

---

## MEMO

Van : T. van der Plaats / F. Dinkla  
Project : Structuurvisie Bergen Oost  
Opdrachtgever : Gemeente Bergen  
Datum : 1 februari 2021  
Betreft : Beantwoording vragen en opmerkingen over verkeersmodellen structuurvisie



### Aanleiding

In het document 'Vragen over rapport Berekening verkeersmodellen structuurvisie Bergen-Oost (Oudburgerpolder)' van 29 oktober 2020 worden er namens de bewonerscomités Oudtburghweg en Kerkedijk vragen en opmerkingen gegeven op het rapport Berekening verkeerseffecten structuurvisie Bergen oost, d.d. 24 september 2020. Dit memo is de reactie van Rho Adviseurs en de gemeente Bergen op de vragen en opmerkingen van de bewonerscomités.

### Wat was het doel van de studie verkeerseffecten Bergen Oost

De berekening had tot doel de gevolgen voor de verkeersbelasting op een aantal wegen binnen het plangebied van de structuurvisie Bergen Oost te beschrijven, met name bedoeld om verschillende ontsluitingsprincipes van de wijk (nadruk op de Kerkedijk dan wel nadruk op de Churchillaan) onderling te kunnen vergelijken. Het doel van de studie was niet om de exacte verkeersbelasting te bepalen.

De nadruk op de onderlinge vergelijkbaarheid kan ook worden afgeleid uit het feit dat gekozen is voor fictieve invullingen van de ontwikkellocaties en niet voor concrete bouwplannen of vermoedens van ruimtelijke invullingen van de ontwikkellocaties. Daarmee zijn in de studie uitersten verkend op basis van een 'relatief lage en een relatief hoge woningdichtheid' voor alle potentiële ontwikkellocaties. Nogmaals: de bedoeling van de studie was **niet** om een exacte verkeersbelasting van de huidige wegen te berekenen en vast te stellen. Daarvoor ontbreken een aantal basisgegevens en dat is ook zo in de uitgangspunten van de studie verwoord.

De studie moest behulpzaam zijn bij de besluitvorming over het verkeerssysteem ten behoeve van de structuurvisie en heeft ook als zodanig gewerkt: er is inmiddels door de gemeenteraad ervoor gekozen om de nadruk te leggen op de Churchillaan en niet op de Kerkedijk. Tegelijkertijd is besloten dat er op een nader te bepalen locatie op het Molenweidje een knip gerealiseerd zal worden om de verkeersintensiteiten op de Churchillaan en de Kerkedijk beheersbaar te houden.

### Algemene uitgangspunten voor de voorspelling van verkeerseffecten

Alvorens wij in willen gaan op de twijfels over de in het document aangegeven juistheid van de uitgangssituatie ten aanzien van het aantal verkeersbewegingen op de Kerkedijk willen wij eerst aangeven welke basisgegevens eigenlijk gewenst zijn bij de bepaling en berekening van de verkeersbelasting op een weg (de 'ideale onderzoeksmethode').

Samengevat zijn de meest gangbare methoden om de verkeersbelasting te bepalen:

1. Verkeerstellingen op verschillende wegvakken op representatieve momenten;
2. Voor de bepaling van de herkomst en bestemming van het verkeer: kentekenonderzoek (vooral ter bepaling van het aandeel sluipverkeer/bestemmingsverkeer in de tellingen);

3. Voor de bepaling van de effecten op het totale verkeerssysteem: verwerken van de telgegevens in een modelmatige vertaling van het totale verkeerssysteem van Bergen<sup>1</sup>.

Op het moment dat er een transformatie van de functie van een, aan de weg gelegen, locatie plaats vindt kan het gebruik van de weg door het autoverkeer wijzigen. Voor het autogebruik van verschillende functies bestaan kentallen (de zogenaamde CROW-kentallen) en op basis van die kentallen kan berekend worden wat het verschil is tussen de verkeersgeneratie van de 'oude' functie en de verkeersgeneratie van de 'nieuwe' functie.

### **De beperkingen van de berekeningswijze in het rapport Berekening verkeerseffecten structuurvisie Bergen oost**

De berekening van de verkeerseffecten ten behoeve van de structuurvisie Bergen oost is niet uitgevoerd op basis van een 'ideale bepaling' van de verkeerseffecten. Die uitgangspunten staan ook beschreven in de rapportage:

1. Er is geen gebruik gemaakt van verkeerstellingen (recent uitgevoerde verkeerstellingen waren bij de start van het onderzoek naar de verkeerseffecten niet voorhanden)<sup>2</sup>;
2. Er is geen gebruik gemaakt van kentekenonderzoek (er is dus geen direct toepasbare recente informatie beschikbaar t.a.v. het aandeel bestemmingsverkeer);
3. Voor de bepaling van de effecten op het totale verkeerssysteem is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel van de gemeente Bergen (zie rapportage van Rho Adviseurs: bijlage 1 beschrijving stap 2.). Die gegevens zijn ongewijzigd overgenomen uit het verkeersmodel. De afbeelding met de titel 'Uitsnede Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen (autonome situatie 2030) laat die berekende verkeersintensiteiten zien<sup>3</sup>.

Daarmee kan geconcludeerd worden dat geen recent verkeersonderzoek aan de basis heeft gelegen van de rapportage van Rho Adviseurs en de gemeente. Die constatering is ook nadrukkelijk in de uitgangspunten van de rapportage weergegeven.

### **Zijn de twijfels van de bewoners gegrond ?**

Als de verwachting van de bewoners is dat de studie een absolute uitspraak zou doen over de huidige verkeersbelasting op de Kerkedijk geeft de studie niet het volledige beeld en was hiervoor ook niet bedoeld. Het onderzoek was bedoeld om de effecten van de verschillende ontsluitingsstructuren in beeld te brengen.

Als gesteld wordt dat de rapportage verkeerde uitgangspunten hanteert klopt die stelling niet. Het model rekent binnen de beschreven aannames: het aandeel doorgaand verkeer is overgenomen uit het regionale verkeersmodel en alle ontwikkellocaties genereren op basis van een fictieve invulling van de ontwikkellocaties een bepaalde hoeveelheid verkeer, dat afhankelijk van het verkeerssysteem (wel/geen knip e.d. dan wel nadruk op Kerkedijk of Churchilleen) zich (modelmatig) verdeeld over de in dat model beschikbare wegenstructuur. Alle uitgangspunten en getallen zijn transparant opgenomen in de rapportage en derhalve inzichtelijk.

---

<sup>1</sup> Van belang daarbij is om het **totale** verkeerssysteem in de gemeente Bergen daarbij te betrekken om het verkeerssysteem 'sluitend' te krijgen en volledig te zijn in de verkeersstromen.

<sup>2</sup> Uit het document van de bewoners blijkt dat er in september 2020 verkeerstellingen zijn uitgevoerd op de Kerkedijk. Die telgegevens waren niet bekend ten tijde van het uitvoeren van de studie. Uit de telgegevens blijkt dat er in september op een werkdag gemiddeld 1.700 mvt/etm geteld zijn op de Kerkedijk.

<sup>3</sup> De geconstateerde fout in de Joke Smitsbuurt is rechtstreeks overgenomen uit de 'Uitsnede Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen (autonome situatie 2030)'. Strikt genomen klopt het dat het verschil van 100 auto's hier niet kan optreden. Dit is waarschijnlijk een 'afronding' binnen het totale regionale verkeersmodel, dat zich vooral richt op de grotere doorgaande verkeerswegen en in mindere mate op de ontsluiting van woonbuurten.

Ook de verkeerseffecten van de buiten het plangebied liggende woningen (bijvoorbeeld op de Schapenlaan) zijn niet expliciet berekend op basis van het aantal daar gelegen woningen. Ook deze zijn rechtstreeks overgenomen uit de 'Uitsnede Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen (autonome situatie 2030)'.

### **Kloppen de aannames van de bewoners ?**

Wij hebben de vragen en aannames van de brief bestudeerd en komen tot de conclusie dat daarin –in onze ogen– onjuistheden staan:

- In de tabel op de 2<sup>e</sup> pagina wordt de verkeersgeneratie van ontwikkellocaties opgeteld met de berekende verkeersintensiteit op het wegvak Molenweidjtje. Daarbij worden ‘appels en peren’ opgeteld en ontstaat een te hoge verkeersintensiteit;
- Beweerd wordt dat de belangrijkste omissie in de rapportage is het niet meerekenen van de Langerijm en de Beatrixlaan bij de bepaling van de verkeersintensiteiten. Dat is onjuist. In de berekening zijn dat de verkeersstromen K en L. De bron voor die verkeersstromen is de ‘Uitsnede Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen (autonome situatie 2030)’. De genoemde intensiteiten (opgeteld tot 1.800 verkeersbewegingen) zijn wel degelijk meegenomen in de verkeersberekening van de verkeersbelasting op de Kerkedijk en het verdere verkeerssysteem.

### **Aantal verkeersbewegingen voor specifieke locaties**

Er worden vraagtekens gezet bij de verkeersaantrekkende werking van locatie 12 (multifunctioneel centrum De Beeck) waar in het model rekening mee is gehouden. De bewoners verwachten dat er in de nieuwe situatie meer bezoekers zullen komen dan in de oude situatie. Daar is in het verkeersmodel niet van uitgegaan: daarin is de verkeersaantrekkende werking van deze functie gelijk gehouden. Alhoewel de gemeente ook nadrukkelijk wil stimuleren dat de bezoekers van De Beeck minder met de auto zouden moeten komen, is dit uitgangspunt wellicht een onderschatting van het aantal te verwachten autoverkeersbewegingen ten behoeve van De Beeck. De gemeente is overigens op dit moment bezig te bepalen wat de omvang van de benodigde parkeervoorzieningen ten behoeve van De Beeck dient te zijn. In dat verband wordt ook gekeken naar het te verwachten aantal bezoekers, de modal split-keuze bij het bezoek (waar komen de bezoekers vandaan en welk vervoermiddel kiezen de bezoekers (auto, fiets, lopend etc.) en de mogelijkheden voor dubbelgebruik.

De bewoners vragen zich af of de 39 woningen aan de Kerkedijk wel zijn meegenomen in de studie. Deze constatering is terecht. Die woningen zijn abusievelijk niet meegenomen in de beschrijving van de bestaande locaties in het plangebied. De circa 280 vervoersbewegingen per etmaal moeten toegevoegd worden aan de berekende verkeersintensiteiten. Opgemerkt dient te worden dat verkeersbelasting van deze woningen wel is meegenomen in de ‘Uitsnede Verkeersmodel Alkmaar, gemeente Bergen (autonome situatie 2030)’.

### **Relatie tussen door bewoners beweerde verkeersintensiteit en door Rho Adviseurs en de gemeente berekende verkeersintensiteit**

Uit de telgegevens van september blijkt dat de getelde werkdaggemiddelde verkeersintensiteit afgerond 1.700 mvt/etmaal in 2020 is. Alhoewel Nederland toen niet in een lockdown zat waren er wel adviezen om zo veel mogelijk thuis te werken en is aannemelijk dat deze intensiteit hoger ligt als er geen sprake meer is van een beperking door Corona.

De door Rho en de gemeente berekende verkeersintensiteit (circa 2.100 mvt/etmaal), ligt hoger, maar daarbij is ook rekening gehouden met meer verkeersaantrekkende functies in het gebied en op delen een andere verkeersafwikkeling in het plangebied van de structuurvisie. Wel dient daarbij vermeld te worden dat het aandeel doorgaand verkeer op de Kerkedijk ongecorrigeerd is overgenomen uit het regionale verkeersmodel en onbekend is welk aandeel van het verkeer op de Kerkedijk ‘sluipverkeer’ betreft.

De bewoners berekenen een verkeersintensiteit van ruim 3.700 mvt/etmaal. Naast de onjuistheid in manier waarop dat getal berekend zou dat meer dan een verdubbeling dan uit de telgegevens blijkt.

### **Beperkingen van het model**

De bewonerscomités schetsen een groot aantal beperkingen van het model. Zo worden opgesomd:

- Geen aandacht voor de functie van de Kerkedijk als fietsader;
- Geen aandacht voor de functie van de Kerkedijk voor de wandelaars;
- Geen aandacht voor het gebrek aan veiligheid op de kruising Kerkedijk/Landweg;
- Geen aandacht voor de verkeersveiligheid op de Kerkedijk (auto's stoppen midden op de weg en maken gebruik van het trottoir);

De genoemde beperkingen zijn terechte zorgpunten van de bewoners, maar kunnen onmogelijk gekwalificeerd worden als beperkingen van het model om daarmee de suggestie te wekken dat de studie onvolledig is. De studie heeft een doel, die in de rapportage en dit memo toegelicht is en de genoemde zorgpunten zijn terechte aandachtspunten maar absoluut geen beperkingen van het model.