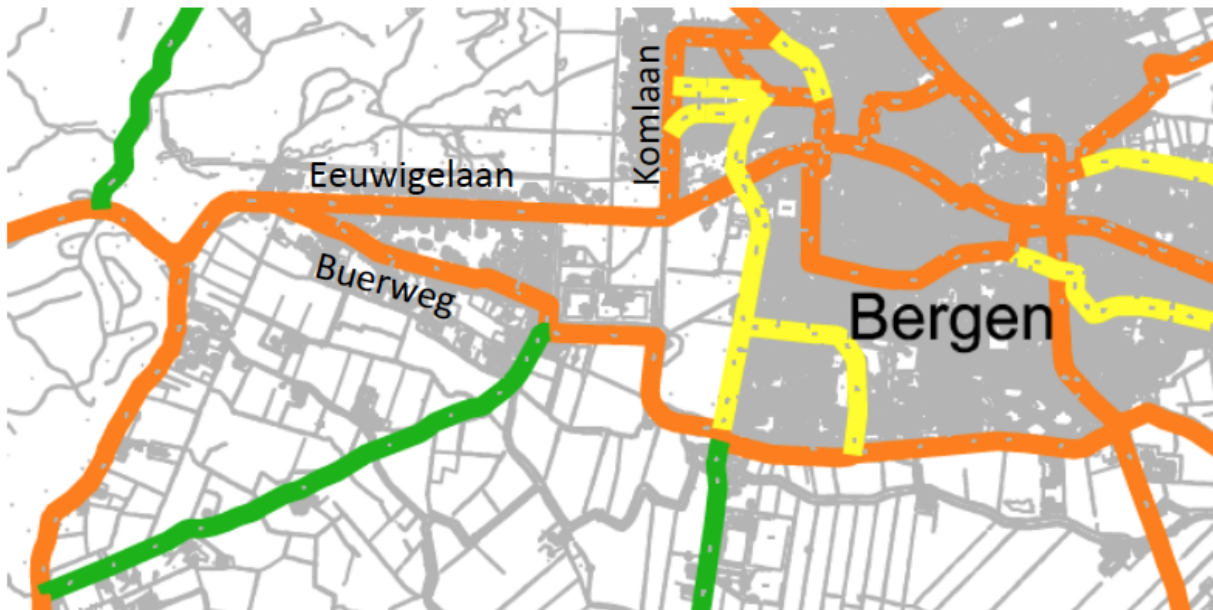
SWOV (2014) SWOV Factsheet Brom- en snorfietsers. pp 1-8.

https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Bromsnorfietsers.pdf


Terra Nostra (2015) Rapportage boomveiligheidscontrole en trekproeven. pp 1-7.



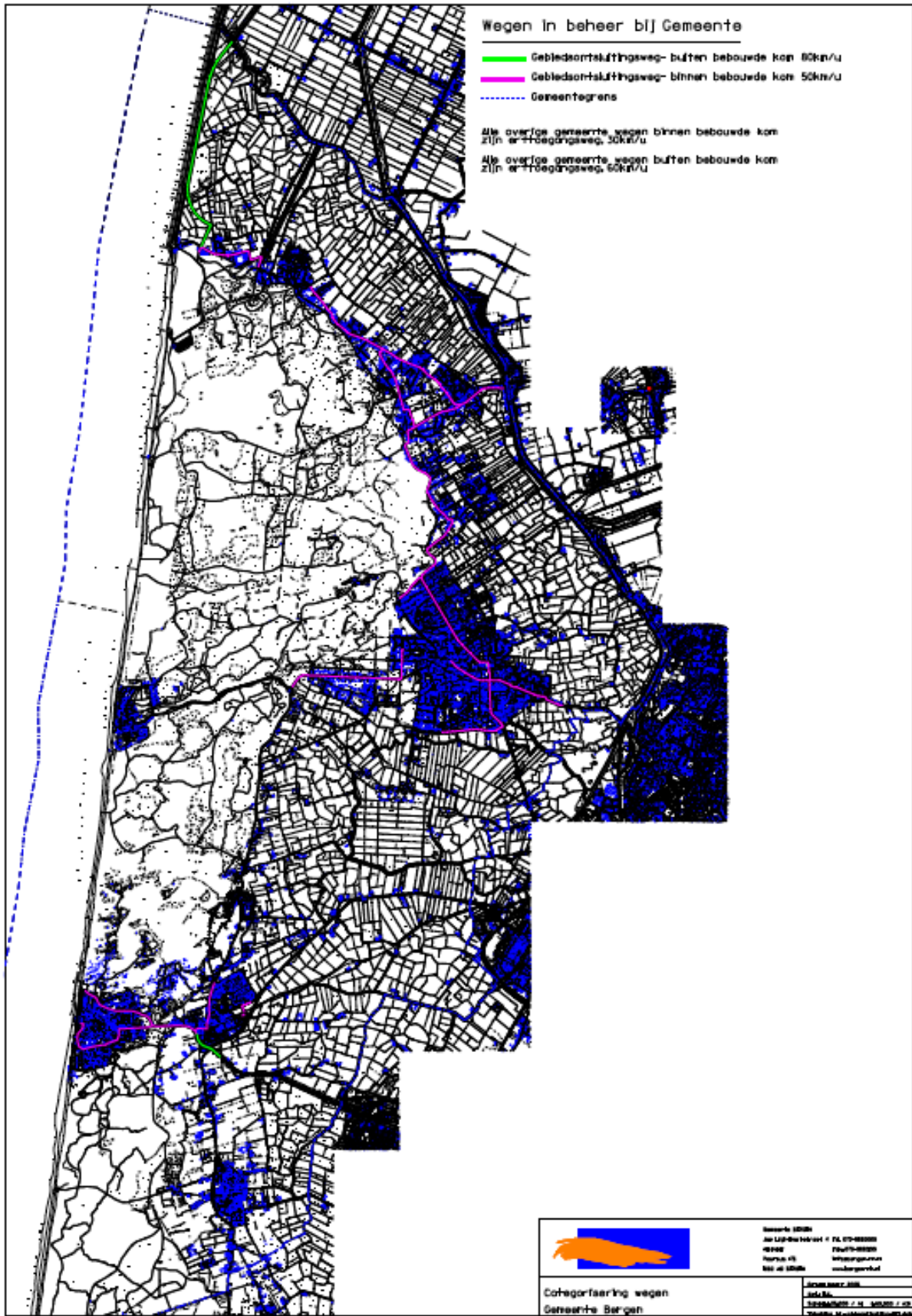
Figuur 1a. Kaart Fietsroute Netwerk Gemeente Bergen 28 augustus 2015



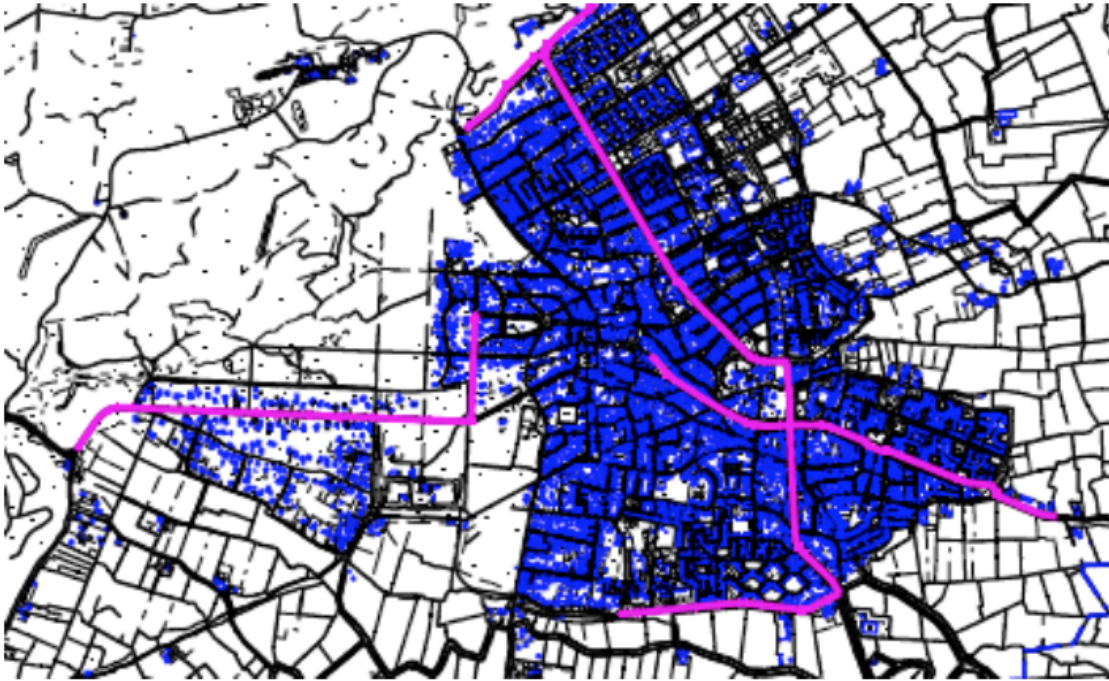
Getekend J.W.Slemons 28-08-2015

	gemeente BERGEN Jan Lighthartstraat 4 Alkmaar Postbus 175 1860 AD BERGEN	Tel. 072-8880000 Fax. 072-8880100 Info@bergen-nh.nl www.bergen-nh.nl
	FIETSNETWERK KAART VOOR GEMEENTE BERGEN-EGMOND-SCHOORL-GROET-CAMPERDUIN	
		Datum 28 augustus 2015 Get. jws Schaal ----- Tekening nr. xxxx

Figuur 1b. Detail Buerweg, Eeuwigelaan en Komlaan van Fietsroute Netwerk 28-8-2015



Figuur 2a. Categoriseringsplan wegen Bergen (2005)




Wegen in beheer bij Gemeente

- Gebiedsontsluitingsweg- buiten bebouwde kom 80km/u
- Gebiedsontsluitingsweg- binnen bebouwde kom 50km/u
- - - - Gemeentegrens

Alle overige gemeente wegen binnen bebouwde kom zijn erftoegangsweg, 30km/u

Alle overige gemeente wegen buiten bebouwde kom zijn erftoegangsweg, 60km/u

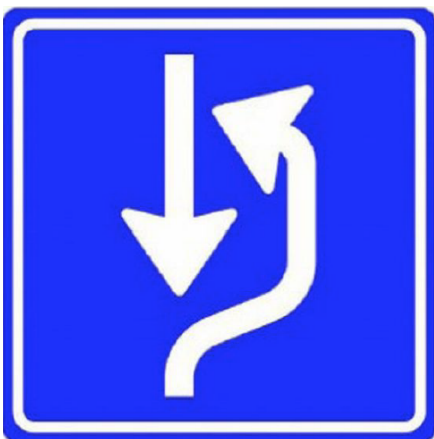
	Gemeente BERGEN Jan Lighthartstraat 4 Tel. 072-8880000 Alkmaar Fax. 072-8880100 Postbus 175 Info@bergen-nh.nl 1860 AD BERGEN www.bergen-nh.nl	
	Datum: Maart 2005 Get.: H.S. Schaal: 1:25,000 / A1 (1:50,000 / A3) Tekenlng. nr.: categorisering-BES.dgn	
Categoriëring wegen Gemeente Bergen		

Figuur 2b. Detail Eeuwigelaan en Komlaan van Categoriseringsplan Bergen (2005) waarin ten onrechte de Eeuwigelaan en zuidelijk deel Komlaan als gebiedsontsluitingsweg (paars) zijn aangegeven.



Figuur 3. Voorbeeld van een hek ter bescherming van de bomen met een meer landelijke uitstraling. Dit zou zeer geschikt zijn voor de buitenbocht (en binnenbocht) van de Donkere Hoek. Ook de grond tussen de bomen zou niet meer bereiden worden door auto's zodat inklinken kan worden voorkomen, en zo de boomwortelstelsels beter blijven functioneren.

Uit: V&VB Bericht informatiebulletin Weg met Bomen, KpVV-CROW, No. 161, oktober 2015. Andere mogelijkheden zijn een soortgelijk hek van zwart recycled plastic, aluminium beplanking met rood/wit reflectie, verzinkte staaldraden aan stalen palen, of verzinkte vangrails.



Figuur 4. Verkeersbord L20 voor uitwijkstrook.



Figuur 5. Eeuwigelaan met duidelijke vermelding van Rijwielpad aan noordzijde en Wandelpad aan zuidzijde. Wandelkaart van 1934. Tevens zichtbaar de 4 wandelpaden vanuit het bos aan noordzijde, namelijk van oost naar west Sparrenlaan, Jan Willemlaan, Jachtpad en Slangenlaan (hier Voetpad in het Bosch), alsmede aan zuidzijde de Mosselenbuurt en de Slotrampweg. Voor alle 6 locaties is nu het voorstel de aanleg van een verkeersdrempel inclusief zebrapad-oversteekplaats.



Legenda van deze Wandelkaart, geheel rechtsonder jaartal 1934.

Bijlage 1. Evaluatie Startnotitie-Toekomst-Eeuwigelaan

Zeer opvallend is dat in de Startnotitie geen enkele vermelding is van de bewoners, dus het feit dat de Eeuwigelaan primair een woonwijk is met 55 woningen waarin echte mensen wonen. Hieronder zijn ook schoolgaande kinderen en senioren, die relatief kwetsbaar zijn in het verkeer. Bewoners zijn kennelijk voor de gemeente onbelangrijk. Pas bij de voorgestelde samenstelling van een klankbordgroep wordt vermeld de Bewonersvereniging Eeuwigelaan.

Hieronder vind men eerst citaten uit de Startnotitie in een omlijnd tekstvak, gevolgd door de evaluatie.

De Eeuwigelaan is voor auto- fiets- en wandelverkeer onveilig.

Dit is pertinent onjuist. Voor zover bekend zijn er in afgelopen jaren geen ongevallen geweest. Zonder ondersteunende feiten is de kwalificatie 'onveilig' puur suggestief. Het betoog faalt.

Fietspad te smal

Ten eerste is het fietspad te smal waardoor fietsers onderling in conflict kunnen komen.

Het fietspad is NIET te smal en fietsers komen NIET onderling in conflict. Het fietspad heeft een breedte van 240 cm en dit is ruim voldoende om twee fietsers dan wel snorfietsers elkaar in tegengestelde richting te laten passeren. Doordat per rijrichting een breedte van circa 120 cm beschikbaar is, wordt men genoodzaakt bij tegenliggers in enkelvoud en langzamer te rijden. Dit laatste is juist een belangrijke factor voor de feitelijke veiligheid want er gebeuren geen ongelukken. Langzaam rijden is ook veilig ten aanzien van de vele, 35, uitritten die vanaf de huizen op het fietspad uitkomen en die de toegang verschaffen voor de bewoners naar de laan, zowel lopend, op de fiets of in een auto. Tevens is er een viertal wandelpaden en 1 fietspad vanuit het bos ter noordzijde die uitkomen op het hoofd-fietspad.

Voor zover bekend komen fietsers niet onderling in conflict, de suggestie dat men wel in conflict zou 'kunnen komen' mist ondersteunende feiten en is aldus vooralsnog puur suggestief.

Het betoog faalt.

Wegprofiel te smal

De huidige weg voldoet voor een groot deel niet aan de normen omdat de weg te smal is. Daarbij staan er langs de Eeuwigelaan forse bomen pal tegen de wegband, waarvan er enkelen schuin over de weg gekeerd staan, wat het een onveilige verkeerssituatie maakt.

Er zijn geen normen in de zin van wettelijk voorschrift. Hooguit zijn er richtlijnen (CROW) zoals verderop vermeld voor een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg. Echter zoals verderop toegelicht is de status "gebiedsontsluitingsweg" indertijd (1999, 2005) onterecht toegekend, en zijn aldus de navenante CROW richtlijnen ongeldig.

De weg is, in het deel vanaf Mosselenbuurt tot rotonde bij De Fransman, vrijwel overal 500 cm breed en als klinkerweg door de gemeente opnieuw aangelegd in circa 1993 nadat een nieuw riool was geplaatst. Dit is breed genoeg voor twee auto's om elkaar als tegenligger te passeren. Ook de buurtbus die door vrijwilliger chauffeurs wordt bereden kan gemakkelijk een tegenligger auto passeren zonder uitwijken. Brede voertuigen, de grote Connexion bus die in circa twee zomermaanden langskomt en vrachtwagens, vereisen wel dat een tegenligger even uitwijkt, hiervoor zijn de vele uitritten van de huizen goed beschikbaar.

De bomen, al dan niet pal tegen de wegband (zoals in Donkere Hoek), zijn karakteristiek voor de Eeuwigelaan. Het schuin over de weg hangen van sommige bomen is waarom de laan "wereldberoemd" is in Nederland. De bomen zijn meer dan een eeuwlang een feit, het verkeer heeft zich maar aan te passen door langzaam en voorzichtig te rijden. Dit laatste bevordert ook de veiligheid voor verkeersdeelnemers, veiligheid die de gemeente zegt na te streven.

Onveilige bomen

De conditie van de bomen is een probleem. Vooral in het deel van de Eeuwigelaan dat bekend staat als de 'Donkere hoek', staan beuken die door aanrijdingschades onherstelbaar zijn beschadigd. Beuken die sterven of ziek worden, kunnen door afbrekende takken/stamhout leiden tot ongevallen. Dit probleem speelde medio jaren negentig van de vorige eeuw al en naar aanleiding van een aantal zware (materiële) verkeersschades is een aantal 'schuine bomen' verwijderd of voorzien van reflectoren. Ook recentelijk is het risico op ongevallen helaas bevestigd: op 17 oktober 2014 is een gewonde gevallen door een vallende tak van één van de beuken in de Donkere hoek. De onveilige bomen vormen dus een tweeledig risico. Enerzijds loopt de conditie van de bomen terug door de schades, anderzijds staan de bomen te dicht langs een weg die niet voldoet aan de normen.

Gelet op het bovenstaande is 'niets doen' geen optie.

Bij de zogenaamde trekproef van bomen in en nabij de "Donkere Hoek" op 7 december 2015 door een externe firma, is er ook een gesprek geweest van een van de bewoners met de tevens aanwezige medewerker van de 'groendienst' van de gemeente Bergen. Deze medewerker vertelde een ander verhaal dat een geheel ander beeld geeft van deze episode. Gedurende vele jaren was het de groendienst vanuit hogerhand NIET toegestaan om dode takken te verwijderen uit deze bomen, want de bomen waren 'heilig' voor de bestuurders van de gemeente Bergen. Vanzelfsprekend zal een dode tak vroeger of later vanuit een boomkruin naar beneden vallen (Newton gravitatiewet). Dit is inderdaad gebeurd op 17 oktober 2014 en er is toen kennelijk een gewonde gevallen, naar wij hopen was het letsel niet al te ernstig en is het slachtoffer inmiddels volledig hersteld. Als beheerder en eigenaar van de bomen was de gemeente dus achterstallig met het onderhoud en dat is de reden dat een dode tak is gevallen en een passant gewond is geraakt. Sinds dat ongeval begrepen de bestuurders kennelijk dat 'niets doen geen optie is' en sinds oktober 2014 heeft de groendienst toestemming en opdracht om dode takken te verwijderen.

Het incomplete relaas in de Startnotitie geeft een volstrekt vertekend beeld van de feitelijke toedracht, leidende naar de slotzin 'niets doen' is geen optie. Opheldering wordt gevraagd van de gemeentelijke opstellers van de Startnotitie. Zonder zulke opheldering is er vooralsnog een indruk dat hier het in 2014 gewond geraakte slachtoffer van gemeentelijke nalatigheid oneigenlijk nogmaals wordt misbruikt voor het nastreven van overbodige infrastructurele ambities.

Dit betoog faalt.

1.3 Aanpak

Omdat er belangrijke afwegingen moeten worden gemaakt en omdat het een onderwerp betreft dat leeft onder de Bergense bevolking.

De stelling "dat leeft onder de Bergense bevolking" wordt betwist en deze is niet door bewijs gestaafd. De indruk bestaat bij ons, dat het onderwerp meer een stokpaardje is van sommige gemeentebestuurders.

Het betoog faalt.

Het ten noorden van de Eeuwigelaan gelegen bospad, dat bekend staat als het 'voormalige Bello tracé', maakt geen onderdeel uit van het plangebied omdat dit tracé valt binnen een beschermd natuurgebied en is aangewezen als Natura 2000-gebied. Daarnaast is er weinig sociale controle waardoor de locatie ongeschikt is als mogelijk (fiets)route.

Akkoord. Bovendien zou voor persoonlijk veiligheid (aanrijding, beroving, aanranding) bij avond en nacht ook straatverlichting vereist zijn en dit is ook in strijd met de Natura-2000 bestemming.

2.1. Plangebied

Aan de kant van Bergen is de laan verbonden aan de Hoflaan waar een fietsstraat is aangelegd.

Deze zogenaamde fietsstraat lijkt niet gebaseerd op wetgeving, althans vooralsnog heeft onze vereniging geen passende wetgeving hiervoor kunnen vinden. De 2 opmerkelijke schilderijen op het wegdek ("fietsstraat, auto te gast") lijken vooralsnog meer een artistieke uiting passend binnen het Museum Kranenburgh dan een wettig verkeersteken op de openbare weg. Opheldering over de, al dan niet, wettelijke status lijkt noodzakelijk.

Deel 1 Oude Hof

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

Zoals ook elders in de Startnotitie worden de bewoners weer over het hoofd gezien. Er zijn vier woningen gelegen aan de noordzijde van dit deel bij de Oude Hof, namelijk de huisnummers 4, 6, 8 en 10. Tevens vermelden we 1 woonhuis gelegen op de Oude Hof aan de zuidzijde.

Deel 2 Wonen en bos

Vanaf dit deel bestaat de rijweg uit klinkers, ook hier aan de ene zijde voet- en aan de andere kant een fietspad. In de middenberm zijn naar schatting rond 1880-1900 naaldbomen aangeplant. Voor een deel vormen deze een laan en voor een deel zijn de naaldbomen geheel of gedeeltelijk verwijderd. De middenbermen zijn hier voorzien van een haag. De berm tussen de erven en het fietspad is een robuuste laan met forse bomen.

Aanvulling van de tekst is nodig. Inderdaad zijn voor een deel de naaldbomen verwijderd uit de middenberm. Echter er zijn ook vele nieuwe bomen aangeplant circa 20 jaar geleden, door particulier initiatief en financiering, en deze nieuwe bomen zijn inmiddels al aardig opgegroeid. Het particulier initiatief is navenant aan de meer recente aanplant van jonge bomen langs de Sparrenlaan. In totaal staan er 303 bomen in de middenbermen over het gehele traject vanaf Komlaan tot de Rotonde bij de Fransman.

Categoriseringsplan (gemeente Bergen)

Het categoriseringsplan vloeit voort uit het landelijke verkeersveiligheid programma 'Duurzaam veilig'. De Eeuwigelaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. De wegcategorie geeft richting aan de gewenste weginrichting en bepaald mede welke fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn. Zoveel als mogelijk worden de CROW Richtlijnen toegepast.

De categorisering "gebiedsontsluitingsweg" is onjuist want er zijn zeer veel, namelijk 57, erfaansluitingen (uitritten) van 55 woningen (2 woonhuizen met elk 2 uitritten) en dit is inclusief 1 uitrit bij Oude Hof voor 1 woonhuis en enkele andere gebouwen zonder woonfunctie, tezamen genummerd 1-11.

Dit betoog faalt.

De juiste categorisering van de Eeuwigelaan en tevens de Komlaan is een erftoegangsweg.

CROW (landelijk kenniscentrum)

- De richtlijn voor wegbreedte voor een gebiedsontsluitingsweg is minimaal 2,90m per rijstrook;
- Voor het profiel van een fietspad met tweerichtingsverkeer is de richtlijn 3,50 – 4,00 meter (min. 3,00 m);
- Voor een voetpad wordt een breedte van 1,5 m aangehouden;
- De richtlijn laat enige ruimte voor maatwerk. De planvorming moet uitwijzen wat een acceptabel profiel is en wat de gewenste oplossing is.

CROW is slechts adviserend en een organisatie van wegenbouwers en gemeentes. De adviezen van CROW zijn geen normen in de zin van wetten, en bovendien door een niet-neutrale organisatie. De categorisering 'gebiedsontsluitingsweg' is onjuist en aldus zijn de hier vermelde richtlijnen van CROW niet relevant.

Overigens is maatwerk altijd doorslaggevend in een bebouwde kom. De beperkte breedte van de Eeuwigelaan en de nog smallere Komlaan laten zulke luchtkastelen van wegenbouwers en gemeentes eenvoudig niet toe.

Dit betoog faalt.

Bestemmingsplan

De middenbermen vallen binnen de bestemming verkeer en hebben geen beschermde status. Het college is bevoegd gezag.

De middenbermen omvatten tevens vele bomen, de beroemde al dan niet scheve dennen, nieuwe aanplant, en de monumentale beuken in de Donkere Hoek. In totaal staan er 303 bomen in de middenbermen. Bomen hebben wel degelijk een mate van beschermde status, het college kan niet als bevoegd gezag deze bomen verwijderen zonder een procedure te volgen voor goedkeuring van kappen van bomen.

Deze paragraaf geeft een wel zeer duidelijke indicatie dat het college streeft naar verwijdering van de heggen en bomen uit de middenbermen. Dit is tevens consistent met de citatie van de wethouder in de Alkmaarse Courant, zie bijlage 3. hieronder. Bewoners en natuurbeschermers let op Uw zaak.

Hierbij wordt opgemerkt dat bijzondere omstandigheden in het project aanleiding kunnen zijn om af te wijken van het toetsingskader.

Dit zou bovenal een eerste uitgangspunt moeten zijn bij wegen in een bestaande woonwijk, met andere woorden binnen de bebouwde kom. De feitelijk helemaal niet zo bijzondere omstandigheid is dat er domweg geen ruimte (breedte) is voor al deze droomsnelwegen van wegenbouwers en gemeentebesturen (CROW). Bovendien zoals boven vermeld is het toetsingskader irrelevant want de Eeuwigelaan is GEEN gebiedsontsluitingsweg.

De klankbordgroep 'Toekomst Eeuwigelaan' bestaat uit de vertegenwoordigers van de volgende groepen:

- Belangenvereniging Eeuwigelaan e.o.
- Bewonersvereniging Bergen Centrum
- Bewonersvereniging Van Reenenpark
- Buurtschap Westdorp
- Dorpsraad Bergen aan Zee
- Ondernemers Eeuwigelaan
- Stichting Mr. Frits Zeiler
- Fietsersbond
- Veilig Verkeer Nederland
- Transportsector
- Connexion
- Historische vereniging Bergen NH

Zowel de originele motie als de veel breder opgezette Startnotitie zijn blijkens ons rapport overbodig en ongewenst. Aldus de oprichting van een klankbordgroep eveneens. Overigens heeft onze vereniging bezwaar tegen opname in de voorgenomen klankbordgroep van:

“ondernemers Eeuwigelaan”. Volgens het bestemmingsplan mogen op de Eeuwigelaan geen ondernemingen worden gedreven. Voor zover op de Eeuwigelaan ondernemers wonen, hebben

zij hun onderneming elders.

“Transportsector” is geen hanteerbaar begrip.

“Buurtschap Westdorp” is geen bestaande vereniging of stichting.

In plaats van VVN, een vereniging met lokale afdeling en leden, liever de SWOV als externe objectieve deskundige organisatie op verkeersgebied.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 1090

2260 BB Leidschendam

Telefoon 070 317 33 33

Telefax 070 320 12 61

E-mail info@swov.nl

Internet www.swov.nl

Er is een vereniging van vrijwilliger chauffeurs van de buurtbus, een kleiner model bus. Deze vereniging is de juiste vertegenwoordiger voor het openbaar vervoer. Connexxion is minder geschikt, weliswaar levert zij de buurtbus maar levert niet de chauffeurs en heeft dus niet de ervaring in het dagelijks verkeer op de Eeuwigelaan. Alleen in de zomermaanden rijdt af en toe een groot model Connexxion bus met Connexxion chauffeur. In dit rapport wordt juist voorgesteld om deze grote zomerbus op te heffen (zie pagina 11: sectie 10. Terugdringen van vrachtverkeer en de grote (Connexxion) bussen)

6. Financiën en risico's

Risico's

Zoals in hoofdstuk 1 is vermeld, is 'niets doen' geen optie omdat het risico op ongevallen te groot is.

Er is in de huidige situatie een zeer laag risico voor ongevallen. De voorstellen in de Startnotitie zullen alleen leiden tot verhoogde snelheid van het verkeer, en aldus meer risico.

De slagzin 'niets doen is geen optie' is ongefundeerd.

Dit betoog faalt.

Zeer opvallend is ook dat onder de titel **6. Financiën en risico's** volstrekt NIETS wordt vermeld over financiën. Het breed opgezette traject culminerend in een uitvoeringsfase in 2e kwartaal 2018 zal ongetwijfeld zeer kostbaar worden. Een kosten versus baten analyse is voor wat betreft de kosten dus niet mogelijk want niets vermeld. Voor wat betreft de baten, deze zijn negatief want verkeersveiligheid zal minder worden en landschap (bomen!) en culturele waarde zeer sterk aangetast.

Het is evident dat de Gemeente Bergen zich beter zou kunnen richten op, andere juist wel zinvolle, besteding van belastinggelden die door de burger zijn opgebracht in economisch nog steeds zware tijden.

Voor wat betreft de voorbereiding en uitvoering kunnen risico's voorkomen in de vorm van onvoorziene omstandigheden. Zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van beschermde soorten.

Er is ten minste één onvoorziene omstandigheid die door de gemeente over het hoofd is gezien, namelijk niets slechts een risico, maar de aantoonbare aanwezigheid van een beschermde soort die in de Startnotitie volledig over het hoofd is gezien: de bewoners (Homo sapiens).

Bijlage 2. Evaluatie Youtube filmpje Eeuwigelaan Bergen NH van Gemeente Bergen

Het begin van dit filmpje benadrukt de grote natuur- en cultuurhistorische waarde. Dat is mooi. Er wordt gezegd dat tegenliggers moeten uitwijken voor de buurtbus. Dit is onjuist. Er wordt gezegd dat helaas al veel bomen onherstelbaar zijn beschadigd. Dit is onjuist.

Bijlage 3. Kanttekeningen bij een van de uitingen in de media

In de Alkmaarsche Courant, uitgave donderdag 22 oktober 2015, citeert de journalist Matthie Bergman, als volgt de Wethouder Peter Huissteder:

Een aantal beuken is door aanrijdingen onherstelbaar beschadigd, aldus de wethouder. Hij verwacht dat er dit jaar acht tot negen zullen moeten worden gekapt.

De term onherstelbaar is onjuist en bovendien prematuur want het onderzoek aan de bomen heeft pas later op 7-9 december 2015 plaatsgevonden. Uit het rapport van dit onderzoek is inmiddels gebleken dat voorsnog hooguit 1 van de bomen onherstelbaar is beschadigd. Immers het rapport zegt dat het voorsnog niet nodig is om bomen te vellen, op slechts 1 boom na. De verwachting van de portefeuillehouder als zouden acht tot negen bomen zullen moeten worden gekapt is aldus zowel prematuur als onjuist. Opheldering van de zijde van de wethouder is gewenst. Is de wethouder juist geciteerd door de journalist, zo niet, dan is een rectificatie wenselijk, zo ja, dan graag nadere verantwoording van de wethouder.

Bijlage 4. Naar een Evaluatie van Rapport boomveiligheidscontrole

Dit rapport is pas zeer recent ontvangen (22 december 2015) en nadere wetenschappelijke evaluatie is nog niet mogelijk geweest, door het Kerstreces waren onafhankelijke experts onbereikbaar in de periode tot 4 januari 2016. Voorsnog enige kanttekeningen als volgt:

- Slechts voor 1 boom, gewone beuk nummer 2, is een advies de boom te vellen; echter voorsnog geen tijd geweest om de wetenschappelijke grondslag voor dit advies te toetsen.

- Er is bij circa 10 bomen aan de Eeuwigelaan sprake van een grote hoeveelheid dode takken.

Kennelijk is de gemeente ondanks het ongeval op 14 oktober 2014 nog steeds niet overtuigd dat niets doen geen optie is en aldus is er nog steeds achterstallig onderhoud omdat dode takken niet worden verwijderd.

- Houtrot na aanrijdschades komt veelvuldig voor. Met zekerheid is honingzwam, dunne weerschijnzwam en korsthoutskoolzwam vastgesteld als aantasting op enkele bomen.

Door het plaatsen van een hekwerk (Figuur 3) kunnen toekomstige aanrijdingen worden voorkomen. Een deskundige boomchirurg kan maatregelen voorstellen en uitvoeren voor het bestrijden van reeds geconstateerde schimmels en houtrot. Men spreekt over enkele bomen, hoeveel is dat exact, 2 of 3 of nog meer. Navenant kan een hekwerk ook nog voorkomen dat bodemverdichting verder zal plaatsvinden. De reeds ontstane bodemverdichting kan worden bestreden opdat de grond en wortels weer meer beluchting krijgen.

Al met al ontstaat een beeld van een gerichte campagne vanuit de gemeente tegen de bomen:

- onjuiste melding van onherstelbaar in Startnotitie, promotiefilmpje en Alkmaarsche Courant
- verwachting om 8-9 bomen te kappen in de Alkmaarsche Courant
- voornemen om voorsnog geen herplant van bomen te doen

De gemeente streeft duidelijk naar verwijderen van bomen ten gunste van meer verkeer. Dit is de omgekeerde wereld. De bomen zijn een feit, het verkeer dient zodanig in duidelijk begrensde banen geleid te worden dat de bomen geen schade ondervinden. De gemeente heeft juist een zorgplicht voor de bomen, en kan die zorgplicht uitvoeren door plaatsen van hekwerk in Donkere Hoek, bestrijden van boomschimmels, beluchten van de grond, verwijderen van dode takken, en herplanten waar een boom is dood gegaan.

