

Gemeenteraad : Bergen
Raadsvergadering : 1 juni 2017
Zaaknummer :
Voorstelnummer : RAAD170023
Commissie : ARC
Commissie : 11 mei 2017
Soort agendering : ter bespreking
Agendapunt :
Team : Ruimtelijke Ontwikkeling & Beheer
Opsteller(s) : Simon van Dam
Telefoonnummer : 072 888 0261
Bijlagen: : 6

Onderwerp: – Programma van Eisen Eeuwigelaan

Voorgesteld besluit

1. Het vaststellen van het Programma van Eisen voor de Eeuwigelaan (bijlage 1) waarmee in principe medewerking wordt verleend aan;
 - a. een éénrichtingsfietspad aan beide zijden van de Eeuwigelaan;
 - b. het realiseren van passeerstroken langs de rijbaan;
 - c. het in stand houden van het laankarakter van de Eeuwigelaan ten aanzien van de bomen;
 - d. het herstellen van het ronddeel;
2. kennis te nemen van de raming Eeuwigelaan (bijlage 2);
3. kennis te nemen dat in de volgende ontwerpfase een concept inrichtingsplan wordt gemaakt waarin het Programma van Eisen wordt uitgewerkt;
4. kennis te nemen dat de klankbordgroep wordt meegenomen in de ontwerpfase;
5. kennis te nemen dat in het vierde kwartaal van 2017 een ontwerp inrichtingsplan inclusief financieringsvoorstel ter vaststelling aan de raad wordt aangeboden;
6. De bijgevoegde begrotingswijziging ten laste van het begrotingsaldo 2017 vast te stellen.

Geheimhouding

- Nee
 Ja

RAADSVOORSTEL

1 INLEIDING

Dit voorstel gaat over een Programma van Eisen (PvE) voor de inrichting van de Eeuwigelaan. De Eeuwigelaan kent momenteel nadrukkelijk drie inrichtingen: het deel 'oude Hof', het 'woondeel' en 'de Donkere Hoek'. In het PvE (bijlage 1) wordt per deelgebied aangegeven welke activiteiten worden voorgesteld. In het algemeen gaat het hoofdzakelijk om de volgende activiteiten:

- a) het realiseren van een éénrichtingsfietspad aan beide zijden van de Eeuwigelaan
- b) het realiseren van passeerstroken langs de rijbaan
- c) het laankarakter behouden door bij uitval nieuwe bomen aan te planten
- d) herstel van het Rondeel

Andere zaken die in het PvE zijn opgenomen bestaan uit het vervangen van de openbare verlichting en het aanbrengen van hagen waar dat mogelijk is. Ook wordt in de komende ontwerpfase in dit project onderzocht of en waar er aan de zuidzijde van de Eeuwigelaan een voetpad gerealiseerd kan worden.

Om tot het PvE te komen, is constructief overleg geweest met een klankbordgroep. Tijdens de raadsinformatieavond van 16 maart j.l. is het PvE aan uw raad toegelicht.

In de raming (bijlage 2) staat aangegeven wat de financiële consequenties zijn van de verschillende activiteiten.

Indien uw raad het PvE vaststelt, wordt het PvE in de volgende fase uitgewerkt in een inrichtingsplan, waarbij de klankbordgroep wordt betrokken.

Aanleiding en kaders

Dit PvE is het gevolg van een opdracht van uw raad. In een motie uit 2012 geeft uw raad opdracht "te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om een voldoende breed fietspad te maken vanaf het centrum van Bergen tot aan de Franschman en bij dit onderzoek een variant te betrekken waarbij een gescheiden fietspad aan weerszijden van de Eeuwigelaan wordt gerealiseerd". Het huidige fietspad langs de Eeuwigelaan is ca. 2,4 meter breed.

Daarnaast is de rijweg 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 voor een groot deel bepalen.

Dit vraagt om een bredere blik dan alleen het onderzoek naar een eventueel fietspad en daarom heeft uw raad op 28 januari 2016 een startnotitie vastgesteld, inclusief amendement (bijlage 3) waarin de veiligheid van de weg, het fietspad en een visie op de toekomst van de bomen in één plan worden aangepakt.

In het amendement bij de startnotitie is opgenomen dat "in het tweede kwartaal van 2016 een PvE aan de raad ter vaststelling wordt aangeboden waarbij de raad op dat moment bepaalt of en op welke wijze het project verder doorgang kan vinden." In verband met de onderzoeken en overlegmomenten met de klankbordgroep wordt uw raad later dan gepland een PvE ter vaststelling aangeboden.

Daarnaast is in het amendement opgenomen om "daar waar mogelijk gebruik te maken van de lokale kennis om onderzoek te doen naar de cultuurhistorie van het gebied en de

benodigde onderzoeken zo veel als mogelijk intern uit te voeren.” Dat is gebeurd. Onderzoek naar de cultuurhistorie van het gebied heeft intern plaatsgevonden en is aangevuld door de klankbordgroep. Verkeerskundige analyses zijn ook intern uitgevoerd. Verder is in het amendement opgenomen “dat er een goede inventarisatie van de bomen dient te worden gedaan waarbij de resultaten worden besproken in de klankbordgroep.” Ook dat is gedaan, de inventarisatie van de bomen is als bijlage opgenomen in het PvE en hier wordt later in dit advies dieper op ingegaan. Tot slot is in het amendement opgenomen “dat er een PvE opgesteld waarbij heldere en realistische kaders worden gesteld waarbij het doel is om de veiligheid van de Eeuwigelaan via kleinschalige ingrepen te waarborgen.” Het PvE voorziet hierin.

A) Fietspad

Tellingen wijzen uit dat de verkeersintensiteit gedurende langere periode hoog is en dat het op het fietspad meerdere zomerse weken per jaar zelfs zéér druk is. De verwachting is dat deze drukte alleen maar toe zal nemen. Aan de hand van de hoeveelheid fietsers, geldt volgens de richtlijnen van de CROW (het kenniscentrum op het gebied van verkeer) een minimale breedte voor een fietspad. Uit de analyse van de gemeten fietsintensiteit (bijlage 8 van het PvE) blijkt dat het fietspad structureel te druk wordt bereden in verhouding tot de huidige breedte. Op basis van de hoeveelheid fietsers (en de onderlingen snelheidsverschillen) zou het fietspad minimaal 3,0 meter breed moeten zijn. Dit komt overigens overeen met de eisen die volgens het onlangs vastgestelde Fietsbeleidsplan zijn gesteld. Volgens dit plan is de Eeuwigelaan onderdeel van het Hoofd fietsnetwerk. Een in tweerichtingen bereden fietspad dient in dat geval 3,5 tot 4,0 meter breed te zijn, doch minimaal 3,0 meter. De fietsersbond onderschrijft dit punt. Kortom, het aantal fietsers in relatie tot de huidige breedte van het fietspad vormt een probleem waardoor het noodzakelijk is om hiervoor een oplossing te bedenken.

Er zijn verschillende varianten onderzocht:

1. Fietspad in twee richtingen aan de noordzijde verbreden naar minimaal 3,00 m
2. Fietsers omleiden via de Buerweg (op verzoek van de klankbordgroep)
3. Fietspad in één richting aan beide zijden van minimaal 2,50 m

Ad 1.

Volgens de CROW is de *minimale* maat voor een fietspad in twee richtingen 3 meter. Over het hele tracé bevinden zich ongeveer 40 bomen te dicht op het fietspad om te kunnen blijven staan wanneer deze verbreed wordt naar 3,00 meter. Het betreft met name bomen in het woongebied en de Donkere Hoek, die voor een groot deel het karakter van de Eeuwigelaan bepalen.

Ook uit oogpunt van verkeersveiligheid scoort een in tweerichtingen bereden fietspad minder goed dan aan beide zijden een fietspad dat in één richting mag worden bereden. Dit heeft vooral te maken met de aanwezigheid van de uitritten van de diverse kavels. De situatie wordt, in geval van een eenrichtingsfietspad, overzichtelijker bij het verlaten of oprijden van deze kavels. Om deze redenen wordt optie 1 niet geadviseerd. Ook de klankbordgroep vindt deze optie niet acceptabel.

Ad 2.

Op verzoek van de klankbordgroep is onderzocht of de Buerweg kan worden gebruikt als fietspad in plaats van een fietspad aan de zuidzijde. De Buerweg is geen logische route voor de fietser die vanuit de kust het centrum wilt bereiken. Ook fietsers uit het noordelijke deel van Bergen en komend vanaf de Koedijkervlotbrug en Rekervlotbrug zullen de Eeuwigelaan blijven nemen. Niet voor niets is de Eeuwigelaan in het fietsbeleidsplan aangewezen als hoofd fietsnetwerk omdat deze een belangrijke schakel voor fietsers is naar de kust.

Ad 3.

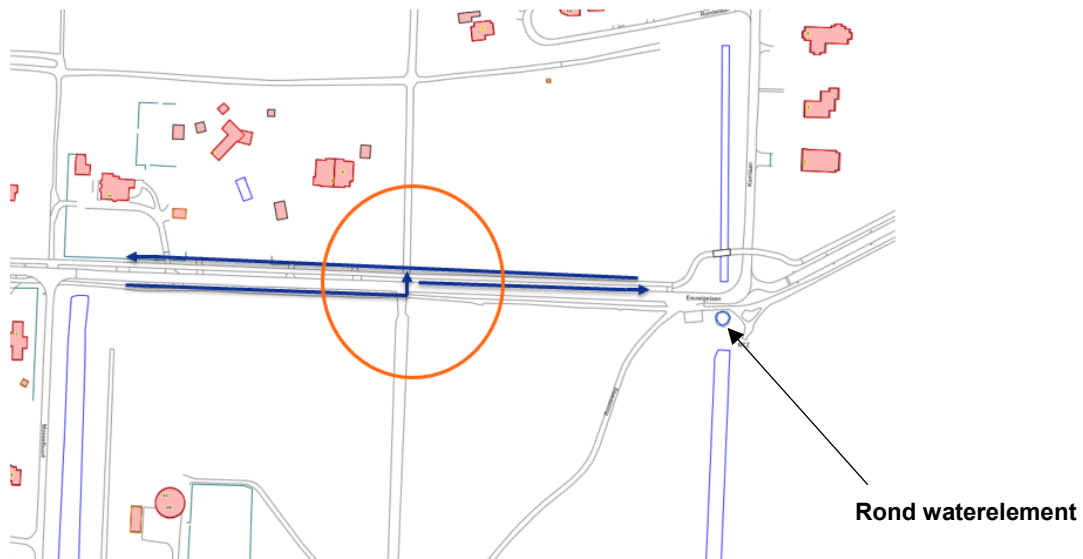
De *minimale* maat voor een fietspad in een richting is volgens de CROW 2,50 meter. Ook volgens het gemeentelijke beleid is deze minimaal 2,5 meter. Aan de zuidzijde is deze maat haalbaar door het huidige voetpad te vervangen door een fietspad in één richting. Aan de noordzijde van de Eeuwigelaan en bij de Donkere Hoek is de huidige breedte van het fietspad 2,40 meter, wat in dit geval acceptabel wordt geacht.

Anders dan bij optie 1, blijft het groen bij deze optie gespaard. Enkel ter plaatse van het voetpad bij het Oude Hof staan 6 bomen die vrij dicht op het voetpad staan. Deze bomen wortelen waarschijnlijk onder het voetpad en kunnen dus mogelijk voor problemen bij aanleg van een fietspad zorgen. Het gaat echter om veel minder bomen dan bij optie 1. De CROW heeft een voorkeur voor eenrichtingsfietspaden ten opzichte van een in twee richtingen bereden fietspad. In de ASVV 2012 is een dergelijke fietspad daarom als aanbeveling opgenomen (3 sterren), ten opzichte van een suggestie voor een in twee richtingen bereden fietspad (2 sterren).

Een ander 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 van de hoek van de Eeuwigelaan op de Hoflaan, waar een rond waterelement ligt. De breedte van het voetpad (wat een fietspad zou kunnen worden) wordt beperkt door dit waterelement. De haag en het voetpad zijn op dit punt al vrij smal en dan komt het fietspad vrij dicht tegen de rijweg aan te liggen. Het gaat daarbij om een plaatselijke situatie over een korte afstand. Tevens moet nagedacht worden over de aansluiting op de Komlaan en hoe de fietsers op de Hoflaan verder gaan.

Op dit moment zien wij een tweetal mogelijkheden om dit in goede banen te leiden. Zo kan gedacht worden om het zuidelijke fietspad ter hoogte van de aansluiting van de Rondelaan en Hoflaan over de uitritconstructie van de Hoflaan te leiden, en op het noordelijke fietspad aan te sluiten. Dit heeft als voordeel dat de 'lastige' oversteek van de Komlaan wordt vereenvoudigd. Deze is nu nog in twee richtingen bereden, maar bij bovenstaande voorstel wordt er een richting af gehaald.

Een andere mogelijkheid is om een oversteek iets ten westen van de Komlaan te realiseren, ter plaatse van het Rondeel aan de Eeuwigelaan. Hiermee is voornoemd knelpunt over de aansluiting van de Hoflaan opgelost. Dit zou wel betekenen dat fietsers over een korte stuk het noordelijke fietspad in twee richtingen moeten berijden, maar op dit deel is het mogelijk om het fietspad te verbreden naar de minimale maat van 3,0 meter. De oversteek kan eventueel worden gecombineerd met een gewenste nieuwe ontsluiting van het Oude Hof.



Naast de oversteek bij de Komlaan, is er bij deze optie een aantal andere oversteeken die nader bezien moeten worden, zoals oversteek van de Mosselenbuurt, Slotrampweg, Hemelrijklaantje, het Schelpenpad en de oversteek ter plaatse van de rotonde. Omdat de provincie eigenaar is van deze rotonde, is hiervoor overleg met de provincie nodig.

Er is dus een aantal zaken dat nader onderzocht moet worden. Wij verwachten dat deze zaken goed in te passen zijn en de verkeersveiligheid bij deze optie gegarandeerd kan worden.

Voetpad

Een kanttekening bij realisatie van een fietspad aan de zuidzijde van de Eeuwigelaan, is dat het huidige vrijliggende voetpad komt te vervallen. Met name op het gedeelte waar gewoond wordt, verandert de situatie doordat het vrijliggende voetpad vervangen wordt door een fietspad. De bewoners zullen dan voortaan over het fietspad kunnen wandelen. Veilig Verkeer Nederland is gevraagd om advies te geven over de veiligheid van de voetgangers bij realisatie van een éénrichtingsfietspad aan de zuidkant van de Eeuwigelaan. Zij ziet geen problemen met de verkeersveiligheid. Er bestaan overigens meerdere situaties in de gemeente waar voetgangers gebruik maken van het fietspad, bijvoorbeeld aan de Zeeweg. Daarnaast zijn tellingen verricht waarbij op een tweetal maatgevende momenten het aantal voetgangers is geteld. Volgens de tellingen is het aantal voetgangers beperkt, zeker ook in relatie tot het aantal fietsers. Dit komt overeen met de vele visuele inspecties die door de verkeerskundigen zijn gehouden. Voor Veilig Verkeer Nederland was dit een bevestiging dat het verantwoord is om het voetpad om te zetten tot fietspad.

Als mogelijkheid voor de wandelaar kan het voormalige Bello-tracé ten noorden van de Eeuwigelaan gebruikt worden, maar bewoners die aan de zuidzijde van de Eeuwigelaan wonen zullen altijd over een stukje fietspad moeten lopen om daar te komen. Deze optie wordt in dit kader niet verder uitgewerkt.

Een alternatief is om op plekken waar ruimte is, 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 staat 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. Ook moet rekening gehouden worden met de Westerwoldsebank en Roggeveenbanken, die vanuit cultuurhistorie belangrijke objecten zijn en behouden moeten blijven. Overigens worden deze bankjes beter toegankelijk, nu ook fietsers aan deze zijde gebruik kunnen maken van de Eeuwigelaan.

Conclusie fietspad

Op basis van fietsintensiteiten is de Eeuwigelaan te smal, zowel volgens de normeringen van de CROW als volgens het gemeentelijke beleid. Er zijn dus maatregelen nodig. Alles overwegende wordt geadviseerd om te kiezen voor optie 3. Deze optie scoort op gebied van verkeersveiligheid het best, is het minst bezwarend voor het groen en bovendien blijft het karakter van de Eeuwigelaan in tact. Het wegvallen van het vrij liggende voetpad stuit volgens verkeerskundigen, fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland niet op verkeerskundige problemen. Het belang van een gering aantal voetgangers om gebruik te maken van een vrij liggend voetpad wordt minder zwaar gewogen dan het algemeen belang om de (recreatieve) fietser een veilig en comfortabele fietspad te bieden. Datzelfde geldt voor het belang van de bewoners van het zuidelijke deel van de Eeuwigelaan. Overigens hebben zij wel het voordeel dat men, als men de fiets neemt richting het oosten, niet eerst de weg hoeft over te steken.

B) Passeerstroken

Het vertrekpunt is om geen grootschalige ingrepen te doen aan de Eeuwigelaan en het karakter van de laan te behouden. Een totale verbreding van de rijbaan is dus geen optie.

Er is onderzocht om de maximum snelheid terug te brengen naar 30 km/u maar dit blijkt niet mogelijk. De Eeuwigelaan is de ontsluitingsroute voor verkeer naar de kust en de verbinding tussen Bergen en Bergen aan Zee en de Egmond. Dat is in het bijzonder van belang voor hulpdiensten om de vastgestelde aanrijtijden te halen. Een 30 km-weg vraagt om een geheel andere inrichting waarop verkeersremmende maatregelen nodig zijn om de maximale snelheid af te dwingen. Dit alleen al zorgt voor extra vertraging voor de hulpdiensten. Bovendien moeten hulpdiensten zich ook aan maximale snelheden houden. Deze zijn gekoppeld aan de wettelijk toegestane maximale snelheid. De brandweer mag deze bijvoorbeeld niet meer dan 20 km/uur overschrijden en de ambulance met 40 km/uur. Dus ook op dat vlak is de lagere snelheid van 30 km/uur een beperking, terwijl elke seconde telt.

Ook fietsverkeer moet worden toegestaan. Daarom zijn verkeerskundigen, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland geen voorstander van verlaging van de maximum snelheid en dit wordt dan ook niet geadviseerd.

Het voorstel is om passeerstroken aan te brengen waar dat mogelijk is. Dit leidt tot een betere doorstroming van het verkeer en daarnaast wordt volgens adviesbureau Terra Nostra de kans op aanrijshade van bomen beperkt wanneer er passeerstroken worden aangebracht.

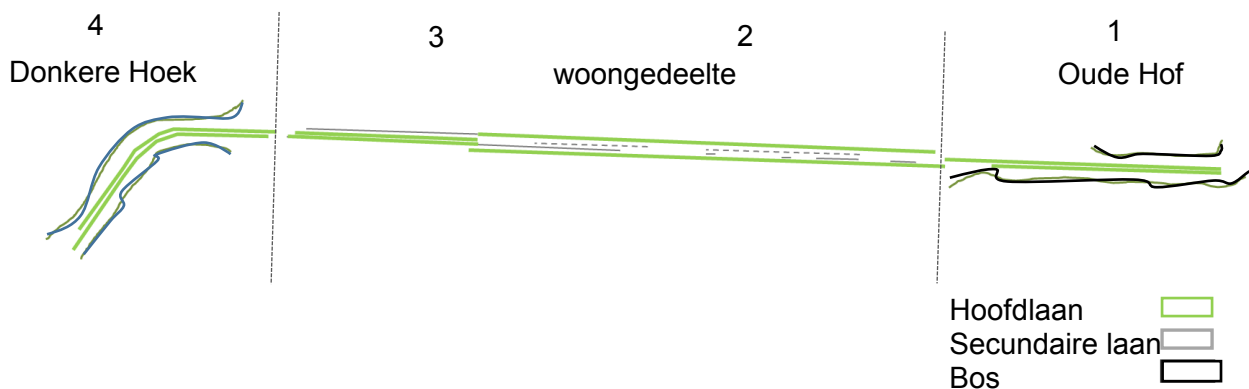
In nader overleg met de eigenaren, kan voor zover mogelijk gebruik gemaakt worden van de bestaande inritten en bushalte voor passeerstroken. Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.

C) Bomen

Het uitgangspunt voor een visie op de bomen aan de Eeuwigelaan is dat de laanstructuur van deze prominente laan niet uit het oog moet worden verloren.

Geadviseerd wordt om op locaties waar bomen een laan vormen, deze laan in stand te houden. Dat betekent wanneer er bomen uitvallen, er nieuwe bomen worden aangeplant.

Waar vormen bomen een laan? Hieronder wordt dat per deelgebied beschreven.



Deelgebied 1 Oude Hof

In het gebied van het Oude Hof, wordt de laan gevormd door de bomen in de binnenberm. Uit onderzoek naar de vitaliteit en levensverwachting van de bomen, blijkt dat 1/3 van de bomen op deze plek een matige kwaliteit hebben en op een termijn van ongeveer 15 jaar weg kunnen vallen.

Deelgebied 2 Woondeel Oost

In het oostelijke deel van het woongebied, vormen de bomen in de buitenberm een laan. De conditie van deze bomen (met name lindes) is grotendeels redelijk, enkele bomen zijn goed. Het is aannemelijk dat deze laan zich nog lange tijd zal kunnen handhaven. In dit gebied is het volgens het onderzoek van adviesbureau Terra Nostra (bijlage 4 van het PvE) voor de bomen in de binnenberm lastig om uit te kunnen groeien vanwege het gebrek aan ruimte zowel bovengronds als ondergronds en het gebrek aan lichttoetreding vanwege de dichtbegroeide bomen in de buitenberm. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is er geen directe noodzaak om de bomen in de binnenberm van dit woongebied in stand te houden dan wel extra aan te planten. Om aan de wens van de klankbordgroep tegemoet te komen, zal in een volgende fase gekeken worden naar de technische en financiële mogelijkheden om bomen in de binnenberm aan te planten. De consequenties voor de bomen aan de buitenberm (die wel een laan vormen) worden hierbij meegenomen.

Deelgebied 3 Woondeel West

In het westelijke deel van het woongebied wordt de laan hoofdzakelijk gevormd door de bomen in de binnenberm. Ongeveer de helft van deze bomen heeft een matige conditie. Omdat bij aanplant van nieuwe bomen er ondergrondse maatregelen genomen moeten worden, wordt bij uitval van bomen per keer bekijken of er bijgeplant kan worden en welk soort dit moet zijn. Bij voorkeur wordt een cluster van meerdere bomen in één keer aangeplant, zodat wordt voorkomen dat er te veel wortels worden aangetast.

Deelgebied 4 Donkere Hoek

In de Donkere hoek wordt de laan gevormd door de forse beuken in de binnenberm. De conditie van de meeste bomen is door de leeftijd en de locatie van de bomen (verdichte ondergrond en aanrijtschade) matig of redelijk. Twee derde van de bomen heeft in dit gebied een levensverwachting die korter is dan 15 jaar.

Verkeerskundig gezien heeft het de voorkeur om de bomen in de Donkere Hoek (op termijn) te verwijderen, zodat aanrijtschade in de toekomst verkleind wordt. 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. Omdat deze bomen een zeer belangrijke bijdrage leveren aan het bijzondere karakter van de Eeuwigelaan, wordt toch op advies van de klankbordgroep geadviseerd om deze bomen in stand te houden door herstel van uitvallende bomen. Bovendien is de kans op aanrijtschade beperkt wanneer er passeerstroken worden aangebracht. Indien er grote gaten in de Donkere Hoek ontstaan, wordt de stam van bestaande bomen beschermd tegen 'zonnebrand' (aantasting van de boom als gevolg van directe blootstelling aan zonlicht).

Conclusie bomen

Daar waar bomen een laan vormen, worden er bij uitval nieuwe bomen aangeplant, ook in de Donkere hoek. Op het moment dat rijbaan aan vervanging toe is, wordt bekeken hoe de groeiomstandigheden van de bomen verbeterd kunnen worden. Op verzoek van de klankbordgroep, wordt in de volgende fase de haalbaarheid onderzocht van bescherming en aanplant van bomen in de binnenberm in het oostelijke deel van het woongebied.

D) Rondeel

Het Rondeel is gelegen op de kruising Eeuwigelaan/Kijklaan en is bij de aanleg van het Oude Hof aangelegd als bijzondere markering van het kruispunt van de twee assen. De wallen zijn nog zichtbaar, maar verder verwijst er vanaf de Eeuwigelaan niets naar de aanwezigheid van het landgoed. Het herkenbaarder weergeven van het Rondeel zorgt voor een betere ervaring van het Hof. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het van belang om het Rondeel meer te benadrukken. Daarom wordt voorgesteld om het Rondeel te herstellen. In het renovatieplan Oude Hof wordt overigens ook voorgesteld om het Rondeel terug te brengen. Het Rondeel ligt gedeeltelijk binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied Noord-Hollands Duinreservaat. Dit betekent dat er een vergunning aangevraagd dient te worden.

E) overige activiteiten PvE

Om de uitstraling van de Eeuwigelaan te versterken, worden ter plaatse van het woongedeelte de bermen vervangen door hagen. In principe wijkt dit af van het Bergens profiel, dat bestaat uit een rijweg, met aan beide zijden een grasberm met een bomenlaan. Omdat de klankbordgroep nadrukkelijk heeft verzocht om hagen aan te brengen, wordt geadviseerd om toch ter plaatse van het woongedeelte hier aan mee te werken. Hagen hebben als voordeel dat dit als natuurlijke buffer kan dienen voor de fietser waardoor men zich veiliger kan voelen. Daarnaast kunnen hagen als visuele versmalling dienen wat een gunstige invloed kan hebben op de rijnsnelheid van het autoverkeer. Tot slot is de verlichting aan vervanging toe zal deze worden vervangen.

Formele besluitvorming

In de volgende fase wordt het PvE uitgewerkt in een concept inrichtingsplan, inclusief begroting. Op dat moment zal ook duidelijk zijn welke formele besluiten genomen moeten worden. In ieder geval is een verkeersbesluit noodzakelijk voor het realiseren van het

fietspad. De bestemming van het huidige fietspad en voetpad aan de zuidzijde is Verkeer dus er is geen planologische afwijkingsprocedure nodig.

Bij realisatie van het voetpad is het wel noodzakelijk om af te wijken van het bestemmingsplan omdat de buitenberm een Groen bestemming heeft met natuur- en landschapswaarden. Ook dient rekening gehouden te worden met beschermde flora en fauna.

Het Rondeel ligt gedeeltelijk binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied Noord-Hollands Duinreservaat. Dit betekent dat er een vergunning aangevraagd dient te worden.

2 KEUZERUIMTE

Zie hiervoor

2.1 Beleidskaders

De beleidskaders zijn hierboven aangegeven.

3 ADVIES

3.1 Toelichting op het advies

Zie hoofdstuk 1

3.2 Overwegingen van het college

Zie hoofdstuk 1

3.3 Regionale samenwerking en couleur lokaal

n.v.t.

3.4 Participatie, samenspel

Voor het project is een brede klankbordgroep opgericht met vertegenwoordigers van bewoners van de Eeuwigelaan, specialisten en verschillende dorpsverenigingen. De klankbordgroep heeft een adviserende rol. Dat betekent dat de adviezen van de klankbordgroep worden meegenomen in de besluitvorming. Van het advies van de klankbordgroep kan worden afgeweken, maar dan moet wel worden uitgelegd en onderbouwd waarom.

Er zijn vier constructieve vergaderingen geweest waarvan verslagen zijn gemaakt die als bijlage bij het PvE zijn gevoegd. De eerste drie verslagen zijn via de nieuwsbrief aan uw raad verstuurd. Aan de hand van het volgende schema is het advies van de klankbordgroep in kaart gebracht.

Schema: Advies klankbordgroep activiteiten PvE Eeuwigelaan

	Partijen									
Activiteiten PvE Eeuwigelaan	Bel.ver. eeuwigelaan	BBC	Buur. Westdrp	Histor. Ver.	Stichting Mr Frits Zeiler	Dorps raad BaZ	Bew.ver V.Ree. park	Bloom ing	VVN	Fiets. bond
1. Rijbaan: Passeerstroken*	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V

2. <i>Fietspad: Eenrichtingsfietspad aan twee zijden*</i>	T	V	O	O	O	V	V	O	V	V
3. <i>Voetpad (schelpenpad) zuidzijde waar mogelijk</i>	T	V	O	O	T	V	V	O	V	V
4a. <i>bomen die een laan vormen in stand houden en bij uitval aanplanten</i>	V	V	V	V	V	V	V	O	O	O
4b. <i>Geen nieuwe bomen aanplanten in delen die geen laan vormen, zoals in Woondeel Oost*</i>	T	T	T	T	T	T	T	O	O	O
5. <i>Haag/ grasberm behouden*</i>	V	V	V	V	V	V	V	O	O	O
6. <i>Cultuurhistorie</i> a. <i>Rondeel herstellen Oude Hof*</i> b. <i>Behoud banken</i>	V	V	V	V	V	V	V	O	O	O

V = Voor T = Tegen O = onthouden van stem

Tijdens het proces heeft een bewoner van het noordelijk deel van de Eeuwigelaan gemeld voorstander te zijn van een éénrichtingsfietspad aan twee zijden.

Verschillende leden van de klankbordgroep hebben een toelichting gegeven op hun advies.

De klankbordgroep adviseert unaniem om passeerstroken alleen aan te leggen waar dat mogelijk is. Nieuwe passeerstroken mogen niet in de weg staan van (aan te planten) bomen/bushalte/beschermde flora en fauna. Dit is meegenomen in het PvE en in de verdere uitwerking van het plan.

Een aantal leden van de klankbordgroep hebben aanvullend een reactie gegeven op het PvE. Deze reacties treft u aan in bijlage 4. Hieronder treft u een korte samenvatting aan van de reacties.

De Stichting Mr. Frits Zeiler zou graag de 'snelfietsers' op de rijweg willen zien. Als dit niet verantwoord wordt geacht, is de stichting ook niet pertinent tegen een fietspad aan de zuidzijde. Echter, om beide fietspaden in één richting te realiseren lijkt de stichting niet verstandig. Dit zou namelijk gepaard moeten gaan met veelvuldig oversteken van de rijweg. En dat is veel te gevaarlijk met het drukke gemotoriseerde verkeer. Daar komt bij dat perceel ingangen lang niet altijd tegenover elkaar liggen, zodat de oversteek dan schuin moet worden gemaakt; in de praktijk zeer ongewenst, zo niet onmogelijk. Een oplossing zou volgens de stichting zijn om op beide fietspaden twee richtingen toe te staan, zodat oversteken niet of nauwelijks nodig is. Voorts zal het niet eenvoudig zijn fietsers te bewegen (of te 'dwingen') komend vanaf de Zeeweg/Herenweg naar een fietspad aan de zuidzijde te gaan (degenen die de Buerweg willen nemen doen dit eigener beweging wel).

In reactie hierop wordt aangegeven dat speed pedelecs (snelfietsers) die snelheden kunnen halen van boven 40 km/u vanaf 1 januari 2017 op de rijbaan horen. Deze fiets valt onder de

categorie bromfiets, krijgt dan een geel kentekenplaatje en er geldt een helmplicht. Snelfietsers vielen voorheen onder dezelfde categorie als snorfietzers.

Het probleem aan de Eeuwigelaan bestaat volgens verkeerskundigen en de Fietzersbond uit de hoeveelheid fietsers, inhalende fietsers en fietsers in tegengestelde richting.

Er is geen ruimte voor een fietspad in twee richtingen aan beide zijden van de Eeuwigelaan. Een minimale breedte voor een dergelijk fietspad is namelijk 3 meter en realisatie zou ten kosten gaan van vele (karakteristieke) bomen. Afwijken van de minimale maat van 3 meter is ongewenst omdat, kortgezegd, hiermee het probleem niet wordt opgelost.

Het aantal oversteken dat nodig is, is een aandachtspunt dat meegenomen wordt in de volgende fase van het project maar staat volgens verkeerskundigen, Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland de uitvoerbaarheid en verkeersveiligheid niet in de weg.

Vanuit de belangenvereniging Eeuwigelaan is een aantal opmerkingen gegeven op het PvE. Hieronder worden de punten van de belangenvereniging samengevat (in cursief) en voorzien van een reactie.

1. *Het is niet mogelijk om een alternatief voetpad aan de zuidzijde aan te leggen omdat ter plaatse de bestemming Groen met natuur- en landschapswaarden geldt en omdat er obstakels in de weg staan zoals banken e.d..*

Reactie: Zoals eerder in dit advies vermeldt, wordt dit gegeven in de verdere planvorming meegenomen.

2. *De gemeente heeft tijdens een klankbordgroep bijeenkomst en raadsinformatieavond een filmpje getoond waarin wordt vermeld dat het fietspad onveilig is terwijl er op het filmpje niets te zien is van onveilige situaties of van ongelukken.*

Reactie: Het filmpje toont goed aan dat het fietspad, op momenten dat het wat drukker is, te smal is om al de fietsers op een goede, comfortabele en veilige manier af te wikkelen. Het filmpje is niet geschoten op een piekdag, maar tijdens een weerssituatie die veelvuldig in de regio voorkomt. Dat er op het moment van de opname geen ongelukken plaatsvonden is niet verwonderlijk. Want, hoewel er wel degelijk sprake is van een onwenselijke situatie op gebied van verkeersveiligheid, zou het wel toevallig zijn dat er juist tijdens de opname een ongeval zou plaatsvinden. Het is niet zo dat er elk uur een ongeval plaatsvindt. Zelfs op de meest onveilige punten in Nederland is dat niet het geval.

3. *De capaciteit van het huidige fietspad wordt onderschat. Uit tellingen blijkt dat er gedurende het jaar grotendeels niet meer dan 150 fietsers per uur over het fietspad rijden, en op de drukste uren maximaal 250 per uur. Dat betekent 2 tot 3 fietsers per minuut die, als ze dezelfde kant op rijden, tussenruimten hebben van 100 meter. Als fietsers gelijkmatig in twee richtingen fietsen, zijn er zelfs tussenruimten van 250 meter. Zelfs als er 600 fietsers per uur langs komen die gelijkmatig in beide richtingen fietsen, is er niets aan de hand. Als men de norm niet bij 150 maar bij 250 fietsers per uur legt, is er niet meer sprake van een gevaarlijke situatie.*

Reactie: Statistisch is het bovenstaande een onjuiste benadering. Het is niet het geval dat fietsers allemaal in een bepaalde frequentie met een zelfde snelheid over het fietspad rijden. Juist doordat er soms grotere groepen zijn, dan weer eenlingen of koppels, en doordat de snelheidsverschillen soms groot zijn (zeker door de opkomst van de elektrische fiets) wordt de noodzaak van verbreding van het fietspad groter

naar gelang het aantal fietsers per uur toeneemt. De CROW heeft hiervoor duidelijke cijfers opgesteld. Daarnaast biedt een voldoende breed fietspad ook de nodige comfort wat belangrijk is als de gemeente haar ambities en doelstellingen op gebied van fietsverkeer wil halen. Een goed fietsnetwerk (voldoende breed en vlak) is daarbij een basisvoorwaarde.

4. *Volgens de ASVV is de norm van de CROW ten aanzien van de breedte van een fietspad een suggestie (2 sterren) en hiermee heeft het tweede fietspad dus geen of een lage prioriteit.*

Reactie: De belangenvereniging Eeuwigelaan heeft de 'normering' die het CROW in de ASVV 2012 aanhoudt, onjuist geïnterpreteerd. De CROW beveelt juist in eenrichting bereden fietspaden aan (3 sterren) en geeft inderdaad voor een in tweerichting bereden fietspad 2 sterren. Met andere woorden: als een in eenrichting bereden fietspad geen goede optie is, dan is het een suggestie (2 sterren) om een in tweerichting bereden fietspad aan te brengen. Volgens de CROW, is een extra fietspad aan de zuidzijde dus juist een betere optie. Dit heeft onder andere te maken met het verkeersveiligheidsaspect dat fietsers in de huidige situatie, bij het oversteken van het fietspad door autoverkeer, uit twee richtingen kunnen komen.

5. *De CROW hecht belang aan een goede faciliteiten voor voetgangers*

Reactie: Deze conclusie is juist. Dat geldt natuurlijk ook voor andere weggebruikers, zoals automobilisten en fietsers. De opgave is om, binnen de gegeven ruimte, alle weggebruikers op een goede en veilige manier te faciliteren. Op het moment dat er voldoende ruimte is, kan dat o.a. door fietsers een eigen plaats te geven, net als voetgangers. Helaas is dat niet altijd niet aan de orde. Een voorbeeld is de Duinweg in Schoorl. Het liefst zou daar een vrij liggend fietspad worden aangebracht. De realiteit leert echter dat dit niet mogelijk is en daarom is er daar voor gekozen om fietsstroken aan te brengen. Iets vergelijkbaars geldt voor de Eeuwigelaan. Uiteraard heeft de laan, vanuit verkeerskundig oogpunt, aan weerszijden idealiter vrij liggende fietspaden en voetpaden. De ruimte ontbreekt hiervoor echter. Het opofferen van groen om de gewenste verkeersindeling te realiseren zou het karakter van de Eeuwigelaan te veel aantasten. Gezien de behoorlijke intensiteiten van het fietsverkeer tijdens een groot deel van het jaar (en zeker in het tweede en derde kwartaal) en het geringe aantal voetgangers is daarom medegebruik van een fietspad acceptabel (zie ook punt 6.).

6. *Opoffering van het vrij liggende voetpad leidt tot onveilige situaties en is een ramp voor bewoners, Bergenaren en toeristen. Ook de Roggeveen banken worden dan nutteloos.*

Reactie: Als het vrij liggende voetpad wordt vervangen door een fietspad, zullen wandelaars voortaan over het fietspad moeten wandelen. Dit leidt niet tot verkeersonveilige situaties. Onder andere Veilig Verkeer Nederland en de verkeersadviseur van de regionale politie is hierover geraadpleegd. Ook zij zien geen problemen met de verkeersveiligheid. Wandelaars kunnen gebruik blijven maken van de Roggeveen banken. Dat zelfde geldt overigens ook voor fietsers richting het centrum, die hiervoor niet meer de Eeuwigelaan hoeven over te steken.

3.5 Risico's

n.v.t.

3.6 Financiën

In de volgende ontwerpfase is voor het maken van een inrichtingsplan en vervolg onderzoek ten aanzien van flora & fauna een bedrag van € 20.000 nodig ten laste van het begrotingssaldo 2017.

Budget vervolgfase

In bijlage 2 van dit advies is een raming bijgevoegd waarin de kosten per activiteit zijn aangegeven. Wat opvalt is dat de aanleg van het fietspad aan de noordzijde (iets) duurder is geraamd dan een fietspad aan de zuidzijde terwijl er aan de noordzijde al verharding ligt. Dit heeft te maken dat in de raming wordt uitgegaan van volledige vernieuwing van het fietspad. Of dat noodzakelijk is, moet in de volgende fase blijken. De raming betreft een maximale variant.

Na afronding van de ontwerpfase volgt in het vierde kwartaal een concept inrichtingsplan inclusief financieringsvoorstel dat ter vaststelling aan uw raad wordt voorgelegd.

Voor de aanleg van het fietspad is mogelijk subsidie beschikbaar bij de provincie. Dit wordt in de ontwerpfase verder onderzocht.

3.7 Inkoop

n.v.t

3.8 Juridische Zaken

Het vaststellen van dit PvE heeft geen juridische gevolgen

3.9 Communicatie

in de ontwerpfase wordt voorgesteld om het proces verder in nauwe samenspraak met de klankbordgroep te doorlopen en de klankbordgroep de mogelijkheid te geven om de gemeente van advies te voorzien.

Uw raad wordt in de volgende fase op de hoogte gehouden van de voortgang middels de nieuwsbrief.

De website van de gemeente Bergen (www.bergen-nh.nl) geeft de actuele stand van zaken weer rondom de planvorming.

Publicatie vindt plaats in de gemeentelijke krant en de huis-aan-huisbladen.

Hoewel de CCK niet geheel overtuigd is van de noodzaak voor een tweede fietspad aan de zuidzijde van de rijweg, bestaan er vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen overwegende bezwaren tegen de inrichting als zodanig hiervan. Immers, de structuur van smalle paden ter weerszijden van de rijweg blijft gehandhaafd.

Indien wordt besloten tot de aanleg van een tweede fietspad stelt de CCK voor om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het vroegere beeld, zoals te zien op de foto van Bonda. Dit kan gebeuren door de breedte van beide paden te beperken (het huidige fietspad te versmallen en het wandelpad daaraan gelijk te verbreden) en beide fietspaden te voorzien van een door schelpen gedomineerde (half)verharding (zoals tussen de Komlaan en de Maesdammerlaan) Het advies treft u aan in bijlage 4.

De CCK en de provincie worden apart geïnformeerd over het vervolgproces.

3.10 Duurzaamheid

n.v.t.

3.11 Veiligheid

n.v.t.

4. UITVOERING, PLANNING en ORGANISATIE

In het amendement bij de startnotitie is opgenomen dat uw raad bij het vaststellen van het PvE bepaalt of en op welke wijze het project verder doorgang kan vinden.

Mocht uw raad instemmen met dit voorstel, wordt geadviseerd om de volgende stappen te doorlopen.

1. Het PvE wordt uitgewerkt in een concept inrichtingsplan, dat voor advies aan de klankbordgroep wordt voorgelegd en daarna wordt gepresenteerd tijdens een bewonersavond;
2. Het concept inrichtingsplan wordt in december 2017 ter vaststelling voorgelegd aan uw raad;
3. Het concept inrichtingsplan wordt vrijgegeven voor inspraak en wordt voor een periode van 4 weken ter visie gelegd. Tijdens deze periode wordt een bewonersvond georganiseerd;
4. Eventuele inspraakreacties worden verwerkt en het concept plan wordt omgezet naar een definitief inrichtingsplan;
5. Het inrichtingsplan inclusief financieringsvoorstel wordt in het tweede kwartaal van 2018 aan uw raad ter vaststelling voorgelegd;
6. Verkeersbesluiten en eventuele planologische procedures worden in het derde kwartaal van 2018 opgestart;
7. Afhankelijk van de besluitvorming en mogelijke bezwaren, start uitvoering in het vierde kwartaal van 2018.

Dit procesvoorstel is in overeenstemming met de startnotitie.

5. ACHTERLIGGENDE DOCUMENTEN

1. PvE inclusief bijlagen
2. raming Eeuwigelaan
3. startnotitie inclusief amendement
4. aanvullende reacties op PvE
5. raadsbesluit
6. kernboodschap
7. begrotingswijziging

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Bergen

De heer M.J. Pothast
secretaris

Drs. H. Hafkamp
burgemeester