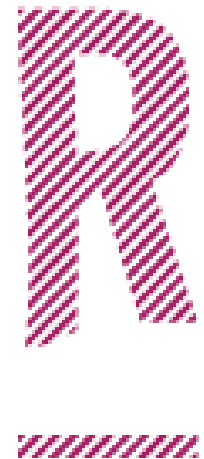


Bewonersbijeenkomst Verkeer

Structuurvisie Bergen Oost



2 september 2020

Frits Dinkla



Programma

19.30-19.45	Inloop
19.45-20.00	Welkom en doel bijeenkomst
20.00-20.45	Uitwerking participatieproces Verkeer
20.45-21.15	Gesprek met de zaal over de denkrichting verkeersstructuur
21.15-21.20	Afsluiting

Structuurvisie:

- Ontwerp-structuurvisie
- Zienswijzen op ontwerp-structuurvisie
- Vastgestelde structuurvisie

Participatieproces:

- Enquête
- Verkeerseffecten aangegeven oplossingsrichtingen
- Afwegingskader
- Denkrichting gemeente

In het gebied spelen diverse ontwikkelingen:

- Voetbalcomplex niet meer in gebruik
- De Beeck wordt herbouwd
- Functies gaan uit plangebied verdwijnen

Veel is nog onzeker:

- Welke functies verdwijnen en wanneer?
- Wat zijn de plannen van de grondeigenaren in het gebied?
- Marktontwikkelingen

Ontwikkeling van het gebied kent aandachtspunten, maar is ook een kans:

- Mogelijkheid om de ruimtelijke samenhang in het gebied te vergroten
- Mogelijkheden om een duurzame wijk te creëren
- Impact van de ontwikkelingen op het verkeerssysteem

Doel van structuurvisie:

- Creëren van de voorwaarden waaronder de ontwikkeling van de verschillende ontwikkellocaties mogelijk is

Plangebied

Plangebied en huidig programma

--- Plangebied

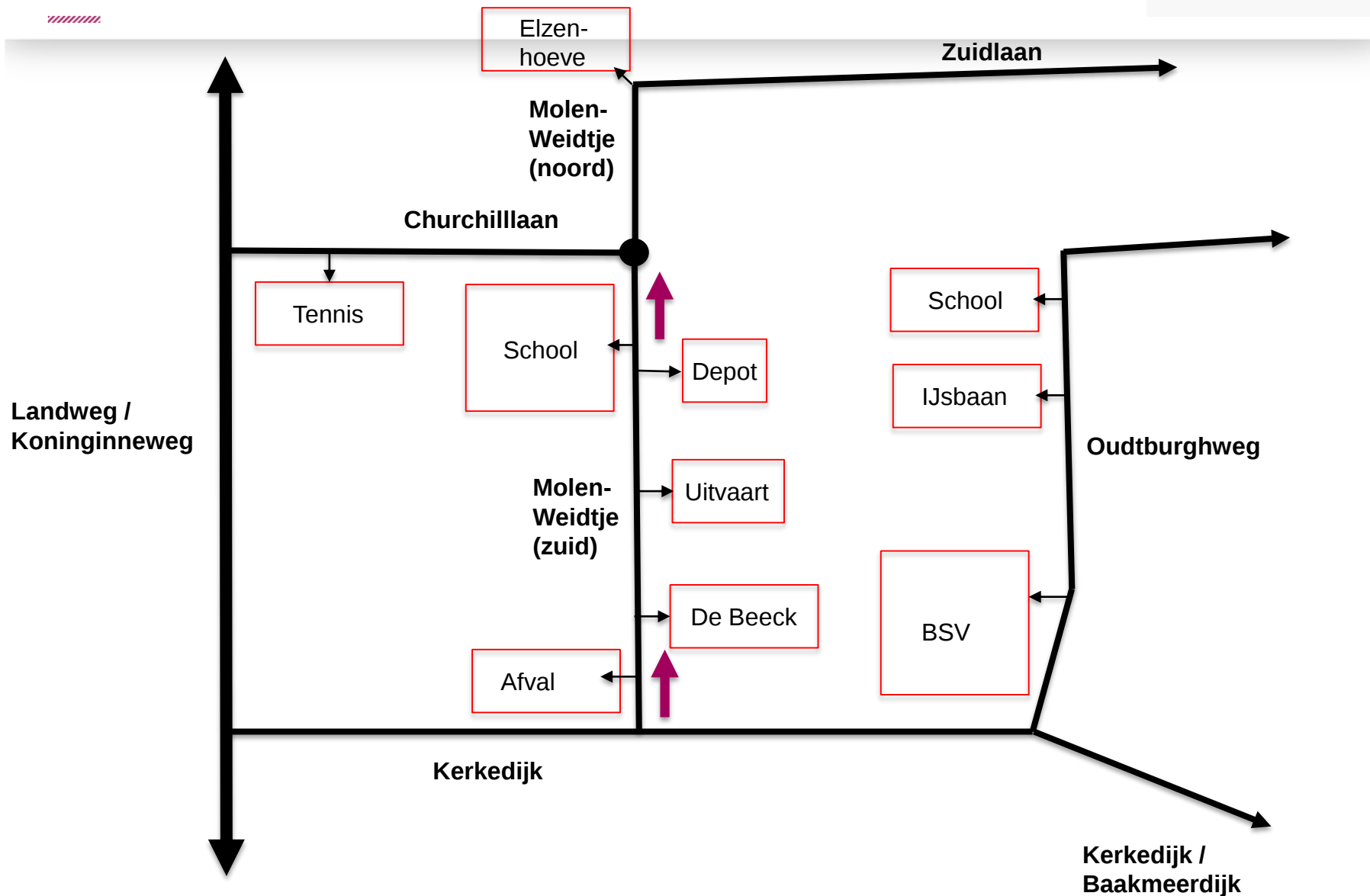
Huidig programma



Verkeersstructuur



Huidige verkeerssituatie



Opmerking meer dan 10 keer genoemd:

- Er worden scenario's beschreven voor de invullingsmogelijkheden van de ontwikkellocaties, maar is geen inzicht in de verkeersbelastingen als gevolg daarvan.

Ingebrachte zienswijzen:

- Ontlasten van de verkeersintensiteiten op de Kerkedijk, de Oudtburghweg en de Zuidlaan
- Churchillaan niet verbreden
- Verleg de Churhillaan en realiseer de Lindenlaan
- Voorkomen van sluipverkeer op de Baakmeerdijk
- Toevoegen van rotonde op de Landweg/Koninginneweg
- Handhaven profiel Molenweidtje-noord
- Een knip in het Molenweidtje
- Evenwichtige verdeling van het verkeer over alle beschikbare wegen
- Het plangebied onaantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer: auto te gast
- Minder parkeerplaatsen realiseren om het autobezit te ontmoedigen

Bedachte oplossingsrichtingen uit de structuurvisie gehaald:

- Verkeersstructuur in een participatietraject met omgeving verder verkennen en uitwerken.
- Daarbij aandacht voor de verkeersstromen en effecten op de verkeersbelasting (ook op de omliggende wegen).
- Keuze in verkeersstructuur na participatietraject wel noodzakelijk voor verdere ontwikkeling van met name het BSV-terrein.

Drie oplossingsrichtingen:

1. Nadruk Churchilllaan en Molenweidjtje
2. Nadruk Kerkedijk en Oudtburgweg
3. Alle wegen in gelijke mate beschikbaar



De invulling van ontwikkellocaties zullen in de loop der tijd verandering van programma tot gevolg hebben !

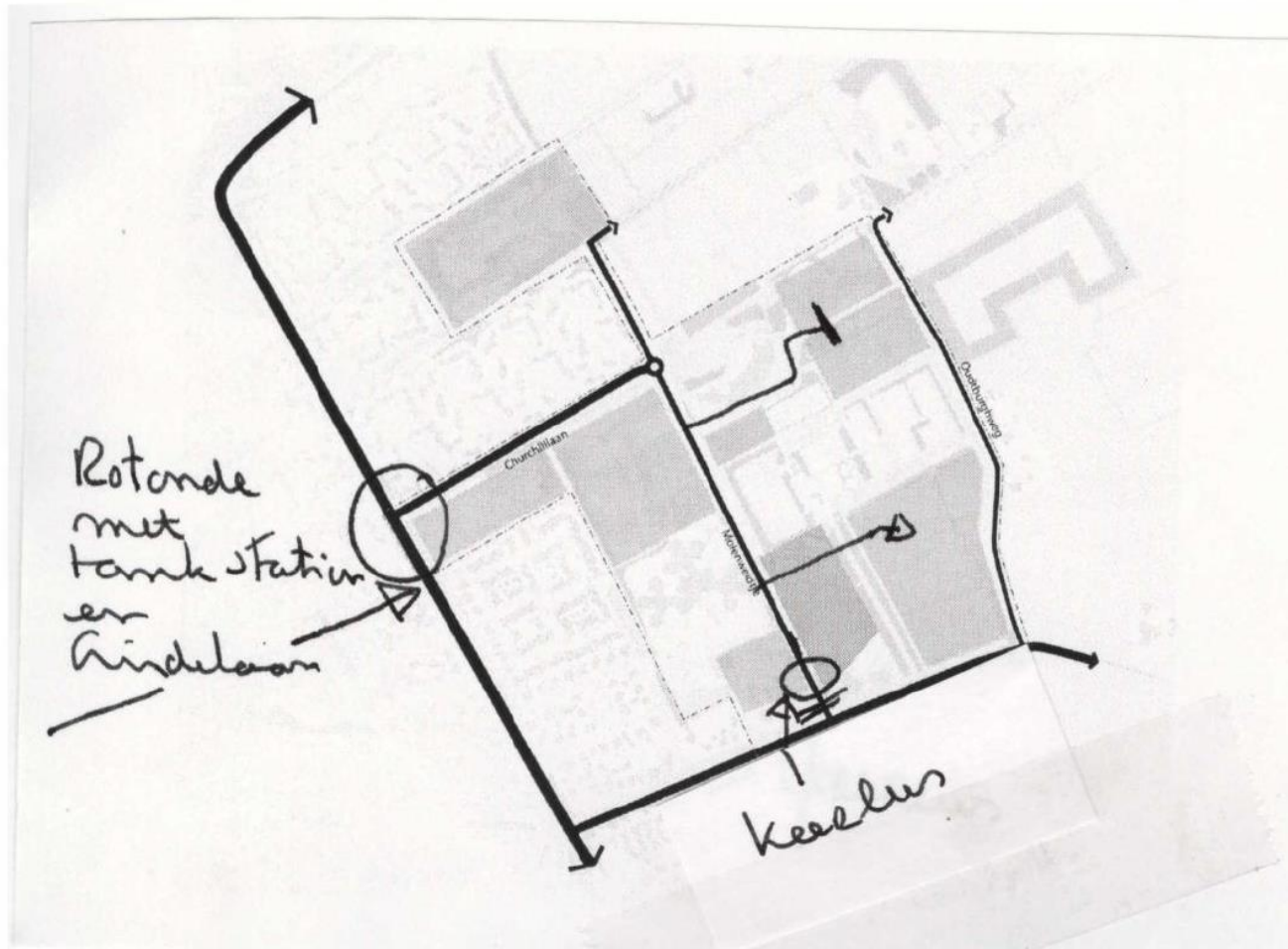
Vragen:

1. Heeft u een voorkeur t.a.v. één van de drie oplossingsrichtingen en waarom ?
2. Heeft u een voorkeur voor een andere oplossingsrichting ?
- teken deze en licht toe
3. Wat zou de gemeente moeten doen ter verbetering van de verkeersstructuur ?

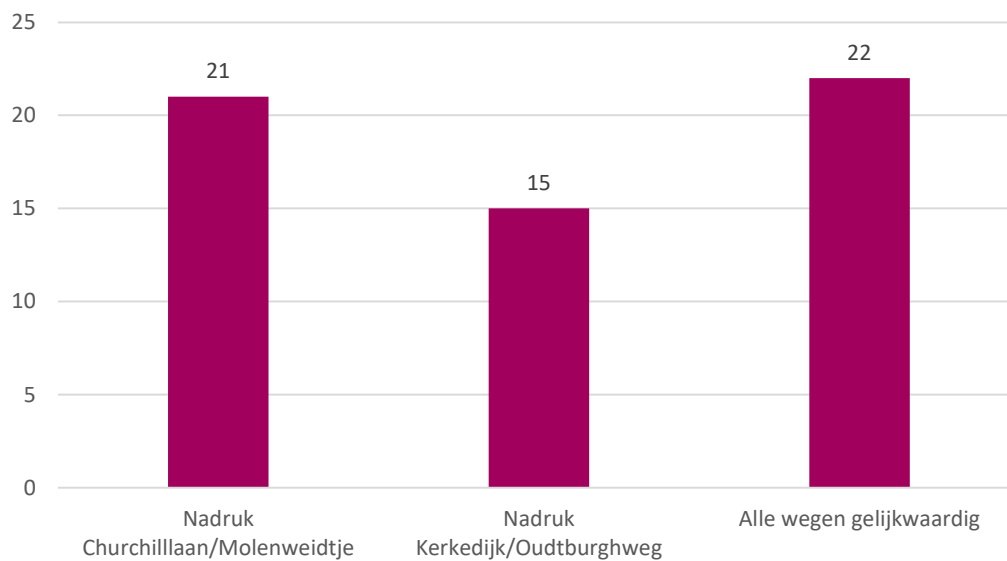




64 reacties: een aantal met voorstellen



Vraag 1: Ideale verkeersstructuur



Aantal enquêtes met verkeerssuggesties: 58

Opmerkingen tussen de 5 en 10 keer genoemd:

- Autoluw/autovrij maken Zuidlaan
- Geen aantasting van het wegprofiel op de Kerkedijk
- Geen aantasting van het wegprofiel op de Oudtburghweg
- Verkeersremmende maatregelen op Molenweidtje-noord
- Uitspraken over de verkeersstructuur kunnen alleen gedaan worden als de invulling van de ontwikkellocaties bekend is
- Verlengde Lindenlaan als alternatief voor Churchilllaan
- Auto te gast in het gehele plangebied
- Centrale parkeerplekken en geen auto voor de deur

Opmerkingen tussen de 2 en 5 keer genoemd:

- Churchilllaan doortrekken naar Oudtburghweg
 - Aanpassen/verbeteren wegprofiel Molenweidtje-zuid
 - Lindenlaan geen zinvol alternatief
 - Geen doorsteek over oprijlaan begraafplaats
 - Knip in het Molenweidtje
-
- Verkeersluwer maken van de Baakmeerdijk
 - Rotondes op de Landweg / Koninginneweg
 - Nieuwe ontsluitingsweg door buitengebied naar N9
 - Gebruik de route langs Langerijm/Prins Hendriklaan

Overige opmerkingen (één keer genoemd):

- Doorsteek over oprijlaan begraafplaats is prima
- Meer gescheiden wandel- en fietspaden
- Verbeterde inrichting kruispunten
- Opheffen pareerplaatsen langs Churchillaan
- Kerkedijk éénrichtingsverkeer
- Kerkedijk alleen geschikt voor langzaam verkeer
- Verbreed Kerkedijk tussen Molenweidjtje en Oudtburghweg
- Knip in de Oudtburghweg
- Verbreden Oudtburghweg
- Molenweidjtje alleen geschikt voor langzaam verkeer

Wat is het beeld op basis van de enquête:

1. Er is geen breed gedragen voorkeur voor één van de voorgestelde verkeersstructuren
2. Er leeft een groot aantal diverse meningen
3. Er is zorg over de verkeersbelasting op bepaalde wegen

Reflectie/aanvullingen vanuit de zaal

Bij de berekening van de verkeerseffecten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

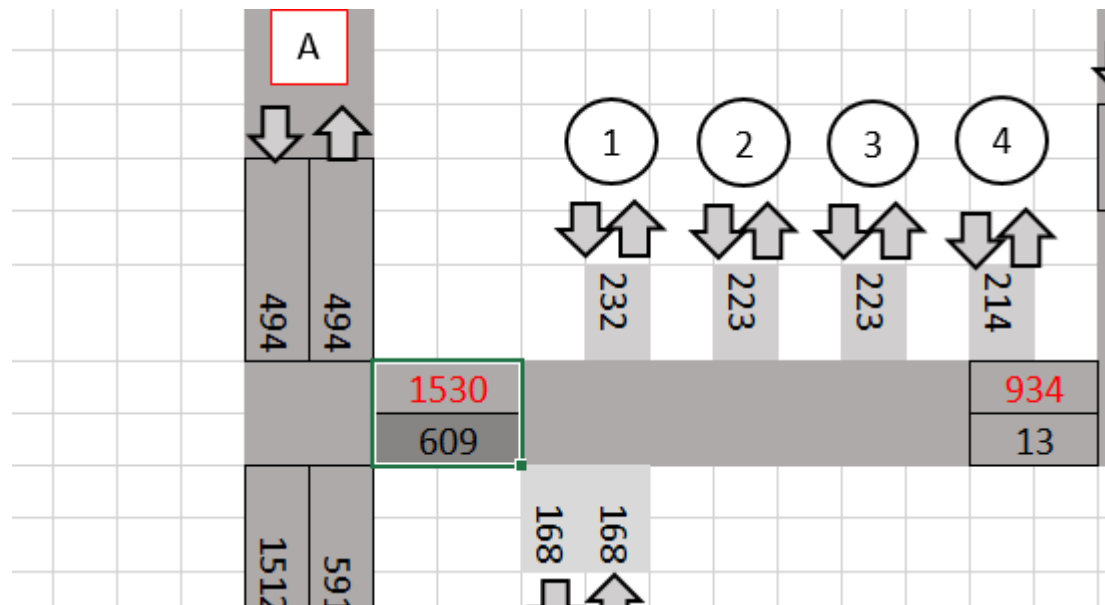
1. Er zijn geen verkeerstellingen uitgevoerd
2. Er is gebruik gemaakt van beschikbare verkeerstellingen binnen de gemeente (deels gedateerd)
3. Er is vooral gekeken naar de verkeersgeneratie als gevolg van de huidige functies in het plangebied in relatie tot de mogelijk toekomstige functies

Hoe is de verkeersgeneratie per locatie berekend:

1. Uitgangspunt huidige situatie is planologisch vergunde situatie en de CROW kengetallen voor de verkeersbewegingen afhankelijk van de functie.
2. Uitgangspunt toekomstige situatie is fictieve transformatie van alle ontwikkellocaties naar woningbouw:
 - Scenario 1: gemiddelde dichtheid van 15 wo/ha
 - Scenario 2: gemiddelde dichtheid van 30 wo/ha

Hoe wordt de verkeersgeneratie verdeeld over de wegvakken:

1. Per wegvak (= deel van de weg tussen twee kruispunten) wordt de verkeersbelasting berekend afhankelijk van de toegen afvoer per kruispunt én het doel van de betreffende verkeersbeweging.



In een aantal reacties is de verlengde Lindenlaan genoemd als een alternatief voor de Churchilllaan.

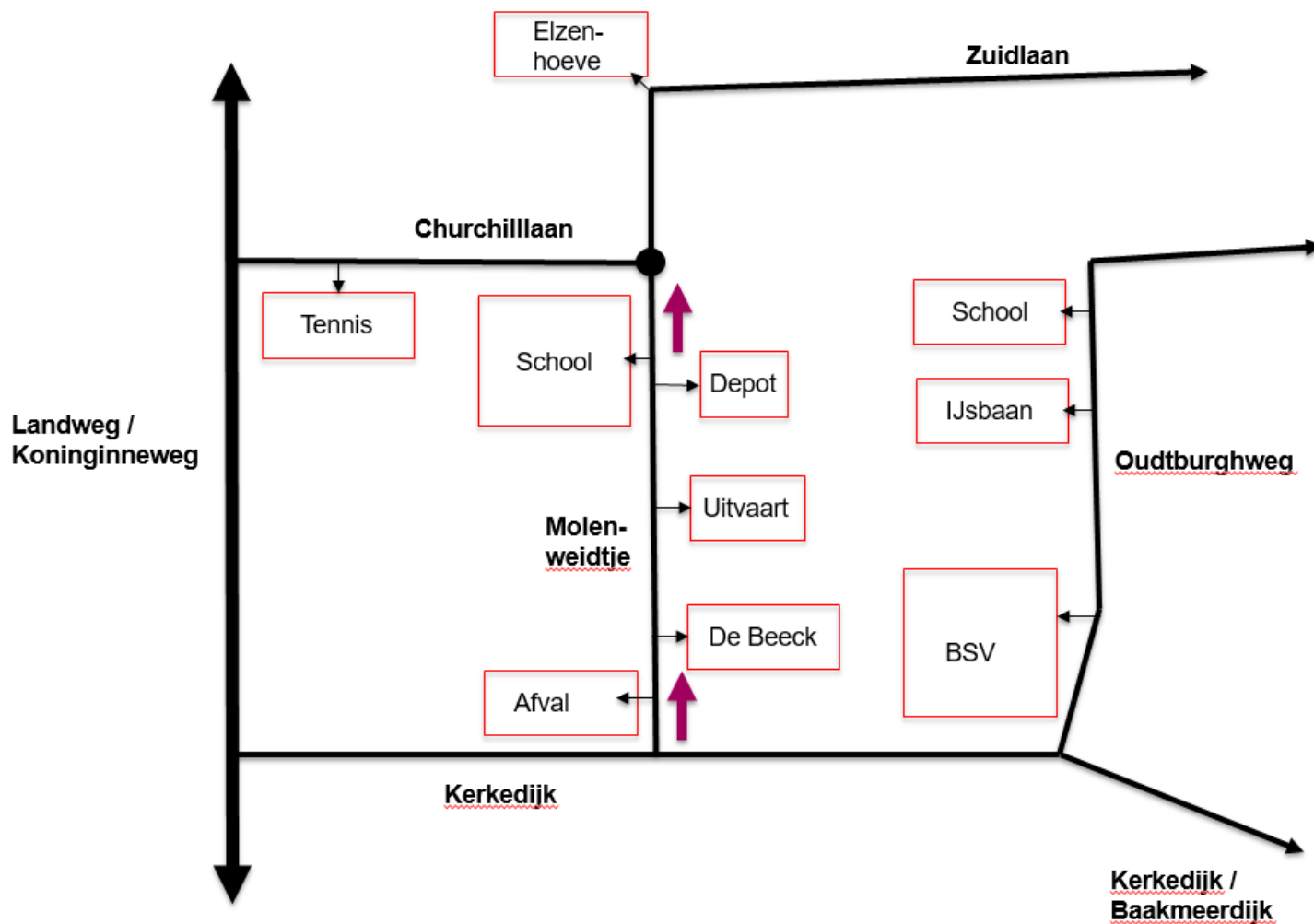
Deze beschouwen wij als een serieus alternatief voor de Churchilllaan !

- In de verkeersberekeningen heeft de Lindenlaan hetzelfde verkeerskundige effect als de Churchilllaan.

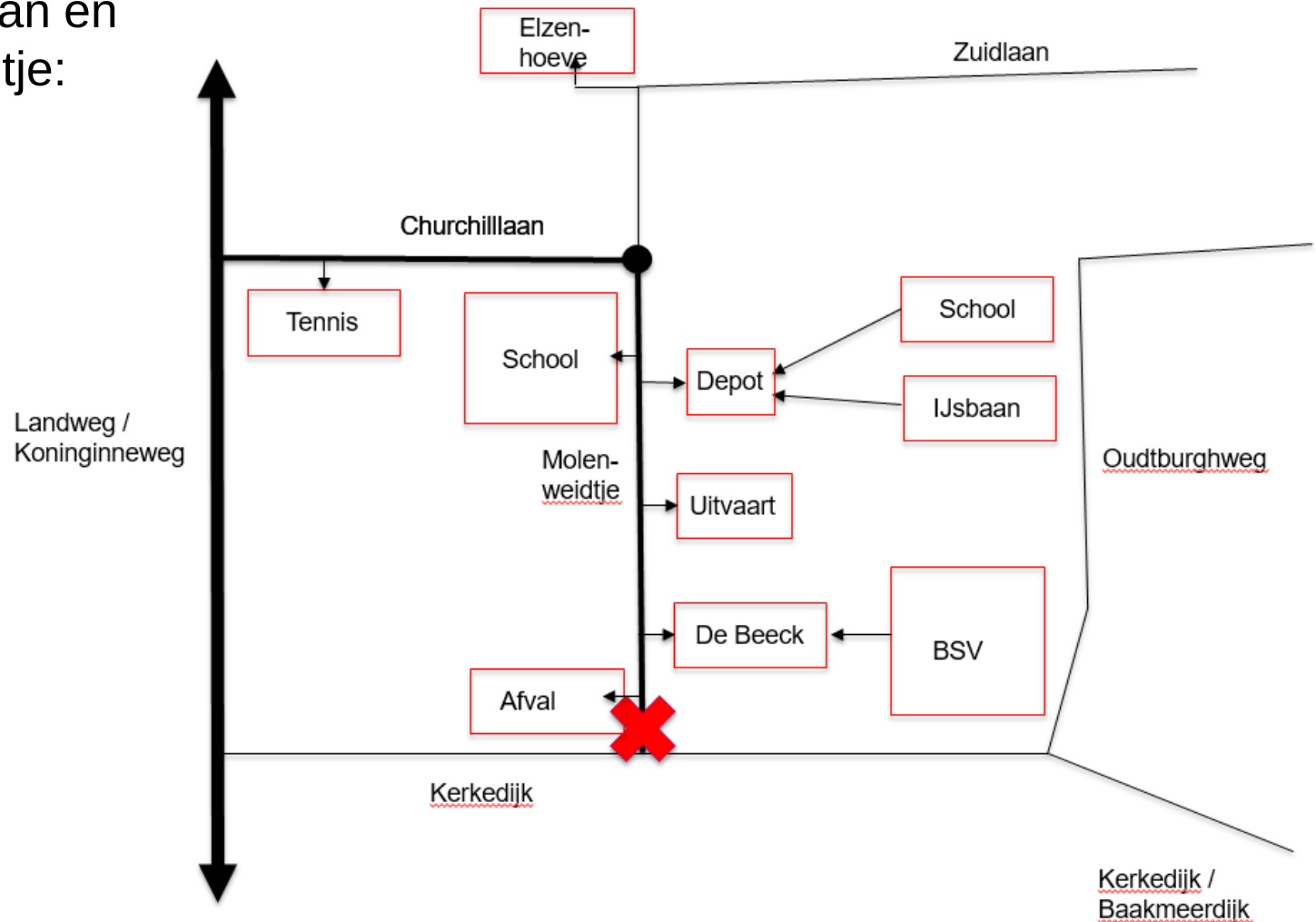
Aantal kanttekeningen:

1. De Lindenlaan kan alleen gerealiseerd worden als (gelijktijdig) de locaties Europese school, Euratom en TC Bergen beschikbaar komen
2. De aansluiting op de Landweg moet verkeerskundig uitgewerkt worden
3. Er dienen voldoende financiële middelen gegenereerd te kunnen worden om deze nieuwe weg te realiseren en de Churchilllaan te amoveren.

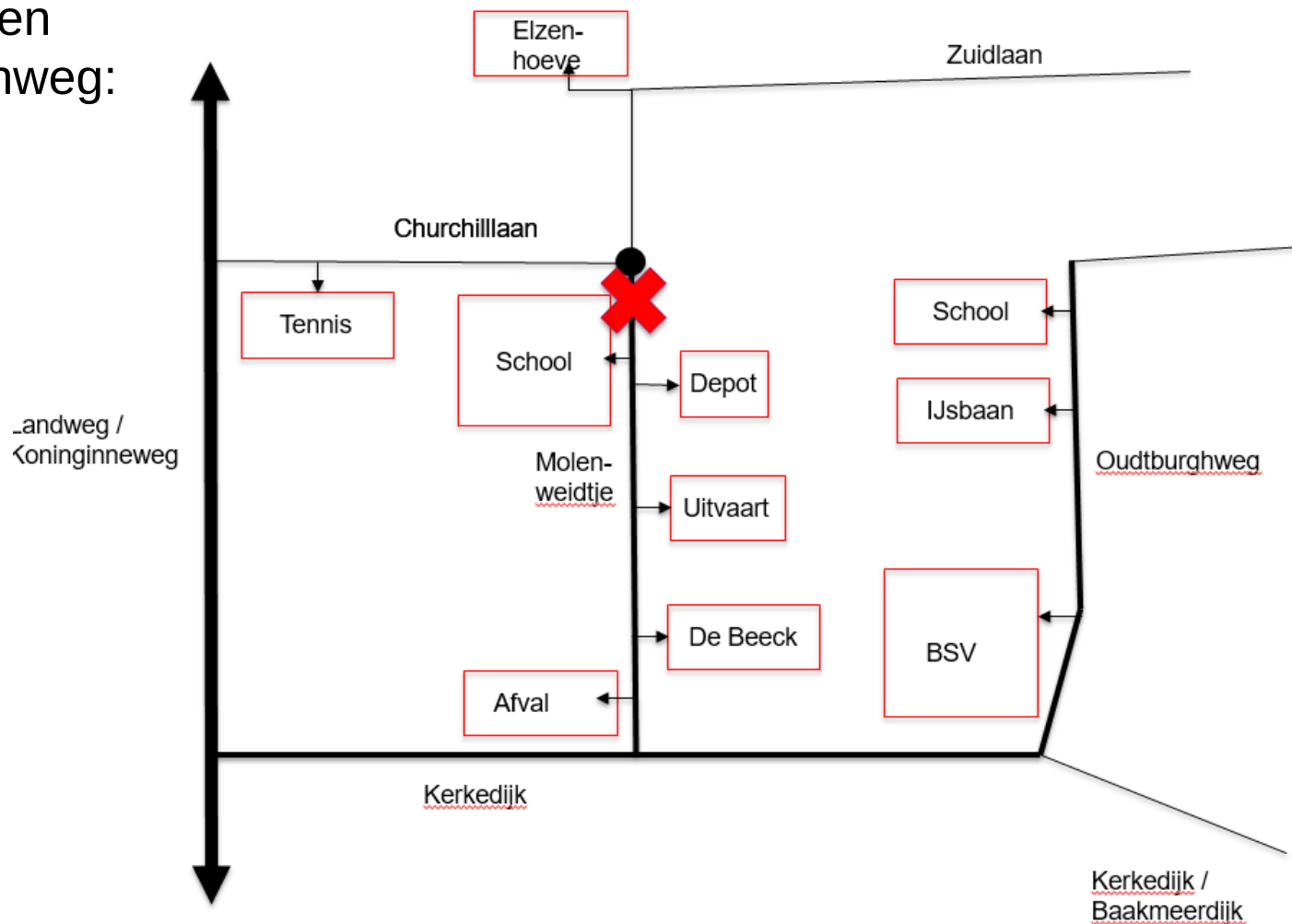
Model 1: huidige situatie:



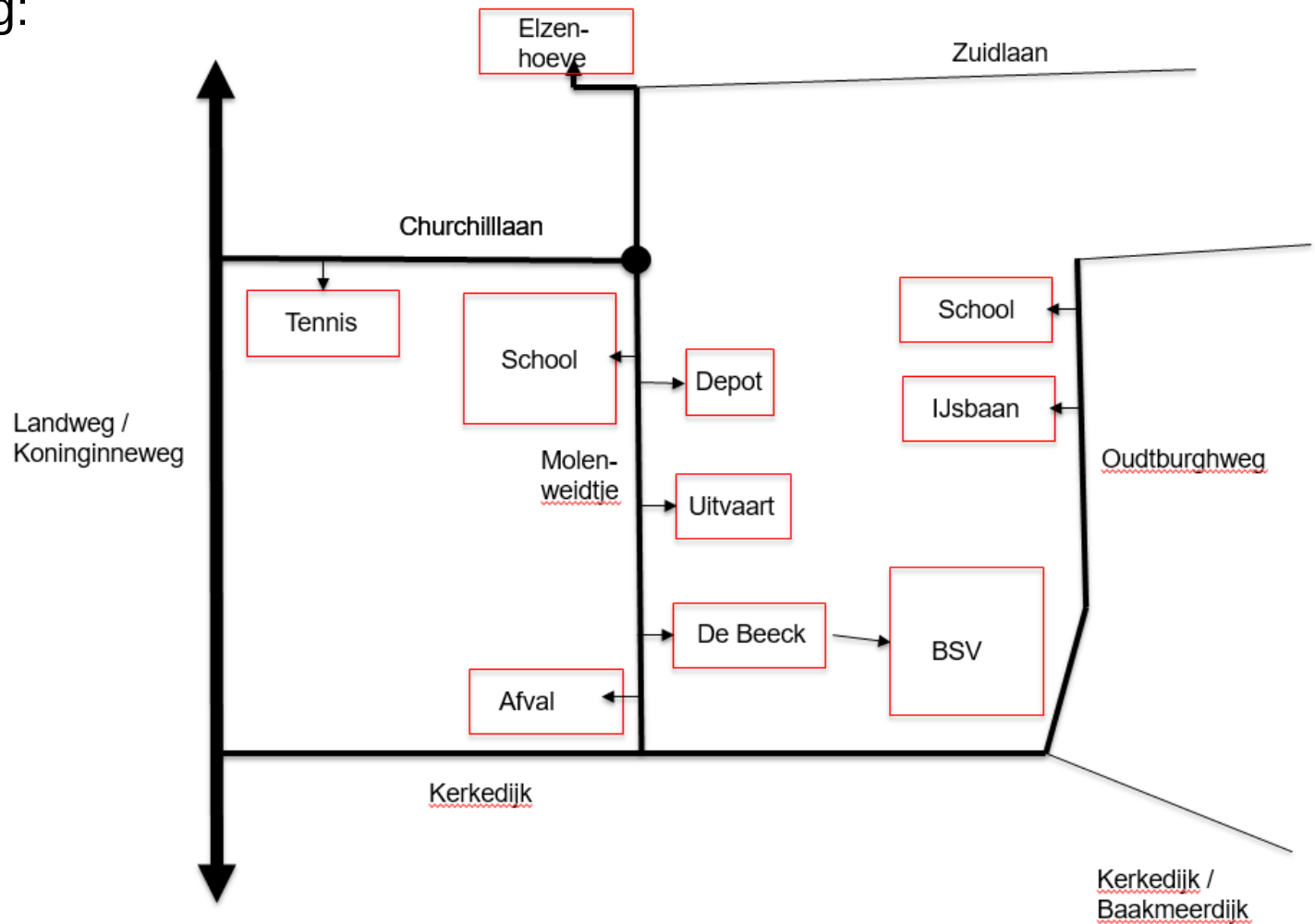
Model 2: nadruk op Churchilllaan en Molenweidtje:



Model 3: nadruk op Kerkedijk en Oudtburghweg:



Model 4: alle wegen
gelijkwaardig:

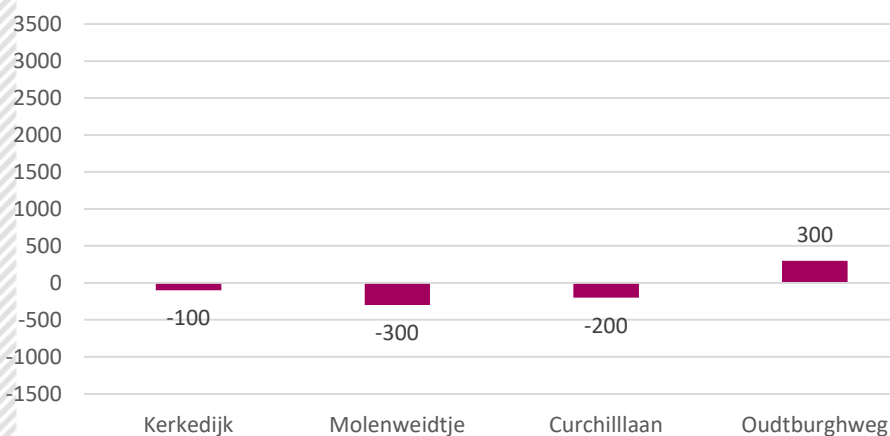


Berekeningsresultaten

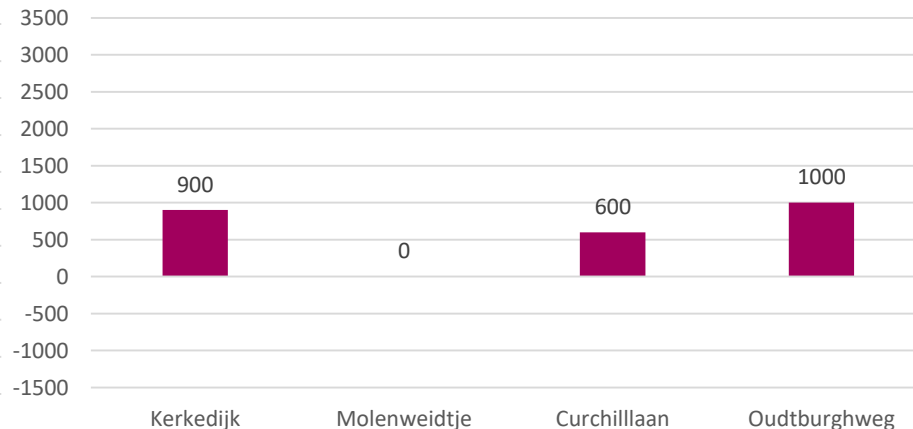
Huidige situatie / Huidige functies (maatgevende intensiteit):

- Landweg / Koninginneweg: 9.300 mvt/etm
- Kerkedijk: 2.100 mvt/etm
- Molenweidtje: 900 mvt/etm
- Churchillaan: 2.200 mvt/etm
- Oudtburgweg: 500 mvt/etm

Model 1: Huidige situatie
SCENARIO 1 (15 wo/ha): verkeerstoename



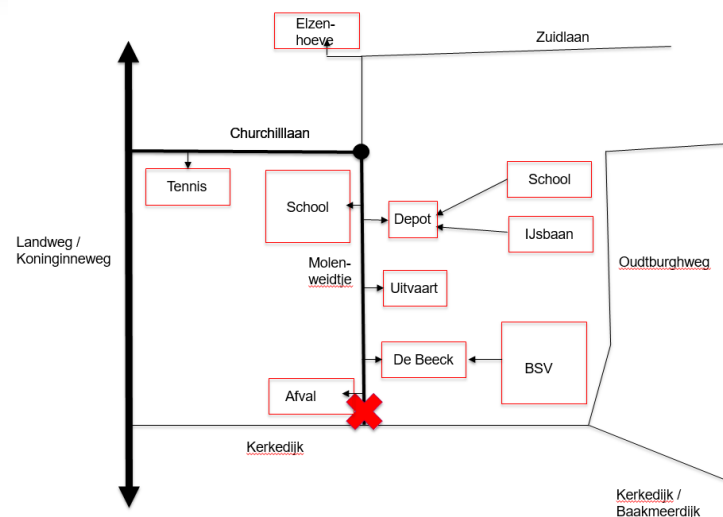
Model 1: Huidige situatie
SCENARIO 2 (30 wo/ha): verkleerstoename



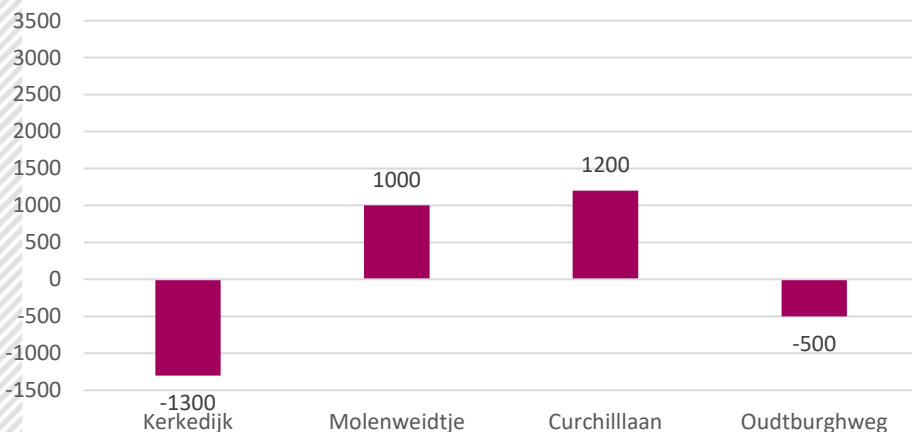
Berekeningsresultaten

Huidige situatie / Huidige functies
(maatgevende intensiteit):

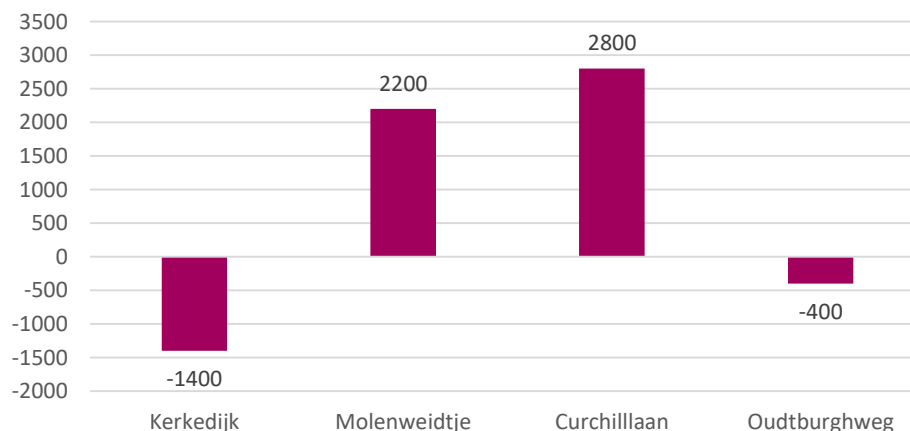
- Landweg / Koninginneweg: 9.300 mvt/etm
- Kerkedijk: 2.100 mvt/etm
- Molenweidjtje: 900 mvt/etm
- Churchilllaan: 2.200 mvt/etm
- Oudtburgweg: 500 mvt/etm



Model 2: Nadruk Churchilllaan
SCENARIO 1 (15 wo/ha): verkeerstoename



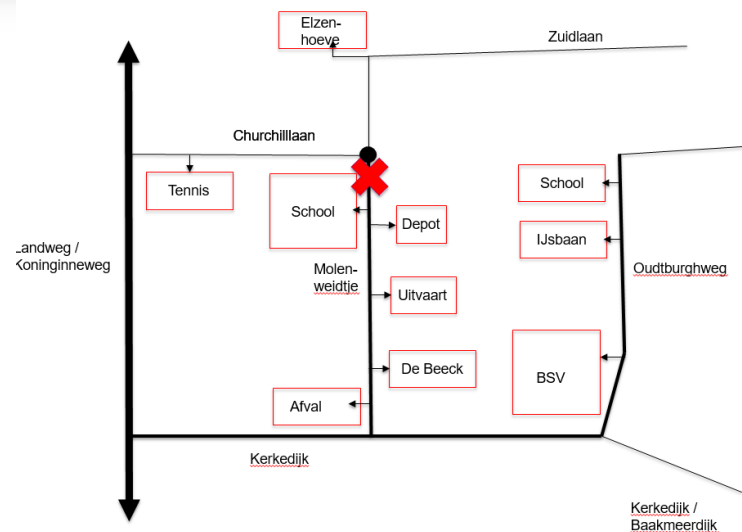
Model 2: Nadruk Churchilllaan
SCENARIO 2 (30 wo/ha): verkeerstoename



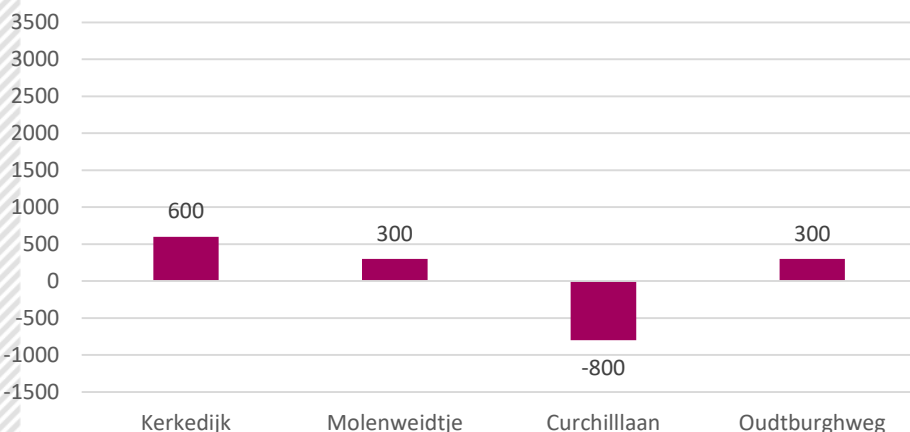
Berekeningsresultaten

Huidige situatie / Huidige functies
(maatgevende intensiteit):

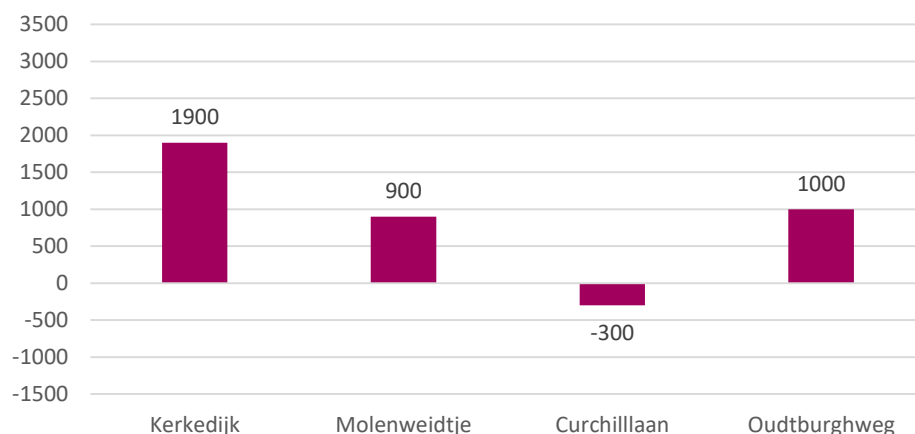
- Landweg / Koninginneweg: 9.300 mvt/etm
- Kerkedijk: 2.100 mvt/etm
- Molenweidtje: 900 mvt/etm
- Churchillaan: 2.200 mvt/etm
- Oudtburgweg: 500 mvt/etm



Model 3: Nadruk Kerkedijk
SCENARIO 1 (15 wo/ha): verkeerstoename



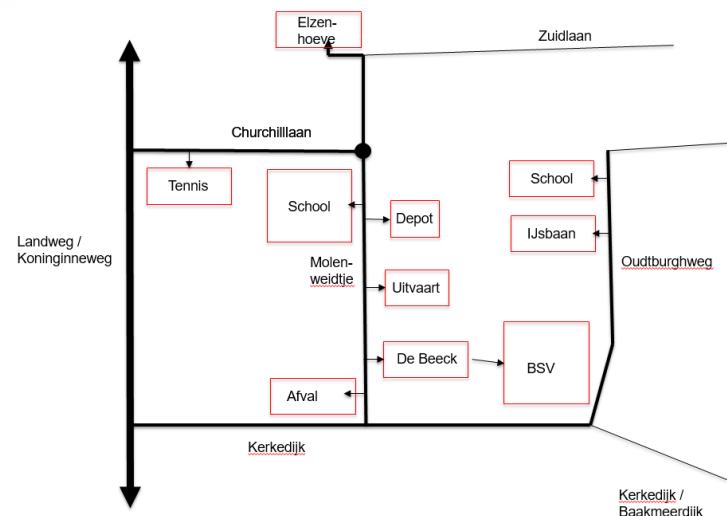
Model 3: Nadruk Kerkedijk
SCENARIO 2 (30 wo/ha): verkeerstoename



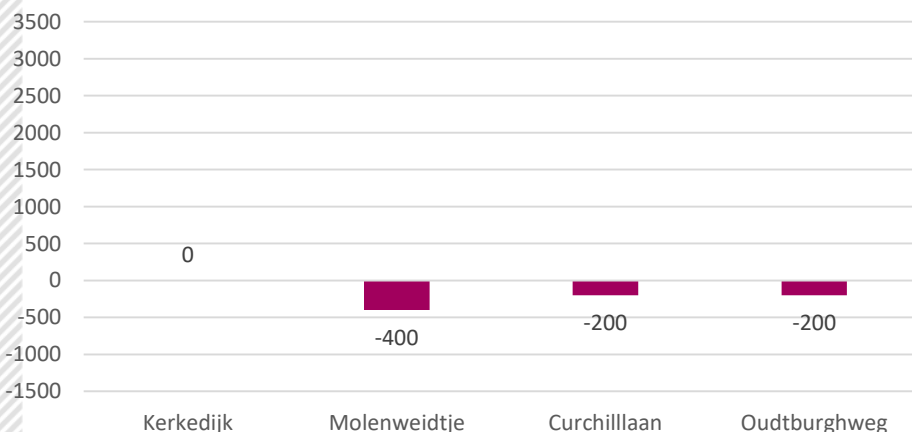
Berekeningsresultaten

Huidige situatie / Huidige functies
(maatgevende intensiteit):

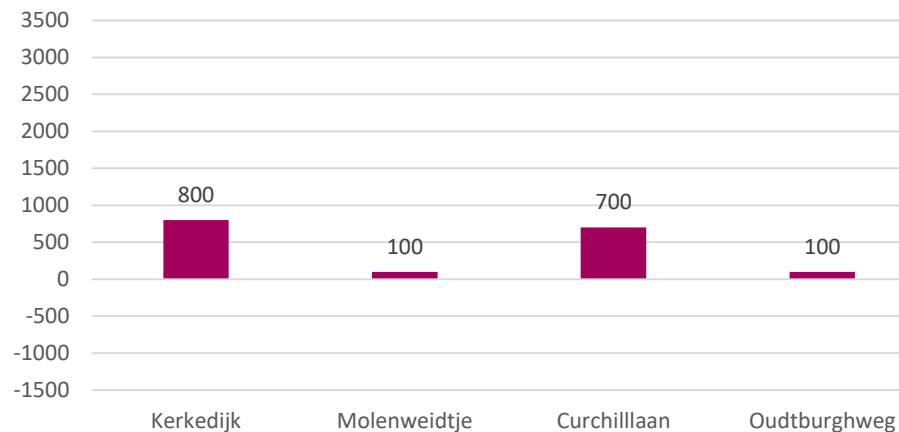
- Landweg / Koninginneweg: 9.300 mvt/etm
- Kerkedijk: 2.100 mvt/etm
- Molenweidjtje: 900 mvt/etm
- Churchilllaan: 2.200 mvt/etm
- Oudtburgweg: 500 mvt/etm



Model 4: Alle wegen gelijkwaardig
SCENARIO 1 (15 wo/ha): verkeerstoename



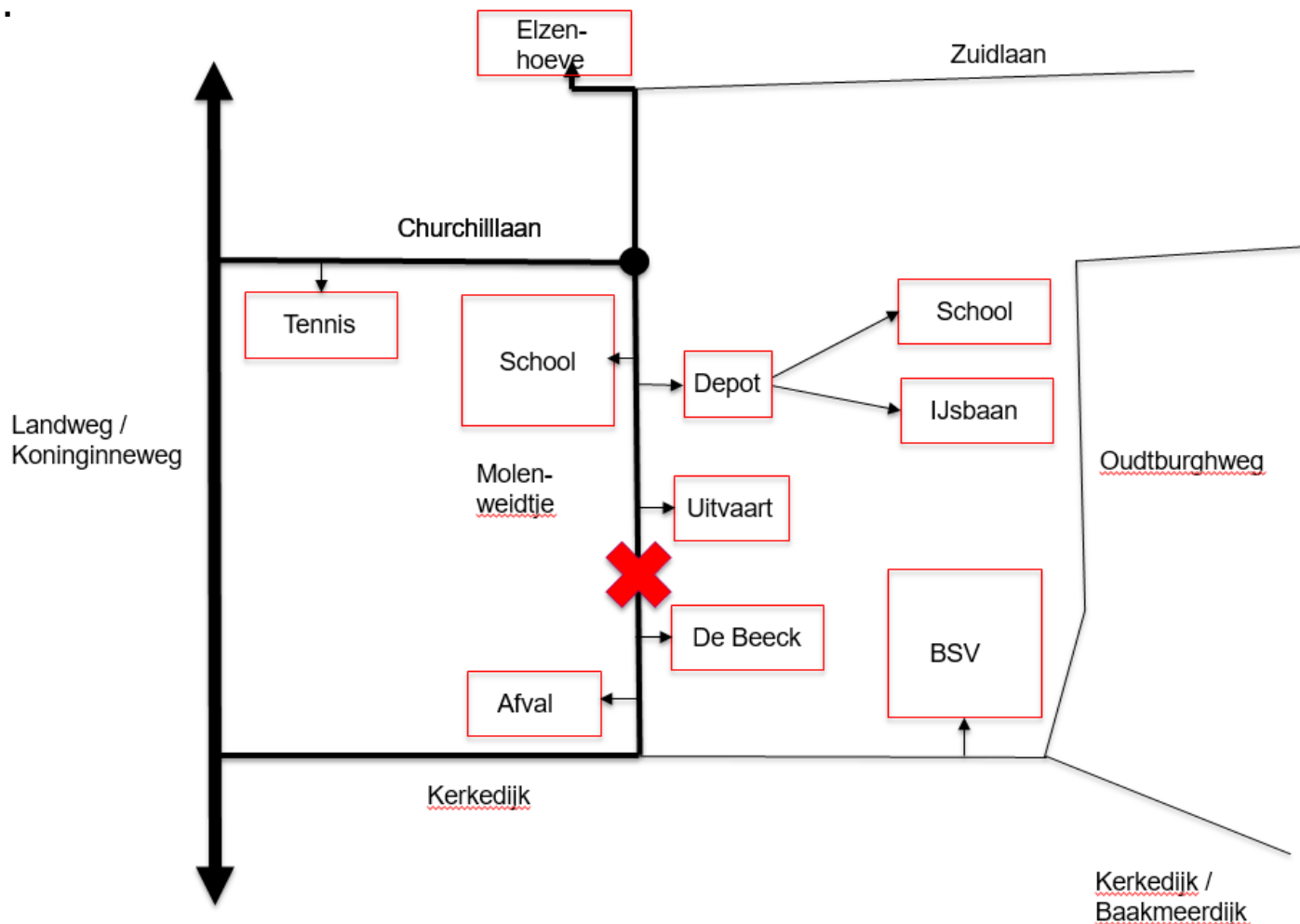
Model 4: Alle wegen gelijkwaardig
SCENARIO 2 (30 wo/ha): verkeerstoename



Voor de gemeente zijn de volgende afwegingscriteria van belang bij de keuze van de verkeersstructuur:

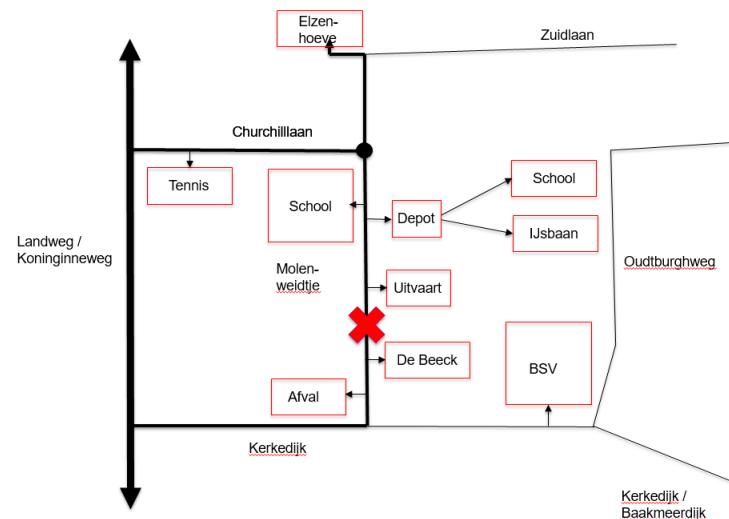
1. Verkeersbelasting in relatie tot de wegcapaciteit en het karakter van de weg
2. Verkeersveiligheid weggebruikers (conflict autoverkeer / fietsverkeer)
3. Kans op sluipverkeer
4. Verkeersdoorstroming en aansluiting op de Landweg / Koninginneweg
5. Borgen leefbaarheid
6. Financiële haalbaarheid

Model 5: knip in het Molenweidjtje:

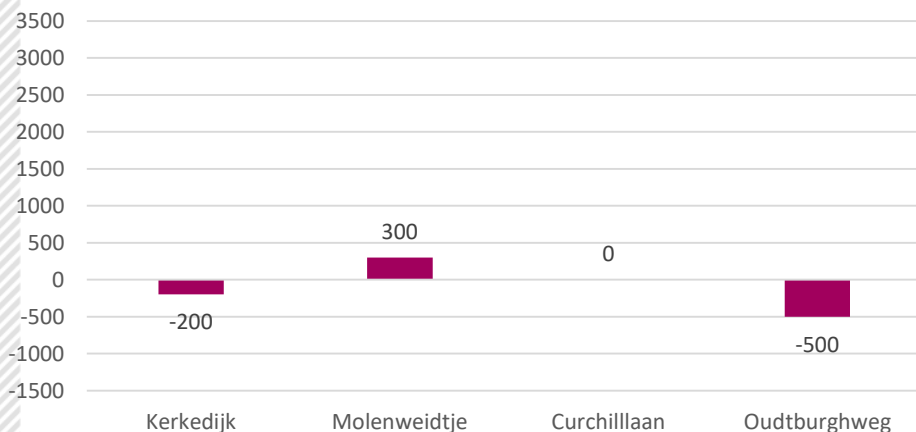


Huidige situatie / Huidige functies (maatgevende intensiteit):

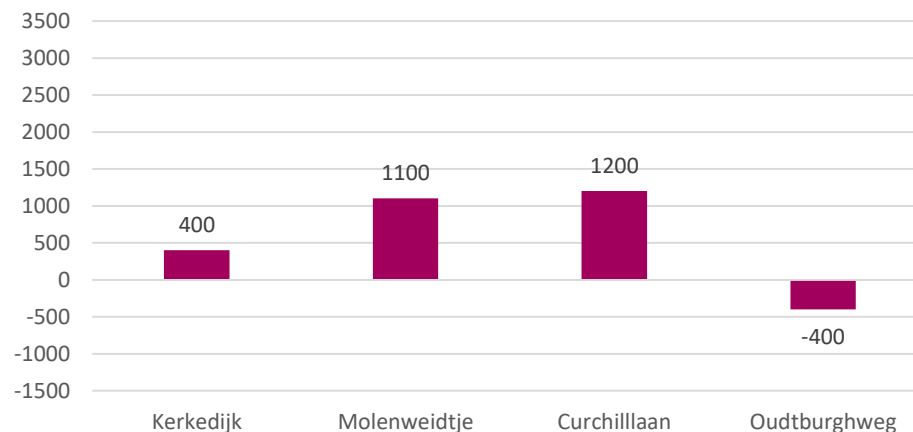
- Landweg / Koninginneweg: 9.300 mvt/etm
- Kerkedijk: 2.100 mvt/etm
- Molenweidtje: 900 mvt/etm
- Churchillaan: 2.200 mvt/etm
- Oudtburgweg: 500 mvt/etm



Model 5: Knip Molenweidtje
SCENARIO 1 (15 wo/ha): verkeerstoename



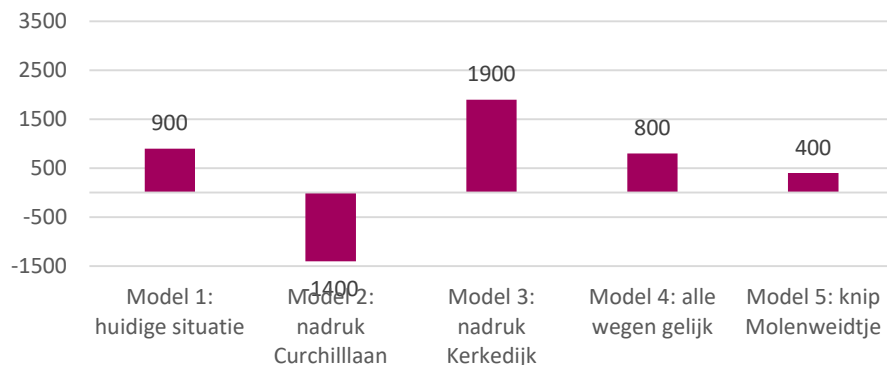
Model 5: Knip Molenweidtje
SCENARIO 2 (30 wo/ha): verkeerstoename



Totaaloverzicht berekeningsresultaten

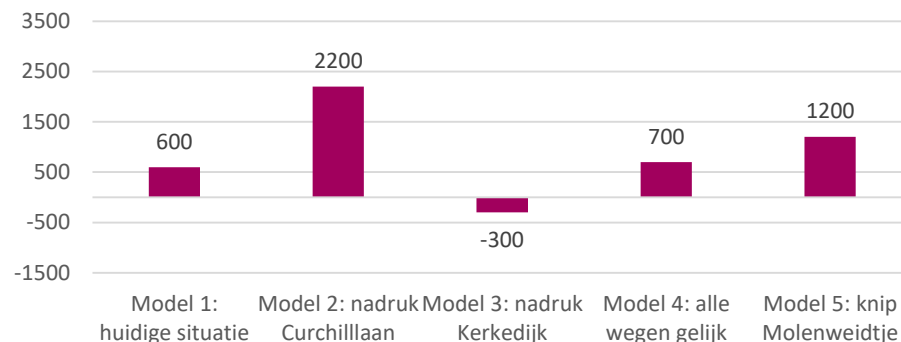
Kerkedijk

SCENARIO 2 (30 wo/ha): verkeerstoename



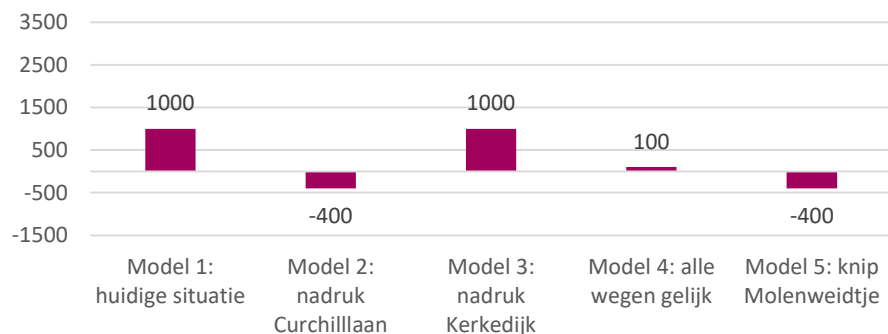
Churchillaan

SCENARIO 2 (30 wo/ha): verkeerstoename



Oudtburghweg

SCENARIO 2 (30 wo/ha): verkeerstoename



Molenweidjtje

SCENARIO 2 (30 wo/ha): verkeerstoename

