

MEMO

Onderwerp : Verkeerskundige effecten ontwerp structuurvisie Bergen - Oost

Datum : 20 mei 2020

1. Inleiding

In het gebied Bergen – Oost zijn verschillende functies aanwezig. In het gebied liggen diverse sportcomplexen, scholen, woonvoorzieningen, een landgoed, een gemeentelijk gronddepot, de gemeentewerf en een begraafplaats. In het gebied vinden verschillende veranderingen plaats. Het terrein van een voormalige voetbalvereniging moet worden herontwikkeld, een afgebrand zwembad moet worden herbouwd en in de komende jaren zullen andere functies uit het gebied gaan en ontstaat er ruimte voor herontwikkeling. Om de ontwikkelmogelijkheden van het gebied te onderzoeken, is een verkennende structuurvisie opgesteld. Onderdeel hiervan is een onderzoek naar de te verwachten verkeersstromen in het gebied. De bestaande verkeerskundige situatie is in kaart gebracht en Bureau Goudappel heeft de effecten op de verkeersstromen van de ontwikkeling van het gebied berekend.

2. Verkeerssituatie

Centraal in het te ontwikkelen gebied in Bergen –oost ligt het Molenweidje. Aan de Zuidzijde van het Molenweidje sluit deze aan op de Kerkedijk die aansluiting geeft op de Koninginneweg / Landweg; een van de hoofdontsluitingsroutes van Bergen. Aan de noordzijde sluit het Molenweidje aan op de Churchilllaan. De Churchilllaan sluit ook aan op de eerder genoemde Koninginneweg/Landweg. De Kerkedijk loopt ten zuiden van het plangebied door en gaat over in de Baakmeerdijk. Dit is een belangrijke (recreatieve) fietsverbinding richting Alkmaar. Buiten de kom is dit een smalle (landelijke) weg. Binnen de kom heeft de Kerkedijk ook een smal profiel waarbij de weg aan beide zijden een bomerij heeft. De Churchilllaan is relatief breed, in ieder geval breder dan de Kerkedijk. Het landgoed “Elzenhoeve” aan de Noordzijde van het plangebied sluit aan via het noordelijk deel van het Molenweidje op de Churchilllaan. De vanaf het landgoed in oostelijke richting lopende Zuidlaan is te smal voor verkeer in twee richtingen. Door de geringe hoeveelheid verkeer op dit gedeelte van de Zuidlaan ontstaan er daardoor nu nog geen grote problemen. Het Molenweidje zelf heeft een nogal divers profiel. Een groot gedeelte is eenrichtingsverkeer en ter hoogte van de Europese school zit er een knik in de weg om ruimte te maken voor een parkeerterrein.



Straten binnen het plangebied

3. Toekomstige infrastructuur

Met uitzondering van de ontwikkeling van het BSV-terrein worden alle potentiële ontwikkelingen aangesloten op het Molenweidjtje. Indien het BSV-terrein niet via een doorsteek over de toegangsweg van het Kerkhof naar het parkeerterrein van het zwembad kan worden aangesloten op het Molenweidjtje, moet het BSV-terrein worden ontsloten via de Oudtburghweg en verder naar de Kerkedijk. Als de Oudtburghweg wordt gebruikt om het BSV-terrein te ontsluiten, moet deze weg tussen de aansluiting van het BSV-terrein en de Kerkedijk worden verbreed.

Om de te verwachten verkeersstroom te verwerken, moet het Molenweidjtje worden gehetprofileerd. In de huidige vorm is de weg niet geschikt om als ontsluitingsweg te dienen. In deze studie is daarom uitgegaan van het Molenweidjtje als een 6.00 meter brede gebiedsontsluitingsweg. De infrastructuur binnen de verschillende deelplannen is niet gemodelleerd. De vormgeving van de verschillende deelplannen is nog niet bekend en daardoor ook de infrastructuur binnen deze gebieden niet. Dat geldt daardoor ook mede voor de exacte locatie van de aansluiting van het deelgebied op het Molenweidjtje.

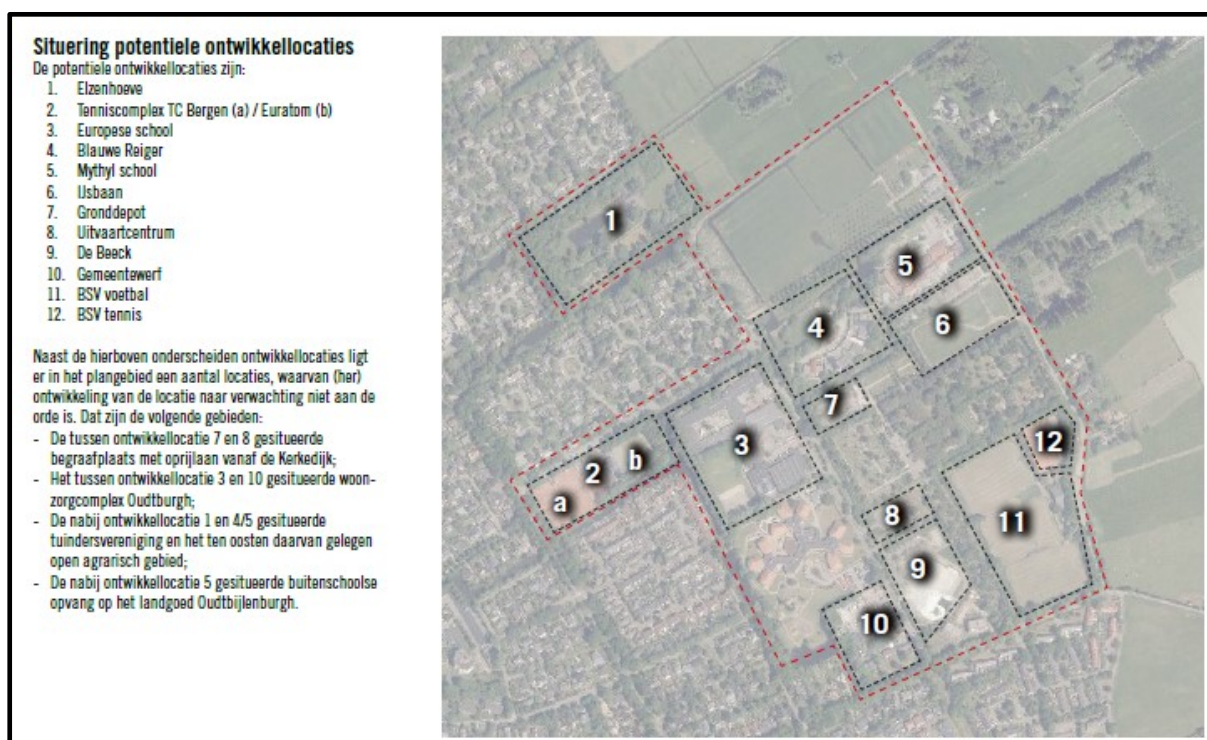
De verdeling van het verkeer vanaf de verschillende deelgebieden via het Molenweidjtje over de Kerkedijk en de Churchillaan is, zonder extra verkeerskundige maatregelen, afhankelijk van de ligging van het deelgebied, de plaats van de aansluiting(en) van een deelgebied op het Molenweidjtje en de herkomst of bestemming van het verkeer.

Omdat de Kerkedijk een weg is die vanwege het historische profiel niet extra zou moeten worden belast, zijn twee ontsluitingsvarianten onderzocht. Een ontsluitingsvariant zonder extra verkeersmaatregelen waarbij het verkeer zich verdeelt over de Kerkedijk en de Churchillaan en een variant waarbij vrijwel al het verkeer via de Churchillaan het gebied verlaat. Dit is gemodelleerd met een knip in het Molenweidjtje.

4. Ontwikkelingen

Alleen de herbouw van het zwembad en de ontwikkeling van woningbouw op het BSV-terrein zijn redelijk zeker. Alle andere ontwikkelingen zijn nog onzeker omdat deze afhankelijk zijn van het vertrek van bestaande functies op de verschillende locaties. Daardoor is ook de volgorde waarin kan worden ontwikkeld, onzeker. Dat geldt ook voor de exacte invulling van de verschillende gebieden.

Om een beeld te krijgen van de maximale toename van de verkeersbelasting van het gebied is gerekend met een scenario waarbij op vrijwel alle locaties in het gebied worden herontwikkeld met woningbouw. Het aantal woningen per locatie is daarbij bepaald op basis van kengetallen voor dichtheden en de oppervlakte van de locatie. In totaal gaat het in dit scenario om de toevoeging van ongeveer 380 woningen in het gebied.



5. Modelresultaten

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel Alkmaar. Daarbij is uitgegaan van de standaard – prognosevariant voor 2030, het prognosejaar. Dit model is binnen het plangebied verfijnd om de verschillende deelgebieden te kunnen onderscheiden. Met een verkeersmodel kunnen de effecten van verkeersmaatregelen worden geanalyseerd.

Binnen het model zijn verschillende ontsluitingsstructuren en de effecten op de omliggende wegen geanalyseerd. Zoals eerder is aangegeven zijn daarbij twee ontsluitingsvarianten onderzocht. Een ontsluitingsvariant waarbij het Molenweidjtje een verbinding heeft met de Churchilllaan en de Kerkedijk (model 1) en een ontsluitingsvariant waarbij er een knip is aangebracht in het Molenweidjtje waardoor het Molenweidjtje alleen via de Churchilllaan kan worden bereikt (model 2). De Churchilllaan wordt in model 2 zwaarder belast dan de in model 1. Dit verklaart de toename van 30 % van het verkeer op deze weg tot 2300 mvt/etmaal/doorsnede in deze variant.

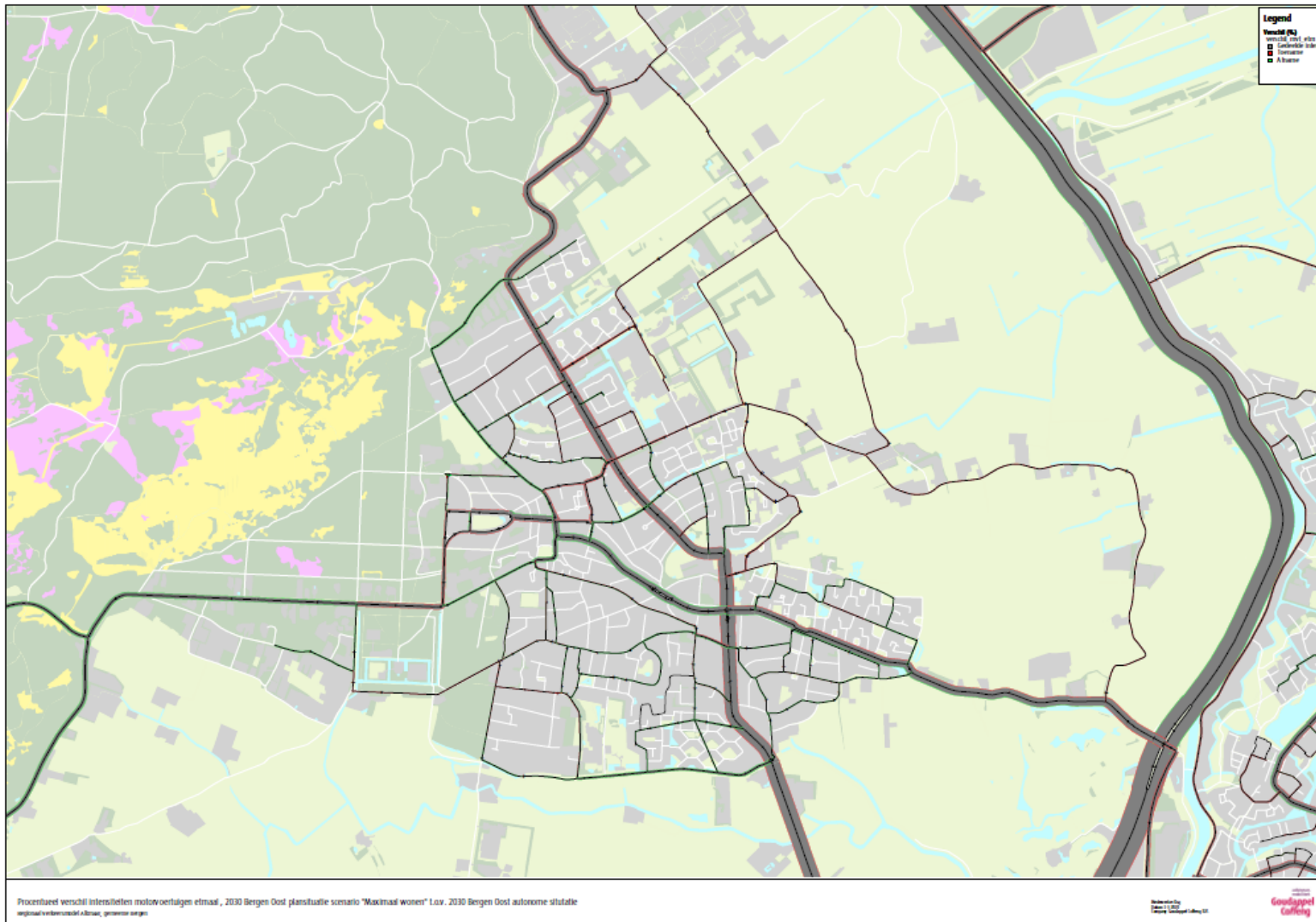
Bij model 1 is de verdeling van het verkeer over de Kerkedijk en de Churchilllaan modelmatig afhankelijk van de exacte locatie van de aansluitingen van de verschillende deelgebieden. Door de

aansluitingen te verplaatsen kan verkeer vanuit met name de middelste zones modelmatig via de Kerkedijk of de Churchilllaan worden gestuurd. Als de middelste ontwikkellocaties op een logische locatie worden aangesloten, neemt de intensiteit op de Kerkedijk toe met ongeveer 10 % tot 1650 mvt/etmaal/doorsnede.

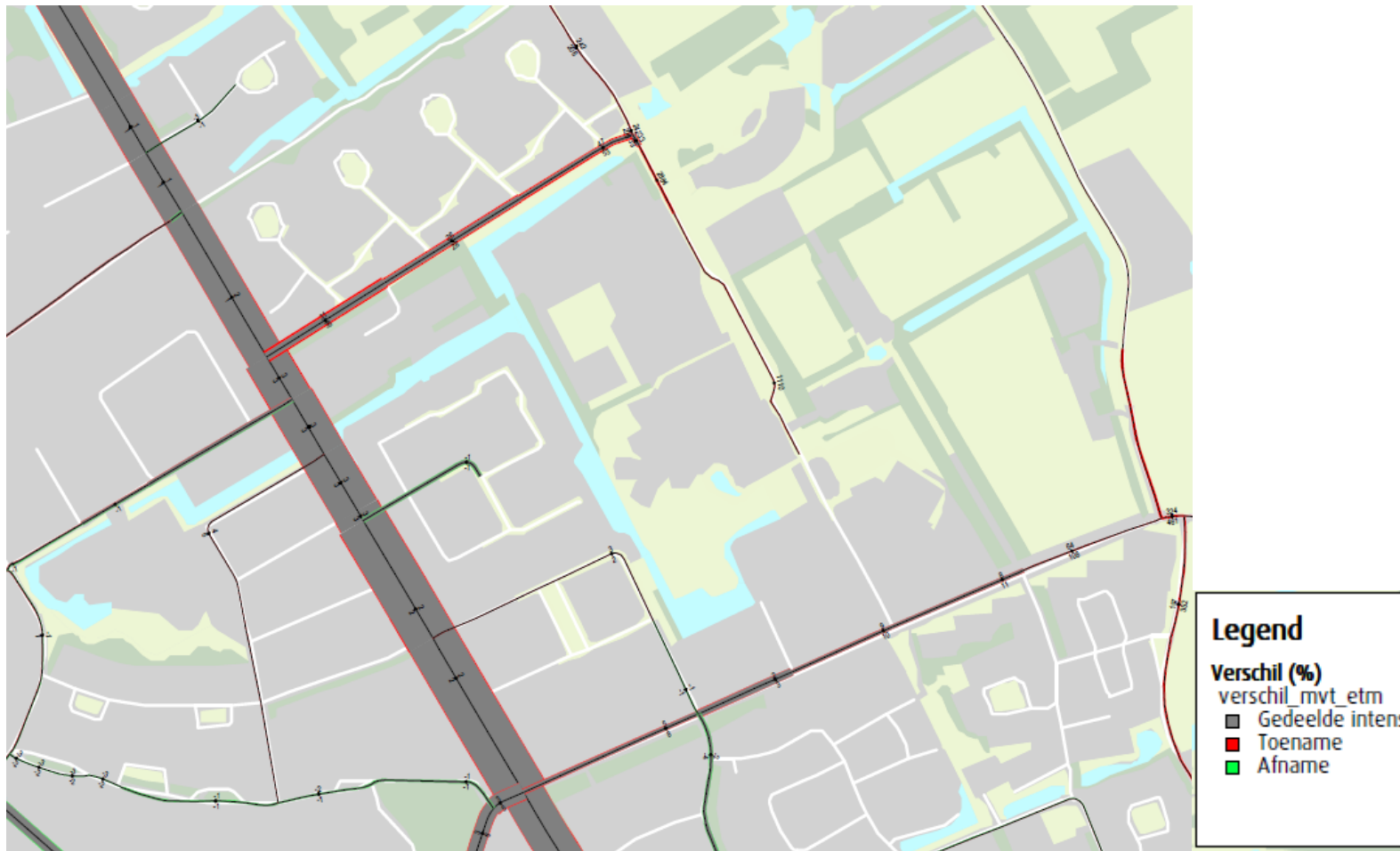
In beide varianten vloeit een deel van het verkeer af via de Baakmeerdijk. Ook gaat een deel van het verkeer via de onder de Kerkedijk liggende woonwijk richting de Koninginneweg. Het afvloeien van verkeer via de Baakmeerdijk geeft aan dat dit een mogelijke sluiproute richting Alkmaar is. Verkeer via de woonwijk is een modeffect.

De Landweg krijgt door de extra ontwikkelingen ook extra verkeer te verwerken. Ten opzichte van het verkeer dat er nu al gebruik van maakt, is de extra verkeersbelasting gering. De extra belasting van de weg is ongeveer 2% - 3 %.

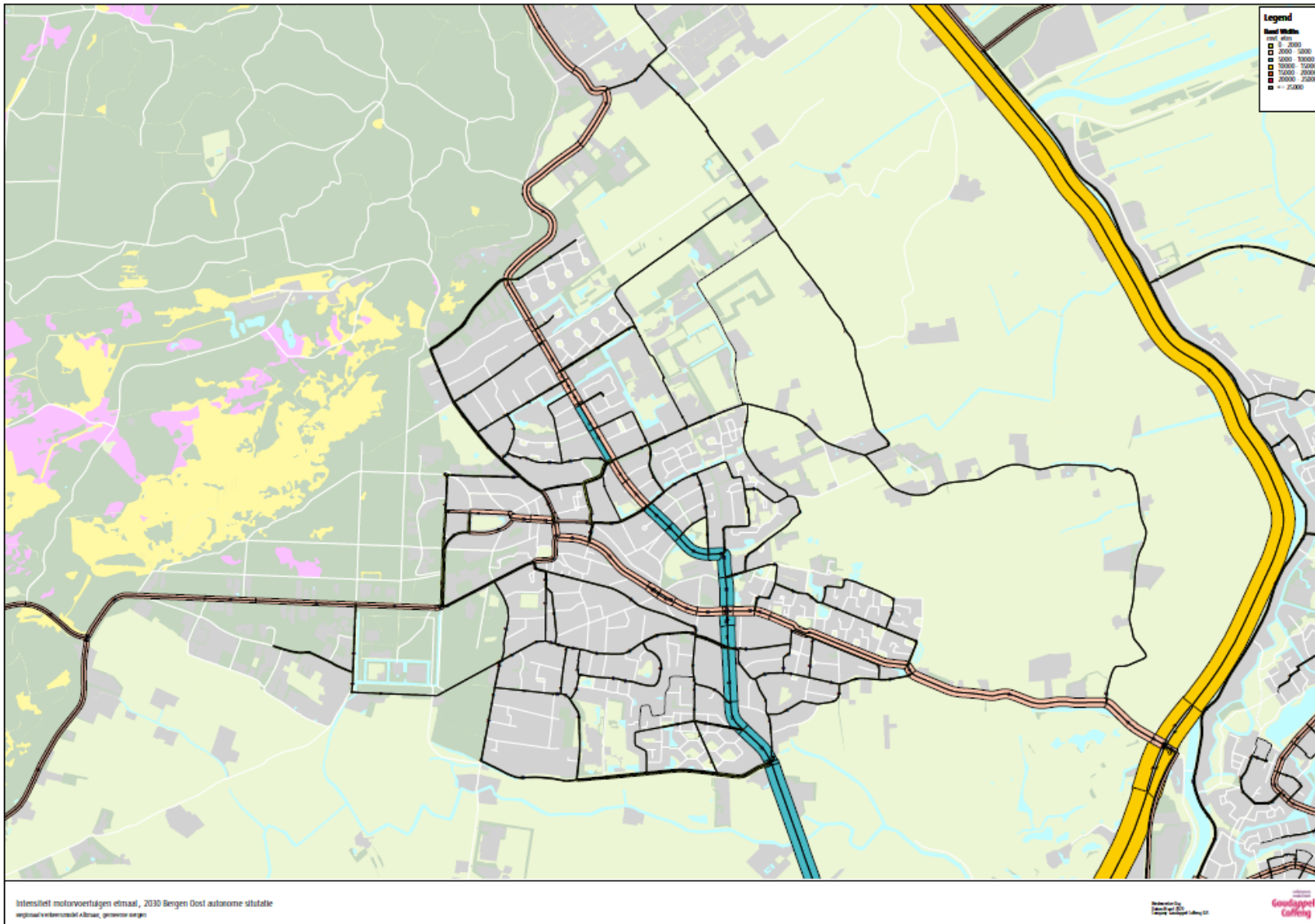
Bijlage: uitkomsten berekeningen verkeersmodel Goudappel Coffeng



Procentueel verschil intensiteiten motorvoertuigen etmaal, 2030 Bergen Oost plansituatie scenario "Maximaal wonen" t.o.v. 2030 Bergen Oost autonome situatie (Regionaal Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen)



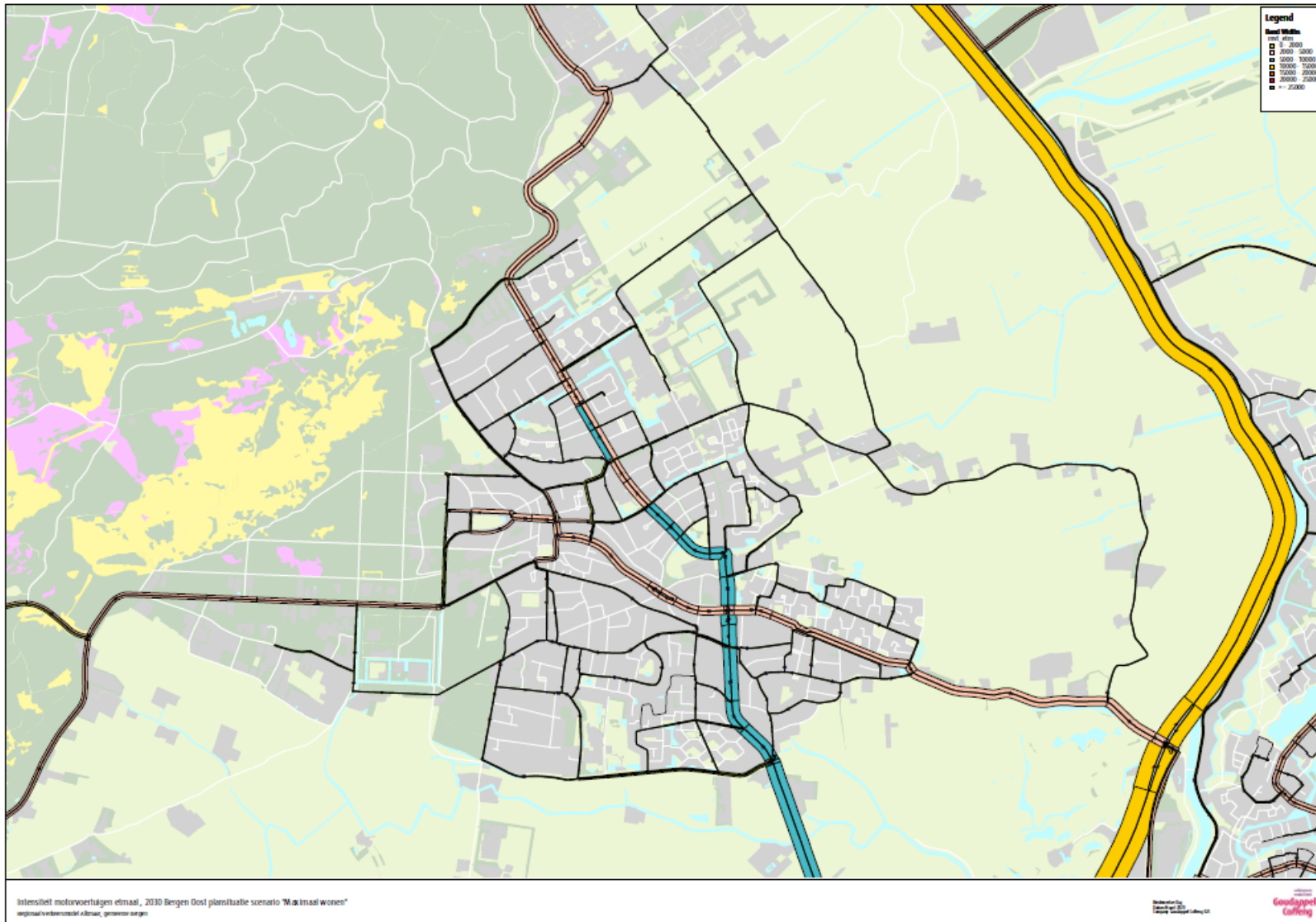
Detail: Procentueel verschil intensiteiten motorvoertuigen etmaal, 2030 Bergen Oost plansituatie scenario "Maximaal wonen" t.o.v. 2030 Bergen Oost autonome situatie (Regionaal Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen)



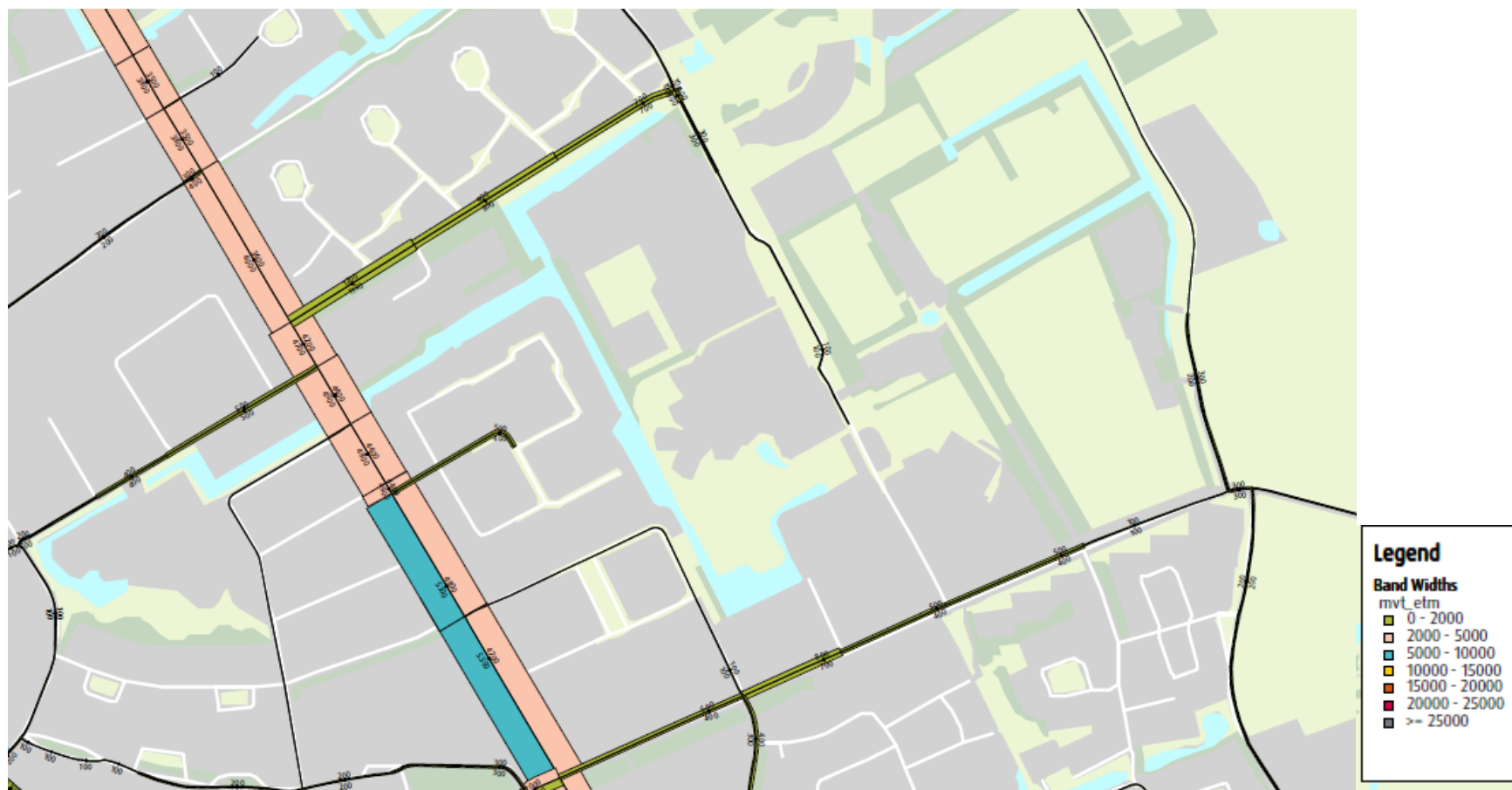
Intensiteit motorvoertuigen etmaal, 2030 Bergen Oost autonome situatie Regionaal Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen



Detail: Intensiteit motorvoertuigen etmaal , 2030 Bergen Oost autonome situatie Regionaal Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen



Intensiteit motorvoertuigen etmaal, 2030 Bergen Oost plansituatie scenario "Maximaal wonen"; Regionaal Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen



Detail: Intensiteit motorvoertuigen etmaal , 2030 Bergen Oost plansituatie scenario "Maximaal wonen"; Regionaal Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen