

BELANGENVERENIGING EEUWIGELAAN E.O.

SECRETARIAAT:

J.A. van Lieshout – Ooms
Eeuwigelaan 27
1861 CL BERGEN
Tel. : 072-5816940
E-mail: joke@rli.speedxs.nl

Bergen, 9 maart 2017

Betreft: Programma van Eisen inzake herstructurering Eeuwigelaan

PER E-MAIL

Aan de leden van de gemeenteraad van Bergen NH

Geachte raadsleden,

Het gemeentebestuur, onder verantwoordelijkheid van wethouder Van Huissteden, heeft aan uw raad voorgelegd een 'Programma van Eisen' met betrekking tot eventuele herstructurering van de Eeuwigelaan.

Uit de verslagen van de gehouden bijeenkomsten van de Klankbordgroep blijkt, dat er op vele punten overeenstemming bestaat: De aanwezige bomen kunnen in stand worden gehouden en bij uitval worden aangeplant, ook in het oostelijke gedeelte van de laan. De hagen en de grasbermen kunnen worden behouden, het rondel kan worden hersteld, en de Roggeveen-zitbanken kunnen worden behouden.

Over twee punten bestaat verdeeldheid: de aanleg van een fietspad aan de zuidzijde van de Eeuwigelaan en de aanleg van een smal schelpenpad voor voetgangers in de strook tussen de buitenste bomenrij en de erfgras van de percelen aan de zuidzijde. Over een derde punt, de voorgestelde passeerstroken, hebben wij alleen een enkele opmerking.

1. Fietspad aan de zuidzijde

Sinds mensenheugenis bestaat er aan de zuidzijde van de Eeuwigelaan een doorgaand voetpad, dat ook wordt gebruikt als pad voor paardrijders. Aanleg van een fietspad ter plaatse betekent onherroepelijk vernieling van dit voetpad. Medegebruik van het beoogde fietspad door voetgangers en paardrijders levert gevaarlijke situaties op en is onaanvaardbaar.

De noodzaak hiervan is op geen enkele wijze aangetoond.

Uw gemeenteambtenaren hebben zich veel moeite gegeven om uit te gaan van het axioma, dat het huidige fietspad aan de noordzijde van de Eeuwigelaan (2,40 meter) te smal zou zijn. Maar dit berust nergens op. Het gemeentebestuur onderschat op schromelijke wijze de capaciteit van dit bestaande fietspad.

De gemeente heeft een filmpje laten zien, met teksten, die suggereren, dat het echt niet langer zo kan. Maar op het filmpje zelf is niets te zien van een onveilige situatie of van ongelukken.

De gemeente heeft in 2015 tellingen laten verrichten. Hieruit blijkt, dat er in het overgrote deel van de tijd niet meer dan 150 fietsers per uur over het fietspad rijden, en op de drukste uren van het jaar maximaal 250 per uur.

150 fietsers per uur betekent 2 tot 3 fietsers per minuut. Als die fietsers met de gebruikelijke snelheid van 15 km/u rijden, rijden ze dus gemiddeld 250 meter per minuut, dus met tussenruimtes van 100 meter! En dat is, als ze allemaal dezelfde kant op rijden.

Echter, als dezelfde fietsers gelijkmatig in twee richtingen fietsen, dan hebben ze dus tussenruimtes van 200 meter!

Het Programma van Eisen heeft als bijlage een spreadsheet van de verkeerstellingen op het fietspad. Op deze spreadsheet worden alle cijfers boven 150 fietsers per uur met een giftig anilinerood aangegeven. Dit zou de suggestie moeten wekken, dat er sprake is van een gevaarlijke situatie. Dat rood is al in zijn geheel verdwenen, als je de norm niet bij 150 maar bij 250 fietsers per uur legt.

Naar onze mening is er op dit fietspad nog niets aan de hand, als er 600 fietsers per uur langs zouden komen. Als ze gelijkmatig in beide richtingen fietsen, hebben ze elk nog 50 meter tussenruimte.

Uw gemeenteambtenaren ontlenen het getal van 150 fietsers per uur aan de ASVV 2012, uitgegeven door de CROW, een organisatie van wegenbouwers. Deze organisatie heeft ongetwijfeld veel kennis in huis, maar heeft geen bevoegdheid om bindende normen vast te stellen.

Uit de inleiding op de ASVV 2012 blijkt, dat de CROW vijf verschillende niveaus van normeringen kent, aangegeven met één tot vijf sterren. Vijf sterren betekent een voorschrift, vier sterren een richtlijn, drie sterren een aanbeveling, twee sterren een suggestie en één ster een mogelijkheid.

Op bladzijde 886 van de ASVV onder punt 14.2.2 staat te lezen: bij spitsuurintensiteit in twee richtingen 0 50 ft/uur 2.50 m. Bij 50 – 150 ft/u 2.5 – 3 m. bij meer dan 150 ft/u 3,5 – 4 meter. Maar dit is slechts met 2 sterren aangegeven.

De door de CROW genoemde norm ten aanzien van de breedte van fietspaden heeft dus de één na laagste prioriteit. Het is een suggestie, geen aanbeveling, laat staan een richtlijn of voorschrift. De CROW zelf geeft dus aan, dat een tweede fietspad geen of slechts een lage prioriteit heeft, laat staan, dat hieraan het bestaande voetpad zou moeten worden opgeofferd.

Uit het genoemde boekwerk de ASVV 2012 kunnen nog de volgende passages worden geciteerd:

8.4.3. aandachtspunten bij voetgangersroutes en oversteekbaarheid. Hoe meer de voetganger in ruimte en tijd gescheiden is van het overige verkeer, hoe veiliger de situatie voor de voetganger is (zie blz. 464).

14.1 voorzieningen voor voetgangers. De continuïteit van een toegankelijk voetgangersnetwerk is van groot belang (zie blz. 859).

2. Het voetpad

Bergen is een prachtig toeristendorp. Een van de aantrekkelijke bezigheden is wandelen op een wandelpad, waar men niet door fietsers wordt geschept. Dit veilige wandelpad is er! Het loopt van de Ruïnekerk via de Hoflaan naar het Oude Hof, waar men desgewenst alle kanten op kan lopen. Dan gaat het pad op natuurlijke wijze verder langs de Eeuwigelaan, waarna men op verschillende punten (Sparrenlaan, Jan Willemlaan, Jachtpad of Slangenlaan) naar het Bergerbos, het provinciaal duin of naar zee kan lopen.

Opoffering van het verkeersveilige voetpad op de Eeuwigelaan is niet alleen een ramp voor de bewoners, maar ook voor alle Bergenaren en alle toeristen, die die op de aangegeven wijze van een wandeling in Bergen willen genieten.

Als het voetpad wordt opgeofferd aan het fietsverkeer, is ook meteen de zin en het nut van de klassieke Roggeveen-zitbanken langs het voetpad op slag verdwenen.

De CROW heeft niet alleen de ASVV 2012 uitgegeven, maar ook een afzonderlijk boekwerk over voetpaden, genaamd 'Lopen loont'. Als bijlage wordt bijgevoegd een uittreksel uit dit boek. Hierin wordt het belang aangegeven van goede faciliteiten voor voetgangers.

3. Herhaling van zetten

De discussie over het tweede fietspad is 20 jaar geleden ook al gevoerd. Onze vereniging heeft zich destijds met succes verzet tegen een tweede fietspad op de Eeuwigelaan. Mede daardoor heeft de gemeente destijds bewust gekozen voor het alternatieve traject Buerweg – Mosselenbuurt – Sluislaan – Paddenpad. Dat is een logische route die aansluit bij de fietspaden langs de Nesdijk en naar Alkmaar. Deze mogelijkheid is nu, twintig jaar later, door de gemeente niet serieus onderzocht.

Wat is er nu anders dan 20 jaar geleden? Het antwoord moet luiden: Niets.

Is er een probleem? Nee.

Onze conclusie is luid en duidelijk: Geen tweede fietspad, en zeker niet, wanneer dat ten koste gaat van het bestaande voetpad en aldus ook ten koste van de verkeersveiligheid.

4. Schelpenpad langs de rand

Dit onderdeel van het plan behoort niet tot de mogelijkheden, omdat dit in strijd zou zijn met het geldende bestemmingsplan. In het geldende bestemmingsplan Dorpskern-zuid zijn deze stroken aangegeven als G(nlw) ofwel Groen met natuur- en landschapswaarden. Aan de zuidzijde geldt dit vanaf de Mosselenbuurt, aan de noordzijde vanaf perceel nummer 4. Ten oosten daarvan geldt de bestemming N ofwel Natuur.

Deze stroken behoren niet tot de openbare weg en kunnen dus niet als zodanig in gebruik worden genomen. Bovendien zitten er op de genoemde stroken te veel obstakels in de vorm van hoogteverschillen, bomen en struiken en de reeds genoemde Roggeveen-zitbanken. Bovendien worden dan belangrijke natuurwaarden aangetast, in het bijzonder door de aanwezigheid van een beschermde plant, de daslook, *Allium ursinum*.

5. Inhaalstroken

In het Programma van Eisen wordt voorgesteld om op bepaalde plekken op de Eeuwigelaan inhaalstroken te realiseren, zodat vooral brede vrachtauto's en bussen elkaar beter kunnen passeren. Wij kunnen ons hiermee in zoverre verenigen, dat de aanleg van dergelijke passeerplaatsen telkens in goed overleg met de direct betrokken bewoner van het aanliggende perceel zal moeten worden beslist en vervolgens gerealiseerd.

6. Kosten

In de huidige verkiezingstijd zien we dagelijks om ons heen, dat politieke partijen de meest radicale plannen ontvouwen, zonder dat zij erbij vermelden hoe deze plannen gefinancierd gaan worden. Zij worden dan vervolgens teruggefloten door de Algemene Rekenkamer, die erop wijst, dat de plannen financieel onhaalbaar zijn. Het is opvallend, dat in het voorgestelde Programma van Eisen het kostenaspect geheel buiten beschouwing wordt gelaten. Het mag bekend worden verondersteld, dat de financiële middelen van de gemeente Bergen niet onbegrensd zijn. Ook dit is een reden om dit Programma van Eisen niet aan te nemen.

CONCLUSIE

Onze conclusie is duidelijk: uw raad dient het voorgestelde Programma van Eisen niet in deze vorm aan te nemen. Het voetpad dient behouden te blijven en er dient geen tweede fietspad op de Eeuwigelaan te worden aangelegd.

Met vriendelijke groet,

Belangenvereniging Eeuwigelaan e.o.

Bijlage: uittreksel uit 'Lopen loont' door CROW

Lopen loont

De voetganger in beleid, ontwerp en beheer
Uitgave CROW, Ede 2014, 184 blz., kost € 69

CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Het boekwerk 'Lopen loont' vraagt aandacht voor de voetganger. Hieronder enige letterlijke citaten uit dit boek.

Een op de vijf verplaatsingen wordt geheel te voet afgelegd. Het aandeel verplaatsingen, waarbij mensen tijdens het voor- of natransport lopen is nog veel groter. Lopen is de meest natuurlijke mobiliteit en is voor bijna iedereen mogelijk. Het is goedkoop, emissievrij en goed voor de gezondheid (blz. 3).

In Den Haag wordt 30% van alle verplaatsingen volledig te voet afgelegd. Bij verplaatsingen tot 1 kilometer ligt dit aandeel zelfs rond 65%. Daar komen verplaatsingen van en naar haltes van het openbaar vervoer en parkeerterreinen nog bij. Lopen loont. Maar voetgangers worden gemakkelijk vergeten bij het maken van beleids- en beheerplannen (blz. 5)

Voetgangersgebieden en andere plekken waar mensen elkaar ontmoeten, brengen vitaliteit in steden en dorpen en bieden economische meerwaarde. Ruimtes met veel voetgangers, zoals historische steden, worden over het algemeen aantrekkelijk gevonden (blz. 18).

Onder lopen wordt ook wandelen verstaan. Bij "lopen" ligt het accent op het utilitaire karakter van de verplaatsing. Het begrip "wandelen" is meer gerelateerd aan vrijetijdsbesteding. Wandelen is het meest voorkomende uitstapje van Nederlanders: driekwart van de bevolking wandelt wel eens. Onder buitenlandse toeristen in Nederland staat de activiteit wandelen op de eerste plaats met 61%. Het loont om te investeren in wandelvoorzieningen.

Een goed loopklimaat in de eigen woonomgeving brengt mee dat er meer gelopen wordt. Dit draagt bij aan het aantal sociale interacties en vriendschappelijk contacten. Iemand goedendag zeggen of een praatje maken gaat gemakkelijker als mensen elkaar op straat te voet tegenkomen. Mensen op straat zorgt voor grotere sociale veiligheid (blz. 20 – 21).

"Het simpele sociale contact tussen mensen die elkaar in het openbaar tegenkomen, is een van de meest essentiële bindmiddelen in een samenleving" (Christopher Alexander in "A pattern language") Lopen neemt weinig ruimte in beslag, veroorzaakt geen geluidhinder en geen stank en voetgangers brengen leven op straat. Het voetgangersvriendelijk inrichten van stad, wijk of buurt kan ervoor zorgen dat mensen meer gebruik maken van de plaatselijke voorzieningen en meer worden uitgenodigd tot sociale interactie (blz. 22).

Toegankelijke en veilige looproutes zorgen ervoor dat meer mensen zich zelfstandig kunnen verplaatsen. Lopen heeft een positieve invloed op de lichamelijke en geestelijke gesteldheid (blz. 23).

Lopen is de meest ruimte-efficiënte manier van verplaatsen. Een voetganger neemt 0,75 m² in, een auto 50 m² (met een gemiddelde bezetting van 1,3 personen). Wandelpaden dragen bij aan een positieve perceptie van de omgeving (blz. 26).

Voetgangers veroorzaken zelf geen verkeersonveiligheid, maar zijn bij conflicten in het verkeer kwetsbaar. Lopen stimuleren zonder passende veiligheidsmaatregelen te treffen voor de voetgangers, kan daarom averechts werken.

Het belang van voetgangersbeleid en de meerwaarde van voetgangers wordt bij beleidsmakers vaak onderschat. Een wijdverbreide mythe is, dat bereikbaarheid per auto vanuit economisch perspectief het belangrijkste is (blz. 37).

Op nationaal niveau ontbreekt voetgangersbeleid. Het woord voetganger komt zelfs niet voor in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (blz. 38).

Maak voetgangersroutes veilig, door een scheiding tussen voetgangers en andere verkeerssoorten aan te leggen. Verbind elementen met een hoge culturele waarde, zoals een verbinding tussen een binnenstad en culturele accenten in het buitengebied (blz. 66).

Ken de voetganger een expliciete plek toe als zelfstandige modaliteit in stedenbouwkundige plannen en plannen voor de openbare ruimte. Hierin moet de voetganger worden beschreven als belangrijke gebruiker van de openbare ruimte en als motor voor de lokale economie, de vitaliteit, de leefbaarheid en de sociale cohesie (blz. 68).

Een omgeving die lopen mogelijk en aantrekkelijk maakt, stimuleert om te bewegen. Richt straten zo in, dat ze uitnodigen tot sociale contacten, Zorg voor een toegankelijk voetgangersnetwerk (blz. 70).

Zorg voor een goede voetgangersontsluiting van het buitengebied vanuit woongebieden (blz. 73).

Geef de voetganger een duidelijke plaats in de mobiliteitsketen. Lopen kan de hoofdverplaatsing zijn op afstanden tot 2 à 3 km (blz. 74).

Als looproutes aantrekkelijk zijn, zijn mensen bereid 1,5 keer verder te lopen dan bij weinig aantrekkelijke looproutes (blz. 91).

In het buitengebied moeten rustige, liefst vrij liggende routes voor voetgangers geboden worden (blz. 95).
