

An aerial photograph showing a coastal town with colorful houses and a church spire, situated on a grassy hillside overlooking a blue sea. A dense forest of green trees covers the foreground and middle ground, with a winding road cutting through it. In the distance, a long line of wind turbines is visible on the horizon under a clear sky.

Mobiliteitsplan Gemeente Bergen

Naar een duurzame, vitale en veilige gemeente

Titel: Mobiliteitsplan Gemeente Bergen
Opgesteld door: Goudappel
In opdracht van: Gemeente Bergen

Kenmerk: 015543.20240626.R1.05
Status: Eindconcept
Datum: 25 oktober 2024



gemeente BERGEN

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



SAMENVATTING

Dit mobiliteitsplan is bedoeld als leidraad voor het mobiliteitsbeleid in de periode van 2025 tot 2035. We hebben het bestaande beleid, mobiliteitsdata en ontwikkelingen in de mobiliteit uitgebreid geïnventariseerd. Daarnaast zijn wensen en aandachtspunten opgehaald onder bewoners, ondernemers, belangengroepen, ambtenaren en politici. Op basis van deze inventarisatie hebben we vijf thema's uitgewerkt in voorstellen en maatregelen:

Veilig samen op weg

Verkeersveiligheid is het belangrijkste thema. De meeste knelpunten die genoemd zijn in de online enquête hebben betrekking op verkeersveiligheid. Vooral de wegen waar auto's 50 km/h mogen rijden en ook fietsers op de rijbaan rijden, vormen een risico. Conform nieuwe landelijke richtlijnen gaan we op die wegen de limiet terugbrengen naar 30 km/h. Het uitgangspunt is dat de inrichting van die wegen hierop wordt aangepast.

Gezonde en duurzame mobiliteit

Bij herinrichting van wegen houden we meer rekening met de positie van voetgangers, vooral rondom functies waar veel voetgangers komen. Het bestaande beleid voor fietsers zetten we voort, maar we geven extra aandacht aan de fietsroutes tussen de kernen, omdat de inwoners van de gemeente tussen de kernen nog relatief weinig gebruik maken van de fiets. Samen met de provincie onderzoeken we de mogelijkheid om een aantal routes tussen de kernen op te waarderen als 'doorfietsroute'.

Overstappunten en parkeren bij de stranden

We faciliteren goede overstappunten aan de randen van onze kernen waarmee we het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets naar de stranden stimuleren. We zetten daarbij in op de bestaande kwaliteiten van de verschillende stranden: Egmond aan Zee is het beste bereikbaar met openbaar vervoer, naar de stranden van Egmond Binnen, Bergen aan Zee en Schoorl aan Zee is het plezierig om te fietsen en de stranden van Hargen aan Zee en Camperduin zijn het makkelijkste te bereiken met de auto.

Vitale kernen

We verbeteren de verblijfskwaliteit binnen onze kernen, waarbij we de aantrekkelijkheid van de centrumgebieden verbeteren met meer ruimte voor voetgangers. De uitwerking is maatwerk, omdat in deze gebieden met veel verschillende belangen rekening moet worden gehouden.

Aanvullende speerpunten en aanpak lokale knelpunten

We pakken ten slotte enkele specifieke thema's en diverse lokale knelpunten aan op het gebied van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Het voorgenomen beleid is vertaald in concrete uitvoerings- of studieprojecten. Uiteraard zullen bij de uitwerking van concrete projecten aanwonenden en andere belanghebbenden actief betrokken worden.



INHOUDSOPGAVE

1.	EEN NIEUW MOBILITEITSPLAN: WAAROM EN HOE?	5
2.	INVENTARISATIE: WAAR STAAN WE NU?	9
3.	DOELSTELLINGEN VERTAALD IN 5 THEMA'S	17
4.	VEILIG SAMEN OP WEG	22
5.	GEZONDE EN DUURZAME MOBILITEIT	31
6.	OVERSTAPPUNTEN EN PARKEREN BIJ DE STRANDEN	41
7.	VITALE KERNEN	48
8.	AANVULLENDE SPEERPUNTEN EN AANPAK LOKALE KNELPUNTEN	51
9.	UITVOERINGSPROGRAMMA: WAT GAAN WE DOEN?	60



EEN NIEUW MOBILITEITSPLAN

Waarom en hoe?

1.



AANLEIDING

Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

In het raadsakkoord van de gemeente Bergen zijn procesafspraken en onderwerpen vastgesteld waar binnen de huidige bestuursperiode (2022-2026) aan gewerkt wordt. Eén van de speerpunten is het opstellen van een mobiliteitsplan voor de gemeente Bergen.

Er is behoefte aan een integrale visie op mobiliteit waarin de resultaten van de eerder opgestelde beleidsdocumenten en studies worden meegenomen. Daarnaast spelen er diverse ontwikkelingen, zoals een discussie over het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/h binnen de bebouwde kom en het opvangen van de groei van verkeer als gevolg van toerisme.

Een brede kijk op mobiliteit

Het begrip 'mobiliteit' betekent: de mogelijkheid om je te verplaatsen, te voet, fietsend, met het openbaar vervoer of met de auto. Het verkeerssysteem maakt al die verplaatsingen mogelijk. Maar verkeer is geen doel op zich: het is een middel om verschillende functies met elkaar te verbinden. Het draagt daarmee ook bij aan de economische ontwikkeling van de gemeente en de aantrekkelijkheid voor inwoners en bezoekers. Het mobiliteitsplan is daarom opgesteld vanuit een brede blik: we kijken naar de verschillende ontwikkelingen in de gemeente en dragen met het plan ook bij aan andere doelen dan alleen verkeerskundige doelen.

Wat is een mobiliteitsplan?

Het mobiliteitsplan is een overkoepelend beleidsdocument dat de kaders biedt voor het huidige en toekomstige mobiliteitsbeleid. We willen met dit plan de kwaliteiten van onze gemeente versterken, zoals veiligheid, gezondheid, duurzaamheid, gastvrijheid en economische vitaliteit. Vanuit de brede blik op mobiliteit zoeken we naar concrete maatregelen die bijdragen aan de gestelde doelen. Het gaat hierbij om een plan op hoofdlijnen voor een periode van zo'n tien jaar. Alle voorstellen uit dit plan zullen in die periode verder uitgewerkt worden tot concrete projecten en uitvoeringsplannen (inclusief participatie).

Het nieuwe mobiliteitsplan voor de gemeente Bergen:

- sluit aan bij nieuwe trends en ontwikkelingen;
- biedt een integrale toekomstvisie op mobiliteit in samenhang met aanpalende beleidsterreinen;
- houdt rekening met concrete wensen en knelpunten, zoals die door bewoners, ondernemers, belangengroepen en gemeentebestuur zijn genoemd;
- dient als leidraad voor huidig en toekomstig mobiliteitsbeleid, herinrichtingsprojecten en infrastructurele maatregelen.



PROCES

Een zorgvuldig planproces

Voor dit mobiliteitsplan hebben we een uitgebreide inventarisatie gemaakt van het karakter en de verkeerskundige knelpunten van de gemeente. En daarvoor hebben we veel mensen geraadpleegd:

- Om de doelstellingen voor de gemeente goed in beeld te krijgen hebben we samengewerkt met ambtenaren van verschillende disciplines: naast verkeer bijvoorbeeld specialisten op het gebied van toerisme, wonen, ruimtelijke ordening en economie.
- We hebben tijdens een raadsinformatieavond met behulp van diverse stellingen opgehaald hoe over diverse thema's wordt gedacht en welke onderwerpen belangrijk worden gevonden.
- Er is een klankbordgroep samengesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van onder andere de

ondernemersverenigingen, Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Rover, ANWB, Motorrijders Actie Groep, LTO, Transport en Logistiek Nederland en de Adviesraad Sociaal Domein Bergen. Samen met de klankbordgroep is nagedacht over knelpunten en oplossingen op het gebied van mobiliteit.

- Via een digitale enquête onder inwoners hebben we aan de bewoners en andere belanghebbenden in de gemeente gevraagd om aan te geven wat zij belangrijk vinden en waar zij verkeerskundige knelpunten ervaren. Bijna 700 respondenten hebben de enquête ingevuld.

Alle belanghebbenden zijn twee keer geraadpleegd: zowel tijdens de inventarisatie als tijdens het opstellen van het conceptplan.



LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 geven we eerst een karakterisering van de gemeente Bergen. Daarbij gaan we in op het huidige beleid, de enquêteresultaten, mobiliteitsdata en relevante ontwikkelingen. Op basis van deze inventarisatie concretiseren we in hoofdstuk 3 de doelstellingen van het plan. Dit leidt tot 5 nader uit te werken thema's.

De hoofdstukken 4 t/m 8 bevatten per thema een verdere uitwerking. Waar willen we ons vooral op richten? En wat is de kern van het plan?

Hoofdstuk 9 bevat uiteindelijk een uitwerking van de voorgaande hoofdstukken in een maatregelenprogramma met een overzicht van beoogde maatregelen per thema.



INVENTARISATIE: WAAR STAAN WE NU?

*Analyse beleid, enquête,
mobiliteitsdata en
ontwikkelingen*

2.



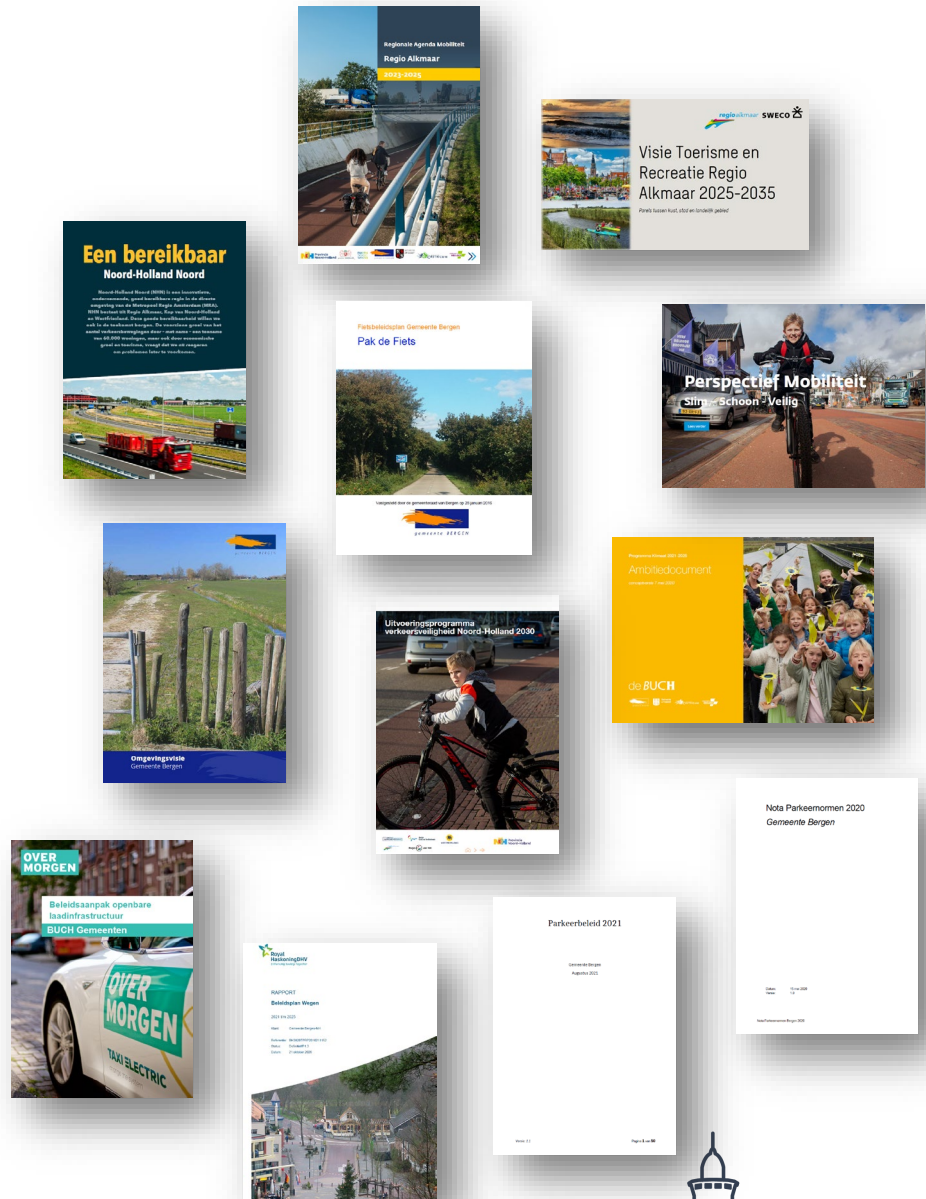
MOBILITEITSBELEID

Inventarisatie beleidsdocumenten

De afgelopen jaren zijn zowel lokaal als regionaal meerdere beleidsdocumenten opgesteld, specifiek over mobiliteit of met een belangrijke rol voor mobiliteit. Zo hebben we een Omgevingsvisie en een beleidsplan voor de fiets opgesteld. Regionaal zijn er zowel vanuit de regio als provincie diverse visies en uitvoeringprogramma's opgesteld.

Uit de verschillende gemeentelijke en regionale beleidsdocumenten komen de volgende thema's naar voren die van belang zijn voor dit mobiliteitsplan:

- duurzaamheid: autoluw wonen, deelauto's, laadpunten;
- mobiliteitstransitie: meer duurzame mobiliteit;
- verbetering openbaar vervoer en bereikbaarheid bus;
- verbetering van bereikbaarheid kust (met fiets/ov en overstappunten/transerfa);
- verkeersveiligheid en doorstroming hoofdinfrastructuur (N9);
- uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk;
- veiligheid en comfort van de fiets in het verkeer;
- focus op kwaliteit openbare ruimte en verblijfskwaliteit in de dorpen.



MOBILITEITSBELEID

Integraal karakter van mobiliteit in beleid

Toerisme en recreatie is belangrijk en nauw verbonden met onze mobiliteit. Om alle bezoekers gastvrij te kunnen ontvangen is onder meer het faciliteren van alternatieve vervoerswijzen voor de auto noodzakelijk. Anders is er niet genoeg ruimte op de wegen en parkeerplaatsen voor het autoverkeer. In de regionale visie voor toerisme en recreatie wordt het belang van goede busverbindingen tussen kust, dorpen, stad en P&R-locaties genoemd.

Het toerisme in onze gemeente resulteert in een druk bezet fietsnetwerk. In de Omgevingsvisie beschrijven we dat dit vraagt om aandacht voor de veiligheid van de verschillende vormen van fietsen in relatie tot elkaar en het gemotoriseerde verkeer. Daarnaast wordt het belang van een goede bereikbaarheid van de kust met de fiets genoemd, in combinatie met transferia. Een ander speerpunt is dat wonen, werken en voorzieningen goed en duurzaam bereikbaar zijn.

De Omgevingsvisie beschrijft de wens om de openbare ruimte in de dorpen meer op verblijf en veiligheid te richten en minder op de auto. Doel is om de kernen leefbaar en vitaal te houden. Hierbij past een snelheidsregime van 30 km/h op meer wegen binnen de kernen.

De fiets heeft een prominente rol binnen het huidige beleid. In het beleidsplan voor de fiets is de volgende doelstelling opgenomen: "Stimuleren van het fietsgebruik voor alle leeftijden en verbeteren van de positie van de fietser. Dit geldt zowel voor onze bewoners als voor de bezoekers van onze gemeente." Belangrijke maatregelen om het gebruik van de fiets verder te stimuleren (en waar we al mee bezig zijn) zijn bijvoorbeeld het verder verbeteren en uitbreiden van het fietsnetwerk en het oplossen van fietsonveilige situaties zoals oversteeklocaties.

Het stimuleren van de fiets past binnen het Ambitiedocument Programma Klimaat. Een van de uitgewerkte pijlers is duurzame mobiliteit. Het programma beschrijft het belang van het ontwikkelen van een integrale visie op mobiliteit, in samenhang met ambities op het gebied van openbaar vervoer, parkeerbeleid en fietsbeleid. We hebben daarom specifiek beleid op onder meer het gebied van parkeren en laadinfrastructuur opgesteld. In dit mobiliteitsplan komen alle thema's bij elkaar samen en beschrijven we onze integrale visie.

Niet alleen als gemeente zetten we in op meer duurzame mobiliteit, ook regionaal heeft de inzet op dit thema prioriteit. Er wordt gewerkt aan een mobiliteitstransitie om mobiliteit te verminderen, te veranderen en te verschonen. En verkeersveiligheid heeft regionaal veel prioriteit.



INWONERS OVER MOBILITEIT IN DE GEMEENTE

Enquête onder inwoners

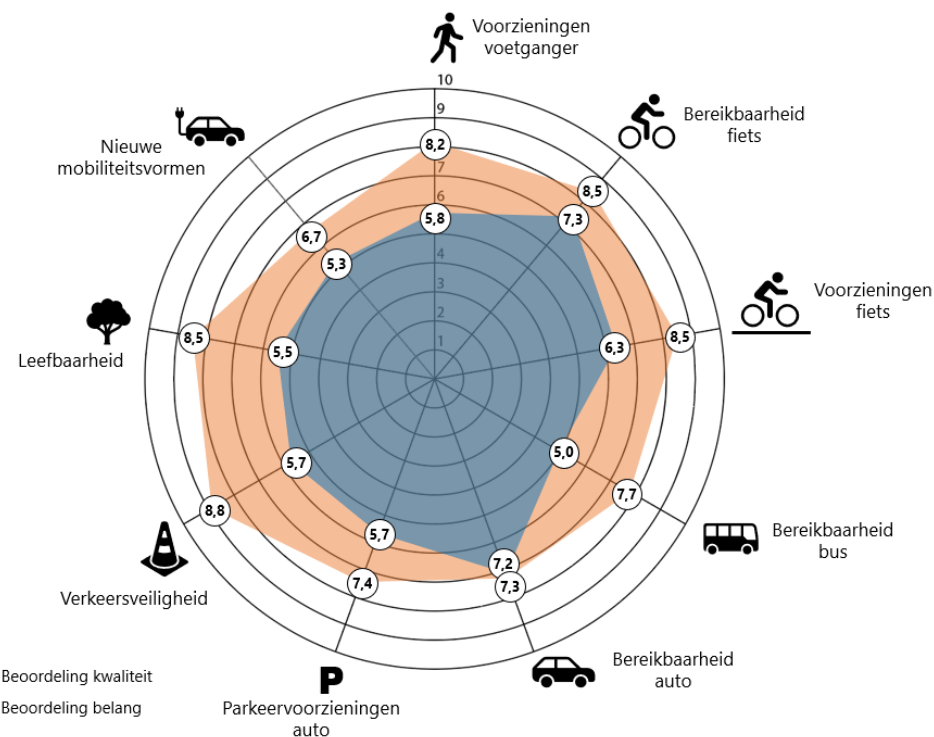
Als onderdeel van de inventarisatie is onder inwoners en andere belanghebbenden een online enquête uitgezet over mobiliteit in de gemeente. Op deze wijze hebben bijna 700 respondenten aangegeven wat er speelt binnen de gemeente en welke thema's zij belangrijk vinden.

Beoordeling thema's

Aan de respondenten is voor verschillende thema's gevraagd om zowel de huidige kwaliteit als het belang ervan te beoordelen. Het verschil geeft inzicht in de prioriteit van de thema's.

Uit de peiling blijkt dat respondenten de verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid het meest belangrijk vinden. Bij deze thema's is het verschil tussen de score voor de kwaliteit en het belang het grootst.

Andere belangrijke thema's zijn het verbeteren van de bereikbaarheid voor de bus en voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Daarentegen is de autobereikbaarheid volgens de respondenten goed op orde.



Weergave resultaten enquête per thema



INWONERS OVER MOBILITEIT IN DE GEMEENTE

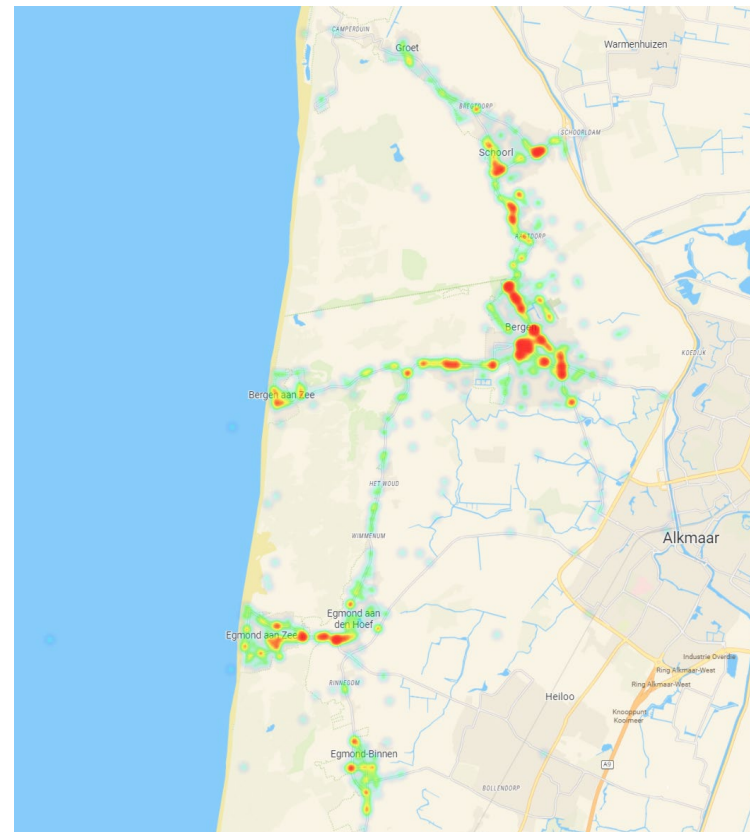
Aandachtspunten op de kaart

Als onderdeel van de enquête konden respondenten locaties op de kaart aangeven waar het beter kan op het gebied van verkeer en vervoer. Dit zijn locaties die bijvoorbeeld als onveilig worden ervaren of waar de bereikbaarheid niet goed is.

Veel aangegeven aandachtspunten op de kaart zijn gerelateerd aan de verkeersveiligheid. Dit gaat bijvoorbeeld om drukke en onoverzichtelijke kruispunten en oversteeklocaties. Of wegen waar de voorzieningen voor voetgangers en fietsers niet goed zijn, bijvoorbeeld doordat een fietspad te smal of niet goed verlicht is.

Daarnaast zijn er punten gerelateerd aan leefbaarheid (onder meer door hard rijdend verkeer) en doorstroming (lange wachttijd op een aantal kruispunten).

De meest genoemde locaties geven ons een belangrijk inzicht waar inwoners knelpunten ervaren in de huidige situatie. Deze locaties zijn meegenomen bij het opstellen van de maatregelen en bijbehorende prioritering. Daarnaast gebruiken we de meegegeven opmerkingen bij de toekomstige uitwerking van de projecten, waarbij we rekening houden met de zorgen en wensen vanuit bewoners.



Weergave locaties waar de meest aandachtspunten op de kaart zijn aangegeven (hoe donkerder de vlek, hoe meer aandachtspunten er op deze locatie aangegeven zijn)



ANALYSE DEMOGRAFIE EN MOBILITEIT

Demografie

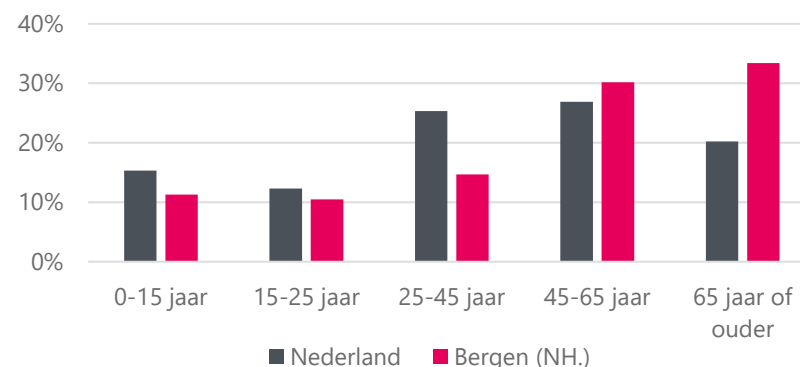
Onze gemeente heeft een relatief groot aandeel oudere inwoners. Bergen is zelfs de meest vergrijsde gemeente van Nederland waarbij circa 1 op de 3 inwoners een leeftijd boven de 65 jaar heeft. Dit maakt aandacht voor verkeersveiligheid en een goede toegankelijkheid extra belangrijk. Ouderen zijn namelijk extra kwetsbaar en bijvoorbeeld vaker dan gemiddeld betrokken bij eenzijdige fietsongevallen.

Gebruik van de vervoerswijzen

Als we kijken naar het gebruik van de verschillende vervoerswijzen in onze gemeente zien we een relatief hoog aandeel autogebruik en een lager aandeel fietsers en voetgangers dan gemiddeld in Nederland.

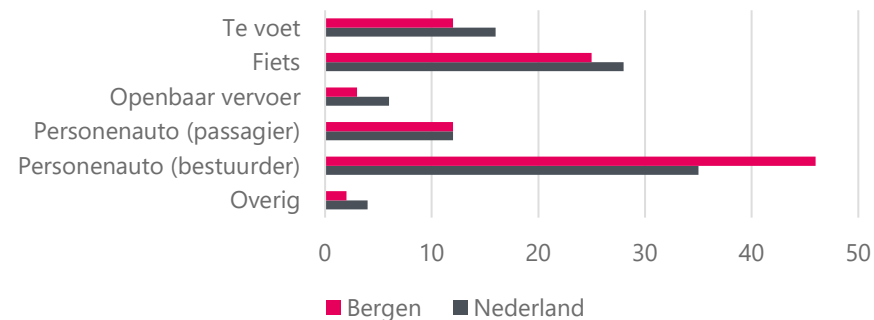
Specifieke data over het gebruik van de vervoerswijzen per afstandsklasse laten zien dat het fietsgebruik op de korte afstanden (minder dan 1 km) hoger ligt dan gemiddeld, maar op wat grotere afstanden juist lager dan gemiddeld. Er wordt veel gefietst binnen de kernen en verder naar Alkmaar, maar veel minder tussen de verschillende kernen van de gemeente.

Inwoners naar leeftijd

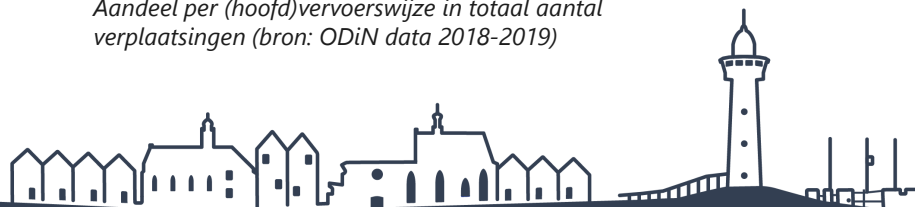


Leeftijdverdeling inwoners gemeente Bergen (bron: CBS, 2023)

Aandeel per vervoerswijze



Aandeel per (hoofd)vervoerswijze in totaal aantal verplaatsingen (bron: ODiN data 2018-2019)



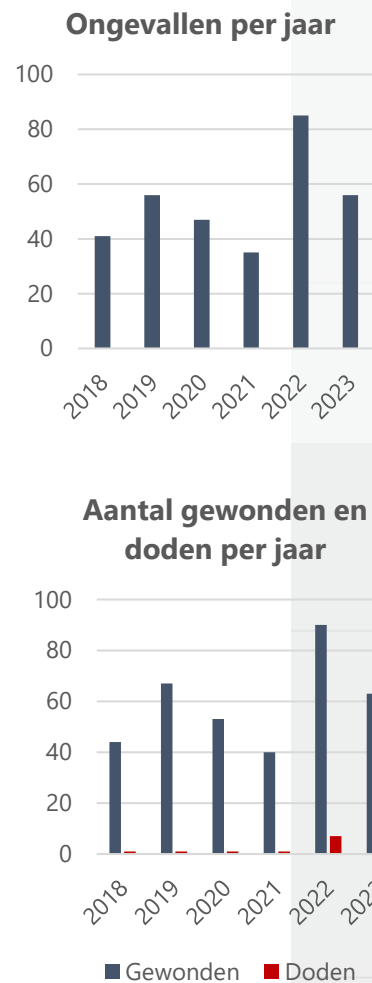
VERKEERSVEILIGHEID

De verkeersveiligheid is in beeld gebracht op basis van het aantal door de politie geregistreerde ongevallen. Hiervoor zijn de gegevens uit de periode 2018-2023 gebruikt. De geanalyseerde ongevallen zijn niet alle ongevallen die hebben plaatsgevonden: over het algemeen geldt namelijk dat veel ongevallen met beperkte schade en (eenzijdige) ongevallen met fietsers niet worden geregistreerd.

Op het kaartbeeld hiernaast zijn alle geregistreerde ongevallen zichtbaar. Voor het merendeel van deze ongevallen geldt dat er alleen sprake is van materiële schade (geen ongevallen met gewonden/dodelijke afloop).

In de afgelopen jaren zien we eerder een stijgende dan dalende trend in het aantal geregistreerde ongevallen en gewonden. In 2022 is een piek in zowel het aantal ongevallen, als gewonden en dodelijke slachtoffers zichtbaar.

De meeste ongevallen vinden plaats op gebiedsontsluitingswegen (50 km/h-wegen), vooral in de drukke zomermaanden. Dit zijn de wegen waar langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) het meeste risico loopt, zeker als er geen gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Op deze wegen brengen we de snelheid terug naar 30 km/h (zie hoofdstuk 4). Daarnaast behandelen we in hoofdstuk 8 bepaalde locaties waar ongelukken gebeuren en die als onveilig worden ervaren.



Geregistreerde locaties ongevallen periode 2018-2023 (bron: VIA)



TRENDS & ONTWIKKELINGEN

Trends en ontwikkelingen

We zien in Nederland verschillende trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die ook voor de gemeente Bergen relevant kunnen zijn:

- opkomst van deelmobiliteit (zoals deelfietsen, deelscooters en deelauto's) en overstappunten/hubs waar deelmobiliteit en andere voorzieningen worden aangeboden;
- toename van toerisme;
- opkomst van elektrische fietsen, (elektrische) bakfietsen, fatbikes en speed pedelecs;
- opkomst van elektrische auto's;
- beleidsmatig een sterkere inzet op duurzame mobiliteit (met meer voetgangers, fietsers en gebruik van openbaar vervoer in plaats van de auto);
- toenemende aandacht voor verkeersveiligheid en lagere maximumsnelheid binnen de bebouwde kom (naar 30 km/h).

Wat betekent dit voor de gemeente Bergen?

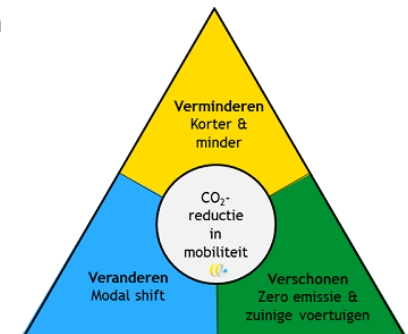
We zien verschillende raakvlakken tussen deze trends en ontwikkelingen. Zo kunnen we transferia realiseren met aantrekkelijke voorzieningen waar we bezoekers (toeristen) met de auto 'opvangen' om het autoverkeer in de kernen te reduceren. Tegelijkertijd zijn dan wel goede fietsroutes en busverbindingen nodig voor de vervolgreis. Hierbij kan ook deelmobiliteit worden aangeboden.

De opkomst van elektrische voertuigen draagt bij aan duurzamer vervoer. Doordat met een elektrische fiets grotere afstanden overbrugd kunnen worden is het tegelijkertijd mogelijk het aantal autoritten te beperken. Daarvoor zijn dan wel goede en veilige fietsroutes nodig en goede en voldoende voorzieningen om de fiets te stallen, zeker op locaties met veel bezoekers.

In algemene zin zien we dat er steeds meer prioriteit aan meer duurzame vormen van vervoer (lopen, fietsen en ov) en minder prioriteit aan de minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto) wordt gegeven.

Een meer duurzaam mobiliteitssysteem kunnen we bereiken door:

- de noodzaak voor verplaatsingen te *verminderen* (bijvoorbeeld door thuiswerken en nabijheid van voorzieningen);
- de keuze voor vervoerwijzen te *veranderen* (vaker lopen, fietsen of openbaar vervoer gebruiken);
- en voertuigen te *verschonen* (elektrische voertuigen in plaats van voertuigen die rijden op fossiele brandstoffen).



DOELSTELLINGEN VERTAALD IN 5 THEMA'S

Wat willen we bereiken?

3.



VISIE: WAAR DRAGEN WE MET MOBILITEIT AAN BIJ?

De inventarisatie in het vorige hoofdstuk geeft deels aan wat voor gemeente wij zijn. Daarnaast hebben we onszelf en de klankbordgroep de vraag gesteld wat voor gemeente we willen worden, waar we trots op zijn en wat we willen verbeteren. Want we willen met dit mobiliteitsplan bijdragen aan bredere maatschappelijke doelen dan alleen verkeer en vervoer.

Bergen is een veilige en inclusieve gemeente

Veiligheid is een basisbehoefte. In onze gemeente zou iedereen zich veilig moeten voelen. De risico's op de weg worden echter steeds groter doordat het drukker wordt op de weg en doordat er steeds meer verschillende voertuigen met verschillende snelheden op de weg verschijnen. Vooral kwetsbare doelgroepen zoals ouderen en kinderen kunnen daardoor beperkt worden in hun bewegingsvrijheid. Daar willen we wat aan doen. De openbare weg moet voor iedereen op een zorgeloze manier toegankelijk zijn.

Bergen is een groene en gezonde gemeente

Wie aan Bergen denkt, denkt vaak het eerste aan de rust en de mooie natuur, waar je prachtig kunt fietsen en wandelen. De gezonde zeelucht maakt dat nog aantrekkelijker. Het groene en gezonde karakter van de gemeente willen we versterken. We zetten daarom extra in op duurzame en gezonde mobiliteit, zoals lopen en fietsen.

Bergen is een gastvrije gemeente

Het groene karakter, de mooie stranden en karakteristieke dorpen trekken veel toeristen aan, die we van harte welkom heten. Tegelijkertijd zorgt de grote toeristenstroom (vooral naar de stranden) soms voor hinder door de grote hoeveelheid rijdende en geparkeerde auto's. Dat is niet alleen voor bewoners vervelend, maar maakt de gemeente voor de toeristen zelf minder aantrekkelijk. We willen daarom duidelijk laten zien dat je ook met andere vervoermiddelen dan de auto kunt genieten van je bezoek aan de gemeente Bergen – misschien zelfs nog wel meer.

Bergen is een vitale gemeente

Ook voor ondernemers wil Bergen een vriendelijke gemeente zijn. De verkeerskundige inrichting kan daar aan bijdragen. We streven naar een aantrekkelijke openbare ruimte, waar het prettig is om er wat langer te verblijven. Dit stimuleert het bezoek van winkels en horeca.

Bergen is een gemeente die problemen aanpakt

We werken niet alleen aan beleid om Bergen in de toekomst nog mooier te maken, we pakken daarnaast bestaande knelpunten aan. Dit doen we samen met regiogemeenten, provincie en andere partners.



INZET OP 5 THEMA'S

De resultaten van de inventarisatie hebben we op de vorige pagina vertaald in een visie over hoe mobiliteit bijdraagt aan brede maatschappelijke doelen voor de gemeente Bergen. Op basis daarvan komen we tot vijf belangrijke thema's voor dit mobiliteitsplan. In het vervolg van dit hoofdstuk lichten we deze thema's toe en geven we aan waarom inzet op dit thema belangrijk is. In de volgende hoofdstukken worden de thema's vervolgens verder uitgewerkt.

1: Veilig samen op weg

We gaan de verkeersveiligheid verbeteren door de snelheid van het autoverkeer te verlagen op wegen waar ook fietsers op de rijbaan rijden. We sluiten daarbij aan bij nieuwe landelijke richtlijnen.



Waarom is dit belangrijk?

De wegencategorisering geeft aan hoe we de wegen binnen onze gemeente indelen. Dit gaat om de snelheid en de vormgeving van de wegen. Kiezen we bijvoorbeeld voor 30 of 50 km/h? Wie heeft er voorrang op de kruispunten? En zijn vrijliggende fietspaden nodig?

Met de nieuwe wegencategorisering brengen we de vormgeving, functie en het gebruik van de wegen beter met elkaar in balans. Daarmee verbeteren we de verkeersveiligheid en de leefbaarheid zonder dat de bereikbaarheid in gevaar komt.

Zowel uit de inventarisatie van beleidsstukken als uit de gehouden enquête komt naar voren dat verbetering van de verkeersveiligheid hoge prioriteit heeft. Uit de cijfers zien we daarnaast geen positieve trend in het aantal ongevallen en gewonden. Ten slotte nemen we enkele trends en ontwikkelingen waar die vragen om extra aandacht voor de verkeersveiligheid, zoals:

- toenemende drukte in het hoogseizoen;
- vergrijzing;
- opkomst van nieuwe (elektrische) voertuigen waardoor de snelheidsverschillen op de weg toenemen.



INZET OP 5 THEMA'S

2: Gezonde en duurzame mobiliteit

We verbeteren de voorzieningen voor voetgangers en fietsers, met prioriteit voor de meest belangrijke routes binnen en tussen onze kernen. We zetten ons tevens in voor goed openbaar vervoer.



Waarom is dit belangrijk?

Als gemeente zetten we in op gezonde en duurzame mobiliteit, zowel binnen als tussen onze kernen:

- Binnen de belangrijkste verblijfsgebieden in de kernen staat de voetganger op één.
- Daarnaast verbeteren we ons fietsnetwerk door op de belangrijkste routes de kwaliteit te verbeteren. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de breedte en verlichting. Ook onderzoeken we de realisatie van een aantal nog ontbrekende verbindingen.
- We maken ons sterk om het openbaar vervoer minimaal op het huidige niveau te houden en waar mogelijk te versterken.

Dit past binnen het huidige beleid waarin wordt ingezet op een mobiliteitstransitie met meer duurzame mobiliteit. We sluiten tevens aan bij het huidige fietsbeleid en bij de wensen die geuit zijn in de enquête: daaruit blijkt dat veel belang wordt gehecht aan goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Er is hier winst te behalen, want in de mobiliteitsdata zien we dat het aandeel voetgangers, fietsers en openbaar vervoer nog achter blijft bij het Nederlands gemiddelde.

3: Overstappunten en parkeren voor toeristen

We faciliteren goede overstappunten aan de randen van onze kernen waarmee we het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets naar de stranden stimuleren.



Waarom is dit belangrijk?

Het strand en de natuur maken de gemeente aantrekkelijk voor bezoekers. Zij leveren de gemeente veel op, maar tegelijkertijd ervaren inwoners overlast tijdens het hoogseizoen door de drukte op de wegen en geparkeerde voertuigen.

We willen toeristen aantrekkelijke en goede voorzieningen bieden, maar tegelijkertijd de overlast voor inwoners beperken (overlast door hoge parkeer- en verkeersdruk). Daarom stimuleren we het bezoeken van de stranden met de fiets en het openbaar vervoer. En bezoekers die met de auto komen, willen we meer opvangen aan de randen van onze gemeente waarmee we het autoverkeer door de kernen beperken.

Met deze aanpak sluiten we aan op de beleidsambities op het gebied van bereikbaarheid (van de kust), transferia en duurzame mobiliteit. Tegelijkertijd verbeteren we de leefbaarheid, voor veel inwoners na verkeersveiligheid het belangrijkste thema.



INZET OP 5 THEMA'S

4: Vitale kernen

We verbeteren de verblijfskwaliteit binnen onze kernen, waarbij we de aantrekkelijkheid van de centrumgebieden verbeteren met meer ruimte voor voetgangers.



Waarom is dit belangrijk?

We willen de verblijfskwaliteit in de kernen verbeteren en zien daarbij vooral kansen in de centrumgebieden. Door de ruimte voor de auto te beperken zijn er mogelijkheden om de ruimte voor voetgangers en fietsers te vergroten, meer groen toe te voegen en zo de verblijfskwaliteit en aantrekkelijkheid te versterken. Daarmee verbeteren we de economische vitaliteit van onze kernen.

Maatregelen op het gebied van mobiliteit dragen daarmee bij aan doelen op andere beleidsterreinen. Bovendien dragen we hiermee bij aan belangrijke thema's die uit de enquête naar voren zijn gekomen. In de centrumgebieden komen veel mensen samen. De openbare ruimte moet daar goed op ingericht zijn.

5: Aanvullende speerpunten en aanpak lokale knelpunten

We hebben aandacht voor aanvullende belangrijke speerpunten en pakken lokale knelpunten met betrekking tot de verkeersveiligheid en leefbaarheid aan.



Waarom is dit belangrijk?

Met behulp van de voorgaande doelen zetten we al belangrijke stappen in het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Tegelijkertijd blijven er altijd lokale knelpunten aanwezig waar extra inzet en maatwerk voor nodig is om te komen tot een verbetering van de situatie.

Uit de gehouden enquête onder inwoners blijkt dat het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid de meeste prioriteit heeft. Met name kinderen en ouderen zijn kwetsbaar in het verkeer. Zeker in een gemeente als Bergen met een relatief vergrijzende bevolking is aandacht voor verkeersveiligheid daarom extra belangrijk.

Aanvullend hebben we aandacht voor belangrijke speerpunten op het gebied van vracht- en landbouwverkeer, duurzaamheid en logistiek, geluidsoverlast, gedragsbeïnvloeding en regionale samenwerking.



VEILIG SAMEN OP WEG

*Naar een nieuwe
wegencategorisering*

4.



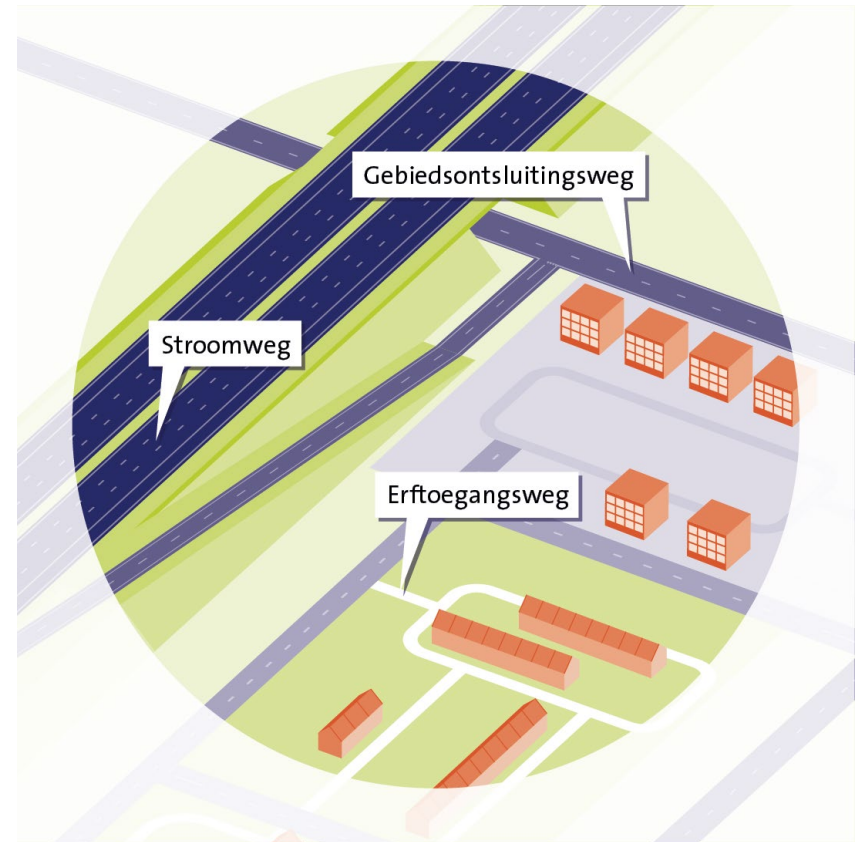


DUURZAAM VEILIG VERKEER

De principes van 'Duurzaam Veilig'

De inrichting van wegen is gebaseerd op de principes van 'Duurzaam Veilig'. De veilige snelheid op een weg hangt af van het wel/niet scheiden van de verkeerstromen en de soort verkeerdeelnemers die van de weg gebruik maken:

- Op auto(snel)wegen zijn de rijrichtingen fysiek van elkaar gescheiden en langzaam verkeer (met weinig gewicht) is hier niet toegestaan. Daarom kan hier veilig harder gereden worden. Dit noemen we 'stroomwegen'.
- Andere wegen met een belangrijke verkeersfunctie noemen we 'gebiedsontsluitingswegen' (GOW). Op deze wegen zijn de rijrichtingen alleen met markering van elkaar gescheiden. Het zijn voorrangswegen met aparte voorzieningen voor langzaam verkeer. Op goed ingerichte gebiedsontsluitingswegen kun je veilig 50 km/h rijden (buiten de bebouwde kom 80 km/h).
- In woonwijken maken auto's en fietsers gebruik van dezelfde rijbaan en zijn er veel meer kruispunten en uitritten. Overal kunnen mensen oversteken. Er is dus een grote kans dat verkeersdeelnemers vanuit verschillende richtingen en met verschillende massa elkaar tegenkomen. Op deze zogenaamde 'erftoegangswegen' (ETW) is de veilige maximumsnelheid daarom beperkt tot 30 km/h (buiten de kom 60 km/h).





NAAR EEN NIEUWE WEGENCATEGORISERING

Een nieuwe kijk op 30 km/h-wegen

Bij de totstandkoming van de visie Duurzaam Veilig werd binnen de bebouwde kom dus onderscheid gemaakt in twee wegencategorieën:

- gebiedsontsluitingswegen waar de nadruk ligt op de verkeersfunctie: deze wegen hebben voorrang, vrijliggende fietspaden en een maximumsnelheid van 50 km/h (GOW 50);
- erftoegangswegen waar de nadruk ligt op de verblijfsfunctie: op deze wegen is sprake van gelijkwaardige kruispunten, gemengd verkeer en een maximumsnelheid van 30 km/h (ETW 30).

In nieuwe situaties komen we daar goed mee uit, maar in historisch gegroeide situaties vaak niet. In de praktijk zijn er veel wegen met zowel een belangrijke verkeersfunctie als een verblijfsfunctie. Het zijn vaak historische, doorgaande routes waar echter ook veel woningen direct aan ontsloten worden. Meestal is er geen ruimte voor vrijliggende fietspaden, alleen voor fietsstroken.

Bij deze historische wegen werd tot voor kort meestal gekozen voor een maximumsnelheid van 50 km/h. De verkeersfunctie

kreeg dus prioriteit. Maar daarmee is de verkeersveiligheid niet optimaal. De menging van auto's en fietsers op de rijbaan en de vele oversteekbewegingen maken deze wegen onveilig. Daarom zijn voor deze wegen (landelijk) nieuwe richtlijnen opgesteld. Een nieuwe wegcategorie 'gebiedsontsluitingsweg met limiet 30 km/h' doet zijn intrede (GOW 30). Dat biedt mogelijkheden om op huidige gebiedsontsluitingswegen die zowel een verblijfs- als een verkeersfunctie hebben, te kiezen voor een lagere snelheid ten gunste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

"Als fietser voel ik me niet altijd op mijn gemak tussen alle auto's op de weg."

"Stel in de kernen een maximumsnelheid van 30 km/h in om de verkeersveiligheid te verbeteren."





VORMGEVING VAN WEGVAKKEN & KRUISPUNTEN

Herkenbare vormgeving van wegvakken en kruispunten

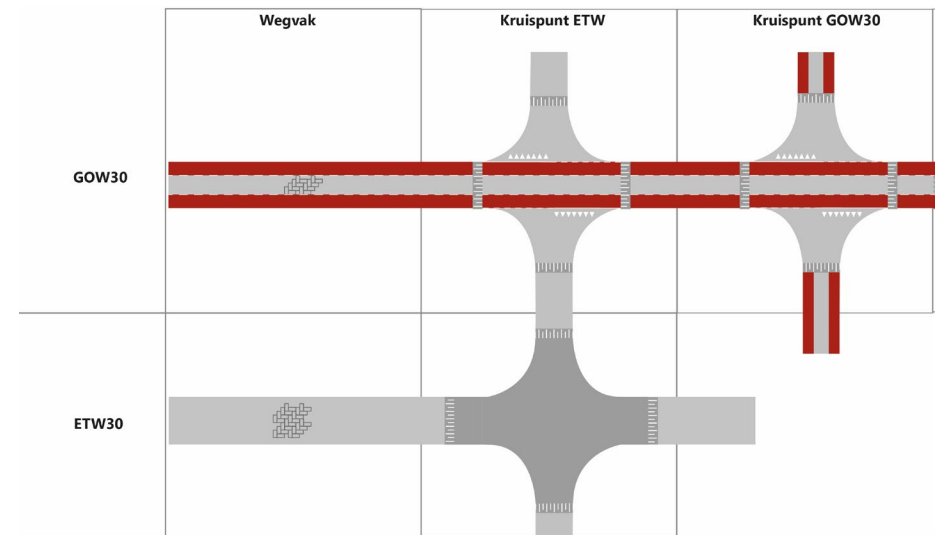
Bij een nieuwe wegencategorisering hoort een herkenbare en geloofwaardige vormgeving van de wegvakken en kruispunten.

Bij de huidige 30 km/h-wegen is sprake van volledig gemengd verkeer en gelijkwaardige kruispunten. Op de nieuwe 'GOW 30-wegen' is de voorrang geregeld en kunnen fietsers gebruik maken van fietsstroken. Bij voorkeur worden de fietsstroken in (rood) asfalt gemaakt en de tussenliggende ruimte voor auto's in klinkers. Maatwerk is echter altijd mogelijk, zolang de snelheid van het gemotoriseerde verkeer voldoende wordt geremd.

	gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50)	gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30)	erftoegangsweg 30 km/uur (ETW 30)
fietsvoorziening	fietspad	fietsstrook of fietspad	geen (gemengd)
verharding	asfalt	deels klinkers	voorkeur klinkers
kruispunten	voorrang	voorrang	gelijkwaardig (m.u.v. fietsstraten)
snelheidsremming	geen (tenzij)	kruispunten	kruispunten en wegvakken
onderbrekingen	niet buiten kruispunten	regelmatig pleintje of zebrapad	veel
oversteken	bij kruispunten	bij kruispunten en zebrapaden	overall
parkeren	bij voorkeur niet, zeker niet veel wisselen	langsparkeren	haaks of langs, eventueel op rijbaan

Voorkeurskenmerken vormgeving wegvakken

Op de kruispunten moet de snelheid van het verkeer worden geremd, maar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h heeft wel voorrang op erftoegangswegen als zijweg (zie tabel en figuur). Het gebruik van doorlopende fietsstroken op de kruispunten geeft de voorrang op de kruispunten duidelijk aan (en zorgt voor een duidelijk onderscheid met gelijkwaardige kruispunten van twee erftoegangswegen, die veel in woonwijken voorkomen).



Beoogde vormgeving kruispunten





NAAR EEN NIEUWE WEGENCATEGORISERING

Uitgangspunt: scheiden autoverkeer en fietsverkeer, anders snelheid omlaag

De gemeente Bergen vindt veiligheid erg belangrijk (en de inwoners van de gemeente ook, zo blijkt uit de enquête). Daarom sluiten we ons aan bij de nieuwe landelijke richtlijn. Op gebiedsontsluitingswegen waar we verkeersstromen kunnen scheiden met afzonderlijke fietspaden en voetpaden, blijft de maximumsnelheid 50 km/h. Maar op (bestaande) wegen waar onvoldoende ruimte is voor fietspaden verlagen we de maximumsnelheid naar 30 km/h. We kiezen daar dus voor de nieuwe wegcategorie 'gebiedsontsluitingsweg 30' (GOW 30).

Nieuwe wegencategorisering

De kaartbeelden op de volgende pagina tonen de huidige en beoogde toekomstige wegencategorisering. Hierbij hebben we een afweging gemaakt op basis van onder meer de verblijfsfunctie van de weg, de functie voor de diverse gebruikers (fietsverkeer, autoverkeer, openbaar vervoer, hulpdiensten, etc.) en de mogelijkheid om fietsers te scheiden van het gemotoriseerde verkeer.



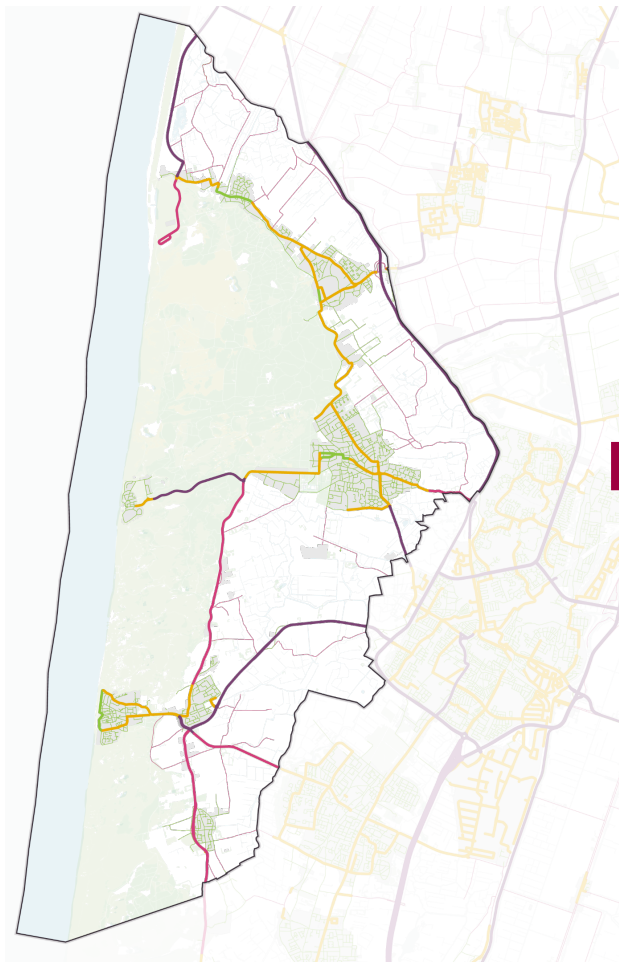
Voorbeeld profiel gebiedsontsluitingsweg 30 km/h met rijloper in klinkers en brede fietsstroken in asfalt



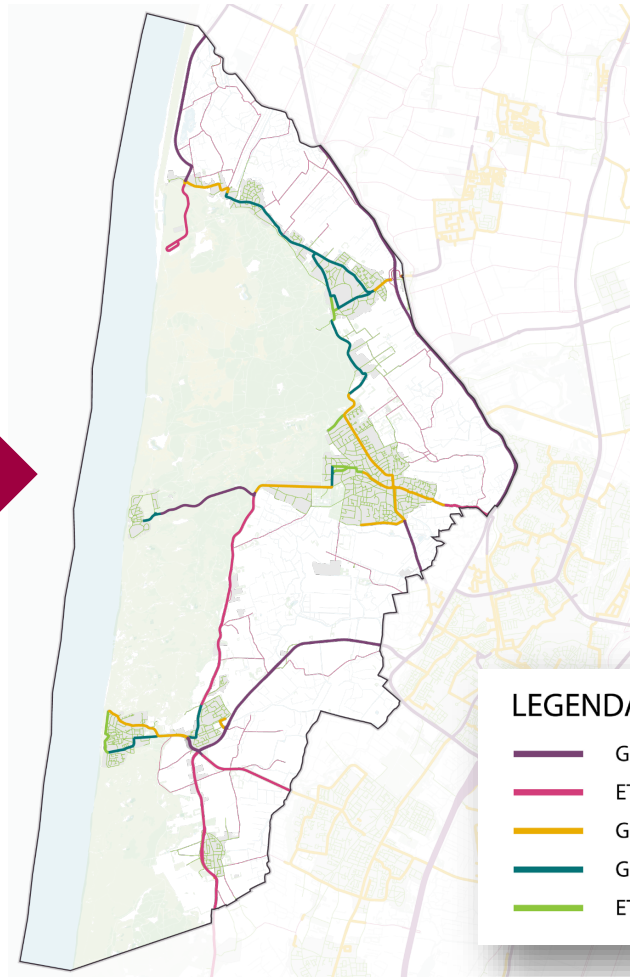


NAAR EEN NIEUWE WEGENCATEGORISERING

Huidige wegcategorisering

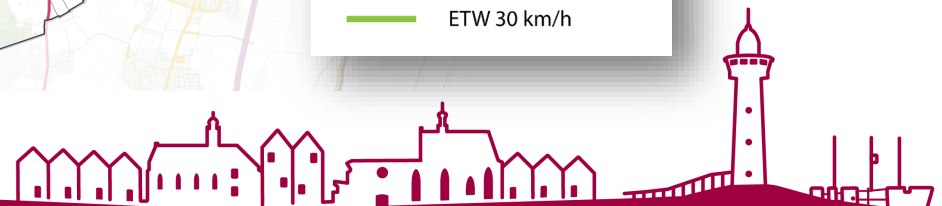


Beoogde nieuwe wegcategorisering



LEGENDA:

- GOW 80 km/h
- ETW 60 km/h
- GOW 50 km/h
- GOW 30 km/h
- ETW 30 km/h





NAAR EEN NIEUWE WEGENCATEGORISERING

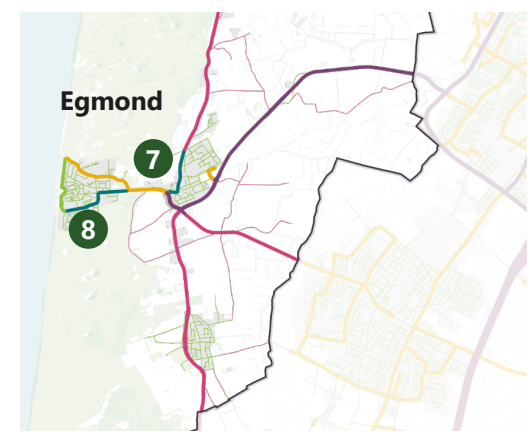
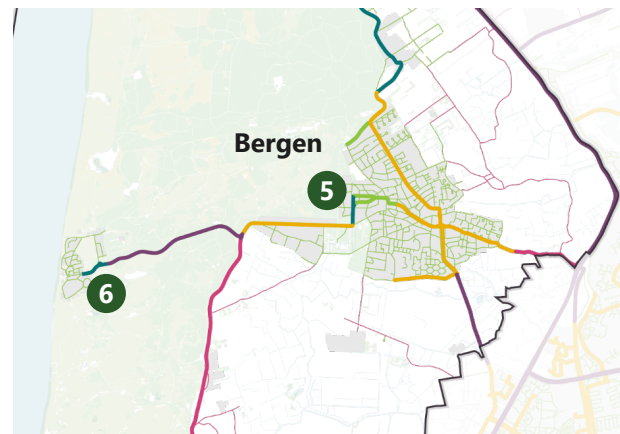
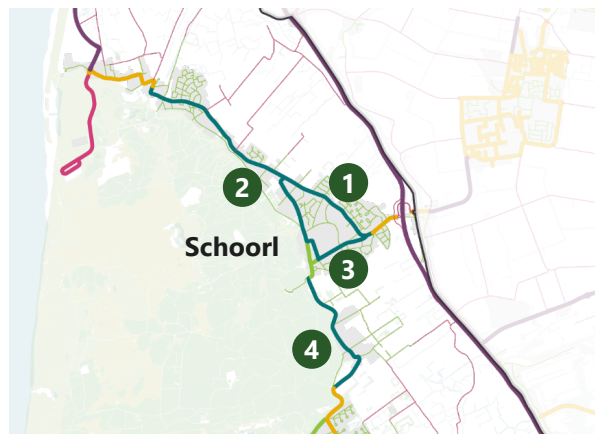
Wegvakken waar de snelheid naar 30 km/h gaat

Op de wegen waar fietsers en auto's van dezelfde rijbaan gebruik maken, wordt de snelheid teruggebracht naar 30 km/h. Op onderstaande kaarten zijn deze wegen per kern met een cijfer aangegeven. Het zijn:

- in **Schoorl**: ❶ de Voorweg, ❷ de Heereweg/Sportlaan, ❸ de Laanweg en ❹ de Duinweg;
- in **Bergen**: ❺ de Komlaan en ❻ de Zeeweg (Bergen aan Zee);
- in **Egmond**: ❼ de Herenweg (Egmond aan den Hoef) en ❸ de Voorstraat/Zeeweg (Egmond aan Zee).

Enkele opmerkingen hierbij:

- In Groet is de maximumsnelheid op de Heereweg al 30 km/h, maar is de voorrang niet geregeld. Dit leidt echter soms tot onduidelijkheid en onzeker weggedrag. Het voorstel is om daar een GOW 30-weg van te maken (30 km/h maar met voorrang op de kruispunten).
- In Bergen is de route via het Plein en de Stationsweg aangeduid als erftoegangsweg 30 (zonder fietsstroken en voorrang) vanwege de sterke verblijfsfunctie. Hiervoor worden nog plannen uitgewerkt.






 GOW 30 km/h





KANSEN EN AANDACHTSPUNTEN

De toepassing van meer 30 km/h wegen binnen de gemeente biedt diverse voordelen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Bij de implementatie zijn er verschillende aandachtspunten waarmee we rekening houden:

-  • Vaak is een herinrichting van het bestaande profiel en/of toepassing van snelheidsremmende maatregelen nodig om daadwerkelijk een lagere snelheid af te dwingen (geloofwaardigheid). Dit kunnen we niet voor alle wegen tegelijkertijd doen, een goede fasering is daarom nodig.
-  • Een lagere snelheid heeft invloed op de aanrijtijden van het openbaar vervoer en hulpdiensten (al is het effect bij relatief korte afstanden minimaal). De aanrijtijden naar Bergen aan Zee zijn kritisch, hier houden we rekening mee.
-  • Een goede inrichting van de wegen is nodig om het aantal snelheidsoverschrijdingen te beperken. Maar zelfs met een goede inrichting zal een deel van het verkeer te hard blijven rijden. Daarom zetten we in op gedragsbeïnvloeding (bijvoorbeeld met een actie/campagne) en handhaving (in samenwerking met de politie), zie hoofdstuk 8.



- De toepassing van snelheidsremmende maatregelen (zoals plateaus en drempels) kan leiden tot geluidsoverlast en trillingshinder. Dit geldt ook voor de toepassing van klinkers in plaats van asfalt. Mogelijke alternatieven zijn streetprint of geluidsreducerende klinkers.



- De doorgaande verbindingen moeten aantrekkelijker blijven dan routes door woonwijken. Om sluipverkeer op woonstraten te voorkomen, blijft de maximumsnelheid 50 km/h op wegen waar fietsers zijn gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. Waar we de snelheid van het autoverkeer terugbrengen naar 30 km/h monitoren we of er ongewenste effecten optreden op andere (parallele) routes, zodat zo nodig aanvullende maatregelen kunnen worden genomen.





DE BASIS OP ORDE

In de basis zijn veel wegen waar de gebiedsontsluitingsweg met limiet 30 km/h wordt voorgesteld, al op orde. Het voorkeurskenmerk is een rijbaan in klinkers en fietsstroken in asfalt, maar afwijkingen zijn mogelijk. Wel is aandacht nodig voor effectieve snelheidsremmers en aanpassing van de kruispunten (consistente vormgeving i.v.m. de herkenbaarheid). Daarnaast is bij toekomstige reconstructies de toepassing met bredere fietsstroken gewenst.

In plaats van een vormgeving met fietsstroken is op GOW30 wegen ook de toepassing van een fietsstraat mogelijk als op een weg minimaal ongeveer evenveel fietsers rijden als auto's. Deze vormgeving wordt al op verschillende wegen binnen de gemeente toegepast.

Voorbeelden huidige vormgeving op orde



Heereweg (Schoorl)



Heereweg (Schoorl)



Komlaan (Bergen)

Voorbeelden fietsstraat



Hoflaan (Bergen)



Meidoornweg (Schoorl)



Hogeweg (Heiloo)



GEZONDE EN DUURZAME MOBILITEIT

*Extra aandacht voor
voetgangers en fietsroutes
tussen de kernen*

5.





VOETGANGERSNETWERK IN DRIE NIVEAUS

In beginsel moet de openbare ruimte binnen de gemeente voor iedereen toegankelijk zijn, waarbij we op de belangrijkste routes extra kwaliteit willen bieden. En er zijn ook gebieden, zoals het strand en de duinen, waar het niet mogelijk is het gehele gebied optimaal toegankelijk te maken. We maken daarom onderscheid in drie verschillende toegankelijkheidsniveaus voor ons voetgangersnetwerk: het basisnetwerk, het hoofdnetwerk en het groennetwerk.

Bij lage snelheden en lage verkeersintensiteiten (erftoegangswegen 30) is het gebruik van fietspaden of rijbanen door voetgangers als alternatief mogelijk en zijn geen specifieke voetgangersvoorzieningen nodig.

Uitgangspunt: *deuren van alle woningen en bestemmingen zijn te voet bereikbaar door verbinding met looproutes, met specifieke aandacht voor mensen met een beperking.*



Basisnetwerk

Dit toegankelijkheidsniveau geldt voor de woon- en werkomgevingen binnen de kernen. Het gaat om de voetpaden/trottoirs langs de straten en paden door parken en het buitengebied.





VOETGANGERSNETWERK IN DRIE NIVEAUS

Hoofdnetwerk

Het hoofdnetwerk verbindt de belangrijkste herkomsten en bestemmingen met elkaar. In de winkelstraten en dorpscentra heeft de voetganger de meeste prioriteit.

Verder is bij andere belangrijke voorzieningen extra kwaliteit gewenst, zoals:

- plekken en gebieden met relatief veel kwetsbare weggebruikers, zoals zorginstellingen (focus op toegankelijkheid) en basisscholen (veilig voor kinderen);
- plekken en gebieden met maatschappelijk- en publieke bestemmingen;
- belangrijke busknooppunten;
- overige plekken waar het extra druk is.

Het hoofdnetwerk voor voetgangers heeft binnen de bebouwde kom een sterke samenhang met het fietsnetwerk, aangezien ook het fietsnetwerk is gericht op het verbinden van de belangrijke voorzieningen.

Uitgangspunt: *extra kwaliteit voor voetgangers, vooral in winkelstraten en dorpscentra: daar staat de voetganger op de eerste plaats*



“Als je veilig kunt lopen en oversteken, kunnen kinderen eerder zelfstandig naar school.”





VOETGANGERSNETWERK IN DRIE NIVEAUS

Groennetwerk

Dit netwerk biedt mogelijkheden om ontspannen een ommetje of langere afstanden te kunnen lopen, vaak via bestaande groenstructuren en een aantrekkelijk landschap. Het gebruik is met name recreatief ter ontspanning om een korte of langere wandeling te maken (niet doelgericht). Aandacht voor bewegwijzering en rustpunten is belangrijk.

Uitgangspunt: *aantrekkelijke en goed bewegwijzerde routes met rustpunten, zonder gemotoriseerd verkeer.*



“Veel mensen komen hier omdat je er zo mooi kunt wandelen.”





VOETGANGERSNETWERK IN DRIE NIVEAUS

Voorkeurskenmerken per netwerk

Onderstaande tabel bevat per netwerk de voorkeurskenmerken die we hanteren. Deze kenmerken gelden als richtlijn, maatwerk per situatie blijft noodzakelijk. Zo zijn er beperkingen in de huidige situatie, bijvoorbeeld door toepassing van het 'Bergens profiel' zonder voetgangersvoorzieningen op rustigere woonstraten. Verder is een afweging met andere (beleids)belangen nodig als straten een andere inrichting krijgen.

	Bestaande situaties	Nieuwe situaties
Basisnetwerk (woon- en werkomgeving)	Voorkeur: trottoirs. Zonder trottoirs bij: <ul style="list-style-type: none">• lage intensiteit (richtgetal < 1.000 mvt/etm)• effectieve snelheidsremming• voldoende uitzicht	<ul style="list-style-type: none">• Vrije loopruimte minimaal 1,50 m• Extra verlichting op oversteekplaatsen
Hoofdnetwerk	<ul style="list-style-type: none">• Voetpaden minimaal 1,50 m• Verlaagde trottoirbanden bij oversteken/voorzieningen• Goede oversteekvoorzieningen• Goede bewegwijzering (met name in centra/gebieden met relatief veel onbekende bezoekers)	<ul style="list-style-type: none">• Voetpaden minimaal 1,80 m• Looproute winkelstraat min. 2,00 m (vrij van uitstallingen)• Goede oversteekvoorzieningen• Gidslijnen of geleidelijnen• Eventueel bewegwijzering• Zitgelegenheid elke 300 m
Groennetwerk	Geen specifieke eisen (recreatieve routes), aandacht voor bewegwijzering en rustpunten	Indien mogelijk toegankelijk voor minder validen

Voorkeurskenmerken voetgangersnetwerken





FIETSNETWERK

Het fietsnetwerk: doorgaan op de ingeslagen weg

Het huidige fietsbeleid van de gemeente Bergen is beschreven in het Fietsbeleidsplan Pak de Fiets. In grote lijnen biedt dit nog altijd een goede basis voor het fietsbeleid. Het is erop gericht om fietsers en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te scheiden waar dit mogelijk is.

Het fietsnetwerk is ingedeeld in verschillende soorten netwerken. In het Fietsbeleidsplan Pak de Fiets zijn de voorkeurskenmerken per netwerk opgenomen.

- **Hoofdfietsnetwerk**

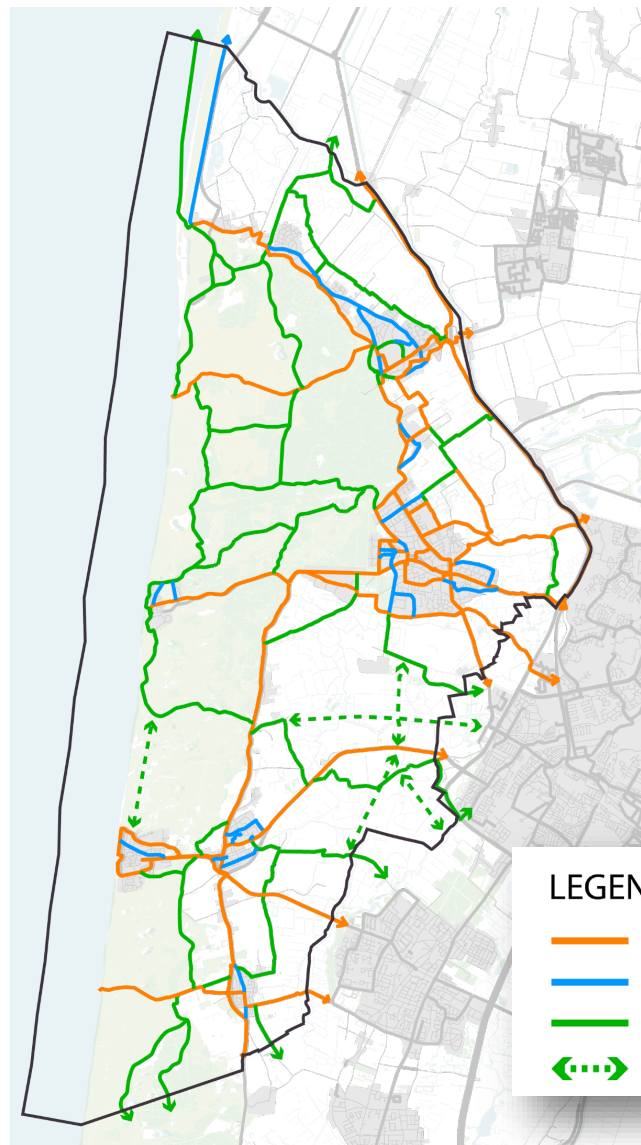
Verbindt de centra van de kernen onderling en met de belangrijkste bestemmingen binnen en direct buiten onze gemeentegrenzen en/of zijn onderdeel van de doorgaande hoofdfietsroutes door onze gemeente. Verbetering van het hoofdfietsnetwerk heeft de hoogste prioriteit.

- **Secundair netwerk**

Ontsluit de diverse wijken en kernen van de gemeente Bergen op het hoofdfietsnetwerk, inclusief aanvullende verbindingen om het netwerk voldoende fijnmazig te maken.

- **Recreatief netwerk**

Verbindt de recreatief interessante bezienswaardigheden en landschappen binnen en direct buiten de gemeentegrenzen van de gemeente Bergen.



LEGENDA:

- Hoofdfietsnetwerk
- Secundair fietsnetwerk
- Recreatief fietsnetwerk
- ◀(---)> Ontbrekende schakel

Gemeentelijk fietsnetwerk (gebaseerd op netwerk opgenomen in Fietsbeleidsplan Pak de Fiets, 2016)





FIETSNETWERK

Ontbrekende schakels

Naast het huidige netwerk onderzoeken we de realisatie van een aantal nog ontbrekende verbindingen, waarmee we de maaswijdte van het netwerk verkleinen en de drukte op bestaande (toeristische) fietsroutes verminderen. De voorgestelde nieuwe schakels zijn echter niet allemaal even kansrijk/haalbaar:

- ❶ De verbinding Kolonel Sneepweg. Dit is een kansrijke optie: de gemeente werkt hiervoor samen met de provincie. Voorwaarde is een verbeterde oversteekmogelijkheid van de Hoeverweg.
- ❷ Een verbinding tussen de Hoeverweg en de Westerweg (Heiloo). Dit is een verbinding die kansrijk wordt als onderdeel van de plannen om niet beveiligde overwegen te sluiten en in plaats daarvan een fietstunnel onder het spoor te realiseren.
- ❸ Een verbinding tussen Hoeverweg en Het Maalwater als verlenging van de verbinding Kolonel Sneepweg.
- ❹ Een verbinding tussen Het Woud en P+R Bergermeer.
- ❺ Een verbinding tussen Bergen aan Zee en Egmond aan Zee (verlengde van de Woudweg). Deze laatste verbinding is een langgekoesterde wens van de gemeente, maar is nagenoeg onhaalbaar vanwege grote natuurbelangen. Dit betekent dat we sterk inzetten op behoud van de huidige route door de duinen, die ook onderdeel is van een Europese langeafstandsroute (de North Sea Cycle Route).





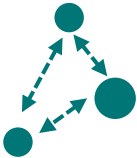
FIETSNETWERK

Nieuwe beleidsaccenten

Ten opzichte van het al bestaande fietsbeleid, voegen we twee nieuwe accenten toe aan het fietsbeleid:

1. Het uitgangspunt van het fietsbeleid is en blijft dat fietsers en gemotoriseerd verkeer van elkaar gescheiden worden waar dit mogelijk is (ofwel door een vrijliggend fietspad, ofwel door een goede fietsroute parallel aan de autoroute). Maar als dat niet mogelijk is, moet het autoverkeer zich meer aanpassen aan fietsers in plaats van andersom. Concreet betekent dit dat de maximumsnelheid van het autoverkeer omlaag gaat op wegen waar fietsers gebruik maken van de rijbaan. Dit is al uitgebreid toegelicht in hoofdstuk 4.
2. We gaan extra energie steken in de kwaliteit van de fietsroutes tussen de verschillende kernen. Want de inwoners van de gemeente blijken juist op die afstand nog minder dan gemiddeld de fiets te pakken. En bovendien kunnen we hiervoor samen optrekken met de Provincie Noord-Holland. Want ook de provincie wil de fietsverbindingen tussen de kernen in onze gemeente sneller en aantrekkelijker maken (zie hierna).

30



Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen invloed hebben op het fietsnetwerk:

- Op het moment dat de locatie van de Europese School Bergen woningbouw wordt gerealiseerd, wordt de route via de Churchilllaan en het Molenweidje een secundaire fietsroute.
- Nieuwbouwprojecten moeten goed aangesloten worden op het fietsnetwerk. Dit hoeft echter niet altijd met vrijliggende fietspaden. In woongebieden (erftoegangswegen) is gemengd verkeer het uitgangspunt (zie wegencategorisering). Als het gaat om een hoofd fietsroute door een woongebied, kan een inrichting als fietsstraat overwogen worden.
- We kijken of het goed is om de structuur voor de auto aan te passen bij nieuwbouwprojecten, bijvoorbeeld om fietsers meer ruimte en veiligheid te bieden. Een voorbeeld is de Zuidlaan in Bergen waar we een knip gaan toepassen (afsluiting voor gemotoriseerd verkeer).





FIETSNETWERK

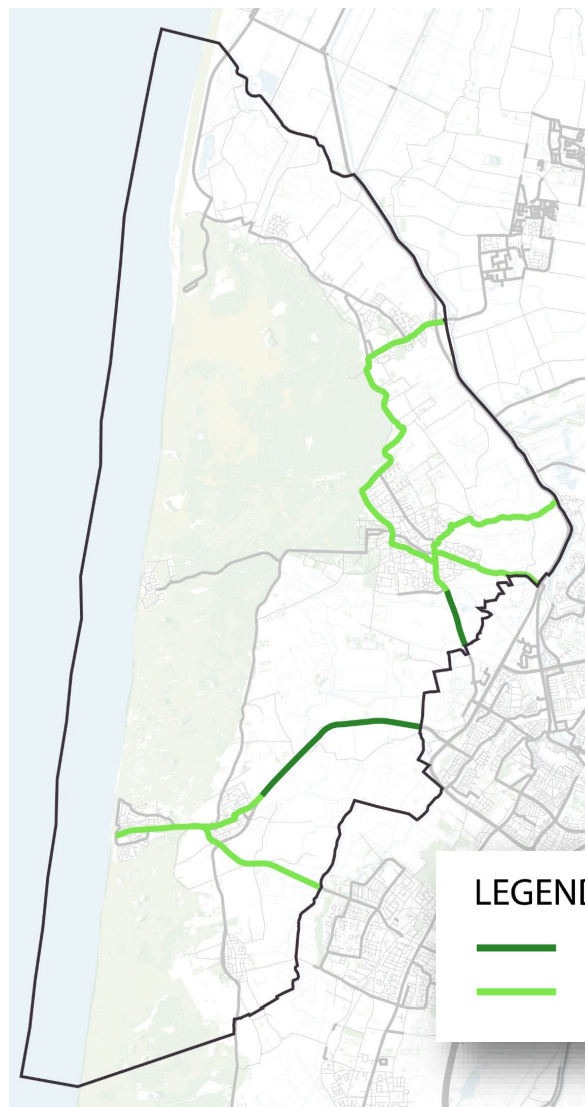
Provinciale doorfietsroutes

De Provincie Noord-Holland zet zich in om een compleet netwerk van [doorfietsroutes](#) te maken (samen met de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Flevoland en gemeenten). Dat zijn directe, comfortabele en veilige fietsroutes met genoeg ruimte voor verschillende soorten fietsers, zo min mogelijk obstakels en vaak met voorrang op ander verkeer. De beoogde doorfietsroutes zijn opgenomen in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.

Een deel van ons hoofdnetwerk maakt ook onderdeel uit van het door de provincie beoogde netwerk van doorfietsroutes. En een belangrijk deel daarvan loopt via gemeentelijke wegen (zie kaart hiernaast). We willen hier samen met de provincie werken aan verbetering van deze routes, omdat het ook voor de gemeente om belangrijke fietsroutes gaat. Bovendien vergroten we de haalbaarheid door samen op te trekken met de Provincie.

Andere knelpunten op provinciale wegen

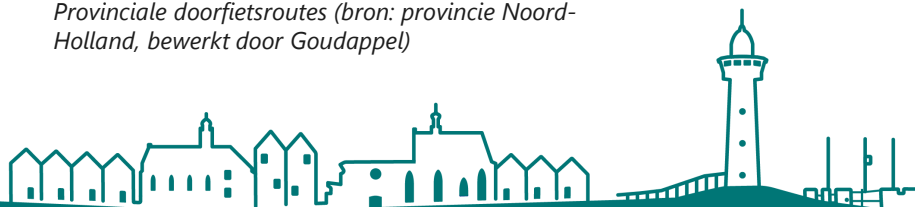
Er zijn nog enkele knelpunten voor fietsers op (andere) provinciale wegen. Deze brengen we onder de aandacht van de Provincie. De belangrijkste is het fietspad naast de N511/Herenweg tussen Bergen en Egmond aan den Hoef (smal fietspad en geen verlichting met ligging in bos). Samen met de beoogde doorfietsroutes zorgt de route via de N511 voor goede mogelijkheden om te fietsen tussen de verschillende kernen in de gemeente.



LEGENDA:

- Provinciale weg
- Gemeentelijke weg

Provinciale doorfietsroutes (bron: provincie Noord-Holland, bewerkt door Goudappel)





OPENBAAR VERVOER

Behoud en versterking van bestaande buslijnen

Het openbaar vervoer in onze gemeente is sterk gericht op Alkmaar: er rijden standaard bussen tussen Alkmaar en Groet/Schoorl (lijn 151), Bergen (lijn 166) en Egmond aan Zee (lijn 165). Vanuit Egmond aan Zee rijdt daarnaast nog een bus naar Castricum (lijn 164). Het netwerk wordt aangevuld met enkele buurtbussen (zie hierna).

De provincie is de opdrachtgever (concessieverlener) voor het openbaar vervoer. De invloed van de gemeente op het openbaar vervoer is dan ook beperkt. We blijven ons inzetten op behoud van bestaande lijnen en waar mogelijk een verbetering van het huidige netwerk. Belangrijke wensen zijn:

- doortrekking van lijn 166 naar Bergen aan Zee in de zomerperiode, zodat geen overstap meer nodig is op een afzonderlijke kustbus;
- versterking van lijn 165 naar Egmond aan Zee (directe lijnvoering, koppeling aan transferia (zie ook hoofdstuk 6).

De gemeente stimuleert zelf het gebruik van openbaar vervoer door bij het ontwerp van wegen rekening te houden met de doorstroming voor het openbaar vervoer en door haltes en fiets- en voetgangersroutes daarnaartoe aantrekkelijk in te richten.

We koesteren de buurtbus

De buurtbussen (408 en 410) zorgen voor de verbindingen tussen de verschillende kernen in de gemeente. Ze rijden maar één keer per uur en niet op zondag. Toch koesteren we de buurtbus als betrouwbare mogelijkheid om van de ene naar de andere kern in de gemeente te kunnen reizen, ook voor mensen die minder goed kunnen fietsen en geen beschikking hebben over een auto. We blijven ons inzetten op de bereikbaarheid van onze sociale voorzieningen met de (buurt)bus.

Het alternatief voor de buurtbus is 'vraagafhankelijk vervoer' (voorbeeld: de Texelhopper op Texel). De bus rijdt dan geen vaste route, maar rijdt langs locaties waar mensen willen opstappen die vooraf gereserveerd hebben. Vanwege de flexibiliteit van het systeem kunnen daarmee vaak wat meer ritten en extra opstapplaatsen geboden worden. Je kunt echter alleen meereizen als je je vooraf aangemeld hebt via de telefoon of een app. Dat blijkt in de praktijk een groot nadeel. De ervaring is dat de drempel om een rit aan te moeten vragen, leidt tot groot verlies aan reizigers. Dit nadeel is groter dan het voordeel van wat meer reismogelijkheden.



OVERSTAPPUNTEN EN PARKEREN VOOR TOERISTEN

*Goede overstapmogelijkheden
voor vervoer naar de stranden*

6.



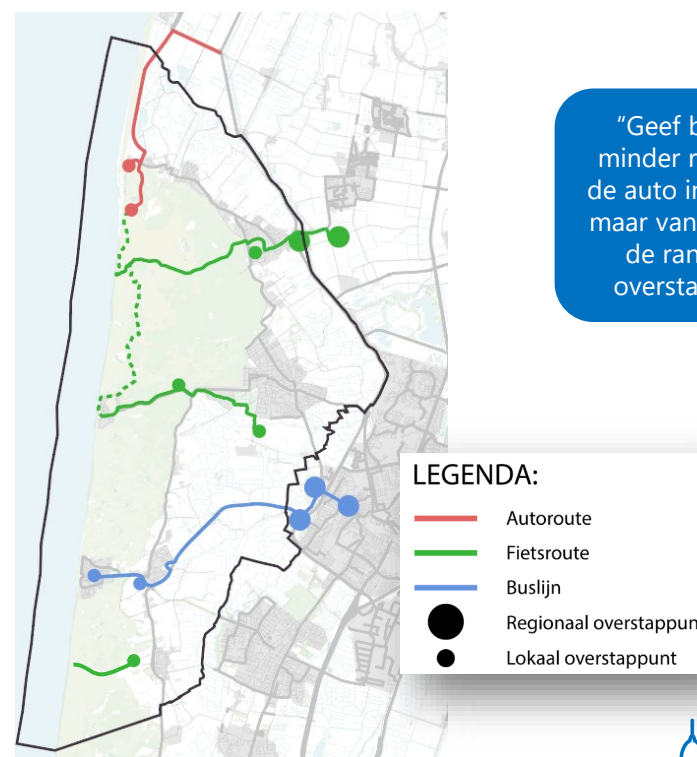


GASTVRIJ VOOR BEZOEKERS MET AANTREKKELIJKE PARKEERVOORZIENINGEN

We willen goede en aantrekkelijke voorzieningen aanbieden waarmee we gastvrij zijn voor bezoekers, maar tegelijkertijd ook de overlast voor inwoners beperken. Daarom stimuleren we het bezoeken van de stranden en de duinen met de fiets en het openbaar vervoer. En bezoekers die met de auto komen willen we meer opvangen aan de randen van onze gemeente waarmee we het autoverkeer door de kernen beperken.

1. De basis is dat alle stranden met alle vervoermiddelen bereikbaar zijn (behalve Schoorl aan Zee en Egmond-Binnen, deze stranden blijven alleen te voet of met de fiets bereikbaar).
2. We hebben extra aandacht voor de fietsbereikbaarheid en het veilig stallen van fietsen bij de stranden.
3. Daarnaast zetten we per strand extra in op de specifieke vervoerwijze met de grootste potentie (gezien de huidige bereikbaarheid met openbaar vervoer, fiets en auto):
 - Egmond aan Zee: gebruik van trein en bus of overstap auto op bus (regionaal of lokaal);
 - Bergen aan Zee, Schoorl aan Zee en Egmond-Binnen: overstap van auto op fiets (regionaal of lokaal, eigen fiets of huurfiets);
 - Hargen aan Zee en Camperduin: gebruik van parkeerplaatsen voor de auto.

Op deze manier benutten we de kwaliteit van de bestaande netwerken. We gaan hier in het vervolg van dit hoofdstuk dieper op in.



“Geef bezoekers minder ruimte voor de auto in de kernen, maar vang ze op aan de randen met overstappunten”

Locaties overstappunten per type strand





Bundeling van vervoerstromen voor hoogwaardig OV

Openbaar vervoer is gebaat bij bundeling van vervoerstromen. Alleen dan is het mogelijk om voldoende potentie te creëren voor hoogwaardig busvervoer met een hoge frequentie. De hogere frequentie zorgt er weer voor dat de bus aantrekkelijker wordt voor strandbezoekers: als ze net de bus missen, hoeven ze niet een (half) uur te wachten op de volgende (het risico om de bus te missen, is een belangrijk argument om er geen gebruik van te maken).

Inzet op verbetering bestaande lijnen en overstappunten

Er is vaak de neiging om te investeren in openbaar vervoer op plaatsen waar het openbaar vervoer in de huidige situatie matig van kwaliteit is of zelfs afwezig is. Maar dan blijft er (ondanks de investering) toch meestal niet meer mogelijk dan een bus met lage frequentie die niet zo aantrekkelijk is voor strandbezoekers.

Strandbezoekers hebben een keuze naar welk strand ze gaan. Daarom is het juist voor strandbezoek goed mogelijk om extra in te zetten op de OV-relatie die al relatief goed is. De lijn vanuit Alkmaar naar Egmond (lijn 165) biedt de snelste verbinding vanuit (station) Alkmaar naar het strand en heeft in de basis al een redelijke frequentie (2 maal per uur).

De lijn van Alkmaar naar Egmond loopt ook nu al langs een aantal plaatsen die goed kunnen dienen als overstappunt van auto op openbaar vervoer:

- voor regionaal verkeer direct nabij de N9: op de parkeerterreinen Olympiaweg en De Meent (Alkmaar) en eventueel P&R Bergermeer
- voor lokaal verkeer dat wil overstappen op de bus in Egmond aan de Hoef aan de Tijdsverdrijfiaan.

In tegenstelling tot gecharterd vervoer zijn veel mensen al bekend met de busverbinding. En wie er minder bekend mee is, kan alle informatie vinden op de landelijke reisplanners zoals OV9292 (zoals in de huidige situatie ook het geval is).

Er moeten afspraken gemaakt worden met de vervoerder om op mooie stranddagen (indien nodig) extra bussen in te zetten. Daar zal de gemeente zelf extra voor moeten betalen. Aandachtspunt is wel dat personeelsgebrek in het openbaar vervoer ertoe kan leiden dat er minder mogelijkheden zijn voor uitbreiding van de dienstverlening.





SCHOORL AAN ZEE, BERGEN AAN ZEE & EGMOND BINNEN



Aantrekkelijke fietsen door de duinen

Het strand van Bergen aan Zee is minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer (met overstap in Bergen) en de stranden van Schoorl aan Zee en Egmond Binnen zijn zelfs alleen per fiets en lopend bereikbaar. Maar deze stranden zijn wel op een heel aantrekkelijke manier met de fiets te bereiken, via mooie routes door de duinen. Voor bezoekers die van wat grotere afstanden komen, zijn er fietstransferia, waar mensen een auto kunnen parkeren en vervolgens verder kunnen gaan met de fiets. Daarbij is onderscheid te maken in: verder rijden met een eigen fiets (die meegenomen is op een fietsendrager op of achter de auto) of verder rijden met een huur- of deelfiets.

Fietstransferia

Bij Bergen en Schoorl zijn al parkeerplaatsen aangewezen als 'fietstransferium' bedoeld voor de eerste categorie bezoekers (die overstappen op hun eigen fiets). Deze liggen op aantrekkelijke plaatsen: goed te bereiken met de auto en met goede aansluitingen op het (recreatieve) fietsnetwerk naar de stranden.

Het fietstransferium Schoorl aan de Rekerkoogweg ligt echter net ongunstig ten opzichte van de N9 (ten oosten van de N9, terwijl de bestemming (het strand) in het westen ligt). Mogelijk kan er aan de Damweg een aanvullend fietstransferium gemaakt worden, waarbij op drukke dagen doorverwezen wordt naar het fietstransferium aan de Rekerkoogweg.

Voor het aanbieden van huur- of deelfietsen bij de transferia zien we weinig reële mogelijkheden. Het is erg kostbaar om alleen voor mooie stranddagen een deelfietsstelsel in stand te houden. De proef met (elektrische) deelfietsen in Egmond en bij de voetbalvereniging in Bergen is ook niet erg succesvol gebleken. Zeker voor een gezin worden de deelfietsen al snel te duur. Het is dan aantrekkelijker om bij station Alkmaar of een andere station een OV-fiets te nemen.

Als het toch gewenst is om bezoekers die met de auto komen een mogelijkheid te geven om verder te rijden met een gehuurde fiets, kan hier het beste aangesloten worden bij al beschikbare mogelijkheden. In het centrum van Schoorl zijn bijvoorbeeld op verschillende plaatsen fietsen te huur. Mogelijk kunnen fietsverhuurders op drukke dagen aanvullend huurfietsen gaan aanbieden op fietstransferia. De gemeente zal deze mogelijkheid bespreken met de fietsverhuurders.

Fietstransferia kunnen werken voor overstap van auto naar fiets richting het strand, omdat (lang) parkeren bij het strand lastig en duur is. Ook voor andere vormen van recreatie zijn de fietstransferia praktisch. Maar we zien fietstransferia niet als reëel alternatief voor bezoekers van (de centra van) de kernen.





HARGEN AAN ZEE & CAMPERDUIN



Via hoofdwegen met de auto naar het strand

De transferia zijn vooral bedoeld om de hoeveelheid strandverkeer door de dorpen in de gemeente te beperken. Op het totaal van het aantal ritten naar het strand zal het aantal gebruikers van transferia echter altijd klein blijven. Het effect op de lokale wegen is daardoor relatief beperkt.

Het zal meer effect hebben om automobilisten te verleiden gebruik te maken van een strand dat goed bereikbaar is met de auto via een route buiten de kernen om. Dat geldt in het bijzonder voor de stranden bij Hargen aan Zee en Camperduin:

- Bij Hargen aan Zee en Camperduin zijn grote parkeerterreinen beschikbaar en bovendien is het dagtarief voor parkeren hier lager dan bij de andere stranden.
- Doordat we de route via Schoorl en Groet naar Hargen aan Zee minder snel willen maken (afwaardering van 50 km/h naar 30 km/h) wordt de route 'buitenom' via de N9, Pettekamerweg, Westerduinweg en Hondsboscheweg een sneller alternatief. Deze route is nu al de aangewezen (bewegwijzerde) route naar Hargen aan Zee, maar zou verder gepromoot kunnen worden.

Toepassen parkeerregulering

We willen mogelijke parkeeroverlast van bezoekers beperken, zoekverkeer voorkomen en ook het doorgaande verkeer door de kernen reduceren.

Specifiek monitoren we de parkeerdruk in Egmond aan Zee en Bergen aan Zee. Door het aanbieden van alternatieve parkeervoorzieningen met een duidelijke verwijzing op overstappunten aan de randen van de kernen en van de gemeente willen we de parkeerdruk verlagen.

Als deze maatregelen onvoldoende blijken te werken kan gedacht worden aan tariefdifferentiatie. Dit betekent dat bijvoorbeeld het parkeren voor bezoekers vlakbij de stranden duurder wordt, terwijl het parkeren op grotere afstand goedkoper of zelfs gratis is. De mogelijke extra parkeerinkomsten kunnen we ook investeren in het realiseren van kwalitatief goede overstappunten of andere maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren (zoals een pendelbus of deelfietsen).





COMMUNICATIE

Verbeteren communicatie

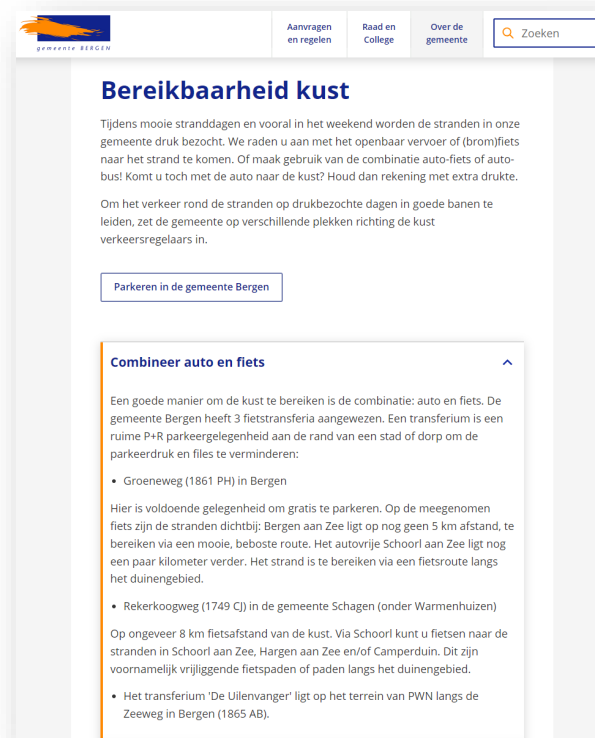
Om strandbezoekers te stimuleren om de gewenste keuzes te maken (keuze voor gebruikmaking van een bus- of fietstransferium of met de auto via de gewenste route naar Hargen aan Zee rijden), is goede communicatie essentieel.

Bezoekers moeten weten wat de mogelijkheden zijn en waarom de meer gewenste opties ook echt aantrekkelijke opties zijn. Bij de voorgestelde mobiliteitsstrategie hoort dus ook een communicatiestrategie.

We gaan de communicatie richting bezoekers verduidelijken waarbij we ons richten op:

- Een duidelijke website waarin de verschillende soorten overstappunten met routes zijn weergegeven;
- Een verwijzing tussen de overstappunten als deze vol zijn;
- Bebording van de hoofdwegen/N9 richting de overstappunten (in overleg met Provincie en Rijk).

Zo mogelijk werken we hierbij samen met andere kustgemeenten of de Provincie Noord-Holland.



Huidige gemeentelijke website met informatie voor kustbezoekers, er zijn kansen om deze communicatie verbeteren met gebruik van meer kaartbeelden.





FIETSENSTALLINGEN BIJ DE STRANDEN

Goede fietsenstallingen

Alle stranden blijven bereikbaar met alle vervoerwijzen (auto, fiets en openbaar vervoer), behalve Schoorl aan Zee en Egmond Binnen. Voor alle stranden is het gebruik van de fiets natuurlijk een gezonde optie die weinig ruimte vraagt. Om het gebruik van de fiets naar de stranden te stimuleren, zijn niet alleen goede overstappunten en een goed fietsnetwerk nodig, maar ook comfortabele en voldoende fietsenstallingen dichtbij de stranden.

We gaan de bezetting van de fietsenstallingen regelmatig monitoren op drukke momenten. We creëren extra ruimte voor fietsparkeren als blijkt dat de huidige capaciteit onvoldoende is. Wanneer de beschikbare ruimte beperkt is, mag deze uitbreiding (tijdelijk) ten koste gaan van het aantal autoparkeerplaatsen.

Ook willen we de mogelijkheid voor een bewaakte fietsenstalling verkennen, bijvoorbeeld door het uitvoeren van een pilot. Een bemande fietsenstalling verlaagt het risico op fietsendiefstal, wat de drempel verlaagt om op de fiets naar het strand te komen. Hiermee bieden we een service richting bezoekers en verbeteren we de bereikbaarheid van het strand.



Voorbeeld parkeerplaats Egmond aan Zee waarbij de parkeerplaatsen voor de auto al flexibel worden benut. Door de plaatsing van paaltjes kan extra ruimte voor motoren en fietsers worden gecreëerd.



VITALE KERNEN

*Aantrekkelijkere ingerichte
centrumgebieden met meer
ruimte voor voetgangers*

7.





VERBETEREN VERBLIJFSKWALITEIT IN DE KERNEN

We willen de verblijfskwaliteit in de kernen verbeteren en zien daarbij vooral kansen in de centrumgebieden. Door de ruimte voor de auto meer te beperken kunnen we meer ruimte voor voetgangers en verblijven creëren.

Het beperken van het gemotoriseerde verkeer verbetert de verblijfskwaliteit in de winkelstraten door minder overlast (geluid, uitstoot, oversteekbaarheid) en meer ruimte voor voetgangers en fietsers (minder parkeren). Hiermee geven we invulling aan de inclusieve gemeente die we willen zijn: het creëren van centra die toegankelijk zijn voor iedereen.

Denkrichtingen

We zien kansen:

- op de Raadhuisstraat naast de Ruïnekerk en de Jan Oldenburgerlaan in Bergen;
- op de Heereweg tussen de Sportlaan en Laanweg in Schoorl (plan inmiddels gereed);
- en de Voorstraat in Egmond aan Zee.

Dit zijn wegen met een beperkte verkeersfunctie (gedeeltelijk al eenrichtingswegen) en een sterke verblijfsfunctie met winkels en horecavoorzieningen in de directe nabijheid.

Op de volgende pagina gaan we verder op deze (niet uitputtende) denkrichtingen in. Verdere uitwerking in vervolgonderzoek is nodig.

Principes bij uitwerking

De uitwerking van de maatregelen is maatwerk waarbij een afweging tussen onder meer bereikbaarheid en verblijfskwaliteit nodig is. Daarbij gaan we uit van de volgende principes:

- We gaan voor verschillende straten samen met lokale bewoners en ondernemers in gesprek over de wensen, met als doel om te onderzoeken of het mogelijk is de straten autoluwer of zelfs autovrij (op bepaalde momenten) te maken. 
- Tegelijkertijd brengen we daarbij ook de mogelijke negatieve effecten voor de bereikbaarheid in beeld, bijvoorbeeld door de maatregelen door te rekenen met een verkeersmodel. 
- We houden rekening met ons parkeerbeleid en de lokale parkeersituatie, zoals het beschikbare aantal parkeerplaatsen en de parkeerdruk. Daarbij kijken we ook naar de mogelijkheid om eventuele weggehaalde parkeerplaatsen op een alternatieve locatie te kunnen compenseren. 
- Bij het nemen van maatregelen sluiten we de vormgeving van de wegen daarop aan. Uit de inrichting van de weg en bebording moet duidelijk zijn welke verkeersdeelnemers waar op welk moment welkom zijn (en juist niet). 





VERBETEREN VERBLIJFSKWALITEIT IN DE KERNEN

Denkrichting voor Bergen

De Jan Oldenburgerlaan heeft een smal profiel waar geprobeerd wordt aan allerlei wensen tegelijkertijd te voldoen. Zo is de weg bereikbaar voor autoverkeer en zijn er parkeerplaatsen.

Ondernemers gebruiken de straat voor het plaatsen van een terras, bebording en producten. Fietsers maken gebruik van de rijbaan en er zijn fietsenstallingen naast de rijbaan.

Al met al blijft er voor voetgangers weinig ruimte over. Door bijvoorbeeld de ruimte voor parkeren te beperken, kan er meer ruimte worden geboden aan voetgangers.

In de directe omgeving van de Ruïnekerk zijn kansen om wegen autovrij te maken en een voetgangersgebied te creëren.



Uitvoering in Schoorl

Voor de Heereweg (tussen de Sportlaan en Laanweg) in Schoorl zijn al plannen uitgewerkt om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Het aantal parkeerplaatsen wordt verminderd en er komt meer ruimte vrij voor bezoekers. Tegelijkertijd is het daarbij van belang de verkeersfunctie van de Sportlaan te versterken. Eventuele nieuwe maatregelen in Schoorl komen pas aan de orde na een evaluatie van maatregelen die op korte termijn al gepland zijn.

Denkrichting voor Egmond aan Zee

De Voorstraat is een voetgangersgebied ten westen van de Julianastraat. Uitbreiding van het voetgangersgebied richting het oosten is mogelijk, waarbij aandacht voor het behoud van de bereikbaarheid van onder meer de supermarkt belangrijk is.



AANVULLENDE SPEERPUNTEN EN AANPAK LOKALE KNELPUNTEN

*Knelpunten verkeersveiligheid
en leefbaarheid*

8.





AANVULLENDE SPEERPUNTEN

Aanvullend op de thema's uit de voorgaande hoofdstukken zijn een aantal specifieke thema's belangrijk wanneer het gaat om verkeer en vervoer.

Vracht- en landbouwverkeer



Vracht- en landbouwverkeer wordt vooral binnen de bebouwde kom geregeld als hinderlijk ervaren. Maar in de meeste gevallen rijdt het er niet voor niets. Het is noodzakelijk verkeer waardoor een eventueel verbod alleen zou leiden tot een verplaatsing van de overlast. Op locaties met veel overlast voeren we maatwerk uit, bijvoorbeeld door het realiseren van een laad- en losplaats (bij conflicten door laden/lossen op de rijbaan) of de aanleg van een passeerhaven of passeerstroken met grasbetontegels (bij smalle wegen waar passeren lastig is). Daarmee verminderen we de kans dat fietsers vallen of dat bermen stuk gereden worden.

Mogelijk kan de hoeveelheid landbouwverkeer op de polderwegen worden beperkt door dit verkeer toe te laten op de (westelijke) ringweg van Alkmaar. Enkele jaren geleden was het landbouwverkeer op het westelijke deel van de Ring Alkmaar tijdelijk toegestaan in verband met de renovatie van de Leeghwaterbrug, daarna is de ontheffing komen te vervallen. In overleg met de gemeente Alkmaar en regionale partijen willen we dit heroverwegen.

Logistiek en duurzaamheid



Milieuzones, zero-emissie zones en logistieke hubs worden op dit moment nog vooral toegepast in de grotere steden.

Daarom hebben we binnen de gemeente Bergen met relatief kleine kernen geen proactieve houding op dit gebied, maar we sluiten wel aan bij initiatieven vanuit de regio.

Met betrekking tot de plaatsing van laadinfrastructuur volgen we de regionale 'Beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur.' Dit betekent dat onze plankaart leidend is voor de uitbreiding van ons laadnetwerk wanneer een nieuwe aanvraag komt. Aanvullend hebben we de mogelijkheid op strategische locaties laadpunten te plaatsen waar een behoefte wordt verwacht. We zetten ons tevens in voor het realiseren van snellaadpunten.

Geluidsoverlast



Bij reconstructie van wegen nemen we de gevolgen voor geluid nadrukkelijk mee. Met name de toegepaste verharding is hierbij een belangrijke factor. Naast de toepassing van klinkers kijken we daarom naar alternatieven zoals geluidsarme klinkers of de toepassing van streetprint. Maatwerk is hierbij altijd noodzakelijk waarbij rekening wordt gehouden met de lokale omstandigheden.

Ook ervaren inwoners binnen de gemeente overlast door (groepen) motorrijders, bijvoorbeeld wanneer motoren snel optrekken en hard rijden. Het beperken van deze hinder is echter lastig en in beperkte mate mogelijk met inzet op handhaving en gedragsbeïnvloeding (zie volgende thema).





AANVULLENDE SPEERPUNTEN

Gedragbeïnvloeding door educatie en handhaving



De gemeente kan ervoor zorgen dat de infrastructuur op orde is, maar een deel van de hinder en onveiligheid door verkeer heeft te maken met het gedrag van de weggebruiker (zoals te hard rijdende auto's en geluidsoverlast door motoren). Met behulp van voorlichting en educatie proberen we mensen aan te sporen om veilig te rijden en geen overlast te veroorzaken. We sluiten daarbij aan bij landelijke en provinciale initiatieven.

We werken onder andere mee aan het programma 'Doortrappen' met als doel ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. Andere landelijke campagnes waar de gemeente aan meedoet, zijn 'We gaan weer naar school' en de campagne over fietsverlichting. Verder werken we aan een campagne motorrijders bewuster te maken van het geluid dat hun voertuigen produceren.

Tot slot is handhaving een belangrijk onderdeel om weggebruikers te confronteren met de geldende regels, daarbij zijn we afhankelijk van de inzet van de politie. Binnen de gemeente is er regelmatig overleg met de politie en daarbij wordt de inzet voor de handhaving besproken en geëvalueerd.

Regionale samenwerking



Bij verschillende thema's die hiervoor genoemd zijn, komt naar voren dat we samenwerking zoeken met regionale partners. Dit gebeurt op verschillende facetten. Samen met de provincie Noord-Holland en de politie vormen we als regiogemeenten bijvoorbeeld een alliantie om de verkeersveiligheidsopgave te borgen in onze dagelijkse werkzaamheden. Op deze manier pakt elke partij haar verantwoordelijkheid om verkeersongevallen te voorkomen.

Daarnaast heeft de gemeente Bergen samen met de regiogemeenten een Regionale Investeringsagenda (RIA) opgesteld. De agenda bevat noodzakelijke maatregelen om de regionale bereikbaarheid te waarborgen. Bovenregionale partners, zoals NS, ProRail, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland onderschrijven de onderliggende problematiek en de benodigde maatregelen.





AANVULLENDE SPEERPUNTEN

Voorbeelden van maatregelen waar we ons regionaal hard voor maken zijn:

- Verbetering van verkeersveiligheid en de doorstroming op de N9 (Rijksweg);
- Versterken van het openbaar vervoer, zowel trein- als busvervoer. Bijvoorbeeld het behoud van zo direct mogelijke buslijnen naar onze kustdorpen, zoals de buslijn naar Egmond aan Zee via P&R Bergermeer in Alkmaar.
- Inzetten op regionale overstappunten langs de ring van Alkmaar, zoals transferia en P&R-terreinen.
- Realiseren van doorfietsroutes.

Opzetten werkgroep verkeer



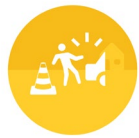
Partners zoals Veilig Verkeer Nederland, de adviesraad van het Sociaal Domein, de Fietsersbond en de verkeerspolitie weten vanuit hun expertise veel over mobiliteit in onze gemeente. Hier moeten we als gemeente Bergen gebruik van maken.

We organiseren periodiek een 'werkgroep verkeer' waar we belangrijke partners bij elkaar brengen om mobiliteitsvraagstukken te bespreken. Dit zijn vraagstukken als herinrichtingsplannen, verkeersbesluiten, lokale knelpunten of aangedragen projecten vanuit de deelnemers zelf. De werkgroep helpt bij het leefbaar, bereikbaar en veilig houden van onze gemeente.

We beginnen met het vier keer per jaar organiseren van een werkgroep verkeer, met de mogelijkheid om door te groeien naar zes keer per jaar als het aantal te bespreken projecten hier om vraagt.

De adviesraad van het Sociaal Domein wordt ook betrokken om voor plannen een inclusiviteitstoets uit te voeren. In overleg met de adviesraad wordt per project bepaald welke kennishouders nodig zijn om te betrekken.





LOKALE KNELPUNTEN LEEFBAARHEID EN VERKEERSVEILIGHEID

Uit de gehouden enquête onder inwoners blijkt dat het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid de meeste prioriteit heeft. Ook in de aangegeven aandachtspunten op de kaart hebben veel punten betrekking op de leefbaarheid en/of verkeersveiligheid.

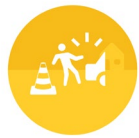
Veel van de genoemde punten worden al opgelost in de andere thema's, bijvoorbeeld de verlaging van de maximumsnelheid op wegen waar ook fietsers op de rijbaan rijden. Er blijft echter nog een aantal andere punten over. In dit hoofdstuk laten we een aantal knelpunten zien met een beschrijving van mogelijke oplossingsrichtingen.

In de uitvoeringsagenda zijn enkele knelpunten opgenomen. De overige knelpunten die naar voren zijn gekomen uit de enquête koppelen we aan het reguliere onderhoudsprogramma. Bij specifieke urgente veiligheidskwesties zullen we maatregelen voorleggen aan het bestuur indien noodzakelijk.

De lokale knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn onder te verdelen in de volgende categorieën:

1. Gevaarlijke of onoverzichtelijke kruispunten
2. Knelpunten in oversteekbaarheid
3. Lastige fietsoversteken
4. Matige verkeersafwikkeling bij verkeerslichten





GEVAARLIJKE KRUISPUNTEN

In de enquête zijn twee kruispunten herhaaldelijk als gevaarlijk of onduidelijk benoemd. De knelpunten hebben te maken met een onduidelijke positie voor fietsers en soms beperkt zicht.

Kruispunt Laanweg-Voorweg (Schoorl)



Oplossingsrichtingen:

- Aanbrengen snelheidsremmende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld plateau), met behoud van voorrangskruispunt.
- Verbeteren van het uitzicht.

Kruispunt Laanweg-Sportlaan (Schoorl)



Oplossingsrichtingen:

- Vergroten snelheidsremming gemotoriseerd verkeer en verbeteren oversteekbaarheid voetgangers/fietsers.
- Reconstructie kruispunt in voorbereiding (fietsrotonde).





OVERSTEEKBAARHEID

Vooral in Bergen is de oversteekbaarheid van (50 km/h-)wegen soms een probleem. Hiernaast is een voorbeeld in beeld gebracht van het kruispunt van de Oosterweg met de Bergerweg. Andere voorbeelden zijn de kruispunten van de Koninginneweg met de Russenweg en Prins Hendriklaan (al maatregelen uitgevoerd).

De oversteekbaarheid kan soms nog worden verbeterd door betere oversteekvoorzieningen (zoals een brede middenberm en/of betere verlichting). Verder is het wenselijk om de snelheid van het autoverkeer ter plekke te beperken. Ook op 50 km/h-wegen mag de snelheid van het autoverkeer teruggebracht worden op plaatsen waar ander verkeer oversteekt. Bij voorkeur gebeurt dit dan wel op een andere manier dan op 30 km/h-wegen. Er zijn bijvoorbeeld specifieke drempels waar auto's wel voor moeten afremmen, maar waar bussen minder last van hebben.

Kruispunt Oosterweg-Bergerweg (Bergen)



Oplossingsrichtingen:

- Beperken snelheid gemotoriseerd verkeer met snelheidsremmer.
- Verbeteren zichtbaarheid door aanpassen verlichting.





FIETSOVERSTEKEN

Voor fietsers zijn er enkele oversteeken die als lastig of gevaarlijk worden ervaren. De belangrijkste zijn:

- De fietsoversteek in de Komlaan: voor dit punt is al een nieuw ontwerp gemaakt om de situatie veiliger te maken. De Hoflaan wordt ingericht als fietsstraat, waardoor de afzonderlijke fietsoversteek over de Komlaan niet meer nodig is.
- De fietsoversteek in de Duinweg: dit punt kan meegenomen worden bij de voorgestelde reconstructie van de Duinweg als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h en een functie als doorfietsroute.



- De fietsoversteek van de N512 bij Egmond Binnen: hier moeten twee rijstroken voor autoverkeer overgestoken worden. Dat kan vrij eenvoudig aangepakt worden (zie hiernaast).

Kruispunt Randweg-Sint Adelbertusweg (Egmond Binnen)



Oplossingsrichtingen:

- Beperken snelheid gemotoriseerd verkeer door weg in te richten conform limiet 60 km/h.
- Verbeteren oversteekbaarheid voetgangers/fietsers door linksafstroken weg te halen.
- In overleg met provincie (wegbeheerder).





DOORSTROMING VAN HET VERKEER

Hoewel de bereikbaarheid met de auto niet als groot probleem wordt gezien in de gemeente Bergen, zijn er een paar specifieke punten genoemd waar de verkeersafwikkeling beter kan (voor auto's, maar ook voor fietsers). De belangrijkste zijn de kruispunten van de Egmonderstraatweg met de Voorstraat en met de Nieuwe Egmonderstraatweg in Egmond aan Zee.

Op het eerstgenoemde kruispunt (Egmonderstraatweg - Voorstraat) is inmiddels de verkeerslichtenregeling herzien. Hierdoor zijn de wachttijden op dit kruispunt afgenomen.

Op het kruispunt Egmonderstraatweg - Nieuwe Egmonderstraatweg kan de verkeerslichtenregeling ook verbeterd worden, maar wellicht is hier ook een heel ander soort kruispunt mogelijk, bijvoorbeeld een rotonde of een variant daarop waarbij het verkeer op de doorgaande richting voorrang houdt op de zijrichtingen (een zogenaamd voorrangsplein).

Kruispunt Egmonderstraatweg-Nieuwe Egmonderstraatweg (Egmond aan Zee)



Oplossingsrichtingen:

- Verbeteren doorstroming voor gemotoriseerd verkeer en voetgangers/fietsers, mogelijke wijziging in regeling verkeerslichten.
- Studie naar alternatieve kruispuntvormen.



UITVOERINGS- PROGRAMMA

Wat gaan we doen?

9.



UITVOERINGSAGENDA

In dit hoofdstuk worden alle maatregelen nog opgenomen. De uitvoeringsagenda wordt op dit moment geconcretiseerd en de maatregelen worden toegevoegd aan het mobiliteitsplan wanneer deze klaar is voor de uiteindelijke besluitvorming. Met de uitvoering van deze maatregelen wordt bijgedragen aan de doelen zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken.

De maatregelen zullen een indicatieve planning en budgetten bevatten. Zo kunnen we rekening houden met gewijzigde politieke of maatschappelijke prioriteiten. Verder is het gewenst om bij de uitvoering van de maatregelen 'werk-met-werk' te maken (verschillende werkzaamheden combineren, bijvoorbeeld een combinatie van een project met groot onderhoud en/of rioolwerkzaamheden).

Tot slot: uitwerking van de plannen

Dit mobiliteitsplan geeft in hoofdlijnen richting aan het verkeers- en vervoersbeleid in de komende jaren. Uiteraard zullen bij de uitwerking van concrete projecten aanwonenden en andere belanghebbenden actief betrokken worden.

De resultaten uit de online enquête blijven beschikbaar. Deze bieden voor vrijwel elk punt in de gemeente ook op detailniveau nog waardevolle informatie over de knelpunten die door de bevolking zijn waargenomen.



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

