

Bijlage 4: Aanvullende reacties op het Programma van Eisen Eeuwigelaan

- 1. Stichting Mr. Frits Zeiler**
- 2. Belangenvereniging Eeuwigelaan e.o.**
- 3. Buurschap Westdorp**
- 4. CCK**

1. Reactie Stichting Mr. Frits Zeiler

Brief 6 januari 2017

1. Tijdens de vergadering is niet genoemd, dat bij een fietspad aan de zuidzijde 3 wegen moeten worden gekruist: Mosselenbuurt, Slotrampweg en einde Buerweg. En dan spreken we maar niet over de Roodeweg. Die kruisingen zijn zowel voor auto's als fietsers extra belastend.

2. Evenmin is gesproken over het feit dat een fietspad aan de zuidzijde 'doodloopt' bij de Ronde Kom. Daar zal (mogelijk in combinatie met fietsverkeer van/uit de Roodeweg) ook een oplossing voor moeten komen. De Hoflaan lijkt de meest logische voortzetting voor zo'n fietspad, maar juist op het gedeelte tussen de Ronde Kom en het begin van de 'fietsstraat' wordt heel veel gewandeld. Ook het 'omzeilen' van de Ronde Kom leidt al gauw tot een conflict in cultuurhistorisch opzicht.

Kortom: een fietspad aan de zuidkant laat heel wat problemen zien! Deze probleempunten en de noodzakelijke oversteken geven ons aanleiding NIET Voor dit fietspad te zijn, maar O, zo niet T.

Uiteraard zullen we graag een laatste versie van het Programma van Eisen willen zien.

Namens de Stichting Mr. Frits Zeiler

J.S. du Pont

P.A.H. Hoogcarspel

Bergen NH, 3 januari 2017

Brief 15 maart 2017

Geacht college,

Op het 'Programma van Eisen Eeuwigelaan' (PvE), dat op 16 maart 2017 wordt besproken, wil de Stichting Mr. Frits Zeiler graag nog enig commentaar leveren.

We zijn het met de algemene uitgangspunten van het PvE eens dat de Eeuwigelaan een beeldbepalend icoon is voor het dorp Bergen. Uitgangspunt van de Stichting Mr. Frits Zeiler is dat met dit icoon zorgvuldig omgegaan moet worden. Verbeteren van de verkeersveiligheid en bevorderen van de doorstroming kan onzes inziens bereikt worden zonder het karakter van de Eeuwigelaan aan te tasten.

We zullen hier ingaan op punt 5 van het PvE omdat naar onze mening een aantal punten over het hoofd wordt gezien.

Fiets- en voetpaden, parkeerstroken

Met betrekking tot de fietspaden die in het PvE aan beide zijden van de weg gepland worden, het volgende.

Een nieuw aan te leggen fietspad aan de zuidzijde lost de problemen aan de noordzijde niet op. Beide fietspaden zullen gemengd gebruikt blijven worden (fietsers, brommers/scooters, voetgangers, etc.).

Bewoners van de Eeuwigelaan zullen moeten oversteken op daarvoor niet aangewezen plaatsen of tegen de stroom in moeten fietsen. Het geleiden van de fietsers naar de beoogde zijde zal ook een probleem zijn, zeker aan de kant van de rotonde bij de Zeeweg.

Voorts, naar onze mening is een voetpad aan de zuidzijde (indien er inderdaad een fietspad aan die kant komt) niet goed te realiseren (zoals ook aangegeven in de inleiding tot het PvE).

Het uitbreiden van het aantal parkeerstroken waar mogelijk zonder het karakter van de laan aan te tasten lijkt ons inderdaad de beste oplossing voor het bevorderen van de doorstroming op de rijbaan.

Onze stichting staat de volgende oplossing voor: fietspad aan noordzijde tot een maximaal mogelijke breedte verbreden (rekening houdend met de vitaliteit van de bomen). Een verbreding van 30-50 cm moet mogelijk zijn, ook al gaat dit op een aantal plaatsen ten koste van de haagjes in de middenberm. Brommers en scooters (alsook andere snelle verkeersdeelnemers) naar de rijbaan.

Zowel de situatie bij de rotonde, alsook bij de Komlaan (fietsverkeer van en naar Oude Hof), blijven een knelpunt en verdienen zorgvuldige plan- en besluitvorming.

Bomen en bermen

De Stichting Mr.Frits Zeiler is sterk voorstander van het zoveel mogelijk handhaven van het 'laankarakter' van de Eeuwigelaan (zoals deze nu is) en zoveel mogelijk eenheid daarin houden over de gehele lengte van de Eeuwigelaan.

De stichting is voorstander van het beplanten van de binnenberm met haagjes, ook in het gedeelte Oude Hof. Dit past beter bij het profiel van de Eeuwigelaan als geheel. Waar mogelijk laanbeplanting aanvullen.

Naar onze mening wordt te 'somber' gesproken over de jongere bomen in de binnenberm (deel Oost); deze groeien langzaam maar leveren wel een wezenlijke bijdrage aan het laankarakter (zie ook de verslagen van de Klankbordgroep).

Rondeel

Voor het rondeel dient een oplossing te worden in samenhang met de plannen voor Het Oude Hof, waarbij ook de aspecten van dit bijzondere gebied (Natura 2000) moeten worden meegenomen.

Met de meeste hoogachting,
Namens de 'Stichting Mr. Frits Zeiler,
voorheen Vereniging Nieuw Bergen

Dr. J.S. du Pont
Bestuurslid

Ir. P.A.H. Hoogcarspel
Secretaris a.i.

2. Reactie Belangenvereniging Eeuwigelaan e.o.

Gemeente Bergen
t.a.v. de heer P. van Huissteden, wethouder
p.vanhuissteden@bergen-nh.nl

brief 10 januari 2017

Betreft: aanvulling PvE Eeuwigelaan: schelpenpad

Geachte heer Van Huissteden,

Hierbij willen wij ten aanzien van het voorgenomen 'Programma van Eisen Eeuwigelaan' nog het volgende punt onder uw aandacht brengen.

Tijdens de laatste vergadering van de klankbordgroep Eeuwigelaan op 1 december jl. is ter sprake gekomen de optie om "waar mogelijk" tussen de buitenste rij bomen en de erfgrenzen van de woonhuizen op de Eeuwigelaan een schelpenpad aan te leggen voor voetgangers.

Naar onze mening behoort dat onderdeel van het plan 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, de Roggeveen-banken etcetera. Bovendien worden dan belangrijke natuurwaarden aangetast, in het bijzonder door de aanwezigheid van een beschermde plant, de daslook, *allium ursinum*.

Wij verzoeken U bij het in te dienen voorstel tot vaststelling van het Programma van Eisen in elk geval met dit punt rekening te houden. De definitieve versie van dit stuk zien wij nog graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

namens het bestuur
Belangenvereniging Eeuwigelaan e.o.

J. van Lieshout, secretaris

c.c.: leden Klankbordgroep

brief 10 maart 2017

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 rondeel 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 erfgrans 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 Ruinekerk 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 teruggedfloten 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).

3. Reactie buurschap Westdorp

Beste allen,

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Zeilerstichting en van de heer Van der Veen mijn reactie op enkele problemen van het zuidelijke fietspad.

1. éénrichtingsfietspaden mits 2,4 m breed kunnen heel goed in 2 richtingen worden gebruikt door met name aanwonenden. Dit is met name van belang voor de fietsende aanwonenden.
2. Fietspaden zijn ongeschikt voor ruiters. Ruiters hebben in Bergen een eigen wegennet.

3. Omdat het wandelpad vanaf Kranenburgh tot voorbij de Rondekom inderdaad wel veel wordt gebruikt, ligt het voor de hand het zuidelijke fietspad te stoppen of te beginnen bij de te maken rotonde op het Rondeel. Het noordelijke fietspad vanaf deze rotonde tot de Komlaan kan gemakkelijk worden verbreed tot 3 m. Vanaf de rotonde naar het dorpscentrum zijn er dan twee mogelijkheden: Eeuwigelaan, Hoflaan, Breelaan of Eeuwigelaan, bospad door de Muziektuin, Rondelaan, Kerkelaan, Renbaanlaan, Stationsstraat, Breelaan. Daardoor kan het stukje weg op de Komlaan vanaf de Eeuwigelaan tot de Kerkelaan voor doorgaand fietsverkeer fietsvrij worden gemaakt. Hierdoor ligt het ook voor de hand de toegang tot het Oude Hof te verplaatsen naar de Kijklaan en de Roodeweg om te vormen tot een wandelpad.

4. De beide rotondes moeten van het bebouwde-kom-type worden, waar fietsers ook voorrang hebben.

5. De wandelpaden die de Eeuwigelaan kruisen hebben allemaal een duidelijke overgang tussen het pad en de te kruisen weg, in mijn ogen geheel probleemloos.

Het lijkt mij dat de problemen die in deze Klankbordgroep zijn besproken nog lang niet geheel zijn uitgediscussieerd. Ik pleit voor een vervolgesprek op korte termijn.

met vriendelijke groeten

Wouter Hubers

(buurschap Westdorp en bestuurslid Stichting tot Behoud van het Oude Hof)

4. Reactie CCK

Advies van de Commissie voor de Cultuurhistorische Kwaliteit (CCK) betreffende de Eeuwigelaan in de gemeente Bergen.

De commissie spreekt haar waardering uit voor de zorgvuldige wijze waarop de voorbereiding voor renovatie van de Eeuwigelaan wordt aangepakt. Zij beschikte over alle opgestelde relevante documenten en rapporten. Ten aanzien van de uitvoering ziet de commissie graag het definitieve plan van aanpak ter advisering tegemoet.

Historische en cultuurhistorische waarden

De Eeuwigelaan maakt deel uit van de historische aanleg van de landelijk belangrijke 17^e eeuwse buitenplaats Oude Hof. De weg is reeds ingetekend als laan op de kaart van Blaeu (ca. 1650-1660). Ook vanaf het verschijnen van de eerste topografische kaart (1877) waarop Bergen staat, is er sprake van een laan. De schilderachtige Grove dennen zijn minimaal 200 jaar oud (zie foto 'Bonda': Eeuwigelaan ter hoogte van de Buerweg, begin 20^e eeuw met toen al zeer volwassen bomen) en beeldbepalend voor een deel van de laan.



Naast de historische, monumentale laanstructuur zijn de kleinere elementen zoals grondwallen, inclusief rondeel ter hoogte van de doorsnijding van de Oude Hof, en de zitbanken (Van Reenenbanken en Westerwoldse bank) van cultuurhistorisch belang.

Handhaving en herstel cultuurhistorische waarden

De CCK is van mening dat dé cultuurhistorische kernwaarde van de Eeuwigelaan, de laanstructuur, over de gehele lengte gehandhaafd en versterkt dient te worden. De laanstructuur wordt vooral bepaald door de bomen in de middenbermen (wandelpad-rijweg-fietspad) en deze wordt het beste gewaarborgd door de huidige bomen gelijktijdig te vervangen door forse nieuwe bomen, bij voorbeeld door beuk, zomereik of linde, maar ook herplant van grove den dient onderzocht te worden. Dit kan eventueel per sectie (Komlaan-Mosselenbuurt / Mosselenbuurt-Buerweg en Buerweg-Zeeweg (Donkere Hoek) en gefaseerd worden gerealiseerd. Slechts dan zal het laankarakter voor de komende vele decennia gehandhaafd kunnen worden. Het alternatief, het incidenteel vervangen van niet meer te handhaven bomen (met namen grove dennen) door nieuwe bomen, zal niet leiden tot de gewenste, coherente laanstructuur en dus tot verlies van de cultuurhistorische waarde. Derhalve heeft deze oplossing niet de voorkeur van de CCK. De commissie realiseert zich dat het structureel vernieuwen van het bomenbestand emoties oproept. Teneinde in deze een goed afgewogen besluit te kunnen nemen adviseert de CCK het college om hiertoe een deskundig advies in te winnen bij bijvoorbeeld het gerenommeerde bedrijf Copijn, maar ook bij de Stichting Gelders Landschap en Kastelen of de Vereniging Natuurmonumenten. Deze organisaties hebben veel ervaring met onderhoud, instandhouding en restauratie van monumentale laanstructuren. De CCK is van mening dat ook de genoemde kleinere cultuurhistorische elementen behouden dienen te blijven en eventueel gerestaureerd moeten worden.

Verkeerstechnische ingrepen

De commissie ziet deze functie als nevens geschikt aan de historische en cultuurhistorische waarden van de laan. Zij benadrukt het gegeven dat er aan deze laan nu eenmaal fysieke grenzen voor het gebruik zijn en dat de gebruikers zich daaraan dienen aan te passen.

Ten aanzien van de rijweg maakt de commissie de volgende opmerkingen: handhaving van de gebakken klinkerbestrating; vervanging van asfalt ter hoogte van de doorsnijding van de Oude Hof door gelijke klinkerbestrating wordt geadviseerd; géén benadrukking van de rijbaan door witte strepen of dergelijke en handhaving van de huidige breedte van het wegprofiel. Voor alle in- en uitritten en eventuele passeerstroken (te combineren met in- en uitritten) wordt een fysiek sterk afwijkend, natuurlijk aandoende verharding geadviseerd. Hierdoor wordt de rijweg benadrukt, de snelheid van uitwijkend gemotoriseerd verkeer beperkt en de groene ‘Bergense berm’ zo veel mogelijk gespaard. Het credo ‘*Bergen. Dit dorp is niet gebouwd voor snelverkeer*’ geldt in sterke mate voor de Eeuwigelaan!

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).

Inrichting

Ten aanzien van de overige inrichting van de openbare ruimte langs de Eeuwigelaan adviseert de commissie uiterste terughoudendheid ten aanzien van de gebruikte materialen of geheel af te zien van bepaalde maatregelen. Terughoudendheid in materiaalkeuze, ontwerp en kleur geldt met name voor verlichtingsarmaturen, voor papierbakken bij de banken en eventuele andere noodzakelijk inrichtingselementen. Ten aanzien van (verkeers)bebording adviseert de commissie deze tot het uiterst noodzakelijk te beperken; dit geldt ook voor diverse routeaanduidingen. De commissie adviseert om geheel af te zien van verkeersgeleidingconstructies, reflectoren en huisnummering op de bomen.

Bergen, 1 februari 2017

L.H.M.Quant, voorzitter.